

Italia, dove del MAI si è sempre parlato poco. È evidente che l'attivismo di questo movimento di lotta deve aver pesato sulla decisione del governo Jospin di ritirarsi dal negoziato come, indirettamente, ha sottolineato una dichiarazione sottoscritta lo scorso settembre da 450 dirigenti di multinazionali riuniti a Ginevra: "L'emergenza di gruppi di attivisti rischia di indebolire l'ordine pubblico, le istituzioni e il processo democratico (...) Bisognerà stabilire delle regole per chiarire la legittimità di queste organizzazioni non governative che si proclamano rappresentanti di larghi settori della società civile". Da che pulpito viene la predica! Bisogna dire, infatti, che la riunione era stata indetta dalla Camera di Commercio internazionale, lobby mondiale delle multinazionali e vera e propria organizzazione "militante" del grande mondo degli affari, presieduta da uno dei più energici tra questi affaristi: Helmut Maucher, presidente della famigerata "Nestlé". Questo individuo è anche presidente della tavola rotonda europea degli industriali (nota come ERT) così come del forum economico mondiale di Davos (Svizzera). È ridicolo che questo pugno di sanguisughe dell'umanità si possa permettere di dare lezioni di democrazia!

Rimane il fatto che il granello di sabbia ha messo fuori uso un ingranaggio enorme che però a questo punto erano in molti, anche nell'ambiente finanziario, a non voler far funzionare. È significativo che neppure il "Financial Times", organo degli ambienti finanziari, abbia mostrato particolare dispiacere per la morte del MAI. Il motivo è semplice: le multinazionali e i teorici neoliberali possono cianciare quanto vogliono sulla "libertà dei mercati" e sul "non intervento dello stato", ma quando i mercati navigano in pessime acque, quando il contagio della crisi rischia di propagarsi dalle piazze del sud-est asiatico alle roccaforti americane ed europee, quando i santoni dell'economia mondiale confessano di non "capirci niente", ebbene per gli investitori non rimane che rivolgersi, come hanno sempre fatto, allo stato, cioè a chi manovra i soldi dei contribuenti e ha il monopolio dell'ordine pubblico (cioè della violenza istituzionalizzata). Di fronte alla crisi finanziaria che rischia di mettere in ginocchio gli speculatori di tutto il mondo, un accordo come il MAI pare francamente fuori luogo. Oggi come ieri, è lo stato che garantisce il capitale. In Giappone è stato lo stato a salvare le banche dal fallimento, come è stato lo stato americano a impedire il fallimento del fondo speculativo LTCM, come è stato lo stato italiano a salvare qualche anno fa alcune banche sull'orlo della bancarotta. Altro che neoliberalismo! Un motivo, tutt'altro che secondario, per cominciare a pensare ad una forma di società che sappia fare a meno di questo arnese, assolutamente inutile alla lotta per costruire un mondo migliore.

A. Q.

Da "Umanità Nova" n.16 del 9 maggio 1999

I cent'anni della Fiat

La Fiat tra passato e futuro

1969 1980: un ventennio cruciale

Queste pagine costituiscono il tentativo di analizzare alcuni comportamenti presenti di una grande azienda quale la Fiat nei confronti dell'organizzazione del lavoro per anticipare gli scenari futuri in cui si articolerà il rapporto tra chi questa azienda dirige e chi si trova a prestare in essa il proprio lavoro dipendente. Si vuole, cioè, cercare di disegnare, dalle tracce lasciate oggi sul terreno, la direzione verso cui si muoverà il rapporto capitale - lavoro vivo nella più grande azienda manifatturiera italiana.

Un'analisi anticipatrice di questo tipo corre certamente il rischio di essere smentita dai fatti che la seguiranno, ma vuole presentarsi come stimolo per alternative riflessioni, giocare nella provocazione di articolare un discorso su ciò che non c'è (il futuro), partendo da indizi presenti, all'apparenza privi di unitarietà. E la provocazione muove in direzione di entrambi i poli della dinamica analizzata, cioè il capitale e il lavoro vivo, cercando sia dall'uno che dall'altro una risposta che sia, in primo luogo, una smentita. Infatti, lo scenario che le tracce presenti disegnano vede questi due soggetti profondamente trasformati rispetto ad oggi, sia qualitativamente che quantitativamente, così come trasformata la loro relazione. Una smentita potrebbe testimoniare di una rottura della dinamica che si va articolando per l'avvenuta presa in carico da parte del lavoro vivo di una progettualità propria. Oppure uno scarto del capitale dal tracciato di sempre maggior astrattezza che lo connota. Entrambe queste ipotesi, in quanto smentiscono lo scenario qui tratteggiato, sono auspicabili.

L'articolazione di un discorso sul presente e il futuro della Fiat non può prescindere dall'analisi del passato recente di tale azienda. In particolare, è opportuno ripercorrere brevemente e senza alcuna pretesa di completezza la sua storia negli ultimi trent'anni, per verificare il filo che lega i vari avvenimenti e le trasformazioni succedutisi e per delineare meglio il discorso sul futuro. Al tempo stesso è necessario verificare lo scenario entro cui la vicenda che qui interessa (la relazione capitale - lavoro vivo) si svolge oggi per contestualizzarla rispetto alle trasformazioni in atto nell'economia mondiale.

Ciò è indispensabile in quanto si vorrebbe, con il breve excursus proposto, chiarire che oggi la Fiat non ha un ruolo di guida e di modello, come è avvenuto in passato. La Fiat è stato motore di trasformazione della società italiana; potere che trattava da pari con il potere politico, che fosse il fascismo o il regime democristiano: la Fiat è sempre stata governativa; agente di travasi irreversibili di umanità da un luogo all'altro del nostro paese, dal sud al nord; modello di relazioni industriali per tutto il padronato italiano, banco di prova per leader sindacali e politici di sinistra; la Fiat è stato un simbolo, da distruggere o da esaltare, Agnelli il padrone per antonomasia, nel bene e nel male. Occorre con chiarezza dire che oggi non è più così.

L'industria dell'auto è ancora fondamentale nel nostro paese, ma non ha più la preponderanza di un tempo. Così come il peso delle "tute blu" che in Fiat lavorano. La società è cambiata, così come è cambiato il suo rapporto con la Fiat. Questa, da agente di trasformazione, appare oggetto di radicali trasformazioni in atto per adeguarsi alle mutate condizioni del rapporto capitale - lavoro vivo.

Se guardiamo all'estero, poi, la Fiat è il quinto produttore europeo e il settimo mondiale di auto. Tanto che ha fatto un certo scalpore all'inaugurazione dei festeggiamenti per il centenario Fiat, la frase dell'Avvocato Agnelli secondo cui la Fiat potrebbe essere "soggetto ma anche oggetto" di decisioni altrui.

Per cercare di raccogliere qualche elemento di comprensione sul perché tutto ciò sia avvenuto, e tenendo sempre presente che quel che più ci preme è il discorso sul futuro, ripercorriamo brevemente, come detto, gli ultimi trent'anni di storia, italiana e non.

Il ciclo 1969 - 1980 in Italia e nel mondo segna la nascita, l'affermazione e il declino di una serie di proposte alternative al modello capitalistico di società e di produzione; esigenze, proposte, istanze, di cui si fecero portatori ampi strati della società, determinando un vero e proprio movimento di massa, antagonista alla logica dominante. Il fenomeno è oggetto di una sterminata messe di studi, memorie, saggi. Per tutti ricordiamo l'indispensabile *L'orda d'oro* di Nanni Balestrini e Primo Moroni (Feltrinelli, Milano, seconda edizione, 1997). Il volume inquadra l'esplosione del '68 alla luce degli avvenimenti e dei fenomeni sociali che hanno attraversato l'Italia negli anni '60. Si

ripercorre quindi la parabola che condusse alla presa di coscienza di studenti e operai dalla quale sortì la deflagrazione degli anni '68 - '69; si segue poi la frammentata vicenda degli anni '70, con le alterne fasi della lotta furibonda tra conservazione e rivoluzione; fino alla definitiva sconfitta di quel vero e proprio movimento insurrezionale di massa all'inizio degli anni '80.

Ora, la vicenda appena descritta ha attraversato l'universo Fiat dall'inizio alla fine. Anzi la Fiat è stata luogo fisico d'inizio e fine del ciclo in parola, dalla primavera del 1969 all'autunno del 1980 e protagonista assoluto di tali vicende, che potrebbero essere chiuse nei due momenti di perdita del controllo e riconquista del controllo da parte della direzione aziendale Fiat sul ciclo produttivo.

Il primo corteo interno nello stabilimento Fiat di Mirafiori si svolge il 27 maggio 1969, al grido: "Agnelli, l'Indocina ce l'hai nell'officina". Il 3 luglio 1969, in occasione di uno sciopero generale per la casa, in Corso Traiano, nelle immediate vicinanze di Mirafiori, avvengono per tutta la giornata violentissimi scontri tra polizia, operai e studenti, con vere e proprie scene di guerriglia urbana. L'autunno caldo del '69 inizia a Mirafiori in primavera.

Il 14 ottobre 1980 sfilano per Torino 40.000 operai, impiegati e capi Fiat chiedendo la fine dell'occupazione di Mirafiori che proseguiva da 35 giorni, dopo che il 10 settembre la Fiat aveva annunciato 14.469 licenziamenti, poi trasformati in 23.000 messe in Cassa integrazione guadagni straordinaria a zero ore senza prospettive di rientro.

Nel mezzo di queste due date (27 maggio 1969 - 14 ottobre 1980) stanno anni in cui si sono avute occupazioni degli stabilimenti, scioperi ad oltranza, licenziamenti e messe in cassa integrazione di massa, divaricazione tra lavoratori e sindacati, morti ammazzati, feriti e processi: insomma, un vero e proprio corpo a corpo tra la Fiat e i suoi dipendenti che si è risolto a favore della prima.

All'interno di questo feroce scontro e poi dopo il suo termine, le innovazioni tecnologiche e le riorganizzazioni del ciclo produttivo non hanno mai avuto un profilo neutro, ma si sono connotate come strumenti di riconquista del controllo sul ciclo produttivo, diminuzione del peso della forza lavoro umana, massimizzazione dello sfruttamento della stessa e sua sottoposizione a processi fuori del suo controllo.

Cassa integrazione guadagni straordinaria (Cigs) e innovazione tecnologica hanno, nel corso degli anni '70 e '80, permesso alla Fiat di riaffermare saldamente le redini dell'organizzazione del lavoro. Le rigidità del ciclo produttivo permisero l'affermarsi delle lotte operaie nel '69 e negli anni immediatamente seguenti, perché tutte le fasi della produzione erano strettamente legate e fermarne una significava spesso fermare il ciclo nel suo insieme. La prima, immediata, risposta datoriale della "messa in libertà" dei lavoratori non scioperanti, ma il cui lavoro non era utilizzabile per la ricordata rigidità del ciclo, viene negli anni sostituita dalla Cigs che diventa strumento di gestione corrente della forza lavoro. Sull'onda delle "crisi", che dall'inizio degli anni '70 caratterizza l'economia occidentale, cui si aggiunge lo shock petrolifero nel '74, e dell'innovazione tecnologica che negli stessi anni si afferma, la Cigs consente di flessibilizzare l'utilizzo della manodopera a seconda della congiuntura economica; di selezionare tra i lavoratori quelli che l'azienda ritiene di dover impiegare oppure no; di sconvolgere la più volte citata rigidità del ciclo produttivo; di consegnare all'esclusiva gestione del datore di lavoro il tempo liberato dall'innovazione tecnologica, che non viene recuperato in termini di diminuzione dell'orario di lavoro per tutti, ma che si trasforma in perdita del lavoro per alcuni e in saturazione del tempo di lavoro per altri.

Così l'innovazione tecnologica va, da un lato, a sostituire parti di alcune lavorazioni pericolose (verniciatura), ma al tempo stesso incide nei punti di conflitto, spezzando l'unità del ciclo produttivo ed impedendo che lo stesso possa essere bloccato da pochi operai: dai primi esperimenti di

automazione del '73, all'introduzione del Digitron alle Fosse nel '76, al Robogate nel '78, alla Lam, la linea a stazioni di lavorazione indipendenti.

Dice Cesare Romiti: "Nell'agosto 1980, in tutto il gruppo Fiat, estero compreso, eravamo in 350 mila. Prima della ripresa del 1983 - 1984, anche per effetto della vendita di alcune nostre aziende, siamo scesi a 230 mila. E con una produzione globale aumentata rispetto al 1980" (Questi anni alla Fiat, intervista di Gianpaolo Pansa a Cesare Romiti, Milano Rizzoli, 1988).

Nel settore auto, i 113 mila operai del '79 in quattro anni risultano dimezzati, con un raddoppio del fatturato, un aumento di produttività, il ritorno degli utili. Queste cifre non potrebbero descrivere in modo più preciso l'appropriazione di tempo di lavoro liberato che è avvenuta all'inizio degli anni '80, appropriazione trasformatasi in disoccupazione per alcuni (assenza di tempo di lavoro) e aumento della produttività per altri (saturazione del tempo di lavoro).

Simone Bisacca

Da "Umanità Nova" n.19 del 30 maggio 1999

I cent'anni della Fiat

La fabbrica esce dai suoi confini

TRIBUNALE DI TORINO Accanto ai fenomeni analizzati nella prima parte del presente lavoro (v. UN n. 16 del 9 maggio), un altro fondamentale aspetto delle trasformazioni di questi anni è l'espansione della fabbrica fuori dei suoi confini a modellare il territorio, con la diffusione di spezzoni del ciclo al suo esterno. Il territorio è messo al lavoro e riorganizzato secondo le esigenze della produzione. Si pensi a tutto l'indotto creato con l'aiuto Fiat da ex operai o capi dove le condizioni di lavoro sono sempre state peggiori che all'interno della grande fabbrica. La produzione si diffonde all'esterno delle pareti aziendali anche grazie alla duttilità delle nuove tecnologie, alla necessità di spazi più ristretti per la produzione, alla disoccupazione crescente che fa accettare le condizioni di lavoro al ribasso, tipiche delle microrealità aziendali. Questo processo interessa tutta l'industria e, iniziato già negli anni '70, ha avuto un'esplosione negli anni '80 e può oggi considerarsi il normale assetto del ciclo produttivo.

Non per nulla è stata teorizzata l'impresa *a rete*, secondo un modello molecolare, in cui la catena tradizionale del comando gerarchico scompare lasciando spazio ad un intreccio neuronale di relazioni in rete, sottoposte al controllo di chi la rete gestisce.

Nell'ambito di tale processo, la Fiat, in primo luogo, nel corso degli anni '70 si trasforma in holding assegnando a specifiche società la realizzazione dei singoli prodotti (auto, veicoli industriali, autobus, ecc.).

Successivamente esternalizza alcune attività corollario di quella produttiva, dal trasporto su gomma alle Unità di produzione accessoristica (UPA), alle concessionarie. Si ha un movimento dalla fabbrica verso il territorio.

L'ultimo anno si caratterizza per un ulteriore passaggio del processo di esternalizzazione o terziarizzazione. È la stessa fabbrica che si disgrega in tante singole aziende quante sono le attività connesse al ciclo produttivo del prodotto automobile: la Fiat cede o progetta di cedere la movimentazione interna dei materiali, la verniciatura, le presse, la produzione delle sospensioni, la contabilità del personale, il servizio di pulizie, la manutenzione degli impianti, la gestione dei flussi

energetici, il riciclo dei materiali e lo smaltimento dei rifiuti... ad aziende che opereranno all'interno dello stesso spazio fisico ed i cui dipendenti, giuridicamente separati, concorreranno alla realizzazione del prodotto finale auto.

La Fiat cede a tali aziende sia il segmento dell'attività produttiva che i dipendenti in esso occupati, che cessano di essere dipendenti Fiat, diventano dipendenti di altre società, ma continuano a fare lo stesso lavoro nello stesso luogo. Le aziende in questione possono essere sia del gruppo Fiat sia aziende completamente estranee al gruppo.

Come e perché avviene questo fenomeno? Si può dire che paradossalmente la grande fabbrica, pur con tutte le innovazioni di questi anni nel senso della flessibilizzazione del ciclo, sia rimasta indietro rispetto al territorio e alla società. Negli anni '80 e '90 si è affermato in quest'ultima in modo onnipervasivo il paradigma produttivistico (si vive per lavorare). Tutta la società è al lavoro e quindi non ha senso che ci sia difformità tra società e fabbrica. La fabbrica aveva permeato di sé la società, aveva dettato modelli, tempi, aveva riorganizzato il territorio.

Come detto sopra, la Fiat è stato luogo privilegiato dello scontro tra modello (anche culturale) capitalistico e il *rifiuto del lavoro* di cui i movimenti del ciclo 1969 - 1980 si fecero portatori. L'affermazione dell'autunno 1980 sui propri dipendenti è stata per la Fiat fondamentale una vittoria su un modello di società alternativa a quella di cui si è sempre fatta portatrice ed ha segnato volente o nolente uno spartiacque, spalancando le porte alla omologazione di tutta la società al modello produttivistico. Simbolo e strumento di cambiamenti radicali, la vittoria dell'ottobre 1980 inaugura i rampanti anni '80 del *decisionismo* e della *Milano da bere*. Anche nel linguaggio prevalgono i termini aziendalistici, si parla di *sistema paese*, di *azienda Italia*, come se questa e solo questa possa essere la trama del vivere sociale, la produzione, l'organizzazione volta alla massimizzazione delle risorse, la prevalenza sulle *risorse umane* di chi queste risorse sa far fruttare e ottimizzare. Tanto che oggi si parla solo più di *risorse umane* e di *esuberanti*, anziché di lavoratori, andata persa con questa parola l'individualità dell'essere umano che lavora.

Oggi la società ha ridefinito però il modello produttivo nel senso della frammentarietà e flessibilità e si verifica un fenomeno di ritorno (feedback) per cui è la società, così come è oggi, che invade (si può dire) con le sue fluidità la fabbrica e la disintegra.

Nella società predomina la frammentazione non soltanto produttiva, ma di status del singolo lavoratore. Il contratto di lavoro subordinato a tempo pieno e indeterminato di gran parte dei dipendenti Fiat oggi costituisce un residuo del passato e una *rigidità* (l'ultima) che nel prossimo futuro sarà superata. Le terziarizzazioni ed esternalizzazioni degli ultimi due anni sono lo strumento di questo feedback.

Le singole aziende cui sono commesse le particolari attività del ciclo in qualità di appaltatrici saranno progressivamente legittimate all'utilizzo di tutte le forme di contratto di lavoro atipico, compreso l'utilizzo di lavoratori dipendenti da agenzie di lavoro interinale o l'utilizzo di cooperative. Si badi come l'età media dei lavoratori terziarizzati e ceduti, ad esempio, alla TNT Production Logistics come carrellisti, sia particolarmente elevata: al loro andare in pensione questi dipendenti non saranno sostituiti da altri lavoratori con lo stesso status, ma da giovani con contratti a termine, part-time, interinali, ecc.

Attività che erano tradizionalmente utilizzate per offrire un lavoro agli inidonei (lavoratori che nel corso della loro vita perdono parte della capacità produttiva per infortuni, usura, malattia), ai portatori di handicap avviati obbligatoriamente, ecc., cioè quelle, ad esempio, di carrellista, magazziniere, addetto alle pulizie, saranno svolte da ditte esterne e il futuro inidoneo Fiat si

ritroverà senza possibilità di utilizzo. Le aziende esterne potranno inoltre trasferire in altre unità produttive i lavoratori non graditi dalla committente Fiat. La precarizzazione del rapporto di lavoro comporterà una naturale bassa sindacalizzazione dei lavoratori delle aziende appaltatrici.

A questo punto la manodopera raggiungerà il massimo di flessibilità e variabilità nella sua composizione e l'unità necessaria a qualsiasi tipo di azione sindacale e di tutela articolata sarà problematica da raggiungere. A questo punto il comando e il controllo saranno massimi sul singolo, totalmente in balia del *momento* produttivo, ma il beneficiario dell'attività lavorativa sarà posto a distanza irraggiungibile, anche giuridicamente.

Infatti, la Fiat manterrà alle proprie dirette dipendenze una minima porzione del ciclo produttivo e avrà il volto di una holding finanziaria per tutti i dipendenti delle aziende che concorreranno alla realizzazione del prodotto Fiat. Con un meccanismo a cascata di appalti e subappalti, tra colui che offrirà la prestazione lavorativa e l'effettivo beneficiario si frapperanno anche più schermi giuridici. Si realizzerà una sorta di *taylorismo giuridico*, per cui non solo la singola porzione di ciclo produttivo viene isolata dalle altre in via di fatto, ma anche lo status giuridico di chi tale porzione di attività lavorativa presta, dipendente da una società che nulla ha a che fare con tutte le altre cui le singole parti del ciclo sono commesse, anche le più vicine. L'effetto di estraneità tra le parti del ciclo e di lontananza e astrattezza del beneficiario della prestazione sarà totale. Il paradigma economico del controllo diventa condizione giuridica.

Le discussioni in atto tra Fiat, sindacati confederali e politici sul *distretto dell'auto* e sul patto territoriale per Torino e il Piemonte stanno creando i presupposti comunicativi alla realizzazione di tale scenario. La CGIL ha qualche mese fa presentato il progetto per trasformare Torino in una Tecnocity al servizio dell'auto, con il corollario di flessibilità (part-time) in entrata e in uscita per i lavoratori (v. *La Repubblica* del 3.12.98, pag. 34: si noti che proprio con l'ultimo collegato alla finanziaria in questi giorni è stata approvata la "staffetta" tra giovani e anziani). Tale progetto indica altresì la direttrice dell'ulteriore sviluppo della Fiat e del suo territorio natale. In esso si parla chiaramente, infatti, della necessità di concentrare a Torino i momenti di progettazione e realizzazione delle produzioni ad alto contenuto tecnologico legate al prodotto auto. L'istituzione al Politecnico di Torino del corso di studi in tecnologia dell'auto va in questa direzione.

Ora, è chiaro che la proposta sindacale è già *la scelta* che ha fatto la Fiat. Non esiste spazio di discussione sul punto; il sindacato confederale recita solo la sua parte di comprimario che nella legittimazione datoriale trova la sua ragione di esistere, avendo da tempo (ben prima della sconfitta del 1980) fatto la scelta di non giocare nella battaglia per la gestione del tempo liberato dall'innovazione tecnologica, lasciando che tale tempo divenisse disoccupazione, anziché occasione di ridisegnare l'intero tempo di vita della società.

Dal punto di vista della futura Tecnocity non c'è posto per due stabilimenti produttivi come Mirafiori e Rivalta. Se Mirafiori potrebbe salvarsi per l'alto valore simbolico che si porta dietro, è possibile che Rivalta diventi uno dei punti di forza dell'insieme di aziende, laboratori, ecc. che si dovrebbero coagulare intorno al progetto del *distretto dell'auto*, spazio fisico da riempire con aziende già esistenti da ricollocare o nuove che sorgeranno.

E' possibile che il futuro della Fiat costituisca la sintesi di due processi che si sono svolti negli ultimi trent'anni, uno a livello mondiale e un altro a livello nazionale.

Da un lato c'è l'assetto globale che ha assunto il mercato, sia in termini di concorrenzialità tra produttori che come crescere di aree di mercato in cui è più economico direttamente produrre, anziché semplicemente esportare; tali aree aumentano di importanza in termini di fatturato globale

di tutte le industrie produttrici di auto. Soprattutto Sud America e Asia sono mercati in rapida espansione, dove la motorizzazione della popolazione è a livelli bassissimi e dove quindi i margini di crescita dei mercati sono particolarmente appetitosi. Messico, Brasile, India, Cina: qui è il futuro della Fiat e delle altre case automobilistiche.

Il comando però delle varie unità produttive sparse per il globo resterà centralizzato, così come tutto il sapere che poi si materializza nella produzione (Torino come Tecnocity dell'auto).

Al tempo stesso, si è compiuta la disciplinarizzazione di quel *rifiuto del lavoro* che nel '68- '69 si coagula come movimento di massa, nel '77 vede l'acme di scontro fisico con il potere, che nell'80 viene sconfitto sul campo. Oggi l'intera società messa al lavoro dal capitale preme ai cancelli di Mirafiori e Rivalta e penetra negli interstizi della produzione come flessibilità, terziarizzazione, precarizzazione di tutti i rapporti di lavoro.

Il processo di riduzione della necessità di lavoro vivo all'interno del ciclo di produzione grazie alle innovazioni tecnologiche si è trasformato in disoccupazione, sottoccupazione, precarizzazione di massa in Occidente, non certo solo da noi. Il processo non è stato controllato e naturalmente è andato nella direzione voluta dal capitale.

Oggi a Pune, in India, "l'auto si fa come una nave" (così Cantarella a *Il Manifesto*) nel senso che lì la fabbrica nasce già terziarizzata, come, appunto, un cantiere navale dove singole aziende producono solo un pezzo del ciclo. E' interessantissimo questo feedback tra Pune e Mirafiori o Rivalta. Non solo i paesi extraeuropei diventano loro malgrado protagonisti di un vero e proprio dumping sociale per i bassi costi di produzione, consentendo il quotidiano ricatto padronale di trasferire all'estero le aziende se non si accettano sempre maggiori compressioni dei salari e aumenti della produttività; ma funzionano altresì come laboratori della massima flessibilizzazione del ciclo e del singolo rapporto di lavoro.

Così non solo le *rigidità* dell'operaio di Mirafiori e Rivalta devono fare i conti con la flessibilità della società occidentale, ma con la concorrenza (al ribasso) dei colleghi ad esempio sudamericani o indiani che potrebbero un giorno cessare di produrre solo per il loro mercato interno.

Nel nome ancora una volta della crisi occupazionale che ha assunto dimensioni strutturali, creata e mantenuta dal capitale stesso, che si è appropriato del tempo liberato dall'innovazione tecnologica, si flessibilizzeranno in toto Mirafiori e Rivalta, per poi, tra qualche anno, trasformarne una nel polo della Tecnocity che Torino sarebbe destinata a diventare.

Alla fine di queste breve lavoro, resta la domanda sugli strumenti di difesa dei lavoratori che di questa nuova tappa della storia Fiat rischiano di essere solo oggetto. La risposta dovrebbe essere di squisito stampo sindacale: per cui qui ci si limita ad alcune personali riflessioni.

Le mutazioni intervenute nella società e nel modo di produrre devono dettare i tempi e i modi della risposta di tutti i salariati che a qualsiasi titolo oggi sono coinvolti in questi processi. Si vuol dire che la stessa Fiat è stata oggi superata in flessibilità e riduzione di tutto il tempo in tempo di lavoro dalla società; la lotta quindi non è più solo dentro la fabbrica, ma, piuttosto, è quotidiana e a tutto campo. Paradossalmente, si può dire che è inutile prendersela (solo) con la Fiat se tutto all'intorno è pervaso dal paradigma produttivistico. E' riduttivo incentrare l'attenzione sul semplice rapporto tra lavoratori e azienda, perché così si fa il gioco di chi ha ridotto tali relazioni in senso neocorporativo, piuttosto che conflittuale, incanalando negli ammortizzatori sociali gestiti azienda per azienda, crisi per crisi, da sindacati confederali, governo e datori di lavoro, le energie che le contraddizioni insite nelle più recenti trasformazioni avevano indotto. Solo rompendo con tale modello e superando la

mera dialettica endoaziendale, è possibile inventare nuovi percorsi di liberazione. Anche perché, lo si ripete, siamo passati dalla rivendicazione della liberazione dal lavoro da parte dei salariati, alla liberazione dal lavoro del capitale. Il processo di valorizzazione del capitale prescinde sempre più in Occidente dal lavoro vivo: e se incominciassimo a prescindere dal capitale e cessassimo di farci dettare dallo stesso i tempi non solo della vita quotidiana oggi, ma, il che mi pare peggiore, anche i tempi del futuro?

Da "Umanità Nova" n.24 del 4 luglio 1999

Centenario Fiat

La loro festa, le nostre lotte

La festa dell'impresa

La Fiat si appresta a festeggiare il suo centesimo compleanno (che cade precisamente l'11 luglio) con una serie di iniziative autocelebrative che combinano due aspetti caratteristici. Da un lato celebrano l'avvenimento con una festa interclassista, riducendolo ad un fenomeno salottiero, mondano e popolare, dall'altro, con una serie di studi, ricerche, convegni, supportati anche dal "peso" dell'Archivio Fiat aperto a Torino, tracciano un bilancio conclusivo di questo secolo dal punto di vista della storia dell'impresa (si vedano in merito i due volumi recentemente pubblicati dal Mulino, Grande impresa e sviluppo italiano. Studi per i cento anni della Fiat, a cura di Cesare Annibaldi e Giuseppe Berta).

Una storia di un'azienda capitalistica che è cresciuta, ha interagito con i vari regimi politici che si sono alternati alla guida del nostro paese conoscendo, durante il suo sviluppo, anche momenti di tensione e di conflitti, tutti però risolti e in qualche modo superati; sicché, oggi, la Fiat può e vuole presentarsi con la faccia rassicurante, buonista e pacificata. In questo quadro interpretativo-riassuntivo, il conflitto, la lotta di classe, come si diceva una volta, trovano ancora un loro spazio, ma è uno spazio storico, nel senso che si vuole trasmettere l'idea di un qualcosa che appartiene al passato, un passato che non ritornerà. Inoltre, le tensioni sociali e i conflitti indotti dalla fabbrica, vengono depotenziati e ridotti a problemi e difficoltà relazionali tra staff aziendale e sindacati, tra ufficio del personale e lavoratori. I lavoratori, secondo la teoria dell'impresa, altro non sono che uno dei fattori della produzione, una delle tante variabili dipendenti, che l'azienda organizza e coordina al meglio al fine della produzione. Conflitti e tensioni, che non sono negati, vengono affrontati, risolti e poi interpretati all'interno della logica aziendale, diventano anch'essi parte della storia generale dell'impresa, come le innovazioni tecnologiche, la ricerca di nuovi mercati, l'aumento della produttività, gli esuberanti di manodopera, ecc.

