



Lo stabilimento Fiat Mirafiori Foto di Andrea Sabbadini

Mirafiori, tra Cipputi e l'ingegnere

A Torino si discute il futuro di trecentomila metri quadri ceduti dalla Fiat. Che fare? Un'industria della conoscenza accanto all'industria dell'auto

di Oreste Pivetta

PROGETTI Un'altra volta Mirafiori. Dopo le assemblee sindacali e i fischi, il convegno sul destino di Mirafiori, il dibattito sul futuro dell'enorme area torinese, tre milioni di metri quadri, che dal 1939 è stata anche la maggior concentrazione industriale del Paese

la conoscenza. Insomma innestare sul vecchio ceppo fordista un'industria attivata soprattutto dalle risorse del sapere». Lo si legge nella relazione introduttiva: «Mirafiori non ha di fronte a sé il dilemma dell'uscita dallo schema della gran-

de industria. Quella che qualche anno fa sembrava una prospettiva magari pessimistica, ma altamente realistica, va corretta nel senso di una coesistenza fra la grande impresa... e le nuove attività».

Fiat rimane, e gli altri trecentomila metri quadri liberi andranno a sostenere e a confermare il carattere industriale di Mirafiori. Da una parte l'industria, dall'altra, secondo i progetti, le strutture didattiche e di ricerca del Politecnico con il corso di laurea in ingegneria dell'autoveicolo e il Centro del design, «destinati a coniugarsi naturalmente con le attività business oriented», per una piattaforma del-

la mobilità intelligente, che chiude il cerchio. La catena immaginata sarebbe Fiat, università, ricerca, automobile, motori, design, piccola impresa. E di nuovo Fiat. Un distretto dentro il distretto torinese e piemontese. Pressoché monocul-

Giuseppe Berta:
«Come innestare sul vecchio ceppo fordista le risorse del sapere»

turale. «Mirafiori industriale - aggiunge Berta - non ce la siamo mai dimenticata e continuiamo a credere che un gruppo industriale, forte, rinnovato li debba esistere». Lo pensa senz'altro anche il sindaco Chiamparino. A pensarla così è anche Unicredit, che fa la parte del lungimirante sponsor (con piglio politico più che bancario), ma anche del tratto d'unione di un nordovest troppe volte sacrificato al nord della propaganda. Come se dovesse rinascere il triangolo industriale: «rilancio di forme triangolari di partnership», si legge. Il problema sarebbe capire chi ci metterà i soldi.

Il modello Formigoni frena la Lombardia

Investimenti in picchiata, indebitamento record: la locomotiva d'Italia non corre più

di Luigina Venturelli / Milano

Lombardia locomotiva del Paese? Un luogo comune, dato per scontato troppo a lungo. In realtà vi si consuma più di quanto si produce, cresce l'indebitamento delle famiglie, aumentano le crisi aziendali e il lavoro è sempre più precario. È il quadro tracciato dal libro-bianco presentato ieri dal segretario di Rifondazione Comunista, Franco Giordano, e dal capogruppo in Regione, Mario Agostinelli: «Il modello Formigoni sta trascinando la Lombardia verso il declino, verso l'esclusione dalle aree più competitive d'Europa». Secondo l'analisi - in cui sono stati incrociati dati di più centri di ricerca ed enti - sono molti gli indicatori di un fallimentare modello di sviluppo: nel 2005 il Pil è sceso dello 0,3% e la spesa per investimenti del 7,2% rispetto all'anno precedente, mentre l'evasione fiscale contributiva è del 13,4%, in media con quella nazionale anche se in regione il Pil supera il 21% del totale prodotto in Italia. In parallelo, negli ultimi tre anni l'indebitamento delle famiglie è cresciuto del 16,7% ed i consumi sono saliti del 14,9%.

Nel 2005 il pil è sceso dello 0,3%

Agostinelli: stiamo diventando sempre meno competitivi

Non meno preoccupante la situazione industriale, che al momento vede in stato di crisi ben 990 aziende, che occupano oltre 85mila dipendenti, e quasi 25 milioni di metri quadrati di aree dismesse: «Esemplare in tal senso il caso di Arese - spiega Agostinelli - che doveva diventare centro di produzioni innovative, e invece sarà preda della speculazione edilizia».

Cala anche l'occupazione (fatta eccezione per sanità e no profit che dal 2002 hanno registrato 60mila nuovi addetti), mentre un posto di lavoro ogni 2,5 è contrattualizzato in maniera atipica. Sotto la soglia di povertà, secondo le stime della Caritas, si registrano 436mila italiani e l'87,6% degli 840mila immigrati presenti sul territorio. Non sorprende, dunque, che nel bilancio della Regione Lombardia «solo lo 0,10% sia destinato al lavoro» e che dei 61 milioni di euro stanziati per il diritto allo studio «40 milioni vadano al buono scuola, 8 milioni ai nidi privati e solo 4 milioni ai pubblici». Infine, un prezioso indicatore del sistema di potere costruito da Roberto Formigoni: «Gli operatori della Compagnia delle Opere ricevono il 30% dei finanziamenti del Fondo sociale europeo».

