

Fiat negli Usa, bufera sul Lingotto Sacconi: resteranno a Torino

Il ministro: "Ho parlato con Marchionne, mi ha rassicurato"

STEFANO PAROLA

TORINO — Sergio Marchionne sceglie di telefonare direttamente al ministro del Lavoro, Maurizio Sacconi, per chiarire il significato di quella frase che ha creato un piccolo cataclisma, a Torino come nel resto del Paese. Venerdì l'ad del Lingotto, in una tavola rotonda a San Francisco, aveva spiegato che Fiat e Chrysler potrebbero fondersi nel giro di due o tre anni e che la sede principale potrebbe essere negli Stati Uniti. Ieri ha chiamato Sacconi per tentare di correggere il tiro: «Il dottor Marchionne si legge in una nota diffusa dal ministero -ha spiegato il senso

le» l'ipotesi di un addio. Racconta il primo cittadino che «Elkann mi ha spiegato che la strategia della Fiat prevede l'integrazione con Chrysler e che ci saranno più centri direzionali nelle aree dove c'è una forte presenza di mercato: una a Torino, una a Detroit per gli Usa, una in Brasile e, se possibile, una in Asia».

È probabile che qualcosa in più sulle intenzioni di Fiat lo si saprà la prossima settimana quando il ministro dello Sviluppo economico, Paolo Romani, ha in agenda un incontro con i vertici del Lingotto. Si parlerà di Termini Imerese, come previsto, ma a questo punto anche di un possibile trasferimento dised. E un faccia a faccia ci sarà an-

Cgil e Pd chiedono al governo di convocare immediatamente il top manager

delle ipotesi formulate con esclusivo riferimento a futuri e possibili, ma assolutamente non decisi, assetti societari, senza alcun riferimento né per l'oggi né per il domani a una diversa localizzazione delle funzioni direzionali e progettuali della società».

Una frase un po' criptica, che a dire il vero non rassicura fino in fondo sulla permanenza di Fiat in Italia. Ma dal ministero fanno sapere che la telefonata è stata piuttosto convincente. E che non ci sono dubbi: «Non esiste un'ipotesi di trasferire la "testa" del Lingotto negli Stati Uniti».

Dunque, che accadrà? Lo scenario più probabile sembra essere quello tratteggiato da John Elkann a Sergio Chiamparino. Perché ieri anche il presidente della Fiat ha scelto il telefono per rassicurare il sindaco di Torino, che aveva definito «inaccettabi-

che con gli enti locali torinesi: Elkann ha infatti promesso a Chiamparino un meeting entro dieci o quindici giorni.

Insomma, tutti si attendono maggiori chiarimenti da parte della Fiat. Vuole più informazioni la numero uno della Cgil, Susanna Camusso, che parla di «conferma delle nostre perplessità» e chiede al governo di «convocare Marchionne per discu-

tere finalmente del piano industriale e non solo di come trattare male i lavoratori». Vuole saperne di più la Cisl, che nell'attesa non esprime giudizi e teme che si tratti «della solita tempeste in un bicchier d'acqua».

Anche il segretario del Pd, Pierluigi Bersani, sprona il governo a interrogare Marchionne. E aggiunge: «Non vorrei che per i 150 anni dell'unità d'Italia,

il regalo per Torino e per il Paese sia quello di diventare la periferia di Detroit. Noi non siamo d'accordo. Vogliamo risposte sugli investimenti». Duro il leader Idv, Antonio Di Pietro: «Dopo un accordo fascista, Marchionne conferma ciò che avevamo denunciato: la Fiat ha intenzione di abbandonare l'Italia».

la Repubblica

DOMENICA 6 FEBBRAIO 2011

10

L

Addio a duecento milioni se la Fiat va in America

E' la quota di Irap che paga annualmente

STEFANO PAROLA

E SE Torino perdesse la "testa" di Fiat? Fino a venerdì tutti la vedevano come un'ipotesi remota, come fantascienza. Invece le parole di Sergio Marchionne hanno fatto piombare la città e la sua economia nell'incubo dell'addio. Perché in ballo non ci sono soltanto questioni di principio o gelosie. Ci sono soprattutto posti di lavoro e quattrini. Tanti quattrini.

