

Business energia

Turbogas, la sfida Ansaldo

■ GENOVA. L'Ansaldo mette il turbo-gas. Proprio mentre General Electric arriva in Italia conquistando di forza il Nuovo Pignone, il gruppo elettromeccanico pubblico presenta la V64.2, la nuova turbina a gas, un gioiellino della tecnologia Siemens per la prima volta costruita interamente in Italia. Una sfida allo sbarco nella penisola di General Electric? «Ammetto che tra le due cose ci sia una coincidenza ma non è voluta», si difende Bruno Musso, capo dell'Ansaldo. In realtà, a Genova ci si morde le mani per quella chi si considera una privatizzazione sbagliata.

L'integrazione col Pignone era nei sogni di chi voleva presentarsi sui mercati internazionali con una gamma completa, dalle piccole turbine del Pignone ai colossi costruiti dall'Ansaldo. È andata diversamente. Alla strategia industriale si è preferita una privatizzazione d'immagine e così è inutile abbandonarsi ai rimpianti. Ma l'arrivo in Italia degli americani fa soffrire. Se non altro perché attraverso l'Eni, grande importatore di gas russo, poteva aprirsi un vecchio sogno dell'Ansaldo: l'ingresso nei mercati dell'ex Unione Sovietica. Ora sarà tutto più difficile. Il sogno andrà spostato sui tempi più lunghi. Anche se, proprio domani Musso volerà a Mosca per fondare Ansaldo A.O., società di diritto russo.

«Certo, competere con General Electric fa tremare i polsi - ammette Musso - ma la risposta la daremo sui mercati. Negli ultimi anni abbiamo guadagnato in competitività. Siamo sempre nel gruppo dei grandi nel mondo, anche se i più piccoli tra loro». L'ingresso dell'Ansaldo nel turbo-gas dopo Pignone e Fiat segna anche la fine di quel che doveva essere il polo nazionale del settore. Ora, unici al mondo, avremo tre produttori nazionali. «Certo, col Pignone potevamo realizzare un sistema completo ed efficace. C'erano sinergie significative. Purtroppo, abbiamo assistito all'ennesimo caso di mancanza di politica industriale», accusa Musso.

Come ci si sente coi concorrenti in casa? Il mercato nazionale come lo intendevamo in passato non esiste più - dice Musso - gli altri paesi lo hanno opzionato almeno per i prossimi cinque anni. Da noi il business elettrico è sparito da tempo. Quando ripartirà, sarà aperto a tutti. Ciononostante riteniamo di poter essere competitivi. Abbiamo presenze produttive in dodici paesi e realizzato impianti in settanta per oltre 120 mila megawatt.

La speranza dell'unica grande fabbrica con operai rimasta ancora a Genova poggia dunque sulla riuscita della nuova turbina a gas. Entrare in questo business era per l'Ansaldo questione di vita o di morte. Adesso che il prodotto c'è, si pone il problema della commercializzazione. La grande speranza è nei paesi del lontano Oriente, dalla Cina a quelli del ring del Pacifico. □ G.C.



La Fiat Punto, l'autovettura più venduta nel mese di gennaio

Lobera / Ansa

Male il mercato italiano, bene la Fiat (e la Punto)

Anche a gennaio l'auto frena: -10%

MARCO TEDESCHI

■ ROMA. Sempre in calo le vendite di auto in Italia ma la caduta sembra rallentare. Ieri è stato annunciato che in gennaio sono state consegnate 182.004 vetture con una flessione del 10,02% sul gennaio 1993. Tuttavia, come rilevano le associazioni di settore - i dati di gennaio mostrano che la diminuzione è in linea con il calo medio del secondo semestre del 1993, indicando una migliore tenuta. Le marche nazionali (grazie alla Fiat) mostrano un calo dell'8,78%, minore di quello delle case estere. Il dato dell'Italia è in controtendenza rispetto a quello medio all'Europa dove si avvertono i primi segnali di ripresa, con un incremento delle vendite del 6% rispetto a gennaio '93. Nei mercati europei registra risultati positivi il gruppo Fiat, le cui consegne sono aumentate del 6% in Germania (il mercato tedesco è cresciuto del 3%), del 33% in Francia (più 15% il mercato) e sono raddoppiate