Questo modo di fare la storia della Fiat oggi, che a nostro parere è vincente, si contrappone ad un altro modo di intendere la storia che si era affermato nel nostro paese a partire dal Secondo dopoguerra incentrato sull'idea che sia esistita una storia del movimento operaio. In questo senso la storia della Fiat era la storia dei lavoratori della Fiat, delle loro lotte, dei loro organismi di base (consigli di gestione, di fabbrica, assemblee autonome, dei delegati) sindacali e di partito. Oggi tutto quell'interesse e quell'attenzione per questo tipo di storia non c'è più. Nell'introduzione al saggio di più autori intitolato Tra fabbrica e società. Mondi operai dell'Italia del '900 (Annali Feltrinelli 1999) Stefano Musso sostiene se in passato si era verificato un eccesso di interesse verso la Fiat, Torino, Mirafiori, la classe operaia, oggi vi è invece un eccesso di disinteresse.

La festa agli operai

Un solo esempio di come i tempi siano cambiati ci viene dato dal mito di Mirafiori: negli anni Settanta Mirafiori era descritta come il centro più avanzato della lotta di classe e l'avanguardia dell'intero movimento operaio italiano, oggi è significativo che quello stabilimento sia diventato non più un simbolo della lotta di classe e della storia del movimento operaio, ma l'emblema dell'identità italiana, così s'intitola infatti la collana di libri de Il Mulino di Bologna presso la quale ha visto la luce il lavoro di Giuseppe Berta, intitolato per l'appunto Mirafiori.

Se anche nel campo storiografico alla fine ha trionfato la storia dell'impresa ci deve essere una ragione, qualcosa deve essere accaduto se, fino ad ora, di fronte alla celebrazione del centenario della Fiat un solo libro è venuto a ricordarci, già fin dal titolo, che anche Gli operai della Fiat hanno cent'anni (Lorenzo Gianotti, Editori Riuniti). Forse per una volta il destino cinico e baro può giocare a nostro favore offrendoci, grazie alla ricorrenza di un altro anniversario, spunti da cui muovere per comprendere il collasso della storiografia operaia alla Fiat. Mi riferisco al fatto che quest'anno è anche il trentesimo anniversario del 1969, dell'autunno caldo e della massiccia mobilitazione operaia che sconvolse la produzione e i reparti degli stabilimenti della Fiat.

Ad ognuno le sue ricorrenze

Mentre loro si apprestano a celebrare l'11 luglio, data di fondazione della Fiat, noi dovremmo anticiparli ricordando il 3 luglio, giorno della rivolta di Corso Traiano a Torino.

Quella manifestazione, indetta dall'assemblea autonoma operai e studenti, rappresentava il momento culminante di due mesi di lotta dura (selvaggia dicevano i giornali torinesi perbenisti) che aveva sconvolto i reparti di Mirafiori con scioperi improvvisi, a scacchiera, non proclamati dal sindacato, gestiti direttamente dall'organizzazione autonoma degli operai in collaborazione con gli studenti. Quelle lotte, che si riproporranno dopo le ferie con l'autunno caldo, mettevano in crisi un sistema gestionale dell'impresa Fiat. Complessivamente nel 1969 ben 20.000.000 di ore di sciopero si erano consumate alla Fiat, di queste 9.000.000 furono effettuate in quell'anno nei tre maggiori stabilimenti della Fiat torinese, Mirafiori, Lingotto e Rivalta. L'incremento delle ore di sciopero che si registrò nel 1969 raggiunse un indice così elevato da non trovare riscontri simili né in vertenze contrattuali precedenti né in quelle successive. Le lotte arrivavano al termine di una crescita occupazionale e produttiva senza precedenti. I dipendenti Fiat degli stabilimenti torinesi dai 50.000 che erano nel 1950 diventavano 158.000 nel 1968 e 170.000 l'anno seguente. Di questi nel 1969 quasi cinquantamila lavoravano a Mirafiori, più di undicimila nel nuovo stabilimento di Rivalta aperto nel 1967 e più di seimila al vecchio impianto del Lingotto. Le auto prodotte per ogni operaio passavano dal 2,1 % del 1950 all'11,8% del 1968, il numero di vetture prodotte in un anno saliva da 118.000 a 1.470.000, circa seimila al giorno.

Negli stabilimenti torinesi lavorava una classe operaia composita, una parte apparteneva ancora al vecchio ceppo dell'operaio di mestiere torinese, altri invece erano lavoratori delle linee di montaggio, non qualificati, nella stragrande maggioranza meridionali. Già a cavallo degli anni Cinquanta e Sessanta a Mirafiori gli operai che possedevano la prima categoria erano passati dall'8 al 6,5%, quelli di seconda categoria dal 23 al 16%, quelli di terza categoria dal 67 al 73%.

L'aumento del lavoro ripetitivo, dequalificato, tipico delle linee di montaggio, si accompagnava ad una rotazione della manodopera abbastanza elevata. Il 10% ogni anno lasciava la Fiat e cercava un altro lavoro, circa 1000 operai al mese si licenziavano, su 100 nuovi assunti 40 abbandonavano dopo poco. L'assenteismo ruota attorno al 12-13%, che voleva dire 5-6 mila operai che ogni giorno non si presentavano in fabbrica. D'estate la percentuale toccava anche punte del 25%. Si trattava in media di tre-quattro giornate di mutua al mese a cui i lavoratori ricorrevano per staccare un attimo, per riposarsi, "per non morire" dicevano tra di loro, soprattutto quelli addetti alle linee di

montaggio, costretti ad un lavoro dequalificato, massacrante dal punto di vista fisico e psicologico, perché monotono, ripetitivo, sempre uguale. L'epoca dell'operaio produttore, professionale, che amava il suo lavoro, orgoglioso del suo saper fare, ben descritto nelle testimonianze riportate nel libro recente di Donato Antoniello Da Mirafiori alla S.A.L.L. (Jaca Book, 1998) stava tramontando. I nuovi operai di linea non si identificavano certo col lavoro e verso quel tipo di lavoro e di fabbrica sviluppavano un atteggiamento di rifiuto, di odio e disprezzo.

Quelle lotte, quella nuova composizione di classe metteva in crisi la cultura dell'impresa, una crisi profonda che travolgeva e rimodellava le stesse strutture della rappresentanza operaia di base e sindacale. Quelle lotte, dopo gli anni del boom, del consumismo, del neocapitalismo integrante la classe operaia, dimostravano che lottare si poteva ancora, che lottando si ribaltavano rapporti di forza e gerarchici che sembravano consolidati per l'eternità. Da quello scontro, iniziato allora e protrattosi per tutti gli anni Settanta, la Fiat e il movimento operaio torinese ne uscirono profondamente trasformati. Interrogarsi su quelle trasformazioni, chiedersi perché e come sono avvenute, sottolinearne i passaggi di politica sindacale, partitica e aziendale che le hanno favorite od ostacolate, significa ricostruire i percorsi che hanno preparato la sconfitta di quel movimento operaio, sconfitta che ha consentito la ristrutturazione dell'impiego della forza-lavoro e del mercato del lavoro, dell'organizzazione della produzione, favorendo la ripresa dei meccanismi di accumulazione capitalistica dopo la loro messa in discussione negli anni Settanta.

Diego Giachetti

Da "Umanità Nova" n.5 del 13 febbraio 2000

Fiat Capolinea: si scende!

La questione Fiat ha infiammato nella scorsa settimana le quotazioni di borsa e le speculazioni politiche. Se ne sono interessati un po' tutti, dai raider di borsa ai ministri, dai giornalisti di sinistra agli esperti del settore auto, dai sindacalisti ai politici locali. Le voci di un accordo di fusione tra la Fiat ed un altro partner del settore erano insistenti da oltre un anno; occorreva però far passare l'anno del centenario e le solite festuciole celebrative, prima di rendere noto ai più che siamo al capolinea: signori si scende.

Il 1999 è stato un anno piuttosto nero per la Fiat: la fine degli incentivi in Italia (quota di mercato: 36%) ed il crollo del mercato brasiliano (quota di mercato: 30%) hanno ridotto al lumicino i profitti del gruppo. Non che siano crollate del tutto le vendite e la produzione, ma la fine degli aiuti pubblici in Italia e del desarrollo carioca ha significato un secco abbattimento dei prezzi di vendita e quindi dei margini di profitto. Solo nell'ultimo trimestre il settore auto della Fiat è ritornato in positivo, mentre gennaio è partito alla grande con un aumento incoraggiante delle immatricolazioni, soprattutto per il successo della nuova Punto. Inoltre la decisione Cee di mettere fuori legge la benzina super entro 2 anni dovrebbe costringere alla rottamazione 1,5 milioni di auto solo in Italia, con la prevedibile sostituzione di modelli di fascia bassa: si calcola che questo significhi per Fiat circa 200.000 auto vendute in più.

Il futuro sembra dunque più facile, ma i tempi per un'alleanza o una fusione stringono. In un mercato mondiale dove si vendono ogni anno circa 40 milioni di auto, un piccolo produttore sub-regionale come la Fiat, con i suoi 2,5 milioni di modelli prodotti, non può reggere a lungo da solo. Il settore auto è oggi maturo, a bassissima redditività. Solo la grande scala e la continua innovazione di prodotto possono permettere margini di profitto soddisfacenti. Questo è ancora più vero per un

produttore come Fiat, forte nei segmenti A e B, quelli a piccola e media cilindrata: è il settore dove si guadagna di meno, il comparto a più basso valore aggiunto.

La Fiat non è certo stata ferma di fronte all'avanzare della crisi. Già all'inizio del 1999 aveva cercato di comprare la svedese Volvo, mettendo sul piatto un'offerta persino superiore a quella della concorrente Ford. Gli svedesi avevano però preferito farsi comprare dagli americani, un po' perché la Fiat voleva anche la divisione camion, un po' perché come sempre non era disposta a concedere all'avversario neanche l'onore delle armi, cioè un minimo di garanzie per l'ex-proprietà ed i suoi manager. Sfumata quell'occasione, Fiat ha cessato in pratica di essere considerata una predatrice, ed è diventata preda. Si sono affacciate varie ipotesi, avvalorate dalla circostanza che in tutte le dichiarazioni importanti Fiat ha sempre sostenuto di guardarsi attorno a 360 gradi, visto che nel settore auto "tutti parlano con tutti". Dapprima è emersa una prima pista tedesca: ipotesi Fiat-Bmw, sotto il controllo paritetico e tripartito della famiglia Agnelli, della famiglia Quandt e del mercato. Poi è emersa una prima pista orientale: Fiat-Toyota, a controbilanciare l'intesa primaverile Renault-Nissan. Poi si è parlato dell'ipotesi Fiat-Mitsubishi, sulla scorta dell'accordo tra la casa giapponese e la Pininfarina per produrre un modello di Pajero. Poi si è fatta l'ipotesi Fiat-Daewoo, visto lo stato di crisi del chaebol coreano e la conseguente richiesta di fallimento concordato. Infine è arrivata una ipotesi molto più credibile, ed è quella di cui si parla in questi giorni: un accordo con reciproco scambio di quote azionarie tra Fiat e Daimler-Chrysler. A favore di questa ipotesi giocano vari elementi: la Mercedes è forte nella fascia alta del mercato, ha bisogno di posizionarsi anche sui segmenti più bassi ed un accordo con Fiat permette una ottima complementarietà, sia in termini di prodotto che di aree geografiche. In termini di rapporti di forza, il colosso tedesco-americano vale circa 4 volte l'azienda italiana: produce 4 milioni di auto l'anno, contro 2,5 della Fiat, ma fattura 100 miliardi di Euro contro i 25 del settore auto della Fiat. Nessuno può avere dei dubbi su chi comanderà, alla fine. Anche se il passaggio di potere potrebbe avvenire gradualmente, ed il colosso di Stoccarda far salire la propria quota nella Fiat in tappe successive, per non turbare troppi equilibri produttivi e sociali.

È possibile quindi che l'accordo non sia così ravvicinato come potrebbe far credere il violento rialzo dei titoli in borsa dei giorni scorsi. La speculazione ha cavalcato il tema, rimbalzando sulla notizia che il presidente americano della Chrysler (Bob Eaton) aveva anticipatamente abbandonato la sua carica, in contrasto con il presidente tedesco della Daimler (Schremp), considerato dal mercato un aperto sostenitore dell'accordo accelerato con Fiat. Per Fiat potrebbe invece servire ancora del tempo, per mettere a posto un po' di cose: 1) i conti, prima di tutto, con una situazione di mercato che potrebbe di qui a settembre migliorare sensibilmente; 2) l'accordo di sindacato e governo, per quella che si configura come la cessione in mani estere della principale realtà industriale del paese, a cui sono stati sacrificati in 100 anni volumi giganteschi di risorse pubbliche; 3) la risistemazione delle quote di controllo, che potrebbe essere rafforzato attraverso un rastrellamento ed una successiva conversione in ordinarie delle azioni privilegiate (che infatti sono salite di più). La famiglia potrebbe dunque decidere di sganciarsi dal settore auto (in cambio eventualmente di un consistente pacchetto azionario del nuovo gruppo), dopo avere fatto salire sul mercato il valore del titolo a livelli più congrui. Oggi la Fiat capitalizza davvero poco: 20 mila miliardi di lire, meno di un quarto del proprio fatturato annuo.

Rientra in questa strategia di creazione di valore l'alto numero di operazioni straordinarie che il gruppo Fiat ha realizzato nel corso del 1999, per uno shopping totale di circa 12.000 miliardi. Fiat ha aumentato la sua quota di controllo nella Toro Assicurazioni e nella Comau, ha comprato le americane Pico e Case, ha cercato cioè di offrire ad un eventuale compratore (o comunque mettere sul piatto della bilancia di un potenziale alleato) una vasta gamma di servizi aggiuntivi legati al mondo dell'auto, siano essi prestazioni assicurative o know-how tecnologico. La strategia sembra aver funzionato, dal punto di vista dei proprietari. Sarà interessante capire ora dove verrà reinvestita

la consistente fetta di cash che le finanziarie degli Agnelli incasseranno dalla cessione del settore auto. Si parla insistentemente di un rientro massiccio nella telefonia, dopo la magra figura fatta con il nucleo duro di Telecom, che ha aderito all'opa di Colaninno senza neanche opporre una seria resistenza. Sembra assai probabile la rilevazione della quota attualmente detenuta in Wind da Deutsche Telecom, dopo l'inizio della guerra da parte di Enel con l'operatore telefonico tedesco. Si potrebbe dunque ipotizzare per gli Agnelli, dopo i loro primi 100 anni di dinastia industriale, un vero e proprio processo di riconversione, come quello imposto negli anni a decine di migliaia dei propri operai, licenziati per motivi politici, sindacali, o semplicemente economici. Possiamo pensare che succeda a loro come alla finlandese Nokia, passata dalla carta al telecom equipment, o alla tedesca Mannesman, passata dai tubi d'acciaio ai telefonini. Del resto già ora Ifil ha partecipazioni nell'alimentare, nel turismo, nella grande distribuzione, nell'editoria.

Senz'altro la cessione del settore auto della Fiat avrà conseguenze assai pesanti per gli operai e gli stabilimenti italiani, condannando quasi sicuramente allo svuotamento le realtà produttive residue del nord, Mirafiori e Rivalta in primo luogo. Lo spostamento all'estero dei centri decisionali e finanziari non può che marginalizzare ulteriormente la consistenza industriale nostrana. Se è vero che negli anni la Fiat ha richiesto alle casse statali un costoso tributo in termini di finanziamenti agevolati e incentivi all'insediamento, ipotecando si può dire tutto il modello di sviluppo del dopoguerra, non ci sono garanzie che i nuovi padroni non faranno altrettanto, se non peggio. Al governo ed ai sindacati resterà da gestire una gigantesca patata bollente, mentre la sorte dei lavoratori si farà sempre più precaria e la loro esistenza ricattabile.

Capita dunque di trovarsi davanti tutto intero il paradosso della globalizzazione: mentre l'Italia diventa finalmente un centro finanziario importante, superando Zurigo e Amsterdam come capitalizzazione di borsa, si avvia a diventare un paese sempre più periferico sul piano industriale, capace di competere solo sulle produzioni di livello inferiore, grazie ad costo del lavoro tra i più bassi dell'area euro. Un paese, ancora una volta, a geometria variabile.

Renato Strumia

Da "Umanità Nova" n.8 del 5 marzo 2000

Spionaggio Fiat: archiviata l'inchiesta Le spie del padrone

Trascinati sempre più stancamente, tra un'aula giudiziaria e l'altra, tra i tentativi di insabbiamento e il trasferimento dalla pretura al tribunale, il processo contro gli spioni della Fiat, ossia gli addetti alla sicurezza che controllavano sindacalisti e operai di Mirafiori e dell'Alfa di Arese, si è chiuso con una generale assoluzione. Anzi, con un'archiviazione da parte del giudice torinese che se ne è occupato. In realtà, si è concluso con molto di più di un'archiviazione: con una sentenza perfettamente in linea con i tempi. Diciamo questi tempi scanditi dai referendum liberticidi dei radicali e del padronato, che puntano ad azzerare i più elementari diritti dei lavoratori e delle lavoratrici.

Il giudice infatti ha ritenuto, in parole povere, che spiare negli armadietti personali di operai e impiegati non sia reato. Come non dovrebbe essere reato, nelle intenzioni di Pannella, Fossa & soci, la libertà di licenziamento. Ha scritto il magistrato nella sentenza che "gli armadietti degli operai non sono luoghi di privata dimora penalmente tutelati. Lo Statuto vieta soltanto le ricerche e le verifiche sulla persona del lavoratore". D'ora in poi, pertanto, qualsiasi datore di lavoro si sentirà autorizzato ad aprire gli armadietti o i cassetti delle scrivanie dei dipendenti, visto che questa

singolare interpretazione della privacy lo permette. E il garante per la privacy, che si è mosso in passato per tutelare Cesare Romiti (contro quei pochi giornalisti che scrivevano dei suoi guai giudiziari), che cosa ha da dire in tutto ciò? Crediamo che non dirà un bel niente. Rispetterà la privacy degli spioni.

Anche fotografare il contenuto degli armadietti in questione era lecito. Il giudice torinese sostiene che quei controlli "anti-furto" rientravano nella "tutela del patrimonio aziendale". E le intercettazioni telefoniche? "Solo vaghi indizi contraddittori". E le dichiarazioni di uno spione Fiat pentito come Salvatore Camerlengo? Da ritenersi "inaffidabili". Un pentito inaffidabile, guarda caso, nel paese in cui proliferano i pentiti. Ma se è un pentito-Fiat, la musica cambia.

Enne

Da "Umanità Nova" n.11 del 26 marzo 2000

Accordo Fiat-General Motors Piccolo mondo antico

L'alleanza siglata il 13/3 tra la Fiat e la General Motors ha provocato reazioni di timbro molto diverso.

Analisti, gestori e piccoli azionisti sono stati profondamente delusi dal risultato finale: da mesi accumulavano il titolo in vista di un accordo di grande portata, che portasse alla vendita di Fiat Auto e all'introito di cospicue plusvalenze da investire in settori più redditizi, come telecomunicazioni e finanza. Dall'inizio dell'anno il titolo Fiat era salito del 25%, contro un andamento negativo (-12%) dell'indice automobilistico mondiale. Alla vigilia del C.d.A. decisivo, Fiat si era portata a 35,90 euro, il suo massimo da oltre un anno a questa parte. Tutti si aspettavano una forte impennata alla notizia ufficiale dell'accordo di vendita: invece nel giro di tre giorni il titolo è arrivato a perdere il 20%, ritornando per qualche momento sotto i 30 euro.

La reazione di politici e sindacalisti è stata invece quasi generalmente positiva, quasi come se l'accordo risolvesse in senso positivo molti patemi d'animo covati sotto la cenere per mesi e mesi precedenti. Se il governo non può che allinearsi alle scelte della famiglia industriale più blasonata d'Italia, i sindacalisti più noti esprimono soddisfazione per la presa d'atto che la Fiat non può camminare da sola e la conseguente apertura internazionale del capitale italiano, senza perdita di autonomia. Il mondo politico e sindacale si dichiara dunque soddisfatto per la scelta degli Agnelli di restare ancorati al settore dell'auto, almeno per qualche anno ancora, con la conseguenza di gestire una eventuale fuoriuscita in tempi e modi più morbidi di quelli connessi ad una vendita secca. Stabilimenti produttivi e livelli occupazionali hanno così, secondo questa teoria, qualche chance di tenuta e di sopravvivenza.

In realtà la decisione finale non era e non è scontata e molti dettagli dell'accordo restano nel vago, quando non addirittura segreti. Vale la pena ricordare che l'ingresso di Mannesmann nell'Olivetti, nel settembre 1996, era corredato da un patto parasociale, mai reso noto, che prevedeva la cessione di Omnitel ai tedeschi entro la fine del 1999: cosa che si è puntualmente verificata con sei mesi d'anticipo.

In questo caso, come è noto, sembra prevalere a prima vista un'ipotesi contraria: la Fiat cede subito a GM il 20% di Fiat Auto (in cambio del 5,15% di GM stessa) ed ha l'opzione (non l'obbligo) di vendere il residuo 80% allo stesso partner, a partire dal 42esimo mese fino a 9 anni successivi

all'intesa, ai prezzi correnti di mercato. L'accordo si configura quindi come uno scambio di carta, che porta la GM ad essere il secondo socio dopo gli Agnelli (che controllano il 30% tramite Ifi e Ifil), prima di Generali (2,86%) e Deutsche Bank (2,1%), due soci che pur facendo ancora parte del patto di sindacato (a differenza di Mediobanca che ne è uscita), non sono molto affidabili nelle scelte di voto dopo la recente rottura del patto tra l'Avvocato e Cuccia. Visto e considerato che l'alleanza riguarda solo Fiat Auto, resta il problema del controllo della Fiat S.p.A. (la holding che controlla anche Iveco, Toro, Magneti Marelli, Case-New Holland, ecc.). La fragilità della struttura societaria è nota: la famiglia Agnelli controlla non più del 25% dei diritti di voto e in caso di opa da parte di un eventuale scalatore il patto di sindacato verrebbe sospeso, come previsto dalla legge Draghi. Questo implica che oggi Fiat S.p.A. è più contendibile di prima sul mercato: basterebbero 10 mila miliardi per lanciare un'opa tesa a conquistare il 40% del capitale con diritto di voto, e poi fare il classico spezzatino per tenere quello che interessa e vendere tutto il resto al miglior offerente. Il crollo dei titoli post-accordo potrebbe rendere l'operazione ancora meno costosa e c'è chi ipotizza che la Daimler-Chrysler potrebbe anche decidersi a farlo.

La Daimler-Chrysler è infatti la grande sconfitta di questa trattativa, bruciata sul filo di lana di un accordo che fino a poche settimane fa sembrava addirittura il più probabile. Evidentemente i tedeschi che governano il gruppo avevano chiesto la vendita secca della divisione auto, con totale emarginazione della proprietà e del management torinese.

L'integrazione tra Daimler-Chrysler e Fiat sarebbe stata sicuramente più complementare. La Fiat è infatti forte nel segmento delle utilitarie, la Chrysler nelle auto di media cilindrata, la Daimler nella gamma alta, con i modelli Mercedes. L'alleanza anche nel settore dei camion tra Iveco e Daimler avrebbe creato un vero colosso mondiale nel settore. Invece la GM ha battuto la concorrenza promettendo autonomia anche per il futuro, riconoscendo una valutazione molto alta per Fiat Auto (24.000 miliardi, il 45% del fatturato annuo, un rapporto molto elevato), mettendo in campo la sua forte penetrazione commerciale negli States (possibile rilancio dell'Alfa Romeo), accettando quindi un ruolo da comprimario per un lungo periodo transitorio, sul modello "federativo" dimostratosi vincente anche in precedenti esperienze (Isuzu, Subaru, Suzuki). Alla GM interessava frenare il rafforzamento dei concorrenti (Ford e Daimler-Chrysler) e mantenere il primato mondiale con il suoi 8,5 milioni di veicoli annui venduti, cui si aggiungono ora i 3 di Fiat. Viceversa i problemi di sovrapposizione produttiva e geografica sono molto pesanti: Opel Corsa e Punto, Astra e Brava, Vectra e Marea sono modelli che si scontrano direttamente, così come la forte presenza in Europa (dove insieme avranno oltre il 21% del mercato) e in Sudamerica.

Dove stanno dunque i vantaggi dell'intesa, che fanno parlare di risparmi per oltre 1,2 miliardi di dollari all'anno fino al 2003 e addirittura di oltre 2 miliardi di dollari dopo il 2005? Qui veniamo al punto decisivo: a chi pagherà, cioè, le conseguenze di questi radiosì destini delle due multinazionali associate. Il cuore dell'accordo produttivo vero e proprio sarà definito nei prossimi tre mesi e porterà alla creazione di due società in joint-venture con due obiettivi ben delineati. La prima società si occuperà di produrre in comune motori e trasmissioni; la seconda di trattare gli acquisti e gli approvvigionamenti dei componenti dai subfornitori. E qui casca l'asino. Perché in un mercato mondiale caratterizzato da un esubero di capacità produttiva molto ampio, l'unico modo per rilanciare i profitti e risparmiare fortemente sui costi. Dato che la capacità produttiva mondiale è di 60 milioni di veicoli e non se ne vendono più di 50 milioni, occorre razionalizzare. La Fiat è presente sui mercati potenzialmente più promettenti (Brasile, Cina, India, Est europeo), ma la domanda pagante in questi paesi non è ancora realtà. Dunque l'asse strategico resta il contenimento dei costi: non a caso Richard Wagoner, il giovane amministratore di GM, ha voluto fortemente la creazione di un portale Internet, in comune con Ford e Daimler-Chrysler, dove far passare tutti gli ordini di fornitura e ribaltare, a svantaggio dei componentisti, gli attuali rapporti di forza. Un portale Internet da usare come una clava anche contro i concessionari (che vengono scavalcati dall'e-

commerce), dimostrando una notevole capacità, da parte della old economy, nell'usare a proprio vantaggio i punti di forza della new economy. Anche Fiat, con Ciaoweb, sta tentando la stessa operazione: abbattere i costi di fornitura e di distribuzione, usando la rete come piazza virtuale dove ottenere i margini migliori, sia in acquisto che in vendita.

È evidente quindi che i nodi sociali dell'accordo sono destinati ad emergere soprattutto nel sistema della subfornitura, dove solo la continua compressione dei costi può salvaguardare i contratti d'approvvigionamento.

L'alleanza Fiat-GM ha dunque una valenza industriale prevalente, rispetto alle tante opa selvagge della finanza più recente, ma non è priva di serie ricadute sulla catena della componentistica. Mentre nel ciclo centrale proseguirà quindi, impetuosamente, la logica dell'outsourcing per le attività fuori del core-business e la cessione del ramo d'azienda per abbattere i costi fissi, nel ciclo dell'indotto aumenterà la competizione sul prezzo. È giustificata quindi la revisione del giudizio dei gestori finanziari sull'andamento del titolo: il prezzo può recuperare, perché i risparmi saranno consistenti nel medio-lungo periodo.

Gm ha undici stabilimenti in Europa, Fiat sette in Italia e uno in Polonia, più uno in Turchia. È difficile che alla fine del processo d'integrazione siano ancora tutti aperti, e quelli più a rischio sono sicuramente i più vecchi, a partire da Mirafiori e Rivalta, nel torinese. È tutto da verificare poi l'annuncio distensivo che verranno salvaguardate le competenze professionali legate alla ricerca e sviluppo di nuovi modelli, presenti soprattutto a Torino e attorno al suo Politecnico, quando uno dei fattori alla base dell'accordo è proprio la riduzione degli ingenti investimenti necessari in questo campo per innovare la linea prodotti. È un accordo dunque che rilancia le preoccupazioni di forti scompensi sociali in tutte le aree tuttora auto-dipendenti e rimanda nel tempo problemi di difficile soluzione, a cominciare da un'effettiva diversificazione produttiva per un territorio che per troppi anni ha dovuto subire la dittatura di un unico potere economico. Al prolungato sfruttamento economico totalitario rischia di subentrare, oggi come ieri, una desertificazione produttiva comparabile alle città morte inglesi o americane degli anni '80 e '90. Un esito non proprio gradevole per una città (ex)industriale come Torino e piuttosto discutibile anche a livello nazionale, dopo i massicci finanziamenti a fondo perduto per trattenere sul suolo patrio gli insediamenti produttivi, che saranno probabilmente sfruttati fino in fondo e poi chiusi e sbaraccati. È la globalizzazione,

baby...

Renato Strumia

Da "Umanità Nova" n.12 del 2 aprile 2000

Fiat: smembramento a spezzatino

Che cosa accade veramente dietro all'accordo fra la General Motors e la Fiat, per ora limitato, almeno a livello ufficiale, a uno scambio azionario e allo sviluppo di sinergie produttive e di mercato? I soliti bene informati (ma non è detto che lo siano sempre) assicurano che in realtà, dietro le dichiarazioni pubbliche dei manager dei due gruppi, vi sarebbe la concretezza di una scrittura privata con la quale, praticamente, il colosso americano s'impegna all'acquisizione di tutta Fiat Auto. E questo in tempi molto più ravvicinati di quanto si potrebbe supporre stando all'ufficialità. Secondo certe fonti, peraltro vicine all'azienda torinese, i termini dell'accordo resi noti alla stampa di mezzo mondo (per ora solo scambio di azioni, ecc.) non sarebbe altro che una sorta di compromesso più o meno onorevole voluto da Giovanni Agnelli.

Il presidente onorario del gruppo del Lingotto, in sostanza, vorrebbe uscire di scena, sapendo di non essere eterno, con il settore automobilistico, storia e DNA della Fiat, ancora nelle mani della famiglia. Mentre il fratello Umberto, e il nocciolo duro della finanza Fiat (Ifi, Ifil) avrebbe voluto dismettere subito l'auto, per dedicarsi alla cosiddetta "New economy", ovvero all'ottenimento di profitti in settori meno pesanti di quelli metalmeccanici.