Le frasi del fimoniere del Lingotto aprono più di uno scenario possibile. Uno di essi prevede che la Fiat sposti in America soltanto la sede legale e alcune figure chiave del management. I 4.600 colletti bianchi degli Enti centrali di Mirafiori tirebbero un lungo sospiro di sollievo. Ma gli abitanti del Piemonte no.

Perché la presenza della casa automobilistica a Torino garantisce ogni anno alla Regione tra i 180 e i 200 milioni di Irap, l'imposta regionale sulle attività produttive. Per le casse dell'amministrazione regionale significherebbe rinunciare al 7-8 per cento degli introiti.

Naturalmente, anche lo Stato dovrebbe rinunciare ai miliardi che ogni anno preleva dalla Fiat sotto forma di tasse. Mentre i conti del Comune di Torino non subirebbero grossi scossoni: «Gli immobili dell'azienda - spiega l'assessore al Bilancio, Gianguido Passoni - ci garantiscono un gettito in termini di Icie di alcuni tributi secondari come la tassa rifiuti. Che verrebbero a mancare solo nel caso in cui il Lingotto decidesse di dismettere i propri stabilimenti».

E se invece Marchionne avesse in mente di trasferire non solo la sede legale, ma anche quella organizzativa? «Tutto dipende da come deciderà di strutturarsi la nuova entità», dice Giuseppe Calabrese, ricercatore del Ceris-Cnr di Moncalieri e stu-

dioso del settore automotive. E spiega: «Se il risultato della fusione dovesse essere un'azienda unica e quindi dovessero essere accentrate tutte le funzioni nel Michigan, il territorio torinese ne risentirebbe molto. Ma è difficile che ciò accada, perché la tendenza attuale dei costruttori mondiali è di rimanere il più possibile diffusi sul territorio».

Quindi è più che probabile che tutta la struttura che in corso Agnelli si occupa delle vendite rimarrà intatta, proprio per mantenere il controllo sul mercato europeo. E lo stesso avverrà per il Centro stile: ogni continente ha i suoi gusti. Come accade per i cinesi e i giapponesi, che si rivolgono ai designer italiani per pensare le auto che intendono destinare all'Europa, anche per la Fiat è impensabile partorire Oltreoceano l'estetica dei suoi modelli europei. Discorso analogo vale pure per il Centro ricerca: meglio averli sparsi per il mondo, per intercettare il maggior numero "sapori" differenti. Proprio come ha fatto General

Motors decidendo di aprire il suo laboratorio a Torino e poi di potenziarlo. Anche l'economista Giuseppe Russo ne è sicuro: «Che la ricerca e il design Fiat resteranno qui è assodato. Penso piuttosto che la questione riguardi le funzioni strategiche e direzionali dell'azienda».

Il problema di base sarebbe quindi un altro: chi comanda? Calabrese si dice ottimista: «Meglio avere una Fiat vincente con la testa a Detroit che una Fiat italiana ma perdente». Però avverte: «Credo che più che generare un'azienda unica, Marchionne miri a creare una holding che controlla Fiat e Chrysler. In questo caso però bisognerà capire

quali peso avranno le due "anime". Il rischio è che accada quanto già successo con Intesa Sanpaolo: la sede legale è a Torino, ma le decisioni vengono prese a Milano».

L'ipotesi che le leve del gruppo Fiat-Chrysler traslochino a Detroit non lascia tranquillo neppure Russo: «Da torinese - dice l'economista - preferirei che la sede organizzativa rimanesse qui. Avere il quartier generale, per esempio, consentirebbe ai nostri laureati di crescere maggiormente e garantirebbe la centralità delle decisioni. E poi, come dice il proverbio, vicino al sole ci si scalda. Lontano, un po' meno».

Torino, un musical sull'attualità di Giulia di Barolo Con illimitata fede sempre dalla parte degli ultimi

DA TORINO **MARINA LOMUNNO**

Un musical sulla vita della serva di Dio Giulia di Barolo. Il debutto stasera alle 21 presso il teatro parrocchiale «Giulia di Barolo» a Torino, in piazza Santa Giulia 2, presso la chiesa dove sono venerate le spoglie mortali di una delle donne che insieme a tanti santi hanno reso famosa la Torino dell'Ottocento. Nobildonna (era una marchesa) amica di don Bosco e di Silvio Pellico, moglie del marchese Tancredi (anche lui servo di Dio) che fu sindaco di Torino particolarmente attento ai diseredati.

