

Sede Legale Via Masseria Crispo n°16 Pomigliano d'Arco - Na tel & fax 081/8037023	Sede Nazionale Viale Monviso 124 Garbagnate Milanese - Mi tel & fax 02/8392117
--	---

Al ministero dello Sviluppo Economico  
del Lavoro e delle Politiche Sociali  
dgrapportilavoro.div6@pec.lavoro.gov.it  
segreteria.ministro@mise.gov.it

oggetto: **diffida e messa in mora per violazione normative in tema di finanziamenti pubblico al gruppo Fiat/FCA**

In relazione all'incontro odierno convocato alle ore 16 dalla Direzione Generale di Roma del Ministero in indirizzo e relativo al gruppo FCA Italy, settore auto, componentistica ed indotto,

#### PREMESSO CHE:

l'insieme delle normative disciplinanti le erogazioni dei finanziamenti economici pubblici (diretti, indiretti e/o indotti e sotto qualsiasi forma) alle imprese private è disciplinata e vincolata dall'art. 41 della Costituzione che espressamente prevede il necessario ritorno alla collettività in termini di utilità, valori e fini sociali del corrispettivo economico investito dalla Stato nonché i necessari controlli istituzionali atti ad impedire l'uso distorto dei finanziamenti e delle agevolazioni statali in danno sociale ed occupazionale nonché dei fondamentali diritti soggettivi e collettivi dei lavoratori costituzionalmente protetti;

da oltre 15 anni le relazioni sindacali nel gruppo FCA/CNHI hanno assunto un rilevante grado di devianza normativa ad intollerabile danno delle libertà soggettive e collettive dei lavoratori e dell'insieme dei correlati diritti indisponibili di associazione sindacale ed autonomia di organizzazione del conflitto a tutela dei rilevanti interessi dei lavoratori stessi, diritti tutti garantiti dalle superiori fonti gerarchiche dell'ordinamento giuridico come confermato inoltre da una moltitudine di sentenze emesse dalla Corte di Cassazione (n. 16186 del 17/7/2006, n. 16383 del 18/7/2006, n. 29257 del 12/12/2008, n. 2314 del 17/2/2012, n. 2375 del 9/2/2015, n. 22617 del 5/11/2015, n. 22712 del 6/11/2015, n. 19272 del 2/8/2017) che, in accoglimento dei ricorsi presentati dal qui rappresentato sindacato ha rispettivamente condannato Fiat spa, Fiat Gesco e Sata spa, Fiat Powertrain, Fiat Sata, Fiat Group, Fiat Group, Fiat Group, Fiat Sevel per violazione, tra l'altro, degli art. 39 e 41 della Costituzione e degli art. 28 e 17 dello Statuto dei Lavoratori. Dalle richiamate sentenze, passate in giudicato, si realizza che: *“nel gruppo FCA la pretesa libertà economica si svolge in danno delle libertà e della dignità dei lavoratori con comportamenti atti ad impedire o limitare l'esercizio dell'attività sindacale nonché del diritto di sciopero, e con la promozione o il sostegno ai sindacati di comodo”*;

presso le aziende del gruppo FCA/CNHI ai lavoratori è negata perfino la libertà associativa e quella di scegliere e votare i propri rappresentanti sindacali: è come se, alle elezioni, il governo vincolasse la presentazione delle liste dei candidati alla sottoscrizione del proprio programma;

in conseguenza di quanto evidenziato si riscontra che la stipula di accordi sindacali in FCA/CNHI risulta irreparabilmente mancante dei presupposti democratici indispensabili all'applicabilità degli effetti degli stessi nei confronti di tutti i lavoratori con efficacia “erga omnes” in quanto tali accordi “sindacali” rappresentano tutt'al più semplici “contratti di tipo privatistico” vincolanti al massimo le associazioni firmatarie ed i loro iscritti;

l'evidente incongruità che contraddistingue da sempre i cosiddetti “piani industriali” del gruppo FCA/CNHI ha determinato una fase di cassa integrazione strutturale di lunga durata che si sussegue da qualche decennio e perdura senza alcuna soluzione di continuità fino ai giorni nostri. Ciò anche alla luce di una inquietante inerzia istituzionale che ha sistematicamente suffragato e coperto gli implausibili piani industriali aziendali, sempre annunciati e/o presentati con forte e ricercato impatto mediatico e mai realizzati, ma ciononostante, sempre sottoscritti con le istituzioni locali e nazionali in una evanescente sequenza in cui il piano successivo smentiva ed annullava il precedente;

