

LE DATE STORICHE



1969
Scoppia
l'autunno
caldo

Scioperi, manifestazioni e agitazioni: una protesta lunga oltre tre mesi. Il rinnovo del contratto collettivo dei metalmeccanici diventa il ring su cui si combatte in nome dei diritti sindacali. Con la firma di dicembre si evita il Natale in piazza per un soffio. L'anno successivo verrà emanato lo Statuto dei lavoratori



1980
La grande
sconfitta
operaia

Dopo un lungo braccio di ferro tra azienda e sindacati, in cui gli operai tornano ad occupare gli stabilimenti, quarantamila quadri scendono in piazza a Torino, chiedendo il ripristino dell'ordine. Impiegati e amministrativi si «dissociano» dalla lotta operaia. Il movimento di protesta ha perso



1991
I torinesi
«sbarcano»
a Melfi

Nel Mezzogiorno il primo esperimento di «fabbrica integrata» e di «produzione snella». Si tratta del cosiddetto modello giapponese. Dopo il discorso di Marentino di Romiti, la Fiat sceglie la strada dell'innovazione produttiva. Nello stabilimento di Melfi si producono due modelli: la Punto e la Y11

Oggi l'accordo Fiat-General Motors

Convocato nel pomeriggio il Cda della società automobilistica italiana

Operai all'uscita da uno stabilimento della Fiat

FELICIA MASOCCO

ROMA Riflettori su Torino, per la Fiat e la città si chiude un'epoca, la nuova parla americano. Preceduto da una vigilia lunga settimana, l'annuncio delle nozze negli States del Lingotto verrà dato oggi. Per il pomeriggio è convocato un consiglio d'amministrazione straordinario per valutare il protocollo d'intesa con General Motors il partner che l'ha spuntata sugli altri pretendenti capovolgendo in pochi giorni una lista che sembrava privilegiare la DaimlerChrysler.

Componenti e meccanica finora made in Italy parleranno così anche la lingua di Detroit a fianco dei prodotti del leader incontrastato nel pianeta del settore automobilistico. Oltre allo scambio azionario ci sarà infatti una società mista per la produzione congiunta di motori e pianali che avverrà in sinergia tra Fiat e Opel, braccio europeo di Gm. La joint-venture lascerà alle due case madri piena autonomia, il nome e tutto quanto concerne l'assemblaggio delle auto oltre alle strategie commerciali. Quanto alle partecipazioni, alla Gm dovrebbe andare il 20% delle azioni di Fiat Auto (pari a circa 4.800 miliardi di lire), mentre l'holding di casa nostra, la Fiat spa, con il 5% entrerebbe nel colosso americano come uno dei primi azionisti. Un altro pacchetto dovrebbe riguardare il mercato online con l'ingresso del Lingotto nel commercio elettronico per l'acquisto di materiali targato Detroit. Nel Vecchio Continente i due alleati procederanno con una politica comune di investimenti. Salvo clamorose sorprese il piano industriale che cambierà faccia all'economia italiana e al mercato internazionale dell'auto dovrebbe avere questi connotati.

Non resta che attendere, per conoscere i tempi oltre che i dettagli tecnici dell'alleanza. E anche per capire che cosa succederà in Borsa. La Consob vigila, i suoi vertici hanno avuto contatti con la Fiat anche nella giornata di ieri. E oggi, prima dell'apertura dei mercati, si prenderanno decisioni riguardo alla sospensione del titolo.

Ancora ieri i «no comment» rimbalzavano di qua e di là dell'Atlantico e in Fiat la ribalta è stata piuttosto occupata dal trionfo della Ferrari e dal compleanno dell'Avvocato. Il presidente d'onore Gianni Agnelli, che ha festeggiato i suoi 79 anni a Villa Fresco, con il presidente Paolo Fresco, che negli ultimi mesi ha fatto la spola con gli Stati Uniti, è l'artefice dell'operazione. Del resto l'Avvocato ha avuto sempre l'ultima parola sulle decisioni cru-

