

sabato 23 giugno 2001

l'Unità 11

mibtel



petrolio



euro/dollaro



IN ATTIVO LA BILANCIA COMMERCIALE

ROMA Migliora la bilancia commerciale italiana. Secondo i dati resi noti ieri dall'Istat, ad aprile ha fatto registrare un surplus di 738 miliardi di lire. Rispetto al deficit di 665 miliardi registrato nello stesso mese dello scorso anno, una netta inversione di tendenza.

In particolare, per quanto riguarda l'interscambio complessivo l'Istat parla di un mese di aprile in cui le esportazioni, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, sono aumentate del 14,1 per cento mentre le importazioni sono cresciute del 10,1.

Più nel dettaglio, per quanto riguarda il commercio con i paesi extra Unione europea, a maggio si è registrato un saldo commerciale della bilancia di 531 miliardi rispetto al deficit di 434 miliardi registrato nel maggio del 2000. Il saldo è dato da un

aumento delle esportazioni verso i paesi non Ue dell'8,1 per cento mentre le importazioni sono cresciute del 3,1.

Il saldo commerciale nei confronti dei paesi Ue è invece risultato ad aprile positivo per 184 miliardi a fronte di un valore negativo di 1.345 miliardi dello stesso mese del 2000.

Il dato è dovuto ad un aumento delle esportazioni verso gli stati membri pari al 13 per cento nei confronti dello stesso mese del 2000 e ad un incremento delle importazioni del 5,3.

Complessivamente, nel periodo gennaio-aprile 2001, la bilancia commerciale italiana vede un saldo positivo per 159 miliardi rispetto al rosso di 1.544 miliardi registrato nei primi quattro mesi del 2000.

l'Unità
ONLINE
nasce sotto i vostri occhi ora dopo ora
www.unita.it

economia e lavoro

l'Unità
ONLINE
nasce sotto i vostri occhi ora dopo ora
www.unita.it

L'area industriale di via Nizza viene sgomberata, spostato il settore Avio. «Non ci saranno esuberi»

A Rivalta non si fanno più auto

La Fiat trasferisce le produzioni a Mirafiori. Timori tra i sindacati

Giovanni Laccabò

TORINO Il settore Avio trasloca a Rivalta, e l'Auto a Mirafiori: la decisione, comunicata ieri dai vertici Fiat ai sindacati, ha acceso più dubbi che certezze e i timori sono il tema dominante assieme allo sconvolgimento della geografia produttiva del colosso torinese.

Tutto comincia da una richiesta del Comune di Torino di poter usare un'area ora occupata da Fiat Avio, vicina al Lingotto, per destinarla ai siti olimpici. La Fiat accetta e decide lo sgombero dell'area di via Nizza, trasferendo a Rivalta tutto l'Avio e spostando a Mirafiori i 3.200 addetti del settore Auto di Rivalta. Tempo dell'operazione, due anni. Secondo l'azienda le trasferte non provocheranno esuberi.

La Fiom ha sospeso ogni giudizio ed ha chiesto di coinvolgere le istituzioni, a cominciare dall'amministrazione comunale. Analoghe le posizioni di Uilm, con Roberto Di Maulo, e del segretario nazionale Fim Cosmano Spagnolo: «Non sembra un'operazione di razionalizzazione industriale, ma solo di un diverso uso delle aree, una nuova opportunità per la città che la giunta fa bene a cogliere. Valuto positivamente la garanzia sull'occupazione - prosegue Spagnolo - ma mi riservo di valutare i singoli problemi su tutte le conseguenze legate ai trasferimenti». Spagnolo invece non sarebbe d'accordo con l'operazione qualora questa fosse un accorpamento, per fare di due un solo stabilimento: «Se così fosse, non dubiterei ad esprimere il disaccordo».

Anche Claudio Stacchini, segretario della quinta Lega Fiom, prende atto «delle attuali comunicazioni dell'azienda», ma osserva che, di fatto, dei tre stabilimenti, uno viene cancellato, quello di via Nizza. Inoltre emergono altri dubbi: «Primo, questo sarà un affare per la città, ma di sicuro lo è per la Fiat la quale, nell'area che rimane sua in via Nizza, ottiene la possibilità di

un investimento immobiliare che molti valutano in centinaia di miliardi».

