

**Sede Legale**

Via Masseria Crispo n°16  
Pomigliano d'Arco - Na  
tel & fax 081/2133668

**Sede Nazionale**

Viale Monviso 124  
Garbagnate Milanese - Mi  
tel & fax 02/8392117

## Comunicato stampa

Pomigliano: Fiat, Fca ed oggi Stellantis, 40 anni di farsa industriale. Dura presa di posizione di Slai cobas in diffusione nelle fabbriche di Pomigliano e sul territorio.

*"Altro che chiedere ancora finanziamenti pubblici a perdere per smantellare la residuale produzione dell'auto in Italia pretendendo addirittura di mobilitare all'uopo i lavoratori con le trasversali complicità sindacali, politiche ed istituzionali" ... dichiara Mara Malavenda per l'esecutivo nazionale del sindacato di base ... "se Fiat, oggi Stellantis, ben 28 anni fa, nel 1996, non avesse dissipato 333 miliardi di lire di finanziamento pubblico incontrollato ed avesse avviato una seria - e non farsesca - produzione di auto elettriche oggi sarebbe l'avanguardia tecnologica mondiale del settore e non, invece, il fanalino di coda a rischio chiusura" ... "dopo 40 anni di farsa industriale in danno sociale l'azienda deve restituire i finanziamenti pubblici ricevuti per finti piani industriali e risarcire i lavoratori".*

Slai cobas/Stellantis Coordinamento provinciale di Napoli 15 febbraio 2024

# S.L.A.I. cobas

ALTRO CHE “MOBILITARE” I LAVORATORI PER FAR REGALARE DAL GOVERNO ALTRI MILIARDI DI EURO A PERDERE A STELLANTIS: PARTITI, ISTITUZIONI E SINDACATI DEGNI DI QUESTO NOME OGGI DOVREBBERO INVECE CHIEDERE LA RESTITUZIONE DEI FINANZIAMENTI PUBBLICI MULTIMILIARDARI EROGATI IN QUESTI DECENNI ED USATI DALL’AZIENDA PER CHIUDERE LE FABBRICHE E DELOCALIZZARE NONCHÉ IL RISARCIMENTO DANNI PER I LAVORATORI!

## ***LA BUFALA AZIENDALE DELLE AUTO ELETTRICHE:***

Col cosiddetto accordo per la creazione del “Polo della mobilità sostenibile” siglato il 27 febbraio 2003 tra Fiat, sindacati confederali dei metalmeccanici, Regione Lombardia e Provincia, nonché dai comuni interessati di Arese, Garbagnate, Rho e Lainate la produzione di auto diede l’addio definitivo dall’Alfa di Arese dove da tempo incombeva il progetto-fantasma per l’insediamento, nelle aree dismesse dell’Alfa, di effimere “strutture di ricerca per sistemi di mobilità urbana alternativa”. Già 9 anni prima nasceva ad Arese il Consorzio per la progettazione e lo sviluppo delle vetture “a ridotto impatto ambientale” con l’accordo del 20 gennaio 1994 tra Fiat e Governo. Il primo marzo dello stesso anno venne stipulato un “protocollo d’intenti” per iniziative industriali in campo ambientale tra Presidenza del Consiglio, ministri competenti e Fiat con l’impegno di quest’ultima a **realizzare negli impianti di Arese una vettura elettrica entro il 1996, un’altra di seconda generazione nel 1999, più una vettura “ibrida” (benzina /elettrica)**. Dopo il protocollo d’intenti si stipulò l’accordo di programma firmato in data 31/7/96 tra Fiat e Governo che prevedeva la produzione della vettura elettrica di prima generazione entro il primo aprile del 98 (produzione prevista a regime 1.000 auto/anno), e della vettura “ibrida” entro ottobre 98 (produzione prevista a regime 500 vetture/anno): per dare corpo all’operazione venne costituito il Consorzio di Ricerca con sede ad Arese presso la “piattaforma VAMIA”. Consorzio controllato a maggioranza da Fiat Auto. Lo scopo era realizzare un Polo Nazionale di riferimento per le attività di ricerca e innovazione di veicoli a basso impatto ambientale (elettrici, ibridi e a metano). Tra le clausole vi era la possibilità di scioglimento del Consorzio se lo stesso non ricevesse i finanziamenti per la ricerca sui veicoli di seconda generazione entro il 31/12/97. I costi del programma furono definiti nell’art. 5 in **401 miliardi e 585 milioni di lire di cui 238 miliardi e 740 milioni finanziati dalla Stato ed erogati in 2 tronconi nel 1996 e 1999**. Il 26/6/97 al Ministero del Lavoro venne firmato l’accordo per la cassa integrazione speciale e la mobilità ad Arese: il documento recepiva i precedenti accordi di programma. Oltre i fondi già previsti il governo si impegnava a incentivare la domanda con un ulteriore finanziamento ai comuni fino a 95 miliardi di lire. Intanto, tra il 1998 e il febbraio 2000 la Fiat produsse appena 221 vetture a fronte delle 2000 previste incassando dallo Stato un finanziamento per complessivi 238 miliardi e 740 milioni di lire: ogni vettura praticamente costò in finanziamenti pubblici l’iperbolica cifra di oltre un miliardo di lire!

Ma queste furono solo le “briciole”: l’**<osso>** del business di Arese fu dato dalla speculazione immobiliare:

con la sola vendita di qualche capannone dell’ALFA Romeo di Arese la Fiat ricavò 1.040 miliardi di lire. Con una cifra simile (1050 miliardi, distribuiti in 5 rate annuali e pagate a meno della metà del potere di acquisto reale) la Fiat ebbe regalato dallo Stato - con Prodi Presidente dell’IRI - l’intero Gruppo Alfa Romeo comprendente gli stabilimenti di Pomigliano, Arese, Portello, Livorno e Pratola Serra e decine di filiali. Il solo valore dei suoli dell’Alfa di Arese ammontava a circa 2.350 miliardi di lire.

**Altro che chiedere ancora finanziamenti pubblici a perdere pretendendo addirittura di mobilitare i lavoratori con le solite e trasversali complicità sindacali, politiche e istituzionali: se Fiat, oggi Stellantis, avesse avviato una “vera” produzione delle auto elettriche 28 anni fa (nel ’96) oggi sarebbe l’avanguardia mondiale del settore... e non il fanalino di coda a rischio chiusura.**

**LA FIAT/FCA/STELLANTIS DEVE RISARCIRE I LAVORATORI E RESTITUIRE IL MALTOLTO DEI FINANZIAMENTI PUBBLICI RICEVUTI IN QUESTI DECENNI PER FINTI PIANI INDUSTRIALI ED USATI IMPROPRIAMENTE DALL’AZIENDA IN VIOLAZIONE DELLE GARANZIE PRECEDENTEMENTE ADDOTTE PER LA FRUIZIONE DEGLI AIUTI DI STATO.**

**Slai cobas - Coordinamento provinciale di Napoli - Pomigliano d’Arco, 14 febbraio 2024**