

## FIAT-CHRYSLER

Dietro l'accordo Fiat-Chrysler

pubblicato su Liberazione il 03.05.09

di Emiliano Brancaccio

Fiat-Chrysler è di Casa Bianca

da il Manifesto del 01.05.09 di Marco d'Eramo  
Chrysler, c'è l'intesa La Fiat sbarca negli Usa

da Liberazione del 01-05.09 di Roberto Farneti

Epifani: «Passo avanti, ma ora tavolo sugli stabilimenti italiani»

articolo su Liberazione del 28-04.09 di Roberto Farneti

LA TRATTATIVA L'Ig Metall contro Opel-Lingotto

Fiat-Chrysler: i sindacati dicono sì, le banche ni.

su Il Manifesto del 27.08.09 articolo di Francesco Paternò

FIAT: CHRYSLER, ACCORDO TROVATO CON SINDACATI USA

da ansa.it del 27.04.09 14:45

Fiat-Chrysler: i sindacati dicono sì, le banche ni

LA TRATTATIVA L'Ig Metall contro Opel-Lingotto

su Il Manifesto del 27.08.09 articolo di Francesco Paternò

Fiat-Chrysler, è iniziato il conto alla rovescia. Entro giovedì si saprà se l'intesa sarà fatta, preconditione perché il governo americano metta fino a 6 miliardi di dollari per il salvataggio del costruttore di Auburn Hills. E sarà personalmente il presidente Barack Obama a dire come, quando e perché. L'altra notte, anche il sindacato dei metalmeccanici americani (United auto workers, Uaw) ha accettato con un sì «doloroso» un taglio netto di stipendi e benefici sanitari e pensionistici. L'intesa dovrà essere approvata dai lavoratori entro domani, mentre l'analogo accordo raggiunto con il sindacato canadese attendeva per ieri sera il sì o il no delle fabbriche. Sulla strada dell'accordo finale, resta il nodo delle banche creditrici della Chrysler, che in cambio di un via libera reclamano più soldi: «Speriamo che i negoziati, andati avanti con grande energia, abbiano successo - ha detto domenica sera alla rete tv Fox Larry Summers, consigliere economico della Casa Bianca - ma lo sapremo soltanto alla fine. Alcune questioni le abbiamo chiuse, su altre ci stiamo lavorando».

I sindacati

L'accordo approvato da Uaw domenica notte è stato definito in un comunicato «doloroso», ma «consente di sfruttare la seconda chance per la sopravvivenza di Chrysler». Non ci sono numeri, per adesso, ma si è parlato di risparmi per

l'azienda pari a circa 200 milioni di dollari. Il sindacato spera adesso che gli sforzi richiesti agli attuali dipendenti e ai pensionati della casa automobilistica americana «facciano sì che anche gli altri protagonisti della trattativa si adoperino per una conclusione positiva» della vicenda. Di fatto, il modello contrattuale dei lavoratori della Chrysler firmato nel 2007 viene adesso adeguato al ribasso, a quello in vigore nelle fabbriche americane dei costruttori asiatici: meno salario, meno benefit e meno diritti, con gli eventuali nuovi assunti che guadagneranno il 70% dello stipendio di un salariato già dentro. Per capire l'aria che tirava nelle trattative, basta leggere le dichiarazioni di Ken Lewenza, presidente del Canadian Auto Workers, subito dopo il suo sì: «Ci è stato spiegato che la Chrysler è pronta per il Chapter 11 (la bancarotta, ndr), che l'azienda potrebbe essere divisa in una nuova e in una vecchia. La vecchia dovrebbe essere liquidata».

## Le banche

La partita resta aperta con le banche creditrici. Al di là del debito, 6,9 miliardi di dollari, la richiesta degli istituti di credito - per altro salvati dallo stesso governo americano che ora se li trova contro nel salvataggio di un'industria - è di ottenere più soldi per dare il via libera all'accordo con la Fiat. Tanto più, fanno pesare, che un eventuale ricorso alla bancarotta pilotata via Chapter 11 porterebbe nelle loro casse più denaro. L'ipotesi, che il governo ha più volte fatto sapere che non significherebbe una liquidazione, non piace alla Fiat. Tuttavia, se questa fosse l'unica strada per chiudere l'accordo, l'alleanza transatlantica si farà lo stesso, scrive il periodico Automotive News citando fonti vicine alla trattativa, segno che nessuno vuole mollare. Dunque si va avanti, con il governo americano in pressing sulla banche. Due delle quali sono considerate ancora a rischio dalle autorità di controllo.

