

← la «600» con cui la Casa torinese inizia la produzione in grande serie: 1000 vetture al giorno, per un totale di 950mila unità, Multipla compresa, sfornate tra il 1955 e il 1960. E il prezzo cala: 590mila lire. La grande svolta si ha però con la «Nuova 500» (da non confondere con la nuovissima Cinquecento degli anni Novanta) che vede la luce nell'estate del 1957. In soli 297 centimetri di lunghezza - la più piccola Fiat mai costruita - è un concentrato di innovazioni: carrozzeria autoportante, motore posteriore bicilindrico raffreddato ad aria di 479 cc e 13 cavalli, sospensioni a quattro ruote indipendenti. È omologata per due passeggeri. Ma sulla «500» viaggiano per anni intere famiglie. Eppure, quando le tolgono il velo al Salone di Torino del '57 l'accoglienza è alquanto fredda. Mai come in questo caso i giudizi degli esperti non hanno coinciso con quello del pubblico. È l'utilità



per eccellenza, quella del boom economico e della libertà di viaggiare su quattro ruote di proprietà. Dopo la «Nuova 500» - che diventerà anche Sport, Tetto apribile, Giardiniera, «F», Lusso - è un susse-

guirsi di record produttivi. L'Italia si asfalta, si costruisce l'autostrada del Sole e Fiat espande la sua offerta. Nascono così auto che hanno fatto epoca come la nuova 1100, la 850, la 124, le mitiche Dino Spider



La Uno vettura popolare. A sinistra il frontale della nuova Punto

e Coupé, e la 127 del 1971, prima a trazione anteriore. Per vedere un'altra piccolina bisogna aspettare il 1972 quando esce la 126 (prezzo: 795mila lire) sempre bicilindrica e a quattro ruote indipendenti, ma solo un po' più lunga (305 cm). La «500» però non è ancora morta, anzi. Proprio nel '72 esce la sua ultima versione, la «R» che sta per «rinnovata», che avrà ancora tre anni di vita prima di uscire definitivamente di scena nell'estate del '75 con l'invidiabile totale di 3.678.000 unità. Negli anni seguenti, dopo essere passati per la Ritmo, Fiat torna a proporre la piccola utilitaria per tutte le tasche. Nel 1980 fa la sua comparsa la Panda, il «corrispettivo a quattro ruote di un elettrodomestico» o anche l'«auto in scarpe da tennis» come la definisce Giugiaro che ne firma lo stile. È la stessa Panda che ha festeggiato pochi giorni fa, il 28 febbraio, i suoi primi 20 anni di vita. La motorizzazione di

massa degli italiani è ormai abbondantemente affermata. E la Fiat deve fare i conti con la sempre più agguerrita concorrenza estera. Ma c'è ancora una tappa importante nella storia del costruttore italiano, che ne rilancerà l'immagine in tutto il mondo anche perché il teatro scelto per la presentazione è Cape Canaveral: gennaio 1983, esordio della «Uno» 45, come il numero dei cavalli di potenza del suo motore di 903 cc. poi sostituito due anni dopo con la nuova famiglia dei quattro cilindri Fire. Per la Uno non ci sono limiti di applicazione: cilindrate da 900 a 2000, motori a gasolio, benzina turbo, turbodiesel, trasmissione automatica. La Uno non conosce rivali nel segmento B. Poi anche per lei arriva il pensionamento (ma in altre parti del mondo è tuttora prodotta), dopo 13 anni e 6 milioni 355mila esemplari venduti. Ci pensa la Punto a prenderne l'eredità.

Cofferati: «Fa bene all'economia italiana»

Critiche da Cisl e Uil: «Dovevamo essere informati per tempo»

ROMA Se il mondo politico, con rare eccezioni a sinistra, plaude allo storico accordo tra Fiat e General Motors, negli ambienti sindacali i commenti, pur positivi, sono più pacati. In attesa di un quadro dettagliato e definitivo, «L'accordo Fiat fa bene all'economia italiana. Se ci sarà una reale integrazione con il rafforzamento di entrambi i contraenti, sono sicuro che le prospettive saranno positive, soprattutto nel medio e lungo periodo», afferma il leader della Cgil, Sergio Cofferati, per il quale un accordo strategico «è l'unica condizione che l'azienda di Torino ha per poter crescere».

