



PRESS CLIPPINGS
TEL: 26026 5021/5022



Email: unido@unido.org

la Repubblica

34 ■ la Repubblica

Economia

SABATO 17 OTTOBRE 1999

ROMA — Il massiccio ricorso alla cassa integrazione da parte della Fiat è un segnale preoccupante per il futuro dell'intera economia italiana. Ne è convinto il presidente della Mercedes Italia, Joachim Prange, il quale ieri - a margine di una presentazione della Classe S - ha espresso un giudizio particolarmente duro nei confronti della Fiat: «Con l'Italia non amente caduta nell'instabilità politica suscita qualche perplessità», ha detto. La disinvoltura con la quale la Fiat - subito dopo la fine degli incentivi - abbia pensato di ricorrere

Il presidente di Mercedes Italia, Prange, punta il dito contro la decisione di Torino

“Sulla Cig Lingotto disinvolto”

agli ammortizzatori sociali». Il presidente della Mercedes Italia interpreta in questo modo la mossa della casa torinese: «Diciamo semplicemente forzare la mano sui nuovi econometrici che sembrano allontanarsi con la crisi di governo, oppure - ha detto Prange - secondo la Fiat il mercato

dell'economia, e in particolare dell'Italia, è già così difficile da dover mettere immediatamente al riparo l'azienda attingendo agli ammortizzatori». Le medesime preoccupazioni esprime Giorgio Cremaschi, esponente della sinistra Fiom: «È troppo facile e troppo comodo scivola-

re gradualmente e progressivamente dalla rottamazione a provvedimenti di cassa sempre più pesanti dichiarando che sono temporanei per prendere tempo e magari preparare improvvisi stangate sull'occupazione». Il segretario nazionale della Fiom, Claudio Sabatini, invece,

ribadisce la sua convinzione secondo la quale «il ricorso della Fiat Auto alla cassa integrazione a novembre non è giustificato dall'andamento del mercato dell'auto: il calo delle vendite era prevedibile e non è poi così rilevante. Il motivo vero è che si vuole dare un segnale, perché novembre sarà il mese caldo del rinnovo del contratto dei metalmeccanici». Ottimista Roberto Di Masio, Uilm: «24 mila lavoratori restano in Cig una sola settimana, durante la quale gli altri 50 mila continuano a lavorare».

Aziende locali e italiane serviranno da supporto per la produzione della Palio

India, insieme a Fiat “emigra” anche l'indotto Accordo con l'Onu per la componentistica

dal nostro inviato **GIORGIO LONARDI**

VIENNA — Il memorandum d'intesa dovrebbe essere firmato, con ogni probabilità, entro fine anno. E così la Fiat sarà la prima azienda al mondo a siglare un «accordo multilaterale» coinvolgendo un'agenzia dell'Onu cioè l'Unido specializzata nello sviluppo industriale dei paesi del terzo mondo. L'obiettivo: creare in India un tessuto di aziende della componentistica auto capace di fornire alla nuova Palio, la world-car di casa Fiat, componenti ad alta tecnologia e di buona qualità. Partner dell'intesa saranno anche il governo indiano e un folto gruppo di medie e piccole imprese locali e italiane. Fra i candidati più accreditati la Brembo di Bergamo (freni), la Comec di Rivoli (stampi), la Cf Gomma di Brescia (tubi in gomma per freni), quindi la Lames di Chiavari (alzacristalli elettrici) e la Gate di Asti (ventilatori per radiatori).

All'indomani dell'annuncio della cassa integrazione in Italia, dunque, la Fiat non rinuncia ai suoi progetti in campo internazionale. E l'India con un miliardo di dollari d'investimenti previsti (circa 1.600 miliardi di lire) nel giro di un quinquennio per sviluppare una fabbrica in grado di produrre 100 mila auto all'anno rimane uno dei mercati strategici del gruppo torinese. In ogni caso non c'è tempo da perdere. Lo stabilimento di Kurla (Bombay) comincerà a produrre la Palio già nel '99.

«A febbraio ho incontrato Paolo Monferino, direttore centrale di Fiat», dice Carlos Alfredo Magarinos, direttore generale dell'Unido, ministro dell'Industria argentina fra il '92 e il '96, «e abbiamo parlato dell'opportunità di costituire in India un gruppo di fornitori di componentistica auto di alto livello». La «missione» dell'Uni-

do, infatti, è anche di migliorare tecnologia e qualità dell'industria dei paesi in via di sviluppo. Quanto alla Fiat si è impegnata con il governo indiano ad acquistare sul posto già nel '99 il 35 per cento della componentistica Palio, quindi il 65 per cento nel 2000 e oltre il 75 per cento l'anno successivo. Torino è molto interessata alla possibilità di contare su componenti locali di buona qualità. I motivi: ridurre i costi della vettura, aumentare la flessibilità della produzione e aprire futuri spazi per l'export.

