

“ Quattro milioni di metri quadri in parte ormai inutilizzati

DALL'INVIATO Oreste Pivetta

TORINO Mese decisivo, dicono a Torino. Potrebbe essere l'ennesimo mese decisivo, uno dei tanti, di una strategia dell'abbandono, che ha visto, negli anni, la Fiat allontanarsi via via dalla sua capitale. Da una settimana si sa che Mirafiori smetterà di produrre il motore Tor.que, oggi si riunirà con Montezemolo il consiglio d'amministrazione per verificare i conti del primo semestre, oggi ancora il sindaco incontrerà il presidente Fiat e l'amministratore delegato Marchionne per discutere un piano di sistemazione e di utilizzo delle aree di Mirafiori, il 6 ottobre si vedranno i sindacati nazionali dei metalmeccanici con il nuovo capo di Fiat auto, Demel (il calendario delle trattative è stato deciso l'altro ieri a Roma). In mezzo, a Parigi, il salone dell'auto (che si apre il 25 settembre), durante il quale potrebbe giungere a conclusione il lungo e combattuto fidanzamento tra l'auto italiana e General Motors. In mezzo, ancora, la cassa integrazione a Mirafiori, Termini Imerese, Melfi, il mercato che si stringe, le banche in guardia, una lunga ormai attesa di risultati che diano il segno di un cambiamento di rotta.

L'ultima notizia, il trasferimento della produzione del Tor.que in Argentina, suona come un'altro colpo alle fortune di Mirafiori. Siamo al paradosso: la capitale italiana dell'auto, che fu una delle capitali mondiali, non produrrà più un motore, Mirafiori diventerà una carrozzeria. Il quadrilatero è in disuso, per un pezzo un deserto di rottami. Dove una volta, solo una decina di anni fa, lavoravano quarantamila operai, ne arrivano adesso appena quattordicimila (più di tremila dei quali divisi tra Powertrain, società mista al cinquanta per cento tra Gm e Fiat nata per i motori, Tnt e Magneti Marelli). Un milione di metri quadri coperti sono utilizzati neanche ai venti per cento.

Un'area enorme divisa tra il lavoro che resta, impianti fatiscanti, l'erba che cresce. Una risorsa per Torino: così nasce l'idea di costruire un piano che difendendo la produzione meccanica, organizza gli spazi e definisce le funzioni nei metri quadri, tanti, ancora inutilizzati (tenendo conto dei costi di una bonifica che per le complesse strutture di Mirafiori si immagina assai pesante). Il comune incarica uno staff di esperti di lavorare al progetto, Giuseppe Berta, storico "istituzionale" della Fiat, Carlo Callieri, un lungo passato alla Fiat e alla Confindustria, e Aldo Enrietti, docente universitario al Politecnico. Il piano è pronto, il cuore sarà la nuova città-ospedale (che sostituirà le storiche Molinette). Il sindaco ne discuterà a colazione con Montezemolo e con Marchionne. Demel, in un'intervista al quotidiano tedesco *Boersen-Zeitung*, anticipa le aspirazioni della casa torinese: «Per fare due milioni di auto l'anno, quarantaseimila dipendenti vanno bene. Dobbiamo però adeguare le strutture, riducendo



“ Il sindaco: un piano per le attività produttive cominciando dall'auto

ad esempio di un terzo le strutture».