Nel porsi subito la questione di chi controlla chi, cioè chi comanderà tra i due partner e quali sono i piani strategici, il segretario generale della Cisl Sergio D'Antoni ha anche sollevato - e con lui Pietro Larizza - il problema della democrazia economica. «I lavoratori devono contare di più, non solo sperare nel buon cuore degli altri». «Non è tollerabile che nell'ambito di un cambiamento epocale come quello Fiat i lavoratori non possano mettere bocca, ma solo subire le conseguenze di decisioni altrui e sperare nel buon cuore degli altri. Bisogna trovare un sistema. Senza democrazia economica - ha aggiunto - siamo

nelle condizioni di poter parlare solo a conti fatti».

Dello stesso avviso il segretario generale della Uil, Larizza: «Se in Italia - ha detto - in aziende come la Fiat avessimo avuto un sistema duale, quindi un organismo di indirizzo e controllo a cui partecipano anche le rappresentanze dei lavoratori, probabilmente non parleremmo per sentito dire, come è avvenuto sulla vicenda Fiat-Gm, ma avremmo la possibilità di incidere sui destini della nostra economia». Sull'accordo, comunque, Larizza ha dato il suo «passi» «purché non sia preludio alla cessione».

Torna ad esprimere la propria preoccupazione il segretario della Fiom del Piemonte, Giorgio Cremaschi, che chiede «garanzie precise sul futuro degli stabilimenti e della occupazione».

Attende di conoscere il piano nel dettaglio il neo-segretario della Cgil del Veneto, Cesare Damiano, che ha lasciato la Fiom giusto una settimana fa: «L'operazione è positiva - afferma comunque -. Da tempo il sindacato ha posto il problema delle alleanze internazionali. Perché la sovrapproduzione rende indispensabili questi processi di integrazione, innanzitutto. Questo accordo, con le sinergie previste, ha per oggetto una strategia di carattere in-



dustriale, non è dunque solo un'operazione finanziaria».

Sul fronte industriale, il direttore generale di Confindustria, Innocenzo Cipolletta, ha parlato di «un progetto industriale importante da

parte di un'azienda che sta su un mercato dove ci sono molti concorrenti». «La Fiat - ha detto - ha scelto un accordo industriale con un concorrente con cui è complementare. Quindi, da questo punto di vista,

credo che possa produrre dei buoni risultati». L'ex presidente degli industriali, Giorgio Fossa, mette invece le mani avanti: «Ora non scriviamo critiche, dell'accordo ne penso bene, come italiano e come indu-

striale». «È un accordo storico per l'industria italiana, destinato a lasciare il segno», è il commento del segretario generale della Uilm, Antonino Regazzi, che definisce l'intesa «la

migliore possibile tra quelle fin qui profilate». «L'arrivo degli americani - ha sottolineato - potrebbe anche creare le condizioni per sviluppare un sistema di relazioni sindacali partecipative che consenta l'ingresso dei rappresentanti dei lavoratori negli organismi consultivi aziendali».

«Siamo finalmente di fronte all'intesa e non più a sole indiscrezioni. I suoi termini vanno nella direzione più volte auspicata dall'alleanza, non dalla cessione. Comunque, siamo davvero in presenza di un fatto epocale», sostiene il segretario nazionale della Fim Cisl, Cosmano Spagnolo. Per Giuseppe Cavallito, segretario della Fismic, sindacato autonomo tra i più rappresentativi in Fiat, l'accordo è «la migliore fra le soluzioni possibili». «Il patto - spiega Cavallito - è infatti stato stipulato tra due aziende forti e vitali; consente un'alleanza strategica in grado di allargare i reciproci mercati, ottimizzare i costi, progettare un'aggressiva politica degli investimenti; mantiene l'autonomia gestionale della Fiat auto e delle altre aziende del gruppo Fiat in Italia». «Ora è necessario - conclude - attivare un confronto serrato con la Fiat per verificare nel concreto le reali prospettive».

