

Fábrica de automóviles de Torino Fiat: Sindicatos, Actores y Relaciones Laborales

Agreda-Palacios, Xiomara M.

Participante del Doctorado en Ciencias Contables. Facultad de Ciencias Económicas y Sociales, Universidad de Los Andes. Mérida-Venezuela.

E-mail: xagreda@msn.com

Recibido: 02-07-2017
Revisado: 05-09-2017
Aceptado: 11-10-2017

Fábrica de automóviles de Torino Fiat: Sindicatos, Actores y Relaciones Laborales

RESUMEN

Esta investigación persigue como objetivo revisar en las empresas del grupo FIAT, sus características, vinculación con el entorno, actores laborales y el papel de las organizaciones sindicales en contextos donde operan las fábricas. Se utilizó una metodología meramente documental se analizan diferentes escenarios en los que se desarrolló la empresa. Cabe destacar que a pesar de pertenecer al mismo grupo empresarial, la ubicación geográfica de cada fábrica marca diferencias importantes entre ellas con relación a su desarrollo, manejo de las relaciones laborales, rentabilidad en operaciones, respaldo gubernamental, entre otros. El trabajo comprende una breve descripción de la organización y plantas donde funciona, la revisión de eventos importantes en materia de relaciones laborales, sindicatos y actores laborales en los casos Pomigliano, Cordoba y Betim, la actuación de los sindicatos en la FIAT, para finalmente permitir un análisis de la autora y sus reflexiones finales.

Palabras clave: relaciones laborales; FIAT; sindicatos; actores laborales

Torino Fiat automobile factory: trade unions, actors and labor relations

ABSTRACT

This research aims to review in FIAT group companies, their characteristics, links with the environment, labor actors and the role of trade union organizations in contexts where factories operate. A purely documentary methodology was used to analyze different scenarios in which the company was developed. It should be noted that despite belonging to the same business group, the geographical location of each factory marks important differences between them in relation to their development, management of labor relations, profitability in operations, government support, among others. The work includes a brief description of the organization and plants where it works, the review of important events in the field of labor relations, unions and labor actors in the Pomigliano, Cordoba and Betim cases, the actions of the unions in the FIAT, to finally allow an analysis of the author and her final thoughts.

Key words: labor relations; FIAT; unions; labor actors

1. INTRODUCCIÓN

En el marco del Doctorado en Ciencias Contables y el desarrollo del Seminario Sistema de relaciones de trabajo: Conformación y evolución de actores laborales, se realiza esta investigación que persigue como objetivo revisar en las empresas del grupo FIAT, sus características, vinculación con el entorno, actores laborales y el papel organizaciones sindicales en los contextos donde operan las diferentes fábricas. Para el logro del objetivo, se analizaron fuentes documentales que permitieron ubicarse en los diferentes escenarios en los que ha desarrollado la empresa.

Cabe destacar que a pesar de pertenecer al mismo grupo empresarial, la ubicación geográfica de cada fábrica marca diferencias importantes entre ellas con respecto a motivos para su desarrollo, manejo de las relaciones laborales, rentabilidad en operaciones, respaldo gubernamental, entre otros. Atendiendo a la disponibilidad de información, se escogieron las fábricas de Pomigliano en Italia, la de Córdoba en Argentina y la de Betim en Brasil, para describir situaciones relevantes en materia de relaciones y actores laborales, sin que ello represente preferencia o relevancia alguna de una planta con respecto a las otras. El trabajo comprende una breve descripción de la organización y plantas donde funciona, la revisión de eventos importantes en materia de relaciones y actores laborales en los casos Pomigliano, Córdoba y Betim, los sindicatos en la FIAT, el análisis de la autora y las reflexiones finales.

