

“L'identificazione della città con la Fiat si fa sempre più debole

DALL'INVIATO **Oreste Pivetta**

TORINO «Ma c'è ancora la Fiat?» «Sta scherzando?» Non stava scherzando, camminando lungo uno dei viali di una città qualsiasi che si chiama Torino. Solo esagerava, ma è vero che l'identificazione di Torino con la Fiat è sempre più debole nella città che ha visto nascere l'automobile italiana. Cresce appena ci si allontana, nella provincia e poi nella regione: qui l'immagine è più tradizionale, stereotipata. Sono anche questi i risultati di una inchiesta del dipartimento di scienze sociali dell'università torinese: i torinesi, rispetto a chi vive lontano dal capoluogo, sembrano un po' più avanti «nell'indispensabile processo di ridefinizione dell'identità della loro città in termini di minore dipendenza dall'azienda automobilistica».

Naturalmente «gli elettori dell'Ulivo hanno una visione più tradizionale, gli elettori di Rifondazione comunista sono i più critici nei confronti dell'azienda, gli elettori della Casa delle Libertà immaginano più facilmente Torino svincolata dalla Fiat». Tutto è possibile, ovviamente, tutto si può dire di sviluppi futuri e di tendenze, di speranze e di illusioni, mentre è scaduto lo stato di crisi (un anno, l'8 dicembre) e i nuovi manager spendono, come devono, parole d'ottimismo: con Morchio, Herbert Demel, il nuovo capo di Fiat auto, (austriaco, un altro straniero con José Maria Alapont, ai vertici dell'Iveco). Però oggi, tra Natale e il nuovo anno, se si guardano i numeri, così duri, siamo ancora qui: davanti al Lingotto o a Mirafiori, davanti a uffici e officine, dai quali dipende lungo le "strade" della filiera, tra occupati e parenti stretti, figli e nonni, un quarto della popolazione torinese (e della provincia, il quindici per cento nella regione).

MILLE AUTO AL GIORNO PER VIVERE

Certo che c'è ancora la Fiat, ma per la prima volta forse in un secolo di storia c'è chi se ne dimentica, chi vorrebbe dimenticarsene, chi deve amministrare mettendo in conto che la Fiat non ci sia più, perché adesso bisogna mettere in conto anche questo. Come da tempo si fa tra chi in carrozzeria o al montaggio ci sta davvero e che si deve ogni mattina domandare: che fine farà Mirafiori?

La Fiom la domanda l'aveva girata allo stesso Umberto Agnelli, in un volantino che il presidente aveva letto una sera d'ottobre proprio entrando al Lingotto: «Come pensa che vivano quei quindicimila lavoratori di Mirafiori che ancora non sanno che cosa accadrà del loro stabilimento e del loro lavoro? Come si difende la produzione dell'auto a Torino». Agnelli rispose subito: con mille auto al giorno (e il miraggio di vendere altrettanti monovolume, guadagnando di punto in bianco quasi il quindici per cento del mercato europeo del settore, dal 2,5 per cento al 16 o 17 per cento).

Giorgio Airaud, segretario della Fiom, ripete: lenta e inesorabile agonia di Mirafiori. Secondo lui la Fiat ha solo scelto di dilazionare il problema, importando il "modello Alfa Romeo". Si parla di Arese e dei modi di svuotare uno stabilimento, tra i primi per qualità in Europa, anno dopo anno, accordo dopo accordo.

Ancora i numeri gli danno ragione, salvo l'incertezza della fine. Nello stabilimento di Mirafiori attualmente vengono prodotte meno di mille auto al giorno con una forza lavoro di circa sedicimila persone tra dipendenti Fiat, Marrelli, Comau, Tnt, la metà della forza lavoro Fiat in Italia... Solo un decennio fa si producevano oltre novecentomila automobili l'anno, nel 1997 si era già scesi a



“I timori che si voglia importare anche qui il modello Alfa Romeo

avverte che gli aumenti sono assorbiti. Assorbibili dal primo aumento contrattuale».

LA CITTÀ PUÒ FARE A MENO DELL'INDUSTRIA?

Torino può rinunciare alla Fiat e a Mirafiori? Per capire bisogna ricordare la dimensione dell'indotto: almeno 1.200 aziende, almeno 75.000 dipendenti.

