



# Dalla Fiat a Stellantis

## crisi di un modello e di un sistema

Negli ultimi 20 anni della storia industriale della Fiat, prima, poi FCA, ora Stellantis, si è registrato un ciclico e sistemico rincorrersi di **"falsi"** piani industriali annunciati e/o presentati dall'azienda, con forte e ricercato impatto mediatico, ai sindacati, fino alle istituzioni locali e nazionali, sottoscritti e mai realizzati, in una sottile sequenza in cui il successivo smentiva e annullava il precedente.

Alla Fiat/FCA/Stellantis è stato concesso tutto, ma proprio tutto, in cambio della promessa di rilancio dell'azienda sul mercato italiano ed europeo, e dell'aumento consistente dell'occupazione

Centinaia di miliardi di euro pubblici stanziati all'azienda, soldi pubblici che dovevano servire a rilanciare il settore auto in Italia e aumentare l'occupazione.

In realtà l'azienda ha ridotto sia le maestranze che i siti produttivi, e ha utilizzato tali risorse per investire produzioni all'estero, un vero furto per il popolo Italiano, tutto ciò con la complicità di forze politiche, sindacali, media, e ovviamente dei governi.

Ricordiamo i vari processi e i "falsi" piani industriali degli ultimi 20 anni.

In seguito alla morte di Umberto Agnelli e alle dimissioni dell'a.d. Giuseppe Marchionne, fu selezionato come amministratore delegato Marchionne.

Lui ha immolato tutto quello che si poteva immolare sull'altare dei dividendi degli azionisti. Ha fatto terra bruciata delle relazioni industriali. Ha stracciato contratti, ha posto ultimatum, ha azzerato diritti.

Quando Marchionne decise di abbandonare unilateralmente il contratto nazionale dei metalmeccanici e uscire da Confindustria, in tanti lo acclamarono come un manager innovativo e coraggioso.

Politici da Renzi a Bertinotti, fino all'estrema dx, insieme alle O.S. videro in lui l'artefice di una rivoluzione del capitalismo italiano, un eroe "americano" che finalmente avrebbe spazzato via particolarismi e interessi di bottega, come se diritti e tutele dei lavoratori fossero interessi di piccole lobby.

In realtà ci volle poco per convincere i già asserviti tutori dei lavoratori, bastò che Marchionne continuasse ad annunciare la volontà di produrre in Italia,

Testuali parole **"Mi impegno, ma non posso farlo da solo"**. "Ci vuole un impegno dell'Italia".

Che altro non è che un batter cassa, l'ennesima riedizione della storia passata.

"Ingannevoli" **Piani industriali.**

**Nuova Pomigliano - 24 aprile 2003 Piano quinquennale 2003/2007 di rilancio dell'Alfa Romeo**

Siglato il 24 aprile 2003 in sede Unione Industriale di Napoli tra Fiat Auto spa e FIM-FIOM-UILM-FISMIC di Napoli e Campania l'accordo stabiliva il rilancio del marchio Alfa Romeo, l'esclusiva produzioni a Pomigliano, svecchiamento delle maestranze attraverso forme di mobilità e nuove assunzioni, oltre che peggioramento delle condizioni di lavoro, introduzione di una nuova metrica denominata TMC2, che prevedeva aumento di saturazione individuale in media di un 25%.

Dopo 6 mesi il piano venne rivisto, l'esclusiva della produzione per Pomigliano venne eliminato. Rimasero lacrime e sangue.

#### **Fiat Pomigliano - 4 dicembre 2007 - annuncio di un nuovo piano di ristrutturazione**

il 4 dicembre 2007 - smentendo il precedente piano quinquennale 2003/2007 Fiat per Pomigliano l'a.d. Fiat Sergio Marchionne annunciò all'allora presidente del consiglio Romano Prodi e ai responsabili nazionali di CISL, CGIL e UIL Bonanni, Epifani ed Angeletti, un nuovo "**piano straordinario per il rilancio industriale dello stabilimento di Pomigliano d'Arco**" contemplante la prospettata chiusura per 2 mesi della fabbrica per ristrutturazione e adeguamento tecnologico agli standard di qualità degli altri impianti Fiat finalizzato per costruire i futuri modelli, e corsi di formazione per gli oltre 5.000 addetti; investimenti tecnologici per **70 milioni di euro** per "garantire prospettive di continuità e sviluppo per competere entro il 2008 con la concorrenza internazionale".