## Il dossier Opel

Sullo sfondo di Fiat-Chrysler c'è ancora il possibile interessamento del gruppo italiano per la Opel, la controllata europea della General Motors in pessime acque. Il settimanale tedesco Der Spiegel ha scritto ieri sulla sua edizione on line che la Fiat avrebbe già garantito il governo tedesco che, in caso di ingresso nel capitale della Opel, non chiuderebbe i quattro stabilimenti tedeschi del marchio. Benché, fino alla settimana scorsa quando nessuno parlava ancora di Fiat, proprio due di questi - Bochum ed Eisenach - venivano dati tra i principali candidati alla chiusura nel caso di un fallimento del costruttore. Altro fatto curioso, tutte le indiscrezioni di stampa tedesca sono sempre state di fonti tedesche, anche se lo Spiegel di ieri per la prima volta ha attribuito le sue informazioni a un anonimo insider di Torino. L'amministratore delegato della Gm Fritz Henderson ha detto che le trattative andranno avanti in maggio, senza tuttavia fare nomi. Mentre il sindacato Ig Metall ha detto che non firmerà un piano di taglio dei costi pari a 1,2 miliardi di euro. Un modo per dire no a eventuali partner indesiderati, come la Fiat. Chrysler, c'è l'intesa La Fiat sbarca negli Usa

da Liberazione del 01.05.09 di Roberto Farneti

E' fatta. La notizia della fusione tra l'americana Chrysler e l'italiana Fiat è stata data ieri ufficialmente dal presidente Usa Obama e non c'è dubbio che si tratta di un «momento storico», come ha detto l'ad del Lingotto, Sergio Marchionne: per la Fiat, questa fusione rappresenta il primo passo verso la creazione di un gruppo in grado di produrre sei milioni di vetture l'anno, la soglia minima per essere competitivi nel mercato mondiale. In ogni caso si tratta di un finanziamento, perché per arrivare alle nozze ci vuole prima la bancarotta "chirurgica" di 30/60 giorni, un passaggio tecnico reso necessario, ha spiegato il presidente Usa, dal fatto che alcuni piccoli creditori si sono rifiutati di siglare la transazione, proposta dalla Casa Bianca, che avrebbe consentito di ridurre i debiti del gruppo di Detroit da 7 miliardi di dollari a poco più di due. Durante la bancarotta il governo americano fornirà a Chrysler finanziamenti per 3-3,5 miliardi di dollari. In Italia arriva l'ok di sindacati e Regioni; tutti però chiedono che il Lingotto apra un tavolo di confronto. Il rischio, per la Fiom, è che «la Fiat sposti la sua attenzione, il suo tempo e, nel tempo, anche le risorse verso gli Usa».

L'auto italiana sbarca negli Stati Uniti. La caravella che la porta stavolta si chiama Fiat e al comando del timone non c'è Cristoforo Colombo, bensì un moderno manager di nome Sergio Marchionne. E tuttavia non c'è dubbio che, al di là di allegorie forse ingenuamente nazionaliste, la notizia della fusione del Lingotto con l'americana Chrysler, resa ufficiale dal presidente degli Stati Uniti in persona, rappresenti comunque «un momento storico» non solo per la casa torinese, come ha sottolineato con orgoglio lo stesso Marchionne ma anche, più in generale, per l'industria del nostro paese. «Sono lieto di annunciare che Chrysler e Fiat hanno raggiunto un accordo di partnership»: sono le 18 di ieri pomeriggio quando Barack Obama pronuncia queste parole.