Due ricercatori del Politecnico di Torino, Elena Bonessa e Giuseppe Russo, hanno condotto una ricerca per conto della Fondazione Rota, e la sintetizzano così: l'economia torinese ha superato la crisi di quest'ultimo biennio nel settore automobilistico grazie ai grandi lavori, alle infrastrutture di trasporto e alle opere olimpiche e, per fortuna l'«azienda delle trasformazioni» è destinata a crescere, con l'avvio della Torino-Lione. La deindustrializzazione è un grande rischio però, perché la doman-

da finale all'economia di Torino deriva per il 47% da esportazioni e da investimenti ed è la presenza del sistema industriale (e non di quello terziario) che permette di raccogliere la domanda e di attivare tutto il processo produttivo di reddito e posti di lavoro (anche nei servizi). L'industria automobilistica è fondamentale e la sua importanza nel costituire la base economica della città va oltre l'assemblaggio a Mirafiori, che risulta comunque essenziale per mantenere una capacità di produzione e di esportazione locale nei settori direttamente e indirettamente attivati dall'auto. La vocazione turistica, anche post olimpica, può creare posti di lavoro ma non riuscirebbe mai a compensare: «le nuove vocazioni non bastano, perché hanno una bassa propensione ad esportare e quindi non possono sostituire quelle tradizionali». Un mix di "tradizione" e "novità" - sostengono Elena Bonessa e Giuseppe Russo - è necessario: senza mantenere una crescita della vocazione industriale, la "cilindrata" del motore economico di Torino dovrebbe riproporzionarsi verso il basso e la transizione "dura" verso la terziarizzazione comporterebbe una perdita pesante di occupazione.

LA COPERTA CORTA DELLE OLIMPIADI

La Fiat resta il centro insomma, l'identità torinese. Di fronte all'incertezza la Fiom chiede che si riapra il tavolo della trattativa, «un confronto a tutto campo, non solo con la Fiat e le comunità locali, ma anche con le forze politiche e le istituzioni del paese», mentre la Fiat tuttalpiù discute con le banche creditrici. Non è solo questa la voce del sindacato. Giorgio Rossetto, segretario regionale della Uil, spiega che «riaprire il tavolo» sarebbe prematuro, che bisognerebbe attendere il 2005, «l'anno di snodo»: «Non mi va il clima da ultima spiaggia. Non siamo morti. Avviare adesso una trattativa per strappare qualche cosa a Melfi, qualcosa d'altro a Termini, non mi sembra il massimo. La coperta è corta, ma non mi piacciono le battaglie corporative. Abbiamo fatto male a non chiedere qualche cosa di più prima».

Anche Rossetto chiede qualche cosa di più: «Adesso aspetto la verifica nel 2005 e conto sulla solidarietà di quelli ai quali la nostra solidarietà non è mai mancata. Ma vorrei che gli enti locali facessero una loro lobby, capace di discutere con la Fiat. Il declino dell'industria riguarda tutti. Il problema è guadagnare di più vendendo macchine». Purtroppo la Fiat guadagna di meno: nei primi mesi del 2003 il risultato operativo è stato di 652 milioni di euro, novanta in meno rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. Il 2004, ha detto Umberto Agnelli ai manager riuniti per gli auguri di Natale, sarà un altro anno duro, anche se spera che sia quello della svolta. Verso che cosa non è ancora ben chiaro.

Mirafiori chiede un futuro non precario

Se perde la sua storica vocazione industriale Torino rischia il declino economico

Manifestazioni di operai Fiat dello stabilimento Mirafiori di Torino



i nuovi modelli

Il rilancio parte con la Nuova Panda. Entro il 2005 rinnovata tutta l'offerta

MILANO La nuova Panda, presentata a Lisbona agli inizi di settembre, costata 600 milioni di euro di investimenti, è solo uno dei tanti modelli che Fiat sta lanciando sul mercato. La famosa utilitaria, presentata nella campagna pubblicitaria con lo slogan «Don't call me baby» («Non chiamatemi piccola»), segue il restyling della Punto e il battesimo della Ypsilon e precede di poco l'arrivo di Idea, con cui la casa automobilistica torinese esordisce in un segmento sempre più richiesto, quello dei multipurpose vehicle. Questo senza considerare il rinnovo in atto della gamma Alfa. Nei prossimi anni sono poi attese la nuova Multipla e la Microcar.

Anche nei motori, Fiat ha trovato una sorta di jolly per il diesel con il Multijet 1,3 progettato per una vita di 250mila chilometri.