R. E.

L'INTERVISTA

Accornero: per gli operai nessuna conseguenza



Il lavoratore Fiat ha sempre avuto l'azienda come sua

ALESSANDRO GALIANI

ROMA «Dal punto di vista dei lavoratori l'operazione Fiat-Gm non dovrebbe dare preoccupazioni immediate, perché non è una fusione, né un matrimonio, ma solo un'alleanza alla lontana». Il sociologo Aris Accornero non prevede contraccolpi immediati sul piano occupazionale dalla svolta americana della casa torinese.

«L'identità del lavoratore Fiat è destinata a cambiare ancora? «Il lavoratore Fiat era l'operaio per eccellenza e, negli anni '60 e '70, quello alla Fiat era il posto di lavoro per definizione. Inoltre la Fiat è sempre stata un gruppo molto nazionale, che bastava a sé stesso. E questo era fonte di orgoglio per i suoi dipendenti. Poi negli ultimi anni, sia l'immagine del lavoratore Fiat, sia la realtà aziendale sono molto cambiate».

«A cosa si riferisce? «Bastare a sé stessi, ultimamente, rischiava di diventare una debolezza: le frontiere dell'auto si sono allargate, la globalizzazione ha portato molti gruppi a fondersi, o a fare joint venture. E tutto questo ha lasciato la Fiat un po' sola. Di qui la necessità di legarsi a Gm».

«E per i lavoratori questo che significa? «Alla Fiat non si sentiranno parte di un unico gruppo, perché quella con Gm è solo un'alleanza alla lontana, ma si sentiranno collegati con la più grossa casa automobilistica del mondo. E questo, da un certo punto di vita, li farà sentire or-

gogliosi, perché si tratta di un'alleanza forte. E da un altro punto di vista farà emergere una certa preoccupazione, perché Fiat è un quarto di Gm e questo alla lunga può portare ad un appesantimento delle condizioni dei lavoratori. Tuttavia nei primi anni è probabile che non succederà nulla».

«Perché? «Perché per ora i due gruppi si limiteranno a fare progetti insieme, mentre alla lunga potrebbe esserci la richiesta di un maggior rendimento, sul tipo di quello richiesto alle altre aziende Gm sparse per il mondo. Tuttavia in questa prima fase l'alleanza è utile a tutti e due».

«Insomma, vede bene Fiat e Gm? «Gm è un'azienda senza padroni e la Fiat, elettivamente, era più vicina alla Ford, che era l'ultima azienda automobilistica retta da una dinastia familiare. Tuttavia la Fiat è andata in un'altra direzione, alleandosi con Gm, che è una signora azienda. Non ha fatto un matrimonio, ma un'alleanza che la inserisce sempre più nel mercato globale e che le farà guadagnare dei bei soldi in Borsa».

L'alleanza non è anche il punto d'arrivo di una serie di cambiamenti che Fiat aveva già avviato? «La Fiat è sempre stata un'azienda molto centralizzata. Il decentramento è cominciato in ritardo, sul modello giapponese, ma ora procede spedito. C'è stata una forte articolazione tra le varie società del gruppo, inclusi i camion e i trattori, ognuna delle quali ora ha il suo bilancio, il suo staff, le sue strategie. E questo processo è de-

stinato ad accentuarsi, anche perché Gm è stata la prima grande azienda motoristica ad articolarsi. Lo ha fatto fin dagli anni '20 e '30. Il suo stile è questo».

Dunque quello americano non è un gruppo accentrato? «No. La Opel è un'azienda tedesca ed è da tempo della Gm, ma se in Germania chiedi di chi è la Opel, nessuno risponderebbe della Gm. Questo significa che lo staff Gm, la sua direzione centrale, guardano agli altri marchi del gruppo dall'alto, ti fanno lavorare».

La Fiat è sempre stata una multinazionale, ora lo sarà di più? «La Fiat è sempre andata all'estero alla grande, fin dai tempi di Togliattigrad. Ora il processo di globalizzazione andrà avanti, anche se la capacità produttiva del gruppo è già notevole».

