

Fiat, assim se faz uma empresa americana. À custa dos operários de Detroit

4 de Janeiro, 2014 - 00:06h

Salvatore Cannavò ^[1]

A Fiat anunciou a aquisição dos 41,5% da Chrysler que ainda não controla e que, desde o resgate patrocinado por Obama, é detido pelo sindicato United Auto Workers. Um negócio que só foi possível pelo sacrifício dos operários de Detroit.

O velho Gianni Agnelli ficou célebre ao afirmar que "aquilo que é bom para a Fiat, é bom para Itália". É difícil perceber se a frase ainda é válida.

Certamente que, a julgar pelos ganhos em bolsa, aquilo que é bom para a Fiat é bom para os seus acionistas. Depois do acordo de fim de ano entre a empresa e o sindicato americano UAWⁱ, que garantiu o controlo de 100% da Chryslerⁱⁱ, as ações do Lingottoⁱⁱⁱ dispararam em mais de 16%. Lógico que o patrão da empresa, John Elkann, tenha querido celebrar a jornada enviando, em conjunto com Sergio Marchionne^{iv}, uma carta pessoal aos 300 mil empregados do grupo Fiat-Chrysler, democraticamente definidos como "colegas".

"A emoção com que vos escrevemos" escrevem Elkann e Marchionne "é aquela de quem nos últimos quatro anos e meio trabalhou para semear um grande sonho e que hoje o vê realizado". A união das duas sociedades representa "um momento ímpar na história da Fiat e da Chrysler" que inicia um "novo capítulo de história comum ainda por escrever". A satisfação que transpira em cada linha também está nos jornais de metade do mundo, que deram à notícia máximo relevo.

O sucesso da operação também é sublinhado pelos comentários caseiros, estando o mundo político, tirando algumas exceções, rendido a Marchionne. Na frente Sindical, o secretário da CISL^v, Bonanni, reivindica parte do mérito para a sua organização, enquanto Susana Camusso, secretária da CGIL^{vi}, aplaude a operação "de grande relevância" recordando ser indispensável que a "Fiat diga o que pretende fazer no nosso país". E aqui regressamos à afirmação inicial. Aquilo que é bom para a Fiat será mesmo bom para Itália? O Lingotto não abre o jogo sobre os próximos passos a dar, em particular, sobre o projeto de fusão entre a Fiat e a Chrysler, que terá como corolário simbólico, mas não privado de importância, a decisão sobre a localização da sede legal do grupo: em Turim ou em Detroit? As medidas até agora tomadas mostram que o caminho da fusão é inevitável e o Financial Times afirma que haverá cotação em Wall Street ainda este ano.

A referência parece ser o modelo adotado pela Fiat Industrial. Em 2011, a Fiat separou o sector automobilístico do industrial, sendo este posteriormente incorporado na Holandesa

CNH. Esta, a única a estar cotada, tem sede legal na Grã Bretanha e só 7,9% do produto faturado é produzido em Itália. O mesmo destino é anunciado para o sector automóvel. Como observa o Wall Street Journal, ainda há problemas por resolver: ?o truque usado com a Chrysler? escreve o jornal financeiro, ?não é uma panaceia?. O sindicato foi liquidado com recurso a manobras empresariais e a Fiat continua a ser a casa automobilística europeia com a dívida mais elevada. Que, ainda por cima, é uma dívida junk, ou seja, lixo. Como afirma o Citigroup, ?mantêm-se as preocupações sobre a sustentabilidade da dívida?.

O novo grupo, o sétimo à escala mundial, terá agora de desenhar a sua estratégia para um mercado que cresce sobretudo na Ásia e na América. Se a alemã Volkswagen conseguiu enfrentar as dificuldades diferenciando a produção sobretudo para a China, a Fiat fê-lo graças aos Estados Unidos.

