

25 ottobre 2013

imec

giornale metalmeccanico



FIOM
www.imec-fiom.it

Periodico della Fiom-Cgil - anno II - numero 13

Redazione: Bernardino Andriani | Lella Bellina | Giuseppe Bonanni | Michele De Palma | Giorgia Fattinanzi | Alessandro Geri | Gabriele Polo | Claudio Scarcelli
Corso Trieste, 36 - 00198 Roma - email: redazione@imec-fiom.it | www.imec-fiom.it | www.facebook.com/imec.fiom | www.twitter.com/iMecFiom

Per ricevere la newsletter scrivi a: mailinglist@imec-fiom.it

TRA FUGHE IN AMERICA E DISMISSIONI, COSA VUOLE MARCHIONNE E CHE FARE PER FERMARLO

di Maurizio Landini

La sentenza con cui la suprema Corte ha riportato la Costituzione in Fiat ha una portata storica per tutto il mondo del lavoro italiano nel riaffermare il diritto delle persone che lavorano di poter scegliere liberamente da chi farsi rappresentare, perché non può essere l'azienda, in base alla sue convenienze, a decidere quali sindacati siano «rappresentativi».

Nel sancire come illegittimo il comportamento della Fiat, la Corte Costituzionale ha dato ragione alla Fiom, al suo impegno democratico, alle lotte dei suoi delegati e iscritti, grazie ai quali siamo rientrati in fabbrica a testa alta, senza aver dovuto scambiare nulla. È con questo spirito che vogliamo rappresentare il diritto dei lavoratori Fiat – e di tutti gli altri lavoratori italiani – a un lavoro certo e dignitoso. Un diritto che si scontra con le scelte della Fiat che nei fatti predispongono la progressiva uscita dall'Italia anche perché quella sentenza renderebbe impraticabile la produzione d'automobili. Del resto il Piano Fabbrica Italia è sta nei fatti producendo un progressivo esodo dentro operazioni finanziarie dagli esiti sempre più incerti, mentre per gli stabilimenti italiani si prospettano ridimensionamenti produttivi e riduzioni occupazionali, perché nelle ultime promesse del Lingotto – che seguono le tante già smentite dai fatti in questi ultimi anni – si annunciano modelli e volumi che comunque non basteranno a garantire gli attuali livelli occupazionali. È una situazione che non riguarda solo l'auto ma tutte le produzioni e i marchi controllati dalla Fiat, che si estende a tutto l'indotto e che il governo italiano continua a ignorare nel nome di una libertà d'impresa che sta desertificando il panorama industriale del paese impoverendo i suoi cittadini e degradando come non mai la vita dei lavoratori. Che negli stabilimenti Fiat devono fare i conti anche con un peggioramento generale delle proprie condizioni con un'organizzazione del lavoro che aumenta ritmi e carichi per chi è in fabbrica, mentre altre migliaia di lavoratori rimangono in cassa integrazione o vengono discriminati per la loro militanza sindacale.

Rientrare in Fiat per la Fiom significa ridare voce a lavoratrici e lavoratori, difendere l'occupazione, rappresentare con gli strumenti della democrazia la loro condizione, il loro punto di vista, difendere e migliorarne le condizioni e i salari, battersi per una politica industriale e dei trasporti che spinga il governo a intervenire per impedire la definitiva dismissione del più importante gruppo industriale italiano. ●



Ritorno al futuro

di Michele De Palma

Per poter fare un bilancio di quello che è accaduto nel Gruppo Fiat nel corso degli ultimi anni, anche dopo la sentenza della Corte costituzionale che ha imposto alla direzione aziendale il riconoscimento delle Rsa della Fiom-Cgil, il 25 e il 26 di ottobre saremo a Torino insieme alle delegate e ai delegati di tutti gli stabilimenti, con i quali decideremo anche le iniziative che dovremo fare nel prossimo futuro per dimostrare alle lavoratrici e ai lavoratori che il sindacato è tornato in fabbrica.

Un'affermazione – «il sindacato è tornato in fabbrica» – che può sembrare presuntuosa, ma non è così. La scelta delle altre organizzazioni sindacali di firmare il Ccsl impedisce ai delegati delle stesse organizzazioni sindacali di poter rappresentare i bisogni dei lavoratori e di agire di conseguenza senza incorrere in sanzioni. Può sembrare una esagerazione di parte, ma basta vedere quello che è accaduto alla Magneti Marelli di Bologna, dove a seguito di uno sciopero unitario sulle condizioni di lavoro l'azienda ha sanzionato i delegati delle organizzazioni sindacali firmatarie (con la sospensione dei permessi) mentre non ha potuto sanzionare i delegati della Fiom-Cgil.

segue a pagina 6



Perché la Fiat non investe in Italia

Giuliana Commisso e Giordano Sivini

Centro Ricerche sulla Governance dei Processi Economici, Università della Calabria

«**T**agliare gli investimenti su nuovi prodotti è una delle cose che una casa automobilistica non deve mai fare. Risparmiare non fa che protrarre l'agonia, perché il suo futuro si basa solo sui nuovi prodotti che i consumatori possono acquistare». Partendo da questa affermazione cerchiamo di capire perché Sergio Marchionne, amministratore delegato della Fiat, ha perseguito una strategia di contenimento degli investimenti entro i limiti dei flussi di cassa, portando l'azienda all'attuale collasso. Tra il 2007 e il 2011 le auto Fiat immesse sul mercato sono passate infatti in Europa da 1 milione 200 mila a 750 mila, con un andamento negativo più pronunciato di quello della Renault e della Peugeot, mentre la Volkswagen ha mantenuto le sue posizioni.

affidando la presidenza della Fiat dapprima a Luca di Montezemolo poi a John Elkann, due persone che Marchionne superava di gran lunga per esperienza, capacità, competenza organizzativa e gestionale.