PRODUTTORI MONDIALI AUTOVEICOLI					
Produzione mondiale di autoveicoli nel '98 (in migliaia), fonte: OICA					
Marche	Totale	Vetture	Veic. Comm.	Autocarri	Autobus
GM	7.582	5.090	2.418	70	4
Ford	6.556	3.600	2.884	72	-
Toyota-Daihatsu	5.210	4.200	731	245	34
Volkswagen	4.809	4.506	291	10	2
Daimler Chrysler	4.512	1.925	2.301	255	31
Fiat	2.696	2.303	275	97	21
Nissan	2.620	2.089	495	28	8
Honda	2.329	2.219	110	-	-
Renault	2.284	1.943	259	78	4
Psa	2.248	1.830	418	-	-
Mitsubishi	1.591	1.085	347	151	8
Suzuki Maruti	1.298	1.058	240	-	-
BMW Rover	1.209	1.175	34	-	-
Mazda	971	818	96	57	-
Hyundai	899	704	187	1	7
Daewoo	757	704	187	1	7
Autovaz	600	600	-	-	-
Fuji-Subaru	534	460	74	-	-
Isuzu	497	46	228	220	3
Volvo	494	399	-	85	10

N.B. La Volvo a fine '98 è stata acquistata da Ford. Quest'anno Renault ha acquisito il 35% della Nissan

IL COMPLEANNO

Gianni Agnelli, 79 anni ieri un giorno passato a lavorare

AZIONARIATO FIAT	
Ifi-Ifil	30 *
Mediobanca	3
Gruppo Generali	3 *
Deutsche Bank	2 *
Compagnia SanPaolo	2
Istituzionali esteri	16
Istituzionali italiani	8
Altri azionisti	36

*Legati da un «accordo di consultazione»

ciali per il futuro dell'azienda. Un futuro che desta speranze e timori a Torino. Nella convention di apertura della campagna elettorale, la candidata del centrosinistra alla Regione, la ministra Livia Turco, ha definito l'accordo «un fatto di enorme rilievo che rappresenta una grande opportunità per la città e il Piemonte». Le prospettive si sommano ai pericoli, ha anche detto, «le istituzioni dovranno farsi carico di contribuire a gestire il cambiamento». Il ministro per il Commercio estero, Piero Fassino, presente all'iniziativa, è convinto che «una grande alleanza internazionale di natura strategica è per la Fiat una necessità ineludibile per poter accedere a nuovi mercati». L'accordo con Gm, ha detto, «può costituire, per Torino una grande opportunità, soprattutto se consentirà di rafforzare il carattere di vero e proprio distretto industriale dell'auto di quest'area». Per il candidato del centrodestra Enzo Ghigo, berlusconiano di ferro, le istituzioni devono starsene in disparte: «Non

sappiamo quello che succederà, ma crediamo che il Piemonte sia più che in grado di affrontare un eventuale cambiamento nel proprio tessuto produttivo. Il futuro non ci fa paura», ha affermato dal palco del comizio della destra. Non è così per i lavoratori, la Fiat ne conta complessivamente 221 mila. Alcuni erano ieri tra gli esponenti del mondo dell'imprenditoria e delle professioni all'appuntamento con Livia Turco. «Domani andremo in fabbrica con il cuore in gola», ha detto Nina Leone, operaia di Mirafiori. «Noi siamo sempre gli ultimi a sapere, e c'è tanta gente teme per il proprio futuro». In fin dei conti, come ha affermato Attilio Longo, delegato Fiom in Fiat da 32 anni: «È diverso avere a che fare con un padrone che conosci ed è della tua città e sapere che il padrone sta in America». Guarda con inquietudine all'accordo il segretario di Rc, Fausto Bertinotti: «Siamo di fronte ad un processo di colonizzazione dell'economia nazionale».



L'INTERVISTA ■ PIETRO MARCENARO, segretario Ds piemontese

«Un'opportunità da cogliere»

RAUL WITTENBERG

ROMA «Da tempo chi lavora nella Fiat sa di dover fare i conti con il contesto mondiale, parliamo di una grande multinazionale italiana che già opera in più continenti», sottolinea Pietro Marcenaro, segretario dei Ds in Piemonte che fino allo scorso dicembre guidava la Cgil regionale; aggiungendo però che l'integrazione Fiat-Gm può offrire delle opportunità, a condizione che Torino resti e si rafforzi come una delle capitali mondiali dell'automobile.

Per i lavoratori, per i cittadini piemontesi, che cosa cambierà nel rapporto con la grande Fiat? «È già cambiato, e molto negli ultimi anni, il peso della Fiat nella percezione della città, nella definizione della sua identità. Da tempo Torino non è più la città di una industria sola. Però questa vicenda segna davvero una svolta. Può avere grande importanza per l'identità di Torino e del Piemonte. Diciamo che siamo al

coronamento di un processo che adesso appare in tutte le sue implicazioni, ma era già maturato nell'economia e nella società torinese. Per i lavoratori e per il sindacato il fatto di non essere in una azienda locale, non è una cosa nuova. Essi vivono già il contesto mondiale come la dimensione con cui fare i conti. Noi stiamo parlando di una delle grandi multinazionali italiane, che opera in tutto il territorio nazionale ma anche in Polonia, Turchia, Sudamerica, in Asia

in Russia. È questa struttura industriale allargata che fa di Torino una delle capitali mondiali dell'automobile, con un ruolo che va difeso e rafforzato».

