

SERGIO MARCHIONNE FIAT

Šestá největší evropská **automobilka Fiat** sice loni hospodařila se ziskem v přepočtu 12,5 miliardy korun, ale generální ředitel Sergio Marchionne přistoupil k razantním opatřením na zvýšení produktivity podle hesla Východoevropský dělník, náš vzor!

Italové, budete makat jako Poláci

Před sedmi lety obcházel západní Evropu strašidlo polského instalatéra. Britové, Francouzi i Němci se netajili obavou vpustit Čechy, Slováky nebo Poláky na svůj pracovní trh ze strachu, že budou žádat příliš málo.

Je ironií, že tato obava se začíná naplňovat, ale úplně jinak, než si vylekaní Západoevropané mysleli. Neděsí je totiž polský instalatér, nýbrž polský automechanik; a vlastně i čínský dělník u pásu. Odboráři západní Evropy během posledních měsíců odkládají zbraně a vzdávají se práv vydobytých během posledních čtyřiceti let. Nejmarkantněji je to vidět u největší italské firmy, automobilky Fiat. Tamní zaměstnanci dostali za úkol od ledna pracovat jako Poláci – na tři směny, s přesčasy, bez protestů. V únoru se přidal francouzský Peugeot. Sevřeny krizí tyto firmy pochopily, že když se nezmění, zahynou.

Nyní razí cestu, v jejich šlépějích se však o redukcí práv západních zaměstnanců budou snažit jejich dodavatelé i banky a kdoví kdo další...

Do práce pěkně i v sobotu...

Pojďme se podívat na první historický soubor zblízka. Na zaměstnance největší italské firmy, Fiatu, páteře italské ekonomiky, zabraly hrozby jejich razantního šéfa Sergia Marchionneho: „Buď budete pracovat jako Poláci, nebo tady končíme.“

Italské automobilce Fiat je 111 let. Dosud v ní práva dělníků jen rostla. Letos poprvé se v nejstarší továrně v turínském Mirafiori, kterou v roce 1939 otevřel sám Mussolini a kde nyní vyrábějí Fiat Punto, rozhodli vzdát části výtěžků ze 70. let. Sami zaměstnanci si to odhlasovali v referendu. Automobilka potřebuje, aby v době, kdy jsou zakázky, jela naplno dnem i nocí včetně sobot. A to dosud v Itálii nebylo normou.

V severní Itálii, která se řadí k nejbohatším evropským regionům, jsou dělníci obecně považováni za „nepružné dovolenkáře“. V továrně na punta se dosud pracovalo na ranní a odpolední směny pět dní v týdnu, naopak v továrně v jihopolském městě Tychy se minifiatky dělaly ve třísměnném provozu i o víkendy.

Zjednodušující porovnání velikostně srovnatelných závodů ukazuje, že zatímco na jednoho italského dělníka v továrně vyšlo ročně 30 aut, na jednoho Poláka rovná stovka.

Po předvánočním referendu, které prošlo těsnou většinou 54 procent, se 5 500 italských dělníků a bílých límečků v továrně v Mirafiori

zavázalo, že budou pracovat méně, že nebudou stávkovat stran přesčasů a nebudou se „házet marod“.

Odměnou jim bude to, že firma investuje miliardu eur do provozu a začne v Turíně vyrábět jeepy a vozy Alfa Romeo a zvýší podíl v americkém Chrysleru. Je pravda, že zaměstnanci měli na krku nůž. Pokud by nepřijali nabídky, hrozil Marchionne, že přemístí výrobu do levnějších závodů v Brazílii, USA a Srbsku.

Nově se tedy pojede na tři směny po osmi hodinách, jedna z variant pracovní doby počítá také s šestidenním pracovním týdnem o deseti hodinách denně. Přesčasy narostou ze 40 na 120 hodin ročně. Hrubá měsíční mzda stoupne o 45 eur (tedy o tisícikorunu), přičemž mzdy se budou nově vázat nikoliv na růst cen, ale produktivity. Ta mezi lety 1998 a 2008 vzrostla jen o tři procenta. V Německu se za těch deset let zvedla o 22 procent, ve Francii o osmnáct.

... ale zato s televizní obrazovkou

I na marody šéf Fiatu myslel. Dohoda počítá s penalizací těch, kteří budou příliš často chybět, i kdyby na to měli razítko od lékaře. Mimochodem, hodit se marod umějí Italové mnohdy lépe než Češi, domluva s lékaři bývá snadná. Marchionne ovšem předchází absencím, jak jen to jde. Při důležitých fotbalových zápasech prý nechává i k linkám montovat obří obrazovky.

Absentérství je nyní v továrně kolem osmi procent, šéf Fiatu ho chce srazit až na polovinu. Tedy na úroveň kolem čtyř procent, což jsou čtyři ze sta zaměstnanců denně doma. Takové bylo vloni i absentérství v Česku po razantním zprůsnění podmínek marodění. U nás to bylo nejnižší číslo od počátku 60. let.

Změna práce se nedotkne jen lidí v závodech, ale další desítky tisíc lidí, kteří pracují u dodavatelů. „Jiná cesta není. Nemůžeme žít ve dvou světech. Doufám, že se dělníci nebudou chtít vrátit do minulosti,“ řekl Marchionne v rozhovoru pro deník La Repubblica.

Militantní kovoodboráři FIOM, kteří brojili proti referendu, nesouhlasí s výsledkem. Říkají, že vyděračské hlasování prošlo jen díky „bílým límečkům“, tedy lidem z kanceláří. Marchionne na to neslyší. „A to budeme příště oddělovat malé od velkých, vousáče od nevousáčů?“

Stejný kontrakt již dvoutřetinovou většinou vloni schválili zaměstnanci v nejméně produktivní továrně Fiatu v Pomiglianu u Neapole. Tam za to bude dokonce z Polska převedena výroba nové verze modelu Panda.

