

La nostra voce

Lavoratori e delegati per un sindacato democratico e combattivo



Fiat: il divorzio da General Motors preannuncia nuovi attacchi ai lavoratori

In queste ultime settimane abbiamo assistito all'ennesimo giro di valzer ai vertici della più grande industria nazionale: l'annunciato divorzio tra Fiat e General Motors si è consumato come prevedeva il copione. Purtroppo è facile prevedere che la crisi protatta della Fiat non sia per nulla finita e che ancora una volta quanto è buono per la famiglia Agnelli e per gli azionisti potrebbe rivelarsi un disastro per i lavoratori.

Cos'è cambiato? Il management Fiat ha vinto un braccio di ferro con General Motors, che da tempo voleva disimpegnarsi dalla partecipazione in Fiat. Ai tempi dell'accordo, due anni fa, GM si era riservata l'opzione di acquistare il 90% di Fiat Auto entro due anni. Poi, l'evoluzione del mercato dell'auto e il permanere della crisi hanno mutato la strategia

del colosso nordamericano. Ciò che ancora divideva le due parti da un divorzio consensuale era l'entità dell'indennizzo che GM avrebbe dovuto versare a Fiat per il mancato rispetto di tale opzione. Accordo raggiunto infine sulla cifra di 1,55 miliardi di Euro.

La Fiat in mani italiane: una conquista?

Fiat Auto resta dunque in mano italiana. Questa italica vittoria ha scatenato gli entusiasmi dei media che hanno esaltato grandi qualità, tenacia e furbizia dei manager Fiat, da Montezemolo all'amministratore delegato di Fiat Auto Marchionne, al rampollo Agnelli-Elkann. Se però si legge bene, per quanto riguarda le prospettive di rilancio si ripetono solo slogans, i soliti che sentiamo da anni: più modelli,



meno costi, nuove alleanze...

Resta invece il problema ineludibile della crisi di sovrapproduzione di auto nel mondo. Fiat è il più debole fra i colossi dell'auto mondiale, al decimo-undicesimo posto con circa 2 milioni di auto vendute e deve confrontarsi con gruppi notevolmente più grossi. Oltre a ciò Fiat presenta un conto economico passivo per il comparto auto di 840 milioni di euro per il 2004 ed un indebitamento molto elevato (quasi 5 miliardi di euro), con il prestito (3 miliardi di euro) di salvataggio dalla crisi di due anni fa in scadenza nel prossimo settembre. La crisi finanziaria quindi non è per nulla superata.

Le politiche di delocalizzazione della produzione e le intenzioni della direzione Fiat pongono il legittimo dubbio che dal punto di vista dei lavoratori un padrone italiano non sia poi tanto meglio di uno straniero.

“Più modelli, meno costi”

Tutti i problemi restano insoluti. Facile prevedere che ancora una volta i costi della crisi verranno scaricati interamente sui lavoratori. In attesa dell'uscita dei “nuovi modelli”, Marchionne ha annunciato una “prova d'affetto” del gruppo per gli stabilimenti nazionali: il mantenimento degli stabilimenti produttivi italiani sarà garantito nel 2005 in base ad un massiccio ricorso alla cassa integrazione. Sulla “prova d'affetto” avanziamo più che qualche dubbio. Intanto 6000 lavoratori sono entrati in cassa a Mirafiori, mentre a Termini Imerese lo stabilimento verrà chiuso temporaneamente per adeguamenti. Ancora una volta a pagare di tasca propria sono i lavoratori, soprattutto quelli dell'indotto Fiat!

L'equazione “più modelli meno costi”, cheché ne dica Marchionne, ripropone implicitamente la vecchia ricetta della chiusura di molti degli stabilimenti Fiat in Italia e la conseguente delocalizzazione della produzione in paesi a minor costo del lavoro. Questa opzione (la fuga) era stata bloccata due anni fa dalla reazione operaia a Termini Imerese e

non solo. L'apertura di un nuovo stabilimento in Iran (nel quale potrebbero essere spostate alcune linee di produzione di Mirafiori) chiarisce quale sia la prospettiva dei vertici del gruppo al di là delle parole di circostanza pronunciate da Marchionne durante l'illustrazione del bilancio 2004. Lo sviluppo del fantomatico “polo dell'auto di lusso”, sbandierato negli ultimi anni da Montezemolo, non può rappresentare una soluzione credibile nemmeno per i lavoratori dell'Alfa Romeo e della Maserati di cui verranno preservati verosimilmente poco più che i marchi commerciali.

Il paradosso posto da un capitalismo in crisi è che le parti più appetibili ed economicamente “sane” della produzione industriale del gruppo Fiat sarebbero quelle dedicate alla produzione di auto di lusso e di veicoli militari! Anche da questo particolare si può intuire il carattere patologico della crisi attuale del capitalismo.

La politica dei vertici sindacali

Quello che si sta preparando è un attacco frontale alla vita di decine di migliaia di lavoratori. Un attacco che si aggiunge alla devastazione della crisi industriale italiana.

