



GROSSO GUAIO A MIRAFIORI

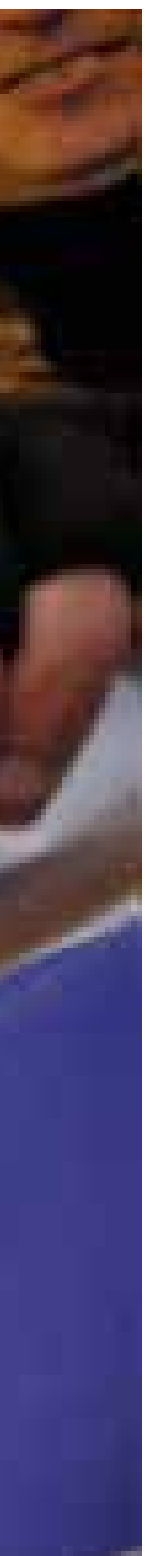
lavoro, industria e democrazia nel conflitto Fiat-Fiom

Supplemento al numero odierno del manifesto



REUTERS/GIORGIO PEROTTINO

Lo speciale del *manifesto* e di Sbilanciamoci raccoglie la discussione che ha animato la sinistra sullo scontro Fiat-Fiom e la ripropone nel giorno dello sciopero generale dei metalmeccanici Cgil. **Re-**velli alle pp. 2 e 3 descrive Torino che si trova di nuovo a dover difendere la fabbrica, il lavoro, la democrazia. **Ai-**raudo, nell'intervista di **Casagrande** segnala la rinnovata sintonia tra lavoratori e sindacato. **Lettieri** mostra a p. 4 la marginalità della Fiat italiana nel futuro gruppo con Chrysler e sulle prospettive poco lusinghiere dell'auto Fiat tornano **Comito, Romano** ed **Enrietti** a pp. 8 e 9. Sul nuovo contratto, descritto da **Piccioni** a p.3, scrive **Alleva** alle pp. 4 e 5, spiegando perché per escludere libertà e diritti acquisiti occorra fare nuove società, ammesso che ciò sia sufficiente. Inoltre **Serafino** rimprovera le scelte del segretario Cisl Bonanni e **Pilla** mostra gli effetti del contratto precedente, a Pomigliano. **Ginzburg** e **Fubini** a pp. 6 e 7 tracciano un ritratto della produttività secondo Marchionne la cui formidabile busta paga è ricostruita da **Comito. Pianta** e **Garibaldo** alle pp. 10 e 11 descrivono il modello produttivo attuale come senza speranza, mentre **Viale** e **Donati** alle pp. 12 e 13 si dedicano a un modello alternativo, più umano. Quello che avverrà davvero tra vent'anni lo sa **Marletto**, e lo scrive. Infine alle pp.14 e 15 **Marcon** rievoca un convegno di Sbilanciamoci a Mirafiori, mentre gli economisti, i torinesi, i giovani talenti discutono con la Fiom sul da farsi. Buona lettura e buon *manifesto*.



A TESTA ALTA

Torino e la sua Fiat

Le preoccupazioni per il futuro turbano sia quelli del no che quelli del sì perché nessuno, salvo forse qualche capo, crede nelle provocazioni di Marchionne

LORIS CAMPETTI

Mirafiori, Torino. Il nuovo viaggio in Fiat-Nam è un film diverso. Gli scenari in trincea sono gli stessi, come i volti dei Fiat-Cong, ma è diversa la città rispetto a trent'anni fa. Allora, nel 1980, c'era un sindaco in trincea che condivideva la sofferenza e la rabbia di una classe operaia – così si chiamava – spremuta, sballottata. Allora c'era un Pci, anzi ce n'erano due: uno guidato da Berlinguer mescolato alle tute blu che offriva la forza di un partito radicato nelle fabbriche e nella società, mentre un secondo Pci si apprestava a mandare in pensione il primo (e se stesso). La città stava buttando la spugna e insieme la sua memoria gramsciana, assistendo in silenzio alla vendetta di classe in preparazione a Mirafiori e alla «mag-

gioranza silenziosa» che marciava per le strade della città disanimata gridando al sindaco di riaprire i cancelli della fabbrica. Oggi il sindaco non sta ai cancelli di Mirafiori a condividere la condizione operaia, preferisce la ex fabbrica del Lingotto dove staziona «l'altro», «il futuro», «la modernità», «la globalizzazione che detta le leggi del mercato». Chi vorrebbe sostituire il sindaco dei grandi eventi, dei trafori e del *curling* olimpico sta anche lui al Lingotto. Del resto aveva già fatto gli esercizi di riconversione improduttiva nel finale di partita precedente. Non c'è più il Pci, né in versione Mirafiori né in versione postindustriale, e non ha lasciato eredità. Persino il Viet-Nam, quello vero, assomiglia ben poco al precedente e pochi ormai ricordano o capiscono il vecchio slogan: «Agnelli l'Indocina ce l'hai in officina», anche perché l'Agnelli vero non c'è più e al suo posto ruggiscono i conigli.

Torino, però, sembra voler uscire da uno stato di catalessi durato trent'anni. Torna a sfilare nelle strade, questa volta non si schiera con la maggioranza (?) silenziosa, tenta di ritrovare se stessa e la parola guardando i volti sofferenti e rabbiosi dei suoi operai che aveva dimenticato dietro cumuli di «fuffa» postmoderna. Anche solo per dire che si è esagerato, chi ha il potere ha esagerato, vuole tutto come nell'80 voleva (difendere) tutto chi il potere lo stava perdendo. Quel ceto medio

sopravvissuto alla furia estremista della globalizzazione – quella borghesia con le ossa rotte, quel po' di cultura non assorbita dalla rivoluzione passiva e dal berlusconismo – vorrebbe ritrovare la parola. Esce dal guscio e cerca il suo sindaco tra le fiacole che sfilano lungo via Garibaldi ma non lo trova, cerca segnali di vita politica a sinistra e trova solo fuochi fatui, piccole fiammelle di dignità. L'unica luce, l'unica dignità è asseragliata ai cancelli di Mirafiori. Torino però, la sua parte migliore, sguardo ancora assonnato, si cerca, in parte si ritrova.

Dentro la fiaccolata del mercoledì sera si è capito che questa volta il finale del racconto avrebbe potuto essere diverso da quello di trent'anni prima. Quella tempesta di immagini ai cancelli e alla catena di montaggio, il ritorno sugli schermi televisivi del lavoro e di chi lo produce dopo un'ubriacatura ideologica che aveva sbianchettato gli operai decretandone la scomparsa, forse hanno contribuito a riaprire uno squarcio di memoria, quasi un *flashback*. Lavoro vincolato, turni e pause, straordinari e scioperi, epicondiliti, tunnel carpale e tendiniti, catene che sferragliano e non sono

quelle d'oro su petti villosi di puttaneschi di stato: parole antiche, perdute, oggi ritrovate grazie a loro, i Fiat-Cong che in troppi offendono, e in troppi luoghi dove si sa dire solo sì, liquidandoli come «quelli che dicono sempre no». Grazie alla Fiom che non ha lasciato solo chi guadagna un 453esimo del suo tiranno globale.

Mirafiori resta il luogo di sofferenza di sempre dove operai e operaie con un'età media da prepensionamento aspettano solo la pensione. Si sentono soli in balia di un potere troppo grande

per loro, si sentono cavie di una controrivoluzione sociale finalizzata a riportare, in punta non di diritto ma di globalizzazione, gli sfruttati alla condizione di schiavi. Non può esserci gioia dentro questa Caienna. Eppure, dopo il voto

straordinario di venerdì 14 gennaio, quel 46% che ha avuto il coraggio di votare no al ricatto di Marchionne entra ed esce dal gigante d'acciaio con la testa alta. Potrà sembrare incredibile, ma anche una parte di chi ha votato sì tira un sospiro di sollievo: sono gli operai e le operaie che

continua a pagina 2

LO SQUILIBRIO

La Costituzione arriva anche

Dentro questa griglia ci sono le vite di migliaia di uomini e donne. Ci sono centinaia e centinaia di famiglie con la loro rete di relazioni, con le loro concrete esistenze

MARCO REVELLI

In città si stanno moltiplicando i negozi con la vistosa insegna gialla «Compro oro». Erano pressoché sconosciuti fino a un paio di anni fa, ora crescono come funghi: appena un paio in centro, gli altri – decine – nelle ex barriere operaie, Borgo San Paolo, Barriera di Milano, Mirafiori sud... Acquistano tutto, anche le protesi dentarie. D'altra parte Torino ha fatto segnare nel 2010 il non invidiabile primato nella crescita dei pignoramenti di alloggi, con un +54,8% nei primi dieci mesi dell'anno rispetto al già duro 2009. E si calcola – sono dati impressionanti – che un 35-40% dei lavoratori metalmeccanici torinesi abbia fatto ricorso, nell'ultimo biennio, alla cessione del quinto dello stipendio, per pagare le rate in sospeso, o semplicemente per arrivare alla fine del mese.

È su questa Torino, su questo tessuto sociale allo stremo, che ha calato la scure del suo diktat Sergio Marchionne, dall'alto del suo ponte di comando globale e dei suoi quattro o cinque milioni di euro di stipendio annuo, quattrocentotrentacinque piani più sopra rispetto al reddito annuo di ognuno di quegli uomini e quelle donne che a Mirafiori – nel luogo in cui sono inchiodati per la vita o per la morte – hanno dovuto votare per scegliere se «arrendersi o perire». Più di novemila volte più in alto – una distanza stellare – se si considera anche

* Università Piemonte orientale



REUTERS/GIORGIO PEROTTINO

il valore delle *stock options* accumulate, valutabili con un calcolo minimale intorno ai 140 milioni... Come faccia uno come Eugenio Scalfari a scrivere che non si tratta di ricatto ma di semplice «alternativa» è difficile da capire. Ma ancor più difficile da capire – loro non vivono come lui in un mondo rarefatto di letture e poteri – è come

La natura scandalosa dell'evento è proprio in questa asimmetria assoluta che viene invocata per sostenere la necessità di accettare l'Accordo

facciano a negarlo i sindacalisti che quell'accordo hanno siglato. E che non possono ignorare l'asimmetria abissale, il divario incolmabile che separa e distanzia le due parti contraenti segnando, appunto, la differenza tra un ricatto (a cui il destinatario non può

sottrarsi senza rinunciare a una parte essenziale di sé), e un'alternativa, in cui in qualche modo la scelta è libera.

Ora è proprio in questo divario, in questa asimmetria assoluta che nella chiacchiera superficiale, politica e giornalistica, viene solitamente invocata per sostenere la necessità di accettare l'Accordo, la natura scandalosa dell'evento. Il fattore che rende quell'accettazione inaccettabile. E che sottrae la vicenda Fiat alla dimensione specifica di una «normale» vertenza sindacale per farne una questione etica e politica di rilevanza generale: un evento di natura «costituente». Perché quando in una società si crea un dislivello simile, quando le distanze tra parti sociali essenziali crescono a tal punto da costringerne una al silenzio e all'umiliazione, vengono meno le condizioni stesse di una normale vita democratica. Quando il principio di Uguaglianza viene a tal punto trasgredito, anche termini

come Libertà e Giustizia perdono di significato, per assumere il volto tetro dell'arbitrio del più forte e dell'uso vessatorio delle regole.

Basta, d'altra parte, leggere le 78 cartelle in A4 della Bozza di Accordo, diligentemente siglate pagina per pagina dalle parti contraenti, per rendersi conto della sproporzione tra le forze.

Ognuna di esse trasuda, letteralmente, «asimmetria». A cominciare dalla «Clausola di responsabilità» che fa da preambolo, senza neppure uno straccio di accenno agli impegni assunti dall'Azienda per la realizzazione del «piano per il rilancio produttivo dello stabilimento di Mirafiori Plant», e invece minuziosamente precisa (darei minacciosa) nel sottolineare gli obblighi degli altri, con quelle due righe sul «carattere integrato dell'Accordo» per cui la trasgressione (collettiva o anche individuale) di uno solo degli impegni assunti costituirebbe un'infrazione grave, tale da fare decadere tutti i diritti acquisiti dalle organizzazioni

sindacali contraenti... Per non parlare della procedura scelta dalla Fiat Group Automobiles per sfilarsi dall'accordo del '93 e dai vincoli del contratto nazionale dei metalmeccanici – per «far fuori» la Fiom! – con l'espedito della *newco*, in clamorosa violazione del dettato del nostro codice civile (art. 2112) in materia di «Mantenimento dei diritti dei lavoratori in caso di trasferimento d'azienda»... Come se, appunto, l'onnipotenza aziendale potesse prevalere su ogni normativa pubblica, nella stessa misura in cui le regole stipulate a livello d'impresa devono servire a null'altro che a sancire la volontà di potenza del vincitore.

Oppure si consideri il primo punto della «Regolamentazione per la joint venture», sull'orario di lavoro. Dice che la proprietà potrà scegliere tra un ampio ventaglio di opzioni – «schemi» li chiamano – con una sorta di menu *à la carte* nel quale vengono ricombinate le vite dei lavoratori: 15 turni (8 ore su tre turni, mattino, pomeriggio e notte, per cinque giorni la settimana); oppure 18 turni (8 ore su tre turni per sei giorni la settimana, quindi compreso il sabato); oppure, ancora, in via sperimentale, 12 turni (ognuno di 10 ore giornaliere, due turni al giorno per sei giorni la settimana). Nei casi in cui l'orario settimanale superi le 40 ore, è previsto un recupero giornaliero la settimana successiva, ma esso è puramente teorico dal momento che l'Accordo prevede anche 120 ore di straordinario obbligatorio (aumentabili fino a 200), a disposizione dell'azienda che le potrà utilizzare per saturare in periodi di picco nella produzione anche i periodi di riposo infrasettimanale. Le pause, a loro volta, saranno ridotte da 40 a 30 minuti, tre per turno, in ognuna delle quali il lavoratore dovrà scegliere se andare in bagno, sedersi un attimo per prendere fiato o tentare di addentare uno *snack* (dal momento che la pausa mensa potrà essere spostata a fine turno e lavorare otto ore in piedi senza soste e senza mettere nulla in corpo non è sopportabile). In compenso la riduzione delle pause sarà compensata con un

Torino e la Fiat

continua dalla prima pagina

pur essendosi piegati al ricatto per paura, per i figli, per il mutuo, riconoscono alla Fiom, e solo alla Fiom, il ruolo di sindacato, se con questo termine si intende un'organizzazione autonoma, democratica, impegnata a difendere le ragioni e i diritti di chi lavora.

Entrare a testa alta, aver fatto prevalere la dignità, non cancella l'inquietudine. Anzi, le preoccupazioni per il futuro turbano sia quelli del no che quelli del sì, perché nessuno, salvo forse qualche capo, crede nelle promesse di Marchionne. I nuovi modelli, come gli investimenti, non stanno scritti nel contratto che elenca minuziosamente solo i diritti sottratti. Marchionne può comandare su tutti, lavoratori, governo, partito democratico, sindaco uscente e aspirante nuovo sindaco, ma non sul mercato. E oggi il mercato dice che la Fiat non vende, perde quote, non ha modelli. Però se schiaffeggia gli operai alla catena di montaggio il titolo sale in Borsa e le *stock-option* del capo aumentano di consistenza.

Il capolavoro di Marchionne sta nell'aver spaccato la fabbrica a metà come una mela, per scoprire che il verme non sta in una delle due metà ma nel manico del coltello. La lettura del voto di Mirafiori è una radiografia sociale di questa fabbrica, con i no che prevalgono nei luoghi di maggior sofferenza, tra gli operai di linea destinatari delle attenzioni ves-

satorie di Marchionne. Via via che si allontana dalla catena di montaggio, in lastratura, i no diminuiscono o diventano sia pur di poco minoranza, in verniciatura. Ma è al turno di notte, dove volano i pipistrelli che Marchionne vince con il 70%, per non parlare dei capi e impiegati, chiamati dal popolo dei cancelli «i collari» bianchi, non i colletti, che votano in massa per il capobranco. I commenti di Marchionne dopo il voto fanno impressione, sono quelli di un generale alla guida di una macchina da guerra, uno che non vuol fare prigionieri. Dice che i voti li conta e non li pesa, lui ha vinto e si prepara per la prossima battaglia, forse a Cassino (scalo, non Montecassino) o forse a Melfi.

Se a Mirafiori e a Pomigliano la potente macchina da guerra della Fiat ha trovato resistenze molto superiori alle previsioni, in politica, nei media, in ampi strati della società italiana e persino nella maggioranza dei sindacati, il modello Marchionne raccoglie consensi e subalternità. L'idea che la globalizzazione possa cancellare tutte le regole costruite nel conflitto di classe con la forma precedente del capitalismo e che i diritti del lavoro siano un lusso insostenibile nel nuovo secolo, sono entrate nel comune sentire. Ma è questa idea della modernità che dev'essere combattuta. Pomigliano e Mirafiori sono le gambe su cui può camminare la Fiom a testa alta verso il seguito della battaglia. E sono anche i simboli dello sciopero generale di oggi.

■ LORIS CAMPETTI

AIRAUDO/INTERVISTA

I lavoratori di Mirafiori, nella loro storia di comunità operaia, hanno dato molto. Innumerevoli acquisizioni contrattuali si sono conquistate su quelle linee di montaggio. Nella storia dello stabilimento c'è però anche la sconfitta dell'80

ORSOLA CASAGRANDE

Giorgio Airaud, responsabile auto della Fiom riparte dal referendum a Mirafiori. Anzi dal rapporto con i lavoratori. Quei giorni prima del referendum hanno segnato qualcosa di importante nelle relazioni personali. Qualcosa di tangibile, emozioni forti, fatta di mani che si stringono, di un contatto cercato, anche fisico.

Che cosa è cambiato dopo il referendum?

È vero che dal punto di vista del consenso, del legame emotivo con i lavoratori è successo qualcosa di importante. Dopo il voto a Pomigliano è risultato evidente che una parte di lavoratori non è d'accordo con il piano che propone l'ad di Fiat, Marchionne. Ci è chiaro che quello che viene proposto ai lavoratori è un'uscita dalla crisi con un peggioramento delle condizioni di lavoro e una riduzione dei loro spazi di libertà. Tutto questo viene presentato come oggettivo. Marchionne ci dice: «Il mondo è cambiato e voi non l'avete

Un «no»

capito, non volete adeguarvi». È un'oggettività potente sui lavoratori colpiti dalla crisi. Per questo credo sia stato importante resistere: perché c'è un pezzo di lavoratori che non è d'accordo, neanche quando è minacciato sul posto di lavoro. I dati di Pomigliano e Mirafiori ci dicono questo. Quelli che hanno votato 'no' non è che non hanno capito, sono stati disposti alla sfida estrema. È un 'no' che dice «un mondo del lavoro così io non lo voglio. Non voglio quelle condizioni per lavorare». Non è vero che è oggettivo.

A Mirafiori hai detto che questo «no» ha anche un'altra caratteristica.

Lo dico con una battuta. Se Marchionne fosse un partito politico, avrebbe perso il 10% dei consensi. Se fosse un prodotto, visto che non gli piace essere definito un politico, avrebbe perso il 10% dei compratori e la fiducia del mercato. Mirafiori è uno stabilimento particolare. Collettivamente i lavoratori di Mirafiori nella loro storia di comunità operaia hanno dato molto. Ci sono innumerevoli acquisizioni contrattuali conquistate su quelle linee di montaggio. E c'è però anche nella storia dello stabilimento la sconfitta dell'80. Quella sconfitta ha un risvolto, non irrilevante, e cioè che i lavoratori metalmeccanici si sono sentiti abbandonati dal sindacato, dai sindacati tutti. Tant'è che Mirafiori è sempre stato un luogo difficile. Qui ci sono stati trent'anni di azioni sindacali sempre appesantite da una diffidenza, verso tutto il sindacato. In quei giorni prima del referendum io ho visto sciogliersi questa diffidenza. Mi ha molto colpito il rapporto umano con i lavoratori, quella convinzione che noi eravamo dalla loro parte e non c'era bisogno di spiegar-

in fabbrica

controvalore di 32 euro al mese, circa un euro al giorno (più o meno quanto si dà a un lavavetri al semaforo).

Dentro questa griglia ci sono le vite di alcune migliaia di uomini e di donne. Ci sono centinaia e centinaia di famiglie, con la loro organizzazione spaziale e temporale, con la loro rete di relazioni, con le loro concrete esistenze. Ci sono, appunto, delle «persone»: c'è il loro «tempo di vita», divenuto una sostanza spalmabile a piacere dall'impresa sulle proprie catene di montaggio, tra i pori del proprio «tempo di saturazione» (quello che divide l'ora in 100.000 unità di tempo micronizzato, secondo i dettami della nuova «metrica del lavoro»), a seconda di ciò che comanderà, momento per momento, il mercato. E dobbiamo chiederci, a questo punto, quale concezione del mondo stia dietro a questa visione. Quale idea di

La «sfida» lanciata da Marchionne non è una «questione privata». Non può cioè essere limitata al rapporto tra la Fiat e il «suoi» operai

uomo (di «persona umana») e di società ispiri un tale progetto. E se l'argomento «definitivo» – quello con cui si taglia ogni discorso, si mette a tacere ogni obiezione – della «globalizzazione» e dei suoi impersonali dogmi sia sufficiente a giustificare una tale macelleria sociale ed esistenziale.

Ecco perché la «sfida» lanciata da Marchionne non è una «questione privata». Non può cioè essere limitata al rapporto tra la Fiat e il «suoi» operai (e non dovrebbe essere affidata solo al voto «con la pistola puntata alla tempia», di quegli operai che non devono essere abbandonati a se stessi), ma riguarda tutti noi, in quanto cittadini. Riguarda l'orizzonte in cui ci trovare-

mo a vivere nei prossimi anni. Non è uno strappo contingente alle regole. È uno tsunami, che scardina le basi stesse del sistema di relazioni industriali e, più in generale, del nostro ordine sociale e produttivo. L'hanno sottolineato i più autorevoli osservatori non vincolati da obblighi di carattere servile, da Carlo Galli (in un lucidissimo articolo su *Repubblica*) a Ulrich Beck, uno che di «società globale» se ne intende. Farebbero bene ad accorgersene anche i nostri «re tentenna» del partito democratico (quanto filisteismo c'è nel Fassino che dice «se fossi un operaio voterei sì»), e quanti pretendono di esercitare funzioni di rappresentanza.

Se dovessimo accreditare l'idea della globalizzazione che da quel «fatto compiuto» si manifesta – se dovessimo davvero attribuire a quel sistema impersonale di vincoli carattere d'inderogabilità e alle sue ricadute sui territori natura di nuova «costituzione materiale» – allora dovremmo rivedere tutti i nostri concetti portanti: di cittadinanza, di democrazia, di legittimazione e di diritto. Così come se dovessimo

ritenere inaggirabile quell'*ukase* – se ai lavoratori non dovesse più rimanere altra alternativa che quella tra la perdita del posto o l'accettazione di una condizione esplicitamente servile del proprio lavoro, se il lavoro conservato dovesse rivelarsi irrimediabilmente incompatibile con diritti e dignità –, allora non ci resterebbe davvero che organizzare un esodo di massa, fuori dalle mura dentate delle fabbriche, lontano dallo stato di «salariato». Oltre, davvero oltre, la modernità che abbiamo conosciuto e che non era fatta di asservimento e subalternità (come vorrebbero i nostri «modernizzatori» tardivi), ma di conflitto e di diritti faticosamente contesi.