L'automobile italiana torna dunque a puntare sulla valorizzazione del marchio e sui nuovi prodotti: ora Torino ne attende la ricaduta benefica su quote e vendite. I 58mila ordini europei, di cui 22mila in Italia, per la Panda e i 25mila per la Ypsilon confortano le attese e rafforzano l'ansia di rivincita. Entro il 2005 quasi tutta la gamma di Fiat, Lancia e Alfa Romeo sarà rinnovata.

Le difficoltà del gruppo industriale, però, continuano inesorabilmente sul fronte del lavoro. Dal 26 gennaio al primo febbraio, infatti, scatterà una settimana di cassa integrazione ordinaria a Mirafiori.

Il provvedimento, comunicato dall'azienda ai sindacati, riguarda circa 3mila dipendenti che lavorano sulle linee di produzione della Lancia Thesis, Alfa Romeo 166, Lancia Lybra e Fiat Multipla.

La Fiom, inoltre, ha ipotizzato altri periodi di cassa per il 2004: «Con la Lybra in forte calo - ha spiegato Giorgio Airaud, segretario generale dei metalmeccanici Cgil torinesi - sono prevedibili almeno due settimane al mese per 900 lavoratori, e altri 200 per i servizi. Inoltre rimane aperto il problema della Punto Restyling: se la produzione fosse trasferita interamente a Termini Imerese, a Mirafiori ci sarebbero altri mille esuberanti».

Secondo i dati diffusi dalla Fiom torinese, nel 2004 gli organici di Mirafiori scenderanno a 14.850 addetti, il 48% in meno rispetto a quattro anni fa, con cassa integrazione straordinaria per 2.150 addetti, i volumi produttivi saranno di 193.200 auto e l'utilizzo dei capannoni industriali scenderà al 18% (contro il 33,6% di sette anni fa).

UNA FABBRICA TROPPO GRANDE PER PRODUZIONI AGILI

L'abbandono si preannuncia con segnali forti. Chi s'aggira per Mirafiori attraverso tratti di un deserto. Capannoni lunghi un chilometro e alti venticinque metri che si sviluppano a coprire un milione e duecentomila metri quadri sono abbandonati a metà, per un altro trenta per cento sono poco

utilizzati. Alla fine solo 233 mila metri quadri (dato che si riferisce all'anno scorso) sono veramente utilizzati. S'aggiungono altre valutazioni. Luciano Gallino, il sociologo torinese, ha più volte ricordato l'obsolescenza e l'incongruenza degli impianti torinesi: troppo grandi, troppo pesanti per una produzione agile e moderna di componenti. Mirafiori, un ufficio sul viale del tramonto, potreb-

be diventare una ricca occasione immobiliare. Già si discute di progetti (la città della salute) e il Lingotto è lì a dimostrare il fascino irresistibile delle operazioni commerciali. Hanno comunque promesso che il "cervello" rimarrà a Torino. «Ma - obietta Airaud - non s'è mai visto un cervello che viva senza braccia e senza gambe. Come si fa a pensare a un centro di direzione e di ricerca, con la

fabbrica più vicina a seicento chilometri». La fabbrica sarebbe Melfi. Agnelli insomma s'illude che pensa così di poter salvare Mirafiori: non c'è la "massa critica" per tenerlo in piedi, manca cioè la produzione. Agnelli sarebbe in contraddizione con se stesso: aveva detto che occorrevano tre milioni di vetture all'anno per garantire la sopravvivenza della Fiat e si è già sotto i due milioni, aveva promesso almeno milleseicento macchine al giorno a Mirafiori e siamo a novecentoquaranta.

Alla quinta lega Fiom accusano: un muro di omertà e di falsa tranquillità si sta instaurando sulla vicenda Mirafiori. La stampa torinese raccoglie: Arese s'è conquistata più spazio sui giornali, Arese è riuscita a muovere meglio le acque della politica. Forse l'interesse elettorale preme di più ad Arese che a Torino. Ad Arese non siamo ancora, comunque, all'epilogo.

«Ammortizzatori a morire», sintetizza Claudio Stacchini, altro dirigente storico della Fiom, che rivela un altro segno dei tempi grigi o neri: «Anche quest'anno sono partite le lettere che annunciano per alcuni gli aumenti di merito: per la prima volta però si

TORNADO
Via Monte Cengio 00054 Fiumicino
+39 06 6581340 - F +39 06 6584674

Motoscafo di riferimento.

Nello stabilimento simbolo circa sedicimila addetti producono ogni giorno meno di mille automobili e una gran parte dell'area è ora inutilizzata