

Italie

La crise de Fiat et l'avenir de l'emploi industriel

Adelheid HEGE

Le constructeur automobile Fiat, plus grand employeur privé de la péninsule, affronte en 2002 l'une des crises les plus graves de son histoire centenaire. La baisse continue des ventes et l'érosion constante de sa part de marché en Italie et en Europe s'accompagnent de l'effondrement du titre en Bourse (-54 % entre janvier et décembre 2002) qui, avec moins de 8 euros fin décembre, frôle son plancher historique. Le plan de sauvetage implique – outre une stratégie de cessions et de recapitalisation – un plan social d'envergure. L'entreprise qui emploie quelque 35 000 salariés début 2002, entend réduire d'un tiers environ les effectifs de ses sites italiens : il s'agirait de la compression des effectifs la plus drastique depuis 1980. Celle-ci doit être mise en œuvre *via* les « amortisseurs sociaux » et notamment par la mise en chômage technique de longue durée (*cassa integrazione*) de milliers d'ouvriers. Un accord conclu dans ce sens début décembre entre le gouvernement et la direction de Fiat est fortement contesté par les trois confédérations syndicales qui renouent avec la tradition du combat unitaire.

Les confédérations et leurs fédérations de la métallurgie sont très présentes sur le terrain de la riposte sociale qui éclate spontanément autour des sites

concernés ; les mouvements de révolte, de colère, et parfois de désespoir font monter la tension sociale. Entre octobre et décembre débrayages, grèves et manifestations se succèdent dans les grandes villes autant que sur les sites menacés. Les syndicats estiment que, mené à terme, le plan de restructuration impliquera la suppression de 40 000 emplois, car aux réductions d'effectifs dans les établissements Fiat s'ajoutent celles des fournisseurs et sous-traitants. Plus généralement, ils redoutent le retrait définitif de Fiat de la branche automobile.

Un tel retrait aurait des répercussions économiques et sociales lourdes à plus d'un titre. D'une part, il consacrerait l'extinction d'un secteur automobile national autonome en même temps que le déclin irrémédiable de la grande industrie italienne dont Fiat est à l'heure actuelle quasiment le seul survivant. D'autre part, il signalerait la fin d'une ère, celle du grand capitalisme familial que la famille Agnelli, à la tête de l'empire Fiat depuis plus d'un siècle, incarnait plus que toute autre dynastie entrepreneuriale. Génératrice de relations sociales rarement pacifiées mais qui servent de baromètre, l'entreprise turinoise se confond dans l'imaginaire collectif avec l'histoire industrielle nationale telle qu'elle a pris ses racines dans le

Nord-Ouest de la péninsule : « Quelque chose qui n'a pas seulement produit des voitures ou des dividendes pendant des décennies et des décennies, mais aussi des appartenances, des conflits, de l'intégration, de la croissance et de la modernité, et même une certaine idée de l'Italie (...). Tout cela va aujourd'hui à la ruine et le prix immatériel de la désagrégation est incalculable », note un éditorialiste du quotidien *La Repubblica*¹.

Une crise de surproduction et de perte des marchés qui vient de loin

Ce n'est certes pas la première fois que la famille Agnelli doit conjurer le « syndrome des Buddenbrooks » (Rugafiori, 1999: 93). En 1980, un plan de restructuration draconien l'aide à sortir de la profonde crise économique et sociale des années soixante-dix et à renouer avec la prospérité économique, alors même que nombre d'homologues voient leurs noms rayés de la carte industrielle ou sont obligées de céder l'empire familial au contrôle de l'Etat ou de groupes étrangers. Face à l'ampleur de la dette contractée, Fiat infléchira et diversifiera ses stratégies capitalistiques ; la mutation technologique (l'automatisation) et organisationnelle sera accomplie au prix d'une forte compression des coûts salariaux et d'une inflexion quelque peu brutale des relations professionnelles.

C'est en effet Fiat qui remporte en 1980 le bras de fer avec les syndicats et obtient la mise en « *cassa integrazione* » de longue durée de 23 000 salariés dont une faible minorité seulement réintégrera l'entreprise cinq ans plus tard. Ce conflit retentissant est resté dans les annales parce qu'il vient clore la « décennie de l'hégémonie syndicale », et rétablir le rapport de force en faveur du patronat. Il est aussi considéré comme l'un des événements marquants des relations professionnelles contemporaines parce que la défaite syndicale² a justement pour théâtre les usines Fiat, comme s'il « fallait Fiat pour clore une ère et pour en ouvrir une autre »³. Fiat s'engage dès lors dans une contraction impitoyable de ses effectifs : des 149 000 salariés employés en 1979 dans la branche automobile il n'en reste plus que 78 000 en 1987. Entre 1979 et 1985 le groupe parvient à diminuer la part des salaires dans le chiffre d'affaires de 27 % à 19 % et sa dette n'en représente guère plus de 2 %, contre près de 34 % six ans auparavant (Rugafiori, 1999: 105).

