

## TOFAS – TURCHIA

*In Turchia ci sono forti limitazioni ai diritti del lavoro e alle libertà sindacali. La violenta repressione della manifestazione del 1° maggio è la prova evidente della politica antisindacale del governo, sostenuta da molte aziende. Nella fabbrica Tofas è presente solo il sindacato «giallo» Turk metal, a cui i lavoratori sono praticamente obbligati a iscriversi. Quando, alcuni anni fa, in seguito alla loro protesta e disdetta da questo sindacato contro un accordo, respinto dalla maggioranza dei lavoratori, centinaia di lavoratori vennero licenziati, perché avevano espresso la loro volontà di iscriversi a Birlesik metal, sindacato indipendente e democratico.*

Vehbi Koç, presidente fondatore del gruppo Koç, voleva creare un complesso automobilistico in Turchia e realizzerà questa aspirazione nel 1968 quando, con l'aiuto della famiglia Agnelli, associandosi con Fiat spa, nascerà la **Türk otomobil fabrikası A.Ş. (Tofaş)**.

Oggi, Tofaş è il maggiore costruttore automobilistico turco e dalla sua attività dipende parzialmente l'evoluzione economica del paese.

La creazione della società di Istanbul, risale al 13 aprile 1969, data della conclusione dell'accordo di cooperazione con Fiat spa. Il 12 febbraio 1971 uscì dalla prima linea di montaggio la prima auto, la Tofaş Murat 124. La nuova fabbrica, ricalcando il modello Fiat, disponeva di un'area di 735.170 mq di cui 61.848 coperti. Successivamente, per far fronte alla crescente domanda del mercato, la superficie coperta arrivò agli attuali 350.000 mq con una capacità produttiva portata dalle

40.000 unità annue del 1971, alle 250.000 del 2005 fino alle 360.000 previste per il 2008.

Dal 1976 e senza interruzione sino a oggi, la produzione è stata orientata principalmente su modelli basati sulla Fiat 131, con i nomi Tofaş 131 Murat, 131 Dogan e 131 Kartal per la familiare. Tofaş e Fiat si dividono, in parti uguali, il capitale della società. La Tofaş costruisce automobili e veicoli commerciali leggeri per il mercato locale ma anche destinati sempre più all'esportazione tramite la rete internazionale Fiat. Numerosi modelli Fiat Tofaş sono esportati in ckd (*completely knocked down*) – ovvero tutti i componenti solo da montare a destino – verso l'Egitto, dove vengono assemblati presso la El Nasr, in Etiopia presso la HC company e, dal 2006, anche in Russia presso la Severstal che ha stretto un importantissimo accordo di cooperazione con Fiat per assemblare localmente le Fiat Palio, Siena, Linea e Doblò oltre al Ducato.

## FIAT GROUP: OCCUPAZIONE PER SETTORE

	Al 31.12.2007		Al 31.03.2008	
	In Europa (Ue)	Nel mondo	In Europa (Ue)	Nel mondo
Fiat group automobiles	37.259	50.542	37.635	51.403
Maserati	649	695	669	712
Ferrari	2.839	2.926	2.881	2.992
Macchine per l'agricoltura e le costruzioni	12.688	28.173	12.853	29.298
Veicoli industriali	31.870	34.679	32.180	35.414
Fiat powertrain technologies	8.360	11.245	8.386	11.449
Componenti	14.773	27.962	15.336	28.736
Prod. metallurgici	2.628	7.826	2.567	7.840
Mezzi e sistemi di produzione	3.596	11.960	3.234	12.071
Editoria e comunicazione	809	809	790	790
Holdings e diverse	6.969	8.410	8.034	9.503
<b>Totale gruppo</b>	<b>122.440</b>	<b>185.227</b>	<b>124.565</b>	<b>190.208</b>
<b>Con le società non consolidate</b>	<b>132.397</b>	<b>185.227</b>	<b>133.511</b>	<b>210.325</b>

di solidarietà che gli strumenti a disposizione del sindacato per governare tali processi.

Sulla **sostenibilità**, penso che sia chiaro che lo sviluppo industriale ed economico in alcuni paesi in forte espansione porti inevitabilmente a un consumo maggiore di alcuni beni, tra questi l'automobile. Questo processo porta a un conseguente aumento del costo del petrolio dal momento che ne aumenta la richiesta e tutto ciò comporta necessariamente la ricerca su scala mondiale di un governo per una seria politica di risparmio energetico e la ricerca di fonti alternative. **Sulla sicurezza e sulle condizioni ambientali** nelle fabbriche non si può più derogare, visto il prezzo che il mondo del lavoro sta pagando da troppo tempo e in misura sempre più esagerata.

## Giuseppe Morsa, Fma di Pratola Serra (Av)

Sin da quando sono entrato a far parte dell'universo Fiat ho avvertito la competizione che esiste tra stabilimenti produttivi, tra reparti dello stesso stabilimento e tra lavoratori. Nella realtà, poi, della Fma di Pratola Serra l'esercizio è ancora più amplificato. Basti pensare che la Fma, insieme alla Sata, è nata già con accordi diversi rispetto agli altri stabilimenti del gruppo: turnistica impostata su 18 turni, moderazione salariale, relazioni sindacali impostate sul modello partecipativo, premi di produzione impostati sulla presenza in fabbrica per singoli reparti. Questo modello organizzativo più volte è stato preso come esempio da estendere ad altri stabili-