

«IL PICCOLO» 21.01.2011

Quando l'indotto è precario

• **Felizzano e Quattordio** fanno i conti con le scelte Fiat che ricadono su Ppg, Valeo e Leoni

Quattordio

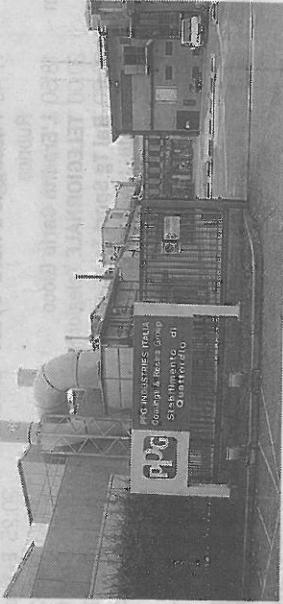
— Il "nuovo" indotto Fiat oggi appare molto distante da quello di un tempo. Il territorio alessandrino, grazie alla lungimiranza di una classe imprenditoriale in larga misura ormai scomparsa, in passato ha superato in modo decisamente migliore la fase più acuta della crisi Fiat che ha falciato decine di imprese nella vicina provincia di Asti e lasciando sul terreno ben poco dell'indotto che ha a lungo alimentato la prima industria automobilistica italiana. La diversificazione che ha permesso di superare quella crisi, di individuare nuovi mercati, di mantenere sul territorio alessandrino presenze storiche, ora potrebbe non essere sufficiente a impedire che siano rimessi in discussione alcuni storici investimenti. «Il "metodo

Marchionne" strozza anche le imprese, oltre che i lavoratori» tuona la Cgil con il segretario Silvana Tiberti. Ma come? «Semplicemente così: la Fiat impone standard, tempi, tipologie di prodotto. Però lo fa senza concordare con la controparte. E senza dimenticare un altro aspetto: i tempi dilatati di pagamento, passati mediamente da 90 a 180 giorni» aggiunge Tiberti. Anche chi ha divergenza oggi in difficoltà e deve fare i conti con profonde incertezze rispetto al prossimo futuro. Ecco il Gruppo Ppg (vernici, solventi, mastici, collanti) di Quattordio che conta 440 dipendenti, divisi su tre società. Neceva per oltre il 90 per cento per la Fiat. Ora la quota oscilla fra il 55 e il 60 per cento, mentre nel portafoglio clienti sono entrati Toyota, Kia

e Suzuki oltre a una piccola quota dei produttori francesi. Se Ppg con Toyota concorda prodotti e modalità, con Fiat «ciò non avviene. Ti chiedono vernici diverse in tempi rapidi, variano i lotti, esclusività di forniture, con sensibili variazioni di costi (la fornitura per la linea Fiat in Polonia deve fare i conti con costi imprevedibili frutto anche di distanza, costi doganali e controlli antiterrorismo), però senza modificare i prezzi. Fiat modifica qualità, prezzi, tinte senza concordare». Risultato? Da un lato occupazione ferma ai livelli del 2007, ricorso ai contratti atipici per quasi il 7 per cento del personale per cercare evidentemente di contenere quei costi che, a fronte di un 2010 chiuso con una crescita della produzione del 7 per cento, in realtà hanno pesato al punto da «fare crollare la competitività», incidere sui prezzi e ridurre i guadagni in modo significativo. La produzione media annuale oscilla fra le 35.000 e le 40.000 tonnellate all'anno (la quota Fiat comprende anche gli stabilimenti della Polonia e quelli della nuova linea in Serbia). Va peggio alla Valeo

(fabbricazione di parti e accessori per autoveicoli e motori) e alla Leoni Wiring Systems Italy (sviluppo produzione e vendita cavi cablaggi centraline elettriche di interconnessione trasmissioni interruttori) di Felizzano. «Nel 1993 - ricorda Silvana Tiberti - l'allora Cavis occupava 1.300 persone che oggi sono scese a 170 fra Valeo e Leoni. Una parte di centraline e deviatori sono prodotte per un modello della Punto e per il Ducato con una tecnologia che verrà eliminata fra un paio di anni. La settimana di dipendenti della Valeo re-

Anche la Ppg (la sede è a Pittsburgh, Stati Uniti d'America) risente delle politiche commerciali della Fiat



sistono grazie a commesse di marchi di lusso, Ferrari in testa, ma potrebbero rischiare di essere trasferiti a Pianezza (insieme a Santena, e con Felizzano, sono le tre sedi principali di attività della multinazionale francese, ndr)». E la Leoni? «Il 2011 si apre con la definizione di una mobilità per 38 dipendenti che lavorano esclusivamente su centraline per autoveicoli Fiat che ha annunciato di non utilizzare più il prodotto, ma senza precisare quando ciò avverrà: se nell'immediato o nel 2012».

Enrico Sozzetti