

## **LA FIAT E' UN BENE PUBBLICO**

Dal Congresso torinese di Sinistra Critica un testo analitico e concreto sulla reale situazione del gruppo FIAT, con una rivendicazione precisa: **la nazionalizzazione della Fiat, il suo passaggio in mano pubblica**, e la proposta di una mobilitazione europea del settore.(a.m. 25/9/12)

## **LA FIAT E' UN BENE PUBBLICO. □ TOGLIAMOLO DALLE MANI DI MARCHIONNE E AGNELLI PER DARLO AI LAVORATORI E AI CITTADINI**

Le vicende del più grande gruppo industriale italiano, il Gruppo Fiat, sono emblematiche dei processi economici, industriali e sociali che si stanno producendo nel nostro paese. Costituiscono l'esemplificazione chiara e drammatica delle scelte della classe dominante, del totale allineamento a queste scelte delle forze politiche maggioritarie della borghesia, delle difficoltà della classe lavoratrice a resistere agli assalti frontali, infine della vergognosa capitolazione della gran parte dei gruppi dirigenti sindacali.

**1.** Il disegno di Marchionne e della famiglia Agnelli, per chi ha voluto vederlo, è del tutto chiaro da molti anni: un processo di progressiva riduzione dei progetti industriali e degli insediamenti produttivi in Italia, uno spostamento di interessi e del baricentro decisionale negli Stati Uniti, in funzione anche di una valorizzazione finanziaria a scapito di quella produttiva, nel quadro della gravissima situazione di sovrapproduzione nel settore auto. A differenza di quanto hanno voluto far credere non è stata la Fiat a conquistare la Chrysler; al contrario, la casa torinese è stata integrata nella multinazionale americana e nella sua nuova missione produttiva e finanziaria, con l'obiettivo di salvaguardare gli interessi degli azionisti storici di riferimento.

Per impedire che in questi anni ci fosse una reazione forte dei lavoratori Fiat, ma anche dell'insieme della classe lavoratrice e dell'opinione pubblica, è stata costruita una inverosimile sceneggiata, di promesse, di piani di sviluppo fantasiosi, di bugie, con politici, sindacalisti e, quel che è ancora più grave, di dirigenti istituzionali di ogni livello di governo che hanno fatto finta di crederci per impedire le giuste e necessarie reazioni dei lavoratori.

**2.** Una gigantesca e vergognosa falsa rappresentazione per cercare di mascherare quanto stava avvenendo: una direzione aziendale che calpesta i più elementari diritti democratici e costituzionali, il ricatto di Pomigliano prima e di Mirafiori poi, per imporre un patto leonino e disporre di lavoratori servi, a totale disposizione del padrone e con piena libertà di sfruttamento, la cancellazione degli accordi sindacali, la cacciata dei sindacati scomodi, dalla Fiom a quelli di base, la chiusura di Termini Imerese, poi della CHN di Imola, poi di Irisbus, la destrutturazione totale di Mirafiori che, nell'ultimo anno, ha visto la produzione quasi ridursi a zero e i lavoratori essere chiamati in fabbrica tre giorni al mese. Per non parlare di Pomigliano, la fabbrica ristrutturata, "liberata dai cattivi operai", il nuovo modello produttivo che avrebbe dovuto girare a pieno ritmo, e che invece, di fronte a un crollo delle vendite, ha rimesso al lavoro solo una parte degli operai e che già riutilizza largamente la cassa integrazione.

**3.** Ora la partita arriva a un tornante decisivo. Marchionne da anni ci dice che due stabilimenti in Italia debbono essere chiusi, come se mettesse all'asta chi offre di più in termini di disponibilità a farsi sfruttare. Forse non gli basta neanche questa misura drammatica di fronte alla dirompente crisi dell'auto. La direzione Fiat non si è neppure posta il problema, che pure agita per attaccare i diritti dei lavoratori, reggere la concorrenza in Europa e

costruire delle buone auto.

Il progetto Fabbrica Italia non esiste più, tanto meno i 20 miliardi di investimenti fantastici che erano stati promessi. Di fronte a questa verità è semplicemente indecente l'ipocrisia e le false lamentele di tutti i servitori zelanti e compagni di merende del *Dio* Marchionne: quei sindaci torinesi che si sono succeduti, quei capi di governo, quei presidenti di regione e provincia, quei segretari di partito che hanno invitato i lavoratori a chinare il capo, ad accettare le imposizioni padronali per avere un lavoro, quel lavoro che nei progetti reali della Fiat non esisteva e che diventa sempre più un miraggio lontano. Sono oggi tutti vergognosamente falsi e solo un poco impauriti dal vuoto produttivo, dal deserto occupazionale che non solo più a Palermo, ma anche a Torino e dintorni si sta per realizzare; ma forse e soprattutto sono impauriti dal fatto di venire infine scoperti nel loro ruolo e che vasti settori di classe lavoratrice riescano a riprendere la strada della mobilitazione e della lotta. Per non parlare dei giornali e dei giornalisti, i chierici vocanti e ignoranti che hanno dato voce fino in fondo alle scelte padronali.