#### **Fiat Pomigliano - 5 maggio 2008 - Polo Logistico di Eccellenza di Nola (in realtà deportazione di lavoratori sindacalizzati perlopiù appartenenti a Slai-Cobas, Cub, e altre O.S. di base), ( senza alcuna credibile missione industriale e sempre in cigs )**

A detta dell'a.d. Fiat il "Reparto-Confino" avrebbe dovuto "servire la logistica Fiat di tutto il centro-sud a partire dal triangolo industriale di Pomigliano, Cassino e Melfi". **I fatti si commentano da soli:** fino alla sua chiusura avvenuta tra maggio e giugno 2008 nel sito di Nola non è esistita alcuna vera "attività logistica" e solo dopo una sentenza di discriminazione i lavoratori deportati rientrano a Pomigliano. Continuando a rimanere a salario ridotto per i vari ammortizzatori sociali.

#### **Fiat Pomigliano: 27 maggio 2008 - avvio in settembre della produzione della Bravo (mai avvenuta)**

Il 27 maggio 2008 la Fiat comunicava a FIM, FIOM, UILM e FISMIC nazionali (come da verbale di riunione sottoscritto tra le parti in pari data) lo "stato di avanzamento del piano a Pomigliano" e gli "interventi tecnico-impiantistici ed organizzativi da effettuare in verniciatura e montaggio per l'avvio della produzione della Fiat Bravo a partire dal settembre 2008" (**anche questo "piano" non è mai stato realizzato**).

#### **Fiat Pomigliano: 8 giugno 2010 - la Panda - ancora produzione dimezzata rispetto all'annunciata**

Nell'accordo dell'8 giugno 2010 siglato tra Fiat Group Automobiles (assistita da Unione Industriale di Torino e Napoli) e FIM, FIOM, UILM e FISMIC nazionali e di Napoli si cita, ...*"la grave situazione economica le sue pesanti ricadute sul settore auto ed in particolare su Pomigliano per il quale si è reso necessario nel 2009 il ricorso a circa 6 milioni di ore di cassa integrazione e per il quale si è verificato un ulteriore aggravamento delle situazione dei primi 5 mesi del 2010. Con riferimento al Piano illustrato dall'azienda nella riunione del 30 marzo 2010 presso il Ministero dello Sviluppo Economico nell'incontro con le OO.SS. e ai successivi incontri del 9 aprile e del 4 maggio presso Unione Industriali Napoli e del 21 aprile presso la sede del Lingotto, nonché i successivi incontri del 12, 13 e 14 maggio e 4 giugno, le organizzazioni sindacali condividono gli obiettivi del progetto finalizzati a rafforzare la posizione strategica in Italia con l'avvio della futura Panda presso lo stabilimento di Pomigliano e assicurare la continuità della presenza industriale sul territorio con il conseguente impatto positivo sul sistema industriale locale"...*

*Ovviamente, il radicale intervento di ristrutturazione presuppone il riconoscimento delle cassa integrazione guadagni straordinaria per ristrutturazione per due anni dall'avvio degli investimenti" ... e in deroga alla legge, "non potranno essere adottati meccanismi di rotazione tra i lavoratori".*

#### **Audizione 15 febbraio 2011 comm. Attività Produttive Camera:**

#### **il nuovo 'piano' di Marchionne (anche questo mai realizzato)**

*Estratto dal resoconto Camera: ...”all’Italia abbiamo destinato 20 miliardi di euro di cui 4 a Fiat industrial e il resto, pari a 16 miliardi, per Fiat spa: il 65% per Fiat Group Automobiles, il 15% per i marchi di lusso e il 20% per motori e componentistica””*