Posto che le cose stiano davvero così, ma anche restando soltanto all'accordo attuale tra americani e torinesi, che futuro prossimo si prospetta per le fabbriche della Fiat e dell'indotto, per le migliaia di lavoratrici e di lavoratori che ancora sono in carico (compresi quelli terziarizzati), per le prospettive e lo stesso destino di una città come Torino? In altri termini, quanti posti di lavoro saranno tagliati quando cominceranno a funzionare le sinergie fra GM e Fiat, che, puntando sull'economia di scala e sull'abbattimento dei costi, dovranno prima o poi selezionare i prodotti simili, eliminando le vetture delle due case che appartengono alla stessa fascia di mercato? Quanta nuova desertificazione sociale si annuncia? Le risposte sono ipotizzabili, sebbene non se ne conosca ancora la dimensione temporale. Qualcuno - un assessore torinese - si è già lanciato, per esempio, a disegnare uno scenario possibile: la fusione degli stabilimenti di Rivalta e Mirafiori. Il che comporterebbe un bel po' di "esuberanti", come amano dire i padroni. Non sarebbe che l'inizio della fine, insomma. Già si parla di costruire un inceneritore di rifiuti a Mirafiori...

In tutto ciò, naturalmente, lavoratrici e lavoratori non hanno voce in capitolo. Come non ce l'hanno neppure i sindacati, peraltro incapaci, di fronte al fatto compiuto, di una qualsiasi reazione che non sia quella del "staremo a vedere". La dismissione del più grande gruppo industriale italiano sta avvenendo senza che il governo (di centro-sinistra...) senta il bisogno di convocare la Fiat e la GM per avere qualche piccolo chiarimento. Quanto accade alla Fiat, al settore auto, ricorda maledettamente quanto è accaduto all'Olivetti e al polo informatico italiano. Si chiama distruzione attraverso lo smembramento a "spezzatino".

Enne

Da "Umanità Nova" n.33 del 22 ottobre 2000

Il ventennale dei "35 giorni" alla Fiat Il popolo dei cancelli

Si susseguono in questi giorni a Torino varie iniziative per ricordare i trentacinque giorni di lotta alla Fiat del 1980, lotta iniziata con la minaccia di licenziare 14 mila operai, e conclusasi con una sconfitta che, a parere di molti, segna nella storia del movimento operaio italiano una vera e propria cesura tra il decennio Settanta e gli anni Ottanta che seguirono. Non si può capire il senso che ebbe quella lotta, per gli operai coinvolti, per la dirigenza Fiat, per il sindacato e per il PCI, se non si tiene conto di cos'era cambiato dentro la fabbrica torinese dopo le lotte contrattuali dell'indimenticabile 1969. Quelle lotte avevano messo in crisi la cultura dell'impresa, una crisi profonda che travolgeva e rimodellava le stesse strutture della rappresentanza operaia di base e sindacale. Da quello scontro, iniziato allora e protrattosi per tutti gli anni Settanta, la Fiat e il movimento operaio torinese ne uscirono profondamente trasformati. I rapporti di forza in fabbrica erano cambiati a favore degli operai. Vecchie gerarchie e paure concrete risultarono infrante. I delegati, eletti, in tutti i reparti, ponevano apertamente la questione di chi governa la fabbrica.

Gli anni della "sarabanda"

Giovanni Agnelli in occasione della celebrazione del centenario della nascita della Fiat definì quel decennio come il periodo della "grande sarabanda". Altri "pezzi grossi" della dirigenza Fiat hanno descritto quel periodo come tempo in cui avevano perso il controllo della forza lavoro. Ogni mattina, ricorda Cesare Annibaldi su "La Stampa" del 12 ottobre 2000- "l'avvio del lavoro era condizionato da snervanti negoziazioni con i delegati che non favorivano certo la produttività e la competitività". E Carlo Callieri il giorno seguente, sempre sul quotidiano torinese, afferma che la V Lega della Federazione torinese dei metalmeccanici era "un centro di potere fondato sui delegati", irriducibile alla restaurazione dell'ordine d'impresa in fabbrica che la Fiat sentiva il bisogno d'intraprendere sul finire degli anni Ottanta. Gli stessi operai che lavoravano in Fiat non erano più riconducibili all'idea che i dirigenti si erano fatti negli anni Cinquanta e Sessanta: tranquilli, gran lavoratori, un po' brontoloni alla piemontese, ma scarsamente disposti allo sciopero e al "casino". Quando una notte, passando davanti ai cancelli della Fiat presidiati dai picchetti, vidi delle ragazze e dei picchettanti "ballare tra i fuochi, mi dissi: quelli non sono operai". Così afferma Cesare Romiti, all'epoca amministratore delegato della Fiat, ricordando una notte dei trentacinque giorni. Con quel periodo bisognava chiudere anche rischiando lo scontro duro con gli operai. Questa convinzione che andava maturando nella direzione Fiat, divenne operativa quando ci furono le prime avvisaglie della crisi di sovrapproduzione che stava investendo il mercato mondiale dell'auto.

I 35 giorni

L'azienda, il 5 settembre 1980, annunciava che aveva 24.000 lavoratori eccedenti. Di questi almeno 13/14.000 avrebbero dovuto essere licenziati. Iniziavano così i trentacinque giorni di lotta alla Fiat. Chi stava in fabbrica viveva direttamente l'aspetto politico dell'offensiva Fiat delle sue conseguenze, in particolare l'inevitabile azzeramento del potere dei lavoratori nel caso di una sconfitta. Non si arrivò alle lettere di licenziamento, perché il 27 settembre cadde il governo. Poco dopo la Fiat annunciò il rinvio della procedura dei licenziamenti e la messa in cassa integrazione a zero ore per tre mesi di circa 24.000 lavoratori a partire dal 6 ottobre. Per gli operai della Fiat fu sufficiente scorrere i nominativi degli elenchi affissi ai cancelli, per capire che l'azienda voleva decapitare la presenza dei delegati in fabbrica, quel tessuto di avanguardie che erano la base del "contropotere" nei vari reparti. Come risposta alle liste di espulsione per i lavoratori, decise unilateralmente dalla Fiat, il Consiglio di fabbrica di Mirafiori approvò una mozione che dava il via al presidio di tutti i cancelli e chiedeva alle confederazioni di proclamare uno sciopero generale. Dai primi giorni di ottobre davanti agli stabilimenti Fiat, si animò, e a poco a poco prese forma, una nuova realtà sociale: il popolo dei cancelli.

Il 14 ottobre il Coordinamento dei capi e intermedi Fiat aveva convocato una assemblea al Teatro Nuovo di Torino. La Fiat aveva fatto le cose in grande, aveva mobilitato i dirigenti di tutto il gruppo, a loro volta questi avevano impartito ordini ai capi e a catena questi avevano telefonato a casa ai lavoratori più moderati e opportunisti. Poi avevano organizzato pullman, pulmini e auto per raccogliere tutti i disponibili e predisposto tanti bei cartelli che invocavano il diritto di lavorare. Dal Teatro Nuovo uscì un corteo silenzioso che percorse le vie cittadine passando alla storia come la "marcia dei 40.000". Anche se non erano quarantamila, ma molti di meno, l'impatto fu evidente. Ancora oggi rimaniamo stupiti osservando le foto di quei marciatori. Fu chiamata infatti marcia, non corteo o manifestazione, termini che si addicevano ai lavoratori. Abituati ai cortei colorati, rumorosi e rombanti di slogan degli operai e delle operaie della Fiat, i "40 mila" marciatori si distinsero per il loro silenzio, per i pochi cartelli graficamente ben scritti, per il loro procedere ordinato e ininterrotto per le vie del centro, per il loro modo diverso di vestire: giacche, cravatte, soprabiti.

L'indomani la gente dei picchetti venne a sapere che era stata raggiunta una ipotesi di accordo tra sindacati e dirigenza. Nel pomeriggio fu convocata l'assemblea di tutti delegati Fiat con i segretari nazionali al Cinema Smeraldo, nella periferia di Torino. In quell'assemblea si ebbe immediatamente sentore della sconfitta che quell'accordo segnava. Giovanni Falcone, delegato FIOM della Carrozzeria ed ex militante di Lotta Continua, pronunciò una sorta di testamento politico, valido per un'intera generazione di avanguardie: "Ci sono degli accordi che non ti fanno fare dei passi avanti, che magari ti fermano sulle posizioni che hai acquisito. Dopo hai difficoltà, e riprendi il cammino. Ma questo è sicuramente un accordo che ci fa fare molti passi indietro". Falcone proseguiva nel suo intervento, quando per ragioni di tempo venne richiamato dalla presidenza: "Non ti preoccupare, compagno. Ho anche il diritto, dopo 12 anni mi cacciano fuori, concedetemi almeno di parlare ancora, perché io credo..., credo che la possibilità come operaio Fiat, come delegato Fiat, non ce l'avrò mai più. Almeno la soddisfazione di aver chiuso in bellezza, e sono contento di tutte le lotte che ho fatto, al di là che il padrone non mi riprenda più".

Il 16 ottobre al mattino furono convocate le assemblee operaie. Si votava sull'accordo appena firmato a Roma. Se nelle assemblee del mattino il risultato era perlomeno incerto, ma con una massiccia presenza di voti contrari, nelle assemblee del pomeriggio i no prevalsero in modo netto. Nonostante questo i vertici sindacali dissero che l'accordo era stato approvato a larga maggioranza dagli operai, dimostrando la loro volontà di chiudere quella partita iniziata un decennio prima.

La resa dei conti

Subito dopo la conclusione della lotta iniziarono nel movimento operaio le rese dei conti e fu probabilmente quel momento che segnò l'inizio della fine del sindacato dei consigli e della FLM. Oggi, rispetto al passato, si comincia ad essere più consapevoli del ruolo svolto da una parte del sindacato e dello stesso Partito Comunista. Non si dimentichi il quadro politico dell'epoca: il PCI aveva dato il peggio di sé nei tre anni dei governi di unità nazionale (sacrifici, autorità, leggi speciali). I sindacati avevano imbastito la svolta dell'EUR (moderazione salariale, sacrifici degli operai per superare la crisi capitalistica), una svolta però, come diceva amaramente Luciano Lama, che stentava a varcare i cancelli delle fabbriche. Così, lo scontro che la Fiat apriva per riprendere il potere perso in quel decennio, fu considerato utile anche da chi, nel sindacato e nel Partito Comunista, voleva chiudere con gli anni Settanta, anni che avevano visto affermarsi un modo di fare politica e sindacato sui luoghi di lavoro che sfuggiva al controllo delle burocrazie sindacali e partitiche.

In quei trentacinque giorni e negli anni seguenti si consumò anche una sordida lotta dentro il sindacato e i PCI. Oggi il velo è più scoperto che nel passato. Quella che era consapevolezza politica di avanguardie trova oggi conferma nelle dichiarazioni di Piero Fassino e Giuliano Ferrara, all'epoca amati dirigenti torinesi del PCI. Fassino dice che la Fiat aveva perfettamente ragione e chi si opponeva era un demagogo romantico in lotta contro la modernità, ovvero mercato a gogò e globalizzazione. Ferrara invece ci rivela che la lista dei 61 licenziati Fiat dell'anno precedente, il 1979, quasi tutti delegati, accusati di violenza, fu concordata coi vertici del PCI torinese in particolare con Ugo Pecchioli. Questa mossa della Fiat, secondo quanto dice lo stesso Cesare Romiti, era stata preparata da tempo e prima di prendere quel provvedimento "avvertimmo i capi dei sindacati", cioè i tre segretari nazionali di allora, Lama, Carniti e Benvenuto. L'accusa ai 61 si dimostrò in gran parte falsa. Solo quattro di loro, si verrà a sapere in seguito, erano in collegamento o lo erano stati in passato con gruppi terroristici.

È evidente che questi accordi sotterranei, queste trattative tra vertici sindacali, partitici e dirigenza Fiat miravano a depotenziare il potere contrattuale del sindacato dei consigli, un'esperienza che si voleva chiudere e che la si chiuse, un'esperienza sicuramente traumatica per i sindacati istituzionali, subita, non certo voluta, traumatica al punto che anche oggi non la vogliono riconsiderare, nemmeno a partire dal minimo necessario per fare storia e cioè riconoscere il fatto, ciò che è stato.

Diego Giachetti

Da "Umanità Nova" n. 1 del 13 gennaio 2002

Fiat Gomme sgonfie

Il 10 dicembre scorso lo stato maggiore della Fiat, riunito in Cda, ha preso atto della crisi strutturale del gruppo. Le cause sono molteplici e le vie di uscita né brevi, né facili. La drammatica situazione dei mercati internazionali dopo lo scoppio della guerra ha finito per tranciare definitivamente le speranze di ripresa di tutte le aziende più esposte al ciclo economico: e la Fiat è tra queste. A dire il vero, non tutti i gatti sono neri. Il crollo delle vendite non ha colpito in maniera uguale e molti sono rimasti stupiti nel vedere gli imprevedibili boom di vendite di autoveicoli nei mesi di ottobre e di novembre, proprio nel pieno della crisi. Sia il mercato americano, che quello europeo, hanno visto esplodere i volumi, a tal punto che il 2001 rischia di passare alla storia come un anno record. Dietro la scorza dei numeri, c'è però una polpa molto meno appetibile. I produttori hanno infatti lanciato una campagna eccezionale di sconti e interessi zero sulle vendite a credito, per gonfiare i volumi e chiudere bene l'esercizio. L'aggressività commerciale si paga però con un crollo della redditività nell'immediato, e con la sicura prospettiva di assistere ad un drastico ridimensionamento della domanda nei mesi a venire: infatti i consumatori anticipano le proprie decisioni d'acquisto per sfruttare il momento favorevole, per poi desistere completamente al venir meno degli incentivi. Il pronostico è che, passata la fase della domanda drogata, il mercato scenda del 8-10% almeno.

Non tutte le case produttrici sono nelle condizioni della Fiat: le tedesche Porche, Bmw, Audi beneficiano del loro posizionamento della gamma alta del mercato, con domanda anelastica e margini reddituali elevati; la francese Peugeot non è mai andata così bene, la Renault-Nissan ha qualche problema in più, ma anche le spalle larghe dell'azionariato statale; le tre grandi americane Ford, Gm, Daimler-Chrysler hanno avviato da tempo drastici piani di ristrutturazione e sanno di poter contare su un mercato ciclico in grado di premiarli una volta cessata l'emergenza. La Fiat invece ha gli stessi problemi di sempre, con qualche acciaccio nuovo: ha prodotti a bassa qualità, basso margine di profitto, scarsa capacità innovativa. L'ultimo modello (la Stilo), lanciato con grande sfiga pochi giorni prima dell'11 settembre, giace invenduto nei garage dei concessionari, dopo essere stato immatricolato a migliaia di pezzi per poter comunicare "all'esterno" i soliti dati gonfiati.

La crisi della Fiat è una crisi "da auto", ma non solo. L'auto pesa pur sempre per la metà del fatturato del gruppo, ma il bubbone più serio è scoppiato nel settore dei trattori. Il 18 maggio 1999 la Fiat comunicava di aver lanciato l'Opa, tramite la New Holland, sull'americana Case, per costituire il secondo gruppo mondiale nel comparto, dopo la John Deere e prima della Caterpillar. Le cose sono andate molto male le due società insieme valgono oggi un quarto di quanto valevano separatamente tre anni fa: il buco nel bilancio Fiat vale quasi 8.500 miliardi di lire. Un po' meglio va l'Iveco, che ha sempre chiuso in attivo il bilancio negli ultimi anni, e alla cui guida c'era quel Giancarlo Boschetti chiamato a risollevarlo il settore auto, dopo la "strana" defenestrazione di Roberto Testore, scaricato per fargli pagare forse torti non solo suoi, senza tante spiegazioni. Va

bene la Fiat Avio, anche se il ritiro dell'Italia dal progetto A400 rischia di mettere in forse delle importanti commesse future.

Tuttavia la grande malata è la Fiat Auto e i dubbi sul futuro del Lingotto sono più che mai confermati. La crisi dell'auto, che farà chiudere nel 2001 il bilancio Fiat in passivo per 800 milioni di euro, impone una riflessione sulla strategia del gruppo e sull'adeguatezza del gruppo dirigente, cui l'Avvocato ha garantito, come sempre nel corso della storia, il suo autorevole appoggio. Fresco e Cantarella escono rafforzati dal nuovo piano di ristrutturazione, ma si tratta ora di vedere ciò che riusciranno a realizzare effettivamente. Fresco ha saputo realizzare due cose importanti: l'alleanza con General Motors e la diversificazione nell'energia. L'accordo con GM permette alla famiglia di poter uscire dall'auto, dopo il 2004, con una buona fuoriuscita: se Fiat Auto sarà ripartita, la proprietà potrà decidere di cedere con una buona plusvalenza e impiegare altrove la sua liquidità; se il settore sarà ancora impiombato, la famiglia potrà farsi da parte senza danni e senza rimpianti. La diversificazione nell'energia, attuata acquisendo Montedison, permette di entrare in un settore molto più stabile e anticiclico come ricavi, sfruttando nel contempo le ottime prospettive che si aprono con la liberalizzazione del mercato sia dell'elettricità che del gas. In più, alla Fiat non è costato nulla, in termini di cassa, perché il ticket d'ingresso è stato staccato in cambio del conferimento del ramo "energetico" della Fiat, che si è limitata a coprire politicamente l'ingresso in Italia della francese Edf, che ha messo invece i soldi. Un'ipotesi analoga circola per Italgas, nel mirino della francese Gaz de France: anche qui Italenergia svolgerebbe l'importante ruolo di cavallo di troia.

Tuttavia questi due successi della gestione Fresco non possono far dimenticare il resto del suo operato: l'opa residuale su Toro e Magneti Marelli, l'opa sull'americana Pico e la francese Fraikin, le mancate cessioni, hanno fatto lievitare con un progresso impressionante il debito della Fiat. Alla fine del 1999 la Fiat aveva in totale meno di 25 miliardi di euro di debito, al 30.9.2001 era salita oltre i 35 miliardi di euro. Il rapporto tra patrimonio e debito è così salito da 100/194 a 100/267. La situazione si stava facendo insostenibile, sul piano finanziario e quindi, come ha commentato qualcuno sulla stampa specializzata, era ora finalmente di "chiudere il libro dei sogni e aprire finalmente il libro dei conti".

A pagare i costi della crisi sono come sempre lavoratori e azionisti. Il piano prevede la chiusura di 18 stabilimenti a livello mondiale, il licenziamento di 6.000 addetti, la mancata conferma dei contratti interinali e a termine in Italia. In Italia verrà chiuso Rivalta e uno stabilimento Fiat Avio, mentre saranno presumibilmente migliaia i mancati rinnovi e le mancate conferme. Gli azionisti saranno chiamati a rimpinguare le casse con circa 1 miliardo di Euro, altri due ne entreranno con un prestito obbligazionario convertibile (in azioni GM, da notare), ed altri due miliardi ancora con il programma di cessioni (Magneti, immobili, produzione militare, parte della Comau). La Fiat dimagrisce, vende a pezzi le attività "non core", fa cassa per ridurre e allungare il debito, si ridisloca per sfruttare le grandi aree urbane dimesse: da lungo tempo di parla della definitiva chiusura anche di Mirafiori. Il lento abbandono dell'auto si accompagna ad un processo sociale di progressiva deindustrializzazione delle aree tradizionali d'insediamento: il tessuto torinese fatica ad inventarsi un altro futuro e la scommessa delle Olimpiadi invernali del 2006 è più un disperato riempitivo che un progetto coerente di ripartire. Anche qui, purtroppo, siamo al "ground zero".

Renato Strumia

Da "Umanità Nova" n. 17 del 12 maggio 2002

Il tramonto del gigante Fiat: crisi irreversibile

È esplosa nelle ultime settimane l'ennesima crisi dell'impero Fiat. Il gruppo del Lingotto ha imboccato forse definitivamente un tunnel senza uscita, che avrà delle ripercussioni molto pesanti sia sul comprensorio di Torino, che sulla struttura produttiva dell'intero paese. È stato un articolo del Financial Times (ripreso poi da tutte le agenzie e da Business Week) a mettere il dito nel piatto: secondo il giornale inglese, l'andamento disastroso delle vendite nel primo trimestre costringerà la Fiat a cedere prima del previsto la divisione auto, esercitando anticipatamente l'opzione "put" siglata nel marzo 2000 con la General Motors, al momento dell'accordo che consentiva al gruppo di Detroit di acquisire il 20% del Lingotto.

Non si conoscono nel dettaglio tutti i termini dell'accordo, ma la parte nota è questa: dal luglio 2004 al luglio 2009 la Fiat può vendere a GM il restante 80% di Fiat Auto, ad un prezzo che sarà concordato tra le parti in base al valore di mercato del momento, con la possibilità di ricorrere all'assistenza di 4 banche (una per parte più due indipendenti) per fissare il prezzo più congruo. Se la Fiat troverà il prezzo insoddisfacente, potrà rifiutarsi di vendere per due volte consecutive.

L'opzione put è stata dunque presentata da Gianni Agnelli e Paolo Fresco come una clausola di salvaguardia per la famiglia e gli azionisti, nel caso che le cose dovessero proprio andare male, mentre più volte è stata ribadita la volontà di mantenere il controllo del settore auto e di concentrarvi risorse ed energie come se fosse ancora il "core business".

Ma come sappiamo tra parole e fatti ci sono spesso importanti differenze. La fiducia del patriarca sulla tenuta della Fiat non è affatto condivisa dal resto della famiglia, né dai gestori di fondi, né dagli investitori istituzionali. Le banche più esposte (Unicredito e Sanpaolo) hanno mandato segnali precisi di allarme e di tensione, a fronte di una situazione debitoria alquanto preoccupante. La Deutsche Bank, che fa tuttora parte del patto di sindacato insieme a Generali e Sanpaolo, non ha neanche sottoscritto l'ultimo aumento di capitale. Le agenzie di rating internazionale hanno annunciato una revisione al ribasso del giudizio su Fiat, che verrà probabilmente resa nota dopo l'assemblea della società in calendario il 14 maggio. Nonostante gli impegni presi il 10 dicembre scorso, con il siluramento di Roberto Testore e la sua sostituzione con Giancarlo Boschetti alla guida del settore auto, il debito del gruppo non è calato e le dimissioni annunciate non si sono trasformate in realtà. L'aumento di capitale del gennaio scorso ha ridotto il debito totale a 32,4 miliardi di euro, ma dei 2,5 miliardi di euro di vendite annunciate, ne sono state realizzate sinora solo per 400 milioni. Troppo poco e troppo tardi per calmare le acque di un mercato molto nervoso e agitato, che ha visto le quotazioni di borsa di Fiat crollare dai 35 euro del marzo 2000, ai 12,45 euro del punto minimo il 29 aprile 2002. La sola divisione auto era stata valutata 12 miliardi di euro ai tempi dell'accordo con GM: lunedì scorso tutta la Fiat valeva meno di 7 miliardi di euro!

Il crollo delle vendite nel primo trimestre 2002 ha completato il disastro. Fiat ha venduto pochissime Stilo e la sua quota sul mercato italiano è precipitata di continuo, con una caduta senza precedenti nel mese di marzo, quando ha subito un vero crollo del 18% rispetto ad un anno prima. Ormai la quota di Fiat è vicina al 30% del mercato nazionale, un mercato che è diventato solo il decimo a livello mondiale. In Europa la Fiat è scesa dal 10 all'8%, diventando il quinto produttore dopo Vw, Peugeot, Ford, Renault. La ripresa del mercato americano, che sta spingendo GM, Ford e la stessa Daimler-Chrysler, non può certo giovare alla Fiat, che in quel mercato è presente solo in modo marginale con l'Alfa Romeo.

Il settore auto e i debiti consolidati sono i veri problemi del gruppo. A dispetto di una strategia che ha cercato la diversificazione produttiva, il baricentro del gruppo Fiat è rimasto pesantemente concentrato sul settore "automotive". A differenza dell'Ifil di Umberto Agnelli, che ha preso ottime partecipazioni in settori diversi come distribuzione, turismo, alimentare, banche, ecc., e che spinge da tempo verso una rapida uscita dall'auto, la Fiat di Gianni Agnelli registra ancora il 42% dei suoi

ricavi da Fiat Auto, una percentuale che sale però all'82% se comprendiamo anche i trattori di CNH, i componenti di Magneti Marelli, i camion dell'Iveco, le testate in ghisa della Teksid. Soltanto la Toro assicurazioni e la Fiat Avio producono significative componenti di ricavi (e di utili) al di fuori dell'automotive strettamente inteso.

È evidente dunque l'impressione che suscita la prospettiva di un risoluzione traumatica del rapporto controverso che storicamente lega Torino alla Fiat, e la paura che un evento di questo genere possa comportare una cesura nella stessa storia industriale dell'intero paese. L'andamento della produzione automobilistica nel torinese è già in qualche modo segnata. La chiusura del Lingotto (1981), la chiusura della Lancia di Chiasso (1990), la chiusura in corso di Rivalta non lasciano dietro molte speranze. L'abbandono annunciato, entro il 2003, della produzione di Panda e Marea porterà già il numero di auto prodotte annualmente nell'area torinese da 500.000 a 180.000 nel giro di due anni. Se venissero trasferite anche le linee della Punto, scenderemmo a 80.000 auto l'anno, con un impatto devastante non solo sulla produzione diretta, ma anche sull'indotto. È evidente che una cessione del settore auto alla GM comporterebbe conseguenze drastiche anche per tutti gli altri stabilimenti italiani, dato che un piano di razionalizzazione studiato tra Detroit e la Baviera non potrebbe che tagliare anche in Italia l'eccesso di capacità produttiva installata in un settore da molti considerato maturo.

A fronte di queste prospettive assai realistiche, si assiste alla consueta parata di banalità e di proposte balzane. Lo storico di famiglia di casa Fiat, Valerio Castronovo, invita alla rassegnazione, meditando sul fatto che la company-town deve d'ora in avanti considerare l'auto solo uno stantuffo tra i tanti e non la sua produzione centrale, mentre il grosso del lavoro proverrà dalle grandi opere pubbliche in cantiere (Alta velocità, metropolitana, passante ferroviario, Olimpiadi), come 150 anni fa, quando Torino era capitale del Regno. L'"illuminata" classe dirigente non sa proporre altro che un ritorno all'antico, finanziato dallo stato, come se avesse un senso costruire delle infrastrutture pubbliche senza progetto e senza motore propulsore sul piano produttivo. La sinistra (cioè in pratica la Fiom e il Manifesto) si schiera per la difesa di una produzione opportunamente rivista e corretta, appoggiandosi alla teoria che l'auto non è un prodotto maturo, ma un prodotto da ripensare, dal punto di vista tecnologico e sociale. Il futuro, secondo questo schema, è nell'auto all'idrogeno e nell'utilizzo collettivo come mezzo condiviso di mobilità urbana. Un modello di auto diverso, che inquina di meno o non inquina affatto, che viene usato in modo non più privatistico, perlomeno nelle tratte urbane. La linea di resistenza alla Fiat non si colloca quindi nella rivendicazione dei prepensionamenti o degli ammortizzatori sociali per favorire la chiusura dei siti produttivi, ma nella proposta di una politica industriale diversa, finanziata dallo Stato, per rilanciare una produzione riconvertita.

Questa posizione non fa i conti con i limiti politici e finanziari della situazione reale. La Fiat non ha mai discusso con nessuno le proprie scelte, pur non disdegnando di incassare a vario titolo dallo Stato, negli ultimi 10 anni, qualcosa come 10.000 miliardi di vecchie lire. Le decisioni che prenderà la Fiat, come è sempre accaduto nei suoi 100 anni di storia, non sono dunque "socialmente" discutibili, perché nessun governo della repubblica (e meno che mai quelli precedenti) ha mai avuto il potere di condizionarne le scelte: né ci sembra che l'attuale governo abbia la possibilità o l'intenzione di muoversi in modo diverso. D'altronde non esistono dei rapporti di forza da far valere: da due anni la Fiat non discute con i sindacati il contratto integrativo, né si può dire che dopo l'ottobre '80 il sindacato abbia potuto discutere seriamente di qualcosa con la Fiat.

Le sconfitte si pagano e quello che è accaduto dopo l'80 lo dimostra benissimo. Non si tratta dunque di creare improbabili "tavoli sociali" per discutere le scelte Fiat, ma di attrezzarci per pensare una nuova fisionomia produttiva, che dovrà fare a meno del modello di sviluppo trainato dal settore automobilistico. Sarebbe già un atto rivoluzionario, da parte degli enti locali e in particolare degli

amministratori "di sinistra", rifiutarsi di pagare alla Fiat la rendita immobiliare che la famiglia quasi sicuramente vorrà mettere all'incasso, dopo la liberazione degli enormi spazi urbani derivanti dalla chiusura delle fabbriche.

Per i lavoratori, gli operai e i tecnici degli stabilimenti Fiat e del suo enorme indotto si aprono seri problemi di reddito e di sopravvivenza, per la città di Torino una fase molto delicata di ridislocazione produttiva, per il paese intero arriva una resa dei conti dettata dalla sempre più evidente marginalizzazione economica nella divisione internazionale del lavoro.

Non si può dunque pensare di costringere la Fiat a trattare: non è mai accaduto nelle fasi di sviluppo e di crescita, figuriamoci in una fase in cui l'unica seria intenzione è chiudere tutto al più presto, ricavandone il massimo prezzo possibile. È probabile che il piano di dismissioni sia accelerato (si parla di 5 miliardi di euro di asset da cedere entro il 2003), per fare cassa e riuscire a galleggiare fino al momento della cessione totale a GM, ai prezzi più convenienti.

Dobbiamo imparare a fare a meno della Fiat e tutti sappiamo che non sarà né facile, né piacevole. Nascondere la verità sarebbe però una ipocrita perdita di tempo e può anche darsi che fra un congruo numero di anni ci saremo resi conto che in fondo, senza Fiat, non si vive poi così male.