Perché il problema in una città e in una regione come Torino e il Piemonte non sono solo quei 14.000 che lavorano ancora a Mirafiori (non 5.000 come i giornali continuano a scrivere), ma quelle decine di migliaia di lavoratrici e lavoratori dell'indotto (che qualcuno ha voluto far credere potesse vivere senza la Fiat) e che oggi si ritrova in ginocchio, e un intero assetto produttivo minacciando il futuro di un numero enorme di famiglie e di centinaia di migliaia di persone.

E questa situazione si riproduce in tutti quei territori dove sono insediati gli stabilimenti d  
ell'automotive e del suo vasto indotto.

**4.** In questi giorni la direzione Fiat e il governo stanno costruendo nuove cortine fumogene: dichiarazioni, polemiche, nuove false promesse e ridicoli *"progetti"* per il futuro, nessun impegno concreto, nessun investimento produttivo reale, e incertezza totale sulla sorte dei lavoratori, mentre, neanche troppo sotteraneamente, si lavora per ulteriori e concrete provvidenze statali all'azienda. Bisogna smascherare le nuove truffe. E' arrivata l'ora per il movimento dei lavoratori di affrontare il problema in tutta la sua gravità, di costruire un movimento che blocchi il potere capitalista di Marchionne; serve un movimento unitario contro la chiusura di Mirafiori, ma anche di tutti gli altri insediamenti Fiat.

Marchionne e la famiglia Agnelli sono dei padroni assenteisti. La Fiat è vissuta, ha fatto profitti, come molte ricerche documentano e come è nel comune sentire dei cittadini, grazie ai miliardi (di lire e di euro) dei trasferimenti pubblici.

Ma soprattutto la Fiat è stata creata con il lavoro, l'ingegno, la fatica, lo sfruttamento di molte generazioni di lavoratori. I benefici sono andati ai suoi padroni; ai lavoratori solo un duro lavoro e molte volte neppure quello per il susseguirsi delle ristrutturazioni e dei licenziamenti; oggi siamo all'ultima ristrutturazione e all'ultimo licenziamento.

Di fronte alla catastrofe imminente il principale giornale della borghesia in un editoriale prende coraggio e scrive: *“è forse il caso di affrontare la questione Fiat come una grande questione industriale del paese”* , precisando naturalmente *“nel rispetto dei ruoli di ciascuno”*.

Anche noi pensiamo di avere di fronte una enorme questione industriale e il futuro del paese, ma proprio per questo Marchionne deve essere cacciato (vada pure in America o in Svizzera) e la famiglia Agnelli deve essere espropriata. La Fiat è un bene pubblico che deve tornare nelle mani delle lavoratrici e dei lavoratori, è un bene collettivo che appartiene al nostro paese.

Di fronte alle scelte della proprietà, si deve avere il coraggio di rompere i tabù, **di rivendicare la nazionalizzazione della Fiat, il suo passaggio in mano pubblica**

. Solo in questo modo sarà possibile ridefinire un nuovo progetto che sappia individuare una nuova missione produttiva, difendere i posti di lavoro nella sua interezza e quindi il futuro di interi territori.

Ma questo si potrà fare solo con una grande partecipazione di tutti, lavoratori, tecnici, ingegneri e dei soggetti sociali e sindacali. E' possibile e necessario costruire un nuovo grande progetto di mobilità sostenibile in funzione dei bisogni delle persone e della società, un nuovo piano dei trasporti che abbia al centro la mobilità collettiva, che sappia difendere l'ambiente e nello stesso tempo garantire lavoro stabile e retribuito decentemente. Solo in questo modo si può salvare un patrimonio di conoscenze, di capacità, di tecnologia che è stato costruito nel corso degli anni.

E'impensabile che si possa continuare semplicemente a produrre sempre più macchine, in una

concorrenza feroce tra case produttrici che mettono uno contro gli altri i lavoratori, che determina una sovrapproduzione sempre più grande e un ulteriore deterioramento ambientale. Marchionne ha ragione solo su una cosa, che il mercato capitalistico sta schiacciando la Fiat; ma questo è la logica infernale del mercato e del sistema capitalista che vogliamo mettere in discussione.

**5.** Sono quindi necessari, pur nell'ambito di una riqualificazione del settore auto, processi complessi di riconversione. Anche per queste ragioni solo il pubblico, solo lo stato, con il controllo dei diretti interessati, i lavoratori coinvolti e i cittadini, possono farlo. Così come solo il pubblico, espropriando Riva, può salvare Taranto e produrre l'acciaio pulito che serve a produzioni utili e necessarie.

