

Decisione a sorpresa del Consiglio di amministrazione del gruppo torinese che incasserà 2,4 miliardi di euro. La società di Novara preferita a Unipol e Hopa

Assicurazioni, il Lingotto vende Toro a De Agostini

Roberto Rossi

MILANO A sorpresa Fiat ha deciso il destino di Toro Assicurazioni. La totalità delle azioni del terzo gruppo assicurativo in Italia (3.000 dipendenti, di cui 1.500 agenti, premi raccolti nel 2002 per 5,2 miliardi di euro e un utile operativo di 147 milioni di euro), comprese le partecipazioni, passeranno alla società De Agostini di Novara per 2,4 miliardi.

La notizia è stata per certi versi inaspettata. Sia per la velocità della scelta (la si attendeva per la prossima settimana) sia perché, nei giorni scorsi, molti operatori davano per fatto il passaggio della società guidata da Gabriele Galateri nelle mani del finanziere bresciano Emilio Gnutti e della Unipol di Bologna (addirittura si era ipotizzato anche il prezzo che si aggirava fra i 2,1 e i 2,2 miliardi di euro). L'Unipol aveva fatto capire in modo netto e chiaro che considerava essenziale l'acquisizione della Toro. Si trattava infatti della grande occasione di inserirsi nel giro delle grandi compagnie di

assicurazione.

Le cose sono andate però diversamente. Un consiglio straordinario del Lingotto, convocato in fretta e furia, ha rovesciato le carte in tavola. «L'operazione definita - si legge in una nota Fiat - rientra nelle iniziative intraprese dal gruppo per consolidare la propria situazione finanziaria. La cessione di Toro Assicurazioni determinerà, infatti, una riduzione dell'indebitamento netto di circa 1,4 miliardi di euro ed una plusvalenza di circa 350 milioni di euro».

«La vendita è per noi un sacrificio importante, ma necessario per ridurre l'indebitamento e per sostenere lo sviluppo» ha detto l'amministratore delegato della Fiat, Giuseppe Morchio. «Nei giorni scorsi avevamo detto che avremmo accelerato le dimissioni in cantiere. E così stiamo facendo. Dopo la cessione della Fidis di dieci giorni fa, oggi il consiglio di amministrazione ha deliberato la vendita di Toro per 2,4 miliardi di euro».

Per conto suo la De Agostini esprime con una nota la propria «grande soddisfazione»



Gabriele Galateri di Genova

Carlo Ferraro/Ansa

per la decisione del gruppo Fiat. L'offerta del gruppo del presidente Marco Drago «si inquadra nella strategia della società di perseguire uno sviluppo articolato attraverso investimenti diversificati, ma tutti caratterizzati da un consolidato presidio di reti di distribuzione, ambito che rappresenta tradizionalmente uno degli elementi base della cultura imprenditoriale della De Agostini». «Da questo punto di vista - ha sottolineato l'amministratore delegato De Agostini, Antonio Belloni - Toro rappresenta un investimento perfettamente coerente con la nostra politica di espansione, la compagnia torinese, inoltre, vanta una solidità patrimoniale e una qualità gestionale che la pongono ai più alti livelli del settore in Italia».

Ma l'offerta della De Agostini apre anche un altro fronte. Come ricordato, i 2,4 miliardi comprendono tutte le partecipazioni detenute dalla Toro e, quindi, anche il 6,6% di Capitalia e il 47% di Roma Vita (il resto è in mano a Capitalia). Sul trasferimento di queste quote Capitalia, insieme con Toro e Fiat, ha sottoscritto nei giorni scorsi un accordo in base al

quale si riserva il diritto di individuare un terzo acquirente delle sue azioni qualora la compagnia di assicurazioni finisca a un soggetto a lei non gradito. In base all'intesa, perciò, se via Minghetti decidesse di esercitare tale facoltà, De Agostini sarebbe obbligata a vendere il pacchetto del 6,6% all'acquirente indicato da Capitalia, a un prezzo correlato ai prezzi ufficiali di mercato dell'istituto romano aumentato di un premio del 25%. Nel caso di esercizio di tale facoltà, la Toro acquisirebbe a sua volta il diritto a cedere a Capitalia la sua partecipazione in Roma Vita al prezzo di 370 milioni di euro.