Les choix stratégiques de Fiat durant les décennies 1980 et 1990 sont révélateurs de son pouvoir politico-industriel sans commune mesure, mais s'avèrent aussi pour certains d'entre eux – notamment à la lumière de la crise de 2002 – comme des éléments de fragilité. Fiat, *via* ses holdings familiales Ifil et Ifi mène une

-
1. Ezio Mauro, « La crisi della Fiat e il grande scambio », *La Repubblica*, 14 octobre 2002. On trouve une analyse similaire chez Valerio Castronovo dans le quotidien économique *Il Sole 24 ore* (11 octobre 2002) : « Quando vacilla il mito dell'azienda paese ».
 2. Au lendemain de la célèbre « marche des 40 000 », manifestation de cadres, d'employés et de dirigeants de Fiat réclamant la reprise du travail et la fin de la grève syndicale illimitée, les secrétaires généraux des trois confédérations signent un accord qui entérine quasiment tel quel le projet patronal de compression des effectifs.
 3. Massimo Mascini, « Relazioni industriali segnate dalle vicende del Lingotto », *Il Sole 24 ore*, 15. 11. 2002.

politique de diversification soutenue et guère égalée ailleurs, et « achète ce qui peut l'être ». Le groupe, l'une des rares multinationales italiennes, possède des participations dans des banques, la grande distribution, le tourisme ; il est présent dans l'assurance, l'énergie, l'agro-alimentaire, la presse, avec comme dernière acquisition stratégique la prise de contrôle de Montedison (à côté d'EDF) et l'acquisition de la majorité relative dans Italeria en 2001.

La perte inexorable de l'excellence dans l'automobile

Le groupe de Turin se voit aujourd'hui accusé d'avoir négligé son métier de base, la construction de voitures, au profit de la diversification financière. La liste des erreurs stratégiques incriminées est longue : perte de la maîtrise professionnelle de l'automobile au sein du top management, lenteur dans l'appropriation de la révolution électronique, rendez-vous manqué avec la qualité totale, investissement insuffisant dans la recherche, retards dans le développement du moteur écologique, incapacité de sortir du créneau des automobiles bas de gamme, difficultés à réagir à temps à la perte de l'image de marque de la firme – autant de manquements qui creusent l'écart avec ses concurrents européens, au premier rang desquels Peugeot et Volks-

wagen. Une politique d'éviction sans merci des concurrents semble maintenant se retourner contre la famille Agnelli elle-même, longtemps acquéreur volontariste de marques italiennes en crise. Utilisant ses relations privilégiées avec les pouvoirs publics, elle veillait à ne pas laisser tomber dans l'escarcelle de constructeurs étrangers (Innocenti convoité par les Japonais, Alfa Romeo par Ford)¹. Protégée de la concurrence, Fiat ne devait pas non plus bénéficier en retour de l'effet de stimulation, comme le souligne le turinois Piero Fassino, secrétaire des Démocrates de gauche (DS) : « L'entreprise est viciée par une culture monopolistique : elle ne sait pas ce qu'est le marché ». Et l'ancien président du Conseil et actuel président de la Commission européenne Romano Prodi d'émettre un jugement aussi sévère que définitif : « C'est l'idée de diriger le pays qui les a ruinés »².

Les syndicats stigmatisent la sous-capitalisation notoire, mais aussi l'erreur sur le produit : après la Uno (1983) et la Punto (1993) encore largement plébiscitées par les consommateurs, Fiat, bien moins présente sur le terrain de la recherche que ses principaux concurrents, développe des modèles qui ne s'imposent plus sur le marché. Un plan de recapitalisation et de réduction des effectifs négocié en 1993 n'arrête que temporairement

1. « Fiat s'est acheté Innocenti puis a commencé à le démanteler. La même chose s'est répétée dix ans plus tard avec Alfa Romeo [1986, ndlr] : une usine qui en matière d'organisation du travail était beaucoup plus avancée que Fiat mais qui, une fois passée sous le contrôle de Turin, a été progressivement appauvrie », rappelle Bruno Trentin, ancien secrétaire général de la CGIL et responsable, pendant cette période, du syndicat de la métallurgie (*La Repubblica*, 14.10.2002).

2. Ancien président de l'IRI, Prodi avait promu et préparé la vente d'Alfa Romeo à Ford, stoppée après une intervention directe de Gianni Agnelli auprès de Bettino Craxi, alors président du Conseil. La vision quasi hégémonique du groupe turinois est résumée par l'expression, restée célèbre, de Vittorio Valletta, à la tête de Fiat jusque dans les années 1960 : « Ce qui est bien pour Fiat, est bien pour le pays ».