Per le nozze c'è ancora tempo. Saranno celebrate al termine di una bancarotta "chirurgica" di 30/60 giorni, un passaggio tecnico reso necessario, ha spiegato Obama, dal fatto che alcuni piccoli creditori si sono rifiutati di siglare la transazione, proposta dalla Casa Bianca, che avrebbe consentito di ridurre i debiti del gruppo di Detroit da 7 miliardi di dollari a poco più di due. La procedura sarà «rapida» e la richiesta per l'accesso al cosiddetto "Chapter 11" sarà presentata a New York. Durante la bancarotta il governo americano fornirà a Chrysler finanziamenti per 3-3,5 miliardi di dollari.

A chiarire i contenuti industriali e finanziari dell'intesa ci pensa una nota del Lingotto diffusa pochi minuti dopo l'annuncio

di Obama. L'alleanza strategica globale tra Fiat e Chrysler avverrà «tramite la cessione accelerata di sostanzialmente tutti i beni di Chrysler a una Newco», che al closing dell'operazione assegnerà a Fiat una quota iniziale pari al 20%. La casa torinese potrà però ottenere un'ulteriore partecipazione del 15% e fa sapere di avere anche in tasca un'opzione per l'acquisto di un'altra quota azionaria pari al 16% (opzione esercitabile dal primo gennaio 2013 al 30 giugno 2016). Per quanto riguarda la "governance", Fiat inizialmente sceglierà tre membri del board aziendale mentre Chrysler ne avrà sei. In ogni caso il Lingotto non potrà assumere la maggioranza della società di Detroit fino a quando non sarà stato ripagato il debito.

«Il nostro lavoro - premette Marchionne - è appena iniziato. Insieme ai nostri nuovi partner della Chrysler lavoreremo per valorizzare l'enorme potenziale di quest'alleanza e per reintrodurre sul mercato nordamericano - ricorda il manager - alcuni dei nostri marchi più famosi, inclusa l'Alfa Romeo e la Cinquecento, che ha vinto numerosi premi». L'amministratore delegato di Fiat ha voluto ringraziare i sindacati canadesi e americani, per avere reso possibile questa fusione con il loro sacrificio. In realtà, le organizzazioni dei lavoratori non hanno avuto scelta: senza un accordo sulla riduzione del costo del lavoro, la casa di Detroit sarebbe stata abbandonata al proprio destino dal governo americano.

Per la Fiat, questa fusione rappresenta il primo passo verso la creazione di un gruppo in grado di produrre sei milioni di vetture l'anno, la soglia minima per essere competitivi in un mercato mondiale come quello attuale, secondo quanto spiegò lo stesso Marchionne ad inizio anno. Resta da capire che riflessi avrà questa strategia sul futuro delle fabbriche italiane, come hanno ricordato anche ieri i sindacati metalmeccanici insieme ai governatori delle Regioni nelle quali sono presenti stabilimenti Fiat.

Per la Chrysler, invece, l'ingresso del partner italiano rappresenta l'inizio di una nuova vita. «La Fiat - ha detto il presidente degli Stati Uniti nel suo discorso - ha dimostrato di saper costruire l'auto pulita del futuro ed è l'unica possibilità di salvezza. Oggi ci sono forti chance di successo. Questa alleanza salverà 30mila posti di lavoro. Chrysler non può solo sopravvivere ma prosperare». Il governo americano non prevede ulteriori tagli all'occupazione oltre a quelli già annunciati né la chiusura di stabilimenti. Obama ha poi spiegato che Gmac ha accettato di finanziare le nuove vendite di Chrysler.

01/05/2009

Fiat-Chrysler è di Casa Bianca

da il Manifesto del 01.05.09 di Marco d'Eramo

Il presidente americano annuncia l'accordo che definisce «storico». Ringrazia i lavoratori per il loro sacrificio, invita a comprare americano e striglia duramente alcuni creditori che hanno costretto l'azienda di Auburn Hills a chiedere la bancarotta pilotata. La firma finale slitta, ci sarà entro 60 giorni

In una breve conferenza stampa, in cui non ha accettato nessuna domanda dai giornalisti, ieri pomeriggio il presidente Barack Obama ha annunciato il raggiunto accordo tra la Fiat e la Chrysler, chiamato «storico» perché permetterà «a uno dei marchi che hanno definito l'America e che hanno fatto il secolo XX» di superare la crisi e diventare un'impresa competitiva. Solo dopo ben 7 minuti di discorso (su 10 in tutto), Obama ha dichiarato che la Chrysler ricorrerà all'amministrazione controllata, qui chiamata «bancarotta», governata dall'articolo 11 del codice civile.

