

FCA: svelati i piani 2019-2021 per L'Italia Irrisolti i problemi occupazionali e produttivi

A fine novembre i nuovi capi FCA hanno “svelato” il piano industriale per l'Italia nel periodo 2019-2021 che, secondo le ennesime promesse, dovrebbe portare alla saturazione degli stabilimenti e alla piena occupazione.

Un riepilogo dei tanti annunci, cui ha fatto seguito solo meno produzione e meno occupazione.

1. piano 2005-2008: 10 miliardi di investimenti, 20 nuovi modelli e 23 aggiornamenti, riduzione della capacità produttiva in Italia di 65.000 vetture.

2. 2007-2010: 16 Miliardi € di investimenti, 23 nuovi modelli e 23 restyling. La produzione di 2,8 milioni di auto di cui 300.000 ciascuno per i marchi Lancia e Alfa.

4. piano 2010-2011: 17 nuovi modelli più 13 rifacimenti con solo 8 miliardi di investimenti.

5. piano Italia 2010-2014 6 milioni di auto di cui 1,4 milioni in Italia e 20 Miliardi di investimenti per 34 nuovi modelli e 17 rifacimenti e raddoppio delle vendite da 2 a 3,8 milioni di auto.

Marchionne ripiega successivamente su un ben più modesto piano che prevede il lancio di due Suv, peraltro mai visti. Nel 2012, si abbassano gli obiettivi di vendita: da 6 milioni di auto si scende a 4,6 e i modelli calano a 30. Sugli investimenti Marchionne non parla.

7. Piano 2014-2018: Marchionne si scatena e promette di vendere 7,5 milioni di auto nel 2018 a fronte di 4,4 milioni vendute nel 2013; 3,1 milioni vendute in Nord America, 1,5 milioni in Europa, 1,8 milioni in America Latina e 1,1 in Asia. Il piano prevede di produrre 400 mila con marchio Alfa (da 74.000), 1,9 milioni con marchio Jeep (da 732 mila), 800 mila con marchio Chrysler (da 350 mila), 1,9 milioni con marchio Fiat. Gli investimenti saranno pari a 55 M.di €. Le fabbriche Italiane saranno saturate per costruire vetture da esportare all'estero: 200 mila Jeep a Melfi e poi tutte le Alfa. Decretata la fine del marchio Lancia. Continua l'assenza di auto elettriche e ibride sulle quali invece gli altri costruttori investono da anni. Marchionne prevede 5 miliardi di € di investimenti per 5 nuovi motori Alfa, di cui 3 a benzina e 2 diesel, nuovi pianali specifici con trazione posteriore o integrale e 8 nuovi modelli di cui uno (la Giulia) a fine 2015 e gli altri 7 tra il 2016 e il 2018.

Con il piano 2018-2022 Marchionne annunciava 45 miliardi € di investimenti di cui 9 miliardi € per il piano di elettrificazione di tutti i modelli entro il 2022 e l'abbandono del diesel. Si annunciava un incremento del marchio 500 con l'arrivo della giardinetta, del marchio Jeep, Ram, Alfa e Maserati.

COME STANNO ORA LE COSE

Produzione e stabilimenti in Italia: nei primi nove mesi del 2018 sono state prodotte 530.000 auto con un calo del 6% rispetto al 2017. Questo significa che a fine anno si arriverà a meno di 700.000 auto. Prima dell'era Marchionne si producevano 1,4 milioni di vetture e ciò rende evidente il disastro; ormai in Italia si produce solo il 39% delle auto vendute, contro 81% della Francia, il 171% della Germania auto e il 205% della Spagna.

Alfa Romeo - Il rilancio è ancora lontano; era prevista la produzione di 400 mila vetture nel 2018. Nel 2017 sono state prodotte 150.000 vetture e 77.000 nel periodo gennaio/settembre 2018 (-20%). Due vetture in produzione (Giulia e Stelvio) 7 nuovi modelli e per tutti era prevista una versione elettrica.

Maserati - Era prevista nel 2018 la produzione di 100 mila vetture, nel 2017 prodotte solo 49.000 e nel periodo gennaio/settembre 2018 27% in meno rispetto allo stesso periodo del 2017.

Fiat - Il marchio è stato drasticamente ridotto e così come parte delle 3000 vetture al giorno.