Renato Strumia

Da "Umanità Nova" n. 19 del 26 maggio 2002

Terapia di gruppo per la Fiat Lavoratori in rottamazione

La terza settimana di maggio è stata assai ricca di eventi per lo sviluppo della crisi Fiat. Il 14 maggio si è svolta l'assemblea degli azionisti del gruppo per valutare il bilancio finale 2001 e l'azienda ne ha approfittato per sfornare una serie di dati sull'andamento disastroso del primo trimestre e fare deflagrare il "caso Fiat". Le cifre del disastro non sono più una indiscrezione giornalistica, ma numeri esatti diramati in sede ufficiale. Il gruppo ha prodotto l'anno scorso 2.050.000 veicoli, con un calo di quasi 300.000 unità rispetto all'anno precedente (un anno che è stato archiviato con dati record per il mercato mondiale). Il settore auto di Fiat ha prodotto perdite per 1.442 milioni di euro, che si aggiungono ai quasi 600 milioni di euro perduti nel corso del 2000. In due anni l'auto ha dunque bruciato 2.000 miliardi di euro. Nel primo trimestre 2002 la perdita del settore auto è stata di 429 milioni di euro. Quindi in poco più di due anni la Fiat Auto ha perso quasi 2.5 miliardi di euro, cioè quasi 5.000 miliardi di lire. Infatti il debito netto (cioè lo sbilancio tra debito totale e crediti da incassare), anziché ridursi come era stata promesso al momento di decidere l'aumento di capitale del dicembre scorso, è salito da 6 a 6,6 miliardi di euro. Le vendite del primo trimestre sono state pari a 518.000 veicoli, cioè il 15% in meno del primo trimestre 2001. Tutto questo mentre tutti i principali concorrenti di Fiat riescono a crescere e rosicchiare quote di mercato ai suoi danni, relegando la produzione del Lingotto su terreni sempre più asfissianti.

L'andamento dell'azione riflette esattamente la crisi di sopravvivenza del gruppo: dall'inizio dell'anno Fiat ha perso in borsa il 24%, mentre General Motors saliva del 38%, Peugeot del 26% e tutti gli altri registravano crescite magari irrisorie, ma positive. Di fronte al delinarsi di questo disastro, gli amministratori hanno dovuto fare qualcosa di più che annunciare il taglio del proprio stipendio del 40%, in linea con il calo del titolo.

Naturalmente in questi casi si parte da una bella ristrutturazione, industriale e finanziaria: in termini di ricaduta sociale, partono i tagli degli stabilimenti e negli stabilimenti. Fiat ha annunciato che chiuderà 18 stabilimenti (2 in Italia e 16 all'estero), ed ha precisato l'entità dei tagli occupazionali che farà in Italia. Si tratta in totale di 2.442 dipendenti diretti e 445 addetti delle aziende di Servizio (Gesco e Sepin). La scelta sembra essere ricaduta più che altro sul "numero di matricola", cioè sono stati individuati i lavoratori che avevano i presupposti per usufruire della "mobilità corta", quindi gli ultracinquantenni che dovrebbero maturare il diritto alla pensione entro i prossimi due anni. Ciò spiega il forte impatto dei tagli sulle zone di più antico insediamento produttivo (1.655 addetti diretti a Torino, più 350 addetti Gesco e 140 Sepin), mentre stabilimenti "prato verde" come Melfi non sono toccati dalla ristrutturazione. In realtà lo stesso Fresco ha riconosciuto che la dimensione complessiva della manovra potrebbe coinvolgere non meno di 10-12.000 addetti nel ciclo produttivo dell'indotto, con un impatto francamente devastante sul tessuto produttivo del comprensorio torinese. Va poi considerato che il ridimensionamento produttivo non conteggia tra le sue sicure vittime migliaia di lavoratori interinali che lavorano in Fiat o per le fabbriche sue fornitrici, che vedono definitivamente compromessa la possibilità di vedere mai un giorno la conferma e la stabilità del posto.

Per capire come sta cambiando la città basta scorrere poche cifre su questi ultimi 10 anni: nel 1991 Mirafiori occupava 40.680 addetti, Rivalta 12.200, la Lancia di Chivasso 5.500; oggi Chivasso è chiusa da 10 anni, Rivalta sta per essere chiusa e a Mirafiori lavorano ancora in 9.900. La realtà è che la Fiat è in contrazione da sempre, dopo il 1980, e l'apertura di nuovi stabilimenti come Termoli, Melfi e Pratola Serra non è servito che a nascondere la verità di una produzione che si sposta verso nuovi terreni vergini, sfruttando risorse meno costose e corposi finanziamenti pubblici, in buona parte a fondo perduto. Il dato occupazionale di un anno "normale" come il 2001 è esplicito: i dipendenti del gruppo Fiat sono scesi da 221.000 a 199.000, con un calo superiore al 10%!

In questa fase la Fiat ha deciso di usare la mano leggera, richiedendo come strumento gli ammortizzatori sociali già disponibili, senza rinunciare comunque ad utilizzare tutti i mezzi di cui dispone per volgere a proprio vantaggio la sensibilità politica subito espressa tempestivamente da governo, amministratori locali e dirigenti sindacali. La pressione della Fiat si è subito concentrata su alcuni obiettivi specifici, che possono dare un vantaggio non solo temporaneo come si è rivelata essere in passato la rottamazione. La transitorietà di questo tipo di incentivo è infatti un'arma a doppio taglio: il mercato viene "drogato" per un certo periodo, consentendo un utilizzo intensivo degli impianti ed un'impennata della domanda. Esaurito l'effetto stupefacente, il mercato si siede e i problemi tornano più gravi di prima.

La direzione che sta prendendo l'intervento pubblico in favore di Fiat è invece proprio quello auspicato dal Lingotto: un incentivo permanente per eliminare i veicoli ad alto impatto inquinante, con premi individuali elevati per chi si converte al gas o al metano (attualmente l'incentivo è, dal dicembre scorso, di 200 euro a testa). Naturalmente si tratta di agire a più livelli: il governo può incentivare, le Regioni possono diramare normative più severe (come sta facendo Formigoni), la Fiat può proporre modelli a metano su scala più vasta, gli investimenti in ricerca e sviluppo sulla "fuel cell" elettrica possono essere direttamente messi a carico dello Stato. Si tratta, ancora una volta, di creare un "sistema paese" congeniale al modello di sviluppo Fiat, in assenza del quale scatta il ricatto: se volete che Fiat rimanga italiana, dovete pagarne il prezzo. Le auto a metano prodotte e vendute da Fiat potrebbero così, da qui al 2005, salire da 300.000 a 3.000.000, ma va creata una rete di distribuzione a carico dello stato, perché gli attuali distributori (pochi e concentrati solo in poche zone del centro nord) sono insufficienti per supportare una circolazione di massa, e costruirli è costosissimo (da 250.000 a 500.000 euro l'uno), per cui mai nessun privato si lancerà mai nell'impresa senza spinta e soldi pubblici.

In sostanza quindi abbiamo assistito al solito "refrain". La Fiat è in condizioni disastrose. Per ripartire ha bisogno di aiuti pubblici. Per problemi di normative comunitarie, questi aiuti non possono essere sfacciati e minare la concorrenza, ma devono essere giustificati con una "buona causa" (il rispetto dell'ambiente). Il sostegno pubblico e la "comprensione" sindacale sono elementi essenziali del salvataggio. Solo a queste condizioni la Fiat farà la sua parte.

La sua parte consiste nel risanamento finanziario, basato su tre assi:

quotare la Ferrari e ricavarne almeno 800 milioni di euro;

vendere Comau, Teksid e Magneti Marelli, con il metodo dello spezzatino, per incassare di più;

ridurre i propri costi attraverso le sinergie dell'accordo con General Motors, producendo più componenti comuni.

A livello commerciale, si può sintetizzare la strategia del nuovo amministratore delegato dell'Auto Boschetti con poche priorità:

riposizionare Fiat sui segmenti di mercato più redditizi, sfidando la propria tradizione di costruttore di utilitarie e cercare di produrre auto più ricche e costose per mercati "affluent";

rilanciare il proprio ruolo nei segmenti bassi, producendo un modello che erediti il mercato di Panda e Seicento;

cercare di riconquistare posizioni nel segmento "C" con una diversa politica di prezzo della Stilo, che ha floppato nei suoi primi otto mesi di lancio.

razionalizzare ancora la sua rete distributiva, soprattutto italiana, riducendo a non più di 600 il numero delle concessionarie, con un obiettivo di vendita per

ciascuna di almeno 1.000 pezzi venduti all'anno.

Nessuno sa dire se funzionerà. I più critici sostengono, con buone ragioni, che Fiat non ce la può fare a vincere la sfida. La struttura societaria a carattere familiare non sarebbe in grado di reggere agli ingenti investimenti richiesti da una filiera produttiva impegnativa come l'auto. La qualità non rientra nella tradizione Fiat, se non a parole, e questo è diretta conseguenza della (scarsa) qualità del management. Il carattere di gestione per delega rende poi questi dirigenti così importanti da non essere facilmente sostituibili in tempi brevi, per vari motivi (ad esempio Cantarella è considerato un dittatore incapace, ma fa parte della famiglia perché ha sposato una Nasi, quindi inamovibile).

La realtà è che Fiat vale così poco, rispetto ai suoi concorrenti, che un ennesimo tentativo di rilancio è irrinunciabile. Venderla adesso sarebbe proprio il momento peggiore. La proprietà deve farla decollare ancora una volta, entro un paio d'anni, e poi disfarsene con un buon ricavato. Fino ad allora Fiat è disponibile a "farsi aiutare" da tutti, perché funziona sempre lo schema antico del socializzare le perdite e privatizzare i profitti. E in questo momento vale la prima parte dell'adagio.

Renato Strumia

Da "Umanità Nova" n. 23 del 23 giugno 2002

Fiat. Un mese in coma e poi l'ossigeno

I trenta giorni che hanno diviso il 14 maggio dal 14 giugno hanno portato molti elementi di conoscenza per quanto riguarda il prevedibile destino del gruppo Fiat. Sono due date che aprono e chiudono una fase: l'assemblea dei soci del 14 maggio aveva deciso di vendere tutto il possibile per fare cassa e ridurre i debiti, l'accordo su Italenergia del 14 giugno conclude la prima fase di accordi con le banche creditrici e i principali partner industriali di Fiat. In mezzo ci stanno l'accordo con le principali banche e le dimissioni di Cantarella.

Cerchiamo di capire cosa è successo nel frattempo e di stabilire come ne escono i vari soggetti protagonisti, per delineare il possibile futuro strategico della principale azienda italiana, che con il suo indotto rappresenta circa il 4% del Pil italiano. Partiamo dal presupposto che sui piazzali giacciono ad oggi invendute, secondo fonti interne all'azienda, non meno di 300.000 auto e che nel mese di maggio la Fiat ha perso circa il 23% di pezzi venduti in Europa rispetto al maggio 2001, a fronte di un calo del mercato pari all'8%.

L'assemblea del 14 maggio aveva deciso la quotazione di Ferrari e la vendita di Comau e Magneti Marelli, ma il rischio esiziale di un declassamento del rating da parte delle agenzie internazionali non era stato ancora scongiurato. Standard & Poor si era espressa per una sospensione del giudizio fino al momento di vedere le reali mosse del management e quindi il pericolo tragico di un "downgrading" non era stato sventato: ipotesi disastrosa, perché perdere la B3 significava per Fiat vedere le proprie obbligazioni diventare dei "junk bond", titoli spazzatura che non avrebbero più potuto essere ospitati (per regolamento) nei portafogli dei fondi d'investimento, con effetto devastante sulle loro quotazioni di mercato. Teniamo presente che i bond, cioè le obbligazioni Fiat quotate sui mercati, rappresentano una massa di 15 miliardi di euro, quindi circa il 43% del debito totale (gli altri 20 miliardi di euro sono debiti verso le banche).

Per prevenire il pericolo la Fiat ha iniziato uno stringente confronto con le principali banche finanziatrici, sotto la discreta supervisione della Banca d'Italia, assai preoccupata del livello di indebitamento del gruppo, arrivato troppo vicino ai coefficienti di vigilanza per quanto riguarda l'esposizione bancaria. La normativa Bankit è infatti più stringente di quella Consob e impone il raggruppamento del debito Fiat fino a comprendere anche quello delle partecipazioni non maggioritarie, tipo Itالenergia (dove Fiat ha il 37%). Le banche sono quindi state invitate a intervenire, con il delinarsi di due fronti: da una parte le tre banche maggiori (Sanpaolo Imi, Intesa Bci, Banca di Roma), dall'altra Mediobanca. Quest'ultima, da anni in guerra con il Lingotto, ha cercato di spingere per l'estromissione immediata della famiglia dalla gestione del gruppo, proponendo alle banche di trasformare subito i loro crediti in azioni Fiat e assumere la gestione diretta del risanamento attraverso manager di propria fiducia. Questa linea è stata per il momento battuta per due circostanze: 1) è stato reso pubblico che in caso di cambio dell'azionariato, General Motors avrebbe potuto pretendere la restituzione in denaro contante (2,4 miliardi di dollari) dell'anticipo per il 20% di Fiat Auto pagato a marzo 2000; 2) le banche hanno preferito salvare per il momento la famiglia e tutelare i propri interessi in modo diverso. Vediamo come.

Fiat chiedeva di trasformare una serie di debiti a breve in un prestito subordinato da parte delle banche, uno strumento che avrebbe potuto essere rimborsato, in caso di fallimento, solo dopo la soddisfazione di tutti gli altri creditori. Le banche hanno invece ottenuto di sostituire i debiti a breve con un prestito convertibile da 3 miliardi di euro, uno strumento che gli permetterà di convertire i propri soldi in azioni Fiat, entro giugno 2003, se non saranno state rispettate da Fiat una serie di condizioni, tra cui la principale è la riduzione da 6.6 a 3 miliardi di euro del debito netto del gruppo. Le banche hanno dunque ottenuto una sorta di opzione a diventare azionisti diretti se il processo di risanamento non sarà portato a compimento con il necessario rigore. La Fiat deve dunque vendere davvero tutto ciò che riesce a vendere. Fa parte dell'accordo la cessione del 51% di Fidis-Sava, la società di credito al consumo che finanzia i finanziamenti a tasso zero, principale responsabile del crollo della redditività e dell'esplosione del debito del gruppo. La cessione, che potrebbe essere fatta alle banche ma anche alla General Motors, permetterebbe di scorporare dal passivo Fiat 8 miliardi di euro di debiti, una cifra tale da riportare sotto livelli accettabili l'esposizione totale di Fiat in centrale rischi sulla Banca d'Italia. Altri interventi finanziari sono stati richiesti a banche estere (in particolare Deutsche Bank e Citigroup), per l'evidente ragione che la loro esposizione non compare nel totale dei debiti verso istituzioni italiane. La partita più significativa si gioca però intorno a Itالenergia, una vicenda che dice molte cose sul possibile futuro di Fiat.

Abbiamo detto che oggi Fiat ha il 37% di questa società, costituita nel luglio 2001 per scalare Montedison insieme a Edf (20%), le tre banche partner (Sanpaolo, Intesa, Banca Roma, insieme hanno il 23%) e la Carlo Tassara di Roman Zaleski (20%). Fiat non vuole uscire dall'azionariato, perché è convinta di dover proseguire la sua auspicata diversificazione nel settore energetico, anche e soprattutto se le vicende della vita la costringessero a mollare il settore auto. La soluzione trovata con l'intesa del 14 giugno è dunque la seguente:

Fiat dà in garanzia il 23% di Itالenergia a Citibank in cambio di un finanziamento da 1.150 miliardi di euro per tre anni, ma si riserva i diritti di voto;

Fiat vende alle banche il restante 14% di Itالenergia per 580 miliardi di euro, ma si tiene un diritto di prelazione da far scattare nel 2005, per potersi ricomprare la sua quota una volta risolti i suoi problemi di debito;

le banche hanno ottenuto un'opzione per vendere nel 2005 queste azioni all'Edf, nel caso la Fiat non riuscisse a ricomprarle.

La Edf è contenta di aver offerto salvagenti a tutti, perché pur prendendo impegni pesanti in una società di cui ha solo il 2% dei diritti di voto (contro il 20% delle azioni), è convinta che entro il 2005 potrà risolvere i suoi problemi con la privatizzazione e di aspirare a giocare un ruolo ben più corposo sul mercato italiano dell'energia.

Le dimissioni di Cantarella sono il primo passo di uno smantellamento del management che ha fallito nella sua missione strategica di tenere in vita un competitor debole, per la sommatoria di troppi errori, ma anche per la inadeguatezza del capitalismo familiare di fare i conti con la competizione globale. Incapacità di fare macchine di qualità, nell'incontrare i gusti del pubblico, di costruire uno stile coerente, di svecchiare la rete distributiva, di usare in modo capitalisticamente efficiente le risorse umane e tecniche a disposizione. Lo stile da caserma, la bassa qualità della struttura di comando (sia elevata che intermedia), la provincialità della gestione hanno portato al punto più basso le quotazioni della casa torinese. Lo sforzo per "salire di gamma", cioè costruire macchine di segmento più elevato con un diverso valore aggiunto, non è mai riuscito a nessun produttore. La cura Boschetti, quella della razionalizzazione e del taglio dei costi, è l'unica che la Fiat è capace a fare con maestria e si concretizza per ora nello stop alla politica dei "chilometri zero", facendo pulizia nei bilanci e nei fatturati gonfiati: l'effetto pratico sono il crollo del venduto, le 300.000 auto sui piazzali, le settimane di cassa integrazione. La Fiat proverà a risanare i conti succhiando i soldi dello stato, la sinistra seguirà con la richiesta di interventi per salvare l'industria automobilistica italiana, attraverso gli incentivi fiscali all'auto a metano o a basso impatto ambientale. Saranno probabilmente soldi buttati, perché Fiat vuole risanarsi in un anno o due per vendere l'auto comunque, come da anni vuole fare il principale azionista, l'Ifil di Umberto Agnelli, che potrebbe esprimere direttamente, con Galateri di Genola, il prossimo Amministratore Delegato. Chiunque sia, sarà un uomo gradito alle banche e probabilmente anche alla GM, perplessa e silente nella tentazione di lasciare i torinesi cuocere nel loro brodo ancora per un po' o provare invece a comprare tutto subito (anticipando di qualcosa l'opzione del 2004), per tentare un'unica grande ristrutturazione congiunta di Fiat ed Opel sul versante europeo.

Per le banche l'acquisto americano rappresenterebbe comunque una garanzia, perché avere GM come grande debitore è assai meno preoccupante di avere Fiat.

Fiat dunque proverà a risanare, tenendosi stretti i settori che le interessano di più per la sua diversificazione strategica (l'energia, un settore che dà flussi di cassa sicuri e costanti, in un settore ancora abbastanza protetto, le banche e le assicurazioni dove ha importanti interessi, con il 100% di Toro, il 7% di Banca di Roma, il 5% di Sanpaolo Imi, tramite Ifi-Ifil). L'auto andrà con ogni probabilità venduta e i centri di decisione si sposteranno altrove, come del resto è già avvenuto (facendo solo gli esempi più importanti) nell'ambito della chimica, della farmaceutica, dell'informatica, dell'aerospaziale, del nucleare, se vogliamo mettere insieme settori con gradi molto diversi di centralità e/o nocività.

Resta aperta la questione di ciò per cui vale la pena battersi: una buonuscita più alta per gli operai rottamati, la difesa del capitale nazionale, la produzione di un'auto diversamente intesa, un modello di sviluppo meno feroce nei suoi esiti deindustrializzanti per i paesi a capitalismo debole. Sono questioni che solo una fase molto diversa di elaborazione sociale e politica potrebbe risolvere con esiti soddisfacenti. La dura realtà ci impone invece di pensare qui ed ora, in queste condizioni: un terreno su cui vincono purtroppo soltanto i creativi della finanza e gli interessi dei creditori.

Renato Strumia

Da "Umanità Nova" n. 25 del 7 luglio 2002

Rivolta nella città della Fiat

Torino, Piazza Statuto, luglio 1962

Torino, Piazza Statuto, luglio 1962: rivolta nella "città della Fiat"

Quarant'anni fa la protesta operaia torinese per il rinnovo del contratto dei metalmeccanici culminava, nel luglio del 1962, negli scontri di Piazza Statuto. Il 4 luglio, vista l'interruzione delle trattative tra Confindustria e sindacati, furono proclamate una serie di agitazioni per i giorni seguenti. Contemporaneamente la Fiat si diceva disposta ad aprire un confronto, per chiudere a livello aziendale la vicenda contrattuale, coi "liberi sindacati", ovvero UIL, SIDA e CISL, con esclusione della CGIL. La CISL rifiutava, UIL e SIDA vi partecipavano e concludevano un accordo separato. Subito divampava la polemica tra i sindacati e i lavoratori.

Lo sciopero del 6 luglio riusciva nei vari stabilimenti Fiat. Spontaneamente alla SPA Stura un corteo di circa seicento operai lasciava la fabbrica e si dirigeva verso Piazza Statuto, collocata al centro della città, dove risiedeva la sede della UIL per protestare contro l'accordo appena firmato. Fra i partecipanti alla manifestazione molti erano gli iscritti a quel sindacato, sdegnati da un comportamento che non condividevano affatto. Giunti in piazza si radunavano sotto la sede della UIL, fischiavano e urlavano contro il "contratto bidone" e contro alcuni sindacalisti, tentavano di penetrare all'interno della sede sindacale, altri lanciavano pietre contro le finestre. Intanto una folla di curiosi, composta soprattutto di giovani meridionali che abitavano nelle vie limitrofe, si radunava per assistere allo spettacolo.

Manifestanti in Piazza Statuto

Fischi, urla e pernacchie si levavano quando arrivava la polizia, applausi invece per gli operai raccolti sotto la sede della UIL. Nel primo pomeriggio avveniva la prima carica per disperdere i dimostranti e la folla che si era radunata per guardare. Era l'inizio di una serie ripetuta di scontri che si protrassero per tre giorni avendo come epicentro la piazza. I dimostranti si ritiravano nelle vie laterali, scappavano a piccoli gruppi in direzioni diverse; poi, quando la polizia ritornava al centro della piazza, ricomparivano. A nulla valsero i tentativi fatti dai dirigenti della Camera del lavoro e del PCI per convincere i manifestanti a sciogliersi e a ritirarsi dalle vie adiacenti la piazza. Gli scontri, che erano iniziati il sabato pomeriggio, si protrassero per altri due giorni e cessarono del tutto solo alle due di mattina di martedì 10 luglio. In tre giorni di scontri 1.251 persone furono fermate, 90 furono arrestate e processate per direttissima, un centinaio denunciate a piede libero, 169 gli agenti feriti.

I giornali e i rotocalchi non mancarono di marcare la presenza dei giovani operai, molti dei quali meridionali, quali protagonisti degli scontri definendoli "teppisti", "teppaglia", "facinosi", "giovinastri" che si erano introdotti nella manifestazione operaia e che, verso la fine della giornata di sabato 7 luglio, erano riusciti a togliere "di mano il controllo della situazione" ai dirigenti sindacali. Tra i fermati per disordini, nella giornata di sabato 7 luglio, ben 291 erano giovani e i tre quarti di loro erano meridionali: "molti - si leggeva su «La Stampa» del 10 luglio 1962 - hanno l'aspetto di bulli di periferia, alcuni si direbbero studenti. Tutti vestono nello stesso modo: una camicia di colore o una maglietta sgargiante, molte volte rossa, fuori dai pantaloni, maniche rimboccate".

Essere giovani e meridionali a Torino

Per questi giovani torinesi di recente immigrazione, protagonisti di una rivolta spontanea e rabbiosa, che solo indirettamente aveva a che fare con la vertenza contrattuale alla Fiat, ed esprimeva piuttosto il malcontento e la rabbia accumulate nella città dell'auto da chi era costretto a vivere

situazioni sociali, economiche e di vita pesantissime, non c'era spazio di comprensione, neanche da parte delle forze di sinistra. Anzi, queste ultime, accusate di essere le organizzatrici della manifestazione e, in particolare i comunisti, di aver retto la regia degli scontri, reagirono prendendo le distanze dalla "teppa", accusando i provocatori neofascisti che si erano infiltrati nella manifestazione allo scopo di provocare disordini, arrivando a definire quei giovani i "teddy boys di Valletta", scaricati in piazza da "lucide Giuliette T, spider e sprint" guidate da individui che li "assoldavano" nei bar e nella periferia al prezzo di "1200 lire" («Vie Nuove», 12 luglio 1962). Se i "ragazzi delle magliette a strisce", protagonisti della rivolta giovanile del luglio 1960 contro il governo Tambroni, potevano ancora essere riassunti nella categoria di combattenti democratici e antifascisti, e in tal modo poteva essere data loro una patente di moralità ideale al loro comportamento che tranquillizzava la sinistra tradizionale, per i giovani di Piazza Statuto possibilità di mediazione non ve n'erano. Essi uscivano da schemi interpretativi resistenziali precostituiti, rappresentavano, nel loro comportamento violento, rissoso, nella loro ricerca del "casino per il casino", il prototipo italiano delle moderne rivolte giovanili che già avevano interessato la società inglese, quella francese e tedesca occidentale. Una rivolta che era l'espressione violenta di strati marginali, non integrati e non inseriti nel tessuto cittadino, esclusi dalla partecipazione a quei beni materiali che la pubblicità e le vetrine ostentavano e inducevano a consumare.

Nel caso specifico di Torino per spiegare la rivolta di Piazza Statuto si doveva fare riferimenti all'ondata massiccia di migrazione meridionale che aveva investito la città portando il numero degli abitanti dai 700 mila circa del 1950 a più di un milione nel 1962. Non era un caso che i due terzi delle persone fermate durante gli scontri di piazza fossero meridionali, e molti di loro giovanissimi. Meridionali giovanissimi, giunti sovente soli a Torino, sradicati e in rottura con la famiglia, sicuri di trovare lavoro come manovali nei cantieri edili, nelle piccole aziende meccaniche, liberi dai vincoli, dalle relazioni parentali e familiari, dalle tradizioni che li imbrigliavano nella vita sociale al Sud, ma con enormi difficoltà di inserimento e di integrazione nelle istituzioni sociali, politiche e sindacali presenti nella nuova collettività. Questo sradicamento, questa mancanza d'identità, unite alle difficoltà che si incontravano nella vita quotidiana, generavano il fenomeno dei giovani operai "bulli" che stazionavano a Porta Palazzo, covando rancore, rabbia e sfida vera e propria verso una città che li escludeva, sentimenti che potevano trovare sfoghi rabbiosi e ribellistici, com'era accaduto in Piazza Statuto. Lo ammetteva, d'altronde, lo stesso Paolo Spriano in un articolo su «Rinascita» del 14 luglio 1962 descrivendo il processo di immigrazione tumultuosa e incontrollata che rendevano la Torino di quegli anni simile ad una "città del West", nella quale si annidava "il gusto giovanile di andare 'là dove fa caldo'".

Due anni dopo i fatti del luglio 1960 e alla luce di quanto era accaduto in Piazza Statuto a Torino, due redattori dell'appena nata rivista «Quaderni Piacentini», nel dicembre del 1962 traevano un bilancio delle recenti manifestazioni di piazza per segnalare che, accanto agli operai e ai contadini, emergeva un settore sociale nuovo: i giovani studenti e i giovani operai i quali coi fatti del luglio '60 e del luglio torinese di Piazza Statuto, avevano iniziato a far sentire la loro voce, diventando i protagonisti delle agitazioni. Per i due redattori si trattava di estremisti, termine col quale non si voleva darne una connotazione negativa, anzi, "riconoscerne la portata rivoluzionaria", perché al di là della ragione specifica per cui manifestavano, vi era nel loro modo di porsi e di esporsi uno sdegno e una insofferenza nuovi nei confronti delle istituzioni statali, partitiche e sindacali dalle quali si sentivano intrappolati e limitati.

Diego Giachetti E ci chiamano teppisti/ e ci dicon provocatori/ ma noi siamo lavoratori/ che Togliatti non amiam./ Non vogliam il centro-sinistra/ preferiamo l'idea socialista/ alle tresche con i preti col governo e il capital./ Su compagni in fitta schiera/ innalziamo le baraccate/ e leviamo la bandiera/ quella rossa del lavor."

Testo riportato da Cesare Bermanni secondo quanto riferitogli da Raniero Panieri; canzone canticchiata a Torino dopo gli scontro di Piazza Statuto.

Piazza Statuto su «Umanità Nova»

«Umanità Nova» dedicò ai "fatti" di Piazza Statuto tre articoli in prima pagina: I "fatti" di Piazza Statuto, 22 luglio 1962, I "teppisti" di Piazza Statuto, 5 agosto 1962 e I processi di Torino, 29 luglio 1962, da cui riprendiamo alcuni passaggi: "Sabato 21 aprile è stata letta la sentenza per i fatti di Piazza Statuto [...] Tutti gli imputati avevano affermato di trovarsi per caso a passare in Piazza Statuto durante le cariche della polizia [...] il solo ad affrontare il processo con fermezza e dignità è stato il giovane compagno Gerardo Lattarulo. Appena diciannovenne, ha dichiarato con voce calma, in Tribunale, di appartenere al movimento anarchico, di essersi appositamente recato a protestare contro la UIL e di aver anche rilanciato i candelotti lacrimogeni contro gli agenti di polizia [...] "Il Presidente gli chiede - È vero che avete rilanciato contro la polizia lacrimogeni? - Senza dubbio, risponde il Lattarulo, volevo che provassero anche loro che bell'effetto che facevano". Il giovane compagno è stato condannato a 11 mesi di prigione e 14 mila lire di multa. Gli è stata applicata la condizionale e messo subito in libertà. Il giorno dopo tutti i compagni di Torino - riuniti nella sede del gruppo Bakunin - hanno vivamente festeggiato il giovane Lattarulo per il suo ammirevole contegno".

Da "Umanità Nova" n. 34 del 20 ottobre 2002

la Fiat è dei lavoratori!