L'amministrazione aveva sperato di evitare a Chrysler la bancarotta (la prima di una delle tre grandi di Detroit in tutta la storia americana), visto che i maggiori creditori si erano accordati. Il sindacato dei metalmeccanici Uaw (United Auto Workers) ha accettato forti tagli ai salari, alle pensioni e alla copertura sanitaria pur di mantenere 30.000 posti lavoro (l'accordo è stato approvato martedì dall'82% dei lavoratori): e Obama ha assai lodato lo spirito con cui i lavoratori hanno fatto la loro parte, hanno accettato ulteriori sacrifici, dopo gli altri ingoiati già due anni fa. Ai lavoratori, secondo l'accordo raggiunto, andrà il 55% delle azioni della newco, la nuova società Chrysler. Pur di liberarsi definitivamente del fardello di cui si era caricata 11 anni fa, la tedesca Daimler Benz (cioè Mercedes) ha accettato di cedere gratis la propria partecipazione del 19,1% e di contribuire al finanziamento del piano pensioni con tre tranches annuali da 200 milioni di dollari.

Le quattro maggiori creditrici, JPMorgan Chase, Citigroup, Morgan Stanley e Goldman Sachs, hanno accettato di essere risarcite a meno del 30%: significa che recupereranno solo 30 centesimi per ogni dollaro che hanno prestato a Chrysler. Poco, ma sempre più del ventilato 15%: nelle ultime ore il governo ha aumentato da 2 a 2,25 miliardi la propria offerta. Queste quattro banche detengono più del 70% dell'intero debito (6,5 miliardi di dollari) di Chrysler.

Ma alcuni fondi di investimento, hedge funds, hanno rifiutato di firmare l'accordo fino alla fine, forse scommettendo sulla volontà da parte dell'amministrazione Obama di concludere l'affare prima dei 30 giorni posti come scadenza limite. Contro questi creditori Obama ha avuto parole durissime, definendoli «speculatori che rifiutano di condividere i sacrifici che tutti gli altri hanno accettato» e che lucrano sui contribuenti americani. Il ricorso alla bancarotta implica che un giudice (di

New York) dovrà determinare i rimborsi litigati entro 60 giorni. Obama ha promesso che per Chrysler il processo di bancarotta sarà celere. Ma la lotteria dei ricorsi e contro-ricorsi getta un'ombra sui margini di manovra.

Secondo Obama, la Fiat non potrà acquisire la maggioranza della Chrysler se prima non sarà stato restituito tutto il denaro anticipato dai contribuenti: eventualità assai improbabile, visto che finora lo stato ha prestatato a Chrysler 4,5 miliardi e si appresta ad anticiparne altri 6 (o addirittura altri 8, secondo alcuni esperti). Altri aspetti dell'accordo riguardano il governo del Canada - paese in cui vi sono grandi unità produttive della Chrysler - che ha accettato di contribuire alle misure di sostegno, e il finanziamento della vendita a rate. Poiché la finanziaria Chrysler non è in grado di farvi fronte, Obama ha annunciato che Gmac, l'equivalente della concorrente General Motors, si accollerà il finanziamento degli acquisti rateali: e il governo garantirà i crediti concessi da Gmac.

Ma l'affermazione più importante di Obama riguarda i futuri acquirenti di auto Chrysler, che il presidente ha tenuto a rassicurare a tutti i costi, visto il timore che circonda chi compra da un'industria fallimentare, di vedere interrotto il servizio dopo-vendita. Obama ha detto che le auto comprate saranno coperte dalla garanzia offerta dal governo degli Stati Uniti.

Meno dettagliata è stata la sua descrizione dell'accordo con la Fiat di cui ha accennato il contributo in bagaglio tecnologico. «Si è impegnata a trasferire miliardi di dollari di tecnologie di avanguardia a Chrysler», ha detto il presidente americano, ricordando come la Fiat abbia «dimostrato di essere in grado di costruire le auto pulite che sono il futuro dell'industria automobilistica».

