



◆ **Un'anticipazione della joint venture**
La Comau, fabbrica di robot, si unisce
all'azienda americana Pico

Matrimonio con Gm

Le imprese dell'indotto guardano fiduciose

Un esercito di fornitori del colosso torinese che da anni si misura con la globalizzazione

ALESSANDRO GALIANI

ROMA L'esercito dei fornitori Fiat (oltre 2mila imprese solo in Piemonte) guarda all'accordo con Gm con un misto di curiosità e di speranza. Qualche malumore serpeggia qua e là, qualcuno avrebbe preferito un'intesa con Daimler-Chrysler, ma il grosso dell'indotto sembra tutt'altro che preoccupato.

«Tanto, più pressione di quella che c'è oggi...» commenta Giorgio Marsiaj, responsabile italiano della Trw Sabel, specializzata in airbag e cinture di sicurezza. La Trw, a livello mondiale, ha 130mila dipendenti e fattura 18 miliardi di dollari. Oltre alla Fiat serve clienti come Ford, Daimler-Chrysler e la stessa Gm. In Italia ha 2.300 addetti. Marsiaj è in partenza per Cleveland, dove dovrà riferire proprio sull'accordo Fiat-Gm. «Per me dice - è un'intesa positiva e importante. Certo, va valutata bene». Lui, per esempio, non

crede che alla fine si farà la società mista Fiat-Gm per centralizzare gli acquisti di componenti. «In ogni modo - assicura - siamo pronti». La Trw, come gli altri grandi fornitori Fiat opera a tutto campo nel settore dell'auto. Proprio come la Brembo, azienda leader nei freni, con sede a Curno nel bergamasco. Brembo fa freni di alta qualità, fattura 700 miliardi di lire, ha 2.500 dipendenti ed esporta il 30% della sua produzione in Germania (Bmw, Mercedes, Porsche), il 15% negli Usa e lavora molto con Fiat, specie per le auto Alfa Romeo e Lancia e per i camion Iveco.

«La Fiat - spiega Roberto Vassori, responsabile del business development Brembo - ci conosce bene e può diventare un buon ambasciatore per noi presso Gm. Negli Usa esportiamo solo freni a disco e potremmo espanderci nei freni a pinza». Anche la Valeo è un big dell'indotto Fiat. È una multinazionale francese con 50mila dipendenti e che fattura 15mila miliardi. In Italia ha 3 stabilimenti specializzati in fari, sistemi di sicurezza dell'abitacolo e radiatori. Alla Valeo hanno brindato dopo l'accordo Fiat-Gm, ma non fanno molto testo perché General Motors è il loro primo cliente a livello mondiale e Fiat è al secondo posto. Comau è un'azienda del gruppo Fiat che fa i robot e i sistemi per fabbricare e montare le auto. Ha circa 3mila dipendenti, a cui si aggiungono 15mila della Pico, l'azienda Usa acquisita 7 mesi fa, grazie alla quale è diventata leader mondiale nel settore. Inutile chiedere a Comau cosa ne pensano dell'intesa con Gm perché ti risponde-

INTERESSI INCROCIATI
Piu' incerti quelli che si erano già orientati verso il mercato tedesco

no con le stesse parole della Fiat. Dunque ci rivolgiamo agli operai. Luigi Gobbi, delegato della Fiom-Cgil, è ottimista: «La Pico ci sta aprendo le porte del mercato Usa, ma quelle di Gm erano restie chiuse. Ora però le cose dovrebbero cambiare, anche perché Gm deve rinnovare le sue linee di montaggio. L'unica preoccupazione riguarda il futuro: cosa faremo se dovessero decidere di aprire degli stabilimenti?».

Anche Magneti Marelli fa parte del gruppo Fiat. Ha 25mila dipendenti e fattura 8mila miliardi di lire. Produce un bel po' di componentistica: sistemi di sospensioni, quadri di bordo (il cosiddetto cruscotto), impianti elettrici, fari, marmitte, sistemi di iniezione motore (tra cui il Fire). Il suo fiore all'occhiello è via-sat, il sistema antifurto satellitare, progettato insieme a Telespazio. Da circa un anno gli operai Fiat di Mirafiori che montano le sospensioni sono passati alla Marelli, pur conti-



nuando a lavorare dentro le mura dello storico stabilimento Fiat. Insomma, la Marelli è uno dei capisaldi della componentistica Fiat, ma anch'essa lavora a tutto campo per Volkswagen ed altri. Come per Comau è inutile chiedere ai dirigenti Marelli cosa ne pensano dell'accordo con Gm, meglio rivolgersi direttamente agli operai. Bruno Ieraci è un delegato Fiom della Atomatic Lighting, una joint venture tra Marelli e Bosh che fa impianti di illuminazione. I due gruppi si sono divisi la produzione: lo stabilimento di Vernaria, nella cintura torinese (1200 addetti) fa fari di minore qualità, quello di Stoccarda e soprattutto quello in Cecoslovacchia fa i fari più di alta qualità e quello in Polonia fa i ricambi. «L'accordo con Gm? - dice Ieraci - E chi ci pensa! A Vernaria abbiamo già 300 esuberanti e tra 2 anni scade la joint venture con la Bosh. A quel punto o noi ci prendiamo i tedeschi, o loro prendono noi».