2. Fábrica italiana de automóviles en Torino (Fiat)

La fábrica italiana de automóviles, nacida en Turín en 1899, y es parte del mayor grupo industrial italiano, Fiat S.p.A, junto a otras importantes firmas como Lancia, Abart y Alfa Romeo, Chrysler Group, Ferrari y Maserati. Europa, Latinoamérica y Asia constituyendo importantes mercados de esta producción, reconocida mundialmente por sus mercancías y como el fabricante con menos emisiones contaminantes de Europa.

Al pretender reseñar aspectos relevantes de la fábrica, se tiene que en la primera década del siglo XX FIAT se da inicio a la diversificación de sus productos, comienza actividades en el extranjero con la fundación de Fiat Automobile Co. en los Estados Unidos y ya para entonces contaba con unos dos mil quinientos (2500) trabajadores.

Antes de la Primera Guerra Mundial (Conflicto bélico entre las grandes potencias del mundo, ocurrido entre los años 1914 y 1918) se fundó la Fiat Lubricantes, conocida como "Olio Fiat", luego de la Guerra, aumentaron sus actividades en el extranjero con la apertura de una sociedad en Rusia, época en la que la producción era casi exclusivamente para uso militar. En las vísperas de la Segunda Guerra Mundial, década caracterizada por la política autárquica de Mussolini, que impidió el desarrollo extranjero de la compañía, pero permitió el desarrollo en el mercado interior.

La Segunda Guerra Mundial trajo consigo una dramática reducción de la producción de automóviles solicitados por la maquinaria de guerra. Los sistemas productivos sufrieron grandes daños durante los bombardeos y casi se detienen por completo, pero afortunadamente gracias al auxilio del Plan Marshall (nombre con el que se denominó al programa de reconstrucción y recuperación económica de Europa después de la Segunda Guerra Mundial, con recursos aportados por los Estados Unidos) se terminan los trabajos de la reconstrucción de la fábrica y se retoma la producción de los automóviles.

En el transcurso de los años sesenta y setenta del siglo XX, la sociedad intentó cubrir los gustos de los automovilistas italianos, constituyéndose en la empresa automovilística más grande, llegando a ser uno de los puntales del así llamado «boom económico» de aquellos años. Al inicio de los años 1970, además de representar el inicio de la producción de automóviles en el extranjero, se inaugura una planta en la Unión Soviética, Después de algunos años sin novedad sustanciales, debido también a las primeras crisis petrolíferas, sale a la venta un producto ensamblado con el uso

de nuevas tecnologías, como máquinas robotizadas en la cadena de montaje. A partir de los años ochenta de este siglo se incorpora motores a gasolina y diésel, y en algunos casos también de motores eléctricos o de doble funcionamiento.

Subsecuentemente, en el 2009 el Grupo Fiat firma un acuerdo con el gobierno de los Estados Unidos, por el cual a cambio de tecnología el grupo industrial italiano toma la gestión y una participación ampliable en el futuro del Grupo Chrysler, empresa creada con los activos de la quebrada Chrysler Corporation LLC.

En 2010 paralelo a las sinergias entre ambos grupos se anunció la comercialización del Fiat en el mercado estadounidense para competir en ese mercado, así como la comercialización fuera de América del Norte de algunos productos del grupo americano remarcados bajo la marca Fiat. Siguiendo esta estrategia conjunta en 2011, se presenta y prevé la creación de más modelos rebautizados con cambios menores para adaptarse a los diferentes mercados y ofrecer una mayor variedad de productos en ambas marcas según los gustos del consumidor.

3. Principales fábricas Fiat en el mundo

Fiat es una fábrica con presencia en Europa, América, y en Asia. Entre ellas cabe destacar:

- Fiat Melfi o Società Automobilistica Tecnologia Avanzata (Fiat-SATA) es una de las fábricas de automóviles del grupo FIAT, ubicada Melfi, Italia, construida entre 1991 y 1993, iniciando operaciones en una zona sin experiencia industrial y con apoyo del gobierno estatal y local para impulsar el empleo en la zona. Para ese entonces, fue una las fábricas más modernas de Europa contando con robots en los distintos procesos productivos. En ella trabajan cerca de 5.000 empleados directos y 4.000 personas subcontratadas. Es una de las plantas de automóviles más productivas del mundo.