De Agostini ha cercato subito di rassicurare tutti. Il presidente Drago ha affermato come «il nostro auspicio è che le attuali partnership di business della Toro Assicurazioni, in particolare con il gruppo Capitalia, possano proseguire con soddisfazione di tutti i soggetti coinvolti». A questo punto la palla passa nel campo della banca romana. Già della prossima settimana si dovrebbero avere segnali concreti sulle sue prossime mosse.

Torino Mirafiori, vuoto a perdere

Il destino della più grande fabbrica della Fiat sembra segnato dall'età e dalla crisi

TORINO Vuoto a perdere. Nessuno ancora ha scritto il futuro di Mirafiori (o forse sì, ma nel segreto di pochi), però tante ragioni sembrano indicarlo amaro: la crisi della Fiat, la riorganizzazione mondiale dell'industria automobilistica, la vecchiaia dell'impianto, nuove procedure produttive, la rinuncia italiana a qualsiasi politica industriale...

Cinque giorni fa un altro accordo è stato sottoscritto, tre sindacati contro uno, Fim, Uilm e Fismic contro Fiom, l'azienda contro i suoi stessi progetti e le sue promesse. Per Mirafiori è basta, come se il problema fosse quello, quei millecento lasciati a casa, presto giovani pensionati torinesi, in cerca di un nuovo lavoro (probabilmente in nero), che si lasciano alle spalle la fabbrica e un mestiere. Ancora non succede, ma gli psichiatri del centro di salute mentale di Mirafiori (non la fabbrica, in questo caso il quartiere) aspettano i primi clienti. In passato andava così e capiterà di nuovo: senza un lavoro, la cassa integrazione con quei quattro soldi è una mortificazione, mentre la città intorno gira secondo i suoi soliti tempi.

Era Mirafiori a dettare una volta i tempi della città: entrate, uscite, migliaia di persone, una marea, ogni volta, il ritmo delle presse, quello delle sirene. Era il cuore di Torino, per tre milioni di metri quadri, una cinta di undici dodici chilometri, trentasette porte d'accesso, ventidue chilometri di strade interne, rotaie, locomotori e vagoni per muovere e trasferire all'esterno le merci, quaranta chilometri di catene di montaggio, duecento chilometri di convogliatori aerei, tredici chilometri di gallerie sotterranee.

Di Mirafiori è rimasto poco. Second



Lo stabilimento di Mirafiori di Torino. Del Bo/Ansa

do le stime della Fiom (altre non se ne possono avere) la metà dei capannoni è inutilizzato, un altro trenta per cento lo è poco. Stime ancora generose: l'ultima mossa della Fiat sicuramente le appesantirà.

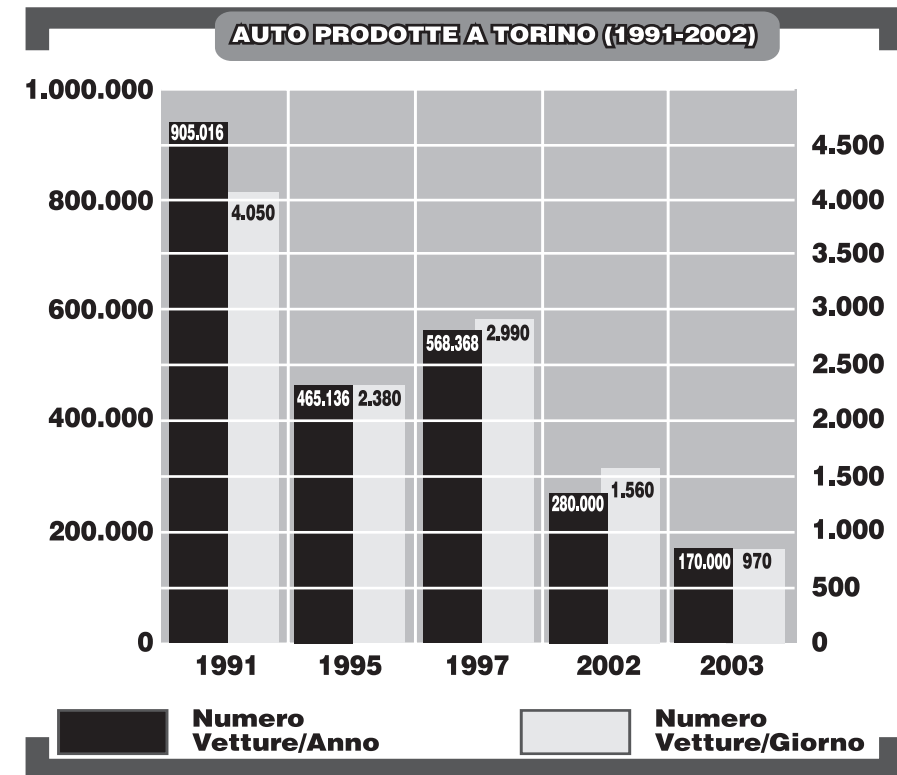
In una città che aspetta le Olimpiadi e intanto lavora al passante ferroviario e alla metropolitana i colpi non si sentono subito. Le "grandi opere" riescono a pa-