la concessione di importanti finanziamenti economici pubblici diretti, indiretti ed indotti al Gruppo FCA/CNHI, nonché del sistematico ricorso strutturale agli ammortizzatori sociali, si è condensata nella stipulazione di accordi tutti palesemente disattesi e con le obbligazioni di parte datoriale sistematicamente non adempite, il tutto a grave danno occupazionale, sociale, economico ed erariale;

in questi decenni la Fiat, oggi FCA, ha paradossalmente utilizzato la propria posizione dominante nel sistema economico italiano prospettando (in chiave di fatto ricattatoria) gli ingenti danni derivanti all'economia ed al tessuto occupazionale da eventuali delocalizzazioni produttive, o chiusure di stabilimenti, per esercitare forti pressioni sulle autorità di governo

e sugli attori sindacali, politici, legislativi ed amministrativi al fine di ottenere concessioni favorevoli alla vita industriale del proprio gruppo in termini di vantaggi finanziari sulla concorrenza e sulle posizioni di mercato. Ma di fatto questi decenni hanno dimostrato che gli ingenti finanziamenti pubblici ed agevolazioni a vario titolo sono stati “impropriamente usati” dal gruppo industriale proprio per delocalizzare, ridimensionare e smantellare i siti produttivi stravolgendo di fatto le motivazioni precedentemente addotte e sottoscritte per la fruizione degli aiuti di Stato, continuando a farlo anche in questi giorni;

gli svariati milioni di ore di cassa integrazione guadagni (quante centinaia di milioni di ore in questi decenni fruiti per finti piani industriali da FIAT/FCA/CNHI?! Sarebbe il caso di approfondirlo!) pagate all’80 % dall’INPS (con in soprappiù il mancato versamento datoriale dei contributi previdenziali per i periodi di “cassa”) hanno tra l’altro contribuito “fattivamente ed alla grande” all’attuale “collasso economico” dell’Istituto pensionistico;

nel 1979 FIAT AUTO spa contava 135.000 addetti negli stabilimenti italiani (cui) dal 1986 vennero aggiunti i 34.000 addetti del Gruppo Alfa Romeo (all’epoca svenduto per 4 soldi dall’IRI alla Fiat) per un totale complessivo di 169.000 dipendenti. Tra il 1979 ed il 1991 sono stati espulsi dal ciclo produttivo 70.500 lavoratori. Intanto la Fiat già procedeva alla chiusura di interi stabilimenti tra i quali la Lancia di Chivasso, l’Alfa Romeo di Portello, l’Autobianchi di Desio, la Maserati di Lambrate, La Sevel Campania di Pomigliano d’Arco, la Somepra di Avellino, le Meccaniche di Pomigliano d’Arco, seguiti negli anni tra gli altri dall’Alfa Romeo di Arese e degli impianti di Termini Imerese.

A fronte dei richiamati organici precedentemente ammontanti ad un totale complessivo di 169.000 dipendenti oggi la FCA auto in Italia registra circa 20.000 addetti al netto degli addetti alle fabbriche Powertrain, Sevel ecc. per un totale complessivo di circa 30.000 unità, tenendo conto che la prevalenza degli impianti italiani del gruppo continuano ad oggi, imperitabilmente, ad essere sottoposti a cicli infiniti di cassa integrazione guadagni erogati a vario titolo e tutti mancanti di verosimili e riscontrabili piani industriali e veritiere prospettive occupazionali;

**come per i fantomatici “piani industriali e/o di ristrutturazione, riorganizzazione e riconversione aziendale” di questi decenni anche il conseguente e collegato ammontare degli ingenti finanziamenti pubblici ed agevolazioni di Stato ricevuti in altrettanti decenni dalla Fiat, oggi FCA/CNHI, è a tutt’oggi sconosciuto alle stesse istituzioni erogatrici a vario titolo;**

da fonte Cgia di Mestre si apprende che dal 1977 al 2012 la Fiat ha ricevuto dallo Stato 7,6 miliardi di euro di aiuti statali fruiti dalla Fiat per una “tenuta e rilancio industriale” mai realizzata e di fatto usati per finalità opposte a quelle dichiarate;

ciò ad esclusione dell’ammontare economico delle cassa integrazione e dei contratti approvati dal CIPE nel biennio 2010/2011.