Ma la globalizzazione si farà sentire sul piano occupazionale? «Già oggi, a livello di staff, di progettisti, di quadri gli uomini Fiat viaggiano abbastanza. Vanno in Polonia, in Spagna, in Slovenia, in Brasile. Dal punto di vista della manodopera operaia, invece, la Fiat non è molto internazionalizzata. Il grosso dei suoi lavoratori resta italiano. E non penso che le cose cambieranno molto. Si viaggerà un po' di più, magari si andrà di più negli Usa e a Detroit. Si parlerà di più inglese. Tutto qui».

Ma già oggi Fiat ha un grosso stabilimento in Brasile, sta rafforzandosi in India e vuole andare in Cina. L'intesa cambierà la mappa di tutti questi stabilimenti e insediamenti Fiat? «Quando le frontiere si allargano cambiamenti ce ne sono sempre. La Fiat ha esaurito i suoi progetti per il Sud d'Italia. Quanto alla Cina e all'India sono operazioni complesse a cui l'alleanza con Gm non potrà che far bene. Ma non so se alla fine le auto che la Fiat produrrà in Cina conserveranno il marchio Fiat o meno».

L'INTERVISTA

Revelli: Agnelli, un modo per lasciare senza vendere



L'intesa con la Daimler sarebbe stata più conveniente

ORESTE PIVETTA

«Segnali di una fine». È il giudizio rapido di Marco Revelli, storico e sociologo, che da sempre studia il caso Fiat e l'evolvere di una città e di un sistema produttivo dal fordismo al post fordismo. Segnali di una fine per la famiglia Agnelli - aggiunge - per lasciare, senza vivere il trauma della vendita, salvando l'immagine. Dalla old economy alla new economy, dalle lamiere e dai motori a chissà che cosa di informatico o telematico. Non sono tra quelli, che vedono in questo la possibilità del rilancio. È un matrimonio che comunque prevede una perdita: se funziona, il baricentro si sposta oltretutto, se non funziona e addirittura si rompe, la Fiat resta sola, impoverita e Torino resta a terra».

Perché tanta sfiducia, Revelli? «Da tempo si sostiene per la Fiat la necessità di un'alleanza...».

«Sì, ma è scelto il partner sbagliato, troppo grosso, troppo ricco, troppo influente per stare ai tuoi patti e riconoscere i tuoi bisogni. Non c'è dubbio che Daimler-Chrysler sarebbe stato meglio, per ragioni che sono state riconosciute. Certo, i tedeschi avrebbero voluto comandare, ma Daimler e Fiat sarebbero state complementari, l'una impegnata a produrre veicoli di fascia alta, l'altra mettendo a disposizione un sistema, dalla progettazione alla produzione alla commercializzazione, per l'utilitaria, quella world car, auto

mondiale, destinata alle semiferie in via di sviluppo, dal Sudamerica all'Est asiatico, e inventata per ripetere su scala mondiale i risultati ottenuti negli anni sessanta in Italia. Come la Palio, una Seicento nell'era della globalizzazione, una globalizzazione a poco prezzo, però, al risparmio. A questa strategia sarebbe stata funzionale l'intesa con la Daimler, che sa solo lanciare macchine da sessanta e settanta milioni. Invece la Fiat si trasferisce alla corte di un colosso che dispone di tutta la gamma del prodotto, fortissimo in Europa anche nelle piccole e medie cilindrate, grazie alla Opel».

Ma a questo punto ci si potrebbe chiedere: se General Motors ha tutto, che cosa potrebbe avere dalla Fiat, che cosa potrebbe giustificare questo passo? «Intanto i mercati internazionali della Fiat, soprattutto quella capacità di penetrazione agile dimostrata nel cosiddetto terzo mondo. Ma proprio l'onnipresenza e la completezza della General Motors non possono salvare l'autonomia di un sottosistema. Come quello torinese».

Con Daimler questo sarebbe stato possibile?

«Credo di sì, perché la Daimler, che non produce macchine di piccola cilindrata, non avrebbe avuto interesse a smantellare il sistema che la Fiat aveva creato per l'utilitaria globale. Avremmo avuto qualche chance in più. Certo il saluto sarebbe stato più brusco. Con Gm si salva la famiglia e per un po' si salva il management torinese».