reggiare i conti dell'occupazione. Ma le "grandi opere" non durano in eterno e senza la Fiat resterà molto (dal Politecnico alla Lavazza, da centri di primato tecnologico alla Motorola): mancherà però il cuore che muove il resto, che ha aiutato a nascere un altro vento, un altro mito del capoluogo piemontese, il "distretto dell'auto". Due settimane fa la Tlt, una ottantina di dipendenti a Leini,

dopo cinque giorni di occupazione, è stata chiusa (con probabile trasferimento in Molise). Una settimana fa la stessa sorte è capitata alla Elba di Orbassano, quaranta dipendenti per produrre stampi, dopo tre mesi senza salario: chiusa e basta, senza neppure l'alibi del trasferimento.

«La Fiat - commenta Giorgio Airaud, segretario Fiom - concede a Mirafiori un ruolo di nicchia. Da qui al 2005 non ci sarà alcun prodotto che abbia le caratteristiche della Punto o della Uno. Senza quei volumi produttivi Mirafiori si riduce ad essere una grande carrozzeria in un deserto industriale. Così non si salva la Fiat a Torino, ma si compromette anche la Fiat a livello nazionale...». Arriveranno gli americani e si spiana loro la strada. Completeranno l'opera: il rischio che si tengano solo qualche fabbrica al sud, Melfi e Cassino o Melfi e Pomigliano è tangibile, a produrre automobili conto terzi. «Penso - aggiunge Airaud - che alla Gm interessi mantenere qui alcune componenti e alcune game, producendole alle condizioni degli stabilimenti del sud. La conferma di questo sta nell'accordo dell'altro giorno: l'incremento dei ritmi di lavoro del venti per cento, secondo la "metrica" in uso a Melfi e a Pomigliano. Dicendo no a quell'accordo c'era la possibilità di aprire un caso Mirafiori, riaprendo una vertenza nazionale: non è possibile che uno stabilimento si salvi a discapito di un altro. La Fiat dimostra di non riuscire a rispettare neppure il piano concordato con il governo, ma senza avviare una trattativa nazionale, quasi di nascosto, stabilimento per stabilimento, s'accorda con chi ci sta, per tirare a campare...». o.p.

MIRAFIORI (stabilimenti di produzione)				
Tipo Utilizzo	m ² nel '96	% nel 1996	m ² nel '02	% nel '2002
Inutilizzati	388.750	32,38%	581.850	48,5%
Sottoutilizzati	408.075	33,98%	385.125	32,1%
Utilizzati	403.900	33,64%	233.800	19,4%
TOTALI	1.200.725	100%	1.200.725	100%



L'intervista

Luciano Gallino

sociologo

Oreste Pivetta

TORINO Luciano Gallino, sociologo, docente universitario, un lungo impegno nel centro studi Olivetti a Ivrea, è da decenni uno dei più attenti studiosi della realtà industriale italiana e in particolare torinese.

Professor Gallino, l'ultima notizia è la cassa integrazione per altri 1.800 lavoratori di Mirafiori. Mirafiori, stabilimento modello del taylorismo trionfante, ha un avvenire?