„Volili jsme se svázanými rukama,“ svěřil se

jihoitalský dělník Gianluca Pagano polskému deníku Gazeta Wyborcza, který se vydal zmapovat, co říkají Italové z jihu na „zpolštění“, jak to nazývají, tedy „polacchizzazione“.

„Začíná se polskými Tychy. Pak se bude hrozit Čínou. Vykořisťování, otročina. A to všichni sem přijde. Ale nejdřív nás to smete,“ nařká dělník Pagano nedaleko Vesuvu.

Kdo večerí s ženou a dětmi?

„Brala jsem si muže, který se k nám domů bude vracet na noc, a ne až v neděli ráno. Nechtěl pracovat na tři směny jako jeho otec nebo děda. Rozhodl se pro menší plat a více života. Čím méně pracujeme, tím jsme šťastnější, ne?“ stěžuje si na změny šestatřicetiletá Italka Agnese.

Poukazuje na to, že jižní Itálie je zvyklá pracovat čtyři hodiny před siestou a čtyři hodiny po siestě, kvůli polednímu horku. Ale dnes jsou i obchody otevřené stále. „A kdo večerí s dětmi těch chudáků prodavaček?“ ptá se.

Italové vůbec uvažují, jestli se Poláci nezbláznili, když jsou ochotní tolik pracovat. Přitom Italové ještě před dvěma sty či sto lety byli mnohdy ochotni opustit rodnou zemi a jít dobývat Ameriku. A abychom neopakovali nesprávné klišé o Jižanech, Italové jsou stejní dřiči a mnohdy větší než Češi, jen si v lepších dobách vydobyli daleko více práv.

„Je pravda, že ty změny jsou šílené, obrovské. Ale pravda je i to, že práva zaměstnanců tady byla stejně šílená,“ říká italský novinář Marco. Obě továrny dostanou šanci přežít v rámci plánu Fabbrica Italia neboli Továrna Itálie. Ten předpokládá, že Fiat do roku 2014 zvýší produkci ve svých domácích továrnách na dvojnásobek. Přitom ještě vloni šéf Marchionne hlásal, že nebýt Itálie, koncern by byl ve fantastickém plusu a bez dluhů. Fiat teď hodlá v příštích letech v domovské Itálii investovat až dvacet miliard eur na vývoj nových modelů.

Osmapadesátiletý Italokanaďan Marchionne, absolvent několika vysokých škol, který se do své role obul natolik, že ho to stálo manželství, se netváří jako vykořisťovatel. Sám maká o víkendech a na dovolené testuje nová auta, u kterých chce rozhodovat i o designu vnitřního vybavení. Prý souhlasí s tím, aby se podnik dělil se zaměstnanci o zisky. „Ale nejprve ty zisky musíme vytvořit,“ říká.

Kapitulovali i Francouzi

Tlak na automobilky, který se potáhne do dalších odvětví, už umravnil i výbojně francouzské odbory. Zatímco změny u Fiatu nastarto-

valy v lednu, ve francouzském Peugeotu v továrně v Rennes od února pracuje na modelech Peugeot 508 noční směna s proměnlivou pracovní dobou vůbec poprvé v historii.

Tato směna o 850 lidech pracuje týdně v průměru osmadvacet hodin, ale fakticky se týdenní rozvrh pohybuje mezi nulou a čtyřiceti hodinami. „Tato sociální inovace je ve francouzském automobilovém průmyslu premiérou,“ oznámila automobilka v tiskové zprávě. Nemluvě o tom, že ti lidé mají jistotu práce jen na rok. Podléhají měsíčnímu plánování továrny, která se přizpůsobuje poptávce a nechce držet mnoho aut ve skladech. I toto podepsala firma s odbory, s pěti z jejich organizací.

Přesně v duchu jindy odbojného, nyní umírněného francouzského odboráře, který se nedávno MF DNES svěřil: „Pochopili jsme, že když umře firma, umřeme i my.“

Co kdyby to neprošlo

Pro italský průmysl je referendum v nejstarší továrně Fiatu hotovým převratem. Poprvé se stalo, že se velký zaměstnavatel domluvil se svými lidmi na pracovních podmínkách mimo zažitý systém kolektivního vyjednávání, který je platný pro celý obor.

Mnozí věří, že Fiat prolomil tabu a že se i jim podaří domluvit se zaměstnanci jinak. V to doufají velké italské banky, ale i polostátní giganty jako ENI, ENEL nebo Telecom Italia, které se snaží ořezat krvavé náklady na mzdy. Majitelé italských dluhopisů a všichni, kteří v Itálii investovali, si mohou oddechnout.

Nezisková továrna Fiatu se podílí na obratu celého koncernu necelými 20 procenty a na evropském prodeji aut procentem. Kdyby však referendum skončilo ve prospěch odborů, znamenalo by to, že je předlužený italský stát odsouzen k bankrotu. Itálie přitom opakovaně figuruje v nelichotivém seznamu problémových zemí eurozóny, kterým se zkráceně říká PIIGS, což je v angličtině pojmenování pro prasata.

Kdyby dělníci v Mirafiori odmítli přistoupit na snížení mezd, rozpoutali by výprodej italských dluhopisů, uvedl prestižní deník Financial Times.

A tak polský dělník nakonec skutečně vystoupil v roli strašáka, i když mu za zády vykurují zástupy dělníků čínských.



Kateřina Koubová
redaktorka
MF DNES