Marchionne promise che non avrebbe più rischiato sull'auto neppure un euro⁴, e questo fu il limite cui si attenne fin dall'inizio dell'attività di amministratore delegato. Per ristrutturare l'azienda e rilanciarla sul mercato utilizzò due miliardi di dollari avuti nel 2005 dalla General Motors che si liberò così per dell'impegno assunto nel 2000 di acquistare la Fiat. Riportò il bilancio in attivo, e sostenne le vendite di Ypsilon, Panda e Idea, immesse sul mercato nel 2003 quando Umberto Agnelli era presidente.

La sola importante iniziativa di Marchionne fu il lan-

sequenza funzioni di concezione, ingegnerizzazione, produzione, marketing.

Nella produzione vennero introdotti

1. nel 2005 il sistema di World Class Manufacturing (WCM), per tagliare i costi prescindendo dai volumi di vendita;

2. nel 2008 il sistema Ergo Uas, per analizzare i movimenti degli operai e ridisegnare la struttura ergonomica delle postazioni lavorative al fine di intensificare le prestazioni;

3. nel 2010 un contratto di lavoro imposto con il ricatto, per assoggettare i lavoratori e subordinare le organizzazioni sindacali agli interessi esclusivi dell'impresa.

Il sistema WCM consente di stabilire una stretta correlazione tra attività produttive e costi. Il valore realizzato nella produzione si accresce se vengono eliminate quelle attività che producono sprechi e perdite. Si tratta di un valore aggiunto interno (VAI) che dipende dai risparmi realizzati, e va distinto dal valore aggiunto come differenza tra il valore finale di mercato e i costi di produzione. IL VAI consente al management di trasferire i miglioramenti, complessivamente sempre in progress, ottenuti in un'area o in uno stabilimento a tutti gli altri e di compararne le performances⁵.

L'acronimo WCM è diventato per il sistema produttivo Fiat una parola magica: è usato come simbolo della sua rinascita organizzativa e strategica, e come strumento per oggettivare l'aumento della produttività dei lavoratori.

La distinzione corrente tra costi fissi (macchinari) e costi variabili (forza lavoro) è estranea al WCM, caratterizzato dalla dicotomia tra costi che danno VAI e costi che non lo danno. Il lavoro è preso in considerazione rispetto alla sua produzione di VAI. A massimizzarla provvede una componente specifica del WCM, l'Ergo UAS, metodologia di analisi ergonomica concepita per intervenire sugli elementi organizzativi e logistici del layout di fabbrica da cui dipende l'efficienza dei lavoratori, riducendo il tempo-ciclo delle prestazioni con l'eliminazione delle attività che non producono VAI, quali camminare, aspettare, cercare, contare, sostituire, misurare, scegliere, slegare. Con la metodologia Ergo Uas si realizza l'aumento delle operazioni ripetitive.

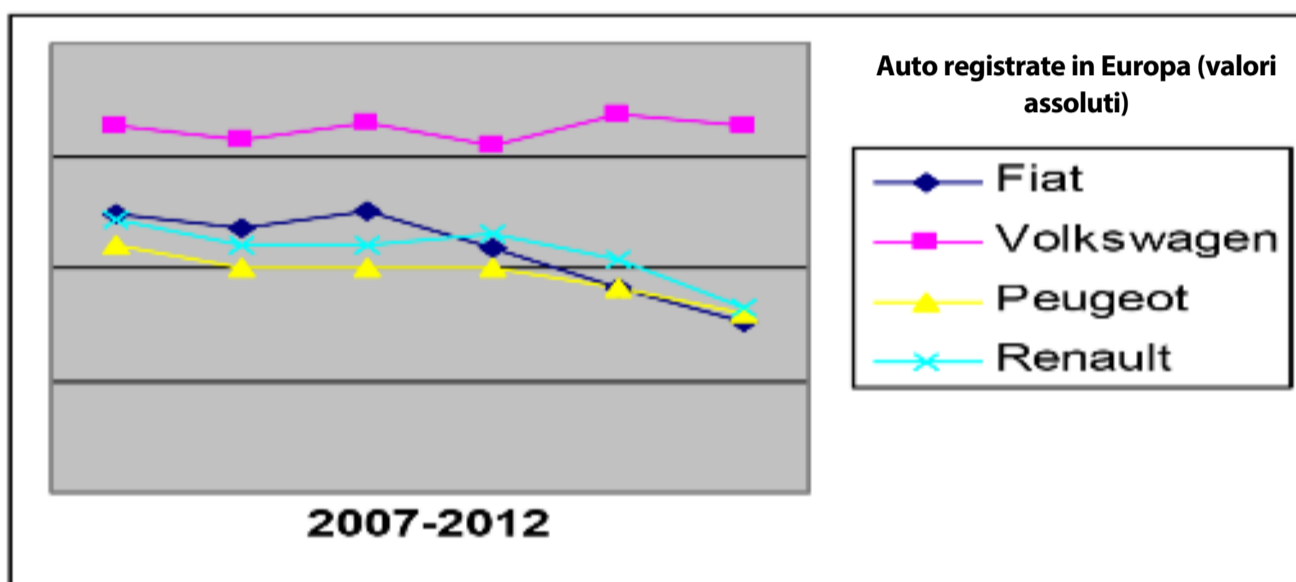
WCM e Ergo Uas oggettivano l'adattamento flessibile dei lavoratori alla massimizzazione del VAI e alla minimizzazione dei costi di produzione. Loro corollario è il sistema contrattuale che attribuisce all'azienda il controllo esclusivo sul comportamento dei lavoratori dentro e fuori la fabbrica, in termini di ritmi, pause, straordinari.

L'espansione con bassi investimenti

Marchionne ha accelerato, con la crisi, la ricerca di opportunità per espandere le attività senza impegnarsi con sostanziali investimenti. Non ha offerto capitali ma tecnologia, e ha fatto ampio ricorso a finanziamenti pubblici. I principali risultati sono:

1. L'acquisizione, nel 2009, dal governo degli Stati Uniti, della maggioranza delle azioni di Chrysler in cambio di tecnologia, e un temporaneo aiuto finanziario per riavviare la produzione.

