



Global meeting Fiat Chrysler

Torino, 20 marzo 2013

Quale futuro per i metalmeccanici in Fiat-Chrysler?

Per poter tenere un vero confronto sul futuro di Fiat Chrysler in Europa è indispensabile partire da un bilancio sull'andamento del gruppo. In Italia lo scorso anno le lavoratrici e i lavoratori hanno dovuto fare 50 milioni di ore di cassa integrazione pari a decine di migliaia di esuberanti; la produzione di vetture si è attestata su poco più di 390 mila vetture; ad oggi la direzione aziendale ha dichiarato il fallimento del Piano Fabbrica Italia; il management non ha presentato alcun piano industriale alternativo utile alla salvaguardia della produzione e dell'occupazione.

Il contesto non è sicuramente incoraggiante per il futuro: nei primi mesi di quest'anno il mercato nazionale nel primo bimestre si è attestato su - 17,4% pari a 222.406 veicoli immatricolati. Fiat Group totalizza 65.061 unità pari ad un calo del 16,2% e ad un mantenimento della propria quota di mercato pari al 29,2%, con il rischio concreto che quest'anno i volumi continuino a scendere rispetto allo scorso anno visto che i presunti "nuovi modelli" dovrebbero partire nei prossimi due anni. A tal proposito è utile offrire un quadro dal punto di vista dei lavoratori della situazione stabilimento per stabilimento:

- Mirafiori (vengono prodotte Ypsilon e Mito) meno di tre giorni di lavoro al mese e cassa integrazione anche per gli enti centrali;
- Grugliasco (Bertone) metà dei lavoratori ancora fuori dallo stabilimento nonostante siano state ristrutturate le linee per i nuovi modelli;
- Cassino (vengono prodotte Bravo, Giulietta e Delta) circa metà mese di lavoro;
- Pomigliano (viene prodotta solo la Panda) metà dei lavoratori in cassa integrazione a 0 ore nonostante la cessazione della produzione in Polonia del modello precedente di Panda che è costato ai lavoratori polacchi circa 1500 licenziamenti;
- Melfi (viene prodotta la Punto, sarà messo in produzione il CUV) circa metà mese di lavoro;
- Termini Imerese cassa integrazione a 0 ore per cessazione.

Questa chiara fotografia mostra le difficoltà produttive odierne del gruppo Fiat, ma queste difficoltà 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, sia per 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 VW. 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 esuberi strutturali in Italia. Del resto il presidente dell'Acea (che è anche l'amministratore delegato della Fiat) ha più volte sollecitato la Commissione europea nel prendere atto che ci sarebbe bisogno di un piano finanziato 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.

Non siamo i soli ad essere preoccupati: anche le agenzie internazionali di rating abbassano di verifica in verifica il voto sulla credibilità del gruppo, anche a partire dalla assenza di un piano industriale chiaro, che invece concentra tutte le energie nel mantenimento della liquidità per la scalata al "tesoretto" della Chrysler. Del resto le scelte finanziarie spesso non risultano molto chiare neanche agli organi deputati al controllo visto che qualche mese fa le finanziarie controllate da Fiat sono state condannate per aver di fatto ingannato la Consob. Ma i problemi nel campo finanziario e produttivo sono anche dall'altra parte dell'oceano. Finanziario perché non è ancora stato risolto il contenzioso aperto con il Fondo Veba sul valore delle quote azionarie che Fiat vorrebbe pagare metà del prezzo attuale di mercato; produttivo perché la crescita del mercato dell'auto negli Stati Uniti (pari a circa 15 milioni di veicoli) è maggiore dei volumi Chrysler e Jeep che perdono rispettivamente il 7% e il 16% rispetto a febbraio dello scorso anno.

A fronte di questa situazione la direzione aziendale di Fiat Chrysler non apre nessun tavolo nazionale o internazionale di informazione e negoziazione, ma anzi pretende che le Organizzazioni Sindacali aderiscano alle scelte del management. Scelte che si sono dimostrate fallimentari come nel caso del Piano Fabbrica Italia che avrebbe dovuto investire circa 20 mld in tre anni e raggiungere una capacità produttiva di più di 1 mln e mezzo di veicoli.

Negli stabilimenti italiani tra le lavoratrici e i lavoratori si sommano due paure: l'incertezza occupazionale con la disciplina aziendale. Il sindacato, inteso come potere di coalizione dei lavoratori che contratta la propria prestazione e il salario e decide democraticamente su accordi e rappresentanza, 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 Cgil) che riduce e rende ancor più flessibile il salario.

Ricordo a tutte le organizzazioni sindacali presenti che oggi negli stabilimenti italiani Fiat Chrysler ostacola la libertà d'iscrizione, impedisce ai lavoratori di poter eleggere liberamente i propri delegati, discrimina i lavoratori e le lavoratrici iscritte alla Fiom Cgil e impedisce l'esercizio del diritto d'assemblea e informativo. Le sentenze di due Tribunali italiani hanno giudicato la Fiat Chrysler colpevole di comportamento antisindacale e discriminatorio ed hanno ordinato il ritorno al lavoro per 22 nostri iscritti, ma la multinazionale non gli permette di varcare i cancelli degli stabilimenti. A più di tre anni di distanza dalla cancellazione di tutti i diritti democratici in fabbrica la Corte costituzionale a luglio affronterà il "caso Fiat Chrysler". In questi tre anni tutte le azioni pubbliche, legali e sindacali della Fiom Cgil sono state adottate 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.

Lo scorso anno avevamo deciso di migliorare la condivisione delle informazioni, di ottenere una riunione del CAE della Fiat, di rafforzare l'impegno per un CAE per Fiat Industrial e di ottenere il negoziato per il Forum Globale. Quest'anno dobbiamo decidere le azioni comuni utili a raggiungere quegli obiettivi perché operai e impiegati non sono soldati in una guerra, come vorrebbe l'amministratore delegato, ma uomini e donne liberi e solidali tra di loro: è per questa ragione che "in fabbrica il sindacato c'è se lo decidono i lavoratori".

Michele De Palma - Coordinatore Nazionale Auto Fiom Cgil