Epifani: «Passo avanti, ma ora tavolo sugli stabilimenti italiani»

articolo su Liberazione del 28-04.09 di Roberto Farneti

"O accettate il taglio del costo del lavoro da noi proposto o Chrysler fallisce". E' stata grosso modo questa l'alternativa-capestro a cui i sindacati del Nord America si sono trovati di fronte in queste settimane. Una sorta di "prendere o lasciare", condiviso dalla Fiat e reso più stringente dall'avvicinarsi della scadenza del 30 aprile, il termine fissato dall'amministrazione Usa per la concessione di nuovi aiuti per sei miliardi di dollari, oltre ai quattro già sborsati; intervento subordinato, però, al raggiungimento di una alleanza tra la casa di Detroit e quella torinese.

Trattare con una pistola puntata alla testa non è mai facile per nessuno e così nel giro delle ultime 48 ore è arrivato prima l'ok dei sindacati canadesi e poi quello della Uaw, il sindacato dei lavoratori dell'industria automobilistica statunitense. Un accordo «doloroso», ma che «consentirà di sfruttare una seconda chance per la sopravvivenza di Chrysler», ammette l'Uaw con triste realismo. Il sindacato si augura quindi che gli sforzi richiesti a dipendenti e pensionati «facciano sì che anche gli altri protagonisti si adoperino per una conclusione positiva» della trattativa.

Il riferimento è alle banche americane, l'ultimo ostacolo che si frappone allo sbarco della Fiat sul mercato canadese e statunitense. Resta infatti ancora significativa la distanza tra le proposte della Casa Bianca e quelle degli istituti di credito e dei fondi ai quali Chrysler deve quasi 7 miliardi di dollari. Venerdì scorso i creditori avevano abbassato di nuovo le loro richieste sul debito, portandole a 3,75 miliardi di dollari e continuando a chiedere in cambio una quota azionaria del 40%. L'ultima offerta del governo prevedeva però la cessione di appena il 5% della società.

E tuttavia, secondo i media americani, i piani per una bancarotta pilotata sarebbero già pronti, qualora l'accordo con le banche non venisse raggiunto. Il ricorso al "Chapter 11" non solo comprometterebbe l'alleanza con Fiat ma consentirebbe a Chrysler di liberarsi di alcune voci di bilancio in passivo, permettendo così al Lingotto di scegliersi le parti più appetitose della casa di Detroit.

In Italia festeggia Piazza Affari, che ieri ha portato sugli scudi il titolo del Lingotto (+4,42% a 8,04 euro il valore finale). Sempre più preoccupati invece i sindacati, che tornano a sollecitare un tavolo di confronto con governo e azienda sul futuro degli stabilimenti italiani. Ieri la Fiat ha annunciato un nuovo periodo di cassa integrazione per lo stabilimento torinese di Mirafiori. Dal 25 al 31 maggio prossimo la cig interesserà le linee Multipla e Mito. Dal primo al 7 giugno solo i lavoratori della linea Multipla e il primo giugno solo gli addetti alla linea Mito.

Nel frattempo risuona l'allarme occupazione nel terremoto Abruzzo. «In questa regione abbiamo in atto anche un terremoto sociale e mi chiedo se in futuro la Sevel, che crea 12 punti di Pil, resterà in piedi o no», dichiara polemicamente il segretario regionale Fiom, Nicola Di Matteo. I sindacati chiedono il ritiro delle ulteriori quattro settimane di cassa integrazione previste dal 18 maggio al 14 giugno nello stabilimento Fiat di Atesa (Chieti). «Dopo tre mesi costanti di cig, da aprile gli operai prenderanno 800 euro al mese, siamo sulla soglia di povertà», denuncia il segretario provinciale Fiom Marco Di Rocco.

