

L'analisi Fismic sulle sorti dello stabilimento Fca di Pomigliano



# Il settore auto è al bivio

## Occorre puntare sul segmento Premium

DI MARIA ELENA MARSICO

**D**irezione Est. Prossima la migrazione della produzione della Panda. L'automobile Panda non sarà più costruita dallo stabilimento di Pomigliano, ma negli anni prossimi sarà trasferita in Polonia. Per queste ragioni, si è svolto a Napoli un attivo dei rappresentanti sindacali e dei militanti Fca di Pomigliano, affinché si trovasse un punto risolutivo a quanto sta accadendo, per assicurare un futuro produttivo e occupazionale ai lavoratori dello stabilimento campano.

Uno stabilimento che alle spalle ha una lunga storia e che vede, nel 2010, uno spartiacque che lo eleva a stabilimento d'eccellenza, grazie al percorso di crescita garantito dagli accordi di quell'anno. Anzitutto, oggi infatti, vari riconoscimenti. Tra cui la certificazione silver nell'ambito della classificazione World Class Manufacturing che nel 2013 ha poi riconosciuto la medaglia d'oro. Nel dicembre dello stesso anno, allo stabilimento, è stato assegnato inoltre il livello Gold. E inoltre lo stabilimento campano è stato insignito da un'autorevole rivista specializzata tedesca del premio come migliore stabilimento automobilistico del mondo per efficienza, qualità e produttività. Meriti questi che vanno ascritti soprattutto alla dedizione e alla opposità delle lavoratrici e lavoratori che hanno creduto alla possibilità di mantenere e sviluppare un polo produttivo di eccellenza nel Mezzogiorno d'Italia, smentendo tutti gli stereotipi negativi e dando fiducia alle organizzazioni sindacali partecipative che, proprio a Pomigliano, hanno sperimentato dei nuovi modelli contrattuali rompendo gli schemi fino ad allora imperanti. Nasce infatti su Pomigliano il Contratto Specifico con nuove regole negoziali che sarà il presupposto per la definizione del nuovo Ccsl che regolamenta oggi le regole democratiche e partecipative che presiedono il rapporto di lavoro in tutti i luoghi di lavoro italiani di Fca e Cnh e che sono stati la base per i nuovi contratti di lavoro stipulati con la Uaw negli Usa, in Serbia, in Turchia, in Polonia e in ogni luogo del mondo.

Tutto ciò non era scontato che avvenisse, dato che lo stabilimento campano era il paradigma di bassa produttività, scarsissima qualità, alto assenteismo e altissima frequenza di micro conflittualità.

Una fabbrica che nasce tra i motori degli aerei e approda ai primi modelli alfa come



Roberto Di Maulo

«Delta» o Alfasud. Una storia che nasce nel 1938, che vede dapprima un centro aeronautico fondato da Alfa Romeo, che negli anni 40 raggiunge un grande splendore, essendo tra le migliori fabbriche del periodo, fino al '43 quando durante la guerra, a causa dei bombardamenti, viene chiuso. La produzione (pretamente aeronautica), ricomincia nel '52 quando lo stabilimento viene interamente ricostruito.

Nei cosiddetti «anni di piombo», avviene quella che possiamo definire la (ri)nascita dell'attuale Pomigliano, dalle ceneri di un centro industriale aeronautico. Infatti, alla fine degli anni sessanta gli stabilimenti Alfa Romeo erano due, nei pressi di Milano, fino a quando non viene presa la decisione di investire nel sud Italia per limitare le migrazioni verso le industrie al nord: così avviene il passaggio della fabbrica partenopea da centro produttivo di motori aeronautici a stabilimento automobilistico, dando alla luce il progetto «Alfasud», che operava in modo differente da «Alfanord» di Arese (Mi).

Negli anni Settanta, quindi, comincia il vero ciclo produttivo automobilistico di Pomigliano con la costruzione, inoltre, di nuovi impianti. Un decennio dopo, Finmeccanica, è costretta a vendere le quote Alfa Romeo alla Fiat per motivi finanziari: avviene la fusione tra Lancia e Alfa Romeo.

Pomigliano continua a crescere e cambiare e, gli anni Novanta vedono un piano di ristrutturazione e investimenti che regalano nuove linee di produzione, così nel 1993 viene assegnato il modello Lancia Delta.

Nel nuovo millennio si possono indicare tre date fondamentali: 2007, quando lo stabilimento diviene Fiat Group Automobili e soprattutto

viene avviato un percorso di formazione professionale a tutti i lavoratori che è stato propedeutico agli avvenimenti successivi; 2010, l'accordo; 2011, l'inizio della produzione della Panda.

