

di Franco Turigliatto

[Sinistra Anticapitalista](#)

La Fiat conquista il 100% delle azioni della Chrysler e i giornali italiani esultano: finalmente una buona notizia da mettere in prima pagina e relegare nelle pagine secondarie i lunghi elenchi dei disastri economici produttivi e quelli occupazionali e sociali del nostro paese.

Si esaltano anche i dirigenti istituzionali della Regione Piemonte e di Torino di fronte ai successi della famiglia Agnelli e di Marchionne, la proprietà a cui sono da sempre ligi anche quando, uno di loro, era il massimo dirigente del PCI torinese. Fedele alla classe lavoratrice di certo nessuno di loro lo è, tanto è vero che hanno invitato gli operai a chinare la testa e a piegarsi ai ricatti della Fiat.

Si esaltano anche certi dirigenti sindacali come Bonanni della CISL, che, rivendicando il suo servilismo verso il padrone, come ogni mosca cocchiera che si rispetti afferma: *“Se oggi la Fiat è un vero gruppo globale è anche merito nostro*

”. Nel frattempo decine di migliaia di lavoratrici della Fiat e dell'indotto auto sono da due o tre anni in cassa integrazione nella provincia di Torino.

Non a caso molto più contenute sono le reazioni di dirigenti della Fiom; scrive il responsabile auto: *“Prima di festeggiare è necessario capire i termini dell'accordo”*, e aggiunge il segretario regionale del Piemonte:”

ra la Fiat deve calare le carte sugli investimenti in Italia: bisogna aprire subito un confronto sul destino di Mirafiori ma anche degli altri stabilimenti italiani

”.

La direzione Fiat è dunque riuscita a fare un altro passo avanti nell'ambizioso progetto maturato dopo esser stata chiamata, nel 2009, dal governo americano a prendere in mano la Chrysler sull'orlo del fallimento: conquistarne prima il controllo, poi il 100% delle azioni per

fondere le due case e tornare in borsa, creando e consolidando in questo modo l'ottavo o forse il settimo gruppo mondiale dell'auto.

Un po' di storia

Nel giugno del 2009 la Chrysler venne salvata grazie all'intervento della Fiat, che acquisì il 20% delle azioni, del governo statunitense (9,8%) di quello canadese (2,5%) ma soprattutto per l'intervento di VEBA (67,7%), cioè il Voluntary Employee Beneficiary Association, il fondo unico dell'United Auto Worker (Uaw), il sindacato dell'auto americano, che si occupa dell'assistenza sanitaria e pensionistica con 65.000 iscritti. VEBA, già fondo unico delle tre grandi case americane dell'auto, dopo la grande crisi del 2009, si è scisso in tre parti.

A salvare la Chrysler sono stati quindi in primo luogo le lavoratrici e i lavoratori con il loro fondo pensione, accettando migliaia di licenziamenti, la riduzione dei salari e condizioni di sfruttamento molto più dure, compreso il divieto di scioperare fino al 2015.

La Fiat ha cominciato la scalata della Chrysler dal 2001. Tre gradini, ciascuno del 5%, erano collegati, secondo gli accordi intercorsi, al raggiungimento di determinati traguardi tecnologici e produttivi (adozioni di motori a basso consumo, obiettivi di mercato o di fatturato) realizzati, i primi due, rispettivamente nel gennaio e nell'aprile del 2011 e il terzo nel gennaio del 2012; un 16% delle azioni, con un esborso della Fiat di 1,268 miliardi, veniva poi acquistato nel maggio del 2011. Nel primo trimestre del 2011 la Chrysler tornava a produrre un utile dopo cinque anni e facilitava la restituzione del prestito (luglio 2011) al governo USA e a quello del Canada (complessivamente 7,6 miliardi di dollari, operazione possibile anche grazie a un forte prestito delle banche). In questo modo nell'aprile del 2013 la Fiat disponeva del 58,5% della casa americana, avendo di fronte un unico altro azionista: il Fondo Veba che possedeva il 41,5%.

A questo punto iniziava una lunga trattativa tra la Fiat e Veba per l'acquisto del pacchetto ancora in mano al sindacato. Il fondo era disposto a vendere la sua quota alla Fiat per 5 miliardi di dollari; l'offerta di Marchionne era inferiore ai due miliardi. Le azioni in possesso del sindacato erano divise in due parti, la prima, di poco superiore al 23% doveva essere ceduta ogni 6 mesi, sulla base del contratto iniziale, a blocchi del 3% alla Fiat; un altro 16% invece era disponibile e non collegato a questo accordo di vendite semestrali. Nel corso del braccio di ferro la Direzione Fiat ricorreva al tribunale del Delaware (l'organo giudiziario titolare) per avere con una sentenza la quantificazione del valore dell'azioni in base ai parametri stabiliti in sede contrattuale nel 2009; da parte sua Veba, avendo iniziato le pratiche, minacciava di portare in Borsa quel 16%

libero dagli accordi, per verificare in quella sede il vero valore di mercato delle azioni. Le parti tuttavia erano spinte a ricercare un accordo perché avevano entrambe punti di debolezza e tanto più perché il giudice rinviava continuamente – guarda caso – il suo giudizio: Marchionne aveva urgenza di tornare in borsa per poter ottenere i necessari finanziamenti per le sue politiche globali, ma avrebbe voluto farlo dopo l'unificazione Fiat Chrysler per avere più forza e soprattutto di poterlo fare prima che la congiuntura molto favorevole per l'auto negli USA, conoscesse cedimenti; il sindacato aveva bisogno di recuperare risorse per poter soddisfare gli impegni pensionistici, e soprattutto quelli sanitari, del Fondo.

