

Colpo gobbo a Torino: Sergio Marchionne e la truffa di “Fabbrica Italia”

Fabbrica Italia è il più straordinario piano industriale che il nostro Paese abbia mai avuto (Sergio Marchionne, aprile 2010)

Non contate su “Fabbrica Italia” (Sergio Marchionne, settembre 2012)

Chiunque, con artifizii o raggiri, inducendo taluno in errore, procura a sé o ad altri un ingiusto profitto con altrui danno
(Art. 640 codice penale – Truffa)

NASCE UNA NUOVA TRUFFA E A DANNI DI TUTTINOI.



Come annunciato già da diversi mesi, **il 30 ottobre**, in occasione della pubblicazione dei risultati realizzati nell'ultimo trimestre, **Fiat ha presentato anche il piano industriale per il triennio 2013-2016.**

Sono bastate poche *slide* per mettere la parola fine al progetto Fabbrica Italia, presentato appena due anni fa in pompa magna e oggetto di una propaganda tanto invasiva da ricordare forme comunicative tipiche del ventennio (chi non ricorda il

famigerato spot televisivo del padre che parla al figlio neonato?). **Nel piano industriale non vi è traccia dei 20 miliardi di investimenti per gli stabilimenti italiani**, delle 6 milioni di autovetture previste per il 2014 non ne restano che (forse!!) 4,6-4,8 milioni per il 2015, dei 51 prodotti tra nuovi modelli e restyling ne rimangono appena 17 di cui tre nel 2013, sei nel 2014, cinque nel 2015 e tre nel 2016.

Attorno al progetto Fabbrica Italia si sviluppò la vicenda relativa al nuovo contratto di Pomigliano poi esteso agli altri impianti, la Fiat, con fare mafioso degno de *Il Padrino*, faceva ai lavoratori una “proposta che non potevano rifiutare”: voi accettate di farvi iper-sfuttare e di rinunciare ai più basilari diritti sindacali ed io vi assicuro la piena occupazione.

Lo spettro della chiusura degli stabilimenti ha fatto in modo che il ricatto passasse, nonostante la fiera resistenza di molti operai che, oltre a rifiutare un contratto che andava a peggiorare ulteriormente le proprie condizioni di lavoro, esprimevano non poche perplessità sul fatto che anche alle nuove condizioni la Fiat fosse capace di mantenere i livelli occupazionali. **Oggi tutti**, compresi coloro che sostennero Marchionne - sia nel mondo sindacale che in quello politico - senza se e senza ma, **sono costretti ad ammettere che quegli operai avevano ragione e che il nodo della sovracapacità produttiva è tutt'altro che risolto.**

In realtà non bisognava aspettare la presentazione del piano industriale per capire che Marchionne stava vendendo fumo e che il progetto “Fabbrica Italia” non era altro che una truffa ben congegnata. Fin da subito, a Pomigliano, con l'inizio della produzione della nuova Panda ci si è accorti che qualcosa non quadrava. Infatti “Fabbrica Italia Pomigliano” è stata progettata per produrre a pieno regime 1.050 auto al giorno e la NewCo, una volta riassunti i 1.800 operai, è arrivata a produrre 900 vetture al giorno, **come si può pensare di riassorbire gli altri 2.400 lavoratori (attualmente in cassa integrazione) se bisogna colmare un gap di solo 150 auto?** Tutto questo senza contare l'aggravante data dal fatto che la Panda non ha avuto un buon riscontro sul mercato e pertanto già da alcuni mesi a Pomigliano si è fatto ricorso agli ammortizzatori sociali.

Il rifiuto da parte della dirigenza a fornire notizie sui modelli in programma e sul piano degli investimenti ha destato, in questi anni, non pochi sospetti anche tra gli stessi operatori finanziari, in particolare riguardo all'alta liquidità di cui disporrebbe la multinazionale torinese su cui è in atto un'indagine della [Consob](#). In un settore come quello automobilistico, dove mediamente servono quattro anni per portare un'auto sul mercato, era materialmente impossibile rispettare i programmi annunciati da Marchionne nel 2010 (6 milioni di vetture prodotte e 51 modelli per il 2014) senza che fossero effettuati da subito ingentissimi investimenti. Dopo avere sbandierato il progetto "Fabbrica Italia" come "la svolta" per l'economia del nostro Paese, come l'uovo di Colombo capace di far contenti tutti (tutti i padroni, s'intende!), le [dichiarazioni](#) del 13 settembre scorso risultano a dir poco sbalorditive, Marchionne dice testualmente:

