



Non è la Fiom. Il sindacato di Landini è riuscito a costruire un romanzo mediatico brillante, ma i numeri svelano

Fiat e "la fuga" dall'Italia,

Superare il dialogo tra sordi, che ha contraddistinto le relazioni tra i sindacati nell'universo ex Fiat presuppone una sintassi unitaria. Un linguaggio logico in grado di dimostrare i propri teoremi, fondato sulla realtà, costruito su dati inconfutabili. Indipendente da una simbologia del conflitto che, sradicato dalla fabbrica, ha bisogno - per vivere nella fiction mediatica - di continue "bugie" o "mezze verità".

E non mi riferisco solo ad alcune affermazioni fantasiose di Maurizio Landini, che nel dicembre 2014 ha dichiarato in rapida successione: "Siamo davanti ad un vero processo di delocaliz-

pa, giornali e siti online, in cui si afferma che "negli stabilimenti italiani dell'auto di Fca gli occupati sono passati dai 67.878 del 2008 ai 62.488 del 2013, con un saldo negativo di oltre 5.300 posti di lavoro. Nello stesso periodo è fortemente diminuito il peso degli stabilimenti italiani nel gruppo, che nel 2008 occupavano il 34,2% del totale, sceso al 27,7 nel 2013, con un saldo negativo del 6,5%".

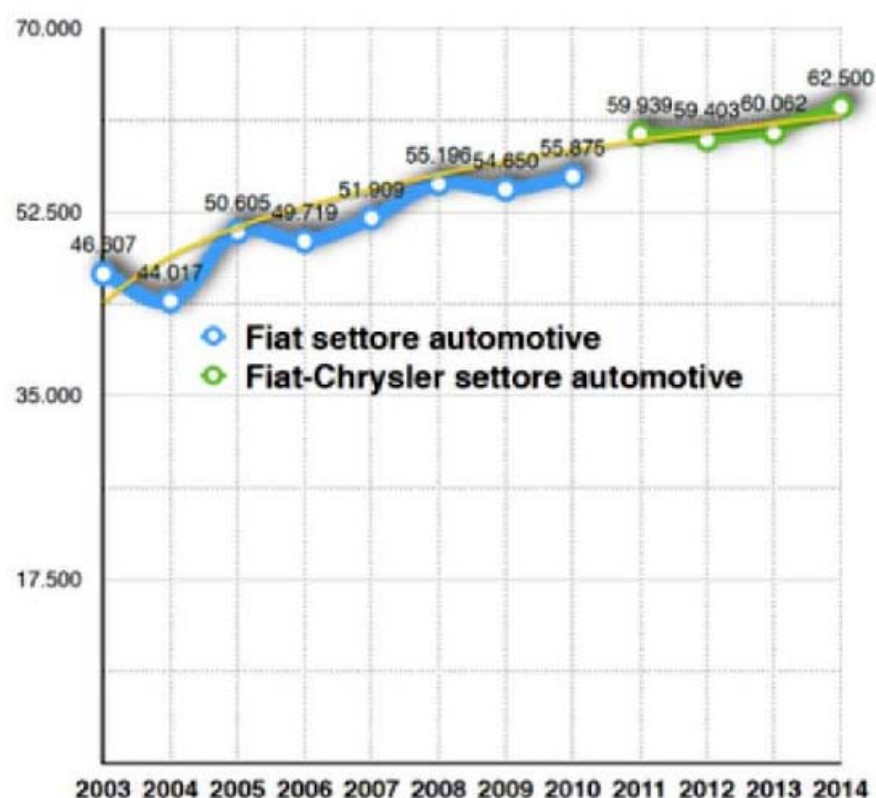
In quattro righe ci sono cinque madornali errori e un solo dato corretto. Andiamo con ordine. La riduzione nel 2013 del peso dell'occupazione (non del numero degli stabilimenti) in Italia al 27,7% sul totale dell'occupazione di FCA (dato conferma-

ti sia nei bilanci di sostenibilità, sia nelle relazioni finanziarie e i bilanci annuali di gruppo dal 2003 al 2014 (per restare nell'era di Marchionne).

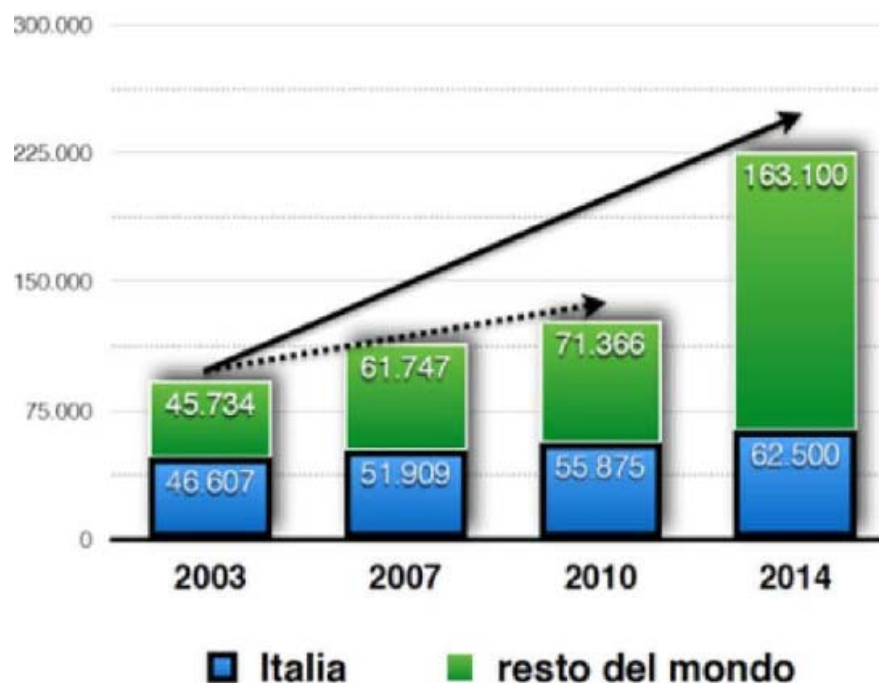
È sufficiente saperli rielaborare, comparando mele con mele e pere con pere. E volerli leggere con onestà intellettuale. Di motivi per i quali batterci sindacalmente nell'interesse dei lavoratori ce ne sono talmente tanti che come diceva Bruno Trentin - "non è il caso di dichiarare guerre per errore".