In questi giorni si parla molto, a partire dal Corriere della Sera, di un possibile intervento di un produttore tedesco per rilevare l'Alfa e possibilmente un insediamento produttivo Fiat che "gli specialisti" dei giornali danno ormai per morto. Ancora una volta, come per l'Alcoa, come per altre fabbriche si chiede a qualche altro capitalista d'intervenire, di salvare la fabbrica e qualche posto di lavoro. Il tutto, sempre nella logica dei capitalisti, del loro profitto e dei loro interessi; ai lavoratori al massimo la briciola di un duro lavoro.

Non può essere questa la strada; la soluzione è solo quella di un rinnovato intervento pubblico; eventuali accordi parziali con produttori privati del settore automobilistico, che potrebbero anche essere necessari per fronteggiare una situazione così drammatica, avrebbero senso e sarebbero utili solo se inseriti nella progettualità più complessiva prima richiamata e in una regia pubblica sotto controllo dei lavoratori.

**6.** La crisi di sovrapproduzione dell'auto nel mondo e in particolare in Europa, con le diverse case che chiudono stabilimenti e impongono contemporaneamente ritmi sempre più intensi ai lavoratori, per battere la concorrenza e aumentare la produttività, contrapponendo un settore di lavoratori a un altro, spingendo gli uni a sperare di mantenere un lavoro a scapito di un'altra fabbrica o di operai di altro paese, obbliga il movimento operaio a recuperare uno spirito, una

progettualità e pratiche sindacali internazionaliste. Senza questa nuova capacità di fronteggiare un padrone che ha sempre più strumenti che travalicano le singole frontiere non può che esserci la più dura delle sconfitte.

Oggi migliaia di posti di lavoro sono in discussione in Italia come in Francia, in Spagna come nella stessa Germania. Conosciamo come la Fiat a Tychy in Polonia abbia ridotto gli organici espellendo il vasto polmone dei lavoratori interinali. Serve l'unità della classe lavoratrice, serve una mobilitazione unitaria, almeno europea, per difendere il posto e le condizioni di lavoro in tutta l'industria dell'auto e del suo vastissimo indotto. C'è un'unica strada: una piattaforma rivendicativa comune, un coordinamento delle organizzazioni sindacali che vogliono svolgere la funzione di difesa degli interessi del lavoro; servono lotte e mobilitazioni comuni; **serve una vertenza europea del settore automotive**

. Ai padroni che chiedono ai lavoratori di essere la carne da cannone della guerra commerciale che conducono contro gli altri padroni, contrapponiamo l'unità di classe delle lavoratrici e dei lavoratori non solo tra tutte le fabbriche di una casa automobilistica, ma tra tutti quelle e quelli che in Europa lavorano nel settore dell'automotive. E serve una rivendicazione unificante che esprima il rigetto dei licenziamenti: la riduzione per tutti dell'orario di lavoro, a parità di salario, cioè

**la redistribuzione del lavoro esistente tra tutti coloro che ne hanno bisogno.**

Questa rivendicazione non deve essere considerata una chimera, è stata avanzata e praticata con successo nel passato (a partire dall'autunno caldo del '69), nella travagliata storia del movimento dei lavoratori per migliorare la propria condizione lavorativa e difendere e allargare l'occupazione. E' una necessità e una possibilità.

**7. Sinistra Critica**, che in questi anni si è sempre battuta a fianco della Fiom e dei sindacati di base, le uniche forze sindacali che hanno cercato di opporsi alla violenza padronale, denuncia le politiche della Fiat, della proprietà capitalista, il ruolo di un governo e di una maggioranza bipartisan che gli regge bordone.

Sinistra Critica invita tutte le forze politiche e sociali che si battono per i difendere il lavoro e i diritti della classe lavoratrice a un grande sforzo nella promozione di una mobilitazione unitaria dalla Sicilia al Piemonte che tenga insieme tutte le aziende del gruppo e quelle dell'indotto per bloccare l'azione di Marchionne e smascherare le mille trappole che i suoi sostenitori stanno mettendo in atto. Propone la costituzione di un ampio raggruppamento per difendere il lavoro e per dare un futuro a tutti i territori oggi coinvolti nel processo di dismissione degli Agnelli.

Si impegna con le proprie forze a contribuire alla costruzione di questo schieramento e a difendere una prospettiva internazionalista di unità delle lavoratrici e dei lavoratori al di sopra delle frontiere. Invita tutte i suoi militanti a produrre il massimo sforzo per costruire una campagna contro le ingiustizie del sistema capitalista e per riaffermare che “le nostre vite valgono più dei loro profitti”.

## **Sinistra Critica Torino**

Torino, 23 settembre 2012