La deflagrazione della crisi Fiat non può certo essere considerata una sorpresa. Era chiaro fin da subito che il tunnel imboccato oltre due anni fa con l'accordo parziale con GM avrebbe portato nel tempo ad una cessione dell'intero settore auto agli americani. Tuttavia ben pochi avrebbero potuto immaginare che il passaggio sarebbe avvenuto in modo così drammatico e a costi sociali così dolorosi. La crisi è precipitata nell'ultimo anno in maniera imprevedibile, con la totale incapacità dell'azienda torinese di agganciare anche il minimo spiraglio di ripresa delle vendite sui mercati mondiali, in particolare quelli europei. La quota di mercato del gruppo è inesorabilmente scesa sotto il 30% del mercato italiano e sotto il 7% di quello europeo, con una impennata irresistibile delle perdite operative. Di tutti i commenti che ci è toccato sentire in questi giorni, il più appropriato mi sembra proprio quello dell'ex-capo del Consiglio di fabbrica dell'Alfa di Arese, che richiesto di commentare la proposta bertinottiana di nazionalizzare l'azienda, ha risposto che in realtà andrebbe requisita, visto che lo Stato italiano l'ha già pagata almeno tre volte: il problema però è cosa farsene dopo, visto che negli ultimi sei mesi ha perso 1.600 miliardi di lire, qualcosa come 10 miliardi al giorno!

L'accelerazione della crisi si può datare tra aprile e settembre: in aprile infatti comparvero i primi articoli allarmati sulla stampa economica internazionale, che commentavano negativamente il perdurare delle perdite anche nel primo trimestre 2002; a maggio si arrivò ad una prima rinegoziazione del debito con le principali banche e alla successiva sostituzione di Cantarella alla guida del gruppo; a giugno hanno tentato di salvare la relazione sul primo semestre con la vendita a fermo di una quota Ferrari a Mediobanca (il 34%), a settembre si è giunti al capitolo finale con l'esplosione definitiva della situazione. La nomina di Galateri di Genola al posto di Amministratore Delegato, interpretata in un primo tempo come un'assunzione di responsabilità diretta da parte di Ifi e Ifil (Umberto Agnelli) del compito di risanare il gruppo per consegnarlo in ordine alla GM (spuntando il massimo), può adesso essere letta in chiave diversa: un ruolo da liquidatore di fiducia di quel che resta da vendere.

La crisi della Fiat costringe di colpo a pensare allo stato industriale del paese, davvero preoccupante. Come ha ricordato nei giorni scorsi Augusto Graziani, lo smantellamento industriale procede di un altro passo, dopo la fine della chimica, della farmaceutica, dall'informatica, di larga

parte dell'industria alimentare e della grande distribuzione. Le uniche realtà solide restano Enel ed Eni, cioè due aziende (come dice Turani) di semi-monopolio a proprietà semi-pubblica. Il resto delle aziende statali è stato privatizzato negli ultimi dieci anni, con un incasso record di 97 miliardi di euro, quasi tutti realizzati nei quattro anni del centrosinistra (1997-2000). L'effetto sul debito pubblico è stato quasi insignificante, visto che a luglio si è toccato il nuovo record di 1.386 miliardi di euro.

Adesso ci tocca anche sentire, e da quali pulpiti, le reprimende per la deindustrializzazione del paese, come se non bastassero cento anni di totale subalternità dello stato alla Fiat, per aiutarla in ogni modo, da parte di maggioranze di governo di ogni colore. In questo secolo lungo la dinastia degli Agnelli ha governato e spadroneggiato per tre generazioni, schiacciando qualunque ipotesi alternativa di sviluppo industriale, imponendo il proprio modello di mobilità e di trasporto, plasmando la società a sua immagine e somiglianza, combattendo con ogni mezzo gli oppositori sindacali e politici. Le migliaia di operai licenziati negli anni '50, le decine di migliaia di cassintegrati negli anni '80 (diverse centinaia si suicidarono) bastano da soli a ricacciare indietro qualunque tentazione di rimpianto. Tuttavia occorre riconoscere che la Fiat è stata a lungo, e fin dalla sua nascita, un luogo simbolo della lotta operaia, il luogo dove sembrava si dovesse confrontare il punto più alto dello sviluppo del capitale con la parte più combattiva del movimento operaio, una sede privilegiata da cui doveva scaturire la direzione dello sviluppo dei rapporti sociali.

Questo schema di ragionamento è ormai datato, è finito da oltre 20 anni, da quando la crisi dell'80 si è conclusa con la massiccia espulsione dalla fabbrica (una fabbrica "ingovernabile" per oltre un decennio) di tutte le avanguardie di movimento e di tutta la forza lavoro considerata fuori linea. Chiunque abbia tentato di riprendere in questi anni l'iniziativa politica o sindacale alla Fiat ha dovuto fare i conti con l'impossibilità di "rientrarvi": il peso di una sconfitta storica per la generazione dei vecchi, il peso del ricatto e della precarietà per la generazione dei giovani, hanno sempre impedito una vera rinascita.

Tutto questo tuttavia appartiene al passato, appartiene alla storia: la realtà di oggi snocciola le cifre di una crisi che ci arriva addosso tutta insieme, con conseguenze pesanti su ogni settore territorialmente o produttivamente contiguo alla fabbricazione di automobili. Le richieste Fiat sono note: chiusura di Arese e Termini Imprese, cig per Mirafiori, 8.100 persone in cassa integrazione e mobilità breve (senza alcuna garanzia di rientro), oltre ai 3.000 già espulsi con gli accordi di luglio. Si tratta di un terzo dei lavoratori ancora direttamente in carico a Fiat Auto. Rischiano il posto almeno 40-50.000 addetti dell'indotto, che solo in Provincia di Torino comprende oltre 1.000 aziende. Il tracollo finanziario della Fiat rischia di tirarsi dietro anche le principali banche ed il sistema del credito, facendo crollare i consumi di aree territoriali già depresse da fenomeni precedenti di debolezza produttiva.

Cosa accadrà adesso?

Sarebbe troppo comodo pensare che i principali protagonisti di questa esperienza fallimentare si facessero da parte. Esaurita ogni illusione sulla responsabilità sociale dei capitalisti (una illusione presente solo nella testa degli storici e dei teorici prezzolati, che la famiglia Agnelli non ha mai contribuito ad alimentare), resta da vedere chi si prende, quando e a quale prezzo, la responsabilità di individuare una via d'uscita.

I problemi della Fiat sono strutturali, legati alla forte competitività di un settore che richiede enormi investimenti in ricerca e sviluppo, buoni dosi di creatività nel design, un sistema produttivo di qualità e una forte rete di commercializzazione e assistenza. Tutti elementi che a Fiat sono sempre mancati: una volta scardinato il suo ruolo privilegiato sul mercato nazionale e calati gli aiuti

pubblici per la stringente normativa Cee, il destino dell'azienda era segnato. Il governo cercherà in qualche modo di attutire l'impatto sociale della crisi, sebbene la resistenza a concedere la mobilità lunga e le dichiarazioni roboanti contro gli errori dei vertici Fiat denuncino un atteggiamento un po' singolare da parte di alcuni ministri. Tuttavia non sarà negato il ricorso ai soliti incentivi ecologici e l'utilizzo di una batteria di provvedimenti già sperimentati in passato, dai contratti d'area, agli interventi usati per la siderurgia, dal sostegno alla ricerca, al finanziamento della formazione professionale per la riconversione dei lavoratori. Quanto al sindacato, è evidente che il problema principale è garantire la sopravvivenza fisica e produttiva del maggior numero di espulsi. Si tratta di mettercela tutta per vendere cara la pelle: come sempre ci saranno i soliti Fim, Uilm e Fismic rassegnati a firmare qualunque cosa l'azienda proponga, ed una Fiom più rigida nella difesa dei posti di lavoro, ma tutti unitariamente si muovono nel contesto dato, costruito dalla controparte, cioè nell'orizzonte del ridimensionamento produttivo, organizzato attorno ai principi guida del mantenimento delle produzioni e la riconversione ecologica. La presenza del sindacalismo di base in molte delle fabbriche del gruppo, nonostante i livelli storicamente molto alti di repressione anti-sindacale di un sistema da sempre incarnazione dell'autoritarismo più spietato, lascia ben sperare nella vivacità della mobilitazione in corso.

Quanto alla proprietà, si può dire che sia in pieno movimento. La soluzione preferita sembra quella già usata per Italennergia: costituire una nuova società con un accordo a tre, a cui la Fiat apporterebbe gli impianti, le banche, le fondazioni bancarie, lo stato e gli enti locali apporterebbero i capitali, la General Motors la garanzia di un forte partner industriale estero capace di subentrare a risanamento avvenuto. In questo modo l'attuale proprietà si garantirebbe un buon futuro senza tirare fuori una lira: vendere ora significherebbe incassare niente, vendere alla GM entro il 2004 (usando la put in mano agli Agnelli) non lascerebbe abbastanza tempo per un risanamento apprezzabile; vendere più tardi possibile (magari nel 2006) potrebbe invece lasciare spazio ad una miracolosa ripresa. In questo modo Fiat scaricherebbe sullo stato, sugli enti locali e soprattutto sulle banche l'onere di tenere in piedi la baracca e finanziare la ristrutturazione, mentre la GM avrebbe modo di riflettere bene prima di compiere il passo definitivo e prendersi tra qualche anno un'azienda "ripulita".

L'ipotesi di una "nazionalizzazione" della Fiat, buttata lì come provocazione da parte dell'estrema sinistra statalista, rientra così come proposta operativa apprezzata dai manager Fiat per traghettare l'azienda su sponde sicure, a spese dello stato e a beneficio di GM. D'altronde la GM e la Fiat qualcosa in comune, in questo decennio, l'hanno già avuto: l'aver dimezzato l'organico. La GM è infatti scesa da 767.000 dipendenti a 365.000 nel decennio 1990-2001, mentre Fiat da 303.000 è calata a 198.000, nello stesso periodo in cui Vw e Peugeot aumentavano gli occupati e Ford e Renault li riducevano di poco. Una cura draconiana che ha permesso sia GM che a Fiat di triplicare il rapporto tra fatturato e dipendenti.

La Fiat dunque sopravviverà ancora quel tanto che basta per lucrare allo stato quel paio di miliardi di euro che vanno ad aggiungersi ai 5 già erogati a vario titolo nel corso decennio, finendo direttamente nelle tasche degli azionisti sotto forma di dividendi. Alla GM basterà integrare, a cose fatte, le sue due consociate europee (Fiat e Opel) per dotarsi di una efficiente struttura di produzione e distribuzione nel continente. Ai lavoratori Fiat sopravvissuti (produttivamente parlando) non toccherà forse la sorte peggiore, se saranno integrati nel sistema "confederale" di GM: meglio un padrone americano dotato di futuro, che un padrone italiano esangue in via di estinzione.

Per il sistema paese è la conferma di essere sul punto di passare nella categoria dei sistemi industriali di secondo rango, visto che progettazione e direzione strategica di processi ad alto valore aggiunto saranno presumibilmente trasferiti al di fuori dei confini nazionali. Data la gracilità del

capitalismo nostrano e le scelte governative in campo di istruzione, ricerca, innovazione e sviluppo, è un esito scontato: una parabola discendente in una traiettoria obbligata.

Renato Strumia

Da "Umanità Nova" n. 35 del 27 ottobre 2002

Fiat: una situazione sempre più dura Il buio oltre i cancelli

La settimana dal 13 al 19 ottobre è stata piena di colpi di scena: la sua ricostruzione sembra quasi una successione di eventi da fanta-economia. Alla fine però resta una sensazione terribile: quella che i lavoratori Fiat siano destinati ad essere abbandonati alla loro triste sorte, senza che nessuno abbia provato concretamente a muovere un dito per cambiare un destino cinico e baro. Cercheremo in questa sede di dare una griglia di lettura di quanto è successo, per quanto sia difficile conoscere, dalla consultazione dei media italiani, il reale contenuto delle conversazioni d'affari che si sono sviluppate sul caso Fiat.

La settimana si apriva con La Repubblica del 14/10, dove si dava conto dell'incontro di Arcore del giorno prima, dove il presidente operaio aveva conferito, alla presenza del fido Tremonti e in assenza del dissidente Marzano, con i vertici del gruppo, rappresentati nell'occasione dal presidente multinazionale Paolo Fresco e dall'amministratore delegato (in quota Umberto Agnelli) Galateri di Genola. Gli articoli davano per imminente la fuoriuscita della famiglia Agnelli da Fiat Auto. La costituzione di una nuova società a capitale pubblico, bancario e GM, (denominata Italauto), una sostanziale nazionalizzazione "a tempo" del gruppo automobilistico, una riscrittura del piano industriale entro la fine del mese di ottobre. La settimana si chiudeva con l'intervista dello stesso Galateri di Genola al Corriere della Sera in data 19/10, nella quale si spiegava che, in fondo, nulla era accaduto nel frattempo, che il piano della Fiat restava quello originario e che bisognava adeguarsi ai sacrifici necessari per riportare a galla la Fiat: la conferma sostanziale che una settimana di fittissimi colloqui a 360 gradi avevano partorito il più totale e assoluto niente di niente.

In una situazione così confusa diventa abbastanza difficile orientarsi: proviamoci a partire dagli interessi più definiti e individuabili presenti in questa complessa trattativa. Gli attori principali sono tre: l'azienda (sarebbe meglio dire la famiglia), la GM, le banche. Le comparse destinate a giocare sullo sfondo sono anch'esse tre: il governo, il sindacato, le istituzioni comunitarie. Le vittime predestinate: i lavoratori. Il movente: il recupero dei profitti. Le armi usate: i licenziamenti.

Cominciamo dalla famiglia Agnelli, il principale responsabile e mandante: l'obiettivo della famiglia è uscire dall'auto nel tempo più breve possibile, spuntando il prezzo massimo che la situazione consenta. Nella riunione di Arcore, stando alle cronache, ci hanno provato: le gazzette hanno infatti parlato delle tre ipotesi attraverso cui il settore auto poteva cambiare padrone. L'idea era quella di copiare l'esperienza Italenergia, quella che nel giugno 2001 ha portato la Fiat a scalare la Montedison per conto della francese Edf a costo zero: la costituzione di una nuova società (Italauto) a cui Fiat conferiva Fiat Auto, le banche, lo stato e la GM i quattrini. Sarebbe stato necessario un aumento di capitale da 4-5 miliardi di euro, di cui lo stato avrebbe potuto anticipare il 30% attraverso Sviluppo Italia, Fintecna o Finmeccanica, e il resto sarebbe stato riservato alle banche e alla GM. Fiat avrebbe conferito:

il 100% di Fiat Auto, valutata simbolicamente 1 euro, in cambio del 30% della nuova società, oppure

il 100% di Fiat Auto più un asset di valore (Ferrari, Toro, ecc.),

oppure

il 100% di Fiat Auto, in cambio del permesso di costruire 10 nuove centrali per Italoenergia.

Era apparso evidente che le preferenze della famiglia andavano verso la terza ipotesi, cioè scaricare su terzi l'onere di ristrutturare un settore in stato fallimentare, tenersi i gioielli di famiglia e ottenere pure qualcosa di concreto per fare decollare ulteriormente il business elettrico (il vero futuro della Fiat). A questo punto però l'arroganza della Fiat deve avere disturbato persino il presidente operaio, che in quanto ad utilizzo del denaro altrui, soprattutto se pubblico, non vuole essere secondo a nessuno. L'ipotesi è naufragata nel giro di qualche giorno, per l'intervento secco e tranciante degli altri due protagonisti veri: GM e banche.

Martedì 15 ottobre da Detroit arriva un messaggio forte e chiaro: GM svaluta del 90% la sua partecipazione del 20% in Fiat Auto, comprata a 2,4 mld. di dollari nel marzo 2000 e svalutata a 220 milioni di dollari adesso. Significa che Fiat Auto, valutata 12 miliardi di dollari nel 2000, viene ora valutata 1,1 miliardi di dollari: dunque, oggi come oggi, GM sarebbe disposta a pagare il restante 80% di Fiat Auto non più di 880 milioni di dollari. Una valutazione davvero scadente, che risponde al duplice obiettivo di far risparmiare a GM un sacco di soldi sulle tasse di quest'anno (circa 1,3 mld. di dollari) e rafforzare il potere negoziale con gli italiani quando verrà il momento di trattare la cessione definitiva. Inoltre viene sollevato il problema dell'opzione put, la possibilità che ha in mano la famiglia Agnelli di vendere a GM il restante 80% di Fiat Auto tra il 2004 ed il 2009: GM ribadisce che l'opzione non ha più validità se nel frattempo la proprietà passa di mano. È un'entrata a gamba tesa, diretta a castrare sul nascere qualunque ipotesi di intervento dello stato nel capitale Fiat, intervento che non potrebbe che condizionare negativamente la libertà totale nel tagliare impianti e posti di lavoro, in una logica di snellimento. Il messaggio a Fiat e governo italiano è chiaro: se vi muovete contro i nostri interessi, non onoreremo i nostri impegni. Altro che disponibilità ad entrare in una nuova società, per rilevare alla fine il settore auto: massima pressione invece per spingere al ribasso il prezzo del titolo e poter comprare a prezzo di saldo, se possibile a prezzo di stock fallimentare. In ogni caso, nessuna fretta e lasciamo che il tempo lavori per noi.

Mercoledì 16/10 e giovedì 17/10 i vertici del gruppo al completo (Fresco, Galateri, Boschetti) incontrano le banche e ricevono il più totale rifiuto di mettere altri capitali nel rifinanziamento della Fiat. Le banche fanno appello all'accordo siglato il 27 maggio scorso e ricordano alla Fiat che deve rispettare gli impegni presi, di dimezzare da 6 a 3 miliardi di euro il debito netto entro la chiusura dell'esercizio 2002, pena la trasformazione del prestito convertibile di 3 miliardi di euro a tre anni in azioni Fiat, anche in via anticipata, con conseguente estromissione della famiglia dalla gestione della azienda. Si tratta, come sappiamo, di un contratto capestro "a tempo". In base a quell'accordo, Fiat deve fare cassa vendendo tutto ciò che riesce nel 2002: Magneti Marelli, Fidis, Comau, Teksid, Ferrari. Se non ci riesce, nel 2003 deve vendere anche le cose migliori: Toro, Rcs, Fiat Avio, Rinascente. Le banche sono seriamente preoccupate ed esposte: Intesa e Sanpaolo hanno ciascuno 2 miliardi di euro puntati sul Lingotto, Unicredit 1,5 miliardi, Capitalia 1,1 milioni di euro, Bnl 800 milioni di euro, e così via. L'indebitamento complessivo del Lingotto resta attorno ai 32 miliardi di euro, senza contare i 9 trovati in Edison. Mettere altri soldi in Fiat Auto non se ne discute nemmeno.

Svanita la disponibilità GM e banche, anche il governo deve fare marcia indietro. Venerdì 18/10 il ministro Marzano ricorda in audizione parlamentare che il suo ministero ha erogato alla Fiat 2,3 miliardi di euro negli ultimi due anni, senza contare i 5,5 miliardi di euro dati alla Fiat dallo stato nel suo complesso negli ultimi 10 anni. Ogni ulteriore intervento pubblico va subordinato ad un

dettagliato piano industriale, mentre sinora la Fiat ha solo avanzato la richiesta di stato di crisi, comunicato la decisione di chiudere Arese e Termini Imprese, mettere 7.600 lavoratori in cig straordinaria e 500 lavoratori in mobilità. Nell'incontro tra governo e sindacati, si scopre un notevole feeling, in funzione anti-Fiat. Sui giornali intanto imperversa l'analisi di massa sulle cause della crisi Fiat.

È evidente che la situazione si è fatta esplosiva nell'ultimo anno, ma la crisi ha cause remote e strutturali. Dall'inizio del 1990 la situazione del mercato mondiale dell'auto ha cominciato a richiedere una continua compressione dei costi ed un innalzamento dei volumi produttivi necessari per giustificare l'alto livello degli investimenti richiesto. Fiat, ad esempio, pesava come Volkswagen sul mercato europeo, ma ha fatto scelte opposte. Vw si è concentrata sul core business, ha comprato Seat e Skoda, è arrivata a produrre 5 milioni di auto l'anno, raggiungendo soglie di sicurezza. Fiat ha cercato invece di gestire una diversificazione un po' a casaccio, in tutt'altri settori: editoria, finanza, turismo, alimentare, grande distribuzione. L'unico tentativo di acquisire un concorrente (Volvo) è fallito, l'unica conquista in un settore contiguo (Case-New Holland) è avvenuto a prezzi altissimi, con un insensato ricorso al debito. L'internazionalizzazione del gruppo è avvenuta a caro prezzo in paesi a rischio, esplosi quasi subito (Argentina, Russia, Brasile, Turchia), di fatto la Fiat ha cercato di sfruttare il suo potere sul mercato italiano, dove si è infilata dappertutto, con l'appoggio di Mediobanca, ricorrendo quasi sempre ad ulteriori debiti.

Oggi si tratta di fare i conti con una situazione di mercato completamente cambiata: i prezzi delle auto sono in calo dal 1996, con una forte accelerazione nel 2002, pur in presenza di mercati inseriti dentro trend di crescita. Il mercato europeo, ad esempio, resta uno dei più redditizi, perché le auto vendute annualmente sono passate da 12 a 15 milioni nel periodo 1994-2002, grazie anche a varie iniziative di incentivazione alla rottamazione che hanno drogato i singoli mercati nazionali (Francia, Spagna, Italia). Tuttavia la quota Fiat è scesa nel periodo dal 12% al 7,3% attuale, con una singolare serie di infortuni legati a modelli sbagliati e strategie di marketing dissennate.

Il prezzo finale di questa successione infinita di errori rischia di ricadere interamente sulle spalle dei lavoratori. Le migliaia di posti di lavoro a rischio, nel ciclo diretto e nell'indotto, possono aprire la strada ad una violenta deindustrializzazione di intere aree.

La lotta dei lavoratori deve fare i conti con questa realtà: anche occupare uno stabilimento diventa influente quando la proprietà vuole chiuderlo. Galateri di Genola ribadisce che l'unica strada è applicare il piano Fiat: il suo interesse è minimizzare i costi per la famiglia che rappresenta e massimizzarne i guadagni, se e quando il risanamento sarà avvenuto. Per i lavoratori si tratta di imporre a chi dice di rappresentarli (vuoi il sindacato, vuoi le forze politiche locali, vuoi i partiti dell'opposizione) le proprie necessità vitali, a partire dalla sopravvivenza produttiva. Rispetto ad una settimana fa, le cose si sono fatte ancora più difficili.

Renato Strumia

Da "Umanità Nova" n. 35 del 27 ottobre 2002

Fiat: una situazione sempre più dura Il buio oltre i cancelli

La settimana dal 13 al 19 ottobre è stata piena di colpi di scena: la sua ricostruzione sembra quasi una successione di eventi da fanta-economia. Alla fine però resta una sensazione terribile: quella che i lavoratori Fiat siano destinati ad essere abbandonati alla loro triste sorte, senza che nessuno

abbia provato concretamente a muovere un dito per cambiare un destino cinico e baro. Cercheremo in questa sede di dare una griglia di lettura di quanto è successo, per quanto sia difficile conoscere, dalla consultazione dei media italiani, il reale contenuto delle conversazioni d'affari che si sono sviluppate sul caso Fiat.

La settimana si apriva con La Repubblica del 14/10, dove si dava conto dell'incontro di Arcore del giorno prima, dove il presidente operaio aveva conferito, alla presenza del fido Tremonti e in assenza del dissidente Marzano, con i vertici del gruppo, rappresentati nell'occasione dal presidente multinazionale Paolo Fresco e dall'amministratore delegato (in quota Umberto Agnelli) Galateri di Genola. Gli articoli davano per imminente la fuoriuscita della famiglia Agnelli da Fiat Auto. La costituzione di una nuova società a capitale pubblico, bancario e GM, (denominata Italauto), una sostanziale nazionalizzazione "a tempo" del gruppo automobilistico, una riscrittura del piano industriale entro la fine del mese di ottobre. La settimana si chiudeva con l'intervista dello stesso Galateri di Genola al Corriere della Sera in data 19/10, nella quale si spiegava che, in fondo, nulla era accaduto nel frattempo, che il piano della Fiat restava quello originario e che bisognava adeguarsi ai sacrifici necessari per riportare a galla la Fiat: la conferma sostanziale che una settimana di fittissimi colloqui a 360 gradi avevano partorito il più totale e assoluto niente di niente.

In una situazione così confusa diventa abbastanza difficile orientarsi: proviamoci a partire dagli interessi più definiti e individuabili presenti in questa complessa trattativa. Gli attori principali sono tre: l'azienda (sarebbe meglio dire la famiglia), la GM, le banche. Le comparse destinate a giocare sullo sfondo sono anch'esse tre: il governo, il sindacato, le istituzioni comunitarie. Le vittime predestinate: i lavoratori. Il movente: il recupero dei profitti. Le armi usate: i licenziamenti.

Cominciamo dalla famiglia Agnelli, il principale responsabile e mandante: l'obiettivo della famiglia è uscire dall'auto nel tempo più breve possibile, spuntando il prezzo massimo che la situazione consenta. Nella riunione di Arcore, stando alle cronache, ci hanno provato: le gazzette hanno infatti parlato delle tre ipotesi attraverso cui il settore auto poteva cambiare padrone. L'idea era quella di copiare l'esperienza Italenergia, quella che nel giugno 2001 ha portato la Fiat a scalare la Montedison per conto della francese Edf a costo zero: la costituzione di una nuova società (Italauto) a cui Fiat conferiva Fiat Auto, le banche, lo stato e la GM i quattrini. Sarebbe stato necessario un aumento di capitale da 4-5 miliardi di euro, di cui lo stato avrebbe potuto anticipare il 30% attraverso Sviluppo Italia, Fintecna o Finmeccanica, e il resto sarebbe stato riservato alle banche e alla GM. Fiat avrebbe conferito:

il 100% di Fiat Auto, valutata simbolicamente 1 euro, in cambio del 30% della nuova società, oppure

il 100% di Fiat Auto più un asset di valore (Ferrari, Toro, ecc.),

oppure

il 100% di Fiat Auto, in cambio del permesso di costruire 10 nuove centrali per Italenergia.

Era apparso evidente che le preferenze della famiglia andavano verso la terza ipotesi, cioè scaricare su terzi l'onere di ristrutturare un settore in stato fallimentare, tenersi i gioielli di famiglia e ottenere pure qualcosa di concreto per fare decollare ulteriormente il business elettrico (il vero futuro della Fiat). A questo punto però l'arroganza della Fiat deve avere disturbato persino il presidente operaio, che in quanto ad utilizzo del denaro altrui, soprattutto se pubblico, non vuole essere secondo a nessuno. L'ipotesi è naufragata nel giro di qualche giorno, per l'intervento secco e tranciante degli altri due protagonisti veri: GM e banche.

Martedì 15 ottobre da Detroit arriva un messaggio forte e chiaro: GM svaluta del 90% la sua partecipazione del 20% in Fiat Auto, comprata a 2,4 mld. di dollari nel marzo 2000 e svalutata a 220 milioni di dollari adesso. Significa che Fiat Auto, valutata 12 miliardi di dollari nel 2000, viene ora valutata 1,1 miliardi di dollari: dunque, oggi come oggi, GM sarebbe disposta a pagare il restante 80% di Fiat Auto non più di 880 milioni di dollari. Una valutazione davvero scadente, che risponde al duplice obiettivo di far risparmiare a GM un sacco di soldi sulle tasse di quest'anno (circa 1,3 mld. di dollari) e rafforzare il potere negoziale con gli italiani quando verrà il momento di trattare la cessione definitiva. Inoltre viene sollevato il problema dell'opzione put, la possibilità che ha in mano la famiglia Agnelli di vendere a GM il restante 80% di Fiat Auto tra il 2004 ed il 2009: GM ribadisce che l'opzione non ha più validità se nel frattempo la proprietà passa di mano. È un'entrata a gamba tesa, diretta a castrare sul nascere qualunque ipotesi di intervento dello stato nel capitale Fiat, intervento che non potrebbe che condizionare negativamente la libertà totale nel tagliare impianti e posti di lavoro, in una logica di snellimento. Il messaggio a Fiat e governo italiano è chiaro: se vi muovete contro i nostri interessi, non onoreremo i nostri impegni. Altro che disponibilità ad entrare in una nuova società, per rilevare alla fine il settore auto: massima pressione invece per spingere al ribasso il prezzo del titolo e poter comprare a prezzo di saldo, se possibile a prezzo di stock fallimentare. In ogni caso, nessuna fretta e lasciamo che il tempo lavori per noi.

Mercoledì 16/10 e giovedì 17/10 i vertici del gruppo al completo (Fresco, Galateri, Boschetti) incontrano le banche e ricevono il più totale rifiuto di mettere altri capitali nel rifinanziamento della Fiat. Le banche fanno appello all'accordo siglato il 27 maggio scorso e ricordano alla Fiat che deve rispettare gli impegni presi, di dimezzare da 6 a 3 miliardi di euro il debito netto entro la chiusura dell'esercizio 2002, pena la trasformazione del prestito convertibile di 3 miliardi di euro a tre anni in azioni Fiat, anche in via anticipata, con conseguente estromissione della famiglia dalla gestione della azienda. Si tratta, come sappiamo, di un contratto capestro "a tempo". In base a quell'accordo, Fiat deve fare cassa vendendo tutto ciò che riesce nel 2002: Magneti Marelli, Fidis, Comau, Teksid, Ferrari. Se non ci riesce, nel 2003 deve vendere anche le cose migliori: Toro, Rcs, Fiat Avio, Rinascente. Le banche sono seriamente preoccupate ed esposte: Intesa e Sanpaolo hanno ciascuno 2 miliardi di euro puntati sul Lingotto, Unicredit 1,5 miliardi, Capitalia 1,1 milioni di euro, Bnl 800 milioni di euro, e così via. L'indebitamento complessivo del Lingotto resta attorno ai 32 miliardi di euro, senza contare i 9 trovati in Edison. Mettere altri soldi in Fiat Auto non se ne discute nemmeno.