Se i dipendenti si «autolicensiano»

Quelli che seguono sono, in sintesi, i punti essenziali dell'accordo su Mirafiori, su cui i lavoratori delle carrozzerie sono stati chiamati a votare

Senza cessione di ramo d'azienda

È il punto «innominato», pensato per scardinare l'intero diritto societario esistente, che contiene anche contratto nazionale e «parti sociali» (sindacati e Confindustria). Il testo parla di una joint venture tra Fiat e Chrysler, una società nuova – dunque – per cui non prevede però «trasferimento di ramo d'azienda». Tranne la proprietà (al 50%), tutto il resto rimane uguale (stabilimento, prodotto merceologico, personale); è una classica cessione in piena regola. Perché negarlo e chiedere un «referendum» per farlo accettare? Probabile che si voglia predisporre la barriera alla marea di ricorsi giudiziari che i singoli lavoratori potrebbero avanzare per vedersi riconosciuta la «clausola sociale» (art. 2112), ossia il mantenimento dei livelli di inquadramento, salariali e contrattuali goduti nella «vecchia» società. Insomma: con il «sì» i dipendenti «si autolicensiano», rinunciando a tutti i diritti acquisiti e abbracciando il nuovo inquadramento per favorire il mitico «investimento da un miliardo».

Investimento? Nessun impegno

È la parola più pronunciata in questi giorni, ma nell'«accordo» non c'è. Se ne trova traccia solo in un foglio sperso tra gli «allegati»: un banale comunicato stampa, di nessun valore contrattuale o giuridico, però firmato da Sergio Marchionne. Tutto qui.

Turni, straordinari, recuperi

I tre turni giornalieri sono un problema affrontato e risolto senza problemi in molti altri impianti, anche della Fiat. Qui l'«innovazione» riguarda solo il numero di ore straordinarie (120, senza alcuna contrattazione, ma estensibili a 200) e il fatto che i recuperi di produzione andata persa per motivi esterni (mancate forniture comprese) saranno decisi dalla sola azienda.

Pagamento malattia

La Fiat abolisce motu proprio il pagamento dei primi due giorni di malattia, obbligatorio per legge. Misura presentata come «anti-assenteismo».

Diritto di sciopero

Rispetto al testo per Pomigliano la formulazione è diventata più sfumata, ma in senso peggiorativo. Sono infatti considerati «sanzionabili» tutti quei comportamenti che mettono in forse l'attuazione di tutte le clausole di questo «accordo» o che ne «inficiano lo spirito». I sindacati che dovessero appoggiare questi «comportamenti» o anche solo non «prevenirli» verranno a loro volta sanzionati (meno permessi, distacchi, ecc.).

Rappresentanza sindacale

È il punto più politico di tutta l'operazione: organizzazioni che non hanno firmato non avranno agibilità sindacale (delegati, permessi, assemblee, riscossione delle quote tramite l'azienda, possibilità di presentare liste per l'elezione dei delegati, ecc.). Di fatto, i dipendenti non potranno più scegliersi il sindacato che preferiscono – votando o iscrivendosi – in barba allo sbandieratissimo «principio di libera concorrenza». Al contrario, verranno «rappresentati» in azienda da un gruppo di «nominati» in parti eguali dalle sigle firmatarie (compresi i capi), senza alcun riguardo per i voti o gli iscritti raccolti.

Possono bastare questi elementi per giustificare il giudizio del segretario generale della Fiom, Maurizio Landini: «questo non è un brutto accordo, ma piuttosto un cambio epocale nelle relazioni sindacali». Il rischio è che così si apra l'era in cui nessun lavoratore può aprire bocca sulle proprie condizioni di lavoro e sono invece le imprese a scegliere con chi fare «accordi». Senza più contratti nazionali di lavoro, che «non servono solo ai lavoratori, ma anche alle imprese». Come? «Stabilendo regole generali valide per tutti, si impedisce la concorrenza sleale su salari e norme»: Un esempio viene proprio dagli Stati Uniti, dove il sindacato quasi non c'è e tantomeno è stato mai fatto un contratto nazionale. «Lì, quando sono arrivati giapponesi e coreani, liberi di fare ognuno il suo contratto, sono andati in crisi i produttori storici di automobili Usa». La mossa di Marchionne, insomma, «rende inutile anche Confindustria».

■ FRANCESCO PICCIONI

che serve a tutti

lo. È stato un sentimento molto forte, tangibile. La consapevolezza che insieme facevamo una cosa difficile. Il fatto è che i lavoratori e questo sindacato, ma soprattutto i lavoratori, sono stati lasciati soli dall'intera classe dirigente di questo paese a misurarsi con l'internazionalizzazione della Fiat dentro la crisi. Una Fiat che da gruppo nazionale diventa gruppo internazionale e l'Italia che in qualche modo diventa una succursale di questo gruppo e non più il centro, per quanto Marchionne dica l'opposto. L'Italia rischia di essere un presidio di mercato di quel produttore in Europa. Fiat in Europa produce in Polonia e in Italia, però gli stabilimenti polacchi per l'82% producono per l'Italia. Cioè la Polonia produce per l'Italia, non per l'Europa. Fiat produce lì perché la Polonia non tassa i guadagni e anche lì riceve contributi pubblici, dieci milioni di euro per il nuovo motore. Il mercato italiano è importante da presidiare perché comunque rappresenta il 30% per la Fiat.

La diffidenza di cui parli è stata ricucita in queste settimane?

Sì. In un altro passaggio d'epoca, in un altro conflitto dentro una crisi generale si ricostruisce un rapporto di fiducia. Questo era visibile, palpabile, nei tratti emotivi delle assemblee, con le persone che cercavano un contatto. Io andavo a piedi dalla Porta 2 alla V Lega e alle fermate degli autobus la gente mi fermava, mi raccontava cosa succedeva in fabbrica. Dei lavoratori mi hanno detto che erano i capi a fare le assemblee dentro. C'erano lavoratori che fermavano il motore, scendevano dalla macchina a stringerti la mano e a dirti «proviamicoci». Per me torinese, ra-

gazzino negli '80, che ha lavorato in questi anni di diffidenza, che ha fatto sindacato con questa continua diffidenza, questa è stata già una cosa positiva. E poi è stato positivo sentire tutti quei lavoratori dire che votavano 'no' con serenità e tanti altri che dicevano con angoscia voto 'sì' ma vorrei votare 'no' ma non posso perché ho paura. Questo ci dice che dobbiamo avere rispetto di quella paura. Quel 46% di 'no' vale tantissimo, anche se faremo fatica a fare sindacato con le condizioni imposte.

È un 46% che manda anche un segnale all'esterno.

Certo. È un segnale che farà riflettere almeno nel breve periodo molti imprenditori che si chiederanno se quella sia la strada da seguire. Quel 46% di 'no' non ferma l'accordo di Marchionne ma ferma il contagio, per adesso. E carica di grande responsabilità lo sciopero del 28. Che deve dialogare con quel 46%, rispondere ai lavoratori di Mirafiori, dando forza e coraggio a quelli che hanno votato 'sì'.

Che succede ora?

Non resta evidentemente che considerare aperta la vertenza, nonostante quello che dice Marchionne. L'ad ha voluto giocare una partita molto brutale e si lamenta dell'abilità comunicativa della Fiom. Ma il primo che ne ha fatto una vicenda non aziendale è lui. È lui che ha cercato di costruire il caso degli stabilimenti ingovernabi-

bili, è lui che ha cercato con i licenziamenti ingiustificati di riportarci a un'idea di conflittualità da anni '70 sopravvissuta e ingovernabile delle fabbriche. È lui che ha politicizzato la vertenza. Marchionne è un pessimo uomo delle relazioni sindacali. Sarà un bravo finanziere, sicuramente un manager abile, ma non è un uomo di relazione ed è un pessimo politico. Oggi, dopo averla politicizzata, non si può lamentare del fatto che la vicenda non è più una vicenda di fabbrica ma è una vicenda che riguarda le relazioni sindacali, gli spazi democratici, gli equilibri nella nostra società. La vicenda Fiat non è più un problema di prodotto, tanto è vero che il prodotto è sullo sfondo, di un piano che non è dettagliato, con un governo

unico al mondo che sostiene che è pronto a sostenere la delocalizzazione. Noi pensiamo di fare di questa una vicenda generale. Fin quando abbiamo iscritti in quella fabbrica, e li abbiamo an-

che aumentati in queste settimane, noi ci saremo. Nessuno in questo paese può impedire ai lavoratori di scegliersi il sindacato a cui iscriversi. Può rendere difficile ai lavoratori di avere in fabbrica i rappresentanti del sindacato che hanno scelto. E qui c'è un vuoto legislativo colpevole. Costruiremo un nuovo rapporto con i lavoratori, grazie alle nuove tecnologie. Stiamo pensando a dei punti mobili che stazionino davanti a Mirafiori, camper attrezzati, tenendo anche aperto il problema della democrazia. Non sono preoccupato del rapporto con i lavoratori.

Per me torinese, ragazzino negli '80, che ha fatto sindacato con questa continua diffidenza, la ripresa di fiducia attuale è già una cosa positiva

CHRYSLER IN TESTA

La sinistra ai piedi di Marchionne

Nel disegno strategico di Marchionne, il ramo più importante del gruppo Fiat è quello brasiliano, dove la Fiat è tra i produttori il numero uno, precedendo Volkswagen e General Motors

ANTONIO LETTIERI *

Vi è qualcosa di tristemente paradossale nel modo come Marchionne ha diviso il Pd, oltre ai sindacati. Per Susanna Camusso, Marchionne ha rivelato un atteggiamento autoritario e antidemocratico, in altre parole, ricattatorio. Per una parte del Pd si tratta, al contrario, di un richiamo alla realtà della globalizzazione e alla necessità di adeguarvi la strategia del sindacato. L'unica obiezione per questa posizione è l'esclusione della Fiom dalla rappresentanza dei lavoratori. Obiezione sacrosanta – sarebbe stupefacente il contrario – ma insufficiente. Questa è solo la punta dell'iceberg.

Per ragionare del piano di Marchionne bisogna partire dal fatto che il suo destino di manager internazionale è definitivamente legato alla Chrysler. Sarà Detroit a decretare il suo successo o il suo fallimento. La Chrysler viene da un passato travagliato. Negli ultimi decenni è stata ripetutamente sull'orlo del fallimento. Emarginata dal grande mercato americano, non può stupire che quando nel 2009 Barack Obama decise, dopo la procedura di fallimento, il salvataggio della Gm e della Chrysler, nessun imprenditore americano si fece avanti per porre mano alla Chrysler con la quale si era cimentata la tedesca Daimler, produttrice della Mercedes Benz, rimettendoci miliardi di dollari, prima di ritirarsi nel 2007.

Ma per le ambizioni di Marchionne si trattava di un'occasione imperdibile. La Chrysler era ceduta a titolo gratuito con una dotazione del 20 per cento delle azioni e la possibilità di acquisire prima il 35 per cento, e poi la maggioranza del pacchetto azionario (ora nelle mani del sindacato dell'au-

to), una volta ripagato il debito di oltre sette miliardi di dollari ai governi americano e canadese. Non è difficile comprendere come per Marchionne riuscire a rilanciare la «Terza grande» di Detroit, acquisendone il controllo è l'impresa della sua vita. E come la Fiat vi gioca un ruolo complementare e, per alcuni aspetti, residuale.

Proviamo a riassumere alcuni dati. Nel 2010 la Chrysler ha prodotto all'incirca un milione di auto (e veicoli leggeri). A metà di questo decennio ne aveva prodotte più di due milioni. Marchionne si è fissato l'obiettivo di arrivare a 2.800.000, poco meno del triplo della produzione corrente, entro il 2014. Per gli analisti più scettici è un traguardo velleitario. Ma nello schema strategico di Marchionne è un obiettivo essenziale per raggiungere il traguardo di cinque milioni e mezzo/sei milioni di unità fissato per l'alleanza Fiat-Chrysler.

Nel disegno strategico di Marchionne, il ramo più importante del gruppo Fiat è quello brasiliano, dove la Fiat è tra i produttori il numero uno, precedendo Volkswagen e General Motors. Non a caso, per la fabbrica di Betim alla periferia di Belo Horizonte, che è una delle più grandi fabbriche automobilistiche del mondo, la Fiat ha stanziato investimenti che consentiranno un aumento della capacità produttiva fino a un milione di unità. Un'altra fabbrica sarà costruita nello stato di Pernambuco per 200 mila unità. Con un milione e duecento mila auto, il doppio di quelle costruite nel 2010 in Italia, Fiat consolida il suo primato sul mercato brasiliano. Se a Detroit spetterà, con la Chrysler, il ruolo di capofila dell'alleanza, il Brasile diverrà il sito più importante del gruppo Fiat.

I salari nell'auto tedesca

Se i due terzi del piano produttivo sono affidati alla Chrysler e al ramo brasiliano della Fiat, all'Europa non può che spettare un ruolo di supporto con diverse variabili. La Polonia consoliderà la sua posizione con una produzione di 600.000 unità a Tychy. Il «progetto Serbia», per il quale esiste un accordo col governo serbo che conferisce i due terzi della proprietà a Fiat e un terzo allo stato, prevede a regime la produzione di 200.000 unità negli stabilimenti ristrutturati della vecchia Zastava. Altre 100.000 unità sono in produzione a Bursa in



AP PHOTO/MASSIMO PINCA

Turchia. Ciò che rimane del grande progetto «globale» Chrysler-Fiat (a partire dalle 600.000 unità attuali, ma l'Alfa Romeo potrebbe passare alla Volkswagen) potrà essere distribuito fra gli stabilimenti italiani, a seconda delle circostanze e delle convenienze.

Non può sorprendere che Marchionne rifiuti di mostrare il suo piano di investimenti in Italia. Sarebbe dura anche per i suoi più volenterosi estimatori del Pd e dei sindacati firmatari degli accordi di Pomigliano e Mirafiori prendere atto che della vecchia Fiat – Fabbrica Italiana Auto di Torino – non rimarrà che una pallida ombra, con il centro trasmigrato a Detroit e la principale diramazione in America latina.

Rispetto al killeraggio della Fiat la globalizzazione evocata con forza da Sergio Romano e da Eugenio Scalfari è un alibi inconsistente. La Toyota, la Volkswagen, la Ford e la Gm, come il gruppo Psa e la Renault francesi sono imprese «globali» che producono e vendono in diversi continenti, ma a nessuno verrebbe in mente di negare che, in primo luogo, si tratta di imprese i cui centri di riferimento, di ricerca e di sviluppo sono in Giappone, in Germania, negli Stati Uniti e in Francia.

Nel 2010 il gruppo Fiat avrà collocato sul mercato dell'Unione europea all'incirca un milione di auto, i due maggiori gruppi francesi tre milio-

ni e i produttori tedeschi sei milioni. Dobbiamo questo scarto drammatico all'ingordigia dei sindacati italiani – in particolare, della Fiom – ignari dell'avvento della globalizzazione? Al rifiuto di adeguare i salari italiani a quelli polacchi e – perché no? – cinesi? Ma il *Sole 24 ore* (28 ottobre) onestamente ci ricorda che alla Volkswagen il salario lordo di base degli operai della linea di montaggio è di 2.700 euro al mese e quello degli operai della manutenzione di 3.300-3.500 euro. E non si tratta solo di salario. I rappresentanti dei lavoratori occupano il 50 per cento dei seggi del Consiglio di sorveglianza (come in tutte le grandi imprese tedesche), dove si discute la strategia dell'impresa, gli investimenti e le garanzie dell'occupazione. Quando un'impresa sostituisce un *diktat* alla pratica di un normale negoziato e al sindacato che dissente è negata la cittadinanza in fabbrica, il problema non è la globalizzazione, ma l'americanizzazione delle relazioni industriali.

Ma vi è qualcosa di più, qualcosa di tristemente grottesco. Tra la Germania, punta di diamante dell'industria europea e gli Usa in piena crisi, una parte della sinistra e del sindacato sceglie il modello americano di Marchionne. Il modello della contrattazione aziendale che ha messo in ginocchio l'Afl-Cio, quello che fu il potente

sindacato americano ridotto all'otto per cento di iscritti nel settore privato. L'America dove, dopo Reagan e nonostante Barack Obama, chi sciopera può essere sostituito a tempo indeterminato dai crumiri. Dove, si può lavorare nello stesso posto di lavoro con la metà del salario.

Il mestiere del sindacato

Landini ha detto: provate voi a lavorare alla catena di montaggio prima di parlare di ritmi, cadenze, pause, turni. Una questione banalmente demagogica per chi ragiona secondo i grandi paradigmi della globalizzazione e della modernizzazione. Eppure questo è il mestiere del sindacato. In ogni caso, basterebbe chiedersi se Marchionne avrebbe potuto presentare il suo progetto di marginalizzazione, se non di definitiva distruzione, della Fiat e di smantellamento del sistema di relazioni industriali, a un normale governo di destra come quello tedesco o francese, o a un sindacato come l'Ig Metall, senza essere sbeffeggiato e considerato un semplice provocatore, bizzarro e arrogante. In Italia assume, invece, le sembianze di un «modernizzatore» e di un riformatore lungamente atteso. Ed è stupefacente che non sia stato già proposto come candidato alla guida di un futuribile ipotetico governo di centro-sinistra. ■

LE LANCETTE DELLA STORIA

La firma di Bonanni è anche contro la Cisl

Un conto è votare per più turni per ottenere investimenti e occupazione; ben altro una clausola che cancella le Rsu elette da tutti i lavoratori, negando le candidature per il sindacato che non ha sottoscritto un accordo

ADRIANO SERAFINO *

Marchionne si sbarazza della Fiom a Mirafiori e a Pomigliano e contemporaneamente strappa la Cisl sulla contrattazione di secondo livello, salta il ruolo delle Rsu (non è di mero ascolto o di consultazione) nei luoghi di produzione per migliorare le condizioni dei lavoratori, riparte a vele spiegate l'aziendalismo Fimic.

Il primo misfatto è avvenuto con l'impensabile contratto aziendale del 23 dicembre, fuori dalle norme nazionali e interconfederali. Il se-

condo evento, di cui poco si parla, è conseguente al regresso di riconoscimenti di contrattazione e quindi povertà dei risultati a tutela del cosiddetto «capitale umano».

Con l'accordo di Mirafiori si riportano indietro le lancette della storia e si ipotizza male il futuro. I lavoratori sono chiamati a un referendum che forza la loro volontà perché pone in votazione argomenti che, per loro natura, richiederebbero procedure diverse per l'approvazione. Un conto è votare per più turni (e più fatica) per ottenere investimenti e occupazione; ben altro una clausola che cancella le Rsu elette da tutti i lavoratori, negando le candidature per il sindacato che non ha sottoscritto un accordo. Associare due tematiche così differenti è un arbitrio aziendalistico della peggior specie. Salvatore Tropea su *Repubblica*, in controcorrente, ha messo in guardia dal «riscrivere le relazioni industriali» con un referendum in fabbrica. La paura – non la libera volontà dei lavoratori – può far «ingoiare il rospo».

Una provocazione di Sacconi

Così nell'azienda ci sarà un clima ben diverso dal consenso reale indispensabile per coniugare la disciplina del processo produttivo con la

democrazia sindacale. La scorciatoia autoritaria di Marchionne è anche conseguenza della grave divisione sindacale. È questo il primo tassello da ricomporre per rimontare la china.

Molti hanno giustificato l'esclusione della Fiom come conseguenza degli errori strategici e tattici in cui l'organizzazione sarebbe incorsa. Il ministro Sacconi esulta per la «svolta storica», accusando la Fiom di far politica perché contesta le scelte di governo, Confindustria, Fiat. Ma Bonanni che, al contrario, è disponibile alla firma ancora prima di negoziare, non fa anche lui politica? Certo. Tant'è che il ministro Sacconi lo ha definito suo «complice» nella realizzazione di strategie governative.

In seguito il ministro è tornato sull'utilizzo di quel termine, precisando – ma non convincendo – che la sua era una provocazione per una discussione più ampia e non una «voce dal sen fuggita».

Odorano di conformismo stantio i tanti appelli ai lavoratori che con il referendum prenderebbero in mano il loro destino. Sono ancora pochi coloro che nella Cisl osano navigare controcorrente, ma nelle istanze di base e di categoria cresceranno i pronunciamenti per far vivere l'accordo interconfederale del 1993 sulle Rsu,

integrandolo con norme sulla rappresentanza dei sindacati e sul referendum per dare piena validità agli accordi stipulati.

Un dibattito aperto nel movimento operaio

Nella Cisl si può trovare la forza per dire che «il re è nudo» valutando il grave deficit di risultati della strategia definita al Congresso del 2009 per una maggiore partecipazione dei lavoratori nei luoghi di lavoro e per ridurre le disuguaglianze nella società; per controbattere le fesserie tipo «abbiamo incastrato Marchionne» di segretari nazionali Fim.

Ma serve anche che la Fiom ribadisca con chiarezza e con una vera campagna in grado di smontare le caricature da altri costruite, la non esistenza in ambito Fiat di una strategia di riserva, o di un retropensiero, che non riconoscerebbe vincolante un risultato referendario se sfavorevole alla propria organizzazione. E ancor più è necessario un dibattito approfondito nei sindacati e nel movimento operaio per distinguere la perdita di diritti di natura sindacale conseguente al minor rapporto di forza che oggi dispongono i lavoratori e i sindacati, dall'attacco portato ad altri diritti, ossia quelli sanciti dalla Costituzione. Sarebbero grandi e buoni passi. ■

LA PUNTA DEL DIRITTO

Una NewCo per aggirare la Fiom

I ben prezzolati consulenti giuridici di Marchionne hanno concepito questa pensata: bisogna spezzare il vincolo tra il lavoratore Fiat iscritto alla Fiom e il Ccnl del 2008

PIERGIOVANNI ALLEVA*

La «Vicenda Fiat» ha fatto venire al pettine tutti i nodi e le questioni irrisolte del nostro sistema di relazioni industriali e diritto sindacale che un insieme di vicende storico-politiche e normative ha ridotto a uno stato di irrazionalità ed antidemocraticità addirittura paradossale. L'osservazione o riflessione centrale, in proposito è che fin quando è esistita un'unità sindacale, ovvero un'unità di azione tra i maggiori sindacati, il basso tasso di regolazione giuridica del sistema non ha prodotto danni ed anzi ha assicurato un'utile flessibilità, ma che poi, quando l'unità di azione è finita o si è rovesciata in una concorrenzialità antagonista, ci si è trovati, a causa di quel difetto di regolazioni di fronte al peggiore dei sistemi possibili.