In secondo luogo, è vero che il concentrimento a Rivalta consente di potenziare le attività sull'Avio, «ma come si concilia tutto ciò con l'intenzione di Fiat di trasferire in Polonia parte della produzione, in particolare gli ingranaggi dove sono occupati 500 degli attuali due mila addetti? Che ne sarà di quei 500?». Terzo, l'Auto: «Fiat dichiara che non ci saranno esuberi, ma come si fa a prestarle fede se da anni rifiuta di discutere il piano industriale? Ed inoltre: dove e come si faranno le nuove linee di montaggio? Se invece non fossero nuove linee, ma solo sostituzioni di produzioni già esistenti, allora saremmo davanti a un taglio di produzioni e di occupazione: se le linee non sono aggiuntive avremo gli esuberi, e Mirafiori, dal punto di vista delle linee di montaggio, mi fa nascere dubbi sulla possibilità di una sua espansione». Sarebbe uno stabilimento che sforna ben sette diversi modelli: Punto, Panda, Marea e Multipla e, in aggiunta, 166, Lybra e Thesis: «Temo una nuova ondata di terziarizzazioni a Pininfarina, Bertone, Maggiora».

Il sindacato è d'accordo su un'operazione utile alla città, che però per essere tale non può cancellare occupazione, né diventare una speculazione immobiliare. Stacchini: «Ciò significa che la delibera sui siti olimpici, che il Comune ha in fase di elaborazione, dovrà essere presentata solo dopo la definizione di un protocollo di intesa, tra Enti locale, azienda e sindacati, a garanzia dell'occupazione. E perché ciò sia credibile, la Fiat deve presentare il piano industriale».



Dalla «128» alla «Dino» fino alle terziarizzazioni e all'attesa della «Thesis»

La breve storia di una fabbrica pensata per la vettura di qualità

Angelo Faccinotto

MILANO Rivalta addio. Colpa delle Olimpiadi, colpa dell'alleanza stretta poco più di un anno fa con General Motors, colpa di FiatAvio che, ormai circondata dalla città, non ha più gli spazi per crescere. Il fatto è che il rischio da tempo paventato dai sindacati è diventato realtà. Il grande stabilimento pensato negli anni sessanta proprio come polo per la produzione automobilistica di serie chiude. La giovane generazione di operai nati con le sue linee ormai è in pensione. La Fiat, a Torino, torna a concentrarsi a Mirafiori. E a contrarsi.

È stata una marcia lenta, quella che ha portato alla decisione di ieri. Lo stabilimento di Rivalta nasce nel 1967. Sono gli anni della grande emigrazione dal Sud. E la nuova fabbrica, con la sua superficie di oltre due milioni di metri quadrati, richiama nuove ondate di aspiranti operai - sono almeno 60mila, in quel periodo, a risalire la penisola. Entra subito a regime. Sforna la «128», l'auto di grande serie - è la prima «popolare» a trazione anteriore - che accompagna il «salto di qualità» dell'automobilista italiano. Ma produce anche vetture di livello superiore. Sono nate in Rivalta la «130», l'ammiraglia Fiat di quegli anni e la «124 coupé»,

lo splendido coupé «2300» e l'indimenticabile «Dino», quasi una Ferrari.

Ma Rivalta diventa presto - nel gruppo di corso Marconi - anche la fabbrica più sindacalizzata. Nè poteva essere altrimenti. Ci lavoravano 17mila persone. Operai che si stavano costruendo una coscienza politica e sindacale di classe alla scuola del Sessantotto e dell'Autunno caldo.

Ed è lì che dieci anni dopo, nel 1978, entra in funzione il Robogate. Il nuovo sistema robotizzato e flessibile di assemblaggio delle scocche, unico al mondo. Col nuovo sistema va in produzione la «Ritmo», seguita dalla «Uno». Poi, e sono passati altri



dieci anni - compresi i drammatici «35 giorni» -, è la volta della «Tipo», subito proclamata auto dell'anno. Con gli anni novanta, però, la fabbrica cambia vocazione. Da stabilimento per l'auto di grande serie a culla dell'auto di qualità, la cosiddetta «gamma alta». Del resto è il concetto stesso di automobile, ormai, ad essere cambiato. Sono questi gli anni della «Dedra», poi della nuova ammiraglia del gruppo, la non fortunatissima «K», e della «Lybra», dell'Alfa «166».

La produzione cala, ma ancora si gira forte. Nel '91 si sfornano 1.340 vetture al giorno, più di 300mila all'anno. Anche se gli addetti sono calati

superano a stento gli 8mila.

Adesso, alla vigilia dell'addio, le macchine prodotte ogni giorno sono appena 300. I dipendenti rimasti, meno di 4mila, compresi i «terziarizzati». La «K» ha chiuso già da un anno e la «Thesis» ancora non è uscita.