Lo spettacolo di musica e teatro, ad ingresso libero, si intitola «Giulia, la cattedrale di pietre scartate» e parte da Torino, nell'ambito dei festeggiamenti del 150° dell'Unità d'Italia e all'interno delle iniziative del progetto «Torino di santi, quale futuro?». Il musical, che ha come obiettivo quello di divulgare l'attualità dei santi sociali torinesi, ha il patrocinio della Regione Piemonte, dell'Opera Barolo, della Pastorale della cultura e dell'università della diocesi di Torino. «La conoscenza e il contatto con

queste grandi figure che hanno saputo trarre da condizioni di crisi motivi di recupero della dignità delle persone - spiega don Ermis Segatti referente per la Pastorale della cultura dell'arcidiocesi di Torino - è di grande importanza anche oggi, in epoca di autentica sfida educativa».

«È importante - dice il regista Redi Maghenzani - offrire occasioni di contatto con queste personalità che la sfida educativa, l'hanno accettata, affrontata, sofferta e vinta. «Giulia, la Cattedrale di pietre scartate» nasce come risposta d'arte alle grandi questioni di oggi, offrendo la testimonianza di chi ha saputo trasformare i problemi in opportunità: sono infatti gli ultimi, i reietti, gli inutili le pietre con cui Giulia Colbert ha costruito la sua Cattedrale a prezzo di grandi fatiche ed un'illimitata fede».

Tra le «pietre scartate» a cui Giulia ha dedicato la sua vita, anche i carcerati: per questo il 15 gennaio scorso, in occasione dell'apertura delle celebrazioni per i 200 anni dalla nascita di san Giuseppe Cafasso ispiratore di tanti santi sociali torinesi e patrono dei detenuti, Giovanni La Terra, un erga-

stolano della Casa di reclusione di Augusta, ha portato una lampada votiva presso la tomba della serva di Dio Giulia di Barolo nella chiesa torinese di Santa Giulia. «La lampada - ha spiegato Giovanni - è stata fabbricata nel nostro carcere per rappresentare i reclusi delle 307 case di detenzione italiane. L'abbiamo dedicata alla "Madre della speranza" per ricordare la capacità della marchesa di Barolo di illuminare con la fede la vita di tanti reclusi, soprattutto donne».

A produrre lo spettacolo è l'Ensemble di Azioni Musicali (con sede a Loppiano) formato da un gruppo di professionisti, gli attori Angelo Petrone, Mario Massari e Maria Rosaria Olori; i cantautori Chiara Grillo e Davide Viganò; le musiche sono di Sandro Crippa. Testo e regia sono di Redi Maghenzani, che dopo gli spettacoli su Simone Weil, Emmanuel Mounier, Gaspare Bertoni, Maria e Luigi Beltrame Quattrocchi, Umberto Terenzi, e la produzione 2010 di «Ars Amoris» sulla vicenda del santo Curato d'Ars, affronta ora la poliedrica figura della marchesa di Barolo.

La Federazione dei Movimenti per la vita e dei Centri di Aiuto alla vita del Piemonte e della Valle d'Aosta partecipa al dolore della famiglia per la terrena dipartita di

GIUSEPPE GARRONE

del quale ricorda l'appassionato impegno nella difesa di tutti i concepiti dall'aborto volontario.

Ha ideato il telefono SOS Vita, ha promosso le culle per la vita, ha collaborato alla nascita di Progetto Gemma-Adozione Prenatale a Distanza e di molte altre iniziative a difesa della vita concepita. Ha reso quotidiana testimonianza a Dio, Padre della vita, segnando ogni sua scelta con estrema coerenza.

TORINO, 5 febbraio 2011

Mpv: è morto Giuseppe Garrone ideatore delle «culle della vita» e del numero per mamme in difficoltà

TORINO. «Ogni giorno in prima linea in difesa della vita. Con coraggio e felici intuizioni». Così Walter Boero, presidente del Movimento per la vita di Torino ricorda a poche ore dalla morte, avvenuta ieri dopo una lunga malattia, Giuseppe Garrone, 71

anni, uno dei "patriarchi" del movimento. Fondatore e presidente della sezione di Casale Monferrato e poi animatore a livello regionale, è stato promotore della prima «culla per la vita», ma soprattutto, negli anni Novanta, del numero verde 80081300-Sos Vita. «Uno strumento sperimentato prima in Piemonte e che si è poi diffuso a livello nazionale - rimarca Boero -, ancora oggi importantissimo e sostenuto da numerosi volontari». Garrone viene ricordato come un uomo dal «carattere forse un po' rude», ma che ha «testimoniato anche con la sua famiglia il vero senso dell'accoglienza». I funerali si terranno domani alle 15 nella parrocchiale di Frassineto Po, nel Monferrato. (Ch.Gen.)