Le ragioni del sindaco sono chiare: governare la trasformazione di quattro milioni di metri quadri, sottraendoli alle tentazioni della speculazione edilizia, razionalizzare un'area produttiva, per accogliere la Fiat ma anche altre imprese industriali e servizi di ricerca più il polo sanitario. A investire sulla riqualificazione dell'area potrebbero essere ancora la Fiat, le banche, gli enti locali. Ci guadagnerà ovviamente la Fiat mettendo all'incasso quell'enorme patrimonio. Ma non dovrebbe essere una smobilitazione industriale. «Sono convinto - ci dice il sindaco Chiamparino - che quando lo studio sarà definito ci si accorgerà che il progetto non prevede soltanto il riutilizzo delle aree dismesse ma darà nuovo impulso all'attività produttiva nel comprensorio di Mirafiori, a cominciare dalla produzione motoristica». E quanto chiedono i sindacati: che Mirafiori resti il centro della produzione automobilistica, non si riduca ai compiti di una carrozzeria che assembla qualcosa. Protestano i sindacati: non respingono il "progetto Mirafiori", vogliono contare nella sua definizione per difendere il lavoro.

Chiamparino risponde: «Il progetto a cui stiamo lavorando da qualche settimana procede e procederà per gradi, con il coinvolgimento di tutte le forze della città interessate alla questione Fiat, a cominciare dai sindacati, e con incontri a vari livelli che inizieremo nei prossimi giorni. Il documento che scaturirà da questo studio entrerà nella nuova edizione del piano strategico della città "Torino Internazionale" e nel contempo sarà parte integrante del cosiddetto Dpef comunale a cui sta lavorando l'assessore Peveraro e che accompagnerà il prossimo bilancio». Un percorso chiaro, inevitabile. Nessuno s'illude che abbia un senso difendere Mirafiori così come s'è ridotta: la riqualificazione degli spazi è un'occasione per Torino, ma anche per l'auto, ovviamente se non mancheranno gli investimenti, un'occasione contro la morte lenta.

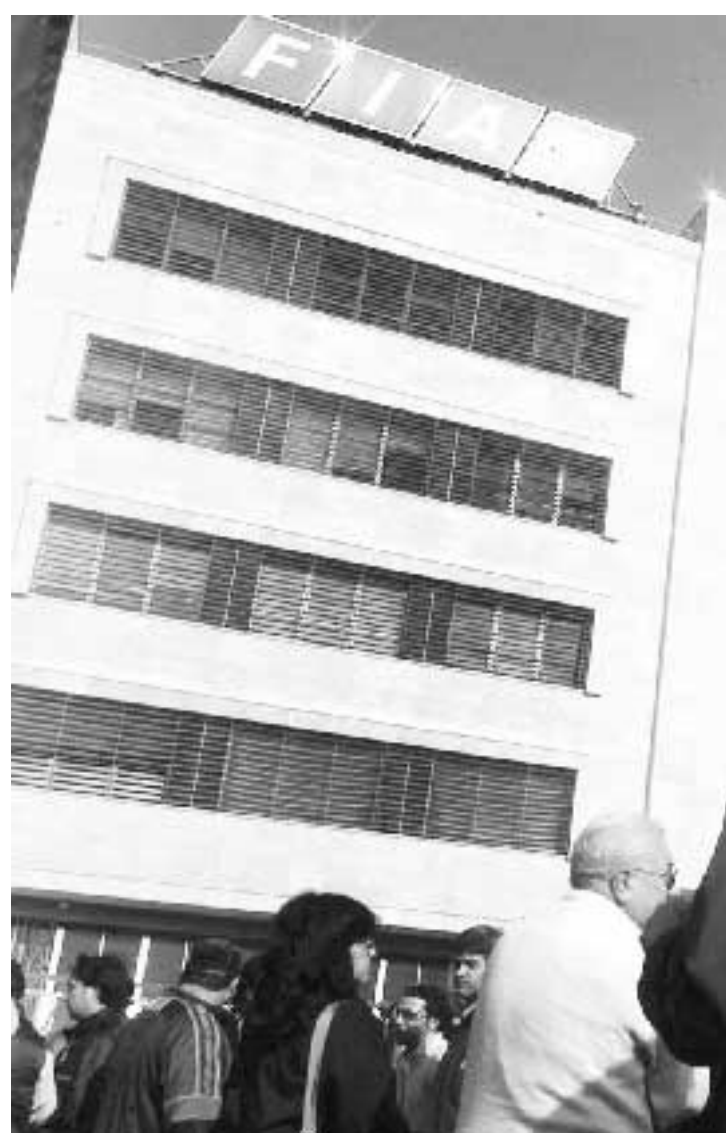
Dicono ancora alla Fiom che tutto si disegna all'interno di un piano nazionale per l'auto. L'incontro del 6 ottobre dovrebbe aiutare a capire se il piano esiste davvero e la domanda che si rivolge questa volta alla Fiat è che cosa voglia per tentare di rimanere una grande impresa industriale. Demel una risposta l'ha accennata, non escludendo la possibilità di stringere altre alleanze: «La cooperazione e la creazione di alleanze sono un aspetto essenziale della nostra strategia. Possono immaginare di lavorare in futuro con più partner». Ma sono ipotesi (con la sensazione che sia chiuso il discorso con Gm), senza un orizzonte. Per ora con Marchionne la Fiat ha pensato a ridurre i debiti e a rivedere il suo management. Non ha ancora finito. «Adesso - ha spiegato Demel - stiamo cercando di intervenire per accelerare i processi, decentrare le decisioni, creare spirito di squadra. Devo vedere cambiamenti ogni giorno, per sapere che tutto procede». Ma non si capisce come la Fiat possa rompere il cerchio che la chiude: tra le povertà del mercato e il bisogno di investire tanto. Le alleanze, le banche (S.Paolo, Unicredit, Capitalia, Intesa) e persino il progetto comunale di Mirafiori potrebbero riannimare il malato, se si rianimasse il malato più grande, cioè l'intero sistema economico e industriale italiano.