*...”L’obiettivo è di produrre in Italia, entro il 2014, oltre un milione di veicoli destinati all’esportazione, di cui circa 300.000 al mercato statunitense. La percentuale delle esportazioni crescerà quindi dal 50% dell’anno scorso al 65% nel 2014. Questo piano rappresenta una grande opportunità per creare nuovi posti di lavoro in Italia e aumentare i salari” anche questo fumo negli occhi....*

### **Fiat Pomigliano 16 giugno 2011 - cigs per Cessazione dell’attività di FGA ceduta a Fabbrica Italia**

L’ennesimo Piano Industriale del gruppo Fiat, già presentato il 22 dicembre 2009 a Palazzo Chigi alla presenza di rappresentanti istituzionali e dei sindacati confederali, annunciava la possibilità di realizzare a Pomigliano la produzione della nuova Panda. In tal senso il 15 giugno 2010 Fiat Group Automobiles spa (da ora FGA) sottoscriveva un’intesa con FIM, UILM, FISMIC e UGL. Il 9 luglio 2010 le parti firmatarie della citata intesa convenivano che **la fabbricazione del modello della nuova Panda non sarebbe stata attuata da FGA ma da una società di nuova costituzione denominata Fabbrica Italia Pomigliano spa** (da ora FIP), società quest’ultima che avrebbe realizzato gli investimenti relativi agli *impianti produttivi per la fabbricazione del modello Panda...*

*sappiamo tutti come è finita’...*

### **Fiat Pomigliano 1° febbraio 2013: scompare Fabbrica Italia e riappare FGA - ancora cigs**

*Come volevasi dimostrare: con comunicazione del 1° febbraio 2013 la Fiat avvia una nuova procedura di cigs per l’ennesima “pseudo riorganizzazione aziendale”. Ed ecco che scompare Fabbrica Italia Pomigliano e... riappare Fiat Group Automobiles!*

*Marchionne da bravo mazziere insegna il gioco delle tre carte...*

**6 Maggio 2014,** Dopo il ritiro di «Fabbrica Italia», l’ad di Fiat Chrysler Automobiles (Fca) Sergio Marchionne e il presidente del gruppo John Elkann presentano a Auburn Hills – sede del gruppo automobilistico Fiat-Chrystler negli Stati Uniti– un nuovo piano industriale 2014/2018.

*“I rapporti di forza fra capitale e lavoro sono tali per cui la FCA presenta il piano industriale, prima di aver pattuito il rinnovo del contratto con i lavoratori degli stabilimenti italiani, prima di aver concordato con il governo italiano il sostegno all’azienda sotto il piano degli ammortizzatori sociali e i vari incentivi, e prima di aver convocato le parti sociali.*

*Come un Re ordina ai sudditi”...*

Per Alfa Romeo investimento da 5 miliardi di euro. Entro il 2018, Fca intende produrre sei milioni di vetture, l’azzeramento degli ammortizzatori sociali, di quei 5 miliardi i soldi c’è li metterà lo stato. E come al solito serviranno per investimenti all’estero.

Questo sarà l’ultimo piano presentato da Marchionne, nei fatti si è dimostrato un abile “MAGLIARO” con i suoi falsi piani industriali è riuscito a distruggere il mercato del lavoro, appropriarsi di un’azienda di interesse nazionale, smantellarla e distruggere l’unità dei lavoratori, ovviamente regalando enormi profitti per se e gli azionisti, e sempre minor salario e diritti per i lavoratori.

Dopo la sua Morte, il nuovo a.d. Mike Manley ha guidato la costruzione del nuovo piano industriale di FCA: ritornano le false promesse in Italia saranno lanciati 13 modelli di veicolo per il triennio 2019-2021, l’eliminazione degli ammortizzatori sociali, e futuro roseo per gli stabilimenti, conservazione e collocazione di tutti i lavoratori. **Come sempre solo false promesse...**

**Il 16 gennaio 2021 con la fusione di FCA e PSA , nasce Stellantis** “*ad oggi non ha ancora un vero piano industriale*”.