Secondo dati del centro studi della Cisl sarebbero più di 430mila i posti di lavoro a rischio, 194mila coinvolti già da cassa integrazione ordinaria o straordinaria. Lo scorso anno erano 137mila (+41,3%). Le aziende in crisi sono 3.267, nel 2004 erano 2.500 (+38%).

Di fronte a questa devastazione uno sciopero dei soli lavoratori della Fiat è una risposta del tutto inadeguata. Sul piano generale questi dirigenti non sono in grado di porre un'alternativa reale che non sia quella di assecondare la ristrutturazione capitali-



sta a spese della maggioranza della popolazione.

I vertici delle tre principali confederazioni chiedono ammortizzatori sociali e l'intervento del governo nell'elaborazione di una “politica industriale”. Convergono sulla prospettiva illustrata da Paolo Pirani (Uil) di “fare della competitività il tema del nuovo 23 luglio”. In parole povere si propone un nuovo patto sociale a vantaggio dei padroni in cui i

lavoratori si facciano carico sulle loro spalle delle necessità di maggiore competitività (cioè minori costi di produzione) dell'industria italiana.

Cos'è questo, se non riproporre quanto già avvenuto in Germania con gli accordi alla Siemens (aumento dell'orario e riduzione dei salari) o la clausola che esclude per due anni dall'applicazione dei contratti nazionali le aziende che dichiarano la crisi?

Se questa logica venisse seguita fino in fondo e si arrivasse ad un taglio dei salari in tutti i principali paesi, ci troveremmo in poco tempo nell'assurdo di dover fronteggiare una situazione di crisi aggravata con i lavoratori più poveri ovunque, molti disoccupati in più ed analoghe richieste da parte padronale!

Qualsiasi politica che accetti i limiti imposti dalle compatibilità capitaliste scenderebbe necessariamente sul terreno di gestire una competizione fra poveri che non può che portare ad un drastico peggioramento delle condizioni di lavoro e dei salari (unito ad una dilagante disoccupazione) a vantaggio dei soli padroni. Un vero e proprio bagno di sangue in termini sociali che però non farebbe che rinfocolare ulteriormente la crisi perché ogni riduzione del potere d'acquisto dei salari porterebbe la maggioranza della popolazione ad acquistare e consumare meno.

Un'alternativa al capitalismo

Cosa si fa dunque? Si sceglie di seguire fino in fondo la strada tracciata dalle compatibilità di un pugno di capitalisti e si rinuncia a priori di porre un'alternativa che parta dai bisogni reali della maggioranza della popolazione. Tutto è rovesciato. Le forze produttive che potrebbero essere impiegate per risolvere i problemi della maggioranza della popolazione vengono invece distrutte. Chi lavora vede il potere d'acquisto dei suoi salari diminuire, le file dei disoccupati si ingrossano a dismisura e l'orario si prolunga ben oltre le 40 ore effettive. La precarietà dilaga.

Su quanto sopra esposto regna il più assoluto silenzio da parte dei dirigenti del movimento operaio organizzato italiano ed europeo.

Se dovesse partire il piano di chiusure, licenziamenti e delocalizzazioni che si sta delineando dovrebbe essere un preciso dovere da parte dei diri-



genti delle organizzazioni sindacali e dei partiti della sinistra, per prima Rifondazione comunista, di rivendicare finalmente l'esproprio senza indennizzo della Fiat e delle aziende che rischiano la chiusura dalle mani di questa borghesia parassitaria ormai incapace di garantire un futuro dignitoso alla maggioranza della società, per porle in mano pubblica sotto il controllo e la gestione dei lavoratori. Una svolta è assolutamente necessaria.

Esproprio senza indennizzo della Fiat

Abbiamo più volte analizzato la necessità di mettere in discussione chi detiene e controlla i mezzi di produzione, soprattutto di fronte a crisi industriali di enorme portata quali quella della Fiat, di Parmalat, di Cirio, solo per citare le più recenti.

Il senatore a vita Cossiga non è un uomo di sinistra. Non può essere sospettato di essere un amico degli operai della Fiat che da ministro dell'interno contribuiva a bastonare. Cossiga, del quale è noto il gusto per la provocazione, due anni fa si è reso promotore della seguente proposta di legge il cui primo ed unico articolo recita: "La holding Fiat con tutti i suoi beni e ogni altra impresa facente capo ad essa è espropriata e le imprese e i beni relativi sono trasferiti a una speciale gestione denominata "Imprese automobilistiche italiane-Iai". E "l'indennizzo per tale esproprio da liquidare agli azionisti delle suddette imprese è stabilito in euro 1,00".

Un euro, non un centesimo di più. Perché questa è la cifra — spiega Cossiga — che corrisponde ad un equo indennizzo, "considerato quanto è costata allo Stato la famiglia Agnelli e la Fiat".

