



Fiat: la gestione Marchionne ha prodotto “aria fritta” e pesanti tagli occupazionali.

Nel settore auto gli occupati sono scesi da 74.292 nel 2000 a 52.634 nel 2008 e in dieci anni sono stati cumulati 12,3 miliardi di perdite e 696 milioni di utili.

Ripensare il futuro dell’auto.

Difendere ora stabilimenti, occupazione e reddito di chi lavora.

Marchionne in questi anni è riuscito nell’impresa di presentare fiat auto come una azienda brillante e vincente. Non fermandosi al boom in borsa, la realtà è molto diversa: dal 1998 al 2007 il settore auto ha chiuso otto bilanci in perdita per un totale di 12,3 miliardi di euro e due bilanci con un utile totale di 696 milioni di Euro.

L’occupazione: Nel settore auto sono stati tagliati 22.668 posti di lavoro in otto anni: gli occupati sono scesi da 74.292 nel 2000 a 52.634 nel 2008.

Solo dal 2007 al 2008 sono stati espulsi oltre 7.000 lavoratori. Fiat in questi anni si è distinta nel reprimere i lavoratori ricorrendo anche ai licenziamenti illegittimi, e nell’impedire l’esercizio dei più elementari diritti sindacali, anche quello della delega, alla FImuniti-Cub ed ai suoi iscritti.

Le settimane di cassa integrazione diventano sempre numerose con notevolissime perdite salariali per i lavoratori.

La gestione Marchionne, favorita dall’aumento del valore azionario determinato dagli investimenti in Fiat dei fondi americani, ha determinato un risanamento solo “virtuale”, mentre nella realtà si distruggeva la capacità industriale di Fiat Auto con la riduzione degli investimenti sull’auto, la diminuzione della capacità produttiva in Italia e lo spostamento all’estero delle produzioni.

In 3 anni la produzione di auto in Italia si è dimezzata (da 1,4 milioni nel 2005 a 700.000 auto nel 2008), è stato abbandonato il marchio Alfa e sono stati bloccati tutti gli investimenti sulle vetture a basso impatto ambientale.

Anche se non ci fosse la crisi, lo stabilimento di Pomigliano produrrebbe solo 300 vetture al giorno (solo la 159) contro una potenzialità di 1.000, Termini Imerese solo 350 vetture.

Non stanno meglio gli altri stabilimenti; Mirafiori è passata in quattro anni da 1200 a 550 vetture al giorno, Arese è stato letteralmente distrutto. Contemporaneamente le produzioni sono state spostate in Polonia, Turchia, Serbia, e adesso si punta su India e Usa.

Il gruppo Fiat: a livello di gruppo la proprietà si è ben remunerata: dal 1970 al 2003 circa 15 miliardi di € tra dividendi ordinari e conferimento di azioni gratuite o a prezzo di favore.

Nel 2009 il consiglio di amministrazione ha deliberato l’attribuzione di 8 milioni di azioni ai manager, di cui 2 milioni al solo Marchionne.

Negli ultimi 4 anni Fiat Group ha dichiarato utili per 6,346 Miliardi di € (*1,151 Miliardo € nel 2005, 1,420 Miliardi € nel 2006, 2,054 Miliardi e nel 2007 e 1,721 Miliardi € nel 2008.*)

Può sembrare paradossale ma gli utili dichiarati nel 2008 (*1,7 miliardi di €*) sono il frutto dell’aumento dell’indebitamento e del dimezzamento della liquidità.

Difendere ora gli stabilimenti, l'occupazione e il salario.

L'obiettivo immediato della nostra azione sindacale è quello di difendere gli stabilimenti e l'occupazione in Italia rivendicando la distribuzione del lavoro e la riduzione dell'orario a parità di salario attraverso la conquista della settimana corta.

Nello stesso tempo rivendichiamo la conferma dei rapporti di lavoro in essere a qualsiasi titolo aperti e il ristabilimento del valore della cassa integrazione all'80 % reale del salario.

Questo comporta un intervento economico del governo, delle Regioni e della Fiat.

Quali prospettive per l'auto?

La crisi attuale è il risultato anche delle politiche espansive di tutte le case automobilistiche (*la stessa Fiat nel piano Marchionne del 2007 prevedeva di vendere 3,5 milioni di auto*). Oggi nel mondo c'è una capacità produttiva di 50 milioni di auto all'anno a fronte di un reale assorbimento di 30 milioni.

Per questa ragione non è sufficiente rendere le auto meno inquinanti, anche se questo rimane l'obiettivo nel medio periodo. È necessario interrogarsi se ha senso dedicare ingenti risorse per mantenere un modello di trasporto basato principalmente sull'auto privata, a discapito del soddisfacimento di altre domande sul versante dell'energia, della tutela dell'ambiente e del territorio.

I progetti di alleanza di Fiat

La FlmUniti Cub, dopo il fallimento dell'accordo con Gm, aveva proposto di costituire il polo delle auto sportive Alfa, Maserati e Ferrari per mantenere la presenza nella gamma medio alta. Non è stato fatto, anzi la Fiat ha addirittura praticato l'uscita dai segmenti alti.

Adesso c'è la prospettiva di un accordo con Chrysler che potrebbe portare qualche risultato agli azionisti, ma non produrre ricadute occupazionali negli stabilimenti italiani.

E' miope pensare di superare la crisi con incentivi alla rottamazione di auto ed eventuali aiuti diretti alla Fiat; ciò è confermato dal fatto che queste proposte già praticate nelle ripetute crisi precedenti non hanno prodotto risultati.

A maggior ragione non ne produrranno ora: è solo la scelta di chi vuole far pagare ai lavoratori la crisi proponendosi di ripartire come prima.

Il Governo deve imporre a Fiat il mantenimento dell'occupazione e degli stabilimenti con l'aumento della produzione di auto in Italia e la continuità del reddito dei lavoratori

FlmUniti-Cub organizza per il 27 marzo, in concomitanza con l'assemblea degli azionisti Fiat, un presidio al Lingotto (To).

FLMUUniti CUB

Corso Marconi 34, 10125 Torino

Tel/fax 011.655897

e-mail: info@cubpiemonte.org

<http://www.cubpiemonte.org>