E’ fondato credere che tali ingenti benefit economici sono solo la punta dell’iceberg degli “aiuti di Stato a perdere” erogati nei decenni in mille e consistenti rivoli dai vari livelli istituzionali, territoriali e nazionali, nonché europei;

il fatto è che, a differenza dei piani industriali annunciati all’evidente scopo di “battere cassa allo Stato”, i veri piani Fiat (oggi FCA) vengono da lontano: tra gli inizi e la prima metà degli anni ’90, a fronte di un acclarato sovradimensionamento della capacità produttiva del gruppo a fronte dell’assorbimento del mercato, la Fiat Auto, sempre con la contemporanea fruizione di ingenti finanziamenti pubblici, ristrutturava e produceva

all’estero i modelli Palio e Duna (Brasile), nuova 500 e 600 (Polonia), costruiva - in una fase di mercato notoriamente stagnante e recessiva - i nuovi stabilimenti di Melfi (la SATA: con capacità produttiva di 450.000 vetture/anno - risulterebbe che all’epoca, in sede CEE, la Fiat per giustificare come legittimi i contributi ricevuti dallo Stato per la costruzione dello stabilimento abbia dato garanzia che il livello produttivo del gruppo non sarebbe sostanzialmente aumentato) e Pratola Serra (la FMA con capacità produttiva di 750.000 motori/anno).

Con le predette operazioni la Fiat portò la capacità produttiva del gruppo a 3 milioni di vetture/anno (adducendo previsioni quantomeno “di comodo” sulle richieste di mercato) per attestarsi poi, invece, su una produzione reale inferiore di oltre il 50% già nel 1994, per poi organizzare la vorticoso spirale di chiusura/dismissioni/svendita speculativa/delocalizzazione di impianti, macchinari, strutture e suoli industriali ancora oggi in atto all’interno di uno <strutturale processo di ristrutturazione infinita> consapevolmente e sempre esulante da alcuna seria e realistica prospettiva (benché minima) di tenuta e sviluppo tecnologico ed occupazionale. Un’azienda, la Fiat, che in questi decenni ha di fatto ed impropriamente usato miliardi di euro di finanziamento pubblico generosamente erogatigli dallo Stato per decimare i livelli occupazionali, polverizzare esperienze professionali, precarizzare il lavoro e la vita degli addetti, annientare ogni parvenza di democrazia sindacale. Ciò mentre i maggiori gruppi automobilistici in Europa e nel mondo, a

fronte di un mercato dell'auto maturo, saturo e stabilizzato, hanno puntato invece su forti investimenti sostenuti in ricerca ed innovazione tecnologica e capacità produttive dimensionate alle reali richieste di mercato.

#### TANTO PREMESSO,

e tenendo conto dell'importante ruolo strategico che gioca l'industria dell'auto sia nel settore metalmeccanico che nell'intera economia industriale e complessiva e dato inoltre dall'insieme delle aziende fornitrici e diservizio, nonché energetiche e quant'altre, operanti all'interno di ogni settore merceologico e produttivo, si impone oggi, a giudizio della scrivente organizzazione sindacale, la necessità di avviare le idonee procedure per la predisposizione di una Commissione parlamentare d'inchiesta per accertare se vi sia stato, in questi decenni ed a tutt'oggi, un uso difforme dei finanziamenti pubblici diretti, indiretti ed indotti percepiti dalla Fiat nonché per il conseguente recupero pubblico, nel caso, dei relativi importi economici e conseguenti azioni risarcitorie.

Slai cobas allega alla presente la proposta di legge n.1409 per la *“Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sulle agevolazioni statali di cui ha beneficiato il gruppo Fiat dal secondo dopoguerra ad oggi e sulle conseguenti scelte industriali del gruppo medesimo”* presentata il 23 luglio 2013 dai deputati COMINARDI, TRIPIEDI, RIZZETTO, BECHIS, CIPRINI, BALDASSARRE, ROSTELLATO, DI MAIO, ALBERTI, ARTINI, BASILIO, CANCELLERI, CECCONI, DADONE, D'AMBROSIO, DE ROSA, DELL'ORCO, DIENI, D'UVA, IANNUZZI, SORIAL. Atto ripresentato nell'attuale legislatura, il 19 aprile 2018 (*Atto Camera n. 548 primo firmatario Cominardi*).