*Da quando Fabbrica Italia è stata annunciata nell'aprile 2010 [le cose sono profondamente cambiate](#). Il mercato dell'auto in Europa è entrato in una grave crisi e quello italiano è crollato ai livelli degli anni settanta. **E' quindi impossibile fare riferimento ad un progetto nato due anni e mezzo fa. È necessario infatti che il piano prodotti e i relativi investimenti siano oggetto di costante revisione per adeguarli all'andamento dei mercati,***

o per diffondere una nota come quella del 27 ottobre del 2011 in cui la Fiat affermava che non avrebbe più utilizzato la dizione "Fabbrica Italia" perchè molti l'avevano interpretata come un impegno assoluto dell'azienda mentre invece

si trattava di una iniziativa del tutto autonoma che non prevedeva tra l'altro alcun incentivo pubblico.

La verità è che il progetto "Fabbrica Italia" non è mai esistito. Si è trattato esclusivamente di un'abile manovra attraverso la quale Fiat ha reperito risorse per procedere nel percorso, non ancora completato, di acquisizione di Chrysler. **Marchionne ha venduto sui mercati finanziari la possibilità di sfruttare in futuro i lavoratori in maniera ancora più intensiva,** di renderli ancora più ricattabili e privi di diritti, l'opportunità di deteriorare ulteriormente delle loro condizioni di lavoro.



Queste condizioni sono però solo potenziali, sono armi messe a disposizione dei padroni e nulla più, in quanto di fatto non esiste nessun programma mirato alla saturazione degli attuali impianti presenti in Italia, **e moltissimi lavoratori resteranno semplicemente a casa, senza avere l'occasione di "godere" del nuovo contratto.**

Se Marchionne avesse dichiarato fin dall'inizio quali erano i reali piani dell'azienda difficilmente sarebbe riuscito ad ottenere il consenso e la copertura politico-sindacale necessaria ad operare scelte pesanti come quella dell'uscita da Confindustria e di disdetta del CCNL dei metalmeccanici. Dimostrazione di ciò è il fatto che gli stessi politici che fino a pochi mesi fa facevano a gara per accompagnare l'Ad di Fiat ora prendono le distanze preoccupati delle possibili ripercussioni elettorali e lo stesso mondo dell'imprenditoria si dissocia temendo che le scelte del colosso torinese possano fungere da detonatore per il malessere sociale, aprendo così le porte ad una nuova stagione di lotte.

Va letto in quest'ottica l'annuncio fatto all'interno del piano industriale di non chiudere nessun impianto in Italia, una scelta che non trova giustificazione dal punto di vista delle strategie aziendali e che, se guardiamo al [crescente indebitamento](#) e all'andamento del [titolo Fiat](#), negli ultimi giorni, è costata non poco in termini economici. In parole semplici Fiat pur perdendo un mare di soldi è costretta per ragioni di carattere politico a mantenere in vita una struttura produttiva sovradimensionata rispetto alle propria necessità con il governo che dal canto suo è impegnato a reperire risorse per concedere la cassa-integrazione in deroga. Una strategia che il padronato nostrano sta attuando in molteplici occasioni ed in particolare in quei settori - e in quelle vertenze -come **Alcoa e Ilva** che per numeri, livello di sindacalizzazione e combattività degli operai rappresentano delle vere e proprie mine vaganti. **Mine che vanno disinnescate spostando la risoluzione delle vertenze più in là nel tempo, a quando le condizioni politiche ed economiche siano più congeniali.** Ciò dimostra come queste vertenze abbiano in sé una valenza immediatamente politica. **Si tratta infatti di settori maturi, dove i margini di profitto sono bassi** e quindi la contraddizione capitale-lavoro si manifesta in maniera dirimpante, **dove lo spazio di mediazione** tra interessi fisiologicamente contrapposti è **dunque pari a zero.**

Oggi per noi non si tratta, come fa qualcuno, di giocare a fare l'amministratore delegato e di spiegare a Marchionne o ai manager Alcoa come fare un piano industriale, ma di decidere coerentemente da che parte stare. E' questa probabilmente una delle sfide più grandi che ci attendono da qui ai prossimi anni: trasformare quelle che sono apparentemente solo semplici vertenze in elementi di politicizzazione reale che elevino il livello della coscienza di classe e ci consentano di rappresentare realmente gli interessi dei lavoratori.

--

Clash City Workers (08/11/2012)

web: clashcityworkers.org

facebook: [Clash Worker](#)

twitter: [@ClashCityWorkers](#)