Svanita la disponibilità GM e banche, anche il governo deve fare marcia indietro. Venerdì 18/10 il ministro Marzano ricorda in audizione parlamentare che il suo ministero ha erogato alla Fiat 2,3 miliardi di euro negli ultimi due anni, senza contare i 5,5 miliardi di euro dati alla Fiat dallo stato nel suo complesso negli ultimi 10 anni. Ogni ulteriore intervento pubblico va subordinato ad un dettagliato piano industriale, mentre sinora la Fiat ha solo avanzato la richiesta di stato di crisi, comunicato la decisione di chiudere Arese e Termini Imprese, mettere 7.600 lavoratori in cig straordinaria e 500 lavoratori in mobilità. Nell'incontro tra governo e sindacati, si scopre un notevole feeling, in funzione anti-Fiat. Sui giornali intanto imperversa l'analisi di massa sulle cause della crisi Fiat.

È evidente che la situazione si è fatta esplosiva nell'ultimo anno, ma la crisi ha cause remote e strutturali. Dall'inizio del 1990 la situazione del mercato mondiale dell'auto ha cominciato a richiedere una continua compressione dei costi ed un innalzamento dei volumi produttivi necessari per giustificare l'alto livello degli investimenti richiesto. Fiat, ad esempio, pesava come Volkswagen sul mercato europeo, ma ha fatto scelte opposte. Vw si è concentrata sul core business, ha comprato Seat e Skoda, è arrivata a produrre 5 milioni di auto l'anno, raggiungendo soglie di sicurezza. Fiat ha cercato invece di gestire una diversificazione un po' a casaccio, in tutt'altri settori: editoria, finanza, turismo, alimentare, grande distribuzione. L'unico tentativo di acquisire un concorrente

(Volvo) è fallito, l'unica conquista in un settore contiguo (Case-New Holland) è avvenuto a prezzi altissimi, con un insensato ricorso al debito. L'internazionalizzazione del gruppo è avvenuta a caro prezzo in paesi a rischio, esplosi quasi subito (Argentina, Russia, Brasile, Turchia), di fatto la Fiat ha cercato di sfruttare il suo potere sul mercato italiano, dove si è infilata dappertutto, con l'appoggio di Mediobanca, ricorrendo quasi sempre ad ulteriori debiti.

Oggi si tratta di fare i conti con una situazione di mercato completamente cambiata: i prezzi delle auto sono in calo dal 1996, con una forte accelerazione nel 2002, pur in presenza di mercati inseriti dentro trend di crescita. Il mercato europeo, ad esempio, resta uno dei più redditizi, perché le auto vendute annualmente sono passate da 12 a 15 milioni nel periodo 1994-2002, grazie anche a varie iniziative di incentivazione alla rottamazione che hanno drogato i singoli mercati nazionali (Francia, Spagna, Italia). Tuttavia la quota Fiat è scesa nel periodo dal 12% al 7,3% attuale, con una singolare serie di infortuni legati a modelli sbagliati e strategie di marketing dissennate.

Il prezzo finale di questa successione infinita di errori rischia di ricadere interamente sulle spalle dei lavoratori. Le migliaia di posti di lavoro a rischio, nel ciclo diretto e nell'indotto, possono aprire la strada ad una violenta deindustrializzazione di intere aree.

La lotta dei lavoratori deve fare i conti con questa realtà: anche occupare uno stabilimento diventa ininfluenza quando la proprietà vuole chiuderlo. Galateri di Genola ribadisce che l'unica strada è applicare il piano Fiat: il suo interesse è minimizzare i costi per la famiglia che rappresenta e massimizzarne i guadagni, se e quando il risanamento sarà avvenuto. Per i lavoratori si tratta di imporre a chi dice di rappresentarli (vuoi il sindacato, vuoi le forze politiche locali, vuoi i partiti dell'opposizione) le proprie necessità vitali, a partire dalla sopravvivenza produttiva. Rispetto ad una settimana fa, le cose si sono fatte ancora più difficili.

Renato Strumia

Da "Umanità Nova" n. 39 del 24 novembre 2002

L'impronta del governo Migranti. Storie di ordinaria ingiustizia

Come capirebbe anche l'ultimo degli sprovveduti, ma ciò evidentemente non vale per i nostri geniali governanti, quando il contenuto repressivo e vessatorio di un provvedimento amministrativo si incrocia con la superficialità normativa e con l'inefficienza dell'apparato burocratico incaricato di darvi attuazione, i risultati non possono che essere disastrosi. E, come sempre, a pagarne il dazio non sono i legislatori o i funzionari ministeriali responsabili bensì, e nessuna meraviglia, gli incolpevoli cittadini sottoposti a tale provvedimento. Residenti o migranti che siano.

Il fatto è questo. Alcune centinaia di migliaia di lavoratori migranti già "regolarizzati", desiderano tornare, per le festività o il ramadan, nei loro paesi d'origine. Per farlo, per espatriare, devono rinnovare il permesso di soggiorno, altrimenti, con il permesso non rinnovato, rischierebbero quasi sicuramente, una volta usciti, di non poter rientrare in Italia e di perdere così il lavoro. Se prima questa formalità burocratica richiedeva il tempo "ragionevole" di circa due mesi, oggi, con la nuova Bossi-Fini che obbliga al rilascio delle impronte digitali, la medesima pratica richiede dai cinque ai sei mesi. Come mai? Semplice, gli apparecchi elettronici per la registrazione delle impronte, promessi dal governo Berlusconi (e si sa quanto valgono le promesse del cavaliere) non ci sono, per cui le questure devono ricorrere al vecchio e farraginoso sistema dell'inchiostro, con relativi controlli incrociati da parte della polizia giudiziaria. Risultato: l'impossibilità materiale per

centinaia di migliaia di persone la cui unica colpa è quella di non avere un passaporto italiano, di ricongiungersi finalmente, anche se per poche settimane, con la loro terra e i loro famigliari.

Come capirebbe anche l'ultimo degli sprovveduti, ma non è il caso dei nostri geniali governanti, la promulgazione della Bossi-Fini non è solo la porcata che da tempo denunciavamo nelle piazze, nei volantini e sulle colonne di questo giornale, ma, a queste condizioni, è anche l'ennesima dimostrazione di come la nuova classe dirigente, attenta e sensibile solo allo spirito forcaiolo e vendicativo di tanta parte del suo elettorato, non prenda in considerazione nemmeno gli effetti della propria attività legislativa. Tanto più quando, alle normative della Bossi-Fini, si affiancano quelle previste per la sanatoria dei migranti cosiddetti non regolari. È proprio di questi giorni la notizia che i tempi previsti per la chiusura delle pratiche varieranno dai tre anni e mezzo per Torino ai due per Bologna o Milano, lasciando così nel limbo della precarietà altre centinaia di migliaia di lavoratori. A quanto pare, mancano gli uffici e il personale.

Siamo convinti che sia più facile dimostrare la verginità della madonna che non riscontrare solidarietà e umanità in figure come Borghezio o Speroni, o tolleranza e permissivismo in gerarchetti come Gasparri o La Russa, ma qui, evidentemente, oltre alle scontate intenzioni repressive, ci troviamo di fronte anche a esemplari momenti di sublime e gratuita stupidità. Quella stessa, tanto per intenderci, che si riflette negli abituali "ragionamenti" dei tanti celti, padani e razze piave che tuttora vagheggiano, ottusamente, il ritorno a una mai esistita Italia unirazziale. Bella roba!

Parlando da un punto di vista meramente amministrativo, dal *loro* punto di vista, appare chiaro che, per porre mano a questi ulteriori effetti punitivi di una legge già di per sé duramente punitiva, basterebbe sospendere per qualche tempo il prelievo delle impronte, in attesa che passi il periodo delle feste e che arrivino le malefiche macchinette. Sarebbe sufficiente questo piccolo atto amministrativo, questo facile provvedimento, che nulla toglierebbe, per inciso, alle finalità che il governo si era proposto. Brutti, sporchi e cattivi volevano essere, e brutti sporchi e cattivi rimarrebbero comunque, non c'è da dubitarne.

Eppure siamo sicuri che così non sarà, che così non potrà essere. L'impronta che questo esecutivo vuole lasciare nel paese, sulla questione dell'immigrazione e dell'accoglienza ai lavoratori migranti, risponde a criteri ispirati esclusivamente a controllo, sfruttamento e repressione. Non c'è niente nelle loro teste, nelle loro parole, nei loro atti, che possa farci credere che per loro quello dei migranti non sia altro che un problema. Un dannato problema da risolvere con il rigore e la durezza che troppi italiani si aspettano da loro, e non, al contrario, una emergenza sociale da affrontare con sensibilità e intelligenza. E pertanto, senza che se ne parli, o che qualche anima bella della sinistra sia pronta ad improvvisare appositi girotondi, si nega, senza alcuna necessità, a centinaia di migliaia di persone già costrette a una vita di merda, anche la gioia temporanea di ritrovare gli affetti e la socialità che hanno dovuto abbandonare. Ma chisseneffrega: tanto, non sono mica uguali a noi!

Massimo Ortalli

Da "Umanità Nova" n. 40 del 1 dicembre 2002

Crisi Fiat

A Torino sale la tensione

Venerdì 22 novembre Torino ha assistito, in contemporanea, a due eventi sociali di notevole rilievo:

- la manifestazione in difesa dei lavoratori della Fiat e dell'indotto, organizzata dai sindacati istituzionali, ha visto sul palco l'intero arco politico, dal sindaco diessino della città, l'algido Chiamparino, al presidente forzista della regione, il sabauda Ghigo e, in piazza, oltre, naturalmente, ai lavoratori, i personaggi più inverosimili come il forzista Rosso, leader della componente populista del suo partito;

- un consistente settore di lavoratori ha disertato il comizio ed ha occupato la stazione di Porta Nuova segnalando sia il riscaldarsi del clima sociale che l'esigenza di sviluppare azioni più incisive delle classiche parate istituzionali.

Ritengo evidente che l'occupazione della stazione è nata dalla consapevolezza che in altre situazioni coinvolte dalla crisi Fiat (Termini Imerese e Milano in primo luogo) la mobilitazione è, da settimane, decisamente più vivace rispetto alla ctonia Torino.

Vi era, infatti, almeno nell'ambiente dei compagni con i quali ho occasione di ragionare sulla situazione della Fiat, una sorta di crescente disagio. Le mobilitazioni dei lavoratori si susseguivano in un'evidente freddezza della "città" rispetto alla sua principale azienda. Sembrava che la messa in cassa integrazione di oltre tremila lavoratori della Fiat, operazione che comporta, se si tiene conto dell'indotto, la perdita di circa ventimila posti di lavoro e un conseguente disastro sociale fosse percepita come un destino inarrestabile e che le mobilitazioni fossero tanto dovute quanto ininfluenti.

In realtà, i soggetti istituzionali di sinistra e di destra avevano visto e, per l'essenziale, vedono nella fine della centralità della produzione dell'auto nella città più un'occasione di rilancio e "riqualificazione" dell'area torinese che un problema sociale.

Basta, a questo proposito, pensare alla massiccia quantità di investimenti per le olimpiadi del 2006, al proseguire della pressione per l'alta velocità, alle operazioni speculative dal punto di vista edile per comprendere come il progetto istituzionale fosse già disegnato: Torino deve trasformarsi da città fabbrica o, se si preferisce, da città fabbrica in declino a città dei servizi, del turismo, delle produzioni di lusso e di nicchia.

Sembrirebbe, insomma, che la Torino ottocentesca, la città dei caffè d'arte dove il cappuccino è ancora servito con la "foglia" nella schiuma e i vassoi erano, sino a qualche decennio addietro d'argento, voglia liberarsi della Torino novecentesca delle barriere operaie, di quella città brutta e sgraziata che il dominio Fiat ha disegnato.

D'altro canto, le centinaia di migliaia di donne e di uomini che vivono nella Torino delle barriere operaie non possono essere né eliminati né "riciclati" con facilità, quando qualcuno, con vacuo ottimismo, ha ipotizzato la possibilità di riconvertire i cassaintegrati della Fiat in infermieri è stato evidente a tutti che le élite che governano la città sono, oltre che spregevoli, cretine.

Il trascinarsi della crisi Fiat, le stesse, inadeguate ma continue, mobilitazioni, l'evidenza del fatto che Torino rischia di trasformarsi non nella città della gastronomia e dell'enologia di lusso ma in una versione italiana di Detroit, hanno costretto il ceto politico cittadino a "scoprire" che vi è una crisi industriale gravissima e che, per la sua stessa sopravvivenza, deve porsi come "interlocutore" dei lavoratori che questa crisi stanno pagando.

È interessante notare che, se da una parte il ruolo di opposizione spinge il centrosinistra a "riscoprire" la sua tradizionale base sociale, dall'altra la gestione politica della crisi vede un'alleanza trasversale fra destra e sinistra in difesa degli interessi "locali" e, a fianco dei lavoratori, si

schierano, più nelle dichiarazioni che nei fatti, i commercianti, i piccoli imprenditori e tutto il bel mondo che teme di essere spazzato via da un declino rapido e traumatico della città e della regione.

Vi è, di conseguenza, una "vertenza" che oppone gli enti locali, di destra e di sinistra, al governo centrale ed una sorta di concorrenza fra regioni per aggiudicarsi quote di sostegno pubblico che permettano di governare dolcemente la situazione. Se il siciliano Totò Cuffaro è giunto a pagare i treni per i lavoratori che manifestano a Roma e a chiedere, anche in questo modo, che il governo da lui sostenuto saldi il conto per i sessantuno deputati e senatori che ha portato in dote al centrodestra, il Piemonte non può essere da meno.

Ma, ancora una volta, gli universi sociali in movimento non sono omogenei. I lavoratori che hanno manifestato e, soprattutto, quelli che hanno occupato la stazione non lo hanno certo fatto per le sorti del "Piemonte" come certo quelli di Termini Imerese non lo fanno per la "Sicilia" e quelli di Arese per la "Lombardia".

La questione che pongono, in maniera elegantemente sgraziata, è quella di sempre: il reddito, il diritto ad una sopravvivenza decente, il rifiuto di essere considerati variabili dipendenti delle "leggi dell'economia" e vittime da sacrificare al "risanamento aziendale".-

È da questa refrattarietà alla sottomissione alle "regole del gioco", da questo porre innanzi unilateralmente il proprio essere sociale che occorre partire come sempre.

Occorre, appunto, partire. Non dobbiamo né possiamo, infatti, nasconderci e nascondere che la "localizzazione" del conflitto Fiat ne indebolisce le potenzialità generali. Se, infatti, tutto si riducesse alla richiesta di una quota maggiore di ammortizzatori sociali correremmo due rischi evidenti:

- una sorta di concorrenza fra stabilimenti e territori per vedersi riconosciuta una sorta di rilevanza maggiore dal punto di vista sociale. Non ritengo, a questo proposito, casuali le parole gentili che Berlusconi ha riservato a Termini Imerese. È, infatti, vero che le parole costano poco e che il nostro in quanto a promesse non mantenute non è secondo a nessuno ma, in questo caso e per le ragioni ricordate, lo ritengo non del tutto inaffidabile;

- la separazione fra lavoratori che resteranno in produzione e cassaintegrati, per un verso, e quella, forse ancora più grave, fra lavoratori della Fiat e lavoratori dell'indotto con i secondi privi di ogni garanzia anche minima.

Su un terreno strettamente ed immediatamente sindacale, è necessario puntare ad una riduzione d'orario per tutto il gruppo Fiat per evitare un esito del genere, sul terreno della prospettiva che la crisi Fiat disegna, si tratta di operare per affermare l'autonomia degli interessi dei lavoratori rispetto agli avversari di sempre e, in primo luogo, alla famiglia Agnelli che si allontana dal settore dell'auto portandosi dietro la massa imponente di denaro pubblico che ha ricevuto nei passati decenni ma anche agli "amici" di oggi.

È, certo, una partita complicata e le forze dell'opposizione sociale non sono sempre adeguate in termini quantitativi e di chiarezza degli obiettivi ma, come sempre, se non possiamo scegliere il terreno dello scontro sociale possiamo scegliere come affrontare questo scontro.

Cosimo Scarinzi

Da "Umanità Nova" n. 42 del 15 dicembre 2002

Torino. Lavoratori Fiat in lotta

La mobilitazione degli operai e dei lavoratori torinesi è cresciuta in modo esponenziale a partire dal corteo istituzionale e confederale del 22 novembre. In quell'occasione un gruppo di delegati e lavoratori combattivi, appartenenti al Sin-Cobas e alla sinistra Fiom, decisero di occupare i binari della stazione principale della città subalpina: Porta Nuova. La logica che ha mosso in quell'occasione circa quattrocento operai FIAT è stata quella di rifiutare di continuare una mobilitazione fatta di cortei funeralizi e di promesse vane degli amministratori pubblici. La partecipazione dei lavoratori a questa azione decisa ancorché spettacolare non è stata massiccia, ma il risultato è stato ottenuto lo stesso dal momento che è stata dimostrata la possibilità di azioni di lotta di questo genere anche a Torino, così come già avvenuto a Termini Imprese e ad Arese.

La scarsa adesione iniziale dei lavoratori FIAT torinesi alle mobilitazioni di questi giorni è spiegabile con la diversa situazione di questi ultimi rispetto ai loro colleghi siciliani e lombardi. A Torino l'azienda ha garantito che non si arriverà alla chiusura di Mirafiori e gli operai di questo stabilimento (fatte salve le avanguardie di fabbrica conosciute e già destinate al "sacrificio") possono illudersi che "tocchi a qualcun altro". A questo si deve aggiungere la mai superata sindrome da Autunno 80 che vede le mobilitazioni di fabbrica torinesi svolgersi sempre sotto la cappa di una sconfitta epocale mai elaborata in profondità e, quindi, sempre in procinto di ripetersi.

La dimostrazione di radicalità dei primi quattrocento unita alle notizie sempre peggiori che arrivavano dalle trattative tra azienda, sindacato e governo ha, però, iniziato a mutare le cose. Nella settimana successiva all'occupazione del 22 alcuni operai e delegati, nel silenzio fragoroso dei media interessati più ad accendere i riflettori sulle "imprese" dei Disobbedienti nuovi pupilli della stampa, hanno ripetutamente bloccato le linee della Punto buttandosi sulle linee di produzione e rischiando il licenziamento immediato. Questa forma di lotta è particolarmente importante, dal momento che colpisce la FIAT nei suoi interessi impedendo l'uscita dell'unico modello che l'azienda torinese riesce a piazzare sui mercati. Inoltre un segnale di questo genere è particolarmente significativo nel momento in cui la FIAT ha deciso di giocare i lavoratori di Termini contro quelli di Torino e viceversa, decidendo prima di trasferire a Torino tutta la produzione della Punto e poi, sotto l'incalzare delle richieste del governo bisognoso di calmare le proprie clientele siciliane, di ritrasferirla a Termini Imprese.

Nel frattempo si sono moltiplicate le azioni spettacolari come l'occupazione della tangenziale torinese, necessarie per mantenere l'attenzione della città sulla mobilitazione operaia. Il numero di lavoratori coinvolti in queste azioni è progressivamente cresciuto, coinvolgendo anche delegati e operai di tutte le sigle sindacali che fino a quel momento erano rimasti in una posizione di attesa.

In questo clima di tensione in crescendo si è arrivati allo sciopero di venerdì 6 dicembre, il giorno successivo alla rottura delle trattative e alla firma dell'accordo tra FIAT e governo. Quel giorno Torino è stata invasa due volte (la sera e la mattina) da cortei operai che da Mirafiori raggiungevano la stazione ferroviaria di Porta Nuova per occuparla. I cortei del sei hanno interessato cinque-seimila operai per volta, raggiungendo così, nel complesso, una cifra di adesione che ha toccato più della metà dei lavoratori FIAT degli stabilimenti torinesi. Questa è stata l'adesione maggiore fino a questo momento alle mobilitazioni che hanno interessato l'azienda torinese.

Ora si apre una nuova settimana che inizierà con un primo sciopero di otto ore sui due turni diurni, continuerà con la formalizzazione del coordinamento cassintegrati e con il voto operaio sull'accordo FIAT-governo e dovrebbe chiudersi con uno sciopero generale sulla vicenda, anche se non è ancora chiaro se quest'ultimo sarà del gruppo FIAT, di categoria, cittadino o nazionale ed esteso a tutte le categorie.

Nel frattempo si è costituito un comitato di appoggio alla mobilitazione dei lavoratori della FIAT che coinvolge compagni del sindacalismo di base, come la CUB e il Sin-Cobas, iscritti FIOM e di varie realtà politiche e culturali cittadine tra cui la FAI torinese.

Questo comitato nasce con l'intenzione di non lasciare l'iniziativa completamente in mano ai sindacati concertativi la cui unica proposta è per ora quella di sostituire la cassa integrazione a zero ore con quella a rotazione (richiesta tra l'altro respinta dalla controparte che vuole mano libera sulla cassa, sulla mobilità e sui futuri licenziamenti). Le parole d'ordine del comitato sono quelle di estendere e unificare le mobilitazioni dietro la parola d'ordine del rifiuto della cassa integrazione, al cui posto propone una secca riduzione d'orario a parità di salario allo scopo di ridistribuire il lavoro nel settore dell'auto non alle spese dei lavoratori ma a quelle della FIAT e delle banche. L'azienda torinese e i principali istituti bancari nazionali sono, infatti, i primi responsabili di questa situazione che hanno costruito da un quindicennio a questa parte con una politica industriale fatta di zero investimenti e di massicce operazioni speculative.

Flora Purim

Da "Umanità Nova" n. 42 del 15 dicembre 2002

Rottamati ed impoveriti

La Fiat guadagna dal disastro del lavoro vivo

I punti di vista da cui si può analizzare un fenomeno sono molteplici. Ciò vale anche per la crisi Fiat e in questi giorni si sono sprecate e ancora si sprecheranno le analisi economiche, sociologiche, storiche e chi più ne ha più ne metta. Giornalisti, politici, sindacalisti, sociologi, economisti, opinionisti si sgolano e riempiono pagine di giornali e ore di programmi televisivi per spiegare il perché di ciò che sta succedendo, le radici storiche, economiche, sociali, le prospettive di questa crisi. Vogliamo essere minimalisti e terra terra e proviamo (indegnamente) a ragionare dal punto di vista del singolo lavoratore che si trova a sbattere in questa burrasca che ha investito la sua vita. Ci sembra giusto scegliere questo punto di vista, perché il resto è chiacchiera, e pensiamo che, solo dal basso più basso, di chi questa sera, 6 dicembre 2002, sta aspettando di vedere se il suo nome esce alla roulette della cassa integrazione straordinaria (cigs), si possa abbozzare una riflessione. Proviamo a pensare cosa significa aspettare domani mattina il postino che porterà i telegrammi con cui l'azienda comunica che da lunedì 9 dicembre 2002 saremo in cigs a zero ore, cioè avremo da questo mese lo stipendio dimezzato. La prima cosa da pensare è che lo stipendio dell'operaio metalmeccanico che sta aspettando la lettera non è, di per sé, stratosferico: si viaggia ben sotto i duemilioni di vecchie lire al mese. Si vuol dire che già adesso non c'era da stare allegri e da scialare. Ma da lunedì potrebbe essere peggio, molto peggio. Si aspetta il postino e non si può fare nulla. La vita di un lavoratore dipendente non è nelle sue mani: non è una riflessione scontata, perché non deve essere necessariamente così, non è stato sempre necessariamente così. È scontato che sia così se il lavoro è una merce passiva, oggetto di processi altrui. Non è scontato che sia così se quel grumo di energie che è l'uomo lavoratore si rivolta al destino scelto da altri, prende atto che è dal suo sfruttamento o dalla sua rottamazione che nasce il profitto, e rivendica la decisione sul suo futuro. Davanti alla prospettiva di perdere la metà di quel reddito miserabile che serve a campare è giusto battersi in primo luogo per mantenere la totalità di quel reddito già di per sé da fame. Quindi è sacrosanto spendersi nella lotta contro questa cassa integrazione e pretendere che nessuno esca dalla fabbrica. I lavoratori sanno benissimo cosa fare e lo stanno facendo, con gli scioperi e i blocchi di strade e ferrovie, con la lotta quotidiana per infastidire il manovratore. Ma il singolo lavoratore non vale solo quei due milioni scarsi di vecchie lire per cui ha venduto fino a ieri i suoi mesi di vita. È dalla rottamazione dei lavoratori che oggi nasce il profitto delle aziende. Se la Fiat

deve diminuire la produzione per recuperare redditività, perché a pagare deve essere il reddito dell'operaio Fiat? Quale ineguale scambio c'è tra la compressione del reddito del lavoratore e il recupero di redditività dell'impresa? Quanto vale allora la soppressione di un singolo posto di lavoro in termini di redditività aziendale? Quanto profitto nasce dalla distruzione di posti di lavoro? Una traccia la troviamo riflettendo sul fatto che il "piano industriale" Fiat non è niente altro che un elenco di tagli all'occupazione: dalla distruzione di lavoro vivo nasce il recupero di reddito per l'impresa. In più, è in atto da tempo una eliminazione di posti di lavoro a tempo pieno e indeterminato, scambiati almeno in parte con posti di lavoro part-time, precari e con aumento del lavoro straordinario. È in atto da tempo nel mercato del lavoro un gigantesco riciclo di manodopera e un aumento della produttività e redditività per addetto. Quanto vale allora un posto di lavoro tagliato? Il valore della perdita economica per il lavoratore rottamato o l'aumento di reddito per l'azienda? In un'economia negativa (profitti dalla distruzione anziché dalla creazione di posti di lavoro), quanto vale un posto di lavoro? Il plusvalore di questa economia negativa è più o meno di quello tradizionale? A chi aspetta la lettera di messa in cassa integrazione da lunedì 9 dicembre 2002 è stato ripetuto fino alla nausea che la Fiat nel 2002 perderà 2 miliardi di euro. Se sarà il taglio di 5.600 addetti a risollevarle le sorti aziendali, vorrà dire che ogni posto di lavoro soppresso renderà oltre 350.000 euro: basta fare la divisione. Oppure ragioniamo sul costo lordo di ogni posto di lavoro per l'azienda. Siamo larghi e calcoliamo 30.000 euro all'anno. Moltiplichiamo anche per dieci anni: farà sempre 3 milioni di euro contro il buco odierno di 2 miliardi di euro. C'è proporzione? Lasciamo storcere il naso agli economisti per i nostri calcoli paradossali. Ma resta la sostanza. Non c'è proporzione tra il risparmio in costo lordo del lavoro vivo e il buco nei bilanci che richiede i tagli. Certo il risparmio soprattutto verrà dalla contrazione della produzione e dai costi relativi (materie prime, energia, ecc.). Azzardiamo: se i 5.600 che stanno aspettando la lettera di messa in cassa integrazione restassero a casa da lunedì e ricevessero lo stesso lo stipendio per i prossimi dieci anni, che succederebbe ai bilanci Fiat? Se è dalla non-produzione che viene il guadagno in questa fase per l'azienda, i lavoratori contribuirebbero con il loro non-lavoro a produrre il reddito aziendale. E quindi dovrebbero essere pagati come produttori di reddito per la loro inattività. Al punto in cui è arrivata l'economia, è sufficiente lottare per il posto di lavoro o non bisogna ragionare sul fatto che l'impresa guadagna dal disastro del lavoro vivo, rottamato e impoverito?

Simone Bisacca

Da "Umanità Nova" n. 43 del 22 dicembre 2002

Fiat Movimenti scomposti in sala comandi

In una nave che affonda ci sono sempre viaggiatori di serie A e di serie B, come ci ha insegnato la lunga saga cinematografica del Titanic. Per i dirigenti ci sono liquidazioni milionarie (in euro, s'intende) e probabili contratti di consulenza esterna. Per gli operai la mobilità lunga (2.600 persone) e la c.i.g. a zero ore con fumose possibilità di rientro (5.600 persone). Per Cantarella si era parlato, nel giugno scorso, di una ventina di miliardi di vecchie lire, da erogarsi in più tranche nell'arco di tre anni. Cantarella veniva da un disastro, ma era uno di famiglia, avendo sposato una Nasi. Per fare fuori Romiti, quattro anni prima, ne erano serviti quasi mille, di miliardi di vecchie lire, ma allora (nel 1998) i bilanci consentivano qualche generosità, lo stato di servizio era abbastanza lungo e i servizi resi considerevoli, avendo resuscitato l'azienda per un paio di volte, correndo anche qualche rischio personale. Di Galateri di Genola non si sa ancora l'entità della liquidazione, d'altronde il ragazzo resta nel Consiglio d'Amministrazione di Fiat e prende anche la presidenza dell'Ifi. Fresco pare venga liquidato fra sei mesi con circa 110 milioni di euro, il

controvalore di 200 miliardi di lire. Occhio e croce, può essere la cinquantesima parte di ciò che ha fatto perdere ai suoi mandanti negli ultimi tre anni. Così va il mondo dalle parti del Lingotto, oggi. Proviamo a ricostruire quanto è accaduto nella prima decade di dicembre, ad un anno esatto dallo scoppio della crisi che aveva portato al licenziamento di Testore, al primo inutile aumento di capitale, al decisivo ingresso nel tunnel del coma aziendale.

Quello che è facilmente decifrabile è la conclusione della "vertenza": l'accordo tra la Fiat ed il governo denuncia senza infingimenti che trattativa non c'è stata, le decisioni aziendali sono state avvallate dal governo, la Fiat ottiene tutto ciò che si era proposta. Le cifre degli esuberi combaciano con le intenzioni iniziali dell'azienda, l'unica "novità" è l'impegno a riaprire Termini Imprese dopo 9 mesi anziché un anno, se il mercato lo consente e dirottandovi linee di produzioni previste a Mirafiori. La regionalizzazione del conflitto ha premiato (si fa per dire) il sud a scapito del nord. Nessuno si illude sulla serietà dell'impegno aziendale. Lo stato dell'azienda rimane comatoso, l'intervento dello stato si limita a sborsare i quattrini chiesti dall'azienda: 50 milioni di euro per cig a zero ore e mobilità lunga, 60 milioni di euro per i corsi di formazione e riqualificazione. In tutto sono 110 milioni di euro: grosso modo, la liquidazione di Fresco.

