

RASSEGNA STAMPA

UILM NAZIONALE

<http://digitaledition.corriere.it> - Per info: corriere.de@rcsdigital.it
Codice cliente: null
Copyright 2013 © RCS Mediasgroup Spa - TUTTI I DIRITTI RISERVATI

Lunedì 10 .12. 2018
ANNO XIII N. 39

Risparmio, Mercati, Imprese

www.corrieredelmezzogiorno.it

L'Economia

del **CORRIERE DEL MEZZOGIORNO**

TRAETTINO:
«IO, MIO PADRE
E IL PAPA
IL FUTURO SARÀ
LA GRANDE CASERTA»
di **A. Agrippa** VI

**LA CRISI DELL'OLIO
COSTERÀ
QUASI UN MILIARDO
PUGLIA E CALABRIA
LE PIÙ COLPITE**
di **R. Lampugnani** III

**PALOMBELLA (UILM):
«FCA VALORIZZERÀ
ELETTRICO E IBRIDO
POMIGLIANO E MELFI
SONO PUNTI FERMI»**
di **E. Imperiali** V

**BENEDETTO LEVI:
«VI PRESENTO ILLIAD,
IL GESTORE TELEFONICO
CHE INVESTIRÀ
SU BARI E NAPOLI»**
di **L. Cocozza** XI

NUOVI MERCATI

FONDAZIONE CON IL SUD E ASHOKA:
COSÌ LE IMPRESE DIVENTANO SOCIALI

di **Salvatore Avitabile**

X

**Turri, numero uno nazionale Filca-Cisl,
lancia l'allarme: «È record in Campania
Lo Stato non investe più nelle opere»**

«L'EDILIZIA VA A PICCO IN 8 ANNI CHIUSE 26 MILA AZIENDE MERIDIONALI»

di **Luciano Buglione**

II

Il graffio

MEZZOGIORNO SENZA VOCE

di **Angelo Lomonaco**

Non è dalla Lega che il Sud si aspetta risposte. E le risposte che - forse - arriveranno dai 5 Stelle non andranno oltre l'assistenzialismo. Le forze di governo hanno cancellato lo sviluppo del Mezzogiorno dalla propria agenda. E le forze locali non fanno di meglio. Tranne che a Taranto, nessuno pensa più all'industria perduta, ma a cosa puntano governatori e sindaci del Sud? Il modello su cui tutti concordano ruota su turismo, cultura, arte e natura ed è un segnale positivo l'aumento degli arrivi negli ultimi due anni. Tuttavia, nessuno si ferma a riflettere, per esempio, sul fatto che per percorrere i 252 chilometri da Napoli a Matera, capitale europea della cultura per il 2019, in treno e autobus occorrono quattro ore. E che la Basilicata non ha aeroporti ed è appena sfiorata da un'autostrada. Matera non è Palermo, Bari o Napoli. Ma Napoli, a proposito, a cosa punta? Mentre Milano è in corsa per le Olimpiadi invernali, il capoluogo campano ha già ottenuto le Universiadi per le quali però non sta predisponendo alcuna struttura che rimanga alla città, anzi gli atleti saranno ospitati a bordo di navi. A proposito di sport, 15 anni fa Napoli avrebbe voluto l'America's Cup. Ora tace. Ma hanno capito governatori e sindaci meridionali che Alta velocità, aerei, autostrade e grandi eventi il Sud non li avrà se non si batteranno? Sembra di no. Nessuno alza la voce, anzi nessuno dice alcunché.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Sindacato

ROCCO PALOMBELLA

V



60

Gli operai
sono le migliaia di lavoratori di Fca al Centro-Sud tra auto e settori collegati

13

La strategia industriale
sono i modelli o restyling di vecchi modelli tra il 2019 e 2021

4.749

A Pomigliano
sono i lavoratori in servizio nello stabilimento in provincia di Napoli

7.400

A Melfi
sono gli operai che il gruppo Fca ha nello stabilimento della Basilicata

1.812

A Pratola Serra
sono i dipendenti che lavorano nel sito in provincia di Avellino

4.300

A Cassino
sono gli operai che sono impegnati nello stabilimento del Basso Lazio

ELETTRICO E IBRIDO: LA MISSION DI FCA PUNTA SUL SUD

Il segretario nazionale della Uilm:
«Il piano garantirà sviluppo e lavoro
Ma sono preoccupato per l'ecotassa»

di Emanuele Imperiali

Sessantamila lavoratori al Centro-Sud, tra automotive e settori collegati, a partire dalla componentistica. La realtà industriale del gruppo Fca nel Mezzogiorno è non solo la più grande e la più estesa ma anche la più significativa. E lo è in particolare dopo il recente piano presentato dall'azienda multinazionale italo americana, che prevede il lancio di 13 nuovi modelli o il restyling di vecchi tra l'anno prossimo e il 2021, assegnando specifiche mission a tutti gli stabilimenti. L'Economia del Mezzogiorno ne ha parlato con uno dei tre segretari generali dei metalmeccanici, Rocco Palombella, leader della Uilm.

L'emendamento approvato in Parlamento sulla manovra che introduce un sistema di incentivi e disincentivi all'acquisto di auto in base ai livelli di emissione di CO₂ a partire dal primo di gennaio 2019, penalizzerà l'industria dell'auto?