ITALIE

le déclin¹. A partir de 1998, le bilan sera constamment déficitaire. Fiat qui en 1986 dominait le marché italien avec 60 % des ventes, voit sa part réduite à 30 % en 2002, alors même que le nombre des immatriculations est en hausse ; la firme représente 7 % du marché européen. La production excède les ventes de plus de 20 % ; les pertes essuyées depuis 2000 par la branche automobile au sein du groupe Fiat sont évaluées à quelque 4 milliards d'euros fin 2002, et l'endettement net est chiffré à 5,8 milliards d'euros en septembre 2002 (après une première vague de cessions).

L'alliance stratégique conclue en 2000 avec General Motors prépare le retrait, à terme, du groupe de Turin de la branche automobile. Le constructeur américain qui détient 20 % des parts de Fiat Auto garantit à son homologue italien l'option de lui vendre ses parts restantes à partir de 2004. Mais, si au moment de la signature de l'accord le patriarche de la famille, Gianni Agnelli, peut encore espérer sauvegarder ainsi une part de pouvoir et d'autonomie pour la maison italienne², l'éclatement au grand jour de la crise en 2002 place la firme dans une position bien plus défensive.

Logique financière versus logique industrielle

Après un premier plan de relance industrielle en décembre 2001, Fiat se voit

imposer par ses banques créancières au printemps 2002 une cure sévère d'apurement de la dette et de recapitalisation. Les négociations avec les syndicats aboutissent en juillet à un accord signé par les seules CISL et UIL. Le groupe s'engage à effectuer des investissements à hauteur de 2,4 milliards d'euros censés assurer le développement d'une vingtaine de modèles entre 2003 et 2005, en échange de la suppression de 2 300 emplois notamment dans les établissements turinois³. La CGIL refuse la signature. « Le plan qui nous est présenté a un seul objectif : réduire les coûts, tenter d'assainir le déficit pour permettre aux propriétaires de réaliser le maximum de gains dans la vente à General Motors. C'est une opération de marketing financier, et non pas un plan industriel ». La CGIL qui fait un diagnostic bien plus sévère de la crise de Fiat et de l'absence de projets d'avenir que ne le font à l'époque nombre d'acteurs et d'observateurs, estime que l'accord signé par ses homologues n'est qu'un « premier pas vers la réduction ultérieure des effectifs ».

La suite des événements tend à lui donner raison. En octobre, alors que les effectifs ont d'ores et déjà diminué de 3 000 personnes, Fiat reconnaît ouvertement la situation catastrophique et les pertes extravagantes de sa branche automobile. La direction du groupe demande au gouvernement d'entériner le statut d'état de crise qui donne accès aux amor-

1. Cf. Catherine Sauviat, « Nouveau plan de restructuration chez Fiat : anatomie d'un conflit 'exemplaire' », *IRES Chronique Internationale*, 27, mars 1994, pp.9-12.

2. Selon un éditorialiste de *La Repubblica* (Ezio Mauro, *op.cit.*), l'octogénaire Gianni Agnelli, à travers l'alliance avec General Motors, acceptait de « perdre le commandement mais en faisant le calcul qu'il était possible de maintenir une influence décisive sur la direction américaine, de sauver en fin de compte non seulement les postes de travail dans notre pays, mais aussi un 'caractère' Fiat, et, à travers lui, une voie italienne de l'automobile ».

3. Ces suppressions sont effectuées *via* la mise en mobilité, cf. encadré sur les amortisseurs sociaux.

Encadré

Les amortisseurs sociaux : *cassa integrazione* et mobilité

La *cassa integrazione guadagni* (CIG) est l'un des « amortisseurs sociaux » principaux de l'Italie. Elle vient compenser le revenu des salariés de l'industrie et du commerce durant des périodes de suspension de l'emploi et de la rémunération.

Instituée par décret au lendemain de la Seconde guerre mondiale, elle a subi, depuis lors, de nombreuses modifications. Elle permet aux employeurs d'entreprises industrielles de plus de 15 salariés et d'établissements du commerce de plus de 50 salariés de suspendre temporairement le versement des salaires des travailleurs mis en chômage technique. On distingue deux types d'interventions : la *cassa integrazione ordinaria* (CIG ordinaire) qui intervient dans des situations de difficultés économiques temporaires ; et la *cassa integrazione straordinaria* (CIGS) réservée aux crises structurelles ainsi qu'aux processus de restructuration et de reconversion. La CIG ordinaire a une durée maximale de 13 semaines (éventuellement reconductibles) ; la CIGS peut être sollicitée durant 12 mois lors d'une situation de crise, et durant 24 mois dans les cas de restructuration et de reconversion. On parle de CIGS « à zéro heures » quand le contrat de travail est entièrement suspendu.

