



Piazza Quarto Stato

FIAT: anno 1 d.C. (dopo Chrysler)

di Dario Allamano - Labouratorio Buozzi - Torino

Martedì 29 novembre la FIAT ha convocato tutti i sindacati presso la sede dell'Unione Industriale di Torino per discutere la disdetta degli accordi sindacali, potrebbe essere una buona occasione per i sindacati, temo che sarà solo un atto formale.

Marchionne fa uscire al FIAT dal Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro dell'Industria Metalmeccanica (CCNL), il Progetto "Fabbrica Italia" con i suoi 20 miliardi di investimenti è ormai l'araba fenice (che ci sia ognuno lo dice, dove sia nessun lo sa), tanto per non smentirsi la FIAT ha anche fermato i lavori già in corso a Mirafiori.

La Fiom risponde nel solito modo: esternazioni sui giornali, denunce alla magistratura, dichiarazione di sciopero.

Sono le azioni di due vecchi attori vocati a ripetere un copione scritto tempo fa, ma che non entusiasma più il pubblico, il quale ha ormai compreso che è un gioco delle parti da cui i primattori non fanno più come uscire.

FIAT e Fiom rappresentano due opposti estremismi che faticano a capire che gli italiani non capiscono più i loro livorosi scontri, fortunatamente, dopo anni di freddezza, i sindacati confederali e le organizzazioni imprenditoriali sono alla ricerca di una possibile via d'uscita condivisa, l'accordo del 28 giugno sulla rappresentanza è un buon inizio.

A Marchionne e Landini invece interessa solo il posizionamento nelle rispettive truppe, nell'attesa dello scontro finale per difendere o conquistare il Palazzo d'Inverno.

Dopo un anno e mezzo di dichiarazioni molto, troppo, accese è tempo di fermarsi un attimo per riflettere su cosa sta avvenendo nel mondo dell'auto, che in Italia significa, purtroppo, ancora solo FIAT.

Questo è il primo problema che si dovrebbe affrontare, Torino e l'Italia non possono essere eternamente la città ed il Paese della FIAT, è necessaria una nuova politica industriale, che consenta ad aziende estere di produrre auto in Italia. È vero che il nostro è un mercato saturo, ma per la sua collocazione l'Italia può essere l'avamposto di nuovi produttori che si stanno affacciando in Europa e di nuovi mercati a sud del Mediterraneo.

Il monopolio produttivo non è utile neppure per la FIAT medesima, la quale continua a considerare l'Italia come il cortile di casa propria, la mancanza di concorrenza peggiora la qualità del prodotto ed i compratori italiani tendono sempre di più a rivolgersi verso prodotti esteri migliori sia per qualità che nel prezzo.

I ribassi continui richiesti ai fornitori portano i produttori di componenti a lesinare sulla qualità del prodotto e le automobili FIAT ne risentono eccome! La filiera della componentistica ha da tempo compreso che il futuro sta nel diversificare la mono-fornitura FIAT ed i prodotti destinati ai produttori esteri hanno una qualità migliore, anche perchè quelli pagano con regolare puntualità.

FIAT tenta di superare la sua crisi con politiche sindacali molto arretrate, è del tutto inutile dipingere quale fattore di modernità l'esclusione di una forza



Gruppo di Volpedo - Rete dei circoli socialisti e libertari del nord ovest d'Italia
Via Perino 6 - Volpedo (AL)

www.gruppodivolpedo.it - mail: pqs@gruppodivolpedo.it

sindacale dalla fabbrica, con la motivazione che la conflittualità rallenta la produttività. Se sono vere le parole che Marchionne disse alcuni anni fa, il fattore lavoro incide ormai solo per l'8% sul costo del prodotto finito, allora non è da questo versante che si può e si deve recuperare competitività.

Il mercato dell'auto oggi può ben essere paragonato a quello degli elettrodomestici bianchi che negli anni '70-'80 dello scorso secolo visse la stessa crisi di sovrapproduzione in un mercato saturo, anche allora, come già dicemmo nel convegno di Labour Buozzi di fine novembre 2010, si pensò che l'unica soluzione fosse la chiusura dei siti produttivi, e da Torino scomparvero nel giro di pochi anni Singer, Zerowatt, Indesit.

Indesit può però essere considerato un caso scuola, è un marchio che è tornato sul mercato ed è tornato perchè la famiglia Merloni ha saputo fare quel che FIAT potrebbe e dovrebbe fare oggi: implementare nel prodotto finito quei miglioramenti tecnologici e di design che invece stanno rallentando.

È vero che FIAT è ancora all'avanguardia sui motori a benzina e diesel, ma la concorrenza si sta attrezzando e soprattutto investendo su motori innovativi. Il Centro Ricerche di General Motors occupa a Torino circa 600 ricercatori.