Ciò anche considerato che il richiamato disegno di legge è derivato dal *“Dossier Fiat: autosabotaggio coi soldi dello Stato”* presentato a Montecitorio dal sindacato Slai cobas il 27 giugno 2013

<http://www.radioradicale.it/scheda/384381>

<http://www.slaicobas.it/images/ozio/gallery/pomigliano/DOSSIER-FIAT-17-MAGGIO-2013.pdf>

Allo stato prosegue la sequenza infinita dei periodi di “cassa” (con circa il 50% degli addetti stimati in “esubero”) nelle unità produttive di Pomigliano e Nola con alternate ed incongrue motivazioni (da ristrutturazione a riorganizzazione produttiva a solidarietà difensiva): dal 1 marzo 2013 al 31 marzo 2014; dal 1 aprile 2014 al 31 marzo 2015; dal 1 aprile 2015 al 31 marzo 2016; dal 1 aprile 2016 al 31 marzo 2017; dal 3 luglio 2017 al 1 luglio 2018. Idem per Mirafiori, Melfi, Cassino ecc.

Pertanto la rappresentata organizzazione sindacale, in funzione di rappresentanza e tutela collettiva degli interessi pubblici e dei lavoratori, per le gravi difformità e violazioni in materia di erogazione di finanziamenti pubblici ed ammortizzatori sociali concessi in assoluta violazione di ogni obbligo di controllo, difformità e violazioni tutte qui esposte e rappresentate, e già denunciate ed impugnate da Slai cobas presso Vs. Ministero con comunicazione del 19 luglio 2018, comunicazione che si intende qui ribadita e confermata, lo scrivente sindacato

#### DIFFIDA E METTE IN MORA

il Ministro dello Sviluppo Economico, del Lavoro e delle Politiche Sociali e quant'altri responsabili del richiamato Ministero e delle sue articolazioni regionali e territoriali invitandoli inoltre a provvedere, in conformità ai doveri istituzionali ed ai correlati obblighi di legge ad attivare tempestivamente ogni necessario controllo ed atto istituzionale e legislativo per il ripristino della legalità e della trasparenza in materia di finanziamenti pubblici ad impresa privata e, specificamente, al gruppo Fiat/FCA Italy, avvertendoli che, io difetto e dimostrata consapevolezza di violazioni normative, nonché per il colposo ritardo nell'agire, i destinatari della presente saranno ritenuti in solido, direttamente e personalmente responsabili di tutti i danni conseguenti e derivati nei confronti dei lavoratori, della pubblica economia, patrimoniali ed erariali.

Pomigliano d'Arco, 31 ottobre 2018

Da Slai cobas - Sede Legale Nazionale

Esecutivo Nazionale:

Mara Malavenda

Documento firmato digitalmente ai sensi art. 20 e 21 Dlgs. 7 marzo 2005 n. 82

Da "dgammortizzatorisociali.div4@pec.lavoro.gov.it" <dgammortizzatorisociali.div4@pec.lavoro.gov.it>

A "slaicobaspomigliano@pec.it" <slaicobaspomigliano@pec.it>

Data giovedì 27 settembre 2018 - 15:33

## **istanza accesso atti Sig. Buono**

---

Allo SLAI-COBAS di Pomigliano d'Arco

Oggetto: richiesta di accesso ai documenti amministrativi per conto del Sig. Emanuele Buono

In merito alla richiesta in oggetto, finalizzata al rilascio, in copia fotostatica o in via *e-mail*, del "*documento con fase istruttoria e conseguente decisioni in merito a concessione CIGS fino a settembre 2019 per stabilimento Gianbattista Vico Pomigliano/Nola, come previsto in verbale di esame congiunto del 19 luglio 2018 tra Ministero del Lavoro, Ministero dello Sviluppo, Regione Campania, Fim, Fiom, Uilm, e AQCFR*", si comunica che, allo stato attuale, il procedimento amministrativo finalizzato all'adozione del decreto concessorio di CIGS è in fase istruttoria. La richiesta in oggetto, pertanto, potrà essere evasa soltanto dopo l'emanazione del provvedimento amministrativo, della quale ne verrà data tempestiva comunicazione. Si fa presente, inoltre, che, ai fini del rimborso del costo di riproduzione della documentazione richiesta, il richiedente dovrà versare una marca da bollo da € 0,25 per il rilascio da 1 a 2 copie nonché una marca da bollo da € 0,52 per il rilascio da 3 a 4 copie e così di seguito.

Il responsabile del procedimento

Dott.ssa Laura Lauria

Mail: llauria@lavoro.gov.it

Il funzionario incaricato

Dott. Raffaele Sibilio

Mail: rsibilio@lavoro.gov.it