in Spagna (più 27% il mercato). Questo perché cominciano a sentirsi i primi effetti delle vendite della Punto, così come in Italia dove la quota del gruppo è in crescita: è passata infatti dal 43,6% del gennaio '92 e dal 45,1% del gennaio '93 al 45,7% del gennaio di quest'anno. Nello scorso mese di gennaio, peraltro, il gruppo Fiat vede piazzati ben sei modelli tra i dieci più venduti in Italia, con in testa la «Punto» (venduta in 22.787 unità), seguita dalla «Uno» (10.791) e poi, nell'ordine, la «Cinquecento» quinta, la «Panda» al sesto posto, la «Tpo», al settimo, la «Y10» all'ottavo. Sempre relativamente alla «Punto», secondo gli ultimi dati aggiornati al 31 gennaio, risultano 220 mila ordini dai concessionari (di cui 140 mila in Italia); 120 mila dai clienti (di cui 33 mila all'estero); 76 mila consegne (61 mila in Italia e 15 all'estero), su un totale di 97 mila unità prodotte.

Le case straniere hanno venduto a gennaio 98.812 vetture, l'11,03% in meno dello stesso mese '93. Quella che ha venduto di più è stata la Ford con 17.255 consegne, pari al 9,48% del mercato, seguita dalla Volkswagen con 12.555 (6,9%), dalla Opel/Gm con 12.513 (6,88%) e dalla Renault con 10.806 (5,94%). Le attese, confortate da tutti gli analisti, sono comunque che anche l'Italia, nonostante le numerose incognite, riuscirà ad allinearsi nel breve-medio periodo al trend dell'Europa, in cui la domanda per il '94 è prevista prevista stabile rispetto all'anno scorso. Secondo il «Centro studi Promotor», l'entità della contrazione del mese di gennaio «è lontana da quelle registrate nella prima parte dell'anno scorso e si è superata, comunque la fase più acuta della crisi. L'andamento delle vendite, deperuto degli effetti della stagionalità, si è tuttavia, sostanzialmente appiattito sui bassi livelli raggiunti e così dovrebbe continuare anche nell'immediato futuro».

Agnelli e Romiti: «La Fiat si salverà, ma i tagli restano»

«Ci sarà sempre la Fiat nel futuro di Torino». Agnelli e Romiti lo hanno promesso ieri ad un'assemblea di industriali e amministratori cittadini, per recuperare una credibilità sempre più compromessa davanti all'opinione pubblica. Ma le cifre sugli esuberi a Mirafiori e Rivalta giustificano tutti gli allarmi e la necessità di affrontare i nodi strutturali della crisi. La replica del sindaco Castellani. Contatti informali per una nuova ripresa delle trattative.

DALLA NOSTRA REDAZIONE
MICHELE COSTA

■ TORINO. La presenza di una grande industria in una città comporta sempre dei rischi. Durante la seconda guerra mondiale, per esempio, Torino subì bombardamenti tremendi perché c'erano gli stabilimenti Fiat. Non si lamentino quindi i torinesi, se oggi devono subire la perdita di qualche migliaio di posti di lavoro, e stiano tranquilli: «Anche per il futuro la presenza della Fiat a Torino è una certezza». Non voleva fare lo jetatore, Gianni Agnelli, quando ha sviluppato questo ragionamento davanti ad una platea di industriali e autorità cittadine convocati appositamente ieri sera presso l'Unione Industriale torinese. Voleva soltanto rassicurare chi teme il disimpegno della maggiore industria italiana dalla città che la vide nascere quasi un secolo fa. Ma il messaggio non è stato troppo convincente.