Un sistema, per dirla in breve, in cui i contratti collettivi sono, o possono essere, stipulati non dai sindacati dotati di maggiore rappresentatività effettiva, bensì dai sindacati che lo stesso datore di lavoro presceglie, non per la loro rappresentatività, ma per la docilità ai suoi voleri. Un sistema che poi conferisce solo a tali sindacati «accreditati» o prescelti dal datore di lavoro, fondamentali vantaggi e prerogative, come quelli di poter formare rappresentanze sindacali stabili, indire assemblee retribuite, godere di permessi ed aspettative sindacali ecc.: ciò per effetto dell'attuale testo dell'articolo 19 dello Statuto dei lavoratori, uscito da una sfortunata vicenda referendaria, il quale, appunto riconosce quei diritti solo ai sindacati firmatari di Contratti collettivi applicati nell'unità produttiva. Un sistema, infine, che di fatto se non di diritto, pretende di applicare (spesso riuscendovi) i contratti e accordi collettivi di pessimo contenuto, stipulati dai suddetti sindacati «complici» della controparte datoriale e ad essa graditi a tutti i lavoratori, compresi quelli iscritti ad altri sindacati, magari ben più rappresentativi, che da quegli accordi profondamente dissentono.

Di questa caricatura di sistema sindacale e di questa situazione hanno approfittato dapprima la Confindustria, per escludere la Cgil nientemeno che da un accordo-quadro in tema di livelli di contrattazione nazionale, territoriale e aziendale, e poi la Fiat, ovvero il suo nuovo amministratore ing. Sergio Marchionne per i suoi piani di velleitario rilancio produttivo tramite compressione dei diritti dei lavoratori che implicava l'estromissione ed emarginazione della Fiom, ossia del sindacato metalmeccanico più forte ma non prono ai suoi voleri. Per un po' Confindustria e Marchionne hanno agito di conserva, e infatti la Federmeccanica, associazione di categoria della Confindustria, ha disdetto il contratto collettivo del 2008, firmato anche dalla Fiom e ha stipulato nel 2009 con le sole Fim-Cisl e Uilm un nuovo contratto collettivo nazionale, ovviamente peggiore del precedente.

Questo, però, non è bastato all'ing. Marchionne, per due fondamentali motivi: perché voleva per i «suoi» stabilimenti Fiat, condizioni lavorative ancora peggiori, anche rispetto a quelle del Ccnl firmato nel 2009 solo con Fim e Uilm. E perché, a ben vedere, la disdetta data nel 2008 al Ccnl fir-

mato anche dalla Fiom non bastava ad escludere l'applicazione ai lavoratori iscritti alla Fiom stessa, né ad escludere quest'ultima dalla fruizione dei diritti sindacali.

Una triplice trincea

Infatti, il Ccnl metalmeccanico del 2008, quello firmato anche dalla Fiom e di cui, dunque, i lavoratori Fiat iscritti alla Fiom erano destinatari risulta, con riguardo alla durata della sua applicazione, molto ben «blindato», sicché quei lavoratori continuano a fruirne nonostante la disdetta della Federmeccanica e la stipula, nel 2009, da parte di Fim e Uilm di un (loro) «nuovo» Ccnl. Ci riferiamo all'articolo 2 del Ccnl del 2008, il quale contiene, per così dire, tre «linee di trincea» successive che garantiscono la continuità di applicazione: la prima è che dura comunque tre anni, fino al 31 dicembre 2011; la seconda che si rinnova automaticamente per altri tre anni se non disdetta prima della scadenza; la terza che anche in caso di disdetta «il presente contratto resterà in vigore fino a che non sia sostituito dal successivo contratto nazionale. Si noti che, dunque, la disdetta impedisce il rinnovo automatico per altri tre anni, ma non che

il Ccnl continui ad applicarsi anzitutto fino al 31 dicembre 2011 e poi ancora fin quando non sarà stipulato un nuovo contratto con la stessa Fiom, in sostituzione di quello del 2008, e per la Fiom e i suoi iscritti ancora vigente. Dunque, neanche la prima trincea è stata superata dalla Federmeccanica con la disdetta del contratto 2008 e la stipula del contratto «separato» 2009 con Fim e Uilm, il quale ha creato così, giuridicamente, solo una grande confusione, perché ora, tecnicamente, nelle aziende metalmeccaniche convivono, e continueranno a convivere, due contratti. Cosa fare allora? I ben prezzolati consulenti giuridici dell'ing. Marchionne hanno concepito questa pensata: bisogna spezzare il vincolo tra il lavoratore Fiat iscritto alla Fiom e il Ccnl del 2008, e l'unico modo è azzerare il suo rapporto di lavoro, facendolo diventare dipendente di una «Nuova» Ditta (la famosa New Company o NewCo), la quale non già iscritta alla Federmeccanica, applichi un contratto collettivo tutto suo; e – vantaggio ulteriore – addirittura peggiore di quello nazionale firmato da Fim e Uilm nel 2009. Contratti (sostanzialmente aziendali) subito sottoscritti dalle docilissime Fim e Uilm (e da altri sindacati e servi ancor

più sciocchi), e poi sottoposti, in modo propagandistico, al Referendum ricattatorio che tutti conoscono.

La strada è così non solo tracciata ma già percorsa; in particolare a Mirafiori la «New Company» partirà tra un anno, mentre a Pomigliano è già operativa con il nome di «Fabbrica Italia Pomigliano». Ma c'è un ostacolo, costituito dall'art. 2112 c.c., dalla norma cioè che prevede che ove un'azienda, che resta materialmente la stessa sia gestita, in sequenza, da due soggetti diversi (si parla di «trasferimento», espressione da intendere in senso molto lato) i rapporti di lavoro dei dipendenti continuano con il secondo soggetto così come erano regolati presso il primo. Dunque il lavoratore Fiat iscritto alla Fiom, che fruiva del Ccnl 2008 sottoscritto dalla Fiom, continuerebbe a fruirne anche se divenuto, per effetto dell'art. 2112 c.c., dipendente della nuova gestione «Fabbrica Italia» o «NewCo». Ecco perché i due contratti «Marchionne» (chiamiamoli così) per Mirafiori e per Pomigliano contengono una clausola per la quale l'assunzione dei lavoratori Fiat presso la NewCo avverrebbe con cessioni individuali di contratto e senza applicazione dell'art. 2112. È

però, una previsione velleitaria, perché la fattispecie di «trasferimento» di azienda è una fattispecie legale, che esiste o non esiste obiettivamente e le cui conseguenze sono automatiche.

Riassumendo: ai lavoratori iscritti alla Fiom, ai quali il contratto Fiom 2008 si applicava, esso continuerà ad applicarsi comunque fino al 31 dicembre 2011, ma anche dopo, per contenere clausole di ultrattività nonostante disdetta, e anche se divenuti, per effetto dell'art. 2112 c.c. dipendenti della nuova società gestrice delle aziende di Pomigliano e Mirafiori. E poiché in tale impresa «NewCo», si applicherebbe un contratto collettivo firmato dalla Fiom, questa godrebbe, anche ai sensi della criticabile dicitura attuale dell'art. 19 dello Statuto, di tutti i diritti sindacali.

Un anno da non sprecare

Chiediamoci ora: quando potrebbe presentarsi il «casus belli»? Nel primo momento in cui Marchionne pretenda di applicare ad un lavoratore iscritto alla Fiom i contenuti dei contratti («bidone» si diceva un tempo) separati, per esempio chiedendo lo straordinario il sabato oltre le 40 ore, o negando la pausa per la mensa a metà orario lavorativo. O magari ove, provocatoriamente, gli sottoponga la lettera-contratto individuale con la NewCo prevedente esplicitamente l'applicazione del «contratto-bidone» separato.

È del tutto ovvio, a questo punto, che i giuristi e legali vicini alla Cgil e alla Fiom stiano, per così dire, «con l'arma al piede» ma non vi è chi non veda come qui il problema vero, squisitamente politico, perché attinente al cuore della democrazia sul posto di lavoro, si ponga in termini urgenti: per quel che si è detto vi è almeno un anno – ma in realtà di più – in cui nessuna estromissione di sindacati altamente rappresentativi come la Fiom, è possibile. Lo si utilizzi per farla finita con questo sistema degenerato e antidemocratico e per pervenire, finalmente, a una regolamentazione su base democratica e non discriminatoria della rappresentatività sindacale e, dei poteri contrattuali dei sindacati, e del diritto dei lavoratori interessati ad esprimere l'assenso o il dissenso finali.



CONTROLUCE

Pomigliano, dopo il referendum di giugno

Che lo stabilimento di Pomigliano fosse il terreno di sperimentazione per esportare il modello Marchionne in tutto il paese, loro, i metalmeccanici dell'ex Alfa Sud lo avevano urlato fino a perdere la voce durante le concitate giornate pre-referendum dello scorso giugno. Le «solite previsioni apocalittiche» di una minoranza estremista, magari associata a un sindacato altrettanto estremista, erano state liquidate dalla politica, senza spazio nel dibattito pubblico. E invece dopo pochi mesi ci si è trovati di fronte all'accordo gemello di Mirafiori, con l'ad della Fiat pronto a spiegare che non ci possono essere due stabilimenti con la stessa produzione che applicano regole diverse. Domani forse si andrà affermando che il tipo di organizzazione del lavoro nel più grande gruppo industriale italiano debba essere applicato a tutte le aziende del paese.

Pomigliano dunque insegna, non solo perché qui si è iniziato prima a smantellare i diritti dei lavoratori, ma perché il referendum è già stato scavalcato per guardare oltre. Il 22 giugno 2010 infatti il no tra gli operai aveva toccato quasi il 40%, nonostante dall'altra parte della bilancia pesava la possibilità di perdere il lavoro nel deserto della disoccupazione e della depressione economica nel Mezzogiorno. Un'estate passata a studiare e preparare sulla scacchiera sindacale le mosse per aggirare la mancanza di consenso capeggiato dalla Fiom, e lo scorso 29 dicembre l'azienda ha firmato un nuovo accordo con Fim, Uilm e Fismic che va ancora più avanti e istituisce una NewCo. «Un chiaro meccanismo per escludere completamente la Fiom dalla fabbrica», Maurizio Mascoli è molto indaffarato, ma anche visibilmente «incaz-

zato», il telefono squilla in continuazione: «Oltre al problema Pomigliano c'è anche la crisi, fabbriche che chiudono, licenziamenti, cassa integrazione», spiega sospirando il segretario regionale della Campania. Ma la rabbia va controllata, la stretta della Fiat non lascia spazio alla mancanza di lucidità in questo momento: «La nuova compagnia serve per metterci alla porta». Secondo una modifica dello statuto dei lavoratori avvenuta con un referendum del '95, infatti, il riconoscimento della rappresentanza sindacale all'interno della fabbrica è garantita solo se l'organizzazione è firmataria di almeno un contratto nello stabilimento, con la newco il modello Marchionne è praticamente un accordo vergine e la firma individuale fa in modo di uscire anche dal perimetro di Confindustria. E così «opposizione» sindacale addio.

«La legge è la legge – ci dice al telefono Giovanni Sgambati segretario campano della Uilm – ora ci sono due strade o si fa un nuovo accordo recepito dalla Fiat per permettere anche a loro la rappresentanza, o viene modificata la norma in parlamento. Credo che entrambe le ipotesi non siano praticabili». Poco importa dunque se sia democraticamente eccezionale che la metà dei lavoratori, contrari al contratto per ridefinire le proprie condizioni di lavoro, non possano più scegliere da chi vogliano essere rappresentati in azienda: «Noi faremo di tutto per tutelare anche chi non è d'accordo, come abbiamo sempre fatto» dice Sgambati.

Al momento però tra il «sì» e il «no» non sembra possibile la conciliazione sulle nuove regole che a Pomigliano dovrebbero entrare in vigore, forse, il prossimo novembre, quando inizierà la produzio-

ne della nuova Panda, anche se la ristrutturazione delle linee al Giambattista Vico è praticamente a zero: le previsioni più ottimistiche fanno slittare l'inaugurazione almeno nel 2012. L'accostamento al modello europeo per giustificare la riduzione delle pause, i 18 turni, l'aumento di straordinario senza controllo fa imbestialire gli operai: «Voglio solo ricordare – ci dice Franco Percuoco, ancora Rsu Fiom – che in Francia c'è la legge sulle 35ore settimanali e in Germania alla Volkswagen l'accordo ne prevede 32, da noi sono 40 e senza possibilità di scioperare l'azienda potrà arrivare a chiederne anche 60». E si perché se ci si rifiuta e si prova a incrociare la braccia con la clausola di responsabilità, a Pomigliano come a Mirafiori, gli operai potranno essere sanzionati, e finanche licenziati: «Se questo non è contro la costituzione?», si domanda Mascoli che mette in luce un'altra «imprecisione» della propaganda Fiat: «Dicono che non chiedono soldi allo stato, con il ricorso alla cassa integrazione per ristrutturazione all'Alfa sono almeno 50 i milioni di euro a carico di regione e Inps». Mentre sui 3.470 euro lordi che dovrebbero incassare, «soddisfatti» e senza lamenti, gli operai rispondono così: «Ci mancherebbe che non ci venissero pagati nemmeno gli straordinari – spiega Sebastiano D'Onofrio da 22 anni alle linee della lastrosaldatura – Eccetto 30 euro in più al mese, il resto è solo il corrispettivo per i turni in più». Nelle prossime settimane la Fiom farà ricorso legalmente per garantirsi la rappresentanza all'Alfa. Pomigliano stringe i denti il confronto ricomincia sotto il Vesuvio.

■ FRANCESCA PILLA, Napoli

* Università Politecnica delle Marche

I frigoriferi salgono in cattedra

■ ALESSANDRO STERLACCHINI *

L'accordo di Mirafiori, approvato dal 54% dei dipendenti, è il modello di riferimento delle nuove relazioni industriali di cui le imprese italiane avrebbero urgente bisogno per recuperare competitività. Questa linea, sostenuta pomposamente dallo stesso Sergio Marchionne quando ha affermato di «voler cambiare l'Italia», è stata fatta propria dal governo (con il ministro Maurizio Sacconi) e propagandata da uno stuolo di *opinion maker*.

È impressionante come dall'accordo di Pomigliano (necessario, alla luce delle gravi condizioni occupazionali dell'area) si sia passati a quello di Mirafiori (necessario, altrimenti l'Italia perde il settore dell'automobile) e, quindi, alla sua estensione generalizzata. Una valanga... di imbrogli.

Vi sono parecchi elementi, infatti, per sostenere che quello che va bene alla Fiat non va affatto bene al resto del sistema industriale italiano. Per recuperare competitività, le nostre imprese manifatturiere di media e grande dimensione hanno bisogno di più ricerca e innovazione, più investimenti nella formazione del personale e nuove forme di organizzazione del lavoro che prevedano una maggiore partecipazione dei dipendenti ai processi decisionali (e non solo agli utili, quando ci sono). Di tutto hanno bisogno meno che dei conflitti sindacali che, inevitabilmente, scoppierebbero se adottassero il «metodo Fiat».

Il contratto Indesit

Ciò non significa essere subalterni ai sindacati. Al contrario, da più di un decennio, le imprese italiane, incluse quelle in cui la Fiom era e resta il sindacato principale, hanno ottenuto notevoli concessioni in termini di moderazione salariale, turni di lavoro e straordinari. Per salvare aziende in crisi, sono state applicate, temporaneamente, condizioni assai peggiorative rispetto al contratto nazionale. Nei casi di ristrutturazione i sindacati hanno accettato la riduzione dell'occupazione e la chiusura di stabilimenti. Ma tutto ciò, come è avvenuto un mese fa con l'accordo sottoscritto da tutti i sindacati con l'Indesit, è stato oggetto di contrattazione, senza che l'azienda minacciasse di abbandonare l'Italia. L'Indesit ha confermato la centralità degli impianti nazionali (nei quali investirà 120 milioni di euro) e per i 510 dipendenti coinvolti nella chiusura degli stabilimenti di Brembate e Refrontolo sono state predisposte misure di ricollocamento. L'accordo ha ottenuto l'approvazione di circa il 90% dei lavoratori interessati.

Questo è il metodo che la stragrande maggioranza delle imprese italiane di media e grande dimensione dovrebbe (e vorrebbe) continuare a seguire. Si tratta di imprese fortemente esposte, come la Fiat, alla competizione globale e molte dispongono di stabilimenti esteri o hanno parzialmente delocalizzato la produzione. Ciononostante, restano radicate sul territorio nazionale nel quale mantengono, insieme agli impianti produttivi, i loro centri decisionali e le attività a maggior contenuto strategico, confidando sulle capacità professionali, le competenze cumulate e l'intelligenza dei loro dipendenti di qualifica alta, media e bassa.

Non è quindi un caso che il «metodo Fiat» non abbia riscosso particolare successo tra gli imprenditori italiani. Sostenere che la contrattazione aziendale debba contare di più, come molti hanno fatto, non significa affatto sposare la linea di Marchionne e Sacconi.

Persino tra esponenti di rilievo degli stessi sindacati che hanno sottoscritto gli accordi con la Fiat sono emersi forti dubbi e reazioni negative. Il quotidiano della Cisl (*Conquiste del Lavoro*) del 16 gennaio riporta in seconda pagina le dichiarazioni di Nicola Alberta, segretario regionale della Fim Lombardia, e Giovanni Fania, segretario regionale della Cisl del Friuli Venezia Giulia.

Le richieste della Fim Cisl

Dopo aver espresso soddisfazione per l'esito del referendum di Mirafiori, Alberta sottolinea gli impegni futuri del sindacato tra i quali quello di «rivendicare alla Fiat l'abbandono della logica autoritaria delle relazioni sindacali da modello americano che è stata perseguita in questi anni [affinché] scelga finalmente la logica della partecipazione e contrattazione del modello italiano ed europeo, con il pieno rientro nel sistema contrattuale». (Per chi si sia distratto, la frase è del segretario regionale della Fim Lombardia).

Fania, dopo aver sottolineato gli aspetti positivi dell'accordo sottoscritto con la Fiat, afferma che «Il nemico non è Marchionne [...] ma semmai una globalizzazione senza regole, che dovrà riguardare tutto il movimento sindacale a livello mondiale».

A proposito dei comportamenti che le imprese multinazionali dovrebbero seguire per scongiurare una globalizzazione selvaggia, vale la pena citare un documento dell'Ocse (un organismo a prevalente ispirazione liberista, non propriamente contiguo ai sindacati). Mi riferisco alle *Linee guida dell'Ocse destinate alle imprese multinazionali*, pubblicate nel giugno 2000 e approvate da tutti i paesi membri, Usa e Italia inclusi.

Nel paragrafo IV, titolato «Occupazione e relazioni industriali», il punto 7 fornisce, alle imprese come la Fiat, la seguente raccomandazione: «Nel contesto delle trattative svolte in buona fede con i rappresentanti dei dipendenti sulle condizioni dell'occupazione, o se i dipendenti esercitano il loro diritto di organizzarsi, non minacciare di trasferire tutta un'unità di funzionamento o parte di un'unità, né di trasferire dipendenti provenienti da entità costitutive dell'impresa ubicate in altri paesi per influenzare slealmente quelle trattative o ostacolare l'esercizio del diritto di organizzazione».

Se tale raccomandazione fosse divenuta una «regola» non ci sarebbe stato nulla da eccepire e, forse, Gianni Riotta, direttore del *Sole24ore*, avrebbe avuto qualche remora a promuovere Marchionne «uomo dell'anno». ■

* Università Politecnica delle Marche

LA CATENA DI «TEMPI MODERNI»

Produttività del lavoro:

«La disoccupazione è volontaria» dissero Margaret Thatcher e Ronald Reagan. Iniziava così una fase di colpevolizzazione dei lavoratori

■ ANDREA GINZBURG *

Attorno al 1980, si cominciò a parlare di riscoperta dell'individuo e della soggettività. Margaret Thatcher e Ronald Reagan, con l'aiuto di un massiccio dispiegamento di operatori culturali e di strumenti mediatici, spiegavano che la disoccupazione non era il risultato dell'incapacità dei mercati di realizzare la piena occupazione e dei governi di provvedervi: era il risultato delle scelte dei lavoratori. La disoccupazione non era *involontaria* in quanto dipendente principalmente da una circostanza macroeconomica e di sistema, cioè il livello della domanda aggregata (costituita da investimenti, consumi ed esportazioni) – come aveva sostenuto Keynes – ma era *volontaria*. Con la prima rivoluzione culturale conservatrice, iniziava la prima fase della colpevolizzazione individuale dei lavoratori.

Ne derivava, contemporaneamente, l'assoluzione dei governi dalla responsabilità di realizzare la piena occupazione. A questo avrebbero pensato i mercati, purché liberi da interferenze dei governi e dei sindacati. In seguito, nel 2007-2008, si verificava la più grave crisi mondiale della produzione e dell'occupazione dal dopoguerra, causata dalla caduta della domanda aggregata. La crisi era partita proprio da uno dei mercati più deregolamentati, quello finanziario. È apparso chiaro, anche a chi non aveva voluto vederlo, in quali abissi potevano condurre il percorso di latitanza dei governi e di decostruzione culturale dell'individuo sociale iniziato nel 1980.

A partire dal 1990, con la globalizzazione degli scambi di merci e di capitali e la frammentazione internazionale dei processi produttivi, iniziava la seconda fase della colpevolizzazione individuale dei lavoratori. Questa nuova pedagogia politica inaugurava la seconda rivoluzione culturale conservatrice. Questa volta, la parola d'ordine era quella di aumentare la competitività sui mercati globali, pena la sconfitta da parte delle imprese, presunte tutte concorrenti fra loro e non anche complementari, dei paesi con minor costo del lavoro, con il rischio di arrivare, in ultima analisi, al declino dell'intero paese. Dati i bassi salari, era necessario puntare soprattutto sulla crescita della produttività del lavoro.

Produttività naturale

Ma di quale competitività e produttività si stava parlando? La competitività era quella basata esclusivamente sul prezzo, e non sulla qualità o funzionalità dei prodotti. Il presupposto implicito era che si stava parlando di mercati già consolidati, in cui vengono comprati e venduti prodotti omogenei, e in cui è bandita per definizione qualsiasi forma di differenziazione e di innovazione. Non corrispondono certo a questi requisiti i mercati dei manufatti prodotti nei paesi più sviluppati nell'epoca della globalizzazione, e in particolare il mercato dell'automobile. Ma cosa si intende per «produttività del lavoro» e quali sono le circostanze che la determinano?

* Università di Modena e Reggio Emilia

TRA COOPERAZIONE E CONFLITTO

Il bluff della «performance»

La Fiat, almeno in Europa, non sa stare al passo con le altre imprese del settore. Da tempo, a differenza dei concorrenti, non presenta nuovi modelli

■ LIA FUBINI *

La Fiat in Europa è scarsamente competitiva. La produttività è bassa, ma non a causa dei lavoratori (cosa che si dimentica troppo spesso di dire), bensì degli elevati costi fissi e degli insufficienti investimenti in ricerca e sviluppo. L'idea che la sua mediocre *performance* venga attribuita a colpe dei lavoratori è scorretto, intellettualmente disonesto e tipico di un management incapace.