Marchionne sogna gli Usa e gela la città

la Repubblica
SABATO 5 FEBBRAIO 2011
TORINO

Fassino: "Chiarisca subito".

Gariglio: "Pessimo segnale per il Paese"

DIEGO LONGHIN
STEFANO PAROLA

SCONCERTO, incredulità e voglia di resistere. Torino reagisce così al colpo di scena che arriva in serata da San Francisco. Come contrastare l'ipotesi di un trasloco del quartier generale Fiat oltreoceano? «Chiederò un incontro al presidente della Fiat e Marchionne quando rientrerà in Italia», annuncia Sergio Chiamparino aggiungendo che intende coinvolgere nell'iniziativa «tutte le istituzioni cittadine». Dalla Regione la prima reazione è di incredulità: «Non credo che Marchionne sia in fuga - dice l'assessore al lavoro Claudia Porchietto - in questi giorni nei contatti con Fiat e nei ragionamenti fatti col ministro Sacconi non si è mai parlato di un'ipotesi simile. Può essere un'ipotesi, che in ogni caso non va ad inficiare l'investimento su Mirafiori, che c'è ed è importante». Imbarazzo dettato anche dal fatto che proprio poche ore fa l'ad del Lingotto aveva incontrato a Detroit il Presidente del Piemonte, Roberto Cota, e che di quella ipotesi non si era minimamente parlato. «Il presidente Cota - aggiunge Porchietto - ha appena incontrato Marchionne a Detroit e se ci fosse qualcosa in più di un'ipotesi sono sicura che

gliene avrebbe parlato. Invece dal governatore non ho avuto alcuna fibrillazione di questo tipo. Quindi non ho nessun motivo per pensare che uno scenario del genere possa verificarsi».

La notizia piomba sulla campagna elettorale per le primarie del centrosinistra. Per Piero Fassino: «è necessario che la Fiat chiarisca subito al governo e agli enti locali quali siano le scelte strategiche del gruppo e in che

modo l'Italia e Torino continueranno a svolgere un ruolo centrale nella vita dell'azienda. Un chiarimento ancora più necessario dopo gli accordi di Pomigliano e Mirafiori: la Fiat ha assunto precisi impegni per garantire un rilancio produttivo e certezze occupazionali». Per Davide Gariglio, «se la notizia che arriva dagli Stati Uniti verrà confermata, si tratta di un campanello di allarme per la città e

per l'intero Paese. Marchionne sosterebbe che, quando sarà restituito il debito contratto con gli Usa, la sede della nuova società nata dalla fusione potrebbe essere negli Stati Uniti.

L'assessore provinciale al lavoro, Carlo Chiama teme che «questo sia l'inizio di un processo di deindustrializzazione dell'area torinese. Non dimentichiamo quel che è accaduto di recente con la Motorola. In ogni

caso è necessario chiedere ai vertici del Lingotto impegni precisi non solo sugli investimenti annunciati per Mirafiori ma anche sulla reale intenzione di mantenere a Torino il quartier generale del gruppo». «Se il piano di Marchionne è questo - conclude Chiama - gli azionisti del gruppo dovrebbero chiedergliene conto. Governo ed enti locali convochino subito l'azienda per chiedere chiarimenti».

Dopo le prime reazioni a caldo è prevedibile che nella giornata di oggi altri commenti si aggungeranno a un'ipotesi che rischierebbe di trasformare la Fiat nella succursale europea della Chrysler, così come avviene per la Opel con la Gm. Per ora comunque, si faceva notare in serata al Lingotto, si tratta di ipotesi lontane e tutte da verificare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'intervista / I

Il segretario Fiom: "Siamo una succursale"

Bellono preoccupato
"Ma non mi sorprende
confermati i miei timori"

«**S**ICCOME sostengo da mesi che spesso e volentieri Marchionne sembra avere la testa più al di là dell'oceano che al di qua, le sue frasi non mi possono certo stupire». Il segretario della Fiom-Cgil Torino, Federico Bellono, non si scompone davanti all'ipotesi prospettata dall'ad di Fiat. Anzi dice che «piuttosto è la conferma dei nostri timori».

