

Mario Albertini

# Tutti gli scritti

VIII. 1979-1984

a cura di Nicoletta Mosconi

Società editrice il Mulino

*A Luciano Barca [?]*

Milano, 23 ottobre 1980

Onorevole,

Lei mi scuserà se Le scrivo sul caso della Fiat. Il nostro Movimento di solito non si pronuncia su questo tipo di problemi, ma noi siamo preoccupati perché ci sembra che il sindacato e la sinistra non si battono sul fronte decisivo, quello dal quale dipende se la Fiat potrà recuperare e mantenere una posizione competitiva sul mercato internazionale. La posizione di forza del sindacato e della sinistra dipende ovviamente da questo fatto, al quale si collegano il livello e la qualità dell'occupazione ecc.

Il fronte decisivo è quello europeo; in concreto, quello delle alleanze produttive europee. La Fiat sembra indecisa. L'accordo con la Peugeot è su questa via. Ma questa è la via difficile: bisogna affrontare davvero la nuova situazione del mercato dell'automobile, la competizione ecc. È per questo che nei punti più deboli dell'insieme Fiat possono venir fuori delle alleanze americane, che comporterebbero per la Fiat, e per il livello qualitativo e quantitativo del lavoro Fiat, posizioni subordinate. Tutto ciò mette in gioco l'avvenire della grande industria in Italia. Bisogna dunque non lasciare nulla nell'oscurità.

Uno dei punti cruciali del problema è il mercato interno, come mercato con gli sbocchi più facili e più stabili, e quindi come base di forza per affrontare il mercato con gli sbocchi più difficili e più instabili (mercato internazionale). Orbene, il mer-

cato italiano non è sufficiente come base di forza. Il mercato europeo sì: se produce sulla base del mercato europeo, la Fiat può massimizzare la produzione (a patto, come è necessario, di affrontare la competizione). In ogni altro caso, venendo a mancare una vera prospettiva, si manifesterebbe la paralisi della volontà di far bene. A questo riguardo il mercato italiano – che resta ancora in evidenza non essendo ancora completata politicamente la transizione all'Europa – è l'insidia da sventare. Il riferimento al mercato italiano potrebbe infatti costituire proprio l'alibi per mostrare che la Fiat non ha la possibilità di essere competitiva (perché non disporrebbe di un mercato interno sufficiente) e quindi che deve essere assistita in perpetuo, che deve accettare alleanze americane in posizione di subordine ecc. In sostanza la via italiana è la via americana (questo è vero, del resto, in generale).

C'è una cosa molto importante da osservare: la scelta delle alleanze produttive europee non comporterebbe una eclissi del fatto e della tradizione Fiat (che è invece inevitabile nella prospettiva italo-americana). C'è un criterio materiale per analizzare questo aspetto del problema. Si dice – e par vero sulla sola base del senso comune – che la dimensione produttiva ottima si colloca all'incirca al livello di 200.000 unità per le vetture (assemblaggio) e spesso di 1.000.000 di unità per i componenti. Ciò significa che le alleanze europee (punto di leva i componenti) lascerebbero libero campo alla individualità Fiat sul terreno del prodotto finito, con piena garanzia per la marca Fiat e la sua presenza in seno alla opinione pubblica mondiale.

Questi sono, se non mi sbaglio, i dati di fatto economici. Questi dati di fatto devono essere analizzati ovviamente anche in termini di comportamento politico e sindacale. Su questo piano a me pare che fosse inevitabile che la prima fase dello scontro si svolgesse solo sul terreno della mobilità, della cassa integrazione e dei licenziamenti, e con prese di posizione rigide, con una prova di forza. Era una questione di schieramento e di mobilitazione. Ma è chiaro che se ci si batte solo su questo fronte si dà via libera alla Fiat per la scelta europea o quella americana, e si lasciano all'oscuro i cittadini, le forze sociali e quelle politiche sul vero nodo della questione, che comporta anche le future posizioni di forza delle parti. Ed è anche chiaro che la fase della gestione dell'accordo Fiat-sindacato – per definizione più riflessiva e meno emo-

tiva dello scontro iniziale – potrebbe essere condotta con il massimo di partecipazione nazionale possibile solo se la sinistra e il sindacato sapranno far capire al paese qual è la posta in gioco (l'avvenire della industria automobilistica in Italia), e quali sono i termini della scelta che si sta per fare, probabilmente in tempi ormai abbastanza brevi. La mia personale opinione è che un partito come il Pci, se si impegna con chiarezza, potrebbe tener fermi i punti strategici della questione, senza lasciarsi trascinare, personaggio per personaggio, e momento per momento, da tutte le parti. Ma, come nel caso dello Sme (che avrebbe avuto bisogno di essere sostenuto anche da forze veramente interessate a svilupparlo), il Pci sembra male incamminato. Nel *Documento preparatorio* della «Conferenza nazionale dei comunisti sulla Fiat», si parla di «tre possibili scenari per la Fiat»; si scartano, senza alcuna analisi o prova, le ipotesi di accordi con gruppi esteri o di integrazione con un gruppo estero (senza distinguere nel contesto «estero» la Comunità europea dagli Usa e dal Giappone), e si sceglie (sempre senza analisi o prova) la via italiana, come se il mercato italiano fosse una base sufficiente per mantenere una forte posizione automobilistica mondiale (auto, veicoli pesanti, ecc.). In realtà si tratta di un terreno perdente, di un modo (inconscio) di coprire la via della eventuale ritirata della Fiat da una posizione mondiale, che per l'Italia è di importanza primaria.

Mi scusi per questa lunga lettera, e disponga di noi se pensa che il nostro punto di vista possa essere di qualche utilità.

Con i miei migliori saluti

Suo Mario Albertini