È bene chiarire che normalmente quan-

do si parla di produttività del settore si fa riferimento al rapporto auto prodotte per addetto. Ma se tale rapporto è più basso negli stabilimenti automobilistici italiani rispetto a quelli polacchi, brasiliani o tedeschi è davvero colpa degli operai fannulloni e assenteisti? O non sarà forse perché lo stile, la tecnologia, il design delle auto non sono sufficientemente attraenti per i consumatori? Se la domanda delle auto Fiat non tira, la produzione è bassa, gli impianti sono sottoutilizzati e quindi non si sfruttano appieno le economie di scala, che sono fondamentali nel settore automotive. E ciò a sua volta rimanda al fatto che molti addetti sono in cassa integrazione e per definizione non producono anche se formalmente sono conteggiati fra i lavoratori. Se, ad esempio, la produttività degli stabilimenti Fiat in Polonia è scesa nel 2010 rispetto al 2009 non è perché gli operai hanno deciso di lavorare meno o peggio, ma perché si è venduto meno.

La Fiat, almeno in Europa, non sa stare al passo a livello tecnologico con le

La produttività è comunemente definita come il rapporto fra valore aggiunto (ottenuto dalla differenza fra fatturato e valore degli acquisti di semi-lavorati e materie prime) e ore lavorate (ottenute moltiplicando il numero dei lavoratori per il loro orario medio). A questo punto si adotta una cornice culturale che trasforma questo rapporto aritmetico in un dato «tecnologico» (ingegneristico), spacciato per extra-economico.

L'operazione di «naturalizzazione» della produttività consiste nel supporre che: a) il fatturato e i semi-lavorati e le materie prime siano fra loro omogenei (come nel caso del grano ottenuto come prodotto e impiegato come semente), o possano essere considerati tali attraverso un'operazione di depurazione dell'aumento dei prezzi. Questo consente di definire la produttività come una grandezza «a prezzi costanti» invece che a «prezzi correnti» (si compie un'analoga operazione di naturalizzazione in termini fisici dividendo il numero di automobili prodotte in uno stabilimento per il numero degli addetti); b) il livello del valore aggiunto sia anch'esso determinato dagli ingegneri, e non dal mercato e dalla domanda aggregata.

Ritmo, ritmo! E così sia

Da questa trasformazione culturale emerge che, *dati i prezzi, per un dato prodotto, entro una data tecnologia e per un dato grado di integrazione verticale*, l'unico modo di aumentare la produttività è quello di intensificare il ritmo delle prestazioni del lavoratore, e quindi di avvicinare quanto più possibile il lavoro umano a quello svolto dai robot, come scrive Gallino, o, se si preferisce, a trasformare il lavoratore della Fiat nello Charlot di *Tempi Moderni*, inclusa l'introduzione della macchina per mangiare allo scopo di eliminare la pausa pranzo.

Viva la modernità! scrivono gli operatori culturali, dove la modernità trova la sua incarnazione qui in una somma di toyotismo e

taylorismo (in cui peraltro il secondo termine sembra di gran lunga prevalere sul primo). In questa cornice intellettuale, i giornali, pubblicando i dati del numero di autovetture per stabilimento Fiat, invitano a confrontarli fra loro come se essi riflettessero soltanto il differente tasso di assenteismo e più in generale la diversa disponibilità dei lavoratori a effettuare la prestazione per cui essi ricevono un salario. Ancora una volta, alla colpevolizzazione del lavoratore individuale corri-

sponde la deresponsabilizzazione di chi possiede le leve decisionali più importanti, quelle che influiscono maggiormente sui risultati delle imprese.

La ripartizione delle responsabilità sull'andamento della produttività apparirebbe più chiaramente se si considerasse la produttività come valore aggiunto a prezzi correnti per ora lavorata, all'interno dell'intera filiera produttiva ed entro il quadro del livello di attività complessivo (espansivo o stagnante) dell'economia. Emergerebbero allora con chiarezza, per quanto riguarda il numeratore del rapporto, l'importanza delle decisioni di investimento riguardanti il posizionamento del prodotto in mercati in cui è cruciale la differenziazione verticale, l'influenza delle relative politiche di prezzo e delle strategie di commercializzazione e di sviluppo di nuovi prodotti.

Sul versante a monte dell'impresa, emergerebbe l'influenza sulla produttività delle strategie adottate nelle relazioni con i fornitori e i sub-fornitori situati all'estero e all'interno, e delle politiche di delocalizzazione (l'effetto di possibile riduzione della produttività a causa della emigrazione di pezzi di valore aggiunto è illu-

altre imprese del settore. Da tempo, a differenza dei suoi concorrenti, non presenta nuovi modelli. È riuscita ad aumentare le vendite in Europa nel 2009 in presenza di incentivi di Stato, che hanno favorito gli acquisti di modelli dei segmenti bassi, ma nel 2010 non ha saputo mantenere la quota di mercato. In Europa la Fiat è senza dubbio in posizione di debolezza, ha una

Se la produttività è più bassa in Italia rispetto agli stabilimenti polacchi, brasiliani o tedeschi, è davvero colpa degli operai fannulloni o assenteisti?

quota di mercato inferiore al 7%; nei primi dieci mesi del 2010 ha ridotto le vendite del 15,9%. Anche in Italia perde terreno e la sua quota di vendite è scesa ormai sotto il 30%. Perfino in paesi emergenti come la Cina e l'India, in cui c'è una notevole espansione della domanda, i risultati della

* Università di Torino

una pedagogia politica

strato con efficacia, anche con alcuni esempi numerici, da Adriano Biolo nel volume *Crescere per competere* curato da P. Feltrin e G. Tattara, Bruno Mondadori editore). E poi ancora, come spesso si ripete ma, per motivi non spiegati, sempre in coda nell'elenco delle urgenze rispetto all'obiettivo di controllo dall'alto delle relazioni di lavoro, apparirebbe evidente l'influenza, sulla produttività misurata in valore, della fiscalità sul lavoro e sulle imprese, del costo dell'energia, dell'inefficienza del sistema bancario, del peso della burocrazia e della corruzione, della clamorosa inadeguatezza della classe dirigente, ecc. Risulterebbe con chiarezza, inoltre, che lo scambio fra flessibilità e diritti da un lato e maggiori retribuzioni ottenibili mediante l'erogazione di 120 ore di lavoro straordinario dall'altro, previsto dall'accordo di Mirafiori, riguarda lo scambio fra una cessione certa e una promessa «indisponibile»: in un'economia di mercato, il livello delle vendite non rientra nell'ambito di decisione dell'amministratore delegato. Rientra però nelle sue prerogative affascinare la borsa con previsioni mirabolanti: + 41% delle vendite delle auto Chrysler negli Usa, raddoppio della produzione auto italiana nel 2014, 20 miliardi di investimenti in Italia. Nel frattempo, in assenza di «veri» investimenti su prodotti

innovativi, la quota delle vendite Fiat su tutti i mercati continua da anni a cadere.

Jeep inquinanti. A Torino

Con i prevedibili prezzi attesi del petrolio, non sarà la produzione a Mirafiori della Jeep Grand Cherokee, che nel 2009 ha ottenuto dalla rivista *Forbes* il primo posto nella classifica delle dieci vetture più inquinanti degli Stati Uniti, l'asso nella manica che confermerà quelle previsioni. Piuttosto, c'è da chiedersi cosa succederà all'occupazione dell'indotto Fiat se lo stabilimento torinese si trasformerà in un luogo di montaggio di componenti importate dagli Usa (per di più, ai prezzi di trasferimento decisi dall'amministratore della Chrysler). Nel mondo opaco della globalizzazione, sembra risultare conveniente trasformare la qualità in quantità (per il calcolo della produttività dei lavoratori), le promesse in certezze (per gli investitori di borsa e i sindacati), presentarsi oggi come «fautore del libero mercato» in Italia (salvo il tacito utilizzo della Cig) e «statalista» in Serbia, utilizzare i finanziamenti di Obama per la costruzione di vetture «verdi» negli Usa e assemblare Jeep inquinanti a Mirafiori per collocarle sulla fascia alta dei consumatori italiani, russi e cinesi.

È questo il nuovo modello di sviluppo a cui ci dovrebbe condurre la cosiddetta «svolta storica» nelle relazioni industriali in Italia? ■

In un'economia di mercato, il livello delle vendite non rientra nell'ambito delle decisioni del consigliere delegato



nell'azienda privata

Fiat sono mediocri: il volume delle vendite tiene, ma cala la sua quota di mercato dimostrando così la sua inferiorità rispetto ai concorrenti. L'unico punto di forza per la Fiat sembra essere il Brasile col suo enorme mercato in espansione.

Il tentativo di comprimere il costo del lavoro con l'intensificazione dei ritmi e lo schiacciamento dei diritti non farà di certo aumentare la redditività della Fiat. Anzi. Ricordiamo che, come ha dichiarato lo stesso Marchionne, il costo del lavoro incide per circa il 7% del costo totale; quindi un aumento dei ritmi, un accorciamento delle pause e un utilizzo più flessibile del lavoratore possono fare ben poco.

Ma c'è di peggio. Lo scenario che si prospetta a Mirafiori, così come a Pomigliano – stabilimenti in cui i lavoratori sono stati sottoposti a un vero e proprio ricatto – rischia di peggiorare anziché migliorare quel poco di produttività che dipende effettivamente dai lavoratori. Quanto più l'impresa diventa repressiva e autoritaria, tanto minore è l'identificazione del lavoratore con l'impresa e di

conseguenza si riducono quelle forme cooperative che producono microinnovazioni e migliorano la qualità del prodotto. E allora quel che l'impresa guadagna con l'intensificazione dei ritmi si perde con il venir meno della collaborazione dei lavoratori. Inoltre l'aumento dei ritmi, la riduzione delle pause, lo spostamento della

I salari della Volkswagen di Wolfsburg sono il doppio di quelli di Mirafiori e la domanda è in continua crescita

menza a fine turno accrescono la fatica, producono più incidenti, aumentano le malattie professionali. Necessariamente la produttività ne risente e «l'assenteismo» per malattia diventa una necessità. I problemi di salute dei singoli diventano poi un costo che l'impresa scarica sulla società.

La soluzione dei problemi di competitività non può passare attraverso l'autoritarismo, l'imposizione di straordinari e di ritmi massacranti che minano la salute

dei lavoratori. Esacerbando il conflitto fra lavoratori e management non migliora certo il contesto produttivo. L'esperienza dei modi di produzione post-fordisti, del toyotismo in particolare, insegna che non è vincente il modello repressivo mutuato dagli Stati Uniti, bensì il modello cooperativo che accresce la disponibilità dei

lavoratori e li coinvolge nel miglioramento di processi e prodotti.

Non è casuale che nello stabilimento di Wolfsburg della Volkswagen i salari siano il doppio dei nostri, l'orario di lavoro più breve e la domanda in continua crescita. Ma lì i rappresentanti dei lavoratori discutono le strategie aziendali, le remunerazioni dei dirigenti e approvano i bilanci. Volkswagen insegna che si può migliorare la produttività e mostra che la strada non passa per l'autoritarismo aziendale. In attesa che anche Marchionne lo capisca, il conto lo pagano gli operai. ■

La busta paga di Marchionne

Oggi la remunerazione complessiva degli alti dirigenti operanti nelle imprese della maggior parte del mondo si compone di almeno tre voci: 1) la **parte fissa**, 2) i cosiddetti **bonus**, premi in genere annuali – ma ci sono anche quelli straordinari – collegati, almeno in teoria, al raggiungimento di certi obiettivi aziendali, infine 3) la **distribuzione di azioni**, voce a sua volta suddividibile in due strumenti differenti, **stock option**, strumento attraverso il quale è possibile, in genere nell'arco di un certo numero di anni, per il dirigente interessato, acquistare azioni della società ad un prezzo predeterminato e **stock grant**, distribuzione di azioni gratuita. Anche questa terza voce, come i bonus, dovrebbe spingere i dirigenti a migliorare le prestazioni aziendali.

La crisi in atto ha rinfocolato le polemiche intorno a degli strumenti che portano la remunerazione dei manager a livelli intollerabili e pari in molti casi a diverse centinaia di volte, se non di più, rispetto a quella degli stipendi medi esistenti in un'azienda e a punte ancora più elevate rispetto a quelli degli operai meno pagati. Va anche ricordato come alcuni decenni fa il rapporto tra la paga di un top manager e quella di un dipendente nella scala bassa della gerarchia fosse in occidente «soltanto» pari ad alcune decine di volte.

Negli ultimi anni si sono levate voci molto autorevoli, anche nell'ambito aziendale, contro questo sistema; ricordiamo in proposito, a suo tempo, le dichiarazioni di Warren Buffett, uno degli uomini più ricchi del mondo e uno degli imprenditori di maggior successo e quelle di Jack Welch, considerato, quando era presidente della General Electric, come il più bravo manager del mondo. Anche molti studiosi hanno messo in rilievo come, alla fine, **il sistema di incentivi, messo in piedi in teoria per legare la remunerazione ai risultati ottenuti e per incentivare i manager a migliorare il valore dell'azienda e i suoi profitti, sia andato fuori controllo**: i manager, con la complicità dei consigli di amministrazione, vedono così i loro stipendi aumentare anche quando le cose vanno male e, d'altro canto, il sistema li spinge, se necessario, a truccare i dati (vedi a suo tempo in proposito lo scandalo Enron) e/o a far prendere all'impresa rischi eccessivi per aumentare la redditività (vedi il crollo del sistema bancario con l'ultima crisi).

E veniamo alla nostra azienda. Nel 2009, anno di crisi, in cui il gruppo Fiat ha perso circa **800 milioni** di euro, l'amministratore delegato, Sergio Marchionne, come ci informa il documento di bilancio aziendale, ha ricevuto come parte fissa della sua remunerazione circa **3.430.000 euro** e a titolo di bonus **1.350.000**, per un totale di **4.780.000 euro**, mentre la remunerazione complessiva di Luca Cordero di Montezemolo, presidente del gruppo e contemporaneamente della Ferrari, è stata uguale a **5.170.000 euro** e quella di J. Elkan, che non aveva incarichi operativi, «soltanto» a **631.000 euro**.

C'è chi in Italia nello stesso anno ha fatto anche meglio; così Carlo Puri Negri, amministratore delegato di Pirelli Re, nonostante i pessimi risultati dell'azienda da lui diretta, ha ricevuto un totale **14.000.000** di euro, più del suo capo, Marco Tronchetti Provera, che ha guadagnato **5.664.000 euro**, di nuovo nonostante il non brillante andamento del gruppo Pirelli.

Ma torniamo alla Fiat. La retribuzione media annua lorda di un operaio del settore metalmeccanico è stata nel 2009 pari, secondo i dati Istat, a **21.600 euro**. Così Marchionne ha guadagnato in tale anno circa **222 volte** quanto un operaio di linea.

Massimo Mucchetti, sul *Corriere della sera* del 9 gennaio 2011, ci ricorda che nel periodo 2004-2010 l'amministratore delegato ha comunque ottenuto in media **6.300.000 euro** all'anno. In questo caso, prendendo in considerazione tutto il periodo di lavoro del manager presso la Fiat, il confronto con il salario dell'operaio metalmeccanico nel 2009 darebbe un rapporto di circa **292 volte**.

Ma la storia non finisce certo qui. Bisogna anche considerare che da quando Marchionne ha preso le redini del gruppo nel 2004 egli ha avuto in assegnazione gratuita **4.000.000** di azioni, cedibili sul mercato a partire dalla fine del 2012. Il loro valore nei primi giorni del 2011 era di **69.800.000**. Inoltre, egli ha anche ottenuto nel tempo delle **stock option** per un numero complessivo di **19.420.000** milioni di azioni circa (dati forniti da Mucchetti), che, sempre nei primi giorni del 2011, avevano un valore netto di **143.800.000 euro**. Da considerare che una parte di tali opzioni era già esercitabile e che comunque il valore dei titoli Fiat è in questo periodo in crescita sul mercato.

Secondo tali cifre, così, comprendendo tutte le voci relative alla remunerazione di Marchionne, si può calcolare che in media egli abbia guadagnato circa **38.800.000 euro all'anno nel periodo 2004-2010**, ciò che corrisponde a **1.800 volte** lo stipendio medio di un metalmeccanico nel 2009. E lasciamo stare a quante migliaia di volte la remunerazione del capo corrisponda rispetto al salario di un cassaintegrato, che guadagna circa **700 euro** al mese.

L'amministratore delegato, come al solito, ha largamente esagerato e questo anche rispetto agli standard pur molto discutibili a cui si è oggi abituati in occidente e che vengono peraltro ampiamente contestati da tempo dall'opinione pubblica e da molti esperti.

■ VINCENZO COMITO

BUONE AZIONI

L'auto italiana e il futuro dietro l'angolo

Crolla la quota di mercato ma i valori di Borsa volano alti

VINCENZO COMITO

Mentre continua e si aggrava il conflitto sul fronte delle scelte della Fiat rispetto al nostro paese, con le questioni strettamente collegate dell'occupazione e delle lotte sindacali, sono maturati negli ultimi mesi diversi eventi importanti sull'andamento del mercato, nonché sui risultati di bilancio della società e su alcune sue scelte strategiche.

L'andamento dei conti e quello del mercato dell'auto

Il miglioramento nei risultati di bilancio dell'impresa torinese – dopo la perdita di 850 milioni di euro del 2009, l'esercizio 2010 dovrebbe registrare un ritorno all'utile, sia pure di importo relativamente modesto – appaiono in questi mesi come i più spettacolari dell'industria dell'auto europea, ma contemporaneamente le sue perdite di quote di mercato nel continente sono anche le più ampie nel suo settore.

La rivista *Automotive news* già qualche mese fa registrava il fatto che, dopo un 2009 molto negativo, nel terzo trimestre del 2010 la Fiat guidava la classifica nella redditività per gli azionisti, con un ritorno complessivo sul valore dei titoli del 32,9%. I dati positivi proseguivano anche nei mesi successivi: le azioni dell'azienda hanno guadagnato circa il 90% del loro valore nel 2010. Nello stesso tempo, la società era però la prima nella lista relativa alle perdite di quote di mercato nel nostro continente nel mese di ottobre del 2010, con una caduta dei volumi pari al 36,4%. E la caduta continuava in misura rilevante sino a tutto dicembre. Così, mentre nel pieno della sua crisi, nel 2003, la quota di mercato della società in Europa era crol-

* Università di Urbino

lata al 6,5% del totale, negli ultimi anni essa si era ripresa sino a raggiungere il 9,0%. Ma nell'ultimo trimestre del 2010 si era tornati sostanzialmente ai livelli del 2003.

Intanto, dopo la separazione societaria del settore dell'auto da quello delle attività industriali, i titoli delle due nuove società sono saliti in una certa misura– si sa che la borsa non ama le azioni di imprese troppo diversificate, applicando di solito al loro prezzo il cosiddetto *conglomerate discount*. Questa novità permette alla famiglia Agnelli di aumentare il valore del suo patrimonio e a Marchionne di incassare in prospettiva di più dai suoi *stock options plan e stock grant*.

Assistiamo così ad un conflitto di tipo classico tra gli interessi degli azionisti e del management di una società e quelli dei suoi dipendenti, almeno di quelli italiani.

Perché la caduta delle quote di mercato

La caduta delle quote di mercato della società si spiega da una parte con alcune sue debolezze tradizionali, accentuate dalla crisi, insieme peraltro all'assenza di nuovi modelli.

Quali le ragioni di tale stallo? Sono state avanzate almeno tre spiegazioni: la carenza di risorse finanziarie che induce a rallentare gli investimenti, la distrazione del gruppo dirigente, concentrato oggi sull'avventura della Chrysler e degli altri paesi – Serbia, Russia, Cina, ecc. –, mentre l'ultima possibile ragione, quella ufficiale dell'azienda, parla del fatto che sarebbe meglio per il lancio dei nuovi modelli attendere la ripresa del mercato. Ma i concorrenti non stanno certo aspettando la ripresa ed essi si affermano con delle novità che sottraggono quote alla casa torinese, quote che sarà poi difficile recuperare.

L'andamento della Chrysler

I risultati annunciati nel novembre e nel dicembre 2010 mostrano un miglioramento sul fronte commerciale e su quello economico-finanziario. Tra l'altro, la quota di mercato della società negli

Stati uniti è cresciuta al 9,6% nel terzo trimestre rispetto all'8% dello stesso periodo del 2009, mentre viene annunciata anche una rilevante riduzione delle perdite complessive.

Si tenga peraltro conto che ancora nel 2007 la sua quota di mercato era del 12,9% e che l'aumento delle vendite è stato sinora ottenuto offrendo sconti generosi sui prezzi di listino e attraverso il canale dei grandi clienti, in particolare delle società che offrono poi le macchine in affitto (*rent a car*).

Nell'intero 2010 la Chrysler ha venduto negli Stati uniti 1.100.000 veicoli, con una crescita del 17% rispetto all'anno precedente. Da rilevare che contemporaneamente la Fiat brasiliana ha esitato nell'anno 760.000 vetture, mentre si annuncia un rilevante aumento della sua capacità produttiva nel paese; in Italia il gruppo torinese ne ha collocate invece soltanto 590.000. Il nostro paese è diventato così soltanto il terzo mercato di riferimento per il gruppo. Si tratta quasi di una rivoluzione.

Di fronte all'ottimismo del gruppo dirigente sulle prospettive dell'azienda statunitense, molti esperti del settore e almeno una parte della stampa internazionale – si vedano, ad esempio, sul *Financial Times* gli articoli in proposito di Lex dell'8 novembre e di J. Gapper del 14 gennaio 2010, oltre a diversi articoli apparsi di recente sulla stampa italiana – rimangono però dubbiosi sulle effettiva possibilità per la casa americana di farcela nel medio-lungo termine a stare con profitto su di un mercato così difficile come quello americano.

Più in generale, per quanto riguarda l'intero gruppo italo-statunitense, si ricorda l'assenza di una gamma abbastanza completa di modelli – alle piccole cilindrato Fiat si affiancano ora i suv e i pick-up della Chrysler, ma manca la copertura della fascia media e di quella alta del mercato, gli scarsi stanziamenti nei settori della ricerca e degli investimenti, le grandi carenze della rete distributiva e di assistenza – forte soltanto in paesi come

l'Italia, la Polonia, l'America latina, gli Stati uniti –, l'assenza dal mercato oggi più importante, quello cinese, nel quale va avanti soltanto una piccola joint-venture con un socio cinese – secondo alcune previsioni, nel 2020 su quel mercato si venderanno 40 milioni di vetture, circa il 50% del totale mondiale –, la carenza di marchi adeguati, la debolezza finanziaria di fondo.

Le scelte di business

A livello di scelte di business, sulla stampa negli ultimi mesi sono apparse alcune ipotesi abbastanza clamorose: il gruppo di Torino potrebbe arrivare a vendere la Magneti Marelli e almeno in parte la Ferrari, forse anche l'Alfa Romeo, sino all'Iveco e alla Cnh. I responsabili della società hanno anche di recente smentito tutte tali voci, ma le notizie continuano a circolare.