Mirafiori del futuro: metti l'ospedale al posto di Cipputi

I sindacati all'incontro con il cardinal Poletto

TORINO «Abbiamo condiviso con il cardinale di Torino, Severino Poletto, l'opinione che serve più che mai una unità di intenti e di iniziativa politica di tutte le istituzioni locali nei confronti della Fiat perché dichiara che cosa intende fare di Mirafiori». Lo ha dichiarato il segretario della Cgil di Torino, Vanna Lorenzoni, dopo l'incontro dei sindacati con l'arcivescovo di Torino. «Abbiamo ricordato al Cardinale - ha osservato Lorenzoni - i contenuti della nostra piattaforma per Mirafiori: un modello, un motore, un cambio in più. Abbiamo condiviso con lui la preoccupazione per l'ennesima perdita di produzioni nello stabilimento (il motore Tor.que) e la preoccupazione per l'aumento dei dipendenti in cassa integrazione». «Abbiamo apprezzato la

continuità con la quale il Cardinale segue le vicende Fiat - ha detto Nanni Tosco, segretario generale della Cisl torinese - e abbiamo registrato l'interesse del Cardinale e la sua disponibilità, nell'ambito delle proprie prerogative, a sensibilizzare le istituzioni e le forze economiche locali ad un indispensabile spirito di cooperazione e a responsabilizzare la Fiat nel suo operato». «Abbiamo chiesto al Cardinale Poletto, che si è sempre dimostrato attento e sensibile ai problemi della città - ha sottolineato il numero uno della Uil, Giorgio Rossetto - di far pesare tutta la sua autorevolezza per promuovere il coordinamento tra le istituzioni locali, indispensabile per esercitare una forzatura nei confronti di Fiat e governo».



Una manifestazione di lavoratori Mirafiori a Torino nell'aprile scorso. Foto di Maurizio Brambatti/Ansa. Accanto, l'esterno dello stabilimento Fiat Mirafiori. Foto di Massimo Pinca/Ap.

Per gli operai cresce solo la cassa integrazione

La Powertrain lascia a casa da ottobre circa 700 lavoratori tra Torino e l'Alfa di Arese

MILANO Fiat-Gm Powertrain ha annunciato ieri ai sindacati che da ottobre sarà avviato un piano di riorganizzazione negli stabilimenti di Mirafiori e Arese che porterà alla cassa integrazione straordinaria circa 400 lavoratori nello stabilimento torinese e 300 in quello lombardo.