L'indemnité compensatoire correspond à 80 % du salaire normalement perçu pour les heures non travaillées. Mais elle ne peut excéder, en 2002, 776,12 euros pour les salariés ayant un salaire mensuel inférieur à 1679 euros, et 932,82 euros pour ceux qui touchent un salaire plus élevé (ces plafonds sont fixés annuellement par l'Institut national de la prévoyance sociale INPS).

Dans l'entreprise, les organisations syndicales doivent être consultées et informées avant le recours à la CIG ; elles ont aussi un droit de regard sur la sélection des salariés mis en chômage technique et peuvent demander l'application du principe de rotation dont l'employeur doit justifier le refus.

La CIG ordinaire est financée, outre par l'Etat, par des contributions patronales fixées à 1 % du salaire (0,75% dans les entreprises de moins de 50 salariés) ; durant la période de recours à la CIG ordinaire, les employeurs versent en outre 8 % du salaire de compensation perçu par leurs salariés (3 % pour les petites entreprises).

Employeurs et salariés participent au financement de la CIGS, à hauteur de 0,6 % des salaires pour les premiers, et de 0,3 % pour les seconds. Durant la période de recours à la CIGS, les employeurs remboursent à l'INPS 4,5 % du salaire de compensation perçu par leurs salariés (3 % pour les petites entreprises).

La *procédure de mobilité* fondée sur une loi de 1991 vise à accompagner à la retraite ou, éventuellement, vers un autre emploi des salariés soit licenciés, soit non intégrés dans l'emploi après le passage en CIGS. Les salariés sélectionnés selon des critères préétablis et après concertation avec les syndicats bénéficient d'une indemnité correspondant à 100 % de l'indemnité CIG pendant un an, réduite à 80 % ensuite (elle est ainsi nettement supérieure à l'allocation chômage).

• • •

• • •

La durée maximale varie selon l'âge et la localisation des salariés (entre 1 ou 3 ans dans le Centre-Nord et entre 2 et 4 ans dans le Mezzogiorno). La procédure de « mobilité longue » avait été abolie : d'une durée maximale de sept ans, elle visait à permettre aux salariés d'atteindre l'âge de la retraite. L'accord de décembre 2002 entre Fiat et le gouvernement prévoit sa réactivation ; à une période de mobilité « courte » de trois ans financée par l'Etat succédera une période de mobilité longue de quatre ans à la charge de l'entreprise.

Sources : *Il Sole 24 ore*, *La Repubblica*, *Rassegna Sindacale*.

tisseurs sociaux financés en grande partie par l'Etat (*cf.* encadré). Le plan financier du groupe prévoit la mise en chômage technique totale, la *cassa integrazione* 0 heures (de travail presté), pendant une année éventuellement reconductible de 7 600 salariés et la mise en mobilité de 500 autres. L'opération s'effectuerait en deux vagues, en décembre 2002 et en juillet 2003. Elle implique la fermeture provisoire de deux sites, Arese près de Milan et Termini Imerese en Sicile et touche sévèrement l'établissement historique de Mirafiori à Turin. Globalement, Fiat qui n'émet aucune garantie de réintégration, entend réduire d'un quart environ la production d'automobiles. 50 % des *cassintegrati* pressentis sont considérés comme étant en « sureffectif structurel ». Les suppressions d'emploi concerneront aussi quelque mille employés ainsi que 200 dirigeants.

Fiat met en avant la profondeur de la crise financière qui réclame une riposte elle aussi financière. Les banques créancières longtemps indulgentes face à la si-

tuation de surendettement¹ fixent maintenant des objectifs précis de recapitalisation et de réduction de coûts. Le plan financier de mai 2002 prévoit notamment la réduction de la dette de 6,6 milliards d'euros à 3 milliards d'euros pour fin 2002, *via* aussi une politique de cessions. General Motors risque de revoir son engagement et s'apprête à réviser fortement à la baisse la valeur des actions Fiat dans son propre bilan. Le groupe de Turin voit aussi suspendu sur sa tête l'épée de Damoclès d'un déclassement par l'agence de notation internationale Moody's (dégradation qui interviendra effectivement fin décembre) avec à la clé l'effondrement ultérieur de ses titres en Bourse.

La fronde des syndicats

Ce plan de redressement rencontre immédiatement le refus des organisations syndicales. Elles font valoir que ses coûts retombent essentiellement sur les salariés alors qu'il ne garantit en rien la relance de la production automobile au sein de l'empire Fiat. « La chose la plus odieuse est

1. Nombre d'observateurs notent que la crise Fiat est aussi révélatrice de la crise du système bancaire italien, peu coutumier « d'affronter la crise des entreprises selon des logiques de marché » et pour lequel les critères de « complaisance politique » peuvent jouer un rôle d'autant plus important que « l'entreprise appartient à la catégorie privilégiée bien que jamais codifiée des entreprises privées ou publiques *'too big to fail'* ». Donato Masciandaro, « Per le banche sfida rischiosa », *Il Sole 24 ore*, 16 octobre 2002.