Quanto sono realistiche le ipotesi citate? Basandoci anche sulle notizie che sono apparse qualche tempo fa su *Automotive news*, ma anche sulla stampa italiana, si possono fare alcune ipotesi che sembrano abbastanza plausibili.

Il gruppo ha bisogno, come al solito, di soldi. Essi sarebbero necessari, tra l'altro, per aumentare

Tabella 6
Variazione percentuale delle quote di mercato dei principali marchi (Europa occidentale)

	2009/2008	2010/2009 PRIMI 10 MESI
VOLKSWAGEN	6,6	-6,1
AUDI	-7	0,7
SEAT	-3,9	-5,1
SKODA	16,9	-8,5
PEUGEOT	0,5	0,6
CITROEN	3	-2,7
FORD	5,7	-12
VOLVO	-9,4	13,7
RENAULT	0,7	7
DACIA	95	17
OPEL/VAUXHALL	-5,1	-8,6
CHEVROLET	14,9	-7,8
FIAT	7,2	-17,3
LANCIA	6,4	-15,6
ALFA ROMEO	8	-5,6
BMW	-15,3	4,8
MINI	-5,3	-0,2
TOYOTA	-0,3	-17,3
MERCEDES	-13,3	-0,8
SMART	-7,4	-11,2
NISSAN	10,8	13,2
HYUNDAI	32,3	3,4
SUZUKI	10,6	-22
HONDA	-4,1	-26,2
KIA	8,3	9,1
MAZDA	-11,5	-12,2
MITSUBISHI	-19,7	3
LAND ROVER	-21,7	27,1
JAGUAR	-19,4	-4,8
CHRYSLER	-41,4	-25,7

fonte: Acea e Anfia

Tabella 2
Europa occidentale: dinamica delle quote di mercato per i primi 10 mesi del 2010

VW Group	-4,9
PSA Group	-0,9
RENAULT Group	+8,5
GM Group	-10,2
FORD	-12,0
FIAT Group	-15,9
BMW Group	+3,8
DAIMLER	-2,3
TOYOTA Group	-17,0

fonte: Acea e Anfia

MERCATO PERDUTO

Le «piccole» venivano da Torino

ALDO ENRIETTI *

Il mercato dell'auto europeo, come peraltro nelle previsioni di fine 2009, è caratterizzato nel 2010 da una significativa diminuzione delle immatricolazioni: nei primi dieci mesi dell'anno si registra una perdita di oltre 500.000 vetture, pari al 4,6%.

Perdita concentrata in alcuni paesi, come la Germania e l'Italia, con il venir meno degli incentivi alla rottamazione (tabella 1).

In questo contesto certamente di difficoltà, la posizione del gruppo Fiat (con i marchi Alfa Romeo, Fiat e Lancia) appare più debole di quella dei maggiori concorrenti.

Calcolando la quota sui primi 10 mesi del 2010, le performance di Fiat sono infatti tra le peggiori dei principali gruppi presenti in Europa, con una perdita media del 15,9%, inferiore solo a quella di Toyota (tabella 2).

Le difficoltà di Fiat sono evidenziate nella figura 1: a livello europeo la quota del gruppo Fiat

* Università di Torino

nel 2010 risulta la più bassa tra gli ultimi quattro anni, dopo che nel 2009 aveva fatto registrare le migliori performaces.

Un andamento analogo lo presenta la quota di mercato in Italia (tabella 3).

Una delle spiegazioni di tale performance negativa è il venir meno degli incentivi che, per la sua gamma di vetture, avevano decisamente favorito il gruppo Fiat, in particolare il marchio Fiat.

In effetti, nel 2009 si è verificato in Europa un consistente rafforzamento dei segmenti bassi del mercato, Basic e Small (tabella 4), dove sono presenti vetture come la Panda, la 500 e la Punto: insieme hanno fatto registrare un aumento di oltre 800.000 vetture. Rafforzamento che quindi aveva sostenuto la crescita della quota di mercato del gruppo Fiat: non a caso, nella top 30 europea dei primi 9 mesi del 2009 (quelli in cui erano ancora attivi gli incentivi anche in Germania) la Panda fa registrare un incremento di vendite del 31%, subito sotto al 35% della Ford Fiesta.

Il rafforzamento della Fiat avviene soprattutto in Italia (tabella 5) e in Germania, principale mercato di sbocco in Europa, dopo l'Italia; in Germania le vendite aumentano dell'80% rispetto il 2008, contro un incremento medio nazionale del

Tabella 1 **Andamento mensile delle immatricolazioni in Germania e Italia**

		GENNAIO	FEBBRAIO	MARZO	APRILE	MAGGIO	GIUGNO	LUGLIO	AGOSTO	SETTEMBRE	OTTOBRE
2010	Germania	181.189	194.846	294.374	259.414	249.708	289.259	237.428	200.885	259.748	256.775
2009	Germania	189.385	277.740	400.965	379.626	384.578	427.111	339.976	275.219	316.166	321.120
		-8.196	-82.894	-106.591	-120.212	-134.870	-137.852	-102.548	-74.334	-56.418	-64.345
											-888.260
2010	Italia	207.263	201.637	259.114	160.916	164.668	171.626	153.713	69.067	154.429	139.740
2009	Italia	158.460	166.319	215.443	189.661	189.879	210.972	206.335	85.123	190.389	196.323
		48.803	35.318	43.671	-28.745	-25.211	-39.346	-52.622	-16.056	-35.960	-56.583
											-126.731

fonte: Acea e Anfia

Un'industria indebolita da trasformare in fretta

■ ROBERTO ROMANO *

Il settore *automotive*, in particolare quello dell'auto, indipendentemente dagli aiuti diretti e indiretti alle imprese sotto forma di incentivi ai consumi accumulati tra il 1999 e il 2009, ha ridimensionato il proprio peso percentuale sull'intera produzione industriale. Il ridimensionamento non è un fatto aneddótico, piuttosto la tendenza dei settori maturi e di scala ogni qualvolta si affacciano nuove produzioni. Quello che sorprende di più è la velocità e l'intensità del cambiamento del settore rispetto alla produzione manifatturiera tra il 1999 e il 2008. Nell'area della *triade industriale* il settore passa dal 19,2% al 14,6% (-23,96%); l'Europa passa dal 17,6% al 12,5% (-28,98%); il nord America passa dal 16,2% al 10% (-38%). Diversamente da queste aree, il Giappone manifesta una crescita del peso percentuale del settore nell'ambito della produzione manifatturiera dal 28,2% al 30,2% (7,09%), anche se nel corso degli ultimi 2 anni ha perso 3 punti percentuali, da 33,3% a 30,2%. Questo ridimensionamento del settore muta le politiche delle imprese: da un lato si manifesta la necessità di produrre vetture di nuova generazione a basso consumo e impatto ambientale per i mercati rigidi dei paesi ricchi; dall'altra la necessità di realizzare vetture a basso costo per i mercati a ridotto tasso di motorizzazione. Queste due linee di tendenza devono fare i conti con una recessione economica e con una compressione dei consumi dei beni durevoli senza precedenti. Quindi, la ristrutturazione del settore in termini di dimensione di scala (adeguata) e di tipologia di prodotto è ineluttabile, ed è l'unica condizione per rimanere sul mercato. Tra l'altro, essendo l'auto un settore maturo e soggetto a domanda di sostituzione, il saldo finale dell'occupazione sarà obbligatoriamente negativo. Sostanzialmente la fine degli incentivi pone un problema di politica industriale. La teoria microeconomica spiega abbastanza bene il fenomeno e sottolinea come un sussidio produce degli indiscussi vantaggi per il settore interessato, ma riduce la domanda di altri beni e servizi durevoli. Inoltre, la domanda del settore sussidiato, in ragione degli stessi sussidi, sarà nel lungo periodo molto più bassa, cioè si consolida l'eccesso di capacità produttiva nel medio e lungo periodo. Un conto è finanziare un settore emergente con alti tassi di crescita e con mercati sostanzialmente «vergini», si pensi alla *green economy*, un altro è finanziare un settore maturo e declinante come quello dell'auto. L'eccesso di capacità produttiva e la compressione della domanda tendenziale del settore, a cagione dei sussidi del 2009, impone la predisposizione di una riforma della struttura produttiva, da settori maturi a settori emergenti. In qualche modo le barriere all'entrata (nel settore *automotive*) sono più alte, cioè solo a determinate condizioni-dimensioni è possibile rimanere sul mercato. Sostanzialmente siamo in presenza di un oligopolio-monopolio tecnico: poche società coprono l'intera domanda.

Se consideriamo il lavoro diretto e indiretto (distribuzione, finanza, ecc.) il settore occupa quasi 13 milioni di lavoratori (Europa a 27), assieme alla maggiore quota di mercato a livello internazionale. Nel 2009 la produzione complessiva dell'Ue a 27 sul totale era pari al 25,5% (Cina al 23%, Nafta 14,6%, Giappone al 13,2%, America latina 6,2%), con una a produzione che oscilla tra i 16,7 mln e 17,7 mln di unità, con una capacità di utilizzo degli impianti media del 65%, rispetto al target «*typical profitably zone*» del 79%. La principale differenza del settore dell'auto europeo da quello di altre aree economiche è il minor grado di concentrazione. Tale caratteristica presuppone una politica industriale "oligopolistica", sul modello delle barriere all'entrate delineate da Sylos Labini «Oligopolio e progresso tecnico». Infatti, gli alti costi fissi, uniti ai bassi margini di profitto, sono la cornice di riferimento per prefigurare una politica pubblica oligopolistica. Il *target* della politica industriale oligopolistica deve misurarsi con la complessità del settore. Infatti, il settore non si limita all'assemblaggio e alla produzione di motori, ma opera nei *testing*, distribuzione e vendita, manutenzione, riciclo e smaltimento dei mezzi. Inoltre, i componenti *automotive* sono realizzati in strutture verticalmente intergrate con la casa madre. Il tratto distintivo per tutte le case *automotive* è la separazione del braccio finanziario da quello produttivo, che affianca i «consumatori», il *network*, il *leasing activities*. Inoltre, la componente finanziaria realizza un «valore» superiore rispetto al comparto produttivo, come se la produzione fosse di supporto alla finanza, anche se in termini occupazionali e strumentali la produzione d'auto rimane il *core business*.

Il confronto tra i principali paesi-competitors del settore europei permette di individuare il soggetto (economico e politico) *driver* della necessaria ristrutturazione del settore delle automotive. Dal lato della produzione, individuando in 2 mln di *automotive* la dimensione minima per paese per rimanere sul mercato, solo Germania, Francia e Spagna possono giocare un ruolo adeguato. Per il 2010 si stima

Produzione automotive per paese					
	2008	2009	2010*	VARIAZIONE 2010-2008	VARIAZIONE 2010-2009
Repubblica ceca	946.567	974.569	1.054.685	11,4	8,2
Francia	2.568.978	2.047.658	2.130.534	-17,1	4,0
Germania	6.045.730	5.209.857	5.716.661	-5,4	9,7
Italia	1.023.774	843.239	825.550	-19,4	-2,1
Polonia	945.959	884.133	939.128	-0,7	6,2
Slovacchia	575.776	461.340	541.632	-5,9	17,4
Spagna	2.541.644	2.170.078	2.299.818	-9,5	6,0
Gran Bretagna	1.649.515	1.090.139	1.357.570	-17,7	24,5

* stima su dati Acea ed Economic report, European Union

una produzione di 5.716.661 per la Germania (più 9,7% rispetto al 2009), per la Francia una produzione di 2.130.534 (più 4% rispetto al 2009), per la Spagna si stima una produzione pari a 2.299.818 (più 6% rispetto al 2009). Tra i Paesi considerati, solo l'Italia segna un calo impressionante nella produzione di automotive pari al 19,4% tra il 2008 e il 2010, e del -2,1% tra il 2009 e il 2010. Questo trend indica la necessità della ricomposizione del settore a livello europeo sul complesso della produzione *automotive*: la Germania passa dal 29,93 al 32,50%; la Francia passa dal 20,45% al 14,44%; l'Italia passa dal 7,81% al 5,54%. Sostanzialmente Germania e Giappone, in misura minore gli Usa, sono i principali *players* del settore, con attività e dimensioni che condizionano la ristrutturazione (necessaria) del settore. L'analisi dei brevetti del settore, cioè la tutela legale per le nuove produzioni, è abbastanza eloquente: i brevetti europei (Germania) sono pari al 55%, Giappone 22,8%, Nafta 16,0%. Più in particolare la Germania è l'unico paese che è riuscito a mantenere l'utilizzo degli impianti sopra alla soglia critica del 79%, cioè la «*typical profitability zone*», sia prima della crisi e sia durante la crisi. Approfondendo il confronto tra Germania e Italia del settore è possibile cogliere il vantaggio comparto della Germania rispetto a tutti gli altri paesi, in particolare dell'Italia. Infatti, in Germania l'automotive sul complesso della produzione manifatturiera pesa per l'11,80%, mentre in Italia vale il 3,60%.

Forse è giunto il momento di coinvolgere la Commissione europea per guidare il necessario processo di ristrutturazione del settore *automotive*, in particolare quello dell'auto. Se l'Europa non interviene come agente economico, l'unico equilibrio del settore è quello determinato dal dumping fiscale e salariale che si realizza nei paesi. Sostanzialmente la ristrutturazione si realizza non sul principio della corretta allocazione delle risorse (scarse) e dei vantaggi comparati, ma agirebbe solo dal lato dei costi fiscali. Un esito che, paradossalmente, allontana dal mercato tutte le case automobilistiche. Per queste ragioni l'Europa dovrebbe assumere un ruolo guida del necessario processo di ristrutturazione del settore, sulla base delle competenze, delle economie di scala, nonché dell'orizzonte europeo in materia di *green economy*. Inoltre, l'intervento della Commissione permetterebbe di uscire dalle logiche locali, statali e fiscali, consegnando il progetto automotive alla politica industriale europea, evitando di mettere in competizione le diverse società automobilistiche sulla base dei diritti dei lavoratori.

* Cgil Lombardia

delle prove di collaborazione su alcuni progetti specifici.

L'Iveco si trova in una situazione di relativa debolezza per le sue più ridotte dimensioni rispetto ai principali protagonisti del settore. Ecco che la Daimler si è dichiarata disponibile a rilevarla e aperta anche all'eventualità di acquistare l'intera nuova società Fiat Industrial. Per il momento non se ne è fatto nulla, ma apparentemente soltanto per una divergenza sul prezzo di cessione. La questione si riproporrà probabilmente in un lasso di tempo non troppo distante. Avrebbe, d'altra parte, un senso dal punto di vista industriale anche l'acquisto di Man e Scania da parte di Iveco, ma in questo secondo caso ci sarebbe un problema di reperimento degli ingenti capitali che sarebbero necessari alla bisogna.

Conclusioni

Il gruppo Fiat sta attraversando un momento di ripensamento strategico, sollecitato anche da interessi esterni. Gran parte delle sue energie sono oggi concentrate sulla creazione di un forte raggruppamento nel settore dell'auto, con la fusione tra Chrysler e Fiat. Tutto il resto sembra subordinato a tale opzione, che appare però, per molti aspetti, abbastanza rischiosa da portare avanti con successo e comunque costosa. Si affaccia periodicamente l'idea che un terzo attore – Peugeot ? Tata? Un produttore cinese? – entri a far parte del gruppo per completare il suo assetto produttivo e di mercato.

Al di là di questa scelta di tipo generale, noi non sappiamo cosa succederà in concreto all'azienda a livello di business e di mercati geografici entro i prossimi tre-quattro anni, ma siamo quasi certi che ci saranno dei profondi rivolgimenti e che essi toccheranno fortemente i lavoratori e il paese; ci si troverà, molto probabilmente, di fronte ad altri problemi e ad altre sofferenze di cui non si darebbe sentito certo il bisogno. ■

dio di un cambiamento stabile dei comportamenti dei consumatori europei verso l'acquisto di vetture per cui l'elemento discriminante è il prezzo: se nel 2009 Dacia aveva quasi raddoppiato le vendite rispetto al 2008 (190.000 contro 96.000) con una quota dell'1,4%%, il trend non appare mutato nel 2010. Nei primi dieci mesi le vendite sono infatti incrementate ulteriormente del 17% per un volume di quasi 180.000 unità (più del doppio di Lancia e Alfa e pari a Volvo). Un trend analogo, ma meno accentuato lo presentano i due marchi coreani, Hyundai e Kia: la loro quota di mercato congiunta passa dal 3,1% del 2008, al 3,8% del 2009, al 4,5% dei primi dieci mesi del 2010.

Ma performances positive non sono realizzate solo da marchi relativamente nuovi e che offrono prevalentemente modelli di basso di gamma: ad esempio, sia il marchio Renault che Citroen e Peugeot aumentano le loro quote anche nel 2010 e Volkswagen perde quanto aveva acquistato nel 2009.

In conclusione, emerge un problema di gamma per Fiat, sia nei segmenti bassi che in quelli alti: nei primi non è riuscita a mantenere nel 2010 le buone performances del 2009 e nei secondi continua la difficoltà ad avere modelli di successo duraturo e di volumi significativi. ■

la quota azionaria nella Chrysler, portandola al più presto al 51%. Da sottolineare comunque che nel gennaio 2011 la società torinese annuncia di averla già aumentata portandola dal 20 al 25%.

Alla Ferrari sarebbe interessata la Volkswagen, che comprerebbe volentieri anche l'Alfa, ma da Torino fanno sapere che semmai sarebbe la Fiat interessata ad acquistare degli *asset* dell'azienda tedesca, in particolare le quote di controllo possedute da quest'ultima in Man e Scania.

Per quanto riguarda la componentistica, mentre la cessione della Magneti Marelli sarebbe in linea con quanto già in passato deciso praticamente da tutte le case automobilistiche del mondo, bisognerebbe considerare le prevedibili ricadute sul fronte dell'occupazione e su quello degli input tecnologici per la stessa Fiat.

Invece la messa sul mercato dell'Alfa Romeo sembra, almeno per il momento, improbabile, ma se il gruppo non riuscisse entro due-tre anni a far risalire le vendite del marchio, attualmente di poco superiori alle 100.000 unità contro un obiettivo che era stato fissato qualche anno fa in almeno 300.000, la cessione resterebbe l'unica opzione disponibile.

L'Iveco

Il settore dei veicoli industriali ha visto nel 2010 una rilevante ripresa del mercato, di cui hanno profittato tutti i principali produttori, compresa l'Iveco. Ma il comparto, in attesa nei prossimi anni di una rilevante offensiva dei produttori cinesi, al di là dell'esistenza di margini economici che sono più elevati che nel settore dell'auto, presenta già numerosi problemi, tra i quali quello di una capacità produttiva esuberante. Sono in atto, quindi, sia tentativi di raggruppamento tra le varie case, che

Tabella 3
Andamento mensile in percentuale della quota di mercato del gruppo Fiat in Italia

	GENNAIO	FEBBRAIO	MARZO	APRILE	MAGGIO	GIUGNO	LUGLIO	AGOSTO	SETTEMBRE	OTTOBRE	NOVEMBRE	DICEMBRE
2010	32,00	30,97	31,22	30,67	29,81	30,35	29,07	30,54	28,53	27,37	28,87	
2009	31,98	32,00	32,57	35,14	34,33	33,91	33,55	33,62	31,48	32,55	30,33	31,34
2008	31,44	31,01	30,83	33,54	32,57	32,61	32,07	33,06	30,75	32,75	31,17	30,70
2007	31,25	32,45	31,62	32,14	30,80	31,50	30,38	31,68	31,01	30,66	30,92	31,63

fonte: Acea e Anfia

Tabella 4
Composizione per segmenti del mercato dell'Europa occidentale

MODELLO	ANNO 2009	QUOTA %	ANNO 2008	QUOTA %	VARIAZ. %
Basic	4.074.800	13,8	1.420.000	10,5	32,8
Small	4.074.800	29,9	3.674.900	27,1	10,9
Lower medium	3.867.900	28,4	4.254.800	31,4	-9,1
Upper medium	851.600	6,2	945.200	7,0	-9,9
Near executive	767.100	5,6	986.400	7,3	-22,2
Executive	280.500	2,1	339.600	2,5	-17,4
Luxury	35.700	0,3	42.100	0,3	-15,3
Sportscar/coupe	185.200	1,4	205.200	1,5	-9,7
People carriers	179.700	1,3	231.700	1,7	-22,5
Suvs	1.129.600	8,3	1.104.200	8,1	2,3
Mini.buses	105.700	0,8	140.300	1,0	-24,6
Utility	246.300	1,8	200.000	1,5	23,2
Unidentified	19.100	0,1	17.300	0,1	-

fonte: [www.eagleAID.com](#) n° 1013 2010

Tabella 5
Andamento mensile in percentuale della quota di mercato del gruppo Fiat in Europa Occidentale

	GENNAIO	FEBBRAIO	MARZO	APRILE	MAGGIO	GIUGNO	LUGLIO	AGOSTO	SETTEMBRE	OTTOBRE	NOVEMBRE	DICEMBRE
2010	9,2	9,2	8,0	7,6	7,8	7,3	7,6	6,5	6,8	6,8	6,9	
2009	8,8	9,1	9,2	9,9	9,3	8,7	9,1	7,5	8,0	8,8	8,3	8,2
2008	8,9	9,2	7,4	8,4	8,8	8,1	8,6	7,3	7,7	8,6	8,3	8,0
2007	8,9	9,8	7,7	8,5	8,5	7,9	8,1	6,9	7,1	7,9	8,2	7,6

fonte: Acea e Anfia

SINDACATI

Il sistema italiano di relazioni

Debutta il contratto «ad hoc» che introduce una trasformazione profonda rispetto alla rappresentanza dei lavoratori. Di fatto l'azienda sceglie i sindacati che vuole come suoi interlocutori. All'americana

FRANCESCO GARIBALDO

Tanto è stato scritto e detto in appuntamenti televisivi, in questi ultimi due mesi, sulla Fiat e su Marchionne che si possono considerare noti a tutti i fatti basilari; ciò consente di concentrarsi sulla valutazione degli effetti sistemici di quanto sta accadendo.

Il primo sguardo d'assieme riguarda il sistema di relazioni industriali italiano. Che cosa ci insegnano gli avvenimenti recenti? Il sistema di relazioni industriali italiano può essere aggirato e liquidato da un attore determinato e aggressivo come Marchionne. Ciò è ovviamente possibile se si determinano una serie di condizioni sia soggettive, i comportamenti cioè degli altri attori – sia oggettive – una reale situazione di disequilibrio nei rapporti tra le imprese, i lavoratori e i sindacati.

Il significato ultimo dell'accordo di Mirafiori, infatti, è la sua qualificazione, concordata tra le parti, come contratto di primo livello, cioè di grado eguale a un contratto nazionale. Nella premessa dell'accordo infatti sta scritto: «ai fini operativi la joint venture, che non aderirà al sistema confindustriale, applicherà un contratto collettivo specifico di primo livello che includerà quanto convenuto con la presente intesa». In tal modo un'azienda, anzi parte di uno stabilimento di un'azienda diventa autosufficiente rispetto al contesto generale, nei limiti, da verificare, dell'applicazione delle leggi.