Il timore per l'occupazione in questi casi c'è sempre



Il timore per l'occupazione in questi casi c'è sempre

Il timore per l'occupazione in questi casi c'è sempre

L'INTERVISTA ■ CLAUDIO SABATTINI, segretario generale della Fiom

«L'alleanza era una necessità»

FELICIA MASOCCO

ROMA Un'alleanza ineluttabile per la Fiat, continuare sulla strada della presunta autosufficienza sarebbe stato suicida. «Ora siamo in attesa che l'azienda ci informi sui dettagli dell'accordo. E chiediamo al governo di convocare le parti sociali per chiarire i significati dell'operazione e su quale strategia si basa». In attesa dei necessari approfondimenti, il leader dei

metalmecanici Fiom-Cgil, Claudio Sabattini, non tradisce troppe preoccupazioni per la svolta americana degli Agnelli. «Dato il tipo d'accordo con la Gm, ricadute sull'occupazione non dovrebbero esserci». Ma proprio per evitarle è bene che il governo «non resti neutrale».

Come valuta il patto italo-americano? «La Fiat aveva assoluto bisogno di un'alleanza internazionale. Ha trovato un partner interessato a questa



Un'isola di montaggio motori all'Alfa Romeo di Pomigliano d'Arco e sopra Claudio Sabattini

GIOVANNI LACCAPO

MILANO L'accordo Fiat-Gm saprà rilanciare negli Usa il prestigioso marchio Alfa Romeo? Le previsioni di Paolo Cantarella e Roberto Testore, secondo cui entro il 2003 lo stemma del Biscione brillerà oltreoceano sul cofano di una nuova spider tutt'ora in fase di progetto, trovano riscontri diversificati: alla piena sintonia di Pomigliano d'Arco fa da contrappunto la circospetta cautela di Arese.

Per Giuseppe Terracciano, leader Fim-Cisl di Pomigliano, la ex Alfa Sud è «l'unico marchio che, nell'abbandono del mercato dell'auto, ha retto nel mondo, l'unico con un'im-

magine limpida per la sua storia. Sono convinto che, grazie alla rete commerciale Gm, potremo catturare nuovi mercati». Di «possibili occasioni di sviluppo» parla anche Maurizio Mascoli, segretario della Fiom campana: «Dalle prime indicazioni si intravede una svolta alle politiche industriali del Sud». Anche per Terracciano «non è cosa da poco fare un matrimonio con un'azienda che sforna 7 milioni e mezzo

di vetture all'anno. Si tratta però di capire quali saranno le sinergie, e quali le ricadute occupazionali per le aree del Sud». L'intesa apre grandi speranze a Pomigliano dove il sindacato «rende evidenti le strategie industriali e i loro effetti sul piano produttivo e dell'occupazione». I sindacati milanesi saranno «attenti a capire le ricadute dell'intesa sull'Alfa di Arese». Dice Ivano Veggo, della rsu di Arese: «Ab-

IL CASO

Alfa: Pomigliano plaude, Arese è scettica

800 vetture Alfa, di cui 565 sono modelli di 156. Circa 7 mila gli addetti: «Però la fabbrica sta vivendo una fase di forte esternalizzazione e terziarizzazione. Oggi nello stesso perimetro convivono 24 aziende».

Ad Arese non si può dire che l'accordo Fiat-Gm abbia portato la stessa ventata d'aria fresca. Per Antonio Panzeri e Ermes Riva, rispettivamente segretario della Camera del lavoro e della Fiom di Milano, si tratta di «rendere evidenti le strategie industriali e i loro effetti sul piano produttivo e dell'occupazione». I sindacati milanesi saranno «attenti a capire le ricadute dell'intesa sull'Alfa di Arese». Dice Ivano Veggo, della rsu di Arese: «Ab-

biamo bisogno di conoscere il contenuto dell'accordo ed il piano industriale di Fiat. I lavoratori sono direttamente interessati, poiché ad Arese stiamo vivendo un'ulteriore fase di ristrutturazione che taglia altri 650 posti. È vero che Cantarella ipotizza un rilancio del marchio Alfa Romeo, ma ciò riguarda esclusivamente Pomigliano, non Arese». Da Pomigliano, dice Veggo, sta per uscire la nuova 156 sportwagon: «È fuori dubbio che quello è il marchio del futuro. Qui con il marchio Alfa si fanno 32 vetture al giorno di un modello di spider e coupé la cui produzione è in agonia». Dunque una fabbrica ai margini: «Oggi è così, speriamo che un doma-

ni il marchio venga rilanciato in quanto legato all'immagine di Milano o come polo del Nord. Ma per ora il rilancio non ci tocca».