L'integrazione tra Fiat e Gm comporta opportunità o rischi? «Bisognerebbe conoscere con precisione i contenuti di questo accordo, piani industriali, prospettive d'investimento, dislocazione dei centri di comando. Comunque ritengo utile un'alleanza internazionale per la Fiat, su vuole avere un futuro di successo. I rischi sono presenti in qualsiasi cambiamento, ben maggiori però erano quelli derivanti da un immobilismo della Fiat. Ora si propone un nuovo scenario, che guardo con fiducia,

se vogliamo preoccupata, ma con la speranza che ci sia mosso in una direzione di sviluppo. Rischi e opportunità possono essere considerati dal punto di vista di chi lavora nella Fiat. Ma anche da quello dell'ampia struttura produttiva che si è sviluppata attorno all'automobile. Mi interessa sapere il futuro di Mirafiori e Rivalta, ma

anche di quella importante struttura industriale che abbiamo definito distretto tecnologico dell'auto». Ha ragione Livia Turco quando chiede alla Fiat di aprire un tavolo di confronto con la Regione su questa vicenda? «Va da sé che è impossibile comunicare i termini di un accordo per la più di questa natura, prima che sia raggiunto. Ma certo esiste il problema di una informazione che metta i lavoratori, i sindacati,

le istituzioni, nelle condizioni di poter contribuire a governare un cambiamento così importante, perché rischi e opportunità dipendono sia dalla scelte che saranno compiute dall'impresa, sia da come si orienteranno le politiche pubbliche. Questo è il senso della richiesta che Livia Turco ha avanzato, di aprire al più presto un tavolo di confronto. Invece Enzo Ghigo, presidente regionale uscente e candidato del Polo della Lega, ha dichiarato che l'unico compito di un buon liberale è quello di prendere atto delle decisioni dell'azienda escludendo qualsiasi ruolo della politica. È una dichiarazione pubblica di rinuncia a svolgere qualsiasi ruolo in materia di sviluppo».

Come pensa che la Regione possa contribuire a governare i nuovi assetti internazionali della Fiat? «Non credo che la Regione possa stabilire e forse neanche influenzare le alleanze internazionali di imprese come la Fiat. Nel caso questo ruolo spetterebbe al gover-

no. Però due cose può fare la Regione. Esercitare un ruolo generale di rappresentanza e di tutela delle ragioni di una comunità di fronte a decisioni così importanti che possono cambiare la vita delle persone. In secondo luogo ha un ruolo più specifico in materia di sviluppo dell'industria. Le cose sono cambiate, la competitività impresa non dipende solo dall'aver un buon prodotto e una buona tecnologia, dipende per una parte sempre più importante dalla qua-

lità del territorio nella quale agisce. È vero per singole imprese, lo è per sistemi industriali complessi come quello dell'auto piemontese. Il distretto tecnologico dell'auto è la classica proposta di politica pubblica regionale per lo sviluppo dell'industria, che a differenza del vecchio dirigismo e statalismo, punta sull'attivazione dei soggetti interessati a partire dalle imprese. In Piemonte il distretto tecnologico riguarda la Fiat, le piccole industrie, il Politecnico, il sistema di formazione».

Se ne va in America un pezzo dell'industria italiana, o si spalanca per quest'ultima i mercati mondiali?

«Sono vere tutt'e due le cose. Nell'economia moderna non si sfugge, questo è il contesto. Nel quale però sia una impresa sia un territorio possono giocare le loro carte. Che prevalga una direzione o l'altra dipende anche da noi, dalle cose che sapremo fare, dalla qualità delle soluzioni che sapremo proporre. Per questo la politica ha un ruolo così importante, quando la com-

petizione è fra sistemi chi è capace di assicurare una regia e un governo dei sistemi, introduce un elemento di competitività. Una buona politica è una risorsa al pari della qualità del prodotto». Non teme che la General Motors possa condizionare troppo le scelte della Fiat? «Il problema esiste. Ma in termini di rapporti di forza fra diversi produttori esisterebbe a maggior ragione per una Fiat che fosse rimasta immobile e isolata».