Non a caso gli operai l'hanno battezzata «Attesis». Al suo posto è arrivata la decisione di traslocare tutto. Si va a Mirafiori. E non è solo una questione di localizzazione. La chiusura di Rivalta - temono i sindacati - può significare la fine della scommessa Fiat di puntare sulle auto di prestigio. Un passo indietro pericoloso. Solo con le utilitarie, in questo mercato dell'auto, non si va lontano.

Dalla morte del banchiere sono scoppiati contrasti violenti tra le diverse anime del capitalismo italiano. Intanto il caso Edf-Montedison allarma le provincie dell'impero

Un anno senza Cuccia e Mediobanca cerca una nuova bussola

MILANO Gli hanno dedicato subito una piccolissima piazza, proprio davanti l'ingresso della sua banca. Lo hanno citato e rimpianto mille volte in quelle stanze, scure e silenziose come sacrestie. Ieri sera, nella basilica di Santa Maria alle Grazie, vicino al Cenacolo di Leonardo che era riuscito a vedere restaurato in anteprima, i suoi ex collaboratori lo hanno ricordato con una messa. Enrico Cuccia manca da un anno. Il più grande e discusso dei banchieri italiani morì il 23 giugno del 2000, dopo aver attraversato silenzioso e tenace un secolo di affari e passioni. Le cronache lo hanno riportato in

prima pagina, proprio lui che rifuggeva qualsiasi forma di pubblicità, qualche mese fa per la storia di due balordi così temerari da trafugare la sua bara dal cimitero di Meina, convinti di poter chiedere e incassare, impuniti, il solito riscatto miliardario. Che Cuccia manchi al mondo della finanza e dell'industria italiana è evidente dai pasticci, dalle trame, dai conflitti emersi in questi dodici mesi. Già negli ultimi anni di Cuccia, per la verità, la mano di Mediobanca non era apparsa più così salda come un tempo. Ogni tanto c'era qualche provincia che si ribellava, comparivano neofiti della fi-



Enrico Cuccia

nanza con ambizioni sproporzionate, qualche politico si metteva di traverso, vecchie e aristocratiche alleanze rischiavano di naufragare. Ma, bene o male, Cuccia riusciva a sistemare le cose, mantenendo Mediobanca come il luogo dove si mediavano e risolvevano i conflitti del capitalismo tricolore. Il banchiere aveva sempre una parola buona o un consiglio robusto e irrefutabile da usare. Adesso, non è più così. Ognuno va per i fatti suoi. La centralità di Mediobanca è finita, la sua spinta propulsiva si è esaurita, ben dopo la rivoluzione d'Ottobre, ma certo è finita. L'apertura dei mercati, la

concorrenza delle grandi banche d'affari anche in Italia, l'emergere di nuove realtà del credito in Italia hanno stravolto il quadro in cui operava Mediobanca, per molti anni quasi un monopolista nei collocamenti azionari, nelle fusioni e acquisizioni. Ma non è solo una questione di affari. Anzi, l'Istituto di piazzetta Cuccia continua a macinare profitti. Il problema più delicato è quello degli assetti di potere, degli equilibri nel capitalismo nazionale dopo Cuccia. Sta cambiando tutto e non si capisce dove si andrà a finire. Dodici mesi sono passati, e sono passati pericolosamente per Mediobanca.

In questi giorni il potente monopolista francese Edf attacca la Montedison, una delle perle della corona di Cuccia. Bisogna chiamare il governo per difendere, chissà fino a quando, le proprietà. C'è stata la crisi alle Assicurazioni Generali: Vincenzo Maranghi, che vorrebbe raccogliere lo scettro del comando di Cuccia, è riuscito a litigare con la Banca d'Italia e con altri potenti quando ha sostituito Alfonso Desiato alla presidenza della compagnia di Trieste con il più fedele e allineato Gianfranco Cutty. E, prima ancora, si era consumato l'interminabile balletto per ricomporre il patto di sindacato con regole più moder-

ne di controllo sui manager di Mediobanca. Intanto la Fiat e gli Agnelli vanno per i fatti loro, quasi che con la morte del banchiere che amava la filosofia e l'insegnamento rigorosi di Maritain si fosse definitivamente incrinato quel lungo legame tra Torino e Milano. Siamo arrivati al punto che per cercare di resistere e di difendersi dagli eventi Maranghi ha dovuto chiedere soccorso alle fondazioni bancarie, una specie di soviet del credito senza controlli. E per chiudere la stagione di Cuccia, è arrivato in Mediobanca anche Silvio Berlusconi con la sua Mediolanum. Un segno dei tempi.