È rimasto deluso chi sperava che l'insolita assemblea servisse ad annunciare una svolta nella più difficile vertenza occupazionale oggi aperta. A fugare le illusioni è stato il presidente dell'Unione Industriale, Bruno Rambaudi, che appreso i lavori ha sferrato un duro attacco contro l'uso dei contratti di solidarietà: «Sono l'estensione del modello "Crotone" a tutto il Paese». Poi si sono succeduti al microfono una serie di imprenditori, torinesi ed anche stranieri che hanno investito in Piemonte (come Emmanuel Daubree, patron della Michelin), incaricati di sostenere che l'industria torinese non è alla deriva e di dare manforte ad una Fiat isolata di fronte all'opinione pubblica. A «tirare su» il morale dei presenti è intervenuto persino l'industriale del caffè Emilio Lavazza.

A dare il senso dell'iniziativa è stato il discorso di Cesare Romiti, che si è lanciato in un'ardita metafora freudiana. Ha ricordato che a Torino la Fiat viene soprannominata «la mamma» (ma i vecchi torinesi la chiamano «la ferocce») perché «la città, nel bene e nel male, si è abituata ad essere Fiat-dipendente. È un rapporto edipico di odio-amore, un errore che il cittadino torinese stenta a togliersi d'addosso». I torinesi, insomma, dovrebbero capire che certe ristrutturazioni «sono dolorose per tante fami-

glie, ma necessarie» e non dare ascolto ai disfattisti e ai mestatori che parlano della possibile chiusura di Mirafiori. Le amministrazioni cittadine devono smetterla di lamentarsi come hanno sempre fatto in passato: «La città ci aiuti a superare questa crisi. E lei signor sindaco - ha soggiunto l'amministratore delegato - si prenda due o tre giorni di ferie e vada a Lione a vedere quante iniziative, dal piano regolatore ai punti di eccellenza per attività avanzate, sono stati varati in questa città». Sulle responsabilità delle crisi ricorrenti della Fiat, Romiti ha escluso che siano dei dirigenti aziendali: quella del 1980 sarebbe nata dai comportamenti di certe aree sociali, dalle responsabilità del sindacato, dal terrorismo, mentre l'attuale è «una crisi economica di una



Romiti

«Torino si deve emancipare, non può considerare la Fiat come una mamma»

Castellani

«I problemi della città non sono problemi psicologici ma strutturali»

gravità di cui non si aveva ricordo dal dopoguerra ad oggi». Puntuale è stata la replica del sindaco Valentino Castellani: «Fare processi al passato è un esercizio sterile. Non mi pare che ci siano in giro tante lamentele, e che gli analisti siano concordi nel dire che siamo di fronte ad una crisi strutturale, oltre che ad una congiuntura negativa del mercato dell'auto europea, e che la prospettiva di Torino è a rischio. Occorre avviare una difficile transizione verso l'emancipazione, non solo psicologi-

ca ma strutturale, della città dalla Fiat. E questa non è una scelta «contro», ma anche «per» la stessa Fiat. Castellani ha quindi spiegato che l'amministrazione civica sta operando su due piani: infrastrutture che richiamino imprenditorialità e diano a Torino una prospettiva europea (piano regolatore, metropolitana, parcheggi, ecc.) e azioni significative da attivare su terreni innovativi (come il centro di formazione per tecnici dell'Est europeo).

Che la soluzione del caso Fiat debba passare attraverso una nuova politica industriale dello Stato e iniziative degli enti locali è ormai acquisito. La Fiat ha presentato al governo una bozza di «accordo di programma» sull'auto elettrica, su veicoli con propulsione a metano e su progetti telematici per la razionalizzazione del traffico urbano. A sua volta il ministro della ricerca scientifica Umberto Colombo ha annunciato progetti per lo sviluppo di auto «ibride» (a propulsione elettrica per i percorsi urbani e col tradizionale motore a scoppio fuori città).

«Ma è un'illusione che la produzione dell'auto elettrica possa combattere la disoccupazione», ha avvertito Castellani intervenendo ieri mattina ad un convegno della Cgil piemontese dedicato a proposte assai più serie di nuove forme di mobilità urbana, che possano tradursi anche in occasioni di lavoro per la grande industria. Una serie di realizzazioni e progetti in tal senso sono stati illustrati dal sindaco di Bologna, Valter Vitali.

