



UNIONE SINDACALE DI BASE
LAVORO PRIVATO
INDUSTRIA NAZIONALE

STELLANTIS

QUALE FUTURO PER L'AUTOMOTIVE IN ITALIA?

Nel mese di gennaio del 2021 viene conclusa l'operazione di fusione tra i gruppi produttori di auto PSA e FCA. Per quanto riguarda l'operazione di fusione di FCA col Gruppo PSA, l'Unione Sindacale di Base sin da subito l'ha definita nella realtà una vendita al gruppo Francese ed il tempo purtroppo sta fornendo delle conferme che sono sotto gli occhi di tutti.

La nostra organizzazione sindacale ha sempre considerato tale cessione platealmente negativa per gli stabilimenti italiani di FCA, visto il rischio della marginalizzazione del nostro paese nella produzione sull'automotive. Le decisioni nei fatti vengono prese altrove e le ripercussioni su occupazione ed investimenti si sono materializzate sin da subito, in un quadro pesantemente negativo per gli stabilimenti italiani.

Se per il 2021 le scusanti per il rallentamento delle produzioni era la pandemia, seguita di lì a poco da crisi dell'approvvigionamento dei semiconduttori e componentistica varia, per il 2022 non riteniamo che tali motivazioni possano essere gli unici elementi da considerare per giustificare un trend produttivo, che seppur in lieve crescita con un +1,8% rispetto all'anno precedente (685.000 unità tra auto e veicoli commerciali nel 2023), non garantisce la piena occupazione e genera un ricorso agli ammortizzatori sociali in tutti gli stabilimenti italiani.

Mentre Stellantis annuncia collaborazioni con il gruppo Toyota, annuncia investimenti e produzioni in Polonia, investimenti in Francia per la produzione di veicoli commerciali ad idrogeno, in Italia lo scenario che si presenta è preoccupante: tagli occupazionali, ricorso costante alla CIG ed unico investimento soltanto annunciato, ovvero la Giga Factory a Termoli (CB) di cui oggi non si ha alcun elemento concreto e che molto probabilmente non garantirà l'occupazione dei dipendenti attualmente in forza nello stabilimento con lunghi ed imprecisati tempi di realizzazione.

I modelli prodotti nei vari plant dovrebbero essere aggiornati ed affiancati da nuovi modelli con conseguenti notevoli investimenti per ciascuna unità produttiva, invece stiamo assistendo alla migrazione delle produzioni di quei modelli storicamente importanti per il nostro paese ovvero quello delle utilitarie (stop produzione punto a Melfi e annuncio della fine produzione della Panda a Pomigliano nel 2024), all'avvio della produzione di veicoli commerciali in Polonia che da decenni erano prodotti esclusivamente ad Atesa (CH) nello stabilimento SEVEL (Joint venture PSA/FIAT).



UNIONE SINDACALE DI BASE

LAVORO PRIVATO

INDUSTRIA NAZIONALE

L'ultima mossa Stellantis, di interrompere tale vincolo inglobando il Plant di Atesa nella società FCA ITALY spa, testimonia come il gruppo abbia inteso sciogliere legami anticamente ben consolidati ed avocarsi la scelta futura di poter produrre i veicoli commerciali con marchi PSA dove meglio ritenga.

Un vero piano industriale sugli stabilimenti italiani non c'è, così quindi come grandi investimenti previsti. Plant come quelli di Cassino e Torino ormai sono decenni che vivono situazioni che sa di lenta e inesorabile smobilitazione.

Riteniamo che nel corso degli ultimi anni l'incidenza dei governi italiani sia stata purtroppo quasi nulla, incapace di incidere minimamente sulle scelte del gruppo, senza neanche considerare l'importanza storica di FIAT per il nostro paese sia nei primi decenni del secolo scorso e sia nei decenni del boom economico, mentre il governo francese fa tutt'ora pesare la propria presenza nell'azionariato societario tutelando di conseguenza gli interessi del proprio territorio, come è normale che sia.

In tutto ciò bisogna considerare le pesanti ripercussioni economiche e occupazionali sulle aziende dell'indotto automotive.

In tutto questo va detto che se il famoso "Contratto Marchionne" era funzionale a garantire stabilità strategica, lavoro, occupazione e salari più alti negli stabilimenti italiani, questa operazione si è dimostrata un vero e proprio fallimento.

L'applicazione del CCSL, il contratto specifico di gruppo, non ha favorito infatti in alcun modo gli investimenti, soprattutto quelli in tecnologia.