2. L'acquisizione, lo stesso anno, dal governo italiano dello stabilimento Bertone, in stato di insolvenza,



Marchionne sostiene che in un periodo di crisi è inutile investire su nuovi modelli. In realtà, anche prima della crisi la sua strategia è stata di contenere gli investimenti. «Prima dell'ultima crisi finanziaria, la Fiat aveva presentato alcuni modelli che avevano avuto successo in termini di mercato e/o di profitto. Il gradimento degli acquirenti è attribuibile ai significativi miglioramenti nella progettazione che, con un abbassamento dei costi di sviluppo e di produzione, si sono riflessi sulla percezione della qualità. In particolare si è puntato sulla condivisione delle piattaforme, sul lancio di nuovi modelli che condividono la stessa architettura tecnologica; sulla riduzione del time to marketing, sulla standardizzazione dei moduli, sulla revisione dei rapporti con i fornitori per controllare i fornitori: in breve, riduzione dei costi piuttosto che ricerca sviluppo. L'innovazione di prodotto è stata effimera, in gran parte limitata ai segmenti più bassi che tradizionalmente sono la forza della Fiat, per i quali, come in Italia, la rete di vendita era più sviluppata³.

Marchionne era stato scelto dalla proprietà come amministratore delegato per evitare che il consolidamento e il rilancio della Fiat fosse realizzato erodendo la ricchezza della famiglia Agnelli. Per risollevarla da una profonda crisi, Umberto Agnelli, durante la breve presidenza, aveva venduto alcune società del gruppo e lanciato un piano di pesante ricapitalizzazione. Il suo amministratore delegato, Giuseppe Morchio, aveva messo a punto un costoso programma per lanciare nuove auto. La famiglia Agnelli si era spaventata per la perdita di importanti fonti di rendita, e, alla morte di Umberto, aveva sostituito Morchio con Marchionne,

cio della 500, alla vigilia della crisi del 2008. Il prototipo risale all'epoca di Umberto, ed era stato presentato al Motor Show nel 2004 sotto il nome di Trepìuuno. Marchionne, per ridurre i costi di produzione, ne fece rivedere la meccanica utilizzando la piattaforma della Panda e adottando componenti di altri modelli.

Fin quando il mercato permetteva di realizzare flussi di cassa la Fiat poteva crescere. Con la crisi, le restrizioni imposte dalla famiglia Agnelli impedirono gli investimenti. Per alleviare le conseguenze Marchionne seguì due strade: da un lato l'adozione dell'Ergo Uas per accelerare gli effetti della World Class Manufacturing come sistema di riduzione dei costi, dall'altro il ricorso a risorse esterne per espandere l'attività senza assumere impegni finanziari gravosi.

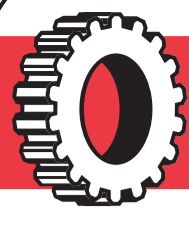
La strategia industriale

L'intervento di Marchionne ebbe un profondo generale impatto sull'organizzazione e il funzionamento dell'azienda. Vennero realizzati cambiamenti radicali nella progettazione e nella produzione. Nella progettazione

1. furono standardizzati i moduli, comuni a molti modelli, che riguardano l'architettura, il motore, la trasmissione e la componentistica, intervenendo invece sulle parti visibili dell'auto;

2. vennero modificate le relazioni con i fornitori, coinvolgendoli nella realizzazione di modelli 'derivati', mentre quelli originari venivano realizzati all'interno per accumulare competenze. 3. fu accelerato il processo di sviluppo prodotto, facendo lavorare in contemporanea gruppi che un tempo sviluppavano in





dietro l'impegno di creare 1200 posti di lavoro.

3. La realizzazione di un insediamento in Serbia, in risposta all'offerta del governo serbo di sostenere compagnie straniere capaci di trasferire alte tecnologie.

4. La costruzione di uno stabilimento in Cina con un investimento di 400 milioni di euro, in una joint venture al 50 per cento con una impresa di stato cinese, sostenuta da incentivi pubblici.

5. La costruzione di un nuovo insediamento in Brasile, che si aggiunge al vecchio di Betim, con investimenti per l'85 per cento coperti dai governi locale e federale e benefici fiscali.

La strategia finanziaria

La strategia industriale di Marchionne, di ridurre i costi di produzione e di cercare nuove aree di espansione con bassi investimenti è la risposta all'esigenza della famiglia Agnelli di non esporsi a rischi finanziari, come era successo sotto la presidenza di Umberto. D'altra parte la famiglia non può prescindere da fonti che alimentino la sua rendita, ed è questo che Marchionne ha saputo garantire quando la Fiat è entrata in crisi. Ha separato le attività di Fiat Holding in due gruppi, Fiat Group Automobiles e Fiat Industrial. Dal punto di vista della rendita proprietaria Fiat Industrial è la good company che produce dividendi, mentre Fiat Auto, pur comprendendo Fiat Brazil e Ferrari che danno buoni profitti, è complessivamente la bad company che, in attesa di combinarsi con Chrysler, non dà dividendi.

Fiat Auto e Fiat Industrial hanno una diversa esposizione ai cicli economici, differenti orientamenti di investimento, differenti profili di redditività, e investitori potenzialmente diversi. Prima della separazione nell'unico bilancio consolidato i risultati positivi conseguiti da alcune società di un settore potevano compensare quelli negativi di un altro settore, e le strette relazioni tra i settori potevano giovare alla politica industriale complessiva⁶. Non è più così.

Gli azionisti hanno avuto una azione Auto e una Industrial per ogni azione di Fiat Holding posseduta. I valori nominali delle azioni sono stati 3,5 euro per Fiat Auto e 1,5 per Fiat Industrial, ma l'andamento del mercato si è rapidamente allontanato da questa valutazione, attribuendone una più alta a Fiat Industrial, e la somma di entrambe ha un valore molto più alto di quello originario. L'operazione finanziaria ha creato considerevole ricchezza, assicurando alla famiglia Agnelli, sia nell'immediato sia in prospettiva, un monte dividendi cui non avrebbe potuto aspirare senza la separazione.