Se il sistema proposto da Marchionne reggerà alle contestazioni che verranno prodotte in giudizio allora in Italia sarà possibile per chiunque farsi un contratto *ad hoc*; il contratto nazionale diventerà un inutile orpello. Il punto debole dell'accordo è l'affermazione che alla *joint venture* non si applica l'articolo 2112 del codice civile sulla cessione del ramo d'azienda con il conseguente trasferimento ai lavoratori del precedente quadro di diritti; affermazione che è del tutto immotivata. La frantumazione già avvenuta dei lavoratori, attraverso la costruzione delle catene di subfornitura e la terziarizzazione delle funzioni aziendali, troverà la forma contrattuale ad essa congruente. Se ciò avvenisse quindi un lavoratore italiano, a parte i diritti definiti dalle leggi – leggi che, per quanto concerne il lavoro su impulso dell'Unione europea, hanno fortemente ridotto il carattere vincolante di norme come quelle sull'orario di la-

voro – entrerebbe a far parte di una giurisdizione definita secondo lo schema «*cuius regio, eius religio*». È l'azienda che decide il regime di regolazione sociale del lavoro a lei conveniente e ciò non significherà necessariamente un allineamento in basso, ma un processo di pura frammentazione della condizione di lavoro. Non è quindi un caso che vi siano tante reticenze, quando non vere e proprie ostilità, in Confindustria; se il contratto nazionale diventa un inutile orpello, allora la funzione della Confindustria si riduce a quello di una lobby.

Per chiudere il cerchio si introduce una trasformazione profonda rispetto alla rappresentanza dei lavoratori. Come ormai noto a tutti, si sostituisce il meccanismo del protocollo del 1993 con il testo della legge 300 sullo «Statuto dei diritti dei lavoratori». Il punto è che non solo ciò facendo si sostituiscono le Rsu (Rappresentanze sindacali unitarie), elette, con le Rsa (Rappresentanze sindacali aziendali) nominate, ma si aggiunge anche che «l'adesione al presente accordo di terze parti è condizionata al consenso di tutte le parti firmatarie». Tale aggiunta, importata dalla tradizione Usa del *closed shop*, ha un effetto micidiale poiché non è difficile tracciare la seguente sequenza logica: un'azienda negozia l'accordo che desidera con uno o più sindacati disponibili; ciò fatto qualifica l'accordo di primo livello e dice che nessun altro può entrare nel sistema se tutti gli altri non sono d'accordo; le Rsa sono per chi ha firmato l'accordo, quindi da quel momento in avanti in quell'azienda nessun'altra organizzazione può partecipare ai diritti di rappresentanza sindacale. In questo modo l'azienda può scegliere i sindacati che desidera avere come interlocutori interni; Da notare che nel *closed shop* Usa bisogna vincere un'elezione con il 50% più uno dei voti, ma che in Italia non c'è alcun obbligo di sottoporre quello specifico accordo a un referendum e quindi lo si può utilizzare o meno, a discrezione.

Tutto ciò per diventare efficace richiede il superamento della verifica di legittimità resa particolarmente difficile per l'impresa per il fatto che si tratta di un trasferimento di ramo d'azienda dalla Fiat Auto alla joint venture tra Chrysler e Fiat Auto, ma non è difficile pensare

cosa potrebbe verificarsi nel caso di uno stabilimento «*green field*».

L'offensiva di Marchionne mette in discussione inoltre un altro punto chiave del sistema italiano di Relazioni Industriali, la possibilità cioè di fare a meno della clausola formale di validità dei contratti *erga omnes*. Da quando, infatti, i sindacati italiani hanno ritenuto che la loro autonomia andasse difesa rinunciando al riconoscimento giuridico previsto dalle norme costituzionali, si è ritenuto che i contratti di lavoro avessero progressivamente acquisito

di fatto tale condizione in base ad un principio di equità del trattamento, ottenibile in giudizio. Marchionne sfida tale convincimento e dice che si può procedere ignorando la validità sia dei contratti collettivi di categoria che delle intese confederali.

Sembrerebbe quindi, se si volesse fermare la balcanizzazione delle relazioni industriali, aprirsi una stagione di forti interventi legislativi su rappresentanza sindacale, diritto di voto dei lavoratori sui contratti e validità ed efficacia degli stessi. In realtà l'attuale maggioranza di governo, per bocca del suo ministro del lavoro d'assalto, dice di non avere nulla da regolare, casomai di ulteriormente deregolare il sistema. Colpisce inoltre il fatto che anche Pd e Cgil che stanno pensando, l'uno in sede istituzionale, l'altra in sede sindacale, a meccanismi di rappresentanza, non prevedano la validazione delle piattaforme e dei contratti da parte di lavoratori.

Una deriva che si sarebbe potuta arrestare se si fosse compreso che il caso Pomigliano non era isolato, ma l'inizio di un tentativo di destabilizzazione dell'intero sistema di relazioni industriali. Così non è stato e anzi c'è chi ancora oggi considera la Fiat un caso isolato, da firmare con un «onesto compromesso».

L'intesa non tocca solo gli aspetti specifici del sistema di relazioni industriali.

La libertà sindacale

L'accordo introduce un'idea completamente nuova di cosa si debba intendere per cogenza del contratto attraverso la «clausola di responsabilità».

Essa, infatti, non si limita all'ovvia considerazione che un contratto va onorato – tema su cui i sostenitori della firma tecnica dovrebbero riflettere – ma che il contratto disciplina tutti i comportamenti delle organizzazioni sindacali, delle Rsa e anche dei singoli lavoratori, in special modo quelli che siano «*idonei a rendere inesigibili le condizioni concordate per la realizzazione del Piano e i conseguenti diritti o l'esercizio dei poteri riconosciuti all'Azienda dal presente accordo*».

Se ciò dovesse accadere, l'azienda si riterrebbe liberata dai suoi obblighi sui contributi sindacali, i permessi retribuiti per i membri dei direttivi sindacali e quelli aggiuntivi ai minimi di legge per i membri delle Rsa, nonché, «*secondo gradualità*», dai suoi obblighi per il contratto individuale di lavoro. Inoltre la commissione paritetica di conciliazione, convocata d'urgenza per tali casi, o giunge a «una valutazione congiunta» oppure lascia via libera all'azienda per procedere unilateralmente.

Dato che per le organizzazioni non si comprende a cosa ci si riferisca, a meno di pensare ad atti pianificati di sabotaggio, e per i singoli esistono già le sanzioni disciplinari per ogni violazione del contratto, a cosa ci si riferisce allora?

Come ha osservato Luigi Mariucci: «Il secondo livello riguarda

Se il sistema di Marchionne reggerà alle contestazioni prodotte in giudizio allora sarà possibile per chiunque farsi un contratto *ad hoc*; il contratto nazionale diventerà un inutile orpello

IMPRESE

Auto in picchiata, industria in discesa

In Italia si producono meno auto, con sempre meno lavoratori, pagati assai peggio che altrove, mentre i profitti lordi si tagliano una fetta più larga

MARIO PIANTA

L'industria italiana degli autoveicoli, a guida Fiat – autocari e macchine movimento terra compresi – ha imboccato una ripida discesa. Nel 1998 (dati Ocse) il settore aveva 190 mila addetti, scesi a 170 mila nel 2008, prima della crisi che li ha tagliati ancora. La Francia aveva nel 2008 un'occupazione di 190 mila addetti e la Germania di 829 mila addetti (cinque volte l'Italia), ventimila in più di dieci anni prima, proprio i posti di lavoro persi nel nostro paese.

Dal 1998 al 2008 in Italia gli addetti sono caduti dell'11% e il valore aggiunto (a prezzi correnti) del 3%, seguito da un crollo di oltre il 20% nel punto più basso della crisi, il 2009, mentre in Germania nel decennio il lavoro cresce del 2% e il prodotto del 29%. Non solo la torta si riduce a Torino e cresce a Stoccarda, ma le fette si tagliano in modo assai diverso:



nel 2008, la spesa totale per salari e stipendi è pari al 53% del valore aggiunto in Italia contro il 63% in Germania; se la dividiamo per il numero di addetti troviamo un salario medio di 26 mila euro in Italia e di 50 mila euro in Germania. In Italia, insomma,

si producono meno auto, con sempre meno lavoratori, pagati assai peggio che altrove, con i profitti lordi che ottengono una fetta più larga.

La discesa dell'auto guida una dinamica analoga dell'industria manifatturiera italiana. Se nel decen-

nio l'occupazione si è ridotta solo dell'1% e il valore aggiunto industriale è cresciuto, la caduta nel 2008-2009 è stata di oltre il 15%, la ripresa nel 2010 modestissima, con stime (Banca d'Italia) di crescita aggregata dell'1% per 2011 e 2012. Anche per l'insieme

dell'industria la Germania accentua il suo distacco in termini di efficienza e di equità: il prodotto per addetto è di quasi il 20% superiore all'Italia, i salari italiani nel 2008 ricevono solo il 42% del valore aggiunto contro il 55% in Germania; il salario medio per addetto di casa nostra è di 21 mila euro l'anno (ancora più basso che nel settore auto) contro 36 mila in Germania.

Senza investimenti

È vero che altri paesi europei hanno un'industria manifatturiera che si è indebolita da decenni – la Gran Bretagna dei servizi finanziari – o che non si è mai sviluppata appieno – la Spagna dell'illusorio *boom* delle costruzioni – e rispetto a queste esperienze la produzione italiana rappresenta un'attività da mantenere. Ma, come la Germania, altri paesi del nord Europa – Olanda, Svezia, Finlandia – hanno saputo spostare la propria industria verso produzioni a maggior intensità di ricerca e innovazione, col risultato di raggiungere alti livelli di produttività e di salari. La relativa «tenuta» manifatturiera dell'Italia, invece, offre sempre meno posti di lavoro e sempre più salari da paese della periferia.

Dietro questa divaricazione tra la traiettoria industriale di Germania e nord Europa e quella del nostro paese ci sono tre caratteristiche di lungo periodo dell'industria italiana: i bassi

industriali «closed shop»



REUTERS/GIORGIO PEROTTINO

il tema del diritto di sciopero. Qui sarebbe necessario che i contraenti chiarissero se la clausola sulla “responsabilità individuale” riguarda l’inadempimento di specifici obblighi previsti dal contratto (quale la prestazione di lavoro straordinario) o lo sciopero tout court. In questo secondo caso la clausola sarebbe illegittima, per violazione dell’art. 40 della Costituzione, dato che lo sciopero è considerato dalla migliore dottrina un “diritto individuale ad esercizio collettivo”, formula definita da Gino Giugni “un dogma fondato sulla ragione”, un diritto quindi che in alcun modo può essere monopolizzato da singole organizzazioni.

Fuori da ogni tecnicismo, se una delle Rsa, ad esempio quella della Fim, anche senza l’accordo delle altre, giungesse alla conclusione, dopo un anno di sperimentazione, che il sistema Ergo-Uas, sistema che integra una metrica del lavoro con una tecnica di progettazione ergonomica del posto di lavoro, avesse mal calcolato il bilanciamento e quindi la soppressione di

10 minuti di pausa non sarebbe più giustificata e indicasse scioperi articolati di protesta, chiedendo nel contempo di reintrodurre la pausa, sarebbe un atto di libertà d’iniziativa sindacale o un *atto idoneo a rendere inesigibile* l’accordo, con tutte le previste conseguenze? E, ancora, se un’organizzazione sindacale non firmataria,

informata sullo stesso argomento dai suoi iscritti – non le si può proibire di avere iscritti – proclamasse in modo formale uno sciopero con gli stessi obiettivi cui partecipasse, per esempio, il 15 % dei lavoratori, sarebbero essi sanzionabili? E se fossero per tale motivo licenziati scatterebbero le norme della legge

300 se, nel frattempo, il ministro sceriffo Sacconi non l’avesse già cancellata?

Nell’allegato sul sistema di relazioni industriali si parla di prevenzione del conflitto tramite la partecipazione di cui le Rsa sono la parte sindacale. Essa si sostanzia in sei commissioni, la prima è

La clausola sulla responsabilità individuale e il diritto di sciopero: c’è il sospetto di una violazione dell’articolo 40 della Costituzione

in un paese che non sa reagire

investimenti, la struttura dimensionale dominata dalle piccole imprese, la specializzazione produttiva nei settori a bassa tecnologia. Gli effetti della globalizzazione sono pure importanti, ma toccano l’Europa in modo simile.

Uno dei paradossi italiani meno conosciuto è la coesistenza di alti profitti e bassi investimenti. In Italia il rapporto tra profitti lordi delle imprese (non finanziarie) e valore aggiunto è il più elevato tra i maggiori paesi europei – oltre il 40% anche nell’anno di crisi 2009, contro il 30% in Francia – ma gli investimenti fissi sono appena il 22% del valore aggiunto (*Rapporto*

prese per arricchire azionisti e manager, prendendo la via della finanza, della speculazione, delle rendite.

Piccoli e vecchiotti

Il secondo problema è invece notissimo: l’84% delle 510 mila imprese italiane ha meno di 9 addetti e il 15% ha meno di 49 addetti. Le imprese con più di 250 addetti sono 1400 in Italia e 4000 in Germania. La piccola (e piccolissima) dimensione delle imprese italiane impedisce di raggiungere economie di scala, entrare in settori avanzati, ottenere efficienza. È il risultato di una strategia di decentramento e frammentazione della produzione che ha permesso di ridurre alcuni costi – del lavoro, di coordinamento, d’investimento – ma che ha limitato le capacità di crescita dell’industria. Non sono bastate le reti d’imprese e i distretti industriali per

recuperare dinamismo; molte piccole imprese si trovano ora integrate in modo subalterno nei sistemi di produzione internazionale governati dalle grandi imprese tedesche e di altri paesi; altre hanno tentato di riprodurre il modello del decentramento che riduce i costi delocalizzando la produzione nei paesi dell’Est e del Mediterraneo. In entrambi i casi le prospettive per in-



AP PHOTO/MASSIMO PINCA

vestimenti, crescita e occupazione in Italia sono assai modeste.

Terzo problema, la concentrazione delle attività italiane in settori «tradizionali» – tessile, abbigliamento, mobili, meccanica, etc. – con una nicchia (importante ma ristretta) nei macchinari industriali e con la perdita progressiva delle produzioni nell’elettronica, nelle macchine per ufficio, nelle telecomunicazioni, nella chimica e farmaceutica, negli altri mezzi di trasporto e – come abbiamo visto – anche nel settore dell’auto. Sono questi ultimi i settori caratterizzati da mercati in crescita a scala mondiale, con un significativo potere di mercato

delle grandi imprese, alte attività di ricerca e innovazione, maggiori qualifiche e salari dei lavoratori. E qui che si è consolidata la specializzazione industriale del nord Europa, alimentandone il successo.

Le colpe del gap

Insieme, questi due «problemi» della struttura industriale italiana – secondo il *Rapporto annuale Istat 2009* – si dividono equamente le responsabilità del gap di produttività dell’Italia rispetto alla media europea. In queste condizioni, l’industria italiana ha scelto da vent’anni la strada di una competitività basata sui risparmi sui

quella di Conciliazione; le altre, con la stessa filosofia dell’unanimità, sono: pari opportunità, prevenzione e sicurezza del lavoro, organizzazione e sistemi di produzione, servizi aziendali, verifica assenteismo.

Da segnalare che in quella «organizzazione e sistemi di produzione» si esamineranno «le controversie eventualmente insorte, e non risolte, tra il lavoratore e l’azienda riguardanti le applicazioni dei tempi base e/o del tempo standard totale della postazione di lavoro»; nulla si dice su come si procederà in tale esame.

Infine nello stesso allegato, nella parte sui diritti sindacali, si parla degli strumenti informatici e, con una tecnica che è presente in tutto l’accordo, si premette che tutti negano che vi sia una violazione possibile dell’art 4 della legge 300 sul «controllo a distanza», giocando sull’evidente arretrata conoscenza dell’attuale livello delle tecnologie informatiche, con quell’articolo si permette all’azienda un controllo della conformità d’uso dei computer e della connessione internet messa a disposizione.

L’esito del referendum

Il referendum a Mirafiori si è concluso con un sì risicato, il 54%, con il voto determinante degli impiegati. Gli operai, segnatamente quelli del montaggio cioè quelli che dovranno montare le auto e che sono i principali destinatari delle modifiche della condizione lavorativa, hanno rifiutato il ricatto e bocciato l’accordo.

Come farà Marchionne a gestire un accordo fatto contro gli operai che non sono disposti ad accettarlo nemmeno a rischio del loro posto di lavoro?

Come farà Marchionne a *defiomizzare* la fabbrica senza un ulteriore spirale autoritaria, sempre più imbarazzante per tutti i sostenitori della modernità da lui rappresentata?

Cosa farà la Confindustria con una parte dei suoi iscritti spaventati dal rischio della tracimazione di una crescente insofferenza operaia canalizzata e rappresentata dalla Fiom?

Che succederà quando i pontieri scopriranno che ciò che essi ritengono un’esagerazione da correggere è il cuore del progetto di Marchionne?

La Fiom, con buona pace di quelli che parlavano di una sconfitta, incassa più di un risultato che vorrei brevemente riassumere: ha conquistato un consenso tra gli operai di Mirafiori che va ben oltre il numero dei suoi iscritti. Ha imposto sui media la propria agenda – democrazia sindacale, centralità della condizione lavorativa anche nella globalizzazione – e la propria valutazione dell’accordo e rimette al centro dell’attenzione pubblica l’insostenibilità della condizione operaia. Ha riaperto una riflessione pubblica sul ruolo dei sindacati e del conflitto in una società democratica. E ha riaperto una riflessione critica sul modello di sviluppo del paese e sul ruolo dell’industria dell’auto.

Infine un omaggio al coraggio e alla lucidità di ragionamento di quegli operai; c’è un elemento epico nella loro testarda riproposizione dei loro diritti come lavoratori: non è sempre vero che i gruppi dirigenti sono lo specchio di chi rappresentano, soprattutto quando hanno rinunciato a rappresentarlo. ■

La strategia della Fiat di Marchionne – a Pomigliano come a Mirafiori – non è che l’ultima versione di un percorso che ha portato al declino industriale del paese

annuale Istat 2009, p.21). Gli investimenti in macchinari – quelli che alimentano le capacità produttive – sono diminuiti negli ultimi dieci anni del 9,8 per cento e se li rapportiamo alla popolazione la caduta è stata del 14,5 per cento, mentre si sono gonfiati gli investimenti immobiliari. Anziché reinvestire i profitti in nuove attività, sempre più capitali escono dalle im-

costi del lavoro, anziché sui vantaggi tecnologici e di qualità dei prodotti; la strategia della Fiat di Marchionne – a Pomigliano come a Mirafiori – non è che l’ultima versione di un percorso che ha portato al declino industriale del paese.

L’esperienza tedesca e del nord Europa mostra che un’alternativa esiste, ma va costruita ridefinendo i rapporti tra capitale e lavoro e facendo rientrare in scena – dopo vent’anni di eclisse – la *politica industriale*. Le decisioni sul futuro del sistema produttivo devono essere riportate all’interno della sfera pubblica e una nuova generazione di politiche può superare i fallimenti del passato – la collusione tra potere economico e politico, la corruzione, la fragilità imprenditoriale. Le nuove politiche dovranno essere creative e selettive, con meccanismi di decisione più democratici, in cui siano rappresentati i diversi interessi di società civile e sindacato. Dovranno orientare tecnologie e investimenti in direzioni che migliorano le prestazioni economiche, le condizioni sociali e la sostenibilità ambientale. Dovranno sostenere le attività caratterizzate da processi di apprendimento, cambiamento tecnologico, crescita di produttività e domanda. Avete già indovinato: le priorità sono le produzioni ambientalmente sostenibili, le tecnologie dell’informazione e della salute. ■

DOPO L'AUTO / 1

L'alternativa non è pronta, ma c'è

Quasi nessuno ha rilevato che i venti miliardi dell'investimento non sono in bilancio e non si sa da dove verranno

GUIDO VIALE *

Ci sarà pur una ragione per cui la totalità dell'establishment italiano, dal Foglio della ex coppia Berlusconi-Veronica a Pietro Ichino – quel che resta della componente pensante di un partito ormai decerebrato – converga nel chiamare «modernizzazione» il diktat di Marchionne («o così, o si chiude»). Che per gli operai di Mirafiori (età media, 48 anni; ridotte capacità lavorative – provocate dal lavoro alle linee – 1.500 su 5.200; molte donne) vuol dire: 18 turni; tre pause di dieci minuti per soddisfare – in coda – i bisogni fisiologici (a quell'età la prostata comincia a pesare; e nessuno lo sa meglio dell'establishment italiano, ormai alla grande sopra i 60); mensa anche a fine turno (otto ore di lavoro senza mangiare); 120 ore di straordinario obbligatorio, divieto di ammalarsi in prossimità delle feste, più – è un altro discorso, ma non meno importante – divieto di sciopero per chi non accetta e «rappresentanti» degli operai scelti tra, e da, chi è d'accordo con il padrone. Mentre «converge», l'establishment nel chiamare invece «conservazione» – o anche «reazione»; così Giovanni Sartori sul Corriere dell'8 gennaio – la scelta di opporsi a questo massacro. Nessuno di quei sostenitori della modernità si è però chiesto se il progetto «Fabbrica Italia» della Fiat, nel cui nome viene imposto questa nuova disciplina del lavoro, ha qualche probabilità di essere realizzato.

Vediamo. Nessuno – tranne Massimo Mucchetti – ha rilevato che i 20 miliardi dell'investimento investimento non sono in bilancio e non si sa da dove verranno. Nessuno può né deve sapere a chi e che cosa saranno destinati. Per ora le promesse sono 1.700 milioni di «investimenti» per due fabbriche, 10.700 lavoratori e tre nuovi «modelli» di auto, per una produzione complessiva di circa mezzo

milione di vetture all'anno. Fanno, poco più di 150mila euro per addetto e, supponendo che un modello resti in produzione circa tre anni, poco più di mille euro per vettura (calcolando una media, tra Suv, Alfa e Panda, di 20mila euro a vettura, il 5 per cento del loro prezzo). Se una parte dei nuovi impianti, come è ovvio, servirà anche per i modelli successivi, l'investimento per vettura è ancor meno. Non gran che.

Chi comprerà 1 milione di Fiat in più?