A questo punto i negoziati si sono intensificati. La Fiat ha consegnato all'Unido una lista di imprese della subfornitura potenzialmente interessate allo sbarco in India. Con una precisazione: Corso Marconi non è interessata ad avere fornitori in esclusiva. Ma punta a favorire un miglioramento globale della componentistica



Paolo Cantarella, amministratore delegato della Fiat, che con Carlos Magarinos, direttore generale dell'Unido, ha raggiunto un'intesa per lo sviluppo della attività componentistica in India

sta trentacinquenne di grandi ambizioni politiche, dopo aver rivoltato come un guanto l'Unido riducendo del 20 per cento i costi fissi (e tagliando di un analogo percentuale il personale) sta giocando sull'accordo Fiat una partita cruciale per il futuro dell'agenzia dell'Onu. Si tratta infatti di sostituire ad un vecchio modello di tipo assistenziale le nuove «public-private partnership», che puntano ad ottenere risultati di forte impatto nei paesi in via di sviluppo (aumento dell'occupazione industriale e innalzamento del livello imprenditoriale) coinvolgendo le grandi imprese occidentali. E coniugando profitto e «sviluppo sostenibile», in grado cioè di stare sulle proprie gambe, senza aiuti dall'esterno.

auto nel paese asiatico. Anche perché solo fornitori di grandi dimensioni possono offrire garanzie di economie di scala. Quanto all'Unido si sta muovendo come fosse una sorta di «advisor» del governo indiano riguardo la serietà delle proposte dei partner occidentali. «In realtà», precisa Magarinos, «il nostro compito è quello di "garantire" tutti i partecipanti alla futura intesa. Noi vogliamo favorire ogni tipo di accordo: joint-venture, cessioni di tecnologia, intese tecniche».

In effetti Magarinos, economi-

ECONOMY

Car components agreement with UN

India steps out into the unknown with Fiat

Local and Italian firms to provide back-up for production of the Palio

From our correspondent Giorgio Lonardi

VIENNA—The agreement should, in all probability be signed before the end of the year. And Fiat will thus be the first company in the world to sign a multilateral agreement involving a United Nations agency, in this case UNIDO, which specializes in the industrial development of third world countries. The aim is to establish a network of car component companies in India capable of providing the new Palio—Fiat’s “world car”—with high-technology and high-performance components. Other parties to the agreement will be the Indian Government and a number of medium-sized and small local and Italian enterprises. The most favoured candidates include Brembo of Bergamo (brakes), Comec of Rivoli (moulds) and CF Gomma of Brescia (brake hose rubber tube), followed by Lames of Chiavari (electric window regulators) and Gate of Asti (radiator fans). So, in the wake of the announcement by the equalization fund in Italy, Fiat is not going back on its international projects. And India, with US\$ 1 billion (about 1,600 billion lire) of anticipated investment over the next five years to develop a factory capable of producing 100,000 cars a year, remains one of the strategic markets of the Turin-based group. In any case, there is no time to lose. The Kurla plant in Bombay will start producing the Palio in 1999. “In February, I met Paolo Monferino, Executive Vice-President of Fiat,” says Carlos Alfredo Magariños, Director-General of UNIDO and Minister for Industry in Argentina from 1992 to 1996, “and we spoke of the possibility of establishing a group of high-quality car components suppliers in India.” UNIDO’s “mission” is also, after all, to improve industrial technology and quality in developing countries. As for Fiat, it has contracted with the Indian Government to buy 35 per cent of Palio components in India in 1999, 65 per cent in 2000 and over 75 per cent the following year. Turin is extremely keen on the idea of obtaining high-quality components locally so as to reduce transport costs, increase flexibility of production and open up future export areas. Negotiations are hotting up at the moment. Fiat has provided UNIDO with a list of firms of subcontractors who might be interested in working in India. Only Fiat is not interested in having exclusive suppliers; its aim is to promote an overall improvement in car components manufacture in India. And then only large-scale suppliers can offer guarantees of economies of scale. UNIDO, for its part, is acting as a sort of honest broker to the Indian Government on the seriousness of the proposals made by western partners. “Our task, Magariños adds, is to provide back-up for all the participants in the future agreement. We would like to promote every kind of agreement: joint ventures, technology transfers, technical agreements.” Magariños, an economist in his thirties with big political ambitions, after his success in turning UNIDO round by reducing fixed costs by 20 per cent (and cutting staff by a similar percentage), is playing a role in the Fiat agreement that is crucial for the future of his agency. The idea, in fact, is to replace the old, assistance-type model by new public-private partnerships, which aim to achieve high-impact results in developing countries—increasing industrial employment and raising entrepreneurial levels—by involving big western firms. That way they can marry profit with sustainable development, letting developing countries stand on their own two feet, without external assistance.

Paolo Cantarella, Managing Director of Fiat, who, together with Carlos Magariños, Director-General of UNIDO, concluded an agreement on the development of car components operations in India.