Appena assunta la presidenza di Fiat Industrial Marchionne ha annunciato che il gruppo avrebbe distribuito ogni anno dividendi pari al 25-35% dell'utile netto consolidato con un minimo di 150 milioni di euro. Nel 2010, ultimo anno prima della separazione, Fiat Holding aveva erogato dividendi per 151 milioni di euro. Nel 2011 Fiat Auto ne ha erogati solo 40 milioni per le azioni privilegiate e di risparmio e nel 2012 non ha distribuito dividendi. Fiat Industrial invece ne ha distribuito 240 milioni nel 2011 e 275 milioni l'anno successivo.

Dal settembre 2013 Fiat Industrial non esiste più. Scorporata Case New Holland, la società più importante che controllava all'88 per cento, si è fusa con essa

dando vita a CNH Industrial, con sede in Olanda. Le imposte sono più basse, e, soprattutto, Exor ha il controllo della nuova società, dal momento che il diritto societario olandese (a differenza di quello italiano) consente l'esistenza di azioni con voto multiplo, che sono state attribuite ai possessori delle vecchie azioni Fiat Industrial e CNH.

La struttura proprietaria

Al vertice della struttura proprietaria del sistema imprenditoriale Agnelli c'è una società semplice, Dicembre, costituita da Gianni Agnelli nel 1984 ma registrata solo nel 2012 a seguito di una ingiunzione del tribunale di Torino. È amministrata da John Elkann, nipote di Gianni. Controlla un'altra società, l'Accomandita per azioni Giovanni Agnelli e Co., costituita anch'essa nel 1984 da Gianni Agnelli, che vi rinchiusa quasi tutte le azioni del sistema Fiat possedute dai membri della famiglia, con l'obiettivo di assicurare, attraverso l'Accomandita, un flusso di rendite per gli eredi della dinastia, e, attraverso Dicembre, di controllarlo. L'Accomandita è amministrata da un comitato nominato dagli azionisti in rapporto al peso delle azioni di ciascuno. Complessivamente le azioni sono poco più di tre milioni, di cui oltre un terzo detenute da Dicembre, che ha quindi il controllo dell'Accomandita; il resto è diviso tra una settantina di persone che appartengono a dieci gruppi di discendenti di Giovanni Agnelli, fondatore della dinastia dell'auto. Le azioni non possono essere vendute ma solo trasferite, con il consenso del comitato che amministra l'Accomandita, solo tra consanguinei e ascendenti e discendenti già in possesso di azioni.

John Elkann presiede anche l'Accomandita, e, raggiunto di recente, con Dicembre, il 36,74 per cento delle azioni, può impedire che gli altri azionisti, anche coalizzati, possano raggiungere la maggioranza qualificata di due terzi richiesta dallo statuto per operare modifiche cruciali, come la riduzione sotto il 51% del controllo che l'Accomandita esercita su Exor.

Exor è la società quotata in borsa, in cui nel 2009 sono confluite Ifi e Ifil, le due storiche finanziarie della famiglia Agnelli. Controlla il 30 per cento delle azioni di Fiat Auto, quasi il 70 per cento di Chusman & Wakefield, una immobiliare con sede a New York; ha partecipazioni minori in Banca Leonardo (17%), immobiliare Almacantar (36%), gruppo cartario Sequana (19%), Banijay, produttrice multimediale (17%), gruppo Economist (5%) che pubblica il settimanale Economist, Juventus Football Club (64%). Il peso esercitato su CNH Industrial non è ancora accertato. Pochi

mesi fa ha venduto la svizzera Société Générale de Surveillance (SGS), da cui proviene Marchionne; in precedenza aveva venduto



anche Alpitour, agenzia turistica, e Vision Investment Management, gestore di hedge funds.

I profitti di tutte queste società sono raccolti da Exor in rapporto alle quote azionarie che possiede. Eccettuata la parte che resta a Exor, alimentano i dividendi della finanziaria, per il 59,10% destinati all'Accomandita, la quale per statuto «ha lo scopo di assicurare la compattezza e la continuità nella gestione della partecipazione di controllo della Exor». L'Accomandita in gran parte li brucia distribuendoli ai soci. Ogni anno, anche in quelli di crisi, ricevono da 6 a 8 euro per ogni azione posseduta, che ha un valore nominale di 50 euro, e frutta dunque un interesse annuo tra il 12 e il 16 per cento.

In conclusione, Marchionne non compete sul mercato europeo e non investe in Italia per non mettere a repentaglio la ricchezza della famiglia Agnelli; anzi, grazie alle sue operazioni finanziarie, drena rendite dal sistema imprenditoriale. L'identificazione degli Agnelli con l'auto ha radici storiche ma non più consistenza. Fiat Auto è destinata a scomparire, come già è avvenuto con Fiat Industrial, non appena si combinerà con Chrysler.

1) Balcet G., Comisso G., Calabrese G., Structuring and restructuring Fiat-Chrysler. Weak two carmakers can jointly survive in the new automotive arena?, International Journal of Automotive Technology and Management, vol.13, n. 2, 2013.

2) Zirpoli, F., Camuffo A., Product Architecture, Inter-Firm Vertical Coordination And Knowledge Partitioning In The Auto Industry, European Management Review, Vol.6, 2009

3) Balcet et Al. cit.

4) Mucchetti M., Paese cambiato, mercato difficile. La solitudine della famiglia Agnelli, Corriere della Sera, 13 marzo 2012.

5) Comisso G., Strategies of governance of the labor force in the Fiat-Chrysler, Presentation to the 20th International Gerpisa Colloquium, Krakow, 30/31 May/1 June 29, 2012.

