

FIAT: Quattordici anni di piani industriali per fregare gli operai

L'ennesimo piano FCA lanciato a Mirafiori dagli eredi di Marchionne prevede investimenti per cinque miliardi nei prossimi tre anni e tredici modelli, tra nuovi o rifatti, "da lanciare entro il 2021", ma iniziando a preparare le cose "da subito":

MIRAFIORI: A Mirafiori verrà prodotta la 500 elettrica.

TERMOLI: Nello stabilimento di Termoli sarà realizzata una nuova linea produttiva per realizzare i nuovi motori benzina Fire Fly 1.000, 1.300, turbo, aspirati e ibridi

MELFI: A Melfi, dove attualmente si fanno la 500X e la Jeep Renegade, saranno prodotte anche la Jeep Renegade ibrida plug-in e la Jeep Compass.

POMIGLIANO: Nello stabilimento Fca di Pomigliano sarà prodotto il SUV compatto dell'Alfa Romeo. Il modello affiancherà la Panda che continuerà a essere prodotta nello stabilimento campano.

PRATOLA SERRA. A Pratola Serra in provincia di Avellino verrà prodotta un'evoluzione degli attuali modelli diesel.

CASSINO. Entro i prossimi tre anni verrà avviata la produzione di un nuovo SUV medio con marchio Maserati.

Le dichiarazioni hanno suscitato subito il coro entusiasta dei sindacalisti filo aziendali perché "il piano FCA è in grado di saturare tutti gli stabilimenti italiani". È un gioco delle parti che va avanti da anni. Credere ancora ai piani industriali della FIAT diventa possibile solo per quelli che sono pagati per farlo. Basta guardare alla proliferazione di questi piani nel corso degli anni e alla loro sistematica non attuazione che i giornali, volente o nolente, hanno dovuto sottolineare, che di fronte all'ennesimo parto anche l'operaio più sprovveduto apra gli occhi.

Nel primo piano industriale, quello dell'agosto 2004, si prevedevano dieci modelli in tre anni. Dopo un anno, ancora prima di vedere la luce viene già cambiato: questa volta se ne garantiscono 17 nuovi modelli nei successivi quattro anni, più 13 restyling e 9,55 miliardi di investimenti.

Alla presentazione del terzo piano (novembre 2006) i miliardi da investire salgono a 16 e i modelli scendono a 15. Inoltre, per il marchio Alfa, si promettono cinque nuovi modelli.

Il quarto piano, quello del 2009, riguarda soprattutto le attività americane della Chrysler, ma sempre nell'anno, viene presentato il famoso "Piano per l'Italia": 30 nuovi modelli in 24 mesi e 8 miliardi di euro di investimenti nell'Auto. In un crescendo, quattro mesi dopo arriva "Fabbrica Italia", che partirà da Pomigliano e che prevede preliminarmente l'annientamento di tutta l'opposizione operaia. A Pomigliano verranno subito fatti fuori tutti i sindacati alternativi e la FIOM. Quasi tutti gli attivisti e gli iscritti andranno al reparto confino di Nola. Quel piano prevede 20 miliardi di investimenti per triplicare la produzione italiana di auto e arrivare a vendere, insieme a Chrysler, 6 milioni di vetture nel mondo con 47 nuovi modelli da lanciare sul mercato. Dopo appena 14 mesi, "Fabbrica Italia" viene ritirato e Marchionne ripiega su un ben più modesto piano industriale (il settimo) che prevede il lancio di due SUV, peraltro mai visti. Con

l'ottavo piano (30 ottobre 2012), si abbassano le previsioni di vendita: da 6 milioni di auto si scende a 4,6, massimo 4,8, e i modelli da lanciare calano a 30.

A Detroit, nel 2014 viene presentato un altro piano che per l'Italia prevede circa 5 miliardi d'investimento per il solo marchio Alfa e due per la sola Maserati. La novità consiste nella scelta di produrre principalmente auto di livello medio alto. La FCA prevede una crescita legata soprattutto a un'espansione internazionale guidata da Jeep e Alfa Romeo: il marchio americano punta a vendere 1,9 milioni di fuoristrada nel 2018, più che raddoppiando rispetto alle 730mila unità dell'anno precedente; nel 2018 Jeep sarà, insieme a Fiat, il marchio più venduto del gruppo Fca. Il Biscione scommette su quota 400mila e promette di investire 5 miliardi di euro in 5 anni per 8 modelli nuovi, cui si aggiungeranno 2 miliardi per la Maserati. Fiat dovrebbe crescere anch'essa – da 1,5 a 1,9 milioni di unità –, soprattutto in Asia, e manterrà anche in Europa una presenza. Complessivamente dai marchi premium arriverà l'80% della crescita del fatturato. L'idea della dirigenza FCA è quella di produrre con i costi minori sostenuti in Italia e vendere principalmente sul mercato americano.

Il piano prevede: 200mila Jeep, 400mila Alfa Romeo, 75mila Maserati (rispetto alle 15mila del 2013) e la conferma di un ruolo non di nicchia per il marchio Fiat, con l'obiettivo di saturare al 100% le fabbriche entro il 2018. È inutile dire che anche in questo caso la realtà è molto diversa dalla fantasia.