Occorre soffermarsi sugli accordi del 2010 che prevedono un'intesa tra la società



e i sindacati (tranne la Fiom) e che puntano al rilancio industriale. È proprio infatti in virtù di quest'accordo che dal 2011 a Pomigliano viene prodotta solo la Panda.

Cosa sta accadendo oggi? E cosa accadrà domani? I lavoratori non possono essere lasciati con un'incognita su un futuro certamente incerto e su questo tema vertevano gli interventi dei rappresentanti sindacali alla riunione svoltasi il sei novembre, per andare incontro al problema che la Panda non si produrrà più e che se non verrà annunciato un nuovo modello, si andrà incontro a un buio periodo per lo stabilimento di Pomigliano. Inoltre, per la fine del 2018, la Fiat aveva previsto una piena occupazione, limitando il ricorso agli ammortizzatori sociali. Ma nella fabbrica campana, per raggiungere una piena

occupazione si rischia di finire troppo a ridosso della conclusione degli ammortizzatori sociali. Infatti in questo momento a Pomigliano, nonostante i passi in avanti che sono stati fatti, si corre il rischio di non agganciare il nuovo modello più volte annunciato dallo stesso ceo Fca, Sergio Marchionne, e di non raggiungere quindi il traguardo della piena occupazione di tutti i lavoratori di Pomigliano, di Nola e dell'indotto.

Nel corso della riunione della settimana scorsa, durante gli interventi, è stata fatta una panoramica degli altri stabilimenti, nello specifico: a Mirafiori si è in attesa di un modello per saturare i mille dipendenti che sono in contratto di solidarietà; a Cassino non c'è stata l'assunzione per tutti: 550 interinali su 850 non sono stati al momento confermati; a Melfi è presente molta cassa integrazione anche a causa del modello Punto, ormai a fine produzione; per ritornare infine a Pomigliano dove non c'è la piena occupazione.

2010 la fabbrica sarebbe stata destinata certamente a una morte lenta, ma sicura. Oggi non è possibile pensare di produrre in Italia vetture «mass market» di segmento A e B per via dei costi di produzione che sono troppo alti per vetture che devono andare sul mercato a prezzi inferiori ai dieci mila euro. La sfida oggi si gioca sui prodotti premium e siamo consapevoli che non è semplice, ma inevitabile. Grazie ai modelli Premium oggi abbiamo salvato il settore automobilistico nel nostro Paese a partire dallo stabilimento di Grugliasco, Mirafiori e Cassino. E anche a Pomigliano dovrà essere inserita una produzione di modelli Premium. In quale maniera si vince la sfida? Tenendo alta l'affidabilità degli stabilimenti, in termini di qualità, efficienza e produttività. In cambio di questo nuovo modo di lavorare, i lavoratori hanno in cambio una minore fatica fisica grazie alle nuove tecnologie e alla robotica e, retribuzioni più alte perché agganciate ai miglioramenti di performance continui. Proprio per questo meritano, per tutto lo sforzo prodotto in questi anni, la necessità di anticipare il progetto per Pomigliano, per giungere in tempo all'appuntamento con le nuove sfide. Dopo avere vinto quella con la Panda, anche battendo lo scetticismo generale e i contrasti messi in campo dalla Fiom».

C'è piena consapevolezza che senza l'accordo del 2010, l'attuale stabilimento di Pomigliano sarebbe scomparso. Al contrario, è uno dei settori che ha perso meno posti di lavoro. E se la fabbrica ha superato tutti i test, perché è in ballo il futuro di tanti lavoratori? Bisogna dare loro certezze e queste possono derivare dall'introduzione di un nuovo modello da produrre.

Il leader della Fismic Confisal, nel ribadire la richiesta di avere in tempi brevi le risposte sul futuro produttivo e occupazionale dello stabilimento, che i lavoratori meritano proprio in virtù dello sforzo messo in campo in questi anni, conclude con uno slogan particolarmente efficace e suggestivo: «Grazie al sindacato partecipativo la fabbrica di Pomigliano non è morta. Grazie all'impegno dei lavoratori è diventata una fabbrica modello. Insieme, sindacato partecipativo e lavoratori, la porteremo verso il futuro».

Fismic

via delle Case Rosse 23

00131 ROMA

Tel: 06/71588847 - Fax: 06/71584893

www.fismic.it