que le propriétaire actuel entend expulser des milliers de travailleurs seulement pour avoir de meilleures marges dans une partie purement financière avec son associé », s'insurge le secrétaire général de la CGIL. Mené à terme, ce plan risque, selon les syndicats, de transformer l'Italie en pays d'assemblage et en simple marché. « Si après l'électronique, la pharmacie et la chimie fine l'automobile disparaît elle aussi du pays, nous nous trouverions dans un système industriel appauvri, fondé uniquement sur la sous-traitance et la commercialisation des produits »¹. Déjà méfiants à l'égard de la participation de General Motors, à la lumière du sort réservé par la multinationale américaine aux établissements Daewoo après le rachat du constructeur coréen, les syndicats craignent que la vente n'entraîne la dilapidation définitive des savoirs et compétences concentrés dans l'univers Fiat.

Les syndicats lancent donc un appel à l'Etat en même temps qu'ils pressent Fiat, à l'instar des banques, de vendre quelques « bijoux de famille ». Un moment séduits par les modèles de participation de l'Etat de Renault et de Volkswagen, ils ne préconisent pas la nationalisation (qui a les faveurs du leader de Refondazione comunista, Fausto Bertinotti), mais l'intervention « selon le principe de la subsidiarité », comme le souligne le secrétaire général de la CISL Savino Pezzotta : « Si le privé ne fait pas l'affaire, l'Etat doit intervenir, surtout si l'avenir du secteur automobile en Italie est en jeu ». Et son homologue de la CGIL de réclamer de son côté « une politique industrielle sérieuse, centrée sur les

investissements et le produit » qui pourrait bénéficier de subventions publiques. Non sans pessimisme, Guiglemo Epifani souligne l'importance de l'enjeu : « Le pays est en train de perdre des pans entiers de sa capacité productive, et ni le gouvernement, ni la Confindustria ne semblent vraiment avoir conscience de la gravité de la situation ».

Le désespoir de Termini Imerese

Les syndicats mettent de côté leurs divisions pour organiser ensemble grèves et manifestations. Dans un contexte politique modifié par l'élection de Silvio Berlusconi à la tête du gouvernement, leurs dissensions s'étaient exacerbées et avaient notamment conduit à toute une série « d'accords séparés » comme la convention collective de la métallurgie en juillet 2001 ou l'accord Fiat et le « Pacte pour l'Italie » en juillet 2002. Mais, en face d'enjeux industriels lourds, « leur nature confédérale conduira toujours les syndicats à se rapprocher », rappelle Savino Pezzotta de la CISL.

Toutefois, les grèves syndicales unitaires, à l'instar de la grève générale de la métallurgie le 15 novembre, celles du 26 novembre dans l'ensemble des sites italiens et le 16 décembre dans les établissements européens de Fiat – en attendant une nouvelle grève générale programmée pour janvier 2003 – ne font que relayer le mouvement de protestation, de colère et de résistance qui éclate dès l'annonce du plan financier en octobre dans les sites directement visés. La tension est particulièrement forte dans l'établissement sicilien

1. Gianni Rinalidini, secrétaire général de la fédération de la métallurgie de la CGIL, la FIOM, dans une interview avec *Rassegna Sindacale*, 38, 22.10.2002.

ITALIE

de Termini Imerese menacé de fermeture dès décembre 2002.

Estimant n'avoir plus rien à perdre, les ouvriers en grève illimitée vont empêcher pendant des semaines la sortie de l'usine de la Punto, bloquer le port et les voies ferroviaires, isoler la Sicile du continent, s'installer comme piquets de grève sur d'autres sites (Melfi, le site le plus moderne, qui n'est pas concerné par la restructuration). Ils peuvent compter sur la solidarité de toute une population qui les rejoint aux manifestations : commerçants, enseignants, lycéens, mais aussi, à l'évidence, les quelque 2 000 salariés des fournisseurs dont l'emploi est également menacé.

Alors que des prières sont lues dans toutes les églises parlemittaines, les représentants de l'Église signalent aux autorités une situation sociale explosive ; ils sont eux-mêmes peu convaincus par les propos rassurants de la firme quant à la fermeture uniquement temporaire du site : « Ce ne sont que des paroles ». Les épouses des ouvriers forment un comité de femmes qui organisera des manifestations, rédigera des pétitions et se rendra au siège du gouvernement à Rome. « Entre un port où les navires n'appareillent plus et une gare dont les trains ne partent plus, on se trouve en plein milieu de la tragédie de la Sicile où un établissement qui ferme est un tremblement de terre qui fait tout s'écrouler », note, en novembre, un reporter de *La Repubblica*.

La fin du modèle turinois ?