Mentre Fiat cerca accordi per l'auto in Germania e negli Usa «non vediamo invece - osserva ancora Di Matteo - accordi con i francesi della Psa (Peugeot e Citroen), con i quali c'è la joint venture per Sevel, che potrebbero trovarsi a guardare altrove per sviluppare progetti nel settore dei veicoli commerciali, che è già crollato nell'ultimo anno del 36% di vendite».

Lo slittamento al 2011 della produzione della nuova Lancia Y nello stabilimento di Termini Imerese preoccupa invece i segretari generali di Fim, Fiom e Uilm siciliane, che ieri hanno chiesto al presidente della Regione, Raffaele Lombardo, di raccogliere l'invito dei sindacati nazionali e di partecipare all'incontro su Fiat, che si terrà il 30 aprile a Roma.

Il problema è che la casa torinese, così attiva sul fronte internazionale, non sembra ancora avere deciso cosa vuole fare in Italia. «Le ulteriori settimane di cig annunciate da Fiat per lo stabilimento Mirafiori - commenta il segretario nazionale dell'Ugl Metalmeccanici, Giovanni Centrella - devono far comprendere a tutti che l'accordo in via di definizione con Chrysler non risolverebbe in alcun modo i gravi problemi esistenti negli stabilimenti italiani del gruppo».

Il segretario generale della Cgil, Guglielmo Epifani, non vede di cattivo occhio quanto accade negli Usa. Dall'intesa con Chrysler, afferma, nascerebbe «un grande gruppo». C'è un solo però: «Non bisogna pensare solo alla grande alleanza - dice Epifani - ma occorre pensare anche alla produzione in Italia e alla salvaguardia di occupazione e stabilimenti. E' per questo che riteniamo sia indispensabile aprire un tavolo di confronto con governo e azienda». Richiesta condivisa dalla Cisl: «La Fiat - argomenta Raffaele Bonanni - è una prospettiva nel futuro non solo attraverso accordi ma anche se si ritaglia una sua missione nella produzione di mezzi ecologici. E' per questo che bisogna fare un incontro con governo e azienda, per capire cosa si fa».

28/04/2009

da ansa.it del 27.04.09 14:45

WASHINGTON - Il sindacato Uaw (United Autoworker) ha raggiunto un accordo con Fiat, Chrysler e il governo americano sulle concessioni alla più piccola delle case automobilistiche di Detroit per il taglio del costo del lavoro. Si apre con questo nuovo, importante tassello la settimana decisiva per l'alleanza tra il Lingotto e la società americana, in vista del termine di giovedì posto dal presidente Barack Obama per la concessione di nuovi aiuti di Stato. Si va ora verso la stretta finale con le banche, una trattativa non semplice nella quale rimangono nodi da sciogliere. A Piazza Affari il titolo della Fiat è partito in forte rialzo, a fronte di un calo del listino generale superiore al punto percentuale, e registra una crescita nelle primissime contrattazioni del 2,01% a 7,85 euro. L'accordo, che segue quello con i sindacati canadesi, è definito dalla Uaw "doloroso", ma "consente di sfruttare la seconda chance per la sopravvivenza di Chrysler". La ratifica dovrà avvenire entro il 29 aprile.

La Uaw si augura che gli sforzi richiesti agli attuali dipendenti e ai pensionati della casa automobilistica americana "facciano sì che anche gli altri protagonisti della trattativa si adoperino per una conclusione positiva" della vicenda. E, mentre negli Usa si va verso le battute finali del negoziato, continua a tenere banco anche il capitolo Opel. In Germania sembra prendere sempre più quota un possibile ingresso del gruppo austro-tedesco Magna nel capitale della società tedesca. Nel frattempo, però, riporta oggi il settimanale Der Spiegel on line, la Fiat si è impegnata a non chiudere alcun impianto tedesco nel caso di acquisto della controllata tedesca della General Motors.