6) Volpato, G., Fiat Group Automobiles, Bologna, Il Mulino, 2nd Ed., 2011, p. 43





I diritti sindacali del titolo II

Diritti	Chi
ASSEMBLEA (ART. 20)	- i titolari del diritto sono i singoli lavoratori; - la convocazione è riservata alle Rsa, singolarmente o congiuntamente, alle Rsu o alle Oo.Ss.
REFERENDUM (ART. 21)	- possono indire il referendum le Rsa solo congiuntamente o la Rsu
AFFISSIONE (ART. 25)	- ne sono titolate le Rsa, le Rsu o le organizzazioni sindacali aderenti al Ccnl applicato nell'unità produttiva
CONTRIBUTI SINDACALI E PROSELITISMO (ART. 26)	- i titolari del diritto sono i singoli lavoratori
LOCALI (ART. 27)	- i titolari sono le Rsa o la Rsu
PERMESSI RETRIBUITI PER I DIRIGENTI DELLE RSA (ART. 23)	- ne sono titolari i «dirigenti» delle Rsa o componenti della Rsu
PERMESSI NON RETRIBUITI PER I DIRIGENTI DELLE RSA (ART. 24)	- ne sono titolari i «dirigenti» delle Rsa o componenti della Rsu
PERMESSI RETRIBUITI COMPONENTI ORGANI DIRETTIVI (ART. 30)	- componenti degli organi direttivi nazionali e provinciali dei sindacati rappresentativi ex art. 19
ASPETTATIVA PER I LAVORATORI CHIAMATI A FUNZIONI PUBBLICHE ELETTIVE E PER I DIRIGENTI SINDACALI ESTERNI (ART. 31)	- ne sono titolari i lavoratori eletti membri del Parlamento nazionale o del Parlamento europeo o di assemblee regionali, ovvero siano chiamati ad altre funzioni pubbliche elettive - i componenti degli organi direttivi nazionali e provinciali dei sindacati
GARANZIE PER I DIRIGENTI SINDACALI AZIENDALI: LICENZIAMENTO (ART. 18, comma 11 e seguenti)	- ne sono titolari dirigenti sindacali aziendali
GARANZIE PER I DIRIGENTI SINDACALI AZIENDALI: TRASFERIMENTO (ART. 22)	- ne sono titolari dirigenti sindacali aziendali
REFERENDUM AI SENSI DELL'ART. 5 Accordo interconfederale del 28 giugno 2011 (solo Confindustria e solo per i casi in cui ci sia solo la RSA e non la RSU)	i titolari sono: - una Rsa presente in azienda; - un'organizzazione sindacale firmataria dell'Accordo interconfederale; - il 30% dei lavoratori



I dello Statuto dei lavoratori

Cosa

In caso di Cig

- è il diritto dei lavoratori di riunirsi nei luoghi di lavoro, fuori o dentro l'orario lavorativo, per discutere materie di interesse sindacale e del lavoro;
- le assemblee sono indette dalle Rsa unitariamente o separatamente (in assenza di Rsu), secondo l'ordine di precedenza delle comunicazioni al datore di lavoro;
- la legge prevede un tetto massimo annuo di dieci ore retribuite di assemblea da svolgersi durante l'orario di lavoro (3 ore sulle 10 per le assemblee convocate dalle Oo.Ss.);
- possono partecipare alle assemblee anche dirigenti esterni del sindacato che ha costituito la Rsa, previa comunicazione al datore di lavoro dei loro nominativi.

- possono partecipare alle assemblee tutti i lavoratori dell'unità produttiva, inclusi quelli il cui rapporto di lavoro è sospeso per cassa integrazione guadagni (o per ferie, sciopero, aspettativa, ecc.).

- è una consultazione di tutti i lavoratori sulle scelte e le politiche sindacali;
- si svolge fuori dall'orario di lavoro e il datore deve consentirne lo svolgimento, cooperando (ad esempio, mettendo a disposizione dei locali accessibili).

- i lavoratori sospesi perché in Cig possono entrare in azienda per partecipare al referendum.

- è il diritto di affiggere, in appositi spazi (anche «bacheche elettroniche»), comunicazioni, testi e comunicati inerenti materie di interesse sindacale e di lavoro;
- il datore è obbligato a predisporre all'interno dell'unità produttiva spazi idonei all'uso, in luoghi accessibili a tutti i lavoratori;
- il datore di lavoro deve astenersi da ogni ingerenza sui contenuti del materiale affisso, fatti salvi contenuti diffamatori.

- è il diritto dei lavoratori di raccogliere contributi e svolgere opera di proselitismo (propaganda orale e scritta, iscrizioni, ecc.) per le proprie organizzazioni sindacali, all'interno dei luoghi di lavoro, senza pregiudizio del normale svolgimento dell'attività aziendale;
- i lavoratori possono chiedere al datore di lavoro di trattenere sulla retribuzione i contributi da accreditare al sindacato a cui aderiscono;
- il diritto non è necessariamente condizionato dall'esistenza di un Ccnl applicato in azienda, quando la delega assume la veste giuridica della «cessione del credito».

- è il diritto a fruire di appositi e idonei locali, all'interno della unità produttiva o nelle immediate vicinanze di essa, messi a disposizione delle rappresentanze sindacali aziendali dal datore di lavoro;
- il diritto di accedere ai locali spetta sempre senza obbligo di preavviso o di comunicarlo al datore di lavoro;
- nelle u.p. con più di 200 dipendenti: i locali spettano sempre in via permanente;
- nelle u.p. con meno di 200: non c'è la «permanente disponibilità» dei locali; le rappresentanze sindacali aziendali devono farne richiesta.

- i delegati possono accedere ai locali anche se sospesi per Cig o altre ragioni

- è il diritto a fruire di permessi retribuiti per l'espletamento del loro mandato;
- il delegato sindacale ha solo l'onere di comunicare l'intenzione di godere del permesso, tramite la Rsa o la Rsu.