Mais l'inquiétude et la colère ne s'exercent pas seulement dans les bassins d'emploi sinistrés du Mezzogiorno. A Mirafiori, berceau des usines Fiat, les équipements pourraient ne plus être ex-

ploitées qu'à 40 % ce qui compromet, selon les syndicats, la rentabilité même de l'usine. Mirafiori et plus généralement Turin où Fiat est né en 1899 redoutent la déstructuration définitive du tissu industriel ; elle viendrait clore un processus de désindustrialisation déjà largement entamé.

Mirafiori qui accueillait dans les années 1970 60 000 travailleurs n'en emploie plus que 13 000 avant la vague de départs de l'été 2002. Durant les années 1990, après l'hémorragie de l'emploi de la décennie précédente, l'usine et la ville ont vécu au rythme des départs en *cassa integrazione* des ouvriers Fiat. Turin n'en reste pas moins la ville la plus ouvrière d'Europe. Si l'industrie locale et régionale est dominée par Fiat au point d'être mono-spécialisée, elle vit aussi des synergies avec les petites et moyennes entreprises présentes dans le secteur dont de nombreux leaders du marché (Pininfarina, célèbre designer d'automobiles, en est l'un des représentants les plus prestigieux).

Turin emploie en 2002 toujours près de 75 000 salariés dans la filière auto, dans des firmes qui réalisent 60 % de leur chiffre d'affaires avec Fiat, selon la chambre de commerce régionale. La « chute de Turin », berceau de la classe ouvrière et de la grande industrie italienne, aurait des répercussions symboliques fortes (il n'y a guère de page de l'histoire sociale et ouvrière italienne qui n'ait de lien avec la capitale piémontaise) ; en même temps, elle ne pourrait pas ne pas affecter les équilibres industriels et économiques globaux de la péninsule, tant la ville pèse lourd en termes de PIB, aussi bien à l'échelle de la région que de la nation. Pour les acteurs politiques et économiques régionaux le débat est ouvert de savoir si le district industriel

turinois, véritable « pôle d'excellence » composé majoritairement de petites entreprises, aura un avenir « après Fiat ».

L'étrange gouvernance de crise du gouvernement Berlusconi

Le gouvernement Berlusconi réagit tardivement à la crise de Fiat, quand celle-ci est déjà officiellement déclarée. Préoccupé par la révolte des ouvriers siciliens, il cherche à rassurer salariés et syndicats et à obtenir un engagement de non-fermeture de la part de la firme turinoise. La gestion de la crise par le président du Conseil fera l'objet de nombreuses critiques, mêlées d'une bonne dose de perplexité. Berlusconi organise une première rencontre avec la direction de Fiat ... dans sa villa privée près de Milan. Cette initiative cache mal aux yeux des observateurs la tentation d'infliger une humiliation au clan des Agnelli dont le sauvetage est maintenant entre les mains d'un représentant mal aimé de la nouvelle génération entrepreneuriale. L'attention portée par ce dernier à une possible mise en vente des deux titres de presse détenus ou partiellement contrôlés par le groupe Fiat (*La Stampa*, *Corriere della Sera*) fait l'objet de nombreux commentaires.

Les propositions de sortie de crise formulées sous forme de boutades par le pré-

sident Berlusconi et des membres de son gouvernement ne manquent pas ensuite d'étonner. Son secrétaire d'Etat à l'économie propose de reconverter les licenciés Fiat dans le secteur hospitalier – pour éviter le recours aux travailleurs immigrés. Silvio Berlusconi lui-même va choquer bien au-delà des salariés menacés de *cassa integrazione* quand il suggère que les pertes du revenu familial après la mise en chômage technique pourraient toujours être compensées par « un deuxième travail, peut-être non officiel » : le cumul de la *cassa integrazione* avec un autre emploi est strictement prohibé par la loi (et la lutte contre le travail au noir théoriquement un objectif déclaré du gouvernement). Il se verra adresser un communiqué d'une sécheresse rare par la présidence de Fiat après avoir affirmé que, s'il n'était pas « employé autrement », il sauverait volontiers lui-même la firme turinoise. « Avec de bons managers, on pourrait dépasser cette crise passagère », lance le président du Conseil qui suggère aussi d'abandonner la marque Fiat au profit des griffes de luxe du groupe : Alfa Romeo, Ferrari, Maserati¹. Plus généralement, le gouvernement donne l'impression de gérer la crise de Fiat dans un climat de confusion et d'improvisation exceptionnel.