En el 2004 una huelga de los trabajadores

que se tuvo por veintiún días, paralizó la producción de la planta:

- Fiat Cassino, fundada en 1972, situada en Monte Cassino, cerca de Roma. Cuenta con cerca de 4,000 empleados directos. Es reconocida por su altísimo grado de automatización. En 1978 fue la primera planta del mundo donde se instaló el sistema robot junto a la Fiat Rivalta.

En 2000 sufrió una profunda remodelación con una importante inversión, convirtiendo la fábrica en una moderna planta modular-integrada:

- Fiat Pomigliano d'Arco fundada en 1968, es una de las fábricas de automóviles de Nápoles, se ubicó en esta zona para fomentar el desarrollo del Sur del país y frenar la emigración de jóvenes que se trasladaban al Norte de Italia en busca de trabajo. Comenzó a producir automóviles en 1972. Su plantilla es de 5.000 empleados. Para mejorar las condiciones de vida de los trabajadores residentes en la zona, se construyó desde cero todo un barrio con alojamiento para setecientas plazas.
- Fiat Tychy es una de las fábricas de Fiat Group Automobiles en la Unión Europea, situada en Tychy, Polonia, donde trabajan cerca de 5.800 trabajadores directos. Reconocida por sus altos índices de calidad. Es la segunda mayor planta de Fiat en el mundo, sólo por detrás de Fiat Betim, siendo además la más grande y productiva del grupo en Europa.

Debido a la crisis económica en diciembre de 2012 se anunció que la fábrica perdería una cuarta parte de sus trabajadores por despedidos 1.500 empleados.

- Fas Kragujevac es una fábrica de automóviles propiedad Fiat Automobili Srbija, situada en Serbia. Su adquisición en 2008 por el grupo Fiat y la inversión de más de mil millones de euros para su reforma, la convirtió en una de las más modernas de Europa y la mayor del sudeste europeo, donde el Gobierno Serbia mantiene un porcentaje minoritario

de la propiedad.

Su plantilla está formada por 2.400 empleados directos y genera 10.000 empleos indirectos.

- Fiat Córdoba es una fábrica de automóviles del Grupo Fiat, ubicada en Córdoba - Argentina inaugurada en 1996. Fiat funcionaba en la antigua planta de Caseros. Posteriormente se unieron las plantas de El Palomar y Berazategui, las cuales cesaron su producción, en el año 1995 cuando se comenzó de complejo de Córdoba. En 2001 debido a la crisis política y financiera argentina, la planta cesa totalmente su producción. Una vez finalizada la crisis, en el segundo semestre de 2007 se pone a punto la planta que en 2008 se recupera la producción.
- Fiat Betim es la fábrica de automóviles del Grupo Fiat más grande del mundo. Se sitúa en el municipio de Betim - Brasil. Inaugurada en 1976, donde trabajan cerca de 10.000 empleados directos. Su producción en 2009 fue de aproximadamente 700.000 vehículos para el mercado brasileño y más de 100.000 para exportación. En ese año la planta logró el récord de 10.000.000 de unidades producidas desde su inauguración.

4. Los sindicatos y Fiat

Los sindicatos son asociaciones de trabajadores constituidas para la defensa y promoción de intereses profesionales, económicos y sociales de sus miembros. A los sindicatos formados por los trabajadores se les denominan sindicatos de primer grado y son de segundo grado, en general las federaciones o confederaciones, que agrupan sindicatos de primer grado. También se tienen sindicatos de tercer grado que agrupan sindicatos de segundo grado.

Ahora bien, esbozada una definición y una clasificación, se pasa al caso que ocupa esta investigación; Fiat enfrenta tensas negociaciones con los sindicatos al pretender cerrar fábricas en Italia y la anulación de acuerdos. En opinión de su director Marchione (2016), Fiat funcionaría

mejor sino fuese por sus operaciones en Italia, donde solo genera pérdida y la empresa se mantiene por la producción extranjera. Afirma que la situación se debe a la poca eficiencia de la fuerza laboral italiana y un sistema poco competitivo.