- è il diritto a fruire dei permessi non retribuiti per partecipare a trattative sindacali o congressi o convegni di natura sindacale (inclusi, ad esempio, anche i corsi di formazione sindacale).

- è il diritto di fruire di permessi retribuiti per partecipare alle riunioni degli organi direttivi.

- è il diritto di essere collocati in aspettativa non retribuita per la durata del mandato.

- è una tutela particolare sul piano processuale: può esserci la provvisoria reintegra, in qualsiasi fase e grado del processo, se il Giudice ritiene non provate le ragioni del datore di lavoro;
- se il datore non ottempera all'ordine del Giudice, viene condannato, per ogni giorno di ritardo, a un pagamento a favore del Fondo adeguamento pensioni.

- è il divieto di trasferire i dirigenti sindacali aziendali da un'unità produttiva a un'altra, senza il previo nulla osta delle associazioni sindacali di appartenenza.

- è la possibilità di indire referendum, entro 10 giorni dalla conclusione del contratto aziendale, approvato dalle Rsa in maggioranza;
- devono partecipare almeno il 50% +1 degli aventi diritto al voto;
- l'intesa è respinta con il voto della maggioranza semplice dei votanti



De Palma dalla prima

Questo accadimento ci dice delle intenzioni della direzione aziendale verso la libertà di negoziazione e contrattazione delle lavoratrici e dei lavoratori, ma ci dice anche che con i delegati della Fiom-Cgil si può tornare a contrattare, l'obiettivo della direzione aziendale di cancellare con l'introduzione del Ccsl il diritto di operai e impiegati a decidere con la negoziazione orario, salario e condizioni di lavoro è messo in discussione. L'attesa per il «rientro» della «Fiom in Fiat» è finita, questo lo si deve innanzitutto ai delegati che nonostante le difficoltà hanno provato in tutti i modi a svolgere un ruolo di riferimento per i lavoratori pagando spesso un prezzo altissimo, ma ora ci attende una nuova sfida per il lavoro, la democrazia e la salute e sicurezza.

Partiamo da un bilancio. Il contesto italiano, determinato anche dalle scelte fatte dall'azienda, non è sicuramente facile: tra il 2007 e il 2012 la produzione di auto registra un calo del 56%, quella dei veicoli commerciali leggeri del 25% e degli autobus del 66%. Infine, per poter cogliere il trend della crisi basti pensare che nel 2009 in Italia furono prodotte circa 700 mila auto mentre lo scorso anno ci siamo fermati a 390 mila. Un dato che a fronte di una capacità produttiva installata di almeno 1.400.000 veicoli fa cogliere quanto le scelte industriali abbiano mortificato una intera filiera. A questo dobbiamo aggiungere la assenza di prospettive future, frutto delle scelte del Gruppo Fiat e della assenza di una politica industriale pubblica.

La verità è che la produzione del Gruppo Fiat sta scomparendo dall'Italia e quindi dall'Europa. Questa affermazione che potrebbe apparire forte rappresenta ormai un dato di realtà incontrovertibile: l'incrocio tra i dati sulla produzione e le immatricolazioni mostrano in modo chiaro il punto a cui siamo giunti. La crisi di volumi in Eu si sta scaricando in massima parte sull'Italia: in Spagna, pur in assenza di un produttore nazionale, il rapporto tra produzione e immatricolazione è del 220%, in Francia dell'89% ed in Germania del 175%, mentre in Italia è del 30%.

Il Gruppo Fiat che è l'unico produttore in Italia, investe e realizza sempre meno auto e nel mentre mantiene invariata una rendita di interessi azionari per la proprietà tra il 12% e 16%. Questo determina fortissima preoccupazione e la Fiom non è la sola, le agenzie internazionale di rating abbassano di verifica in verifica il voto sulla credibilità del gruppo, anche a partire dalla assenza di un piano industriale chiaro in Europa. Tutte le energie, dalla ricerca al mantenimento della liquidità, sono concentrate sulla scalata azionaria della Chrysler per poter attingere al suo «tesoretto».

I problemi nel campo finanziario sono innanzitutto dall'altra parte dell'oceano perché il contenzioso aperto con il Fondo Veba (Fondo del sindacato statunitense che garantisce l'assistenza previdenziale e sanitaria) sul valore delle quote azionarie che Fiat vorrebbe pagare metà del prezzo attuale di mercato si sta acuendo. Le mancate soluzioni che l'amministratore delegato della Fiat si attendeva sul contenzioso con il Fondo presso il Tribunale statunitense sta mettendo a rischio la fusione con Chrysler ed anche il già precario futuro della Fiat. La scelta del Fondo di aprire le procedure per quotare le azioni nella borsa di New York ha aperto un conflitto dagli esiti incerti.

Tutto accade senza nessun coinvolgimento delle organizzazioni sindacali, anche quelle firmatarie, e

con il Governo incapace di iniziative in grado di condizionare le scelte aziendali. A fronte di questa situazione la direzione aziendale di Fiat Chrysler non apre nessun tavolo nazionale o internazionale di informazione e negoziazione, tanto che il sindacato europeo ha chiesto la convocazione e il rispetto delle norme sui Comitati aziendali europei. IndustriAll in caso di mancata convocazione procederà alle conseguenti azioni sindacali e legali utili a riportare a «normali relazioni sindacali» il Gruppo Fiat e Cnh industrial.

In Europa tutte le organizzazioni sindacali esprimono preoccupazione per il futuro degli insediamenti produttivi, in Italia lo scorso anno le lavoratrici e i lavoratori del solo gruppo Fiat hanno dovuto fare alcune decine di milioni di ore di cassa integrazione perché la produzione di vetture si è attestata su poco più di 390 mila unità. Il management della Fiat ha dichiarato il fallimento del Piano Fabbrica Italia e in assenza di un nuovo piano industriale il rischio concreto è che nel prossimo futuro avremo decine di migliaia di esuberanti (senza contare l'effetto domino su indotto, componentistica e servizi). Basti pensare a quello che sta accadendo agli stabilimenti di Termini Imerese e Irisbus: a oggi senza soluzioni industriali, con una cassa in deroga di soli sei mesi e l'azienda che ha fatto di tutto per non anticipare l'indennità di cassa.