1. La boutade se révèle annonciatrice d'un projet porté par une partie de la famille Agnelli et qui va échouer face à la résistance conjointe du président et du conseil d'administration de Fiat et des banques créancières. A la surprise des protagonistes et du CA, Umberto Agnelli (à la tête de l'empire Fiat après le retrait de son frère Gianni gravement malade) demande en décembre au président et au vice-président de Fiat Auto de donner leur démission. Aux successeurs pressentis (dont un représentant de Mediobanca proche de Berlusconi) est prêté le projet de créer un « pôle de luxe » en alliance avec Audi (Volkswagen), après avoir sorti Alfa Romeo de Fiat Auto. Ce plan est perçu comme un pas supplémentaire vers le retrait de Fiat du secteur automobile. « C'est un projet de démantèlement à travers lequel se redistribuent des pouvoirs, des influences et aussi le destin des deux grands journaux du Nord [*La Stampa*, propriété de la famille Agnelli et le *Corriere della Sera* dans lequel elle possède d'importantes participations ; ndr]. C'est un plan qui ne convient qu'aux portefeuilles des actionnaires et détruit les perspectives de survie de l'entreprise et des travailleurs », *La Repubblica*, 10.12.2002.

Les réductions d'effectifs annoncées dans les établissements Fiat, décembre 2002 ¹				
Etablissements de production	Province	Modèles produits	Salariés 2002	Passage en CIGS
Mirafiori (Turin)	Piémont	Punto, Panda, Marea, Multipla, Lybra, 166, Thema	9 900	3 350
Arese	Lombardie	Vania (voiture écologique)	750	1 000 (avec emplois externalisés)
Cassino	Latium	Stilo	4 500	1 200
Pomigliano	Campanie	Alfa 156, 147, 156SW, 147 GTA	5 000	250
Termini Imerese	Sicile	Punto	1 800	1 800
Melfi	Basilicate	Punto, Lancia Y	5 000	

1. Aux mises en *cassa integrazione straordinaria* s'ajoute la mise en mobilité de 500 salariés des usines de composants.

Un accord sur le plan social sans les syndicats

Le 5 décembre 2002, le gouvernement et la direction de Fiat concluent un accord sur le plan social – sans signature syndicale ni véritable négociation avec les organisations syndicales. Tant le groupe que le gouvernement estiment pouvoir s'en passer : le groupe qui, sans mener de politique ouvertement antisyndicale, se distingue par des relations sociales autocratiques en face d'un salariat comparativement peu syndiqué ; et le gouvernement qui prend acte de l'échec de sa stratégie d'isolement de la CGIL. Les tentatives de diviser les trois confédérations italiennes n'auront certes pas manqué. Une vingtaine de syndicats avaient été conviés à la table des négociations – dont la plupart, selon les observateurs, sans présence réelle chez Fiat. Le vice-président du conseil Fini et Berlusconi lui-même avaient ensuite essayé d'imputer l'échec de la négociation au « maximalisme » de la CGIL et à ses « logiques politiciennes qui ne sont pas des logiques de défense des travailleurs ».

« Cette fois-ci, l'accord séparé, c'est eux qui l'ont fait », tranchera le secrétaire général de la CISL, Savino Pezzotta.

Le plan social prévoit le départ immédiat en *cassa integrazione straordinaria* (CIGS) de 5 600 salariés et, à horizon de juillet 2003, de 2 000 autres. Pour 2 400 salariés vieillissants, le dispositif de mobilité longue sera réactivé (avec une indemnité de mobilité jusqu'à l'âge de la retraite, cf. encadré p.7) ; il avait été aboli pour l'énormité de ses coûts par le gouvernement précédent. A Cassino, où les départs en *cassa integrazione* s'organiseront sous le régime de la rotation pour des périodes courtes – procédure que les syndicats avaient demandé d'étendre à tous les salariés de l'entreprise – le retour des *cassintegrati* est prévu pour le printemps 2003 ; il est annoncé pour juin à Mirafiori « après une évaluation des besoins en termes d'emploi », et pour septembre 2003 à Termini Imerese où ne sera maintenue qu'une seule équipe. Cet établissement fera l'objet d'investissements de modernisation. Mais ici aussi, « le retour de tous les travailleurs s'effectuera en fonction des volumes de vente du nouveau modèle

(la « Punto restyling »), et de la réduction globale des sureffectifs ». Le gouvernement de son côté donne le feu vert aux procédures de la CIGS et de la « mobilité longue » et octroie des aides pour les investissements dans la production éco-compatible, la formation professionnelle et la recherche. Il consent aussi à étendre le système des amortisseurs sociaux aux firmes sous-traitantes. Les économies réalisées par Fiat sur la base du plan social sont évaluées à 240 millions d'euros.

Alors que le gouvernement exprime sa satisfaction face à un plan social qui prévient des licenciements collectifs et sauve de la fermeture l'établissement de Termini Imerese, les syndicats le contestent autant sur le fond que sur la forme et entament immédiatement des préparatifs de grève. Ils rejettent un accord qui confirme entièrement les suppressions d'emploi annoncées, refuse aux travailleurs toute garantie de réintégration et n'esquisse aucune perspective de relance du secteur automobile. Et ils estiment « tout à fait inédit que se fasse une pré-entente entre l'entreprise et le gouvernement sur des thèmes qui regardent aussi directement les travailleurs » comme l'emploi et les amortisseurs sociaux.