Se ufficialmente le posizioni delle parti sembrano ferme, c'è un gran lavoro per sbloccare la vertenza. I segretari nazionali di Fiom, Fim, Uilmi e Fimic che seguono l'auto hanno avuto ieri un incontro informale in corso Marconi. Ma le soluzioni restano estremamente difficili da trovare. A Mirafiori ed a Rivalta gli esuberi «temporanei» annunciati dalla Fiat si rivelano sempre più come espulsioni definitive.

Nella Carrozzeria di Mirafiori, per esempio, si potrebbero risolvere solo i 2.000 esuberi annunciati dalla Fiat per quest'anno, applicando ad 8.000 operai un contratto di solidarietà con orario ridotto a 32 ore settimanali. Ma non si potrebbero più risolvere con questo strumento gli ulteriori 1.900 esuberi che la Fiat prevede nel 1995. Ancora peggio a Rivalta dove, rispetto ai 2.000 esuberi previsti quest'anno dalla Fiat, si potrebbero salvare solo 400 posti di lavoro con i contratti di solidarietà applicati ai 1.600 operai che fanno la «Dedra» e non restano altre possibilità, perché la produzione della «Uno» cesserà entro l'estate.

La Stet dà il via a Telecom Italia

Tedeschi: «È un progetto ambizioso». Critici i sindacati

FRANCO BRIZZO

■ ROMA. Prende forma concreta il nuovo gestore unico delle telecomunicazioni che nascerà dalla fusione di Sip, Italcable, Iritel, Telespazio e Sirm (radiomarittima). La Stet ha infatti adottato la comunicazione di servizio che definisce i compiti della «Direzione per il progetto e la costituzione del gestore unico» ed il comitato strategico per il riassetto (presiduto dall'amministratore delegato Michele Tedeschi) ha deliberato le linee guida organizzative della nuova società.

La Nuova Corporate

Ci sarà una struttura di «Corporate» molto snella, articolata in funzioni di staff, alle dipendenze dirette del vertice con compiti di indirizzo e controllo strategico. Sono previste poi linee specifiche che identificano le diverse aree di attività. Un presidio specifico verrà dedicato ai servizi internazionali. Ci saranno poi apposite linee di attività dedicate al

radiomobile e ai «business satellitari». Dopo le iniziative annunciate ieri, i prossimi appuntamenti sulla strada che condurrà alla nascita di Telecom Italia saranno le riunioni dei consigli di amministrazione che si terranno in primavera per definire ed approvare gli atti connessi alla fusione. L'iter operativo degli adempimenti societari si concluderà con la stipula dell'atto di fusione previsto entro l'agosto prossimo. Il progetto messo a punto dalla Stet è stato spiegato da Tedeschi con una lettera inviata ai dirigenti della capogruppo e delle società interessate alla fusione: «L'obiettivo che ci proponiamo non è solo quello di realizzare la semplice sommatoria delle attuali cinque società, ma è quello di dar vita ad una nuova organizzazione e di sviluppare una nuova cultura capace di ottimizzare i punti di forza di quanto già esiste, armonizzandoli ed integrandoli in una nuova e più articolata prospettiva strategica». In sintesi

quella che si prospetta - dice Tedeschi - è un'impresa ambiziosa ma irrinunciabile».

Il direttore del progetto

Il progetto per la costituzione del gestore unico delle telecomunicazioni italiane sarà coordinato oltre che dall'amministratore delegato della Stet, Michele Tedeschi, anche da una specifica figura: quella appunto del «direttore del progetto», incarico affidato a Francesco Chirichigno, ex direttore regionale della Sip in Lombardia ed ora vice direttore generale della Stet. Il nuovo assetto organizzativo per il progetto del gestore unico prevede essenzialmente due «centri decisionali» e di esecuzione: il comitato strategico, presieduto da Tedeschi e composto dai massimi vertici delle società interessate alla fusione che darà vita a Telecom Italia (Sip-Italcable-Sirm-Telespazio e Iritel) e dal Direttore di Progetto (Chirichigno).

servato un incontro informativo, non un confronto di merito. Sull'enucleazione del radiomobile e del satellitare, i sindacati hanno espresso alcune perplessità.