Además, contribuyen con la decisión de paralizar inversiones en Italia en la que la venta de automóviles ha caído. La alianza con Chrysler, que generaba más de dos tercios de sus ganancias en los Estados Unidos, había trasladado parte de su producción a países con costos más bajos. En este sentido, Fiat se comprometió con algunas inversiones a cambio de una mayor flexibilidad laboral, asunto que no resulta sencillo de resolver con los sindicatos italianos

Otra situación se presenta en Fiat Melfi, donde la empresa espera que el Gobierno italiano autorice sus planes de inversión y recuperación, dado que se ha visto muy afectada por la crisis que atraviesa el continente europeo, impactando sus ventas en Italia disminuyendo a partir de 2012 los niveles que venían reseñando desde 1979.

Por tanto, requerían cerrar dos de las líneas de su producción con lo cual afectará a los trabajadores de la planta, sin embargo la representación sindical, acepto a Fiat parar parcialmente la actividad a inicios del 2013, entrando los trabajadores en un esquema de protección parecido a un ERE temporal (ERE siglas de Expediente de Regulación de Empleo, procedimiento contemplado en la legislación española, que permite a la empresa, bajo determinadas circunstancias y con la aprobación de la autoridad laboral, suspender o despedir a trabajadores garantizándole ciertos derechos). Fiat dijo que la producción podría empezar a finales de 2013 o principios de 2014 sin embargo en opinión de los representantes sindicales puede prolongarse hasta finales de 2014.

En Italia, la situación de las relaciones laborales y la participación de los sindicatos son más tensas, pues es donde resultan menos rentables las operaciones, Las plantas y alianzas en América, les generan mejores resultados a la empresa, para no

generar pérdidas, el sacrificio que piden a sus trabajadores es muy alto, debiendo estos renunciar a condiciones de trabajo dignas. Los directivos preferirían desinvertir en Italia y con ello se librarían de los sindicatos.

5. Relaciones y actores laborales en pomigliano, cordoba y betim: caso pomigliano (Italia)

En Pomigliano, zona económicamente deprimida de Italia, se encuentra una de las plantas Fiat, la segunda más grande en Italia, donde se adelantaron, en opinión de Garibaldo, procesos que pretendían redefinir las relaciones de trabajo del sistema italiano. Con la venia de tres de los cuatro sindicatos de trabajadores metalúrgicos, los acuerdos, firmados en el 2009, sustentados en la ley de relaciones laborales italiana, se inicia el desmontaje del pacto social establecido en julio de 1993 (Pacto entre empresarios y sindicatos italianos, donde acuerdan, entre otros, que el salario pasara a ser una variable dependiente de la inflación y se introduce el empleo interino)

El convenio, que allanó el camino a un convenio colectivo específico para el sector metalúrgico, se basó por un lado en acuerdos colectivos nacionales para cada sector, definidas por el Gobierno, atendiendo a condiciones macroeconómicas, que regulaba las características principales de la relación de trabajo y, por otro, en acuerdos de la empresa negociadora que perseguía el ajuste de aspectos secundarios y vigilar que los actores locales no contraviniesen lo previsto en el convenio nacional

Este convenio del sector metalúrgico introdujo cambio en el sistema de relaciones laborales en Italia y del estado de bienestar, se abandona el sistema de dos niveles centrado en el convenio nacional y se pasa a un sistema centrado en la empresa, que permitiría la negociación de concesiones a través de la modificación de características específicas. Con ello se introducía un nuevo sistema de protección social, basado en la transferencia de muchas prerrogativas del sector público al sector privado.