La politique économique du gouvernement au feu des critiques

Si certains commentateurs jugent sévèrement la gestion de crise par le gouvernement Berlusconi et l'accord manqué avec les syndicats – « La rupture dans le

cas Fiat, avec toutes les tensions sociales qu'elle vient attiser, est l'énième signal d'alarme pour un gouvernement qui semble avoir complètement perdu la boussole de la politique économique »¹ – d'autres tendent à relativiser la signification de l'événement : « La rupture sera nécessairement temporaire puisqu'il reste maintenant à gérer toute une phase de négociation [entre la firme et les syndicats], celle qui concerne la *cassa integrazione*, les rotations, le destin des établissements, et ce nouveau round sera un test pour la solidité de l'unité entre les syndicats »².

Le plan social de Fiat intervient dans un contexte où le gouvernement Berlusconi subit les critiques de quasiment toutes parts pour sa loi de finances, fondée sur des prévisions macro-économiques quelque peu fantaisistes. Le déficit budgétaire et l'ampleur de la dette publique le contraignent à revenir sur des engagements déjà prononcés. Si le patronat s'insurge contre la révision à la baisse des aides aux entreprises, les pouvoirs locaux et régionaux sont parmi les critiques les plus virulents des dispositions d'amnistie fiscale inscrites dans la loi. La CISL et l'UIL signataires du « Pacte pour l'Italie » n'apprécient point de voir repoussées dans le temps les aides promises au Mezzogiorno. Elles durcissent le ton quand le gouvernement s'appête à destiner au financement des amortisseurs sociaux de la crise Fiat 400 des 700 millions d'euros réservés dans le Pacte pour l'Italie à l'augmentation de l'allocation chômage³. « La liste des violations du

1. Enrico Romagna-Manoja, « E Fini cerc di spaccare il fronte dei tre segretari », *La Repubblica*, 6.12.2002.

2. Lina Palmerini, « Si apre lo scontro: 8 ore di sciopero », *Il Sole 24 ore*, 6.12.2002.

3. Qui doit passer, pendant les six premiers mois de chômage de 40 % à 60 % du dernier salaire. Sur le Pacte pour l'Italie, voir Adelheid Hege, « Italie : réforme du marché du travail et crise de la concertation sociale », *Chronique Internationale de l'IRES*, 78, septembre 2002.

ITALIE

Pacte pour l'Italie s'allonge outre mesure et elle ne fait qu'aggraver notre jugement sur la loi de finances. Après le Sud, les retraités, maintenant les amortisseurs sociaux et pendant ce temps, du pardon fiscal à volonté ! » stigmatise un secrétaire confédéral de la CISL. A l'instar de l'opposition parlementaire et du patronat, les syndicats condamnent la possibilité ouverte par la loi de finances aux entreprises et aux particuliers de se dédouaner à peu de frais des délits d'évasion fiscale. Ils y voient un appel à l'incivisme, contreproductif économiquement et périlleux socialement. A travers sa gestion des arbitrages de la loi de finances puis de la crise de Fiat, le gouvernement de centre-droit semble en train de s'aliéner des franges significatives de ses alliés « naturels ».

Le monde ouvrier en sureffectif structurel ?

La crise de Fiat est vécue comme un drame national non seulement pour le crépuscule annoncé de la famille la plus représentative du capitalisme italien, mais aussi parce que l'on ne voit guère, dans l'immédiat, émerger de successeur potentiel ni de projet susceptible d'assurer la pérennité de la grande industrie italienne et de sauvegarder la place de la péninsule dans le cercle des grandes na-

tions industrielles. L'articulation historique vertueuse entre le pouvoir économique, industriel sinon politique des grandes entreprises et la réactivité et les performances souvent élevées de la myriade des (très) petites semble compromise. En même temps, la gestion de cette crise selon des logiques plus financières qu'industrielles tend à affaiblir et à marginaliser encore un peu plus le groupe ouvrier. Celui-ci doit payer un lourd tribut non seulement en termes matériels – *via* l'élimination du cycle productif de cohortes entières de salariés qualifiés qui ne sont pas tous vieillissants, loin s'en faut – mais aussi symboliques : le processus de « liquidation symbolique des ouvriers (...) considérés comme une entité marginale dans le système économique, substituable à volonté »¹ semble en effet largement avancé, alors même que cette population est loin d'être minoritaire du point de vue statistique, puisqu'elle compte encore aujourd'hui quelque 7 millions de membres.

Sources :

Rugafiori, Paride (1999), *Imprenditori e manager nella storia d'Italia*, Roma-Bari, Laterza.

La Repubblica, *Il Sole 24 ore*, *Rassegna Sindacale*

1. Luciano Gallino, « Da operai a 'esuberanti' », *La Repubblica*, 6.12.2002.