Di fronte a questa mirabolante serie di progetti per il futuro che non trova mai realizzazione, gli stabilimenti continuano a lavorare a ritmo ridotto. A Pomigliano circa la metà degli operai è stabilmente fuori in cassa integrazione e contratti di solidarietà da oltre dieci anni. A Cassino le cose vanno anche peggio, e dopo il 2014, il mancato decollo dei nuovi modelli Alfa rende la situazione ancora peggio. Mirafiori è praticamente chiusa. La stessa Melfi, che ha rappresentato con i suoi modelli, insieme alla produzione della Panda a Pomigliano, l'unico prodotto che tira, ha avuto sistematicamente oltre mille operai in cassa integrazione senza mai raggiungere la piena occupazione neanche nel periodo migliore della produzione di Jeep e 500X.

La dirigenza FIAT, da quello che vediamo, ha sempre raccontato chiacchiere nel corso degli anni, ma questo non vuol dire che i suoi piani siano stati fallimentari per gli azionisti di maggioranza. I piani farsa sono stati un fallimento per gli operai, ma hanno fatto guadagnare miliardi di euro agli azionisti. Il gruppo, da decotto che era e super indebitato, è ancora vivo e il debito è stato completamente azzerato e la proprietà ha guadagnato miliardi di euro.

Di fronte alle qualità gestionali ostentate in pubblico e costantemente osannate dai politici di turno, vedi Renzi con Marchionne, La FIAT ha sempre navigato a vista avendo come unico obiettivo il profitto, anche se poco, maledetto e subito.

Guardiamo ancora Pomigliano. È partita con corsi di formazione che dovevano assicurare la giusta professionalità della manodopera, ma che in realtà dovevano addestrare all'asservimento. Ha cambiato le tute facendole di colore bianco, per eliminare anche un ideale richiamo alla tuta blu e per dimostrare che nella fabbrica moderna l'ambiente è ormai candido e pulito.

Ha martellato i quadri intermedi sul controllo della forza lavoro in modo paranoico. Ha creato un clima da caserma, dove il ricatto della cassa integrazione, o peggio, del licenziamento, ha fatto sì che per anni non ci fossero più gli scioperi. Nello stesso tempo il modo di lavorare è peggiorato profondamente. Le pause sono

state ridotte a tal punto da non dare neanche più il tempo per soddisfare i bisogni fisiologici. La mensa è stata spostata a fine turno costringendo gli operai ad alimentarsi dopo oltre sette ore di lavoro. I ritmi sono diventati impossibili adeguandoli a capacità fisiche che si possono riscontrare solo in giovani nel pieno delle forze, e ti rendono già vecchio per quelle produzioni, già a cinquant'anni. I salari sono poi diminuiti, anche per quelli che hanno lavorato costantemente che, con il contratto FCA, hanno avuto salari inferiori agli altri metalmeccanici. Nel frattempo metà fabbrica era fuori, a carico dell'INPS e dei propri compagni in cassa integrazione e contratti di solidarietà attanagliata da problemi economici e insicurezza per il futuro.

Mentre Marchionne guadagnava 800 milioni di euro, gli operai andavano sempre di più in miseria.

L'ennesimo piano farsa presentato a Mirafiori dagli eredi di Marchionne puzza di falso già al momento della sua presentazione.

È tutto orientato verso l'auto elettrica, dove la FIAT parte con enorme ritardo rispetto ai concorrenti. Si prevedono solo 5 miliardi di investimenti per il triennio, molto al di sotto degli investimenti mirabolanti dei piani precedenti e, cosa fondamentale, inadeguati già ad occhio per aggredire un segmento di mercato dove i concorrenti hanno già speso cifre astronomiche per organizzarsi e sono già molto più avanti.

I tempi sono come al solito lunghi. A Pomigliano, per esempio, per fare il SUV proposto si dovrà preparare una nuova linea di montaggio completamente nuova con investimenti e tempi di una certa consistenza che già poco corrispondono a quelli pubblicizzati. Salvo fare la nuova produzione sulle stesse linee della Panda che, ammesso che sia tecnicamente possibile, coinvolgeranno gli stessi operai di prima senza più assicurare "la piena occupazione" ancora una volta promessa. A questi problemi si aggiunge l'età relativamente avanzata di molti operai che, consumati dai ritmi sulle linee di montaggio, il padrone considera superflui perché ritenuti inadeguati a nuove produzioni che presuppongono, se funzionano, ritmi ancora più duri di quelli attuati sulla linea Panda.

Ma oltre a questi problemi, il gruppo attualmente ricopre una fetta di mercato in Europa estremamente ridotta e in continua contrazione. Risalire questa montagna non è un'impresa facile.

Non è una questione di capacità manageriali, né di volontà, ma di soldi. Il gruppo FCA rappresenta grosso modo il settimo gruppo mondiale, gli altri gli stanno davanti perché hanno più risorse, più capitali, conseguentemente più capacità di investimento. Tutte qualità che non si improvvisano, né tantomeno sono possibili con aiuti statali, che d'altra parte intervengono massicciamente anche per i concorrenti.

Quello che ne deriva è che la FIAT sia, almeno in Europa, al capolinea come gruppo indipendente.

Il suo futuro è legato all'intervento di investitori stranieri. La nuova dirigenza FIAT, seguendo in questo le orme di Marchionne e gli interessi della proprietà, spara l'ennesimo piano triennale e, inizia anche a investire qualcosa qua e là, possibilmente con l'aiuto dello stato, ma per preparare il giocattolo per una vendita. L'insistenza sullo sviluppo dell'auto elettrica, rappresenta di fatto un invito agli investitori cinesi che, nel campo dell'auto elettrica, rappresentano una potenza emergente a livello mondiale e possono avere bisogno di una testa di ponte in Europa che rappresenta ancora uno dei maggiori mercati per l'auto.

Franco Rossi