Il problema, spiega l'azienda, è che per il motore Torque prodotto a Mirafiori la domanda estremamente ridotta (60.000 unità nel 2003) ha reso ingiustificabile continuare la produzione per il mercato europeo. E il trasferimento in Argentina servirà a soddisfare le esigenze del mercato sudamericano. Stesso discorso per il motore V6 prodotto ad Arese. Anche in questo caso i volumi esigui e l'orientamento del mercato verso i diesel ne rendono - secondo la Fiat - industrialmente insostenibile la produzione.

Tra Europa e sudamerica nella joint venture tra

Fiat e Gm lavorano circa 22.000 persone in otto Paesi. Oltre il 38% della forza totale a livello mondiale, più di 8.000 lavoratori, è attiva nei siti produttivi e nei centri di progettazione italiani e la "razionalizzazione" produttiva nell'ambito della joint venture Fiat-Gm Powertrain ha visto coinvolti negli ultimi due anni molti stabilimenti in Europa. L'azienda ha, per esempio, chiuso un sito in Gran Bretagna, due linee di prodotto in Germania, una in Austria e una in Polonia e sono stati attivati piani di contenimento del personale in Svezia e Turchia. Per quanto riguarda l'Italia, l'azienda parla di un investimento, nel triennio 2004-2006, di circa un miliardo di euro per gli stabilimenti di Termoli (460 milioni), Fma di Pratola Serra (390 milioni), Mirafiori (90 milioni), Verrone (45 milioni) l'area di Product Engineering di Torino e Arese (40 milioni). E parte delle circa 700 eccedenze attuali potran-

no essere riassorbite con le nuove produzioni previste. A Mirafiori, per esempio, la produzione del cambio C514, assemblato su tutte le vetture dei segmenti A e B del gruppo Fiat e prodotto oggi in 600.000 pezzi all'anno, aumenterà di oltre 100.000 unità. Per Arese Fiat conferma la continuità del polo di progettazione, per il quale sono in corso investimenti per circa 10 milioni di euro.

Ma i sindacati non si fidano più delle promesse Fiat. «Con la fine della produzione dei motori, Mirafiori è più debole e Torino meno competitiva - commenta Claudio Stacchini della Fiom torinese - dal nuovo gruppo dirigente Fiat ci attendiamo scelte che vadano nella direzione esattamente opposta. L'investimento a Mirafiori è meno del 10% del totale degli investimenti in Italia, e non ci sono nuovi prodotti». E per quanto riguarda Arese, con la chiusura del reparto meccaniche cala definitiva-

mente il sipario sullo stabilimento Alfa Romeo, realizzato nella fine degli anni '50, per produrre la Giulia e i successivi storici modelli del Biscione. «L'ipotesi peggiore si è avverata e presuppone una risposta seria e dura», commenta il segretario della Fiom di Milano, Maurizio Zipponi, che non condiziona «il modo di fare di quei Cobas che non dialogano con nessuno» e auspica invece il «recupero dell'unità dei lavoratori per chiedere insieme l'intervento del governo e delle istituzioni locali». Per venerdì, comunque, sono annunciate assemblee separate in fabbrica dallo Slai-Cobas e da Fim-Fiom-Uilm, che si sono divise la scorsa primavera dopo il via libera dei sindacati confederali a un accordo con il Lingotto e il governo per prorogare la cassa integrazione che da due anni interessa 550 lavoratori delle carrozzerie.

g.p.r.