Dure le conclusioni di Giordano: «Il punto non è quale autonomia e quali fondi destinare alla Lombardia. Siamo contrari a questo modello di sviluppo che porta al declino e al degrado sociale».

resta comunque la più grande anche se non la più moderna (quella è, se mai, per la Fiat, Melfi). Una parte, vuota ormai di lavorazioni, calcolata come il dodici per cento di Mirafiori, era stata ceduta dalla Fiat al Comune, alla Provincia e alla Regione, per settanta milioni di euro, poco più di un anno fa (agosto 2005), quando ancora gli orizzonti di Sergio Marchionne erano tempestosi. Proprio questa parte, il «che fare» di quest'area grande semicentrale legata a una storia ma anche a un presente industriale, per ragioni di confine, sono il tema del convegno, oggi a Torino (al Mirafiori Motor Village, in piazza Cattaneo 9, organizzato da Unicredit Torino - Canavese e da Torino Internazionale), con una introduzione di Giuseppe Berta, storico dell'industria italiana e di Torino industriale, la presentazione di una ricerca condotta dall'Istituto Aaster guidata da Aldo Bonomi, il sociologo economista dei distretti industriali, insieme con Berta, con una relazione di un banchiere milanese, Alessandro Profumo, amministratore delegato di Unicredit. Seguirà tavola rotonda sui modelli di sviluppo e la «governance» (perché no il «governo»?) della trasformazione, tra gli altri presenti Alberto Bombassei, vicepresidente di Confindustria, i sindaci di tre città (Chiamparino, ovviamente, più Cacciari di Venezia e Pericu di Genova) e il presidente della provincia di Milano, Penati. Mancherà la Moratti, milanese, che di «governance» o di «governo» qualcosa dovrebbe pur saper dire, vista l'alta quota di deindustrializzazione della sua città. Mirafiori è un caso a sé, originale, rispetto a Pirelli o a Falck (per citare appunto esempi milanesi), come insiste a dire la ricerca di Berta e Bonomi, perché quella di Fiat non è stata una fuga ma un ripiegamento, un ridimensionamento, anche se in altri tempi s'era intravisto il peggio. Fiat continua a produrre automobili a Mirafiori e Mirafiori continua a rappresentare «industria». «Allora - spiega il professor Berta - le strade aperte sarebbero state due: la prima trasformare e riutilizzare, sistemare in quegli spazi altre cose, dall'università al centro commerciale, la seconda saldare ciò che resta (ed è tanto) di una grande economia novecentesca, industriale, agli orizzonti di una economia del-

ALFA ROMEO Nel 2008 di nuovo negli Usa

■ Gli «alfisti» statunitensi dovranno attendere ancora poco più di un anno: la Casa del Biscione tornerà sui mercati americani con investimenti per 70-100 milioni di euro e comunque non prima della fine del 2008, anche perché è in fase di completamento la rete di concessionari e assistenza. Sono le previsioni del numero uno di Fiat, Sergio Marchionne, illustrate nel corso di un'intervista ad Automotive News. «È altamente improbabile che 20mila auto l'anno possano di per sé essere profittevoli perché ci sono i costi da sostenere per costruire questi volumi», spiega l'ad del Lingotto, in relazione alle stime di vendita di 20mila autoveicoli entro il 2010. L'operazione Usa, «includendo tutti gli elementi del rientro, del riposizionamento del marchio, la pubblicità e il marketing di supporto, costerà 70-100 milioni di euro». Quanto alla rete dei concessionari, «quella di Maserati, la nostra base iniziale nel Nord America, non è grande abbastanza». Per questa ragione, aggiunge Marchionne, «da gennaio 2007 inizieremo a cercare ulteriori dealer». Grazie a Cnh, il colosso mondiale americano delle macchine agricole e movimento terra del gruppo Fiat, le questioni di supporto e distribuzione sono più semplici. «Abbiamo abbastanza depositi negli Usa per sostenere qualsiasi penetrazione nel business auto. Questo sarà fatto in modo relativamente facile». Quanto ai modelli, oltre a 159, Brera coupé e Spider in fase di preparazione per i mercati Usa, non è esclusa in futuro l'offerta di Junior e 149.

SANPAOLO IMI Dopo Iozzo gestione a Modiano

■ Alfonso Iozzo ha rassegnato le dimissioni dalla carica di amministratore delegato di SanPaolo Imi. Il consiglio di amministrazione ha incaricato il presidente Enrico Salza «di adottare gli opportuni provvedimenti al fine di consentire al direttore generale, Pietro Modiano, di assumere la gestione unitaria del gruppo». Alfonso Iozzo lascia la carica di amministratore delegato di SanPaolo Imi ma mantiene quella di consigliere. Iozzo ha rassegnato le dimissioni dalla carica di amministratore delegato con decorrenza da domani, 13 dicembre, in vista della prossima assunzione della carica di presidente della Cassa Depositi e Prestiti, ma manterrà la carica di consigliere di amministrazione del SanPaolo Imi. A lui il consiglio di amministrazione ha espresso il più vivo ringraziamento per il lavoro svolto per il gruppo nel corso della sua permanenza al SanPaolo Imi. Le dimissioni di Iozzo non impattano in alcun modo sulla governance della banca che nascerà il primo gennaio 2007 dalla fusione del SanPaolo in Banca Intesa e che vedrà Enrico Salza presidente del consiglio di gestione, Corrado Passera amministratore delegato e Pietro Modiano - del quale non è previsto l'ingresso nel consiglio di amministrazione dell'istituto torinese e nemmeno una sua nomina nel consiglio di gestione del nuovo gruppo - direttore generale vicario dell'amministratore delegato.

NON SENZA DI TE

Il protagonismo delle donne per la politica

Introduce

Maria Grazia ARNALDO

Coordinatrice donne Unione Regionale DS

Saluto di

Sergio SOAVE

Segretario Regionale DS

Conclude

Mercedes BRESSO

Presidente Regione Piemonte

Conferenza Regionale delle Democratiche di Sinistra

Sabato 16 dicembre 2006
ore 9 - 15

Hotel Royal
C.so Regina Margherita, 249

TORINO



Democratiche di Sinistra
Unione Regionale del Piemonte