## DIETRO L'ACCORDO FIAT-CHRYSLER

(pubblicato su Liberazione, 3 maggio 2009)

di Emiliano Brancaccio

La grande stampa, il governo e i vertici del partito democratico hanno salutato con euforia le recenti operazioni espansioniste della Fiat su scala globale. Oggi l'approdo nel mercato statunitense tramite l'intesa con Chrysler, e forse domani la conquista di Opel in Germania, sono stati interpretati come sintomi di quella italica capacità di "aggredire i mercati esteri" che è stata in questi giorni rimarcata dal presidente del Consiglio e da molti altri. I lavoratori tuttavia non dovrebbero lasciarsi ingannare da questa pioggia improvvisa di lustrini tricolore. La realtà infatti è che la Fiat ha acquisito il controllo strategico di Chrysler sotto la condizione che i sindacati americani accettassero un accordo capestro: congelamento dei salari, scatto degli straordinari solo oltre le 40 ore settimanali, cancellazione delle vacanze di Pasqua e di altre festività per due anni, pericoloso acquisto di una gran massa di azioni Chrysler da parte del fondo pensione dei dipendenti, e completa rinuncia agli scioperi fino al 2015. Massimo Giannini su Repubblica ha parlato di una soluzione responsabile e non ideologica da parte delle rappresentanze sindacali statunitensi. Ma sarebbe più onesta definirli una resa senza condizioni, che peserà non poco sulla localizzazione dei licenziamenti da un lato e dall'altro dell'Atlantico e che dunque costituirà un enorme problema per i sindacati italiani. Siamo insomma di fronte all'ennesimo episodio di quel generale processo di inasprimento della guerra tra lavoratori che sta sempre più caratterizzando l'evoluzione della crisi economica in corso.

Alla intensificazione del conflitto internazionale tra lavoratori la nuova strategia economica degli Stati Uniti contribuisce in misura significativa. Infatti, il ruolo dell'economia americana risulta oggi totalmente ribaltato rispetto agli anni passati. All'epoca del boom speculativo gli Stati Uniti agivano da spugna assorbente delle eccedenze produttive mondiali. Quel che gli altri producevano gli americani lo compravano, e in questo modo contribuivano a mitigare gli effetti della sfrenata competizione salariale nella quale si cimentava il resto del mondo. Adesso però l'America si ripresenta sulla scena internazionale in una veste opposta e feroce. Con i sindacati in ginocchio, il cambio del dollaro sempre più favorevole e un governo pronto a erogare montagne di denaro pur di rimettere in carreggiata le aziende nazionali, gli Stati Uniti non attenuano ma al contrario rendono ancor più violenta la concorrenza mondiale sulle retribuzioni e sulle condizioni di lavoro. Con questa storica mutazione di ruolo da parte degli americani, il capitalismo globale in crisi si tramuta dunque in un gigantesco "beggar my neighbour", lo spietato gioco delle carte in cui lo scopo di ognuno è di vincere saltando al collo del vicino. Degli effetti di questo gioco ci accorgeremo presto anche in Italia. Infatti, dopo avere incassato la resa dei lavoratori americani, Marchionne non esiterà a imporre pesanti ristrutturazioni nel nostro paese. La grande stampa parlerà anche in quel caso della necessità di un atto responsabile da parte dei sindacati? C'è da temerlo.

Per i lavoratori italiani non vi è dunque alcun motivo per partecipare all'allegro revival nazionalista che è montato in questi giorni attorno ai colpi messi a segno dalla Fiat. Piuttosto, essi dovrebbero augurarsi che emerga presto un'alternativa di classe alla guerra mondiale tra lavoratori che la crisi capitalistica e la connessa fine dell'egemonia americana stanno alimentando. Questa alternativa si costruisce recuperando consapevolezza di un fatto evidente ma troppo a lungo dimenticato: il libero scambio dei capitali e delle merci può andare contro gli interessi della classe lavoratrice e dello stesso internazionalismo operaio. La questione allora non è se si debba o meno discutere di protezionismo. Il problema è di dare una declinazione di classe al tipo di barriere ai movimenti di merci e di capitali che si dovranno per forza introdurre se si vorrà evitare l'abisso di una competizione salariale planetaria e senza freni. In questo senso, sono maturi i tempi per esigere un blocco dei trasferimenti di capitale verso quei paesi che pretendono di affrontare la crisi puntando sull'abbattimento dei salari e sul peggioramento delle condizioni di lavoro. Nel silenzio assordante dei partiti del socialismo europeo, la sinistra europea farà bene a battere un colpo.