I dati sono inerenti lo stesso perimetro di attività manifatturiere (produzione di auto e veicoli commerciali, componenti e sistemi di produzione) di Fiat

FCA - andamento totale occupazione in Italia 2003-2014



Andamento occupati in Fiat dal 2003 al 2010 e in FCA nel 2014 in Italia e nel resto del mondo (settore automotive)



zazione verso Polonia, Serbia e Turchia"; oppure: "Non so se vi è arrivata questa notizia, ma la Fiat in Italia non esiste più".

Nemmeno alla bufala pubblicata dal *Fatto Quotidiano* (solitamente meticoloso nel fornire le notizie) sui 21mila posti di lavoro persi in Italia da Fiat Chrysler nell'era Marchionne.

Mi riferisco alla recente nota della Fiom Cgil, ripresa da agenzie di stam-

to nel 2014). In realtà il peso percentuale dell'Italia, nel nuovo perimetro di Fca dopo la fusione tra Fiat e Chrysler, è diminuito molto di più di quanto affermi la Fiom, ma non per questo si può parlare di ridimensionamento degli occupati di Fiat Chrysler Automobiles nel nostro paese e, tantomeno, di "fuga dall'Italia".

A far giustizia di questa apparente contraddizione ci sono i dati contenu-

dal 2003 a 2010, comparati con quelli di Fca del 2014 (dopo la fusione di Fiat con Chrysler).

Il peso dell'Italia era già in contrazione tra il 2003 e il 2010 dovuto, soprattutto, alla crescita di Fiat in Brasile e Polonia. Ma il gioco non è per nulla a sottrazione. Infatti risulta che il numero degli occupati del gruppo cresce sia in Italia, sia nel resto del mondo.

L'unica differenza è che il tasso di crescita è differente (del 19,8% in Italia, del 56% nel resto del mondo). Il salto dimensionale, però, avviene nel 2014 attraverso la fusione con Chrysler, un'azienda essenzialmente nordamericana (Canada, Messico, Usa). È naturale, quindi, che il numero degli occupati del gruppo in Italia pesino percentualmente di meno sul totale, nonostante continuino a essere numericamente di più.

Mentre nel resto del mondo l'occupazione di Fiat e Chrysler è cresciuta sia per nuovi investimenti greenfield, sia per ampliamenti produttivi e di organico per rispondere a mercati in forte crescita; in Italia gli occupati nel settore automotive aumentano, nonostante il crollo del mercato, essenzialmente per una politica di nuove acquisizioni (dalle Carrozzerie Bertone alla VM Motori, dalla Ergom alla Plastic Components and Modules, dalla Imam alla Itca, alla Teksid Alluminio ecc.). A queste acquisizioni fanno da contrappunto la dismissione dello stabilimento automobilistico di Termini

Imerese e la vendita di asset minori di Teksid. Al crollo del mercato italiano ed europeo dell'auto e alla forte riduzione dell'utilizzo della capacità produttiva installata (con punte altissime e una media del 30-50%) si è risposto con gli strumenti della cassa integrazione (ordinaria e straordinaria) e con i contratti di solidarietà, salvaguardando l'occupazione.

Nonostante in alcuni siti produttivi il mancato turnover abbia comportato un forte calo degli organici, il teorema del ridimensionamento occupazionale complessivo di Fiat in Italia nel settore automotive - sostenuto da Fiom - è smentito dai numeri.

Nel 2008 gli occupati in Italia nel perimetro dell'automotive (FGA, Ferrari, Maserati, Fiat Powertrain, Magneti Marelli, Teksid, Comau) risultano 55.196 e non 67.878 come riportato nella nota Fiom. Questa sovrastima del diminuendo, di oltre 12mila unità, ha finito per produrre - secondo la Fiom - un saldo negativo di oltre 5.300 posti di lavoro dal 2008 al 2013.

Viceversa il saldo complessivo occupazionale nel periodo considerato è positivo per oltre 4.800 posti di lavoro. In pratica, l'esatto contrario. È bastato rovesciare i segni (il più con il meno), per continuare una narrazione sbagliata.

Non significa che in questi anni non ci siano stati problemi occupazionali. Anzi, ce ne sono stati in abbondanza. Dalla chiusura di Termini Imerese all'uso massiccio degli ammortizzatori sociali, specie nei siti Fiat dall'Italia - veicolata dalla Fiom e da settori politici e imprenditoriali (sprovvoluti o in malafede) e amplificata dai media (specie quelli televisivi) - è falsa.

Il rilancio del plant di Pomigliano a Napoli, il consolidamento di Sevel in Val di Sangro, lo sviluppo della Maserati a Grugliasco (Torino), la fine della cassa integrazione e la ripresa delle assunzioni a Melfi (Potenza), i nuovi investimenti di processo e prodotto a Cassino (Frosinone) e Mirafiori (Torino), vanno "in direzione ostinata e contraria" al flusso dei luoghi comuni.

E raccontano un'altra storia. Nel periodo pre-