Critici i sindacati

«Valuteremo l'opportunità di questa struttura - ha affermato Franco Domeneghini, della Cisl - perché riteniamo che contraddica l'esigenza di unità di gestione, che è alla base della costituzione di Telecom». I sindacati hanno spiegato le preoccupazioni per l'enucleazione del radiomobile con i rischi di una confusione di competenze fra Telecom e Stet e anche con i problemi di presenza dei privati nella compagine azionaria futura. Le perplessità dei sindacati (che tomeranno ad incontrare i vertici della Stet il 16 febbraio) riguardano poi, più in generale, l'indeterminatezza delle competenze fra divisioni e aree di staff. «Così come è strutturato il piano, che è peraltro frutto di alcune anticipazioni ma non dell'analisi de-

finitiva delle società di consulenza - ha spiegato Domeneghini - desta timori circa la funzionalità del nuovo meccanismo soprattutto in relazione a possibili conflitti di competenza che potrebbero avere ricadute negative sulla competitività e l'efficienza dell'azienda». Nel corso dell'incontro si è anche parlato di privatizzazioni: ai sindacati è stato assicurato che la Stet (e non singole società del gruppo) sarà privatizzata entro i tempi prestabiliti. «Non abbiamo, invece avuto risposte circa la dislocazione territoriale di Telecom, una questione che tocca direttamente l'occupazione». Intanto la ristrutturazione dell'Enel, della Stet e dell'Eni che dovrà precedere la privatizzazione di questi gruppi, sarà facilitata. Il governo ha infatti inserito nel decreto-legge sulle privatizzazioni norme che snelleranno, sull'esempio di quanto è avvenuto con la «legge Amato» per il sistema bancario, le operazioni societarie «a catena» (fusioni, scorpori e scissioni) che si renderanno necessarie.

UN PONTE PER BAGHDAD
ASSOCIAZIONE DI SOLIDARIETÀ CON LE VITTIME DELLA GUERRA DEL GOLFO

Cara amica, caro amico, ci permettiamo di scriverti conoscendo la tua sensibilità per il diritto alla vita dei popoli e per una pace reale. L'associazione «Un Ponte per Baghdad», per la quale facciamo parte del Comitato dei garanti, ha ricevuto la disponibilità dall'ospedale Niguarda di Milano per curare 60 bambini iracheni bisognosi di delicati interventi chirurgici (20 piccoli malati di cuore, 20 di gravi difetti alla vista, 20 che necessitano di interventi di chirurgia pediatrica generale). È una opportunità per salvare 60 vite e, anche, per rompere il silenzio ormai calato sulla tragedia del popolo iracheno sotto embargo da ormai quattro anni e che costringe a questi interventi. Ma perché questa occasione venga colta servono i fondi per pagare i biglietti aerei per portare i 60 bambini e le loro madri in Italia. Più soldi raccoglieremo più bambini potremo salvare. Dipende quindi da tutti noi quanti bambini si riuscirà effettivamente a curare. Se pensi di poter aiutare anche tu usa il conto corrente allegato, ma fallo subito perché i primi bambini dovrebbero arrivare già a febbraio. Il costo del biglietto di andata e ritorno da Amman per ogni bambino con la madre è di 1.200.000, poi ci saranno spese per l'assistenza e il mantenimento in Italia. Ma anche una piccola somma può essere utile. Se vuoi fare di più puoi decidere di «adottare» un piccolo e la sua madre per il periodo di permanenza in Italia offrendo loro ospitalità, qualora si rendesse necessario, e impegnandoti a provvedere alla loro necessità a Milano. È anche questo un modo per costruire la pace concretamente tutti i giorni. I bambini dell'Iraq ti saranno grati, e noi con loro. Raniero La Valle - Dacia Maraini - Eugenio Melandri - Vauvo Senesi

P.S. Puoi segnalare la tua disponibilità a collaborare a Milano al gruppo di volontari che seguiranno la ospedalizzazione al 06/4824312

Un Ponte per Baghdad, c/o Casa dei diritti sociali, via Fanni 62
00185 Roma - Tel. 06/4824312 - Fax 06/483595
conto corrente postale n. 85412005 (intestato a Un Ponte per Baghdad)