Bellono, le dichiarazioni del manager del Lingotto la spaventano?

«Più che spaventarmi, mi preoccupa il fatto che l'Italia e Torino possano non rappresentare più un punto centrale nelle future strategie dell'azienda».

Perché parla di conferma dei vostri timori?

«Perché gli indizi sono tanti. Che Marchionne sia industrialmente più concentrato sull'America è evidente da tempo. A partire dal fatto che i nuovi modelli sono stati fatti uscire praticamente in modo esclusivo su quel versante e non sul mercato europeo. Poi lo ha ribadito anche ieri: per lui stare al passo con gli obiettivi che si è dato su Chrysler è la priorità. Per non citare i ritardi subiti dagli investimenti in Italia e l'indeterminatezza del piano industriale».

Dunque dà una valutazione negativa dell'operazione americana?

«Mettiamola così: la sensazione è che non è Fiat che ha acquisito Chrysler, ma semmai il contrario».

(ste.p.)

“Il trasloco negli Usa? Per Fiat sarebbe la tomba”

Giugiaro: un colpo anche per l'indotto

PAOLO GRISERI

L TRASFERIMENTO oltreoceano della testa della Fiat «sarebbe un colpo molto grave per il sistema dell'automotive torinese». Non è tanto per spirito di parte che il designer Giorgetto Giugiaro, ultimo recente acquisto della scuderia Volkswagen, critica l'ipotesi di traslocare a Detroit la testa della nuova società unica che sta sognando Marchionne.

SEGUE A PAGINA III

(segue dalla prima di cronaca)

PAOLO GRISERI

UNA società di fusione tra Chrysler e Fiat che avrebbe il quartier generale oltreoceano: «Parlo da italiano che dà lavoro a italiani per un gruppo straniero: con quel trasferimento - dice Giugiaro - nulla sarebbe più come prima».

Ingegnere Giugiaro, partiamo dalla sua esperienza: come si lavora lontano dal quartier generale di un gruppo?

«Ormai è molti anni che mi trovo in questa condizione. Da quando sono finite le commesse della Fiat, perché con l'arrivo di Marchionne si è scelto di utilizzare le risorse interne e non di dare ai carrozzieri la commessa per progettare un nuovo modello. Lavorando con gli stranieri si capisce bene come sta cambiando il mondo dell'automotive. Mi è capitato di lavorare non solo con i costruttori europei ma anche con quelli cinesi e devo dire che il quadro si è modificato rapidamente».

Quali sono i cambiamenti principali?

«L'irrompere dei mercati asiatici sta cambiando anche il modo di pensare e produrre l'automobile. Nel 1973 feci un viaggio in Corea. Tra le tante visitai anche una fabbrica di automobili. Era una piccola azienda, stava in un capannone che non era più grande della Bertone. Si chiamava Hunday. Oggi fa paura ai principali produttori mondiali».

Che cosa cambia questo per l'automotive torinese?

«Significa che bisogna sapersi adattare molto in fretta. Soprattutto nel design automobilistico. E' vero che siamo stati i primi al mondo in questo settore ma per continuare a rimanere al vertice bisogna investire molto».

Per questo è importante la presenza di un produttore come Fiat nel Torinese?

«E' importante se quel produttore non segue logiche puramente finanziarie, non tira al risparmio, come purtroppo mi sembra sia acca-

duto anche nel recente passato. E' questo atteggiamento che rischia di impoverire le industrie di un territorio e potrebbe farci perdere posizioni nel mondo. Marchionne ha tante qualità ma ha l'animo e la formazione di un fi-

zo per pezzo e poi mi avevano detto: 'Noi non le chiediamo di raggiungere questi livelli. Ci accontentiamo di un'automobile che possa essere considerata l'erede del Maggiolino'. Come vede, di acqua ne è passata sotto i ponti».

«Che cosa significa investire su un prodotto nuovo?»