El primer sindicato de Italia, la

Confederación General Italiana del Trabajo no firmó el convenio de 2009 y continuó apoyando el centralismo del convenio nacional, extendido en Italia, donde la pequeña empresa (con menos de 20 empleados) empleaba cerca del noventa por ciento (90%) de la masa laboral, característica está que no se correspondían con la de la FIAT y hacia desiguales e impredecibles las negociaciones.

En la difícil situación de los fabricantes de automóviles de Europa, debido principalmente al excedente de capacidad de la industria, lo apremiante estaba representado por el reto internacional, enfrentarse a la competencia del resto del mundo no los conflictos internos, las diferencias trabajadores-directivos/capitalistas y el conflicto social, resultaban irrelevante. En opinión de Marchionne, director FIAT, para poder sobrevivir, necesario resulta que capitalistas, directivos y empleados luchen juntos para enfrentar a la competencia, los derechos de los trabajadores no podían garantizarse y las multinacionales debían intentar normalizar las relaciones de trabajo.

Lo importante entonces era mantener la compañía en el mercado sin considerar a qué precio. La relación de trabajo y las discusiones sobre flexibilidad y control de los costos giraron en otro sentido. Los directivos pidieron a sus trabajadores aceptasen desmejorar sus condiciones (más horas de trabajo, reducción en el tiempo de pausas, cambios en los horarios de comida, renunciar a las huelgas, entre otros). Tres aspectos se criticaron a estas propuestas, que pretendían hacer a un lado a uno de los sindicatos metalúrgicos más importante: el renunciar a las huelgas (derecho individual previsto en la constitución Italiana), extender al sector un acuerdo local (específico) y pretender sustituir un convenio vigente hasta 2011, sin el acuerdo de todas las partes.

A pesar de los cuestionamientos, Fiat Pomigliano decidió seguir adelante con el nuevo convenio so pena de paralizar las inversiones de no aceptarse la propuesta. El convenio se firmó y fue ratificado con un referéndum que arrojó, pese a los pronósticos, un elevado porcentaje, cuarenta

por ciento (40%) de rechazo que obligó a sus directivos a condicionar posteriores inversiones al convenio nacional sectorial para los trabajadores de la metalurgia. Las increíbles concesiones de los trabajadores de Fiat-Pomigliano se extendieron a todos los trabajadores de la metalurgia en Italia (renunciar al derecho a la huelga) y adicionalmente se decidió:

- Trasladar la fabricación de productos de alto valor añadido de Pomigliano a la planta de Polonia, y trasladar la fabricación de un producto de menor valor añadido a Pomigliano
- Crear una nueva empresa partiendo de cero, contratando solo a los que aceptasen el nuevo convenio colectivo en su totalidad.

El resultado de la inversión en Pomigliano continúa siendo incierto, pero sin lugar a dudas los derechos de los trabajadores del sector mermaron drásticamente y su solidaridad quedó quebrantada. Por otra parte, frente a la necesidad de los trabajadores, la posibilidad de perder sus puestos de trabajos y la amenaza de desaparición de plazas de trabajo, se imponen sobre la capacidad de representación y negociación de los sindicatos del sector metalúrgico

6. Caso Córdoba (Argentina)

FIAT está presente en Argentina desde 1960, con las plantas de Casero, Palomar y Berazategui, pero no es sino a partir de 1996 que funciona en la planta construida en Córdoba. Entre los años 2001 y 2007, con motivo de la crisis política y financiera que confrontaba Argentina, la planta cesó sus operaciones hasta la finales de 2007, recuperando a partir de entonces su producción

Vale destacar, que a fines de los años setenta, los sindicatos actuaban, en Argentina como organizaciones pro-patronales, cuya función principal consistía en ejercer la representación formal para convalidar la política de relaciones laborales de FIAT y cuestionar operarios potencialmente conflictivos para promover sus despidos, nada más contradictorio a su razón de ser. Frente

a este comportamiento, una multitudinaria asamblea, enmarcada en el proceso de movilización popular y concientización política que se experimentaba en Córdoba-Argentina, cuestionó y desplazó a estos dirigentes

Crecían las tensiones sociales, los sindicatos de izquierda, entre otros grupos sociales, eran organizaciones clasistas que protestaban contra las medidas económicas impuestas entonces y la hegemonía de la burocracia sindical, exigían que las fábricas estuviesen en mano de la clase obrera.