L'ultimo accordo, al termine del '99, avvia 650 addetti in mobilità finalizzata alla pensione. Dei 650, una parte ha già lasciato la fabbrica ed un'altra fetta sta per uscire nelle prossime settimane. L'occupazione viene ridimensionata a 4 mila addetti: non al libro paga della «Fiat auto Spa», ma di ben ventidue aziende, tutte con una diversa ragione sociale benché tutte legate allo stesso cordone ombelicale. La fabbrica ha cambiato natura: il polo industriale di Arese «non è più un polo di costruzione di

I sindacati: e adesso garanzie per il lavoro

Bertinotti: «Operazione pericolosa»

ROMA «L'accordo Fiat-Gm è segno di un processo di cambiamento dai tratti positivi. D'altro canto, la Fiat aveva bisogno di integrarsi per crescere, per restare al meglio nel mercato globale». Parola di Sergio Cofferati, segretario generale della Cgil. «La ricerca di un partner - dice il sindacalista - ha impegnato il gruppo di Torino per tanto tempo. La soluzione che si è prospettata mi sembra una posizione utile per dare certezza nel futuro alla Fiat e alle sue attività e per garantire, se ci sarà un'integrazione strategica tra i due gruppi, anche occasioni importanti di crescita nel medio periodo che potrebbero avere delle ricadute interessanti per il Mezzogiorno». Meno ottimistica sembra l'interpretazione di Sergio D'Antoni. «Si sa ancora molto poco dell'accordo Fiat-Gm: quello che si sa è sull'autonomia del gruppo di comando, e va bene. Il problema vero è quello che non si sa: quale piano industriale, quale piano occupazionale e quali prospettive. Su questo la voce dei lavoratori è fondamentale». Per D'Antoni, l'intesa Fiat-Gm «ha fatto emergere una questione delicatissima» per l'economia italiana, quella della democrazia economica: «sappiamo degli accordi quando sono già fatti».

Una promozione, seppure cauta: anche i sindacati dei metalmeccanici approvano l'accordo tra Fiat e General Motors, che, dicono in una nota congiunta Fiom-Fiom-Uilm e Fismic, «potrebbe essere la risposta in positivo alle problematiche poste dalla globalizzazione dei mercati». La decisione di costituire delle joint ventures tra le due aziende in molteplici settori di attività strategiche, fanno notare i sindacati dei metalmeccanici, «potrebbe dare risposte importanti per costituire sinergie industriali, che consentano di affrontare le

sfide tecnologiche con investimenti significativamente più grandi di quanto ciascuna azienda, da sola, potesse realizzare». Il sindacato, ricordano, aveva espresso la sua contrarietà ad una cessione della Fiat Auto, «perché avrebbe costituito un'intollerabile impoverimento della capacità industriale del Paese, con conseguenze negative per l'occupazione: il fatto che oggi ci troviamo a discutere di un'alleanza consensuale di azioni tra le due società è una questione decisiva e importante». Ora, concludono, Fim, Fiom, Uilm e Fismic, «si batteranno con decisione perché l'alleanza non produca effetti negativi per l'occupazione e annunceranno iniziative perché venga attivato al più presto un tavolo di confronto con l'azienda per chiarire tutti gli aspetti di dettaglio dell'intesa al fine di analizzarne le ricadute per gli stabilimenti italiani».

Fausto Bertinotti, segretario di Rifondazione comunista, non condivide «il coro agiografico che si sta dispiegando» sull'operazione, che «cancella colpevolmente preoccupazioni che emergono con tutta evidenza da quell'accordo». Il leader del Prc sottolinea che «politiche industriali, strategie del gruppo, ricerca, innovazione ed organizzazione del lavoro sono materie sulle quali si esercita il predominio evidente degli americani». Quindi, la preoccupazione sull'autonomia del gruppo investe direttamente il problema occupazionale, perché il vincolo del territorio e quello del destino dei lavoratori rischia di diventare una variabile dipendente degli interessi statunitensi.

Diversa, infine, l'opinione di Giulio Andreotti: «Se la General Motors ritiene di potersi associare alla Fiat, vuol dire che è una fabbrica di notevole rilievo».

nuova sulla strada dell'autosufficienza non avrebbe retto la sfida dei mercati: questo potrebbe portare il lavoratore italiano ad una valutazione positiva. Ovviamente se non ci sono elementi dell'accordo che restano sconosciuti».

Questa vicenda, più di altre, ha messo a nudo lo stato non proprio eccellente delle relazioni sindacali. È un aspetto che intendete affrontare? E come?

«Credo che in un caso di alleanze di questo livello sia ben difficile avere conoscenze prima che si compia il processo. Era così anche nel passato. Conta anche il fatto che si tratta di imprese quotate in Borsa, e si capisce quali effetti può avere diffondere preventivamente una notizia. Quello che si può fare - in generale - è confrontarsi con le imprese sulle strategie di fondo, per cui sia comprensibile la scelta di un'impresa di stare da sola o al contrario di stringere alleanze internazionali. È questo un elemento sostanziale del sindacalismo italiano».

L'assenza di ruolo dei sindacati da modo alla Cisl di rilanciare sulla democrazia economica. E la Uil propone che i rappresentanti dei lavoratori entrino negli organismi consultivi dell'azienda. È d'accordo?

«Stiamo parlando di un modello come quello tedesco, in Italia non si è mai affermato».