Ma negli stabilimenti dove si lavora l'introduzione del sistema di organizzazione della produzione (Wcm Ergo Uas) sta aumentando ritmi e carichi e peggiorando la qualità dei prodotti. Le difficoltà produttive odierne del gruppo Fiat rischiano di aggravarsi nel corso dei prossimi anni per almeno due ragioni: l'aggravarsi della crisi economica e sociale che incide complessivamente sull'acquisto dei beni durevoli, e le scelte del management del gruppo di non investire nel prodotto con nuovi modelli all'altezza della sfida lanciata da altri player come ad esempio Volkswagen in Europa.

Per un marchio «generalista» come Fiat l'assenza di prospettive produttive nei segmenti B e C, che dovrebbero assicurare i volumi necessari a mantenere la capacità produttiva installata, rischia di essere l'annuncio di esuberanti strutturali in Italia. Del resto il presidente

prendere atto che ci sarebbe bisogno di un piano finanziario di riduzione della capacità produttiva in Europa. Tale posizione dell'amministratore delegato della Fiat è comprensibile alla luce dei dati che vedono il gruppo nelle prime posizioni nella classifica della UE per calo di vendite, ma è una posizione che scarica sulle sole lavoratrici e lavoratori responsabilità proprie. Infatti di fronte ad una ripresa del mercato dell'auto in Europa il Gruppo Fiat continua la sua discesa.

Negli stabilimenti italiani tra le lavoratrici e i lavoratori si sommano due paure: l'incertezza occupazionale alle azioni disciplinari aziendali. Il sindacato è bypassato dalla direzione aziendale che stabilimento per stabilimento unilateralmente decide e obbliga le organizzazioni sindacali firmatarie a firmare le intese. Ultimo è il caso del rinnovo delle parti economiche del Contratto collettivo specifico di lavoro (non firmato dalla Fiom) che riduce e rende ancor più flessibile il salario.

In questi tre anni tutte le azioni pubbliche, legali e sindacali della Fiom-Cgil sono state intraprese per garantire l'occupazione, le condizioni di lavoro, il salario e per mantenere l'indipendenza delle lavoratrici e dei lavoratori metalmeccanici.

Il destino delle lavoratrici e dei lavoratori del gruppo Fiat Chrysler e di Cnh Iveco è un destino comune, per questa ragione vogliamo aprire una vertenza nazionale in tutto il Gruppo.

La Fiom-Cgil torna negli stabilimenti per ripristinare il diritto delle lavoratrici e dei lavoratori a scegliersi delegati, rappresentanti per la salute e sicurezza, il sindacato e i contratti attraverso la democrazia del voto. Torniamo in fabbrica perché le parole che abbiamo speso si sono tradotte in fatti. Sappiamo oggi più di ieri che per poter ottenere il lavoro necessario al mantenimento degli occupati c'è bisogno di investimenti e di un piano industriale e per migliorare le condizioni salariali e di lavoro c'è bisogno della forza e del coraggio di chi in questi anni ha sofferto in silenzio. La Fiom non ha lasciato solo nessun lavoratore del Gruppo Fiat, ora è il momento di partecipare alla svolta per avere e per dare un futuro.

* Coordinatore nazionale auto Fiom-Cgil



dell'Acea (che è anche l'amministratore delegato della Fiat) ha più volte sollecitato la Commissione europea nel



Numeri, promesse e incognite dell'ultimo Marchionne di Francesco Paternò

Cercare numeri nei piani Fiat è l'esercizio più difficile dell'epoca Marchionne. Produzione, obiettivi e investimenti, quando ci sono, possono cambiare nello spazio di un mattino. E sempre che gli analisti, gli unici che li ottengano su ineludibile richiesta, li prendano per buoni. L'agenzia di rating Fitch, nel settembre scorso, ha colpito duro l'ultimo piano del Lingotto che poggia sulla scommessa di guadagnare diventando premium, dalle magie della Maserati (arrivando a 50.000 unità vendute nel 2015 dalle 6.288 del 2012), fino alla declinazione in lusso dell'Alfa Romeo e ora anche, a quanto pare, della Fiat. «Stiamo ridisegnando il dna del marchio Fiat – ha detto recentemente al Corriere della Sera Alfredo Altavilla, a capo delle operazioni Fiat di Europa, Medio oriente e Africa – con un chiaro obiettivo strategico di posizionarlo nel segmento premium del mercato».

Fitch non gli ha creduto, scrivendo di «significativo rischio». Tanto più che anche altri marchi generalisti come Ford e Renault, seguendo Citroen, hanno cominciato a riposizionarsi sul premium, in cerca di margini che non hanno più. Ma se quello spazio di mercato diventa affollato, qualcuno inevitabilmente rischierà di restar fuori. Gli ultimi numeri lasciati sul mercato dal gruppo industriale italiano parlano di vendite a settembre in calo del 3,4% in Europa e di una quota in calo dal 5,9% al 5,4%. Certificano anche che il gruppo Fiat è uscito dai top ten, scivolando all'undicesimo posto.

François Olivier, boss globale di Fiat, promette una nuova gamma di prodotti legati alla Panda e alla 500 (da qui passerà il dna da premium?) e sventola la Panda come successo europeo, quasi il 30% del segmento A delle piccole. È corretto, ma se si va a dare un'occhiata dentro la fabbrica di Pomigliano d'Arco dove l'auto viene prodotta da quasi due anni, il successo appare relativo: la metà dei circa 4.000 dipendenti della vecchia Pomigliano non sono stati ancora riassunti come promesso, perché gli ordini non hanno mai raggiunto la saturazione produttiva.