Esta situación conjugada con el clima político y la lucha por el poder, llevaron a actos de protestas, huelgas y asambleas sindicales convocadas por diferentes gremios que derivaron en el Cordobazo (Proceso de agudización de la protesta social en Argentina en 1969). Para reprimir la insurrección se practicaron múltiples allanamientos entre estos, la Confederación General del trabajo de los argentinos, los dirigentes sindicales fueron detenidos y juzgados.

Como evidente consecuencia del Cordobazo se exhibe el resurgimiento de corrientes clasistas en las fábricas, FIAT entre ellas, donde sus representantes sindicales (dirigentes obreros) pasaron a jugar papeles protagónicos en el acontecer argentino y recuperaron la perspectiva de las expresiones del movimiento obrero organizado.

6.1. Caso BETIM (Brasil)

Frente a la crisis económica de la que Brasil no escapó en el pasado inmediato, la fábrica FIAT asentada en ese país, vio afectadas sus ventas y consecuentemente su producción lo que obligó, como en el resto de las empresas brasileñas a incurrir al despido de un número importante de sus trabajadores. Al exhibir una recuperación, la fábrica FIAT más grande del mundo firmó acuerdos de mantener 25.000 puestos de empleos, por un determinado periodo, acuerdos revisables, atendiendo a los cambios en el entorno económico.

De conformidad a lo resaltado en medios de comunicación, los conflictos que mayormente han impactado la fábrica de Betim, obedecen más al manejo de las relaciones comerciales con FIAT ARGENTINA, con quien se coordina producción y venta, más que conflictos internos. La sobreoferta con respecto a la demanda en los dos mercados,

ha obligado a paralizar operaciones temporal o parcialmente dejando inactivos o con recortes de jornadas de los trabajadores. Al afectar las condiciones de los trabajadores, los sindicatos intervienen para lograr acuerdos que se orienten a mermar estos impactos.

7. REFLEXIONES FINALES Y RECOMENDACIONES

El convenio del 2010, del sector metalúrgico, discutido en Italia, introdujo cambio en el sistema de relaciones laborales de ese país, se pasó de un sistema que se circunscribía hasta entonces, por una parte en acuerdos generales nacionales y por la otra en la empresa, a un sistema donde la discusión a nivel de empresa es lo que impone. Lo cual representa un logro importante para los empresarios -propietarios del capital (patrono) considerando las características de FIAT, (una empresa grande, no solo por el monto de su capital, sino por el número de trabajadores empleado y su presencia mundial) con respecto a la mayoría de las empresas italianas (PYMES), pues las directrices del Estado, en materia laboral seguramente respondían más a las demandas de la generalidad de las PYMES que a las de la gran empresa como es el caso de la FIAT.

De cara a los trabajadores, la situación antes descrita, en opinión de la autora, permite una discusión más centrada en las particularidades de la relación laboral pero sin el favorecedor respaldo, a la masa trabajadora, del Estado; acá la discusión gira en la aceptación de propuestas entre las partes, lo cual luce poco ventajoso para el trabajador cuando las partes no tiene el mismo peso o están en equilibrio.

En Brasil y Argentina, los sindicatos que en el pasado se mostraban complacientes con los patronos más que defender intereses de los trabajadores y su papel se limitaba a convalidar decisiones de los empresarios, hoy cuando los cambios políticos y económicos se imponen en el continente, están llamados a procurar condiciones que beneficien, ciertamente, a los trabajadores

A objeto de equilibrar las fuerzas, los sindicatos están llamados a discutir y fijar posturas que se orienten al beneficio de los trabajadores a quienes representan, procurándoles cada vez más mejores condiciones de trabajo, las cuales reportarían a su vez un mayor bienestar social. Sin embargo la experiencia demuestra que motivaciones personales que se imponen sobre las colectivas, desvirtúan el papel que los sindicatos y sus dirigentes deben representar, alejándose del deber ser.