Nessuno – o quasi – si è chiesto quante possibilità ha Marchionne di vendere in Europa un milione all'anno in più delle vetture che promette di produrre in Italia. Di fronte a un mercato di sostituzione, nella migliore delle ipotesi, stagnante, vuol dire sottrarre almeno un milione di vendite alla Volkswagen o alle imprese francesi ben sostenute dal loro governo. Difficile crederci proprio ora che Fiat perde colpi e quote di mercato sia in Italia che in Europa. Per riuscire a piazzare mezzo milione all'anno di Alfa (vetture, non marchio), è già stato detto che dovrà venderle sulla Luna. Che le quotazioni della Fiat crescano è solo il segno che la Borsa è ormai una bisca fatta per pelare il «risparmiatore». Nessuno – nemmeno Giovanni Sartori, che pure «aveva previsto tutto» ed è molto in ansia per le sorti del pianeta – si è veramente chiesto che futuro abbia, tra picco del petrolio, contenimento delle emissioni e misure anticongestione e inquinamento, l'industria dell'automobile in Europa e nel mondo.

Eppure il tema meriterebbe qualche riflessione. In Europa c'è già un eccesso di capacità produttiva del 30-40 per cento; negli Stati Uniti anche: *Il sole24ore* del 6 gennaio ci informa che «nei prossimi cinque anni» anche in Cina – la nuova frontiera del mercato automobilistico mondiale – ci sarà una sovracapacità produttiva del 20 per cento.

Per il momento – la Repubblica, 7 gennaio – apprendiamo che «Pechino soffoca tra i gas» (e per ingorghi e congestione); tanto che sono stati contingentati e sottoposti a un sorteggio i permessi di circolazione. E qualche tempo fa una coda di cento chilometri alle porte di Pechino si è sciolta dopo un mese. Non sono buone notizie per l'industria automobilistica. Ma an-



AP PHOTO/MASSIMO PINCA

che il governo della «locomotiva del mondo» comincia a pensare ai suoi guai. «La desertificazione è il problema ecologico più grave del paese» ha affermato Liu Tuo, capo dell'ufficio cinese per il controllo della desertificazione (*il manifesto*, 6 gennaio). Niente a che fare con la produzione e la messa in circolazione di 17 milioni di auto, aggiuntive, non sostitutive, in un anno?

La conclusione è chiara: la «modernizzazione» al sostegno della quale è sceso in campo, con spirito militante, tutto l'establishment italiano, è questa: una corsa verso il basso delle condizioni di chi lavora, facendo delle maestranze di ogni fabbrica una truppa in guerra contro le maestranze della concorrenza (sono peggiorate molto anche quelle degli operai tedeschi e francesi, nonostante i salari più alti: basta considerare l'aumento delle malattie professionali) e, come premio per tanti sacrifici, la desertificazione del pianeta Terra.

Se questa è la «modernizzazione»

– e che altro, se no? – diventa anche chiaro che cosa significa opporsi alla sua sostanza e alle sue conseguenze.

Non la «conservazione» dell'esistente – sarebbe troppo comodo – come sostengono i fautori delle magnifiche sorti e progressive della globalizzazione, ma la progettazione, la rivendicazione e la realizzazione di un mondo totalmente altro, dove la condivisione sostituisce la competizione e la cura dei beni comuni sostituisce la corsa all'appropriazione privata di tutto e di tutti: il che ovviamente non è questione di un giorno o di un anno – e in parte nemmeno di uno o due decenni – né di una semplice dichiarazione di intenti, per quanto articolata e documentata possa essere.

«Uniti contro la crisi»

Quel mondo va costruito pezzo per pezzo. A partire quasi da zero. Ma sapendo che nel mondo una «moltitudine inarrestabile» composta da migliaia di comunità e da milioni e forse miliardi di esseri umani), ciascuno a

modo suo, cioè secondo le condizioni specifiche in cui si trova a operare e a cooperare con il suo prossimo, aspira e già lavora in questa stessa direzione. Nello stesso numero citato de *Il sole24ore*, un articolo dal titolo «Tra gli operai, un sì per il futuro» (ma il testo dice esattamente l'opposto) registra una condanna unanime del nuovo accordo (nessuno lo considera, come fa invece l'establishment, un passo avanti); ma tutti piegano la testa dicendo che non c'è alternativa. «Però – sostiene un quadro della Fiom – la posta in palio è il lavoro, e chi si fa blandire dalle sirene degli estremismi e dalle ideologie sbaglia strada». «O sa – aggiunge – di avere qualche alternativa pronta».

Il problema è proprio questo. Non ci sono «alternative pronte». Quindi bisogna approntarle e non è un lavoro da poco. Ma ormai, che l'alternativa è la conversione ecologica del sistema industriale e innanzitutto, per il suo peso, il suo ruolo e le sue devastazioni, dell'industria automobilistica – che non vuol dire automobili ecologiche, che è un ossimoro, ma mobilità sostenibile – lo ha capito anche la Fiom. La «modernizzazione» di Marchionne sta cambiando a passi forzati il ruolo dei sindacati. Quelli firmatari hanno scelto per sé la funzione di guardiani del regime di fabbrica: che era quella dei sindacati «sovietici» ed è quella dei sindacati della Cina «comunisti».

Cambia anche il ruolo dei sindacati che non rinunciano alla difesa dei lavoratori e al conflitto. Che per mantenere la sua indipendenza deve cercare sostegno e offrire una prospettiva anche a chi si batte fuori delle fabbriche. Così il raggruppamento «Uniti contro la crisi», a cui aderiscono anche molti membri della Fiom, ha tenuto il 22 e il 23 a Marghera un primo seminario per discuterne e affrontare il problema della riconversione. È un progetto che intende coinvolgere la totalità dei movimenti ambientalisti, gran parte dei comitati e dei collettivi che si sono battuti in questi anni per «un altro mondo possibile». E, soprattutto, un movimento degli studenti, dei ricercatori e dei docenti schierati contro la distruzione della scuola, dell'università, della ricerca e della cultura imposta dal governo, che su questi temi può trovare il terreno più fertile per dare continuità e respiro strategico al proprio impegno ■

2028: IN MEMORIA DEI MOTORI RUGGENTI

Come sarà il sistema dei trasporti, la mobilità delle persone, la stessa fisionomia delle città, tra venti e più anni? È la domanda che tutti ci dovremmo fare, prima di progettare le nuove autovetture

GERARDO MARLETTO *

Forse in futuro il 2028 sarà ricordato come una data storica, almeno per le politiche ambientali: dopo decenni di continua crescita, lo scorso gennaio il rapporto Term 2027 dell'Agenzia europea dell'Ambiente ha confermato che le emissioni di CO₂ generate dalle attività di trasporto, dopo aver toccato il livello del 2000, stanno continuando a diminuire. Si conferma come tendenza strutturale anche la diminuzione dei chilometri percorsi annualmente dalle automobili.

Questo risultato eccezionale è il frutto di un'azione europea pluriennale che ha preso le mosse all'inizio degli anni '10 con i primi documenti sul trasporto urbano elaborati dalla Commissione europea e ha avuto un rilevante impatto non solo sulla struttura dell'industria della mobilità, ma anche sulla configurazione delle città europee.

* Università di Sassari e NoAuto.org

Bruxelles,

Per quanto riguarda la struttura urbana, ormai il 63% delle città europee di media e grande dimensione ha adottato un modello a tre livelli di urbanistica integrata alla mobilità: il primo livello è quello delle «zone a zero emissioni», aree urbane dense e multifunzionali dove la mobilità è solo non motorizzata e con mezzi pubblici elettrici; il secondo livello è quello delle «zone 30»: sempre aree dense, ma accessibili anche ai veicoli elettrici privati; il terzo livello è infine quello delle «porte della mobilità», sono collocate al confine tra zone dense e disperse ed ospitano, oltre a un nodo della rete fondamentale del trasporto pubblico, anche i parcheggi delle auto a combustione interna (non ammesse nelle aree dense) e le stazioni di ricarica delle auto elettriche e di ricambio delle loro batterie.

I nuovi player conquistano il mercato

Per quanto riguarda invece la struttura industriale, ormai meno di dieci *mega-player* competono nel mercato globale della mobilità urbana elettrica e partecipano in tutto il mondo alla riconversione ecologica dei sistemi di mobilità urbana. Tra questi, spiccano la fusione sino-giapponese Byd-Toyota-JR (forte in Asia, Sud America, Australia e Africa) e la *joint-venture* Ggb (nata dall'iniziativa di General Electric, di General Motors e del leader delle batterie a celle di combustibile Ballard) che è leader in Nord America. Ha rapidamente conquistato una posizione di tutto rispetto il più giovane consorzio industriale europeo Av (di cui parleremo diffusamente più avanti): è leader in Europa, ma è presente anche in molti paesi del Mediterraneo e nell'America centro-settentrionale. Chiude il



CARLO HERMANN

* Autore di La civiltà del riuso, Laterza, www.guidoviale.blogspot.com

DOPO L'AUTO / 2

La strada per cambiare strada

Una strategia essenziale nel settore industriale è puntare sulle produzioni di autobus, di treni, di tram, tutti segmenti produttivi in forte sofferenza

ANNA DONATI *

Il calo della vendita di automobili nel mondo occidentale non è contingente ma la crisi di un sistema maturo, che dopo un grande successo, con 35 milioni di veicoli in circolazione solo in Italia e il 65,5% di cittadini che la usa ogni giorno, mostra i suoi limiti. Limiti della crescita si direbbe, con la necessità di puntare sulla mobilità sostenibile con idee e progetti per la riconversione del sistema produttivo dell'automobile e del sistema di trasporti basato sul tutto strada.

C'è consapevolezza che la riconversione non è semplice né rapida perché i numeri sono impressionanti: il sistema «auto» dalla costruzione alla vendita e manutenzione impiega in Italia circa 1.000.000 persone, nel settore dell'autotrasporto lavorano 330.000 addetti (dati Eurostat) ed il sistema di prelievo fiscale del sistema auto (veicoli, carburanti, multe) porta nelle casse dello stato ogni anno 81 miliardi, circa il 20% delle entrate totali.

Gli occupati nei servizi di trasporto

Ma altri dati del sistema trasporti italiano indicano comunque opportunità e numeri utili da cui partire in modo realistico: nel settore del trasporto pubblico e privato su strada (inclusi i taxi) lavorano 150.000 addetti, nel trasporto ferroviario nazionale e locale sono impiegate altre 110.000 unità, il sistema portuale nel suo complesso impiega 100.000 addetti e circa 25.000 muovono il sistema di trasporto marittimo, ben 45.000 addetti lavorano nelle agenzie di viaggio e come operatori turistici. In totale sono circa 430.000 gli addetti nei servizi di trasporto «sostenibili» rispetto al complesso dei servizi di trasporto pari a 968.491 addetti in Italia. (dati Eurostat 2006)

Colpisce che confrontando i dati

italiani con la Germania, è che su di un totale di 1.317.000 addetti nei servizi di trasporto, lavorano nell'autotrasporto il 23,4% (309.000) e ben il 22, 2% (292.500) sono impiegati nel trasporto pubblico e privato su strada, in pratica il doppio dell'Italia, dove lavorano nel trasporto collettivo solo il 15,4% e nell'autotrasporto il 34%. Già da questo confronto con il paese che è la locomotiva d'Europa, possiamo trarre suggerimenti su cosa dovremmo fare anche in Italia: aumentare i servizi di trasporti ai passeggeri e ridimensionare il trasporto di merci su strada con l'intermodalità della gomma con ferro e mare. Già oggi una stima prudente di esperti del settore indica che il personale direttamente impegnato per la produzione dell'intermodalità terrestre è dell'ordine di 4.000/5.000 persone e sono questi i settori innovativi da far crescere.

Peccato che in questo momento in Italia la strada intrapresa sia esattamente opposta. Il governo ha tagliato le risorse per il trasporto collettivo su ferro (circa 20%) e le Regioni alle prese con i tagli della manovra Tremonti stanno ridimensionando gli autobus. Insomma nessun piano di efficienza serio che riduca i costi, innovi i servizi

e rilanci il settore.

Allo stesso modo una forte innovazione è richiesta nei servizi di trasporto delle persone a domanda individuale dato che solo una parte di spostamenti può essere risolta a costi accessibili con il trasporto collettivo. Sarebbe preferibile non di vendere automobili in proprietà ma offrire servizi di trasporto in auto, come car sharing, autonoleggio «facile», taxi collettivo e noleggio con conducente.

Nel trasporto merci le cose non vanno meglio, con il trasporto ferroviario in caduta libera ed il sistema portuale in frenata. Poche le briciole destinate all'ecobonus per il trasporto combinato, ma ben 400 milioni anche per il 2011 in aiuti all'autotrasporto su strada. Insomma la solita strategia: grande sostegno all'autotrasporto (ben 5 miliardi in dieci anni) e quasi nulla a tutto il resto.

La produzione dei veicoli e gli investimenti per infrastrutture

Per la produzione dei veicoli sono oggi impiegati 130.000 addetti complessivi producono autovetture mentre la produzione degli autobus ne occupa circa 10.000, quello del

ferroviario e tramviario circa 15.000, infine le due ruote (moto, ciclomotori e bicicletta) occupano circa 13.500 addetti. Se vogliamo parlare di riconversione, da un lato dobbiamo indurre un ridimensionamento del sistema auto, che comunque manterrà sempre una quota significativa di produzione, sia per il mercato sostitutivo e sia per l'innovazione di prodotto e di servizi, con un'auto a basse emissioni, sicura, riciclabile, ad energia rinnovabile. Un veicolo che ancora non c'è e che richiede un progetto di ricerca pubblico/privato credibile, che coinvolga centri di ricerca, università, intelligenze, legato direttamente alla soluzione del problema dei carburanti dopo la fine del petrolio.

L'altra strategia essenziale nel settore industriale è puntare all'aumento della produzione di autobus, di treni, tram, tutti segmenti produttivi che oggi sono in forte sofferenza sia perché mancano investimenti pubblici per l'ammodernamento dei mezzi di trasporto collettivo e sia perché questo alimenta la debolezza delle nostre imprese nella concorrenza globale. Nessun investimento significativo sta arrivando nel settore del trasporto ferroviario metropolitano e regionale, anzi per coprire i buchi del taglio al servizio ferroviario pendolare il governo ha dirottato le scarse risorse (460 milioni) destinate ai treni e quindi ormai del necessario piano per i 1.000 nuovi treni per i pendolari del costo di 6 miliardi (come il Ponte sullo Stretto!) ormai è rimasto ben poco.

Anche il settore autobus vive una crisi molto seria perché si è smesso di investire nell'ammodernamento dei mezzi di trasporto collettivo su strada. Il governo non investe, le aziende non hanno risorse per i nuovi veicoli ed è stata abbondata la strategia di anni passati che aveva abbassato l'età media del parco autobus: adesso siamo a 9,3 anni di media contro i 7 anni della media europea.

Anche la vendita delle due ruote, cicli e motocicli sta vivendo una crisi evidente, con una piccola ripresa della bicicletta a seguito degli incentivi assicurati dal governo nel 2009, nonostante che vi sia molto interesse e disponibilità da parte dei cittadini verso queste modalità sostenibili. L'Ance stima che in Italia siano circa 90.000 le persone impiegate nella commercializzazione, riparazione ed accessori di prodotti legati alla bici-

cletta, moto e scooter: si tratta di numeri significativi.

Infine anche nel campo degli investimenti serve riorientare la spesa dalle grandi opere inutili e dalla costruzione di nuove autostrade programmate verso le reti per la mobilità su ferro urbana e regionale, il vero buco nero del nostro sistema di trasporti. E questo è anche un modo per dare occupazione per opere utili nel settore delle costruzioni. Manca di nuovo il governo, che d'intesa con le regioni e le città metropolitane individui una spesa costante e duratura per queste grandi opere strategiche.

I costi della riconversione

Non sfugge a nessuno che la principale obiezione che verrà alla riconversione del sistema «tutto auto», è la necessità di ingenti risorse pubbliche e private per poter camminare, un problema molto serio.

Una parte della spesa deve essere riconvertita da sussidi perversi che vengono dati adesso a sistemi da disincentivare come l'autotrasporto e le grandi opere inutili per destinarla a trasporto combinato ed infrastrutture ferroviarie urbane. In alcuni settori innovativi legati a nuovi servizi di trasporto dovrà essere incoraggiata e sostenuta l'iniziativa privata. Le aziende di trasporti pubblici su gomma e ferro dovranno fare la loro parte per l'efficienza dei costi perché è impensabile aumentare i servizi aumentando i debiti.

La ricerca scientifica per veicoli innovativi e sui carburanti puliti e rinnovabili dovrebbe far parte di un filone di ricerca pubblica, così come gli investimenti per autobus e treni dovrebbero far parte di un progetto industriale promosso dal governo. Se si innesta un circolo virtuoso anche la spesa delle famiglie che oggi destinano 90 miliardi ogni anno per l'uso dell'automobile potrà essere riconvertita verso servizi di trasporto alternativo, aumentandone la redditività. Insomma sarà dura ma si può e si deve fare.

Colpisce che il piano Marchionne di rilancio di Mirafiori punti a costruire Suv per il mercato americano, con componenti che provengono dagli Usa assemblati a Torino, che tornano per essere rifiniti e pronti per la vendita nel mercato americano. Un sistema insostenibile di globalizzazione dei trasporti che scarica sulla collettività i suoi effetti negativi.



dal nostro inviato nel futuro

gruppo dei leader l'israeliana Better Place che occupa solide nicchie in Medioriente, Australia, Nord Europa e Brasile.

Da segnalare che molti produttori di auto a combustione interna non esistono più; in particolare hanno smesso di produrre auto i gruppi Volkswagen-Audi (che si è riconvertito alle energie rinnovabili) e Fiat-Chrysler (che, a causa della dissennata strategia seguita negli anni '10, sopravvive solo nei segmenti delle macchine agricole e per il movimento terra). Sempre in Italia una complessa operazione societaria – basata sugli apporti di capitale delle principali ex-municipalizzate italiane e sul nucleo industriale di alcuni ex-fornitori e concorrenti di Fiat (in particolare Magneti Marelli e Micro-Vett) – ha portato alla creazione di un operatore di media grandezza che, pur partecipando al consorzio Av, è anche in grado di mantenere proprie quote di mercato in Italia e all'estero. Una curiosità: la Magma – questo il nome della nuova società – ha una vivace branca sportiva che, col marchio storico della Ferrari, ha appena vinto l'ottava edizione del campionato mondiale di F1 (dove la «e» sta ovviamente per elettrico...).

Ricostruendo la storia di questi processi di radicale cambiamento, si può notare che tutto ciò è stato ottenuto con un profondo rinnovamento della «filosofia» delle politiche europee e grazie all'attivazione di pochi, ma particolarmente innovativi, strumenti politici.

Innanzitutto va ricordato che a partire dai primi anni '10 la Commissione e il Parlamento europeo hanno fattivamente collaborato per integrare – e orientare al comune obiettivo della riduzione

degli impatti ambientali del trasporto urbano – le politiche dei trasporti, dell'energia e dell'industria. Del tutto nuova è stata inoltre l'attenzione dedicata al tema della pianificazione urbana e al suo impatto sulla domanda di trasporto.

«3 B per una città sostenibile»

Il tutto è stato sintetizzato in uno slogan di successo: «3B per una città sostenibile». Dove le 3 B stanno per: Bici (cioè la mobilità «dolce», non motorizzata), Bus (cioè il trasporto pubblico, collettivo e condiviso), Batterie (cioè la propulsione elettrica).

Alcune norme generali hanno fatto da «apripista» al processo di cambiamento dei sistemi di trasporto urbano in tutta l'Unione europea. Il regolamento 20/2012 ha finalmente fissato in modo chiaro e tassativo le norme per un'urbanistica sostenibile: un particolare impatto sul settore dei trasporti è venuto dall'art. 5 che ha imposto che nuovi insediamenti residenziali e terziari siano possibili solo in corrispondenza dei nodi di primo livello dei sistemi di trasporto collettivo. I regolamenti 112/2012 e il 113/2012 hanno, seppure in modo graduale, portato invece al definitivo divieto della pubblicità delle auto e dell'erogazione di incentivi al loro acquisto.

Fondamentale è stato anche il programma «Ecocities» (nelle due edizioni 2010-2017 e 2018-2025). Grazie a un cospicuo budget (disponibile anche grazie al defianziamento comunitario e nazionale

Molti produttori di auto a combustione interna saranno spariti: tra questi Volkswagen-Audi e Chrysler-Fiat

delle Ten-trasporti), in più di 800 città europee sono stati attuati piani per l'urbanistica e la mobilità sostenibile. L'approccio multi-livello e per obiettivi (basato sulle esperienze maturate con i programmi Urban e Marco Polo) è stato probabilmente il punto di forza di Ecocities. Il massimo di efficacia degli interventi è stato infatti raggiunto combinando, da una parte il rigore dei macro-obiettivi fissati a Bruxelles (i tre livelli dell'urbanistica sostenibile, le 3 B del trasporto sostenibile, la preferenza per i piani che coinvolgono anche i cittadini e le associazioni) e, dall'altra, la piena libertà delle amministrazioni locali di articolare «dal basso» i propri piani e progetti.

Infine, ma certo non per ordine di importanza, va ricordato il lancio nel 2015 dell'iniziativa «Alessandro Volta» (Av) per la creazione di una piattaforma innovativa integrata per la mobilità urbana elettrica. Alla prima fase di sviluppo hanno partecipato più di 60 soggetti europei, tra imprese della filiera elettrica, centri specializzati di ricerca e operatori del venture capital. Dal 2020 al 2022, 35 città-pilota europee hanno sperimentato la piattaforma innovativa, contribuendo così al suo miglioramento e alla sua standardizzazione. Conclusa con successo la fase di supporto pubblico, nel 2023 è stato finalmente creato il consorzio industriale europeo «Av» che – guidato da Renault-Nissan, Enel-EdF e DeutscheBahn-Arriva – opera in posizione di leadership nel mercato mondiale della mobilità urbana sostenibile.

IN MOVIMENTO

Sbilanciamoci a Mirafiori

Un incontro a Mirafiori con i rappresentanti sindacali Fiat di Brasile, Polonia, Serbia e Turchia insieme alla Fiom per discutere di diritti e di lavoro. Due anni fa

GIULIO MARCON *

Quando due anni fa più di 200 attivisti delle oltre 40 organizzazioni aderenti a Sbilanciamoci si ritrovarono a Mirafiori con i sindacalisti della Fiom per discutere delle prospettive di un nuovo modello di sviluppo, la crisi non era ancora scoppiata, ma la consapevolezza della necessità di unire la difesa del lavoro e dei diritti e un cambiamento di rotta del modello di produzioni e consumi era ormai una convinzione di tutti. Si trattava dell'annuale appuntamento della «Controcernobbio» – alternativo al meeting di manager e finanziari dello Studio Ambrosetti sul Lago di Como – ospitato alla Cascina Roccafranca e costruito anche insieme alla Fiom per ragionare sulle alternative alle politiche neoliberiste. E proprio in quell'occasione la Fiom aveva coinvolto i sindacalisti metallurgici di paesi come Brasile, Polonia, Serbia e Turchia dove Fiat – come ci avevano raccontato fin nei dettagli – aveva da tempo imposto condizioni di lavoro lesive delle persone e dei loro diritti e anche – come evidenziato dalla Campagna per la Riforma della Banca Mondiale – effetti devastanti sulle comunità locali. Si poneva – come ormai da vent'anni – la necessità di una «globalizzazione dal basso» capace di unificare lotte, diritti, condizioni materiali di vita di fronte al predominio di un'impresa globalizzata rapace e senza scrupoli. Stava per concludersi allora l'atteggiamento ancora cauto e dialogante (alimentato dagli aiuti assistenziali di stato) di un Marchionne benvenuto anche a sinistra e si stava per inaugurare – finiti gli aiuti e iniziata la crisi – la «fase due» con un attacco frontale al sindacato e «l'americanizzazione» delle relazioni industriali e della *mission* produttiva del gruppo.