Il sindacato, in questo modello di rappresentanza dove "rappresenti solo se firmi", viene esautorato del tutto della sua capacità negoziale e contrattuale. In un contesto del genere non c'è possibilità di intervento contrattuale sulla condizione lavorativa e salariale, dove invece le condizioni lavorative stanno via via sempre peggiori.

Come già sappiamo, tutti gli studi affermano che il settore automotive rischia di subire pesanti perdite occupazionali dovute in particolare al processo di transizione ecologica e digitale del settore dell'auto. I governi che si sono susseguiti però non hanno impresso nella loro iniziativa una vera e propria programmazione di questo processo e ancora oggi sembra che si guardi con poca convinzione alla transizione ecologica ed al passaggio sulle nuove tecnologie.

Spagna, Germania e nel caso di Stellantis la Francia sembrano essere molto avanti sulle loro politiche industriali per il settore dell'auto, gli investimenti sembrano essere meglio indirizzati e soprattutto meglio controllati direttamente dai paesi coinvolti.



UNIONE SINDACALE DI BASE

LAVORO PRIVATO

INDUSTRIA NAZIONALE

Emblematica la differenza, proprio in merito a Stellantis; il peso con cui il governo Francese entri di prepotenza nel quadro complessivo e strategico dell'azienda con la stessa che mette al centro la Francia ed i suoi stabilimenti, lasciando ai margini produttivi l'Italia.

A fronte di tutte queste brevi considerazioni, la nostra organizzazione sindacale si interroga su cosa resterà sul nostro territorio nazionale.

L'USB ritiene necessarie le seguenti proposte di intervento per scongiurare la morte del settore automotive e crisi epocale nel nostro Paese:

- Ingresso dello Stato nell'azionariato del Gruppo, considerando la storia di Fiat per il nostro Paese e ricordando le molteplicità di intervento economico in suo favore da parte dello Stato Italiano durante lo scorso secolo, e ciò sia per incidere nelle decisioni e sia per spianare la strada all'ingresso dei lavoratori nella partecipazione alle scelte aziendali;
- Concessione degli incentivi di stato solo a fronte di un piano di assunzioni stabili e investimenti garantiti sul suolo italiano;
- Rientro in Italia le produzioni di modelli auto utilitarie che da sempre hanno reso competitivi gli stabilimenti italiani nel settore creando anche molta occupazione;
- Intervento legislativo in merito la riduzione dell'orario di lavoro a parità di salario, per scongiurare gli effetti potenzialmente disastrosi che produrranno la digitalizzazione delle produzioni e la transizione energetica, nonché stimolare il gruppo Stellantis ad investire in ammodernamenti degli stabilimenti invece di contare sulla possibilità di gravare sui lavoratori con compressione dei diritti e dannosi aumenti di ritmi e carichi di lavoro. L'esempio della Germania andrebbe considerato, in quanto con la scelta di riduzione dell'orario di lavoro fatta a suo tempo, si sono poi registrati forti investimenti e aumenti di produttività;
- Che il governo faccia nel settore automotive forti investimenti in ricerca e faccia ripartire progetti accantonati in passato: citiamo l'esempio del progetto "Polo Automotive" in Val di Sangro ad Atesa (Ch) che è stato per anni annunciato, per il quale la Regione Abruzzo aveva anche individuato i fondi, ma che non ha mai preso il volo. Tali progetti andrebbero finanziati e sviluppati su tutti i territori con insediamenti importanti del settore;
- Una legge sulla rappresentanza, che impedisca lo svuotamento dei contratti collettivi nazionali.



UNIONE SINDACALE DI BASE

LAVORO PRIVATO

INDUSTRIA NAZIONALE

Infine vorremo ricordare che è in corso una trattativa per il rinnovo contrattuale (CCSL), che ci vede ovviamente esclusi, sulla quale i lavoratori non hanno potuto preferire/proporre proprio nulla ne per l'Organizzazione del Lavoro, ne per una vera democratica Rappresentanza Sindacale e che già da adesso stabilisce il mancato recupero del potere di acquisto dei salari dei dipendenti rispetto all'inflazione a due cifre del 2022, che certifica il mancato recupero dell'inflazione non contemplata nello scorso rinnovo contrattuale e alla quale Stellantis deve far fronte.

USB Lavoro privato Settore Industria

USB Lavoro Privato

Via dell'Aeroporto – 00175- Roma / tel 06 59640004

Mail lavoroprivato@usb.it pec usb_lavoroprivato@pec.usb.it

www.usb.it