Per questa difficile trattativa il sindacato ha utilizzato i buoni uffici della Deutsche Bank, mentre Marchionne quelli di una sua stretta conoscenza, un consigliere del Ministro del Tesoro americano, e membro della speciale Task Force messa in piedi da Obama per operare il salvataggio dell'auto nel 2009.

L'accordo finale

I risultati sono quelli che si sono potuto leggere sui giornali: complessivamente a Veba andranno 4,35 miliardi di dollari, non molto lontano dai 4,5 miliardi previsti dagli analisti, così articolati:

- 1,9 miliardi garantiti da una erogazione straordinaria di dividendi della Chrysler (al fondo sindacale andranno non solo i dividendi propri, ma anche quelli spettanti alla Fiat);
- 1,750 miliardi erogati dalla Fiat sulla base delle proprie disponibilità;
- 700 milioni erogati in 4 tranche di qui ai prossimi tre anni.

Quest'ultimo versamento è collegato a un accordo che vincola il sindacato a sostenere le varie operazioni di integrazione delle due aziende e in particolare l'introduzione alla Chrysler del sistema del World Class Manufacturing. I dirigenti del sindacato si impegnano così a contribuire all'aumento dello sfruttamento dei lavoratori..., per altro in continuità con quanto hanno fatto fino ad oggi.

I giornali hanno magnificato le capacità negoziali di Marchionne (ma quanti aiuti politici pubblici ha avuto nei vari passaggi); in particolare tutti hanno sottolineato che l'accordo permette alla Fiat di evitare una delicata e grande ricapitalizzazione (la cosa più temuta dalla

famiglia Agnelli e che da sempre è restia a fare) e che una parte consistente degli oneri ricadrà sulla stessa Chrysler.

Tuttavia, come osserva giustamente il Sole 24 ore: *“Poiché questi fondi usciranno comunque dal perimetro del nuovo gruppo, sarà la futura Fiat Chrysler a dover ricapitalizzare come lo stesso Marchionne aveva fatto balenare in una delle ultime conference call con gli analisti. Ciò avverrà, con ogni probabilità, in occasione della quotazione in borsa di Fiat-Chrysler dopo la fusione*

”.

L'incerto futuro dei lavoratori

Ed è proprio sui tempi e modalità della prossima fusione che sono cominciate a concentrarsi le ipotesi e le previsioni, ma soprattutto gli interrogativi su quello che sarà il piano triennale di sviluppo che Marchionne dovrebbe annunciare in aprile al di là dei titoli a molto positivi che si possono leggere sui giornali.

Il Sole-24 ore parla di *“Operazione vincente per il sistema Italia”* precisando che restano aperti due nodi, quello della sede, legale e fisica del futuro gruppo unificato, (precisando per altro che quella della Cnh Industrial è già andata fuori dall'Italia) e quello sulla *“strategia industriale in particolare su quanti saranno e dove si dirigeranno gli investimenti*

”. L'interrogativo è d'obbligo, ma anche le risposte possono essere facilmente ipotizzate: gli interessi dei proprietari della Fiat si sono spostati oltreoceano e quello che nascerà sarà un gruppo multinazionale, ma con ben precisa base negli USA.

Per parte sua la Stampa, titolando *“Un grande gruppo mondiale per garantirsi il futuro”* (abbiamo l'impressione che si parli del futuro della famiglia che lo possiede e non dei lavoratori) scrive: “

Nasce

un colosso globale, si aprono prospettive di sviluppo su mercati sempre più diversificati e con una gamma di marchi e modelli in espansione. E proprio grazie a questa strategia si consolidano in Italia anche importanti ricadute dal punto di vista della produzione e del lavoro

”. L'editorialista ha però poi difficoltà a precisare bene quali saranno le benefiche ricadute italiane, parla dell'impianto della Maserati a Grugliasco e di Melfi, ma tace totalmente su

Mirafiori o Cassino o anche Pomigliano. Entrambi i giornali prospettano invece nuovi esplosivi, ma non ben precisati, scenari per l'Alfa Romeo in giro per il mondo.

I lavoratori in cassa, per non parlare dei disoccupati devono per ora accontentarsi dei bellissimi scenari del futuro. Anche perché i due giornalisti si dimenticano che, come ricorda La Repubblica del 23 settembre 2013, quando la Chrysler *“restituì il prestito ottenuto dal Tesoro americano al momento del fallimento, contrattò una linea di credito con le banche Usa che prevede esplicitamente il divieto di utilizzare utili Chrysler per investirli fuori dall'America. Quelle linee di credito scadono tra il 2016 e il 2017 e fino a quella data il lucchetto della casa Chrysler è chiuso.”*

Questo è il quadro.

Per altro tutte le difficoltà del sindacato, dopo le sconfitte subite, anche se mai ammesse (atto di verità che servirebbe invece a individuare un nuovo percorso) a trovare una nuova iniziativa per poter difendere i posti di lavoro e rivendicazioni e mobilitazioni efficaci, si riscontrano nelle parole del segretario Fiom di Torino quando auspica *“ che il governo chieda subito più chiarezza sugli stabilimenti italiani senza aspettare la fine del primo trimestre* » e riconosce che l'accordo fa parte di *“ un percorso segnato, era tutto previsto. Non ha neppure senso discutere di baricentro geografico che si sposta perché il baricentro è già negli Usa ”*.

Bisognerà provare tutti insieme a fare qualcosa di più che chiedere a un governo padronale al 100% di ottenere chiarezza da Marchionne sul futuro degli stabilimenti italiani o illudersi che sia il giovane segretario del PD a risolvere questi problemi della classe lavoratrice. Non è facile, ma bisognerà ricostruire la strada della mobilitazione.