Quello che ha stupito di più è stato l'intricato scontro di potere tra i "vincitori" apertosi subito dopo la firma dell'accordo tra il governo e la Fiat: il tentativo di ribaltone, la defenestrazione dei vertici, il compromesso finale. Che bisogno c'era di aprire adesso questa faida trasversale?

Per capire qualcosa degli interessi che oggi gravitano sul Lingotto e interpretarne le scelte può essere utile fare il confronto con la situazione precedente. Cinquant'anni fa Fiat era il perno del capitalismo privato italiano, garanzia di fedeltà atlantica nello schieramento internazionale, punta di diamante di un modello di sviluppo industriale da costruire: sintetizzava innovazione tecnologica e guida politica. La Fiat condizionava il sistema politico, usava a piacimento le strutture dello stato, asserviva polizia e magistratura, violava leggi e contratti, controllava direttamente o indirettamente l'informazione. Era impossibile mettersi contro la Fiat: sfidarla significava rischiare tantissimo. Persino le organizzazioni più solide del movimento operaio erano costrette ad arretrare davanti alla sua forza e quando non lo facevano sperimentavano sconfitte storiche. Le partecipazioni statali lavoravano in funzione della Fiat: le autostrade servivano per articolare il suo modello di trasporto, la siderurgia pubblica per produrre le lamiere necessarie alle auto, la rete distributiva dell'Eni per fornire la benzina alle vetture Fiat. Era un modello che non accettava mediazioni, ma insieme a repressione e licenziamenti per rappresaglia, la Fiat dispensava anche i salari più alti di Torino e, con le dovute eccezioni, d'Italia. Ma la Fiat è stata sempre più temuta che amata.

Le vicende degli ultimi mesi lo dimostrano ampiamente. La denuncia di Fresco di aver subito un linciaggio mediatico e politico corrisponde in gran parte a verità e rappresenta lo sfogo naturale rispetto ad almeno 100 anni di angherie subite in silenzio. In ogni bar d'Italia esiste una ricetta per la Fiat, ma quello che più stupisce è la dissacrazione del sistema Fiat avvenuta in luoghi inconsueti: le agenzie di rating, le banche creditrici, Il Parlamento, il Ministero delle Attività Produttive, il Ministero del Welfare, la Presidenza del Consiglio dei Ministri. Alla fine tutti hanno fatto ciò che Fiat chiedeva, come non si nega l'ultimo desiderio ad un moribondo: ma prima glie ne hanno dette davvero tante. E tutto lascia presagire che non è ancora finita.

In questo baillame la proprietà ha cercato di sfuggire all'accerchiamento, utilizzando uno contro l'altro i "soccorritori" ansiosi di spartirsi le spoglie del caro estinto, cercando di cambiare le alleanze. La famiglia Agnelli, capitanata ormai da Umberto Agnelli, ha deciso di sacrificare il "suo" liquidatore di fiducia (Galateri di Genola) nell'estremo tentativo di dribblare il suo destino, ormai nelle salde mani di banche e General Motors, Questo tentativo è andato a vuoto. Capire il perché può essere di qualche aiuto per prevedere l'esito finale di questa drammatica vicenda.

Nel maggio scorso Fiat rinegozia con le banche il suo debito a breve. Le principali quattro banche italiane prestano a Fiat 3 miliardi di euro, ma richiedono, pretendono, impongono precisi impegni e garanzie. La Fiat deve far scendere il suo debito entro pochi mesi (18), vendendo tutto ciò che è vendibile. Se questo non accade il prestito si trasforma in azioni, il pacchetto di controllo passa alle banche, gli Agnelli vengono estromessi. La garanzia finale per le banche si chiama GM: dal 2004 scatta l'opzione put, gli americani devono comprarsi il restante 80% di Fiat Auto, le banche mettono i propri crediti in mano ad un soggetto di ben altra solidità. Della sorte degli Agnelli, non se ne fotte più nessuno.

Naturalmente questo accordo alla famiglia non piace. Partono le manovre per trovare altre strade. Scatta il riavvicinamento a Mediobanca, che si compra "cash" un pezzo della Ferrari, facendo imbestialire sia le altre banche, che il governatore Fazio. Mediobanca non può assumere partecipazioni industriali, ma evidentemente vuole rientrare nella partita, dopo anni di gelo nei rapporti con Umberto Agnelli. Nel periodo successivo la vicenda si arricchisce di nuove puntate. La situazione di mercato di Fiat peggiora ancora, il calo delle vendite la porta al 20% del mercato italiano e al 7% del mercato europeo: si profila un rischio fallimento. Si deve chiedere aiuto al governo, le banche premono per ottenere dismissioni che non vengono realizzate, la situazione sta precipitando. La GM svaluta del 90% la propria quota in Fiat Auto: è un chiaro segnale di volersi comprare a costo zero un'azienda ormai decotta. L'accordo con il governo per la gestione della crisi lascia trapelare un atteggiamento molto ostile da parte di Berlusconi, che mira allo spezzatino del gruppo per potersi incamerare Hdp-Rizzoli. Corsera, nonché alla possibilità di sfruttare la vendita della Toro per mettere le mani su pezzi di Mediobanca/Generali attraverso Mediolanum. Il fronte dei nemici si allarga: la gestione Fiat viene criticata in modo frontale da tutto lo schieramento politico, si profila il rischio concreto che la famiglia venga buttata fuori dall'azienda in pessimo modo.

Scatta la controffensiva, studiata da Mediobanca, una "maison" specializzata nel "salvare" aziende decotte con il massimo profitto per le sue strategie di potere: la storia della Ferruzzi, affossata e assorbita, insegna.

La proposta a Umberto Agnelli è semplice e articolata: fare fuori l'intero vertice (Galateri e Fresco), sostituirlo con un uomo di fiducia a testa (Bondi per Mediobanca e Gabetti per gli Agnelli), cambiare le alleanze, trovare soldi freschi e sventare il piano industriale appoggiato dalle banche, sfruttare l'italianità della Fiat, costringere la GM a rinunciare all'opzione di acquisto, fondere Ferrari-Maserati-Alfa per costruire il polo del lusso in mano alla Fiat per il 51% e fare entrare la Volkswagen al 49%, insomma scompaginare completamente le carte e salvare (almeno temporaneamente) la famiglia Agnelli, tutto ciò con il sostanziale appoggio del governo.

Un cambiamento di strategia di questa portata ha scatenato, prevedibilmente, un putiferio.

Mediobanca si propone come nuovo interlocutore di riferimento della famiglia, rispolverando i fasti di un tempo. Ma oggi non ha più tre banche di interesse nazionale al suo servizio, come ai bei tempi. Anzi, le ha contro. Sono state le banche a bloccare la manovra, perché insieme hanno oltre 10 miliardi di euro di debiti da incassare e sanno di poterlo fare solo se, alla fine, GM comprerà. Senza questa garanzia Fiat Auto sarebbe, probabilmente già fallita. Sono state le banche a porre la fiducia su Fresco, almeno sino a quando avrà finito il compito per cui si è impegnato: vendere tutto il possibile, compresa, a questo punto, anche la Toro. Sul futuro della famiglia ci sono, a questo punto, molte più incognite: è fallito il tentativo di smarcarsi da Fiat Auto senza pagare nulla per i danni combinati. Se saranno costretti a vendere la Toro, la Fidis, il Club Mediterranee, l'Arjo Wiggins, la quota residua in Italenergia, insomma tutto quello che è rimasto di sano nel gruppo, e girare il ricavato nel rimborso dei debiti contratti con le banche e i risparmiatori privati, potremmo veramente trovarci con un futuro sgravato dall'ingombrante presenza della famiglia Agnelli.

Ma sarebbe davvero un sogno troppo bello. È meglio restare con i piedi per terra. È più realistico pensare che Fresco abbia un mandato a tempo, che la famiglia riesca in qualche modo a ricavare qualcosa dalla vendita di Fiat Auto e che riesca a salvare qualcosa del suo imponente impero. Cercheranno probabilmente di conservare con le unghie e con i denti almeno Italenergia, anche se il partner industriale che si sono scelti (l'Edf francese) sembra finanziariamente assai più solido e in generale più ricco di futuro.

In questo scontro tra titani hanno sicuramente la peggio i cassaintegrati della Fiat, che pur avendo avuto la benedizione berlusconiana nel cercarsi un "lavoretto" per arrotondare, hanno come concreta prospettiva quella di perdere il proprio posto di lavoro. La "stabilità" della torda di comando, salutata con entusiasmo dal governo e dall'opposizione, dalle banche e dalla General Motors, si traduce nella nomina ad Amministratore Delegato di Alessandro Barberis, un uomo Fiat da 38 anni, negoziatore diretto dell'accordo con il governo. Una sicura garanzia per attuare il piano industriale concordato, cioè licenziare e chiudere, liquidare e vendere. Non più auto, ma Fiat Auto. Una differenza non da poco.

Renato Strumia

Nova, numero 17 del 16 maggio 2004, Anno 84

Melfi: firmato l'accordo tra Fiat e sindacati Fabbrica ingovernabile

Ma secondo Giorgio Santini, segretario confederale della Cisl, sindacato che insieme a Uil e Fismic era invece contrario alla protesta che ha bloccato la Sata (così si chiama lo stabilimento Fiat in Basilicata), il senso di liberazione collettivo non può nascondere i problemi che la vicenda lascia in eredità. "Non so se la prospettiva di Melfi sarà la stessa di prima", dice. E aggiunge: "Un conto è avere una fabbrica governabile, altro conto è scoprire che la fabbrica non è governabile. E in questo la Fiat ha certamente delle responsabilità, se uno stabilimento strategico come questo può fermarsi per tre settimane per questioni all'apparenza facilmente risolvibili". Per Santini, "a questo punto bisognerebbe aprire una riflessione profonda su Melfi, perché temo che questa vertenza non sarà indenne da conseguenze. Temo che ora il progetto di Melfi possa essere considerato dalla Fiat in modo diverso".
Da "Il Corriere della Sera" del 10 maggio 2004

Dopo venti giorni di lotta Fim, Fiom, Uilm, Fismic e Ugl hanno raggiunto un accordo con la Fiat e stabilito di chiudere un vertenza di straordinaria intensità. A Roma la fase finale della trattativa è stata condotta dalle segreterie nazionali dei sindacati che hanno, in qualche modo, ricomposto un fronte che sembrava irrimediabilmente lacerato. D'altronde, quando sono favorevoli ad un accordo Gianni Alemanno, esponente della destra sociale di AN, che giudica l'intesa "una grande vittoria dei lavoratori del Mezzogiorno" e Fausto Bertinotti, vuol dire o che l'accordo è buono o che tutti i soggetti istituzionali coinvolti ne avevano bisogno compresa la CISL che ha, però, l'impudicizia di preoccuparsi, con qualche ragione, della "governabilità della fabbrica". Lasciamo i nostri ai lettori il giudizio.

L'accordo si compone di dodici pagine che proveremo a riassumere l'abolizione, a partire da luglio, della cosiddetta doppia battuta, cioè la ripetizione per due settimane consecutive del turno di notte. Saranno previste una settimana di sei giorni lavorativi e una di quattro, con due giorni di riposo consecutivi. Contemporaneamente l'orario di lavoro passerà da 7 ore e 15 a 7 ore e 30 minuti. I 15 minuti in più si sommeranno per garantire sette giorni non lavorativi in più rispetto agli attuali. Il lavoro notturno passerà dall'attuale 45% al 60,5% entro il luglio 2006, equiparandosi a quello degli altri stabilimenti.

Si tratta, con ogni evidenza, di un risultato discreto. Resta il fatto che si lavora il sabato e la domenica e che 30 minuti per la mensa sono pochi e spingono i lavoratori a mangiare a fine turno con effetti nocivi per la salute.

La parte economica prevede un aumento a regime, per maggiorazioni salariali e premi di competitività, di 105 euro al mese, di cui metà a partire da luglio prossimo e la restante quota suddivisa in due parti uguali: la prima dal luglio 2005 e la seconda dal luglio dell'anno seguente. Ogni luglio, inoltre, i dipendenti di Melfi incasseranno 240 euro, che rappresentano la parte variabile del premio di competitività accantonata annualmente (sulla base di 20 euro al mese).

Come è evidente, la parificazione delle retribuzioni dei lavoratori di Melfi a quelle degli altri lavoratori del gruppo c'è solo a rate mentre avrebbe dovuto essere immediata.

Verrà costituita una speciale commissione di "conciliazione e prevenzione" con il compito di riesaminare i provvedimenti disciplinari emanati negli ultimi 12 mesi che hanno comportato la sospensione dal lavoro o dalla retribuzione.

E qui la faccenda si fa delicata. Lo sciopero ha, infatti, visto un livello altissimo di scontro e consegnare a una commissione mista fra azienda e sindacati, in grandissima parte ostili alla lotta, l'esame delle sanzioni disciplinari è, ad essere ingenui, pericoloso e, a ragionarci bene, suicida. È, infatti, un modo evidente per ricostruire il potere padronal/sindacale che la lotta aveva incrinato giocando sul tempo, sul riflusso della mobilitazione ecc. Quando Renata Polverini responsabile dell'UGL, il sindacato di destra, si è spinge a lodare "la compattezza del sindacato, da noi sempre auspicata", qualche dubbio sull'accordo è legittimo.

Ci limitiamo, per ora, a poche considerazioni.

La lotta di Melfi dimostra oltre ogni ragionevole dubbio che oggi per ottenere dei risultati, sui quali si può e di deve discutere, è necessario un livello alto e serio di mobilitazione e che i lavoratori lo hanno perfettamente capito.

Proprio i più decisi nemici, in campo sindacale, del movimento hanno colto l'essenziale quando affermano che la disciplina di fabbrica è stata messa a serio repentaglio e che la vita comoda per i capi reparto ed i burocrati sindacali è, almeno per qualche tempo, finita.

I lavoratori di Melfi hanno costretto a schierarsi a favore o contro la loro lotta tutte le principali forze politiche e sociali. Hanno, nel senso più alto e vero del termine, "fatto politica" e posto al centro le questioni che ci riguardano tutti.

L'accordo che cerca di chiudere la lotta va giudicato a partire da queste considerazioni. Sarebbe sbagliato limitarsi a dire che non è il massimo, la FIAT è stata piegata e questo è già un risultato straordinario. Milioni di lavoratori hanno avuto un segnale preciso che vale più di mille discorsi e che si riduce all'evidenza del fatto che la forza decide. D'altro canto, l'accordo lascia dei problemi

aperti e rimanda alla necessità di una riorganizzazione sindacale e sociale della working class su piattaforme aziendali e generali radicalmente diverse rispetto a quelle proposte e imposte dai sindacati istituzionali.

Ultima, ma non per importanza, considerazione. La lotta di Melfi ha visto la capacità operaia di percorrere il ciclo produttivo, di unificare, al di là della proprietà e delle tipologie contrattuali, Fiat e aziende dell'indotto e di rovesciare contro il padrone le strozzature del ciclo stesso bloccando la produzione nei punti strategici.

Una lezione che va valorizzata ed approfondita.

Cosimo Scarinzi

Umanità Nova, numero 19 del 30 maggio 2004, Anno 84

Fiat: una ripresa senza speranza Verso la fine di un'epoca

Tre ordini di questioni hanno di recente riportato l'attenzione generale sui guai della Fiat:

- lo sciopero di Melfi, che ha fatto perdere la produzione di oltre 30.000 vetture;
- la malattia conclamata di Umberto Agnelli, che pone prematuramente un problema di continuità dinastica;
- la dichiarazione di Alessandro Profumo (amministratore delegato di Unicredit) di considerare scontata la conversione del prestito da 3 miliardi di euro in azioni Fiat alla scadenza del settembre 2005, che di fatto allude ad un passaggio di proprietà.

Andando con ordine, dobbiamo inquadrare i recenti avvenimenti nello scenario complessivo, con un po' di cronistoria della fase precedente, quella che va dalla morte dell'Avvocato all'annuncio della malattia del fratello che ne ha preso il posto. Umberto Agnelli ha un linfoma benigno al polmone e dovrà stare qualche tempo lontano dalla prima linea, ma ha speso bene il periodo che va dal febbraio 2003 al maggio 2004. Si può dire che abbia profuso ogni sforzo per ribaltare una situazione disperata e che ci sia, almeno temporaneamente, riuscito. Convinto da almeno 15 anni della necessità di cedere l'auto e concentrarsi su altre attività, Umberto Agnelli ha dovuto rassegnarsi a fare tutto il contrario di quanto desiderava per non rischiare di perdere tutto. In questi 15 mesi ha formato una squadra completamente nuova, con un forte apporto internazionale. Giuseppe Morchio (ex-Pirelli) amministratore delegato del gruppo, Herbert Demel (austriaco ex-Audi/Volkswagen) a.d. di Fiat Auto, Martin Leach (inglese, ex-Ford Europe) a. d. di Maserati (in panchina per prendere la guida della Ferrari). Tutta la squadra di vertice è cambiata e gli uomini della scuderia Fiat si sono sparpagliati in giro per occupare posizioni strategiche: l'ex-braccio destro di Umberto Agnelli all'Ifil (Galateri di Genola) siede oggi alla presidenza di Mediobanca, sulla poltrona che fu di Cuccia, acerrimo nemico storico dell'attuale Presidente Fiat. Luca Cordero di Montezemolo, pupillo ferrarista, va ad assumere la presidenza della Confindustria, in aperta rottura con la gestione precedente che vedeva, nell'asse D'Amato-Berlusconi-Romiti-piccola impresa, un'aperta critica al ruolo e al peso della grande industria nel sindacato dei padroni. Persino Romiti,

braccio militare di Mediobanca in Fiat ai tempi del veto ad Umberto, viaggia oggi sulla difensiva, guida un gruppo sull'orlo del crack, sta per perdere la presidenza della Rcs e deve negoziare con le banche per non fallire. Persino il rapporto con i media è migliorato, per non parlare di quelli con il governo.

La Fiat è riuscita ancora una volta a superare il momento peggiore, quando di colpo tutta la sua storia industriale recente era stata messa sotto i riflettori e sottoposta, per la prima volta, ad un'analisi di massa impietosa e massacrante. Il carattere assistenziale dei contributi statali alla Fiat, la sua politica ricattatoria nella scelta dei siti produttivi, il ritardo nel lancio di modelli nuovi, la bassa qualità del prodotto, la scarsità di investimenti su ricerca e sviluppo, la mediocrità del management, la durezza delle relazioni industriali, sono stati tutti squadernati per mesi sui giornali e sulle televisioni. Oggi l'azienda gode di nuovo di buona stampa e chi osa criticarla passa per disfattista ad ogni latitudine politica. Il governo cerca di sfruttare l'apparente ripresa del Lingotto spacciandola come farina del suo sacco.

Certo questo "turnaround" non è stato indolore per la famiglia. Per la prima volta la Fiat è stata costretta a scendere a patti con tutti, a fare scelte drastiche e costose, a convincere i suoi azionisti storici a mettere mano al portafoglio. La nuova gestione ha dovuto chiedere un altro aumento di capitale (il secondo in due anni), ha dovuto vendere Toro e Fiat Avio e concentrarsi sull'attività principale legata all'automotive. Per prevenire il panico e la speculazione legata all'enorme quantità di obbligazioni in scadenza, Fiat ha preparato, sin dalla fine del 2003, circa 7 miliardi di euro di liquidità. Questa cifra enorme deve traghettare il gruppo verso la ripresa della redditività. La domanda attorno a cui tutto ruota è una sola: basterà fino a quando i conti saranno tornati in attivo? Si presume che dopo il rimborso del bond scaduto a marzo e dopo quello che andrà in scadenza a luglio, questa liquidità sarà scesa a 4 miliardi. L'attività ordinaria di Fiat continuerà a bruciare cassa fino alla fine del 2004 (le perdite attese vengono stimate in un range tra 500 milioni e 1 miliardo di euro). L'andamento del gruppo assomiglia a quello di un acrobata che cammina sul filo d'acciaio a 30 metri dal suolo, senza nessuna rete di protezione.

Alla fine dei primi 4 mesi di quest'anno, la quota di Fiat in Europa era leggermente salita, dal 7,2% del 2003 all'attuale 7,7%. Certamente ha influito il successo dei nuovi modelli e soprattutto il buon andamento del mercato dell'auto in Europa (un mercato che ha assorbito nei primi quattro mesi 2004 in tutto 4.900.000 auto vendute nel solo gruppo dei 15, oltre 5.500.000 se teniamo conto di tutta la nuova Europa più l'Efta). Il mercato è cresciuto del 3,1% rispetto all'anno prima. Tutti i grandi gruppi del resto sono andati bene, e Fiat resta al sesto posto, in coda a tutti i principali concorrenti (Vw, Psa, Ford, Renault, Gm) e davanti solo a Daimler-Chrysler e Toyota.

Tuttavia questi successi provvisori si sono dimostrati effimeri. Nell'ultimo mese abbiamo assistito, come ricordato, ad un'accelerazione degli eventi.

Gli operai di Melfi hanno inaspettatamente presentato il conto di 10 anni di sfruttamento intensivo. Il loro sciopero ha prodotto pesanti danni materiali e fornito un pessimo esempio agli operai degli altri stabilimenti. La lezione che se ne può trarre è che la fabbrica integrata non è invulnerabile e che dove si producono merci vendibili (e richieste dal mercato) il potere contrattuale è forte ed il conflitto paga. Ma il dato principale è che la lotta di Melfi ha messo in crisi uno dei principali "asset" di Fiat: la disponibilità di una forza lavoro docile e sottomessa, perché sconfitta ripetutamente negli anni nei suoi tentativi di resistere al dispotismo aziendale e alla passività sindacale. Chiunque si proponga un domani di entrare in Fiat come azionista deve tenere conto che la forza lavoro ha dimostrato la capacità di rialzarsi in piedi e ritornare ad essere "classe per sé".

La malattia di Umberto pone dei seri interrogativi sul futuro della continuità dinastica. È indubbio che la famiglia abbia in passato effettuato delle scelte industrialmente sbagliate, ma dettate in qualche modo da ragioni "affettive", o meglio legate al carattere vagamente monarchico della dimensione del suo potere, prima sul territorio sabaudo-piemontese, e poi via via su scala nazionale. Adesso questo tipo di legame si avvia ad essere definitivamente reciso. Il nuovo management non ha "territorio" di riferimento che non sia la competizione su scala globale. Nessuno si illude oggi sulla possibilità di salvare Mirafiori: si tratta di discutere sul come e sul quando lo stabilimento chiuderà e cosa se ne farà dopo. La fabbrica inaugurata nel 1938 diventerà probabilmente la sede predestinata di un gigantesco inceneritore, capace di smaltire i rifiuti di tutta l'area urbana torinese. L'interesse di Fiat per l'energia ed il suo ingresso, datato 2001, in Itالenergia-Edison, non sono casuali. La prospettiva di riutilizzo dell'area Mirafiori può quindi perseguire due business fortemente integrati: smaltimento dei rifiuti e produzione di bio-energia. Si tratta di vedere se in questo potenziale cambiamento di pelle del gruppo la famiglia riesca a giocare ancora un ruolo guida, dopo la progressiva scomparsa biologica delle figure di leadership.

Infine il prestito convertendo. Come si ricorderà, nel maggio 2002, le sei principali banche italiane (più due estere) accordarono a Fiat un riscadenziamento del debito attraverso la concessione di un prestito convertibile pari a 3 miliardi di euro, scadenza 3 anni. Questo prestito era legato a precise condizioni, che non si sono verificate. Visto l'andamento assai negativo della gestione aziendale seguito a quell'evento, le banche avranno la possibilità di convertire il prestito in azioni nel settembre 2005, ad un prezzo assai poco conveniente (circa 10 euro), pari al doppio dell'attuale prezzo di mercato dell'azione Fiat. Per le banche, intervenute quando Fiat era a 14,40 euro, si tratta di una forte perdita. Tuttavia Profumo, a.d. Unicredit, ha già cominciato a spendere in bilancio questa perdita futura, dando per scontato l'esercizio dell'opzione. Se le altre banche lo seguissero, salirebbero al 30% del capitale Fiat, relegando l'Ifil a circa il 20% e lasciando GM all'attuale 10%. È evidente che si andrebbe ad una soluzione "spezzatino", con l'Ifil in progressivo disimpegno e le banche alla ricerca di un socio industriale forte, a cui cedere il settore auto.

Si tratta dunque di attendere le mosse di tutti gli attori in campo: Fiat non ha ancora deciso cosa fare con la quota residua che ha in Itالenergia (24% dato in pegno a Credit Suisse), né con la possibilità di ricomparsi il 14% ceduto alle banche nel 2003 (con opzione di riacquisto). La francese Edf sembra intenzionata a comprarsi tutta Itالenergia, ma ha bisogno di tempo: ha chiesto di recente una proroga dal 2005 al 2007, per non appesantire troppo i propri conti in una fase di parziale privatizzazione.

È facile quindi che Fiat cerchi nell'immediato una risoluzione concordata del rapporto con GM, rinunciando alla "put" in cambio di un miliardo di euro. Sono soldi che possono servire per tenere duro un paio d'anni in più, risanare l'auto, venderla bene e buttarsi sull'energia con la liquidità ricavata. L'industria dell'auto, come già accaduto per tanti altri comparti, può smettere di parlare italiano entro 2/3 anni. Per molti stabilimenti italiani comincia l'era dell'archeologia industriale...

Renato Strumia

Umanità Nova, numero 21 del 13 giugno 2004, Anno 84

Fiat: prove di svolta con auto in corsa Il cavallo degli Agnelli

Quanto è accaduto in Fiat nei tre giorni che sono seguiti alla morte di Umberto Agnelli rappresenta una forte accelerazione del quadro complessivo. Cercheremo di sintetizzare la valanga di informazioni che, in modo assolutamente straordinario, è stata scaricata di botto sui "mercati", e di segnalare anche i più rilevanti elementi di novità che sono emersi dal nuovo scenario. Come sappiamo tutti, i giornali hanno bisogno di vendere, e ne inventano di tutti i colori per fare titoli esagerati o spacciare panzane per notizie riservate. Tuttavia chi investe dei soldi lo fa, in genere, a ragion veduta, e i volumi transitati sul titolo Fiat nei primi quattro giorni di giugno qualcosa significano. Il titolo è salito di oltre il 20% e sono passati di mano azioni per circa il 38% del capitale Fiat. In cifre, si tratta di oltre 2 miliardi di euro, vale a dire 4.000 miliardi di lire. Chi muove questo denaro, e lo mette su un singolo titolo, lo fa in genere per due ragioni: 1) perché ha delle informazioni; 2) perché ha una strategia. È vero che dall'inizio dell'anno il titolo Fiat era sceso del 14% contro una media di settore positiva (+34%). Ma la sottovalutazione borsistica di Fiat non giustifica di per sé questi volumi. Vediamo dunque di isolare le informazioni più importanti che ci hanno fornito.

Nell'intervista a Repubblica del 2 giugno, Gianluigi Gabetti racconta ad Ezio Mauro i retroscena del siluramento di Morchio. L'ex amministratore delegato aveva in sostanza cercato di ottenere anche la presidenza, approfittando del vuoto di potere seguito all'imprevedibile scomparsa di Umberto, che ha lasciato un'azienda fragile senza indicare alcun successore. Il rifiuto della famiglia di concedere ad un solo uomo (peraltro neanche organico al clan) così tanto potere, è stato giustificato formalmente con il rispetto della nuova legge sul diritto societario, che prevede lo sdoppiamento delle due cariche di Presidente e Amministratore delegato. Tuttavia è evidente come si sia combattuta una dura lotta di potere, senza esclusione di colpi, ed è verosimile la ricostruzione di un Morchio sponsorizzato dal governo (Tremonti soprattutto) per prendere il comando di una Fiat da trasformare in "public company" e da sottrarre progressivamente al controllo degli Agnelli. Una Fiat schiacciata sul governo di centro-destra, da usare anche contro la nuova presidenza della Confindustria, da 24 ore in mano a Luca Cordero di Montezemolo: un modo come un altro per tagliare i rifornimenti al nuovo capo dei padroni, troppo piacione e poco governativo. Altre ipotesi hanno visto Morchio come quinta colonna di scalatori sconosciuti, identificati poi in Colaninno, investitori esteri e così via.

Sia come sia, la famiglia ha inteso battere un colpo, ribadendo la prerogativa di esprimere il Presidente, come rappresentante fisico di tutto il Cda, che dialoga e si coordina con l'Amministratore delegato, responsabile della gestione. In sostanza, era il messaggio, fino a prova contraria i padroni siamo noi. Ovviamente è seguita una catena di decisioni coerenti con questa scelta, che ha implicato il fatto di mettere ai posti di comando persone di fiducia (meglio se competenti), disponibili a guidare una transizione verso porti più sicuri, garantendo alla proprietà, e quindi alla famiglia allargata, un ruolo anche per il futuro. Il futuro si chiama Jaki Elkann (il Vice-presidente), suo fratello Lapo, poi Andrea Agnelli (figlio di Umberto), a sua volta cooptato nel Cda. Lo spilungone nipote dell'Avvocato avrà due "tutor": Montezemolo per la parte industriale, Gabetti per la parte finanziaria.

La prima mossa di Montezemolo è stata quella di nominare Sergio Marchionne nuovo amministratore delegato di Fiat. Marchionne è un manager italo canadese, che non ha mai lavorato in Italia. Proviene dalla svizzera Sgs, un'azienda del gruppo specializzata nella certificazione industriale di qualità. È famoso per avere fatto crescere il titolo in borsa da 250 a 784 franchi in meno di un anno, raddoppiando dal 6 al 12% il margine operativo, attraverso una feroce politica di taglio dei costi e dei posti di lavoro. Le sue prime dichiarazioni sono state che la "Fiat è da rifare" e che "l'azienda deve andare in officina". Il suo programma di lavoro mi sembra molto chiaro, seppur abbia tenuto a sottolineare che non è sufficiente il taglio dei costi e ribadito la necessità di

riposizionare Fiat su una gamma più alta di prodotto. Questa intenzione del resto è stata espressa da tutti e quattro (quattro!) gli amministratori delegati Fiat degli ultimi 2 anni, ma in testa alle classifiche di vendita vediamo sempre Punto, Panda e Seicento, mentre faticano parecchio Ypsilon, Idea e Stilo, per non parlare di Thesis o altri modelli (nei primi mesi 2004 è calata persino la quota Alfa).