Studenti e operai (uniti nella lotta)

Dopo poco più di due anni il dibattito premonitore di allora – con lo scoppio della crisi e la nuova strategia aggressiva della Fiat – ritorna in tutta la sua drammatica urgenza: come unire la difesa del lavoro e dei lavoratori – dei loro diritti e delle condizioni materiali di vita – con la necessità di una radicale trasformazione delle produzioni e dei consumi, cioè del modello di sviluppo. Una strada difficilissima, eppure, proprio nel cammino di questi mesi gli operai e la fabbrica non solo hanno riconquistato una nuova centralità politica e sociale, ma hanno incontrato l'alleanza di movimenti vecchi e nuovi e l'attenzione di una parte di quella società civile organizzata ed impegnata per i diritti, la solidarietà, l'ambiente, la pace. La straordinaria mobilitazione degli studenti – grazie al lavoro di questi anni di organizzazioni come Link, Rete degli studenti,

* Portavoce di Sbilanciamoci



Unione degli universitari, Rete della conoscenza – parla la stessa lingua di quella degli operai: contro la precarizzazione, la riduzione a pedine del mercato, il furto del futuro e del lavoro.

Nel corso di questi anni il lavoro, l'economia, la lotta alle disuguaglianze sono tornate nell'agenda del lavoro di molte organizzazioni della società civile e le proposte si sono fatte specifiche e puntuali. Come nel caso di Sbilanciamoci che anche nell'ultima «controfinanziaria» ha messo al centro della sua iniziativa – con una serie di proposte concrete – la questione dello spostamento di reddito e ricchezza da profitti e rendite ai redditi da lavoro, attraverso una politica fiscale redistributiva ed egualitaria (con l'introduzione di una tassa patrimoniale e innalzando quella sulle rendite) e con politiche sociali non compassionevoli e residuali (come quelle dei bonus bebè e dei bonus famiglia), ma capaci di dare protezione e inclusione per tutti e di fare del lavoro un «bene comune», da difendere – sempre e comunque – contro lo sfruttamento e la mercificazione dei diritti.

L'iniziativa della società civile e dei movimenti ha nel contempo incontrato e stimolato il sindacato su una riflessione comune che riguarda il modello economico con il quale si dovrebbe uscire da questa crisi. Il «modello Marchionne» non solo è vessatorio, ma è rivolto al passato, oltre che alla difesa degli interessi economici e finanziari a breve termine dell'impresa e dei suoi azionisti. Il «modello economico dell'automobile» del dopoguerra – come è stato già per la siderurgia ed in parte per la chimica – è destinato ad esaurirsi. La sfida è quella della riconversione ecologica e sociale di quel modello e più in generale dell'economia – una riconversione fondata sulla sostenibilità, la qualità ed i diritti – che è del tutto assente dalla visione di Marchionne come da quella del governo italiano. Eppure, è proprio la riconversione ecologica e sociale che dovrebbe guidare una politica economica ed industriale alternativa a quella del passato e con cui uscire dalla crisi: meno automobili private (ma ecologicamente efficienti) e più mobilità sostenibile, meno energia da fonti fossili e più

energie rinnovabili, meno «grandi opere» e più quelle *piccole opere* che sono alla base di una infrastrutturazione sociale diffusa del paese. Su questo Legambiente e Wwf, dentro e fuori la campagna Sbilanciamoci, hanno avanzato proposte, indicazioni concrete, alternative possibili e hanno ricercato il dialogo con il movimento dei lavoratori.

Politica pubblica! Ma invece non c'è

Sappiamo che la Fiat va purtroppo in tutt'altra direzione. E mentre a Mirafiori si produrranno Suv da vendere negli Stati Uniti, dovremo importare dalla Germania e da altri paesi non solo le automobili meno inquinanti e più sostenibili che usiamo nelle nostre città, ma anche quei pannelli fotovoltaici che non riusciamo a produrre da noi e che potrebbero essere – ad esempio – un terreno possibile di riconversione (anche per la Fiat) di fronte ad un mercato inevitabilmente in espansione, mentre quello automobilistico – in crisi da sovrapproduzione – è condannato a una scontata ulteriore contrazione.

Investire in questa direzione sarebbe necessario: servirebbe una politica pubblica che non c'è, una capacità di innovazione e una responsabilità sociale dell'impresa che non è mai esistita, un uso virtuoso e non assistenziale della spesa pubblica per sostenere un altro modello di sviluppo. È su questo che la Fiom, Sbilanciamoci (che negli ultimi mesi ha aderito alle iniziative del sindacato metalmeccanico) e le tante associazioni – che hanno costituito in queste settimane un tavolo di confronto – devono continuare a lavorare insieme sull'idea di un nuovo modello di produzioni e consumi che tengano insieme la sostenibilità e la qualità dello sviluppo, la dignità del lavoro e i diritti delle persone: un welfare realmente universalistico ed inclusivo. È su questo terreno che innovazione, ambiente, politica economica e giustizia sociale possono produrre un circolo virtuoso ed è proprio su questa sfida che si può rafforzare e sviluppare l'alleanza sempre più necessaria tra sindacato, movimenti sociali e società civile organizzata.

LA GIOVANE ITALIA

«Cervelli in fuga» con la Fiom

Siamo un gruppo di italiani sotto i 40 anni che vivono e lavorano all'estero, ma che continuano ad avere contatti diretti con il nostro Paese. Paese a cui ci legano affetto e nostalgia, accompagnati dalla rabbia di vederlo in costante declino.

Nessuno di noi si è finora impegnato direttamente in politica, pur essendo tutti simpatizzanti per la sinistra nel suo significato più ampio, ma ciò che sta succedendo in questi giorni non può lasciarci indifferenti. Per questo abbiamo deciso di manifestare le nostre preoccupazioni su alcuni temi importanti: il ricatto di Marchionne; un contratto imposto e non negoziato; la convocazione di un referendum pericolosamente somigliante ai plebisciti del Ventennio in cui l'unica scelta è tra la disoccupazione e le condizioni imposte dal padrone; la deroga a diritti costituzionali riconosciuti attraverso la stipula di contratti privati; la rinuncia al contratto collettivo nazionale nel silenzio di Confindustria e di gran parte dei sindacati (che a priori avrebbero dovuto rifiutarsi di firmare un contratto diverso da quello nazionale per gli operai di Mirafiori); l'esclusione del più grande sindacato metalmeccanico dalla rappresentazione sindacale. Consideriamo tutto ciò molto grave. Lo troviamo ancora meno accettabile in un periodo di crisi economica e rigettiamo il tentativo di far pagare ai lavoratori i costi del fallimento del neo-liberismo. Ci stupiamo di fronte al silenzio imbarazzante di gran parte dell'opposizione, soprattutto quella parlamentare, e pensiamo che sia il momento di schierarsi nettamente.

La Fiom non difende solamente i lavoratori di Mirafiori, difende la Costituzione, la democrazia, la libertà di scelta. Difende, in sostanza, la possibilità di un futuro per il nostro Paese, che ci sembra sempre più lontano. Schierarsi oggi dalla parte dei diritti dei lavoratori vuol dire difendere un modello sociale basato non solo su solidarietà e uguaglianza – concetti che sarebbe ridicolo definire datati – ma anche su una più equa distribuzione del reddito, così da evitare crisi di sovrapproduzione e bolle speculative. Significa rigettare lo sfruttamento intensivo della forza lavoro, tipico dei paesi in via di sviluppo e non certo delle economie avanzate. Non sono riformisti coloro che vogliono riportare indietro le lancette della storia, ma reazionari. Non sono eroi quelli che, fomentando una guerra tra poveri, ci portano sulla strada del sottosviluppo. Non sono innovatori coloro che, invece di puntare sulla ricerca e l'investimento in capitale umano, cercano semplicemente di abbattere i costi col *dumping* sociale.

Siamo per altro convinti che gli attacchi alla Costituzione, ai diritti, al nostro contratto sociale e, in breve, al futuro del nostro Paese, si possano fermare. Questa speranza si lega a due elementi: lo sdegno per la realtà delle cose e il coraggio di cambiarle. Per questo non abbiamo dubbi: stiamo con la Fiom.

Laura Andrazi, (Paris, Francia), Alessio Baldini (University of Leeds, UK), Giorgia Maria Battistello (Six Telekurs, London, UK), Tommaso Cavazza (Barcelona, Spagna), Francesca Congiu (University of Leeds, UK), Iaria Giglioli (University of California at Berkeley, USA), Matteo Giglioli (Palo Alto, California, USA), Simone Giovetti (United Cities of France, Francia), Silvia Gurrieri (Paris, Francia), Giandomenico Iannetti (University College London, UK), Salvatore Marchese (Brno, Repubblica Ceca), Nicola Melloni, London Metropolitan University, UK), Vasco Molini (Maputo, Mozambico), Valentina Rigamonti (USAID, Afghanistan), Pietro Roversi (Oxford University, UK), Davide Sormani (Brno, Repubblica Ceca), Gigliola Sulis (University of Leeds, UK), Elia Valentini (University College London, UK), Alessandro Volpi (London, UK)

Sbilanciamoci .info

L'economia com'è e come può essere

LETTERA DI 132 ECONOMISTI SUL CONFLITTO FIAT-FIOM

Lavorare meglio, con democrazia

L'8 gennaio scorso 46 economisti hanno diffuso una lettera – pubblicata sul manifesto e sul sito www.sbilanciamoci.info – che analizza i fatti dietro l'accordo su Mirafiori, esprime solidarietà ai lavoratori coinvolti e alla Fiom e sostiene lo sciopero del 28 gennaio. In una settimana le adesioni di docenti universitari sono diventate 132, e oltre 150 cittadini l'hanno sottoscritta. Di questi temi si parla in diversi incontri pubblici in varie città e università. Per informazioni: redazione@sbilanciamoci.info

Il conflitto Fiat-Fiom scoppiato a fine 2010 sul progetto per lo stabilimento di Mirafiori a Torino – che segue l'analoga vicenda per lo stabilimento di Pomigliano d'Arco – è importante per il futuro economico e sociale del paese. Giornali e tv presentano la versione Fiat, sostenuta anche dal governo, per cui con la crescente competizione internazionale nel mercato dell'auto i lavoratori devono accettare condizioni di lavoro peggiori, la perdita di alcuni diritti, fino all'impossibilità di scegliere in modo democratico i propri rappresentanti sindacali.

Vediamo i fatti. Nel 2009 la Fiat ha prodotto 650 mila auto in Italia, appena un terzo di quelle realizzate nel 1990, mentre le quantità prodotte nei maggiori paesi europei sono cresciute o rimaste stabili. La Fiat spende per investimenti produttivi e per ricerca e sviluppo quote di fatturato significativamente inferiori a quelle dei suoi principali concorrenti europei, ed è poco attiva nel campo delle fonti di propulsione a basso impatto ambientale. A differenza di quanto avvenuto tra il 2004 e il 2008 – quando l'azienda si è ripresa da una crisi che sembrava fatale – negli ultimi anni la Fiat non ha introdotto nuovi modelli. Il risultato è stata una quota di mercato che in Europa è scesa al 6,7%, la caduta più alta registrata nel continente nel corso del 2010.

Al tempo stesso, tuttavia, nel terzo trimestre del 2010 la Fiat guida la classifica di redditività per gli azionisti, con un ritorno sul capitale del 33%. La recente divisione tra Fiat Auto e Fiat Industrial e l'interesse ad acquisire una quota di maggioranza nella Chrysler segnalano che le priorità della Fiat sono sempre più orientate verso la dimensione finanziaria, a cui potrebbe essere sacrificata in futuro la produzione di auto in Italia e la stessa proprietà degli stabilimenti.

Noi economisti non intendiamo continuare il tran-tran di sempre, dopo il 28 gennaio, mentre a Mirafiori si lavora la notte. Siamo invece a disposizione per discutere, studiare, imparare insieme

A dispetto della retorica dell'impresa capace di «stare sul mercato sulle proprie gambe», va ricordato che la Fiat ha perseguito questa strategia ottenendo a vario titolo, tra la fine degli anni ottanta e i primi anni duemila, contributi pubblici dal governo italiano stimati nell'ordine di 500 milioni di euro l'anno.

A fare le spese di questa gestione aziendale sono stati soprattutto i lavoratori. Negli ultimi dieci anni l'occupazione Fiat nel settore auto a livello mondiale è scesa da 74 mila a 54 mila addetti, e di questi appena 22 mila lavorano nelle fabbriche italiane. Le qualifiche dei lavoratori Fiat sono in genere inferiori a quelle dei concorrenti, i salari medi sono tra i più bassi d'Europa e la distanza dalle remunerazioni degli alti dirigenti non è mai stata così alta: Sergio Marchionne guadagna oltre 250 volte il salario di un operaio.

Questi dati devono essere al centro della discussione sul futuro della Fiat.

L'accordo concluso dalla Fiat con Fim, Uilm e Fismic per Mirafiori – che la Fiom ha rifiutato di firmare – prevede un vago piano industriale, poco credibile sui livelli produttivi, tanto da rendere improbabile ora ogni valutazione sulla produttività. L'accordo appare inadeguato a rilanciare e qualificare la produzione, e scarica i costi sul peggioramento delle condizioni dei lavoratori. Sul piano delle relazioni industriali i contenuti dell'accordo sono particolarmente gravi: l'accordo si presenta come sostitutivo del contratto nazionale di lavoro, e cancellerebbe la Fiom dalla presenza nell'azienda e dal suo ruolo di rappresentanza dei lavoratori che vi hanno liberamente aderito. Il referendum del 13-14 gennaio tra i dipendenti sull'accordo, con la minaccia Fiat di cancellare l'investimento nel caso sia respinto, pone i lavoratori di fronte a una scelta impossibile tra diritti e lavoro. In questa prospet-



tiva, la strategia Fiat appare come la gestione di un ridimensionamento produttivo in Italia, scaricando costi e rischi sui lavoratori e imponendo un modello di relazioni industriali ispirato agli aspetti peggiori di quello americano.

Esistono alternative a una strategia di questo tipo.

In Europa la crisi è stata affrontata da imprese come la Volkswagen con accordi sindacali che hanno ridotto l'orario, limitato la perdita di reddito e tutelato capacità produttive e occupazione; in questo modo la produzione sta ora riprendendo insieme alla domanda. Produrre auto in Europa è possibile se c'è un forte impegno di ricerca e sviluppo, innovazione e investimenti attenti alla sostenibilità ambientale; per questo sono necessari lavoratori con più competenze, meno precarietà e salari adeguati; un'organizzazione del lavoro contrattata con i sindacati che assicuri alta qualità, flessibilità delle produzioni e integrazione delle funzioni. È necessaria una politica industriale da parte del governo che non si limiti agli incentivi per la rottamazione delle auto, ma definisca la direzione dell'innovazione e degli investimenti verso produzioni sostenibili e di qualità; le condizioni per mercati più efficienti; l'integrazione con le politiche della ricerca, del lavoro, della domanda. Considerando l'eccesso di capacità produttiva nell'auto in Europa, è auspicabile che queste politiche vengano definite in un contesto europeo, evitando competizioni al ribasso su costi e condizioni di lavoro. Su tutti questi temi è necessario un confronto, un negoziato e un accordo con i sindacati che rappresentino i lavoratori dell'azienda.

In nessun paese europeo l'industria dell'auto ha tentato di eliminare un sindacato critico della strategia aziendale dalla possibilità di negoziare le condizioni di lavoro e di rappresentare i lavoratori. L'accordo Fiat di Mirafiori riduce le libertà e gli spazi di democrazia, aprendo uno scontro

che riporterebbe indietro l'economia e il paese.

Ci auguriamo che la Fiat rinunci a una strada che non porterebbe risultati economici, ma un inasprimento dei conflitti sociali. Ci auguriamo che governo e forze politiche e sindacali contribuiscano a una soluzione di questo conflitto che ristabilisca i diritti dei lavoratori a essere rappresentati in modo democratico e tuteli le condizioni di lavoro. Esprimiamo la nostra solidarietà ai lavoratori coinvolti e alla Fiom, sosteniamo lo sciopero nazionale del 28 gennaio 2011 e ci impegniamo ad aprire una discussione sul futuro dell'industria, del lavoro e della democrazia, sui luoghi di lavoro e nella società italiana.

PRIMI FIRMATARI

Margherita Balconi, Paolo Bosi, Gian Paolo Caselli, Daniele Checchi, Tommaso Ciarli, Vincenzo Comito, Marcella Corsi, Pasquale De Muro, Giovanni Dosi, Marco Faillio, Paolo Figini, Massimo Florio, Maurizio Franzini, Lia Fubini, Andrea Fumagalli, Mauro Gallegati, Adriano Giannola, Anna Giunta, Andrea Ginzburg, Claudio Gnesutta, Elena Granaglia, Simona Iammarino, Peter Kammerer, Paolo Leon, Stefano Lucarelli, Luigi Marengo, Pietro Masina, Massimiliano Mazzanti, Marco Mazzoli, Domenico Mario Nuti, Paolo Palazzi, Cosimo Perrotta, Mario Pianta, Paolo Pini, Felice Roberto Pizzuti, Andrea Ricci, Andrea Roventini, Maria Savona, Francesco Scacciati, Alessandro Sterlacchini, Stefano Sylos Labini, Giuseppe Tattara, Andrea Vaona, Marco Vivarelli, Antonello Zanfei, Adelino Zanini.

ADESIONI DI ECONOMISTI E DOCENTI UNIVERSITARI

Ferdinando Arzarello, Giuseppina Autiero, Mario Biagioli, Maria Luisa Bianco, Luigi Bosco, Fabrizio Botti, Sergio Brasini, Sergio Bruno, Gianluca Brunori, Enza Caruso, Laura Chies, Guglielmo Chiodi, Alessandro Colizzi, Bruno Contini, Lilia Costabile, Simone D'Alessandro, Carmela D'Apice, Marco Della Pinna, Pompeo Della Posta, Nerina Dirindin, Valentina Di Stasio, Magda Fontana, Marzia Fontana, Mariangela Franch, Aldo Frediani, Stefania Gabriele, Luciano Gallino, Alberto Gherardini, Mario Giaccione, Fiorenzo Girotti, Giulio Guarini, Maria Carla Lamberti, Achille Lemmi, Francesco Lenci, Mauro Lombardi, Mario Lovergine, Adriana Luciano, Agata Maida, Michela Marchiori, Gerardo Marletto, Ugo Mattei, Mariana Mazzucato, Luca Michelini, Alessia Miranti, Chiara Monfardini, Andrea Morrison, Lorenzo Mosca, Luigi Orsenigo, Guido Ortona, Lia Pacelli, Ruggero Paladini, Daniela Palma, Francesco Paoletti, Marco Passarella, Gabriele Pastrello, Marcello Pedaci, Riccardo Petrella, Francesco Petrini, Paolo Piacentini, Elena Podrecca, Monica Quirico, Giorgio Rampa, Michele Raitano, Piera Rella, Federico Ricci, Franca Roncarolo, Annalisa Rosselli, Chiara Rubino, Maria Laura Ruiz, Luigi Sambuelli, Anna Maria Simonazzi, Anna Soci, Luigi Spagnolo, Giorgio Tassinari, Massimo Tegolini, Settimo Termini, Giuliano Tescari, Francesco Timpano, Massimiliano Trentin, Matilde Trevisani, Giovanni Vaggi, Marco Valente, Roberto Veneziani, Antonella Visintin, Stefano Visentin, Francesco Vona.

L'APPELLO DEGLI INTELLETTUALI TORINESI

«Non si può tacere: gli operai non vanno lasciati soli»

Di fronte all'ostentata dimostrazione di prepotenza offerta in questi giorni dalla Fiat e di fronte ai contenuti dell'accordo da essa imposto per lo stabilimento di Mirafiori, riteniamo di non poter tacere.

Non può essere taciuto il carattere esplicitamente ricattatorio, da vero e proprio Diktat, che pone i lavoratori, già duramente provati dalla crisi e dalla cassa integrazione, con salari tra i più bassi d'Europa, nella condizione di dover scegliere tra la messa a rischio del proprio posto e la rinuncia a una parte significativa dei propri diritti; tra la sopravvivenza e la difesa di condizioni umane di lavoro; tra il mantenimento del proprio reddito e la conservazione della propria dignità. È un'alternativa inaccettabile in una società che pretenda di rimanere civile e in un Paese che voglia continuare a definirsi democratico.

Non può essere taciuto, d'altra parte, lo strappo – un vero e proprio scardinamento – che tale accordo introdurrebbe nell'intero sistema delle relazioni industriali in Italia, la sua aperta contraddizione con ampia parte del dettato costituzionale, a cominciare da quell'articolo 1 che proclama la nostra democrazia repubblicana «fondata sul lavoro» – cioè sul ruolo centrale del lavoro e della persona del lavoratore.

Non può essere taciuta, infine, l'assoluta gravità della scelta Fiat di risolvere il proprio rapporto con la Confindustria, al fine di liberarsi dai vincoli stabiliti in sede di contrattazione nazionale, e di porre in essere un'odiosa forma di discriminazione sindacale in quella delicata e cruciale sfera che è costituita dalla rappresentanza nei luoghi di lavoro. L'esclusione della Fiom, l'organizzazione sindacale maggioritaria tra i lavoratori metalmeccanici torinesi, dagli organismi rappresentativi di fabbrica costituirebbe un'inaccettabile discriminazione, una prova di pesante arroganza aziendale e di preoccupante cecità imprenditoriale, per noi intollerabili.

Pur consapevoli della drammaticità delle scelte individuali, di chi è posto dinanzi a un brutale aut aut, e rispettosi di esse, esprimiamo il nostro sostegno e solidarietà a chi non ha rinunciato a difendere i diritti e le libertà conquistate a prezzo di duri sacrifici.

Maria Vittoria Ballestrero; Michelangelo Bovero; Piera Campanella; Alessandro Casiccia; Amedeo Cottino; Gastone Cottino; Bruno Contini; Giovanni De Luna; Lucia Delogu; Mario Dogliani; Angelo D'Orsi; Angela Fedi; Fiorenzo Girotti; Riccardo Guastini; Ugo Mattei; Ernesto Muggia; Marco Revelli; Marcella Sarale; Giuseppe Sergi; Gianni Vattimo.

Sbilanciamoci!



Per un'Italia capace di futuro

**“Iscriviti alla
CGIL
perché è sempre
dalla tua parte
per dare voce
ai lavoratori
e ai diritti”**



WWW.CGIL.it TESSERAMENTO 2011

CGIL



CONFEDERAZIONE GENERALE ITALIANA DEL LAVORO