Mas, ao contrário dos alemães, o sucesso americano depende de dois fatores muitas vezes esquecidos. O primeiro tem a ver com a política industrial de Obama, a verdadeira protagonista do resgate do sector automóvel. É verdade que os 10 mil milhões de dólares injetados pelos governos norte americano e canadiano estão a ser restituídos pela empresa de Sergio Marchione, mas sem aquela dotação inicial esta operação nunca poderia ter sido pensada.

O segundo fator chave é o sindicato UAW, cujo contributo foi decisivo para o resgate da Chrysler. O sindicato, de facto, aceitou condições proibitivas para manter a fábrica: redução de 30% do custo de trabalho, com o pagamento a descer dos 75 dólares por hora em 2006 para os 52 dólares em 2011. Além disso, o acordo com a Fiat, pré-requisito para o empréstimo do Tesouro Americano em 2009, previa o aumento do horário de trabalho, a redução das pausas, a redução para metade do salário dos novos contratados, a ausência de greves até 2015, a introdução do novo modelo de trabalho World Class Manufacturing^{vii} e, em particular, o despedimento de cerca de 28 mil trabalhadores, uma pancada que foi amortecida pela restituição de 9 dos 10 mil milhões de dólares de que o UAW era credor no início da crise. Um contributo sem o qual a ?magia? de Marchionne não existiria.

Artigo publicado em *Il Fatto Quotidiano*: <http://www.ilfattoquotidiano.it/2014/01/03/fiat-cosi-e-diventata-americana-a-spese-degli-operai-di-detroit/830849/> [2]

Tradução de André Beja para o esquerda.net

3 de janeiro de 2014

i United Automobile Workers, federação sindical norte americana ligada à ala mais liberal do Partido Democrático, de Obama. Tem mais de 350 mil sócios em atividade por todo o país, estando fortemente implementado na zona de Detroit.

ii A Fiat entrou no capital da Chrysler em 2009, na sequência do resgate da indústria automóvel promovido pelo governo Obama. Inicialmente, a participação era de 20%, tendo aumentando nos anos seguintes. As acções agora adquiridas estavam na posse da UAW, sindicato que tinha sido parceiro do processo de reestruturação, onde empenhou parte

importante do fundo de pensões dos trabalhadores da fábrica, verba que agora irá reaver.

iii Lingotto era o nome do edifício de Turim onde, até 1982, esteve instalada a principal fábrica da Fiat, sendo esta designação dada ao grupo que ali se desenvolveu e prosperou.

iv Elkann é neto de Agnelli e herdeiro do grupo FIAT. Marchionne é o administrador responsável pela entrada no grupo Chrysler. A forma como liderou a modernização da produção e da estratégia comercial da Fiat, atropelando a lei do trabalho e a opinião das federações sindicais que se opõem à desregulação laboral faz dele um herói da burguesia italiana.

v CISL ? Central Sindical fundada por setores democratas cristãos que hoje estão espalhados pelos partidos do centro político.

vi Maior central sindical Italiana, historicamente ligada ao PCI e onde hoje se concentram as organizações de massas mais numerosas da esquerda social italiana.

vii Conjunto de medidas de gestão e produção industrial que, em nome da qualidade e racionalidade económica, levaram à precarização e à redução dos custos do trabalho. A sua implementação iniciou-se nos anos 90 nos Estados Unidos, contando com a oposição dos sindicatos mais progressistas.

Sobre o/a autor(a):

- [Biblioteca](#)
- [Agenda](#)
- [Jornal Esquerda](#)
- [Blogosfera](#)
- [Comunidade](#)
- [Revista Vírus](#)
- [Wikifugas](#)
- [Ficha Técnica](#)

URL de origem: <http://www.esquerda.net/artigo/fiat-assim-se-faz-uma-empresa-americana-%C3%A0-custa-dos-oper%C3%A1rios-de-detroit/30825>

Ligações:

[1] <http://www.esquerda.net/autor/salvatore-cannav%C3%B2>

[2] <http://www.ilfattoquotidiano.it/2014/01/03/fiat-così-e-diventata-americana-a-spese-degli-operai-di-detroit/830849/>