«Nei momenti migliori da Mirafiori uscivano novecentomila macchine l'anno. Se tutto va bene, se ne produrranno ora 165mila... Siamo molto al di sotto della massa critica necessaria a tenere in piedi uno stabilimento del genere. Novecentomila auto volevano dire una saturazione attorno all'85/90 per cento, con 165mila si tocca il venti per cento. Non si vede come si possa continuare. Mirafiori è uno stabilimento vecchio, come quasi tutti gli impianti della Fiat sono di quattro cinque anni più vecchi di quelli degli altri produttori europei, dalla Renault alla Volkswagen... Per rimettere in corsa Mirafiori, ci vorrebbero investimenti, che si sommerebbero ai debiti, alle altre partite in rosso della casa torinese. Si dovrebbe anche sapere che l'azienda potrebbe reggersi e rilanciarsi, costruendo parti di automobili più che auto complete, come si sta facendo con i motori powertrain. Mirafiori non sarebbe adatto. È nato per fare

tutto. Per produrre piattaforme o motori o cambi sono necessarie unità più piccole, più leggere, con i soffitti più bassi, senza gli enormi impianti di Mirafiori, una città in superficie e una città sotto, nascosta, in galleria. Sarebbe soltanto spazio sprecato. Vorrei sbagliarmi...»

Che cosa la induce a vedere così nettamente questa prospettiva? Il rapporto con Gm?

«La sinergia con Gm riflette una strategia e quindi una organizzazione che caratterizzano tutta l'industria dell'automobile, divenuta una sorta di gioco del meccanico o del lego, se si preferisce, un gioco per cui enne produttori fabbricano piattaforme, motori, cambi, eccetera che altri produttori assembleranno nei modi più diversi. In ogni auto ci sarà un pezzo della concorrenza. Succede così ormai da anni e ogni macchina svedese, coreana, americana nasconde sotto la vernice pezzi che a loro volta sono italiani, giapponesi, coreani... È una tendenza generale dell'industria produrre in unità molto piccole pezzi che possono essere montati ovunque. È avvenuto in un campo molto diverso, quello dei personal computer: la tastiera è costruita in Cina, il monitor in Irlanda, il microprocessore è americano. L'automobile è il prodotto più complesso che esista per le dimensioni, il numero di parti, l'elettronica, ma la prospettiva a me pare quella... L'unico contenuto certo e concreto che rivela per ora l'alleanza della Fiat con la General Motors conferma questa strada: produrre tanto per cominciare

motori e poi piattaforme che saranno montati su macchine Fiat o Gm, indifferentemente. Gli stabilimenti della Fiat e in particolare Mirafiori non sono adatti, non servono... Forse si salva Melfi, più leggero e quindi più adattabile a produzioni parziali».

La scomposizione del prodotto colpisce la ricerca?

«Se si producono motori, la ricerca è necessaria. La Fiat ne avrebbe molta di esperienza: il suo motore common rail ha conquistato il mondo, ma purtroppo l'aveva troppo presto venduto per poche lire alla Bosch. Non ha saputo sfruttare buone idee innovative».

Dividere la produzione per assemblare non giustificherebbe un ulteriore articolazione del lavoro?

«Di per sé non necessariamente. Produrre motori o piattaforme chiede comunque forte specializzazione e professionalità. La richiesta urgente di flessibilità comincia quando si vuole che la forza lavoro sia misurata non solo mese per mese ma giorno per giorno al numero di unità prodotte. Ma questo bisogno di flessibilità non è che sia intrinseco al prodotto, bensì a una ricerca di competitività attraverso l'uso on-off della forza lavoro, quando si considera il lavoro come una variabile totalmente dipendente. Prima viene il valore delle azioni, poi viene il bilancio, poi viene la produzione, poi il mercato, all'ottavo decimo posto della lista vengono le esigenze del lavoro, comprese quelle che segnano la

qualità del prodotto».

Torino sta vivendo questa ennesima crisi della Fiat senza apparenti contraccolpi. Pensa alle Olimpiadi e i giochi inducono all'ottimismo.

«Le Olimpiadi significano grandi imprese come la metropolitana e il passante ferroviario. Per certi aspetti la riduzione della produzione Fiat è caduta in un momento relativamente fortunato, tanto è vero che l'occupazione in città e in provincia tiene piuttosto bene. I grandi lavori compensano, aiutano a reggere. Non è però che si costruisca il futuro sulle Olimpiadi e sui passanti ferroviari».