La gestione di Roberto Colaninno riporta in attivo il gruppo di Pontedera che si prepara ad assumere il controllo dell'Aprilia. Le prospettive di sviluppo all'estero

Dopo quattro anni la Piaggio ritrova finalmente l'utile

Marco Tedeschi

MILANO Piaggio torna in utile dopo quattro anni di perdite, chiudendo il primo semestre a 16,2 milioni, contro le perdite di 32 milioni segnate nello stesso periodo dello scorso anno. E i ricavi segnano una crescita dell'11,7% a 596,6 milioni, come annuncia la società presieduta da Roberto Colaninno in una nota. Il ritorno all'utile, viene spiegato, è il risultato degli interventi gestionali e operativi del nuovo management. Di fatto, la società conferma così per l'intero esercizio l'aspettativa di un ritorno all'utile, grazie al risultato positivo nel primo semestre, anche se per il secondo sono previsti minori volumi di vendita dovuti alla stagionalità tipica del settore delle due ruote.

Migliora anche l'indebitamento: a fine giugno l'indebitamento netto del gruppo risultava pari a 234,8 milio-

ni, una cifra decisamente inferiore rispetto ai 326,5 milioni al 31 marzo 2004.

Il progresso dei ricavi è dovuto soprattutto all'andamento del business delle due ruote che, grazie anche al lancio di nuovi prodotti nei segmenti di gamma più elevata e ai risultati delle controllate Derbi e Piaggio Usa, ha segnato un miglioramento del 16,7% rispetto al primo semestre dell'anno precedente. Buono anche l'andamento del business dei veicoli commerciali leggeri, soprattutto grazie al mercato indiano, dove Piaggio ha rafforzato la presenza con un aumento del 38,7% del fatturato.

Piaggio, che in agosto ha sottoscritto l'accordo preliminare per rilevare il gruppo Aprilia, ricorda che la firma dell'operazione è previsto entro novembre. Le linee guida del piano industriale elaborato da Piaggio per il rilancio di Aprilia, si ricorda, fanno leva sulla valorizzazione dei marchi nei settori scooter, moto sportive e



Roberto Colaninno

gran turismo, sul mantenimento del perimetro industriale e occupazionale del gruppo veneto, con particolare riferimento ai siti produttivi e alle localizzazioni territoriali, sull'integrazione delle competenze tecnologiche e sulle sinergie progettuali, produttive e commerciali.

Una prima riunione fra le banche creditrici di Aprilia e di Piaggio per una valutazione del piano finanziario messo in campo da Colaninno si terrà proprio questa mattina a Milano. Obiettivo, illustrare a tutti gli istituti di credito il piano di acquisizione della Piaggio. Un incontro interlocutorio, insomma, che dovrebbe essere solo il primo di una lunga serie, che porteranno al verdetto finale da parte delle banche alla fine di settembre. Dopo il via libera al piano industriale, gli istituti di credito devono, infatti, esprimersi sull'aspetto finanziario che prevede, nel dettaglio, che Piaggio sottoscriva un aumento di capitale di Aprilia per 50 milioni, finalizzati a rimborsare le linee di credito e liquidare i debiti con i

creditori, oltre che trattare con le banche per la conversione di parte dei crediti vantati dagli istituti finanziari di Aprilia per un importo di 110 milioni.

Alle banche saranno assegnati strumenti finanziari trasferibili emessi da Piaggio, che daranno luogo alla corresponsione di una somma massima di 110 milioni, in funzione della creazione di valore del complesso Aprilia-Piaggio, con scadenze determinate tra il 2007 e il 2009. La società di Colaninno si farà inoltre carico della ristrutturazione di linee di credito bancarie per 70 milioni, ripagherà il bond Aprilia in scadenza nel 2005 attraverso l'emissione di un altro prestito obbligazionario quinquennale, e assegnerà agli azionisti dell'azienda veneta, in cambio delle loro azioni, strumenti finanziari Piaggio dello stesso tipo di quelli utilizzati per la conversione dei crediti. Nell'ambito dell'operazione Piaggio delibererà un aumento di capitale da 50 milioni e l'emissione di un prestito obbligazionario da 100 milioni.

Foto Ansa