«Si forzano in modo frettoloso gli acquisti di auto ibride o elettriche e si penalizzano tutte le altre, così da colpire le produzioni italiane e da favorire oltremodo quelle straniere, oltre a colpire il consumatore medio che non può comprare a prezzi accettabili una tecnologia ancora troppo cara. Il passaggio all'ibrido e all'elettrico è un traguardo di per sé condivisibile, fatto proprio dalle stesse case automobilistiche a cominciare da Fca, tuttavia deve essere graduale perché il comparto dell'auto rap-

presenta il primo settore industriale italiano, fortemente votato alle esportazioni. Colpirlo equivale a deprimere l'economia e soprattutto a mettere a repentaglio decine di migliaia di posti di lavoro».

Come giudica le scelte della Fca per Pomigliano, dove lavorano 4.749 dipendenti? Il piano dice che resta la Panda, di cui è previsto un restyling ed entro il 2019 anche una versione ibrida, ma, fatto interessante, arriva un Suv compatto dell'Alfa Romeo.

«Lo stabilimento napoletano è uno di quelli sui quali come sindacato abbiamo maggiormente concentrato l'attenzione, in particolare dopo le voci dei mesi scorsi di un trasferimento della linea della Panda in Polonia. L'intervento di restyling su questa vettura ci offre adeguate garanzie. In più l'arrivo di un nuovo modello con marchio Alfa Romeo è importante in quanto garantisce la costruzione di una seconda linea produttiva, e solo così sarà possibile sa-



Il leader

Rocco Palombella, segretario generale della Uilm

ture gli impianti di Pomigliano».

Bisognerà scontare nel napoletano una fase di cassa integrazione?

«Per far partire la nova linea di produzione serviranno da 15 a 18 mesi, probabilmente saranno necessari sacrifici e ricorso ad ammortizzatori sociali nel breve periodo, ma questa volta non al buio come in passato, ma con una prospettiva già decisa e ben delineata, per cui nel 2020 la piena occupazio-

ne sarà una certezza».

Segretario, e su Melfi, dove lavorano 7.400 dipendenti, e attualmente si produce la 500 X, di cui è prevista la versione ibrida e la Jeep Renegade, di cui arriveranno versioni ibrida ed elettrica entro il 2019, quale è la posizione dei sindacati dei metalmeccanici? Come leggette la vera novità dell'arrivo della Jeep Compass che attualmente si produce in Messico e della quale verrà fatta la versione elettrica?

«Anche per Melfi il piano Fca prevede la piena occupazione. Le produzioni annunciate satureranno gli impianti di questo grande stabilimento e in prospettiva si potrà anche ipotizzare o qualche nuova assunzione, o qualche trasferimento da stabilimenti vicini, come, per esempio, Pratola Serra».

Nell'unità produttiva irpina, dove oggi sono impegnati 1.812 dipendenti, il piano prevede un aggiornamento del motore diesel di cui andrà avanti la produzione. Non le sembra una scelta di ripiego, considerando che il futuro non è certo nei motori alimentati a diesel?

«L'azienda ci ha assicurato che il diesel Euro 6 avrà ancora margini di vita, grazie al fatto che ottiene una forte riduzione delle emissioni. E ci hanno detto che, se anche Fca come molte case automobilistiche mondiali, punterà sempre più su motori ibridi ed elettrici, il nuovo diesel resterà in produzione ancora per molto tempo».

Qualche forte timore alla vigilia della presentazione del piano c'era sullo stabilimento di Cassi-



Per la nuova linea di produzione a Pomigliano serviranno da 15 a 18 mesi. Ci saranno sacrifici, ma questa volta non al buio

no, 4.300 dipendenti, dove prosegue la produzione della Giulietta, sono previsti un restyling e la versione elettrica dello Stelvio e della Giulia e sarà anche lanciato il suv Maserati Uv di cui è prevista la versione elettrica. Paure fugate, quindi?

«Il nuovo modello a marchio Maserati rappresenta una scelta di politica industriale precisa e di grande significato. Su Cassino la nostra vera perplessità, come sindacati, resta quella che nel piano non sono stati indicati tempi precisi di inizio dei lavori, se ne parlerà nel programma 2019/2021. E questo riserbo dei vertici della Fca ci fa, almeno in questa fase, sospendere il giudizio».

Temete soprattutto per il destino della linea della Giulietta?

«Siamo certi che la Giulietta a Cassino andrà avanti ancora per un altro anno, poi ci è sembrato di capire che, in testa ai top manager aziendali, ci sia una sorta di stoffetta con l'avvio della produzione del mini Suv a Pomigliano e perciò il giudizio sul medio periodo in questa fase non può che restare sospeso».

Quale è, a suo parere, un primo bilancio complessivo della politica industriale del gruppo Fca nel Mezzogiorno? Si può dire che è molto impegnato su una strategia meridionalistica, e che sarebbe auspicabile che anche altri grandi realtà imprenditoriali seguissero la stessa falsariga?

«Il solo fatto che un gruppo multinazionale sempre più americanizzato continui a investire massicciamente in Italia, e segnatamente nel Sud, ci fa ben sperare ed è un segnale molto positivo. Non dimentichiamo che, accanto agli stabilimenti dell'automotive, ci sono migliaia di persone nelle aree meridionali che lavorano nella componentistica e nei ricambi. E che c'è anche l'unità produttiva di Termoli, con 2.525 dipendenti, dove arriverà una nuova linea per i motori benzina Firefly 1.0 e 1.3 turbo, aspirati e ibridi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ufficio Stampa Uilm
Roma, 10 dicembre 2018