Professore, un'altra notizia che la tocca da vicino riguarda l'Olivetti, una delle più grandi imprese italiane sparita dal listino di Borsa...

«La vicenda mi ha colpito, non solo perché la Olivetti rappresenta molto nella mia vita. L'Olivetti industria era sparita da anni. Quest'atto finale non cambia nulla. Mi ha stupito però la disinvoltura con cui l'operazione si è compiuta, un'operazione nella quale vedo una scarsa cultura, poca conoscenza, nessun interesse per la storia economica e sociale del paese. L'economia non è solo quattrini e bilanci, è simboli. La Olivetti ha espresso il meglio del capitalismo italiano. Non l'ho mai glorificata, perché so ancora riconoscere luci, ombre, conflitti... Resta il fatto però che in una gerarchia tanto tecnologica quanto culturale di capitalismi europei o italiani, la Olivetti occupa un posto molto alto. Cancellare tutto

questo con un tratto di penna mi pare riveli una certa supponenza, tipica di chi non conosce il proprio passato».

So che sta scrivendo per Einaudi un saggio sul declino industriale del nostro paese. Ha già un titolo?

«Un titolo per i files del mio computer, non credo per la libreria: la scomparsa dell'Italia industriale. Abbiamo perso troppe occasioni, ultima l'automobile, prima l'informatica, prima ancora la chimica».

Le ragioni della sconfitta?

«Molte. Intanto, ancora, la mancanza di cultura industriale. Il caso dell'informatica è emblematico. Nel 1959 la Olivetti realizzò uno dei primi grandi main frames al mondo. Pochi anni dopo sbaraccò tutto, perché il gruppo che subentrò e i politici di allora ritenevano che l'informatica fosse una specie di giocattolo per accademici. Vista corti, orizzonti ristretti. Era così. Salvo che per alcuni grandi personaggi sia pubblici che privati. Adriano Olivetti, Pasquale Saraceno, Enrico Mattei, Senigaglia... Un'altra ragione sta nell'aver considerato la componente finanziaria dominante rispetto a quella del fare, del produrre, dell'inventare...».

È quello che è capitato alla famiglia Agnelli, tradendo la vocazione meccanica...

«Hanno pensato di aggiungere all'auto settori anche lontani, purché rendessero. Questo, come si vede, magari fa bene alla famiglia, alla proprietà, ma non giova all'auto, che è o era il lavoro di tanti».

Gli impianti sono cinque anni indietro rispetto a quelli degli altri concorrenti europei

«Uno stabilimento vecchio, senza futuro»

PROPOSTE PER UN PROGETTO RIFORMISTA

Discussione in vista della
Convenzione Programmatica dei DS
e per il programma dell'Ulivo

Roma, venerdì 28 marzo 2003
Sala Capranichetta - Piazza Montecitorio, 125

ore 14.30
Introducono
Umberto Ranieri
Nicola Rossi
ore 17.00
Intervento
Piero Fassino
ore 19.00
Intervento
Enrico Morando
Salvatore Adduce
Gabriele Albonetti
Fiorenza Bassoli
Giorgio Benvenuto
Monica Bettoni

Anna M. Bucciarelli
Vittorio Campione
Franca Chiaromonte
Giuseppe D'Aiò
Franco Debenedetti
Michele Figuerelli
Lorenzo Forcieri
Renato Galeazzi
Sergio Gambini
Lalla Golfarelli
Luciano Guerzoni
Berardo Impegno
Antonio Luongo
Emanuele Macaluso
Claudia Mancina
Giacomo Mancini
Silvio Mantovani
Alessandro Maran
Elena Montecchi
Enrico Morando
Tommaso Nannicini
Giorgio Napolitano
Magda Negri
Alberto Nigra
Luigi Olivieri
Rosella Ottone
Graziella Pagano
Claudio Petruccioli
Donato Piglionica
Franca Prisco
Erminio Quartiani
Umberto Ranieri
Clara Ripoli
Carlo Rognoni
Nicola Rossi
Michele Salvati
Italo Sandi
Alfredo Sandri
Francesco Tempestini
Giorgio Tonini
Lanfranco Turci
Michele Vianello
Massimo Zunino
Roberto Vitali