In realtà la focalizzazione sul settore auto richiederà probabilmente scelte drastiche su vari piani. Dopo Avio e Toro, i grandi fondi esteri (che sono tornati a comprare Fiat in questi giorni, con molti consigli "buy"), si aspettano la cessione di Iveco (alla tedesca Man) e di parte di Cnh (es. le macchine da costruzione a Volvo). Poi c'è l'attesa sul divorzio da GM. Montezemolo viene considerato un buon negoziatore e può portare a casa l'atteso miliardo di euro dalla vendita della "put" con GM. A quel punto, l'assetto di Fiat auto può essere messo in movimento, verso quel polo del lusso europeo da costruire con Volkswagen (Ferrari-Maserati-Alfa per Fiat, Audi per VW). Montezemolo ne parlava già nel 2001.

Sulle alleanze industriali, si possono a quel punto aprire nuove strade: i più accreditati parlano di Toyota, che oltre ad avere uno stabilimento in Francia, a Valenciennes, da dove escono frotte di Yaris, potrebbe essere interessata a radicarsi anche in Italia, comprando stabilimenti e fette di mercato ed anche il know-how per battere la Honda sulle auto di fascia alta (sfruttando l'esperienza Lancia ed Alfa Romeo)..

Cosa pensano le banche della nuova gestione? Tutto il bene possibile, ovviamente, se tutto ciò fa crescere il titolo in borsa. Le banche hanno messo soldi freschi in Fiat nel 2002, con il prestito convertendo da 3 miliardi di euro, sull'ipotesi che alla fine l'auto andasse alla General Motors. Di fronte al disimpegno degli americani, alle banche non resta che guardare ad altre soluzioni. Convertire il prestito in azioni significherebbe per le banche perdere molto (oggi come oggi, almeno 1,2 miliardi di euro), a meno che il prezzo dell'azione Fiat si avvicini ai 14,40 euro del maggio 2002 (oggi vale 5/6 euro). Una squadra di manager disponibili ad accelerare il piano Morchio può portare risultati notevoli in tempi più brevi e rendere meno doloroso il sacrificio finale, previsto nel settembre del 2005. Con la conversione integrale del prestito in azioni Fiat, le banche salirebbero al 27% e l'Ifil scenderebbe al 22%. Fiat sarebbe più forte sul piano patrimoniale, avrebbe meno debiti e meno interessi da pagare, le banche sarebbero comunque disunite e incapaci di esprimere una gestione industriale. Quindi potrebbe continuare a comandare la famiglia. Soprattutto se, come si è ipotizzato, dietro agli acquisti forsennati di questi giorni, ci fosse qualche fiduciaria degli Agnelli, che a questi prezzi potrebbero rosicchiare un altro 10% di quote con "soli" 570 milioni di euro, ipotecando con pochi soldi il controllo del gruppo anche per il futuro.

Il futuro della Fiat non si divide dunque da quello degli Agnelli, almeno non ora e non qui. È probabile che una parte della famiglia scalpiti per sganciarsi, ma le modalità di questo divorzio saranno gestite con grande inventiva finanziaria e legale, la stessa che portò Gabetti a creare oltre 20 anni fa la Giovanni Agnelli & C. sapaz, una scatola che rappresenta il vertice della piramide finanziaria che consente alla famiglia di controllare il gruppo tramite Ifi e Ifil. Come si sa, il tribunale di Torino autorizzò questo strano mostro che consente di vendere azioni solo ai consanguinei o di permetterne comunque il diritto di prelazione in caso di scarso gradimento per i nuovi entrati. Quel modello, imitato poi da tutte le dinastie industriali italiane, imporrà probabilmente operazioni straordinarie (fusione Sapaz-Ifi, oppure opa su Ifi Privilegio, oppure fusione Ifi-Ifil), ma finalizzate a mantenere il controllo del gruppo in mano ai rami della famiglia che vorranno restare dentro Fiat.

Dobbiamo dunque pensare, ancora per qualche anno, ad una presa "forte" degli Agnelli su Fiat. I big dell'auto che hanno "focalizzato" hanno vinto: Bmw, Porsche, Peugeot sono storie di successo.

Il loro esempio può essere imitato, per qualche tempo, anche dalla casata di Villar Perosa. Restano fermi i dubbi sull'impegno di lungo periodo della Fiat sul settore auto: la gestione vincente di Ifil di Umberto Agnelli e Gabetti è stata quella della rotazione degli investimenti e di attività da comprare e valorizzare in un lasso ragionevole di tempo. Le cartiere Worms, la Rinascente, la Exor sono esempi in tal senso. L'impegno in Italenergia fa ancora parte dell'orizzonte strategico di Fiat e resta sul tavolo del negoziato con la francese Edf. La proroga al 2007 dei complessi accordi che regolano la sistemazione azionaria di Italenergia potrebbe funzionare in tal senso: prendere tempo significa chiarirsi le idee su come va il mercato, il titolo Fiat, la sua possibile vendita.

Industriali loro malgrado, gli Agnelli vogliono di sicuro avere un futuro come finanzieri. La loro macchina da business deve ritornare a macinare utili, non distruggere 7 miliardi di euro di capitale come è successo negli ultimi tre anni. Non credo che si preparino tempi migliori per gli operai e i dipendenti Fiat.

Renato

Strumia

Umanità Nova, numero 33 del 24 ottobre 2004, Anno 84

Fiat. Auto e miracoli

La situazione dell'industria dell'auto non è rosea, a livello mondiale. In settimana General Motors ha annunciato di voler tagliare 12.000 posti di lavoro sui 60.000 addetti che impiega in Europa. Si tratta di un bel taglio secco del 20%, da realizzare attraverso la selezione degli impianti meno redditizi e produttivi, senza alcuna altra considerazione che non sia quella del perseguimento del maggior risparmio di costi possibile. A differenza di altri momenti, l'annuncio non ha portato ad un'impennata delle quotazioni di borsa: al contrario il titolo ha perso oltre il 5% in una sola seduta.

Fiat rappresenta una realtà in qualche modo vicina a GM, se non altro per quanto riguarda i problemi di posizionamento debole sul mercato europeo. Ed in effetti la quotazione di borsa di Fiat sta vivendo un altro calo pesante, che la sta di nuovo riportando verso i minimi storici dei 5 euro sfiorati soltanto nelle occasioni più drammatiche: l'aumento di capitale del luglio 2003, la fase legata alla scomparsa di Umberto Agnelli nella primavera scorsa. Questa situazione era ampiamente prevedibile e le peggiori ipotesi stanno purtroppo prendendo corpo con una dinamica accelerata.

L'effetto positivo legato al lancio dei nuovi modelli, a partire da un anno fa, la ventata di ottimismo mediatico "comunicata" dal nuovo Presidente Montezemolo, dal giugno scorso, la nomina di un amministratore delegato con riconosciuta esperienza internazionale e grande carisma, come Sergio Marchionne, hanno esaurito la propria spinta primaria. La nuova generazione proprietaria, John e Lapo Elkann, Andrea Agnelli, con i loro numerosi parenti, è riuscita per il momento a difendere la presa sul Gruppo, ma il controllo effettivo sembra destinato a prendere presto altre vie.

Anche gli ultimi dati di vendita dimostrano le difficoltà nel raggiungere soglie di sicurezza nelle quote di mercato. Il Gruppo fatica a raggiungere il 30% del mercato italiano, investito da una crescita impetuosa delle marche asiatiche a basso prezzo, che crescono sulla base di percentuali a tre cifre. In Europa, in un mercato già asfittico, la Fiat rimane attestata sui livelli minimi raggiunti nelle fasi più nere della propria storia, cioè attorno ad un 7,5% della quota di mercato. Le perdite

del settore auto rimangono impressionanti (650 milioni di euro nel primo semestre 2004) ed insostenibili nel lungo periodo.

Alla sua prima uscita pubblica in veste di A.D. Fiat, il 26 luglio scorso, lo stesso Marchionne ha dovuto ammettere che la Fiat è "da rifare", che sono stati commessi troppi errori, che il piano Morchio peccava di eccessivo ottimismo. Le sue prime mosse si sono concentrate sulla "gestione delle risorse umane", sostituendo il precedente responsabile del personale, e costruendo un modello organizzativo e direzionale "a matrice", con un Comitato Esecutivo dove sono presenti tutti i Capi Divisione. Questa linea di pensiero è stata ulteriormente chiarita durante un meeting manageriale tenutosi la scorsa settimana a Firenze, dove, in inglese fluente e davanti ad una platea a tratti stupefatta, a tratti allibita, Marchionne ha precisato che per salvare la Fiat non basta un "uomo dei miracoli", data la complessità della struttura e la profondità del cambiamento che essa richiede per sopravvivere. L'A.D. della Fiat ha dichiarato che sono stati persi per strada troppi ingegneri valenti, che ci sono ritardi e debolezze nel design e anche nei motori utilizzati nella produzione. Nel nuovo modello di controllo di gestione, tutti i manager sono stati inseriti in una casella a colori, in base ai risultati che ottengono le aree da essi presidiate: le caselle verdi e gialle denotano standard di efficienza e consentono il mantenimento in servizio, le caselle rosse appartengono a quelli che se ne devono andare. Per quanto riguarda lui personalmente, il 2007 è il termine ultimo che si è prefissato per tirare la Fiat fuori dalla crisi: se l'esperimento non funziona, è pronto ad andarsene.

Per quanto riguarda i piani alti della proprietà ed il futuro del gruppo, nulla è dato sapere con certezza. La precedente strategia di Morchio sembrava voler "valorizzare" la put con Gm, facendosi pagare un bel miliardo di euro in cambio della rinuncia da parte di Fiat. Marchionne sembra intenzionato a vendere cara la pelle e i rapporti con Gm sono più duri che mai. GM non intende né salire spontaneamente nel capitale di Fiat Auto, né onorare l'impegno a comprarsela siglato nel 2000. Alla fine dell'anno si potrebbe così arrivare ad un nuovo rinvio; l'opzione del resto è esercitabile nel periodo 2004/2009 e potrebbe convenire ad entrambi prendere tempo in attesa di vedere come procede il risanamento. Le banche, dal canto loro, sembrano ormai orientate ad esercitare il prestito convertibile in scadenza a settembre 2005, quindi a convertire i loro crediti in azioni Fiat Auto, diventandone di fatto il primo azionista con il 27%. L'operazione porterebbe ad un rafforzamento patrimoniale del gruppo, simultaneo ad una riduzione del debito: c'è da credere che a questo punto non dispiaccia neanche agli Agnelli. La famiglia potrebbe decidere di arrotondare le proprie quote, destinate in tal caso a scendere dal 30% attuale al 22%, e a questi prezzi sarebbe anche conveniente farlo. Non a caso l'Ifil sta attuando una aggressiva strategia di vendita, da Rinascente a Worms, fino alla Juventus. Si tratta di raggranellare più soldi possibile per essere liquidi e poter scegliere, in modo flessibile, l'opzione più profittevole. Del resto la stessa partecipazione di Fiat in Edison resta un'incognita. Più volte è stato detto che Edison non è più strategica, ma la quota di possesso resta al 24% con opzioni di riacquisto per un altro 13% nel 2005 non ancora cedute: evidentemente aspettano un'opa da parte di Edf, oppure sperano che altri soci di Italenergia siano disponibili a pagare la partecipazione Fiat in modo da ottenere il massimo.

Sul piano produttivo, proseguono cassa integrazione, dimissioni e chiusure di stabilimenti. A breve l'impianto più a rischio è naturalmente Arese, con 500 dipendenti da scaricare completamente per la fine dell'anno. L'impegno di qualche anno fa a produrre un modello a basso impatto ambientale si è tradotto nel semplice accaparramento di svariate centinaia di milioni di euro come contributo statale alla ricerca su motori ecologici. Nel medio termine, anche Mirafiori è incamminata sulla stessa traiettoria: il trasferimento in Argentina del motore Torque, attuato a settembre, pone serie ipoteche sul mantenimento a Torino di reparti delle Meccaniche (oggi Powertrain). Il tentativo di sfondare in segmenti di mercato di fascia più alta è miseramente fallito, come era facile prevedere, e i modelli più venduti rimangono le vecchie Punto (costruite a Termini Imerese e Melfi) e le nuove Panda (costruite in Polonia). Del resto, anche un concorrente molto più solido come la Volkswagen ha

provato a salire di gamma ed ha fatto un bagno di sangue, senza riuscire a combinare nulla di buono.

Resta da vedere come riuscirà il gruppo a ritornare finalmente in attivo, dopo quattro anni di pesanti perdite operative, e soprattutto cosa accadrebbe se questa ripresa di utile non dovesse avvenire. Le agenzie di rating mantengono su Fiat un "outlook" negativo, vale a dire che considerano la situazione in via di peggioramento. Se il piano Morchio/Marchionne, più volte definito come l'ultima spiaggia, dovesse dimostrarsi un ennesimo fallimento, si aprirebbe una fase di assoluta turbolenza. Sarebbe alquanto improbabile che Fiat riuscisse a tenere puntualmente fede ai suoi impegni finanziari, in un contesto del genere. Un piano di salvataggio costruito dallo stato, finanziato dalle banche, e gestito da qualche commissario alla Bondi diventerebbe forse un'esigenza necessaria, in attesa di capire quale produttore mondiale possa essere interessato alla piattaforma produttiva Fiat ed al suo marchio in Europa. Potrebbe essere un invito a nozze per la Toyota, che si avvia a chiudere il suo quarto anno consecutivo da utili record e la grande ambizione di scavalcare finalmente la Ford dal secondo posto nel mondo per veicoli prodotti e venduti.

Dovremo imparare ad apprezzare il toyotismo per esperienza diretta?

Renato

Strumia

Umanità Nova, numero 40 del 12 dicembre 2004, Anno 84

La Fiat alla prova verità Balletti e danze macabre sulla pelle dei lavoratori

Il prossimo 14 dicembre si terrà l'ultima riunione annuale dello steering committee, l'organo di governo dell'alleanza Fiat-Gm. Si tratta di una riunione che può rivelarsi decisiva. A partire dal giorno dopo, il 15 dicembre, GM può esercitare l'opzione call, cioè quella di comprarsi il 90% di Fiat Auto, da aggiungere al 10% che già possiede. Un po' più avanti, cioè dal 26 gennaio 2005, sarà la Fiat che potrà esercitare l'opzione put, cioè quella di vendere agli americani la sua quota di Fiat Auto. Naturalmente, Richard Wagoner può chiedere a Sergio Marchionne la stessa cosa che chiese un anno fa a Giuseppe Morchio: rinviare la decisione a tempi migliori, senza intraprendere nel frattempo iniziative legali.

La Fiat non arriva a questo incontro in condizioni ideali. Da una parte è vero che i budget di vendita 2005 sono stati centrati per i modelli di punta, quelli che hanno svecchiato la gamma prodotti. La Nuova panda ha venduto (al 24 novembre) 190.000 pezzi, a fronte dei 180/200 mila previsti; la Ypsilon 90.000 pezzi (dei 100.000 previsti); l'Alfa GT 18.000 pezzi (su 20.000 previsti), l'Idea 56.000 pezzi (su 90.000 previsti, ma è partita solo in primavera). Tuttavia la quota di mercato ha ripreso a scendere: in Italia a fine novembre era ritornata al 27,5% dal 28,6% del mese precedente, in calo di un paio di punti rispetto all'anno prima. In Europa la situazione non è migliore, con un crollo delle vendite in Francia (-40% in novembre), legato alla fine della politica dei chilometri zero e delle immatricolazioni ai concessionari. Eppure l'Europa vale ancora il 67% dello sbocco di mercato delle auto Fiat. Qui oggi la quota di mercato Fiat è ridotta all'8,2%. Ben dietro Vw (16,2%), Peugeot-Citroen (14,5%), Toyota & Japan (13,1%), Ford (11,3%), Renault (10,7%) e la

stessa GM (9,2%). Fiat è settima e, tra i grandi produttori, è davanti solo a Daimler-Chrysler (6,8%).

La flessione delle vendite avrà l'unico beneficio di fare passare delle feste natalizie riposanti ai lavoratori Fiat. La chiusura degli stabilimenti dal 23 dicembre al 9 gennaio è la più lunga nella storia Fiat ed escluderà soltanto la produzione dei veicoli commerciali alla Sevel. La cassa integrazione toccherà anche le linee che producono Idea e Musa, due modelli appena entrati in produzione.

La situazione finanziaria conseguente non è per nulla brillante. Il piano di rientro graduale da una situazione debitoria insostenibile è lungo e accidentato. In cassa ci sono 4,6 miliardi di liquidità, che verranno probabilmente spesi già nel corso del 2005. Due miliardi andranno a rimborsare dei bond in scadenza a giugno, 1,8 miliardi andranno a sostenere gli investimenti necessari a continuare a competere, come già è stato fatto nel 2004 (una quota pari al 4% del fatturato). Resta sul tappeto la mina del prestito convertendo da 3 miliardi di euro che le banche hanno concesso nel maggio 2002 e che scade nel settembre 2005.

La Fiat non avrà sicuramente i quattrini per procedere al rimborso. Le banche potrebbero, in teoria, esercitare la conversione già da adesso, perché Fiat non ha rispettato uno dei covenant (clausole aggiuntive) previste dal prestito: un tetto di 3,6 miliardi di euro di indebitamento finanziario netto, che invece al 30 settembre 2004 era stato sfondato a 4,3 miliardi di euro. Ma esercitare la conversione in azioni del prestito significa, per le banche, comprare il 27% di Fiat a 10,23 euro, quasi il doppio di quello che vale oggi sul mercato, e quindi inscrivere a bilancio perdite massicce (1,133 miliardi di euro solo per le sei banche italiane partecipanti al pool). È probabile quindi che ci siano delle resistenze a formalizzare questa Caporetto e delle pressioni per ottenere, anche qui, una proroga a tempi migliori.

In realtà, lo strumento del rinvio non ha alcuna efficacia nella soluzione dei problemi. La pressione competitiva sul mercato europeo dell'auto è talmente elevata che nessun produttore è certo di sopravvivere senza alleanze strategiche o fusioni da costi. La sola Toyota intende investire 500 milioni di euro per il lancio del suo modello Lexus, una cifra che rappresenta un terzo di quanto la Fiat possa spendere globalmente per la sua politica di sviluppo. Conti alla mano, gli analisti hanno quantificato in 4 miliardi di euro la cifra che Fiat dovrebbe investire nei prossimi anni per sostenere ricerche adeguate su nuovi modelli, svilupparli, portarli in produzione e fare i necessari investimenti sulla rete commerciale per riuscire a piazzarli. Questi soldi non ci sono e non si può neanche immaginare che vengano prodotti dall'ordinario cash flow dell'azienda.

Marchionne sa anche che sarebbe inutile e sbagliato continuare a vendere i gioielli di famiglia per bruciarli nella fornace del Lingotto. Di bocconi grossi ne restano pochi: Iveco e Cnh, cioè i camion e i trattori. Sono due settori che rendono, perché c'è minor competizione, e che richiedono minori investimenti di ricerca e sviluppo. Uno studio di JP Morgan sostiene che il futuro di Fiat è proprio lì. Liberandosi dell'auto, anche a ricavato zero, cioè compensando il corrispettivo della vendita con i debiti esistenti, Fiat potrebbe concentrarsi su questi due settori, dove i concorrenti sarebbero ridotti a pochi nomi: Caterpillar e John Deere per i trattori, Man, Scania e Volvo per i camion. Dopo una svolta in questo senso, secondo la banca d'affari, la quotazione di Fiat potrebbe salire a 8,5 euro, circa il 50% in più di quanto vale adesso. Un valore che potrebbe risolvere molti problemi, anche e soprattutto alle banche che potrebbero recuperare almeno buona parte delle perdite subite.

Ma uno scenario del genere presuppone che qualcuno si compri Fiat Auto. E qui si torna al punto centrale e dolente, cioè lo stato dei rapporti con GM. Nessuna vendita può essere pensata se prima non si risolve la controversia con gli americani. GM ha manifestato più volte la sua intenzione di

disimpegnarsi da Fiat, ma non si è ancora capito se questo rientra in una strategia di negoziazione tesa a pagare meno, o rappresenta l'orientamento vero. Come tutte le dispute commerciali, può essere risolta solo con dei soldi, o con scambio di pedine. Di recente si è affacciata l'ipotesi che anziché insistere sulla richiesta di un miliardo di euro (chiesto da Morchio in cambio della rinuncia e rifiutato da Gm), si potrebbe concordare sulla cessione a Fiat dell'intera Powertrain, la joint-venture per la produzione dei motori che attualmente vede maggioritaria la casa di Detroit. Secondo il Financial Times, GM avrebbe già fatto partire un siluro in proposito, decidendo di fare produrre alla Bmw i 20.000 motori diesel che monterà sulle sue Cadillac nel prossimo anno.

Riprendere un controllo pieno di Powertrain sarebbe sicuramente un punto importante e potrebbe riposizionare a Torino la sede di fondamentali passaggi strategici, sul dove dislocare le produzioni, quali mercato di sbocco privilegiare, quali priorità produttive e logistiche garantire. Ma lascerebbe totalmente immutato il drammatico quadro di necessità finanziarie vitali per poter continuare a competere sul mercato mondiale.

Di recente si sono affacciate ipotesi anche un po' strampalate su possibili partner. Dopo la conquista cinese della Rover, si è parlato di un misterioso socio cinese interessato a comprarsi anche Fiat. Persino la Peugeot può rientrare nella rosa dei pretendenti, complice la presenza nell'azionariato di Vincent Bolloré, un imprenditore molto diversificato e ricco di liquidità, già attivo in Italia con il 5% di Mediobanca ed una impaziente voglia di comprare qualche pezzo di capitalismo tricolore. Tra Italia e Francia ci sono del resto molti dossier aperti, da Sanpaolo-Cdc-Dexia, a Edf-Edison-Enel, dall'Alta Velocità a Air France-Klm-Alitalia. In terra di Francia l'Ifil ha fatto importanti investimenti e ne sta venendo fuori con buone plusvalenze: basti pensare al miliardo di euro che sta incassando dal gruppo Auchan per la cessione della sua quota in Rinascente.

La famiglia sta cercando in qualche modo di ritagliarsi un futuro, a partire dalla crisi del suo insediamento tradizionale. Chi faticherà molto di più, è evidente, saranno le migliaia di operai che sono ancora dentro il ciclo dell'auto e che non hanno molti pretendenti o potenziali compratori internazionali della loro forza lavoro. Sarebbe ora di cominciare a delineare un futuro anche per loro: in fondo sono gli unici soggetti che non hanno alcuna put a disposizione.

Renato Strumia

Umanità Nova, n 18 del 21 maggio 2006, anno 86

Il Piemonte dopo la Fiat, la Olivetti e le Olimpiadi Tra Fabbrica e Luna Park

La Torino e la sua provincia postolimpiche mostrano i segni delle trasformazioni che il loro tessuto produttivo ha subito negli ultimi dieci anni. Schematicamente, possiamo dire che tre erano e sono i poli intorno cui ruotava/ruota l'attività economica ed imprenditoriale: Torino, con l'industria dell'auto; Ivrea e il Canavese con l'industria elettronica ed informatica; la Val di Susa con i suoi perenni cantieri aperti autostradali, stradali e ferroviari.

Fiat e Fiat Auto in particolare sono state al centro di un triplo movimento, di esternalizzazione, precarizzazione dei contratti di lavoro e di dimagrimento. Tutte le aziende del gruppo Fiat sono state interessate al generale processo di esternalizzazione di interi pezzi di ciclo produttivo, quelli, si dice, non legati al core business, affidati a ditte esterne specializzate in logistica piuttosto che nelle

pulizie, nel confezionamento e immagazzinamento materiali piuttosto che nella gestione dei flussi energetici e nel trattamento dei residui di lavorazione. Le aziende destinatarie della esternalizzazione possono essere state aziende dello stesso gruppo Fiat (come Fenice per i flussi energetici) oppure no (come TNT per la logistica o le varie aziende di pulizia). Contemporaneamente, dall'entrata in vigore della legge 196/97 (pacchetto Treu) con l'introduzione nel nostro ordinamento del lavoro interinale e con la legge 30/03 (legge Biagi) e la sua selva di tipologie di contratti di lavoro precario (decreto legislativo 276/03 di attuazione), la composizione della forza lavoro si è in parte modificata con il massiccio uso soprattutto del lavoro interinale e del contratto a tempo determinato (grazie alla sua pratica liberalizzazione contenuta nel decreto legislativo 368/01). A ciò si aggiungano le procedure di mobilità che si sono susseguite periodicamente sull'onda della crisi di Fiat Auto: su base volontaria e scivolo verso la pensione con un incentivo economico sono stati eliminati dalla fabbrica ampi gruppi di lavoratori fortemente garantiti e dagli alti costi per il datore di lavoro, perché, data l'età, ancora beneficiari di trattamenti economici e normativi del passato. I lavoratori non andati in mobilità hanno pagato un altissimo prezzo al risanamento di Fiat Auto con lunghi periodi di cassa integrazione che ha falciato i loro salari. Accanto alla crisi del settore auto, il gruppo Fiat ha però visto ad esempio Iveco sempre in ottimo stato di salute, mentre Teksid è andata verso una pratica liquidazione. Iveco, va notato, con i conti in ordine e un'ottima posizione sul mercato ha di fatto visto esaltare i benefici effetti di terzizzazioni, precarizzazione dei contratti di lavoro e svecchiamento del personale; per essa, che in crisi non era, l'uso degli strumenti contro la crisi si è risolta in un puro profitto sia economico che di controllo del personale.

Il polo informatico del Canavese, incentrato sull'Olivetti di Ivrea e sulla Bull di Caluso, semplicemente non esiste più, si è dissolto. Olivetti prima ha fatto a pezzi i vari settori produttivi da cui era composta, li ha venduti e ha acquisito Telecom Italia, assumendone il nome. Solo una delle aziende del gruppo si chiama ancora Olivetti e fa stampanti e macchine per ufficio in Cina, mettendoci sopra il glorioso marchio. Il resto è stato ceduto o ad aziende poi fallite (come il settore personal computer) oppure ad aziende a loro volta smantellate lentamente (come il settore reti informatiche ceduto all'americana Wang e poi a Getronics). La Bull di Caluso (stampanti di fascia alta) prima è passata alla Compuprint e poi è entrata nel buco nero Finmek, gruppo padovano specializzato nel rilevare in tutta Italia aziende elettroniche con la scusa del risanamento per drenare risorse pubbliche; anche il settore pc di Olivetti è finito nell'orbita Finmek ed è poi fallito una seconda volta nel giro di pochi anni. La Finmek è stata poi ammessa all'amministrazione straordinaria, cioè praticamente è fallita con tutto il suo corteo di aziende decotte e spolpate. Migliaia di lavoratori, tra cui molti canavesani, da anni campano di cassa integrazione, senza alcuna possibilità di riprendere una seria attività produttiva.

Il declino dell'industria manifatturiera a Torino e provincia, secondo la classe politica locale, di tutti i colori, deve esser compensato dallo sviluppo turistico, trainato dall'evento olimpico: Torino deve diventare un polo fieristico e di eventi, mentre ad Albiano, in Canavese, dovrà sorgere un parco divertimenti di dimensioni disneyane, il cui progetto è già stato approvato dalla Regione Piemonte. Una città vetrina, un territorio vetrina. Dove il potenziamento delle strutture universitarie (si pensi al raddoppio del Politecnico) si accompagna alla lievitazione dei canoni di affitto per le case, stante la forte domanda studentesca. Dove le migliaia di metri cubi di edilizia residenziale costruiti negli ultimi cinque anni testimoniano delle enormi risorse disponibili da qualcuno orfano degli investimenti in borsa e del basso costo del denaro che ha permesso il boom dei mutui immobiliari, il cui esito finale è tutto da verificare. Va da sé che l'edilizia è settore ove lo sfruttamento di lavoratori extracomunitari non regolarizzati o con la spada di Damocle del permesso di soggiorno legato al contratto di lavoro è più intenso, con le ovvie ricadute sul tessuto sociale della città e del territorio.

La Valle di Susa è da molti anni un cantiere perenne e, se il progetto del TAV non sarà fermato, rischia di continuare ad esserlo almeno per i prossimi venti anni. L'economia del cemento ha portato con sé la criminalità organizzata che si è stabilmente radicata nell'alta valle (con l'eclatante episodio del consiglio comunale di Bardonecchia sciolto per motivi di inquinamento mafioso) e nelle località turistiche dello sci, complice anche la frontiera con la Francia. La Valle di Susa luogo di traffici e trame oscure è un polo di attrazione di ingenti risorse economiche e degli appetiti che esse si portano dietro, periodicamente agli onori delle cronache per qualche arresto, come nel caso della società che ha costruito e gestisce l'autostrada che ha violentato la valle, la Sitaf.

Come si vede, un quadro dalle forti contraddizioni, dove sicuramente la forbice sociale si va allargando, dove le sacche rimaste di lavoro stabile sono assediata dalla moltitudine dei sotto pagati e dei sotto tutelati, dove la ricostruzione di un tessuto di solidarietà tra sfruttati è arduo e complesso. Questo compito passa per la presa d'atto di ciò che è successo e dalla lucida analisi delle cause, nonché del progetto che nell'accaduto si manifesta. Urge quindi smascherare il disegno sotteso agli ultimi anni di vita sociale politica economica torinese e piemontese e far cadere il velo di lustrini che copre il gigantesco dirottamento di risorse comuni verso le tasche di pochi e la polarizzazione della società tra chi ha potere e cultura e chi per campare lucida e spazza il salone delle feste di qualcun altro.

Simone Bisacca