Anche la scelta della FIAT di riportare il design "in house", togliendo commesse al mondo dei carrozzieri, che è stato il vero comparto innovativo di Torino, si sta rivelando poco felice.

I grandi stilisti dell'auto, Bertone, Pininfarina e Giugiaro sono stati costretti, *oberto collo*, a fare scelte diverse. Bertone non ha più lo stabilimento produttivo di Grugliasco, ma si sta rilanciando nel design con Bertone Stile, Giugiaro è ormai parte integrante di Volkswagen, Pininfarina dopo aver puntato, in alleanza con Bolloré, al motore elettrico ha dovuto gettare la spugna e chiudere i siti produttivi.

FIAT oggi soffre questa mancanza di stile (in tutti i sensi), è vero che la Giulietta è una gran bella macchina ma una rondine non fa primavera.

Oggi il Gruppo FIAT è solido sul piano finanziario, Exor ha una liquidità molto ampia, ma ha un'evidente debolezza sul piano strategico.

FIAT oggi è ferma perchè manca una strategia industriale chiara sul futuro del Gruppo, nonostante i suoi proclami Marchionne è stato sorpreso a metà del guado da una nuova fase recessiva, quella che stiamo vivendo, il Gruppo è evidentemente indeciso sulle strategie per il futuro, la Famiglia sta probabilmente ancora valutando se restare o uscire dall'auto.

L'azione di Marchionne su Chrysler è stata una geniale intuizione finanziaria, l'aver a disposizione tecnologie a basso consumo energetico (il motore Fire) e modelli interessanti per gli USA (soprattutto Alfa Romeo) gli ha consentito di prenderne il controllo con pochi esborsi finanziari, ma poi la strategia si è fermata lì.

La seconda fase della guerra dell'auto che doveva portare FIAT a conquistare Opel, per raggiungere i mitici 6 milioni di auto vendute, si è bloccata. Questo è il vero limite di FIAT, l'essere un Gruppo forte nelle Americhe, ma squilibrato in Europa: abbastanza forte in Italia ma debole nel resto dell'Europa, in quel mercato che si sarebbe dovuto conquistare con Opel.

Ma oggi non dobbiamo stabilire se Marchionne è buono o cattivo, è un manager adatto al capitalismo finanziario globale, e non è con le invettive che si cambia il corso della storia. Le invettive servono solo per occultare le debolezze di chi dovrebbe avere una strategia alternativa a quella FIAT: il sindacato e la politica torinese.

Lo scontro in atto null'altro è se non lo scontro finale tra due opposti estremismi, quello di Marchionne che, in evidente difficoltà produttive, cerca di mettere le



mani avanti, accusando la FIOM di essere un blocco per lo sviluppo, e quello della FIOM che contrappone a Marchionne non una strategia sindacale, bensì un arroccamento a difesa della propria posizione e della propria bandiera.

Maurizio Peverati, segretario generale della UILM torinese, è ormai senza voce, da tempo si sgola per tentare, con i sindacati firmatari dell'accordo del 24 dicembre 2010 e che pertanto hanno titolo per chiederlo, di riportare al tavolo la FIAT, per superare l'epoca delle esternazioni mediatiche del Lingotto.

La denuncia del CCNL da parte FIAT, e l'annuncio di un tavolo nazionale per la stesura di un Contratto per l'auto, potrebbe paradossalmente essere l'occasione per riaprire un tavolo contrattuale e per ricostruire un minimo di unità sindacale, ma è una strategia che si scontra con un vincolo: la FIOM è esclusa dal tavolo a causa della mancata firma dell'accordo del 24 dicembre 2010, e dal combinato disposto dell'art. 19 dello Statuto dei Lavoratori che prevede che solo coloro che firmano accordi hanno titolo per sedere al tavolo della contrattazione.

É un vincolo grave, non si può seriamente pensare di fare una trattativa senza il sindacato che, piaccia o no, rappresenta una parte consistente dei lavoratori FIAT. É un blocco che però sinora la FIOM non ha contribuito a rimuovere.

Se è vero che non si può escluderla dal tavolo, è altrettanto vero che la FIOM non può pervicacemente rifiutarsi di riconoscere accordi (Pomigliano, Mirafiori e Grugliasco) che sono stati approvati dalla maggioranza dei lavoratori, nascondersi dietro formalismi giuridici non basta più.

C'è da sperare che la nomina di due Ministri torinesi aiuti a sbloccare lo stallo, a superare il "modello Sacconi". É tempo che la politica operi per fermare la deriva infinita di Torino, gli opposti estremisti vanno ricondotti alla razionalità ed al realismo. Il miglior contratto sindacale è quello che si firma. La strategia di Peverati

deve trovare uno sbocco sindacale e delle sponde politiche in tempi brevi, l'alternativa è l'avvitarsi verso una brutta stagione per Torino e la sua provincia.

Dario Allamano