Dopo quasi 4 anni, le volontà' della nuova dirigenza sono chiare, considerando l'enorme degrado raggiunto in azienda, lo sfruttamento eccessivo, la volontà' di non presentare un vero e credibile piano industriale, la cessione di interi stabilimenti o parti di essi, come annunciato è sempre più evidente la volontà di scappare dall'Italia.

Da questi dati emerge con chiarezza che Stellantis ha un obbligo industriale ed occupazionale, nei confronti degli Italiani, proprio in virtù della rendita di cui ha sempre beneficiato per l'importanza strategica che il settore auto riveste in Italia e per tutto quanto è ad esso indotto.

Per questi motivi va messa al primo posto l'occupazione e la salvaguardia degli stabilimenti in Italia attraverso la rivendicazione di un vero piano industriale che metta al primo posto il mantenimento occupazionale delle singole realtà produttive Italiane, ricorrendo alla riduzione dell'orario di lavoro a parità di salario, la redistribuzione della produzione nei vari siti.

Nei progetti del CDA invece non c'è il futuro dei lavoratori, né il futuro dell'industria dell'auto in Italia. Stellantis, proprio come Fca e Fiat punta ad utilizzare i finanziamenti pubblici dei governi per produrre auto senza sborsare soldi e cosa ancora più grave per finanziare il disimpegno definitivo dall'Italia. I fantomatici progetti industriali dispensati nei decenni dalla Fiat ed oggi sintetizzati ed espressi coi piani <alla Marchionne> paiono paventare una sorta di sfascio in atto delle fabbriche e stanno arrecando un grave ed irreversibile danno economico e sociale non solo ai lavoratori direttamente interessati ma all'insieme di quelli dell'indotto nonché all'intera economia italiana rischiando di precipitare pericolosamente il Paese in una inquietante prospettiva “stile Grecia”.

Sappiamo benissimo che l'azienda non è più italiana, che stellantis è una holding italo-francese di diritto olandese, ma tenendo conto dell'importante ruolo strategico che gioca l'industria dell'auto sia nel settore metalmeccanico che nell'intera economia industriale e complessiva, nonché sociale, dell'Italia, visto l'elevatissimo importo economico complessivo erogato dallo Stato alla Fiat Auto, è inammissibile non rivendicarle la nazionalizzazione, ovviamente né l'Europa dei padroni, né i governi, né le forze politiche e sindacali responsabili di ciò, potranno reclamarlo.

In conclusione, la crisi di Fiat-Stellantis è un aspetto particolare della crisi generale del capitalismo parassitario. Questa crisi mostra in modo sempre più ripugnante i suoi caratteri putridi catastrofici antiproletari e antiumani.

L'interesse e il compito dei dipendenti Stellantis e di tutti i lavoratori non è quello, e non può essere ovviamente quello, di puntellare questo sistema putrescente; bensì è quello di rovesciarlo e di sopprimere i rapporti capitalistici di produzione e di scambio.

Quanti invece agitano la lacera bandiera della *salvaguardia del patrimonio tecnologico produttivo e professionale*, e ci riferiamo alla sinistra parlamentare al sindacalismo istituzionale e movimenti affini, non salvaguardano un *bel nulla*; spingono alla schiavizzazione operaia, alla competizione tra lavoratori, al massacro bellico.

Dunque lo scontro sociale in atto non consente altre alternative, i lavoratori devono scegliere:  
***potere dispotico della finanza o potere proletario.***

**LAVORATORI METALMECCANICI ORGANIZZATI (L.M.O.)**

Aderente a: S.G.C. – Sindacato Generale di Classe

Email [lmonapoli@sindacatogeneralediclasse.it](mailto:lmonapoli@sindacatogeneralediclasse.it)

SITO <https://www.sindacatogeneralediclasse.it>