Cossiga vuole solo provocare qualche lobby con cui verrà a patti; noi diciamo a tutti i lavoratori che se vogliamo uscire da questa spirale di crisi dobbiamo cominciare a mettere in discussione il fatto che chi siede comodamente nei consigli d'amministrazione delle banche e delle grandi imprese possa decidere del nostro destino. Riprendiamo il nostro futuro nelle nostre mani.

Pubblichiamo di seguito l'ordine del giorno approvato al congresso della federazione di Bologna del Partito della rifondazione comunista presentato dai compagni di *Falcemartello* sulla nazionalizzazione della Fiat sotto il controllo operaio.

FIAT: Le crisi industriali pongono il problema di chi deve controllare la produzione

Il congresso del Partito della Rifondazione comunista di Bologna esprime il proprio pieno appoggio alla lotta dei lavoratori della Fiat e delle aziende in crisi e in ristrutturazione, contro le chiusure, le delocalizzazioni ed i licenziamenti.

Ancora una volta i costi della ristrutturazione capitalista vengono rovesciati sui lavoratori. Ricordiamo alcune cose. La Fiat è l'azienda che è diventata gigante grazie alle commesse belliche e al legame col regime fascista; è l'azienda che nel dopoguerra assumeva gli squadristi per fare spionaggio antisindacale nei reparti per poter licenziare i militanti della Cgil e del Pci; è l'azienda che si è fatta pagare dallo Stato gran parte dei suoi investimenti; è l'azienda che si è fatta vendere per due lire (che ha pure tentato di non pagare) dall'Iri l'Alfa Romeo (presidente dell'Iri al tempo: Romano Prodi), distruggendo poi migliaia di posti di lavoro (Arese è passata da 12mila a 2mila operai); è l'azienda che solo di Cassa Integrazione ha ricevuto fra il 1977 e il 2002 qualcosa come 120 miliardi di euro; è l'azienda che si è fatta regalare i soldi della rottamazione, che per aprire gli stabilimenti al sud (chiudendo quelli al nord) ha ottenuto sgravi fiscali, deroghe al ribasso ai contratti nazionali, facilitazioni di ogni genere.

Riteniamo che sia pericoloso parlare di «nuovi piani industriali» e di «rilancio», così come di «necessità d'intervento pubblico» se ciò significasse ripercorrere la strada dell'intervento pubblico come stampella dei profitti privati. Sarebbe pericoloso anche accettare per l'ennesima volta la politica dei sacrifici accettando la logica che pone lavoratori di un paese contro lavoratori di altri paesi per una competizione al ribasso a tutto vantaggio dei padroni. Riteniamo che proporre la parola d'ordine della nazionalizzazione della Fiat senza indennizzo non sarebbe un esproprio, ma piuttosto la restituzione del maltolto!

Tuttavia, anche parlare di "nazionalizzare" non basta, perché non tutte le nazionalizzazioni sono uguali. Lo Stato più e più volte ha nazionalizzato delle industrie in crisi su ordine e per conto dei padroni, al fine di venir loro in soccorso e salvarli dalle contraddizioni del loro stesso sistema capitalistico. Nazionalizzazioni di questo genere non significano null'altro che far pagare i costi delle crisi aziendali ai lavoratori medesimi (socializzando le perdite attraverso le spese statali), per poi vedere le stesse imprese, una volta risanate, vendute per quattro soldi agli stessi padroni cambiatisi d'abito. Perciò è centrale rivendicare il controllo da parte dei lavoratori e non di una qualsivoglia squadra di burocrati statali. Basta con gli inganni, le fabbriche devono essere gestite da e per conto dei lavoratori nel loro insieme!

Non possiamo aspettare l'intervento dello Stato, la Fiat potrà essere nazionalizzata sotto il controllo operaio solo se i lavoratori metteranno lo Stato davanti al fatto compiuto di un'azienda autogestita e di una lotta a oltranza.

In un contesto di crisi economica, nel quale saranno sempre di più le aziende che tagliano, chiudono o licenziano, le parole d'ordine dell'esproprio e del controllo operaio diventano uno dei terreni decisivi su cui i comunisti devono investire per avanzare la prospettiva di una società senza padroni, nella quale la produzione venga gestita democraticamente dai lavoratori e nella quale finalmente le capacità tecniche, il capitale, la scienza e la tecnologia non siano più strumenti di sfruttamento ma diventino la leva per migliorare la vita di tutti.

Noi - a partire dal caso Fiat - diciamo a tutti i lavoratori che se vogliamo uscire da questa spirale di crisi dobbiamo cominciare a mettere in discussione se chi siede comodamente nei consigli d'amministrazione delle banche e delle grandi imprese può decidere del nostro destino o dobbiamo essere noi stessi a riprendercelo nelle nostre mani.

Bologna 27 febbraio 2005

**Se vuoi contattarci telefonaci: 0266225622 o 3392107942
oppure per e-mail: nostravoce@yahoo.it**