De la revisión del caso FIAT, se observa que ha existido una marcada tendencia a que el comportamiento de los sindicatos diste de su razón de ser, asumiendo posturas que lejos de beneficiar perjudican a los trabajadores, aceptando la renuncia a derechos constitucionales, condiciones inhumanas y hasta retaliaciones por parte del patrono.

Hoy frente a la crisis económica que se enfrenta en gran parte del mundo, donde la mayor producción se esgrime como una de las principales salida a esta, los trabajadores (mano de obra) insustituibles en cualquier proceso productivo, por más automatizado que este sea, deben ser cuidadosamente considerados y los sindicatos están llamados a ejercer una digna representación, tantos en los países donde el capital se impone como en los países donde el gobierno establece las reglas del juego.

Complementariamente, no puede obviarse que el desarrollo de las naciones no solo se circunscribe al crecimiento y manejo de variables económico-financieras, necesario es la consideración de aspectos y relaciones sociales, las de trabajo entre ellas.

Tal y como se observa en el aparte donde se reseñan las distintas fabricas FIAT en el mundo, las motivaciones para su asentamiento en una u otra región o localidad del mundo, obedeció no solo a racionalidad financiera, sino que en también respondió a consideraciones tales como: desarrollo de comunidades, creación de fuentes de empleo, recuperación de zonas deprimidas y de empresas en quiebras, protección del ambiente, entre otras. Con lo que FIAT no solo consiguió incorporación de nuevos capitales privados sino captó la participación de Estados y Gobiernos, que aportaron recursos y participan en la propiedad del capital.

8. REFERENCIAS

- AMBITO FINANCIERO. Fiat suspende las vacaciones para vender más a Brasil. En: <http://www.ambito.com/diario/noticia>.(2013)
- CARRERA NICOLAS. Historia y luchas de clases: el Cordobazo 30 años después. Revista Critica de nuestro tiempo: *Revista Internacional de Teoría y Política*. Buenos Aires. Año 8, Nro 21. Sin año
- DIA A DIA. CORDOVA. La pelea con Brasil ya afecta a Córdoba: En <http://diaadia.com.ar> (2011)
- EGURBIDE, PERU. La firma del pacto social en Italia facilita el retorno de la lira al SME, según su primer ministro. Artículo publicado en el diario El país: España 1993. En <http://elpais.com/diario/1993/07/06/economía>
- GARIBALDO, FRANCESCO. Fiat está en guerra. En: http://www.The global labour-university.org/filiadmin/Glu_column/es_paper/no_57_Garbaldo_ES.pdf
- PUEBLO EN LÍNEA. Ford, Fiat y Volkswagen suspenderán producción en Brasil. En: <http://spanish.peopledaily.com.cn> (Sept 2011)
- REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. Sindicatos. En: <http://ema.rea.esdrae/search>
- RIZZO ALESSANDRA Fiat estaría mejor sin los sindicatos italianos, dice director. The Associated Press – Oct 25- 2010
- WEBB Y WEBB (1920) Relaciones Laborales y gestión de recursos humanos: En trebilcock, A (2001). Enciclopedia de la salud y seguridad en el trabajo. Organización Internacional del trabajo. Ministerio del trabajo y asuntos sociales
- Fiat estaría mejor sin los sindicatos. En: www.eluniversal.com.mx/notas718685.html
- Fiat, un pie en Italia y otro en Brasil. En economía. En <http://pais.com/economía/201209/actualidad>
- Fiat Historia En: www.fiat.cl/blog/conozca-fiat/historia-2
- Comisión de Estudios de Postgrado, FACES. Pp. 16-24. *Cuadernos de Postgrado* N° 21. Caracas, Venezuela.