I nuovi capi FCA hanno annunciato l'ennesimo piano per l'Italia che dovrebbe portare la piena occupazione entro il 2021. Un obiettivo improbabile visto che si riducono gli investimenti da 45 a 5 Miliardi nel triennio. Per Alfa e Maserati si ripropongono per il 2022 i volumi produttivi del 2018.

L'elettrificazione della gamma rappresenta la nuova strategia, per ora sembra solo molta propaganda. Fca finora non ha investito nulla sulle vetture elettriche e ibride. Ora improvvisamente vuole rendere elettriche tutte le auto entro due anni. Sul piano della propaganda è bello, sul piano pratico recuperare i ritardi non è semplice

A Melfi si produrranno 500 X, Jeep Renegade e Compass; a Mirafiori la 500 elettrica (ma sparisce la 500 giardinetta), a Cassino un modello medio di Maserati; a Pomigliano un Suv medio Alfa e la Panda elettrica. A Termoli i motori 3 cilindri turbo in sostituzione del vecchio Fire.

I soldi promessi non ci sono. A giugno hanno annunciato di aver ridotto l'indebitamento industriale, nascondendo di aver ridotto anche la liquidità, cioè soldi per investimenti. Hanno venduto Magneti Marelli per 6 miliardi €, regalandone 2 agli azionisti. Ciò impedisce investimenti adeguati agli obiettivi che vengono prospettati. Il rischio reale è che questo piano, come quelli precedenti non potrà essere finanziato. A differenza di FCA, per esempio, su elettrico e Ibrido Toyota lavora da venti anni. Anche se fossero veri i 5 m.di di investimenti sono poca cosa rispetto ai 66 m.di di dollari che investirà Renault Nissan, ai 45 m.di di € di VW €, ai 23m.di di € di Mercedes

I piani di FCA sono insufficienti per una svolta, non potranno saturare gli stabilimenti e garantire l'occupazione. Ciò è stato confermato nei giorni successivi con la richiesta di un piano massiccio di Cig a Mirafiori per tutto il 2019 e fino all'introduzione della 500 elettrica.

Ma incombono altri possibili eventi quali: la vendita da parte di Fca degli assetti europei per concentrarsi sullo sviluppo del mercato americano, o la netta separazione del mondo premium dalla vecchia Fiat, sfruttando da parte di Fca la vocazione industriale dell'Italia nel comparto delle produzioni lusso. Ipotesi che comunque vedrebbero stabilimenti e occupazione in Italia a rischio.

In una situazione tanto precaria, dirigenti fim, fiom e uilm coprono la strategia Fca: "apprezzano" il piano americano e acconsentono alla cig come segnale di futuro sviluppo. In questi ultimi giorni qualcuno di loro è sceso in campo, anticipando la stessa azienda, per difendere gli interessi Fca e coprire i ritardi di ex fiat in fatto di inquinamento dei suoi modelli schierandosi contro la prospettiva di disincentivare l'auto a benzina e diesel e favorire quella elettrica. Si cambia solo quando e come vuole Fiat!

Inoltre aprono un confronto con l'azienda per il rinnovo del contratto su una piattaforma clandestina ed inadeguata alla situazione in cui vivono migliaia di lavoratori.

SERVE ALTRO PER NON SUBIRE LE SCELTE FCA!

E' necessario formulare una piattaforma rivendicativa costruita con i lavoratori per affrontare il problema del salario, dei ritmi, della riduzione dell'orario di lavoro.

Assieme a ciò è bene costruire giusti rapporti di forze ed alleanze per costringere FCA ad un confronto stringente e serio sulle reali prospettive occupazionali in Italia e sulla struttura di un vero polo di auto sportive Alfa, Maserati e Ferrari.

A Fca e governo va rivendicato un accordo industriale per il settore delle vetture ibride ed elettriche dove Fca è in netto ritardo e un accordo con un altro costruttore per utilizzare gli stabilimenti esistenti e per supportare i segmenti medi e bassi che non possono essere abbandonati.

Milano dicembre 2018

ufficio studi

Confederazione Unitaria di Base

Milano: V.le Lombardia 20 – tel. 02-70631804 fax 02-70602409 www.cub.it - e mail info@cub.it