Il caso Pomigliano accende una luce sinistra su quel che potrebbe accadere a Mirafiori. In estate, l'amministratore delegato di Fiat-Chrysler ha finalmente confermato l'investimento di un miliardo di euro sulla fabbrica torinese (a Pomigliano è stato di poco minore, ma finora è stato il più concreto dei quasi dieci anni di governo Marchionne), con l'arrivo su una nuova linea dell'inedito suv Maserati chiamato Levante. Obiettivo dichiarato, 20.000 unità all'anno, per uno stabilimento passato a essere da fabbrica più grande d'Europa a cattedrale nel deserto con circa 5.500 dipendenti.

Benvenuto Suv del tridente, anche perché oggi è

uno dei pochi prodotti a non conoscere crisi sui mercati mondiali, ma come fa Marchionne a promettere il lavoro per tutti quando ci sarà una seconda linea? E di che cosa? Pare si tratterà di un altro Suv, marchiato Alfa Romeo, altra première. Ma la decisione finale è arrivata dopo un tira e molla



con il sindacato dei metalmeccanici americani, lo Uaw, che ha dato il via libera al trasferimento di un nuovo prodotto inizialmente previsto in Usa solo dopo la rassicurazione che non nascerà sul pianale della Jeep Grand Cherokee, ma su base italiana. Due Suv e una speranza per i 5.500 di Mirafiori, basteranno?

Dal sito di Melfi, escono per ora le poche certezze del nuovo piano Fiat. Qui, tra la fine del 2014 e il primo semestre del 2015, verranno prodotti due mini suv, la Fiat 500X e una Jeep che pare assomigli molto all'icona Wrangler. Un genere assai di moda di cui gli analisti IHS prevedono un picco di vendite di 600.000 unità nel 2016 in Europa (dalle quasi 168.000 del 2012), quando però più o meno tutti i marchi avranno in listino il rispettivo modello. Pur augurando il massimo del successo (in nome del lavoro) ai due baby suv di Melfi, ma come si potrà saturare un impianto produttivo di circa 400.000 unità annuali con due soli modelli?

A Cassino, il gruppo produce oggi il segmento C, essenzialmente l'Alfa Romeo Giulietta, la cui nuova piattaforma è stata esportata per fare da base ad altri modelli del gruppo, a cominciare dalla Dodge Dart in America. Nel 2016, afferma uno studio di Automotive News Europe, il gruppo prevede di costruire 90.000 Giulietta all'anno, più o meno l'equivalente delle intere vendite Alfa del 2012. Che oggi poi significano

Giulietta più Mito e basta: la tre porte di segmento B ancora a Mirafiori dovrebbe avere in futuro anche le cinque porte ed essere costruita (sempre dato elaborato da Ane) in 50.000 unità all'anno nel 2016. Dove, come e quando resta però un altro numero non pervenuto. ●

Dalla riunione del coordinamento sindacale europeo Fiat

- 1) I partecipanti concordano nell'inviare una lettera alla Fiat spa, chiedendo che la riunione del Cae venga effettuata entro la fine dell'anno. La lettera verrà firmata da IndustriAll Europe a nome di tutti gli affiliati interessati, così come dalle tre organizzazioni sindacali italiane. Una bozza verrà sottoposta a tutti i partecipanti del coordinamento sindacale per commenti prima di essere spedita a Marchionne, amministratore delegato del gruppo Fiat spa.
- 2) Il gruppo ha inoltre condiviso che nell'eventualità di una risposta insoddisfacente o di una mancata risposta, verrà intrapresa un'azione legale.
- 3) Per quel che riguarda Cnh Industrial (precedentemente Fiat Industrial), il gruppo considera che la posizione adottata lo scorso anno è ancora valida e che si aspetterà sino alla fine del periodo di 3 anni, marzo 2014, prima di chiedere l'avvio di un Cae, sulla base dei requisiti di sussidiarietà della legge di trasposizione italiana.
- 4) I partecipanti hanno concordato sulla necessità di risolvere il problema della mancanza di scambio di informazioni tra i vari paesi. Ogni membro del coordinamento sindacale ha la responsabilità di assicurare una condivisione del gruppo circa l'informazione sostanziale sui siti e le strategie nel suo paese.

La Fiom, presente alla riunione con il responsabile del settore auto Michele De Palma e la responsabile dell'ufficio Europa, Sabina Petrucci, esprime un giudizio critico rispetto al risultato dell'incontro. Infatti, per responsabilità e resistenza di Fim e Uilm non si sono potute prendere iniziative circa i problemi di politica industriale del gruppo a livello europeo e conseguenti iniziative. La riunione ha disatteso completamente le esigenze venute da tutti i paesi europei ovvero quella di affrontare una situazione industriale critica della Fiat in Europa, non dovuta esclusivamente ai problemi di mercato visto che competitors di Iveco hanno conquistato notevoli parti di mercato. Inoltre, le questioni finanziarie Chrysler che secondo noi incidono notevolmente sull'andamento degli investimenti in Europa non hanno trovato spazi di discussione se non una sterile difesa della Fiat mascherata da globalizzazione.

Bruxelles, 3 ottobre 2013



Si siamo ancora in Fiat

INTRODUCE: Michele DE PALMA

INTERVERRANNO:

DELEGATE e i DELEGATI dei gruppi Fiat e Cnh Industrial

CONTRIBUTI:

Giorgio AIRAUDO, Piergiovanni ALLEVA,
Giovanni BAROZZINO, Davide BUBBICO,
Luciano GALLINO, Elena LATTUADA,
Massimo MUCCHETTI

CONCLUDE:

Maurizio LANDINI



PER IL LAVORO
LA DEMOCRAZIA
LA SICUREZZA



25/26 OTTOBRE 2013

**AULA MAGNA - UNIVERSITÀ DI TORINO - CAMPUS LUIGI EINAUDI
LUNGO DORA SIENA, 100 - TORINO**