«Significa tenere presenti le diverse esigenze e le diverse sensibilità del pubblico. Se porto in Europa auto disegnate negli Usa e solamente ritoccate per il gusto europeo, difficilmente avrò successo. L'Italia non è gli Usa».

Ma l'Italia non è nemmeno la Germania. Eppure lei disegna per i tedeschi...

«Perché sono i tedeschi che apprezzano il nostro design, e da lungo tempo. Come apprezzano un certo stile italiano. Lo stile Alfa, ad esempio».

Lei qui è di parte. E' noto che da mesi la Volkswagen fa il filo all'Alfa. Ma Marchionne ha detto che non la vende...

«E allora, da italiano, mi auguro che la rilanci investendo molti soldi. Certo con il passaggio alla Volkswagen e le possibilità di motorizzazione che offre un grande gruppo come quello tedesco, il rilancio dell'Alfa sarebbe immediato».

Come valuta l'ipotesi dell'arrivo a Torino di un altro produttore accanto alla Fiat?

«Un produttore delle dimensioni della Fiat qui? Non credo che sia possibile, è un'eventualità che considero poco realistica. Certo, se la testa della Fiat andasse via, tutto sarebbe molto più difficile da queste parti. Perché senza un produttore di un certo peso, tutto l'indotto, che a Torino è fatto anche di molte società che operano nel campo della progettazione, finirebbe prima o poi per entrare in crisi».

Il trasloco è un rischio reale?

«Non so. Credo che se avvenisse finirebbe per coincidere, in realtà, la morte della stessa Fiat. Marchionne l'avrebbe salvata cinque anni fa per poi seppellirla. Spero che la storia non si concluda in quel modo».

Le reazioni/1

EMILIO VETTORI

DI FRONTE all'opzione Marchionne l'imprenditoria svela due facce: quella più preoccupata di Fabrizio Cellino, presidente dell'Api - che riunisce quasi tremila piccole aziende - e quella più rilassata di Vincenzo Ilotte, numero uno dell'Amma, l'associazione che rappresenta le industrie metalmeccaniche medie e grandi di via Fanti.

Dice Cellino: «Se davvero la Fiat spostasse la sede negli Usa, sarebbe un colpo troppo duro per l'area. Le Pmi dell'automotive a Torino e in Piemonte rappresentano qualcosa come 100 mila occupati che hanno dato in questi anni molto per il mantenimento e la crescita della Fiat». Sono aziende non sono metalmeccaniche: del pianeta indotto fanno parte anche fabbriche tessili e plastiche, chimiche e dei servizi.

«L'idea di spostare la sede negli Usa fra qualche anno — osserva Cellino — deve essere attentamente valutata anche se si tratta di una semplice ipotesi. E' chiaro che occorrerebbe capire, nel caso si pensasse concretamente ad una operazione di questo genere, le reali modalità, l'effettivo assetto del gruppo e l'impatto che ne conseguirebbe per l'indotto. E' necessario fare molta attenzione al sistema delle piccole e medie imprese dell'area, non solo in ter-

“
La sede non è un problema: già adesso Marchionne è più spesso negli Usa che in Italia Contano i modelli
”

Cellino, numero uno dell'Api, interviene sul trasferimento della direzione

L'allarme delle piccole aziende

“Sarebbe un colpo troppo duro”

“
Meno timori da parte di Vincenzo Ilotte, presidente dell'Amma l'associazione delle imprese meccaniche
”

mini di capacità produttiva e di qualità, ma anche in termini di occupazione».

«Dobbiamo essere molto chiari: a Torino — sottolinea il presidente dell'Api — è stata intrapresa una strada che la Fiat non può non percorrere anche con le imprese dell'indotto che da sempre hanno seguito il gruppo. Adesso è doveroso che sul territorio, sulle Pmi che lavorano nell'automotive, arrivino gli effetti degli investimenti previsti a Mirafiori».

Meno preoccupato appare Vincenzo Ilotte: «Il punto vero non è il rischio di uno spostamento della sede perché già oggi Marchionne passa più tempo negli Usa che in Italia. Lui si è già in parte spostato e non abbiamo nulla da temere. Che la sede sia a Torino o ad Auburn Hills non cambia nulla. Il vero punto è riuscire a fare modelli in Italia che piacciono e si riescono a vendere. Obama è stato molto criticato per quello che ha fatto per l'auto e ora c'è pressione perché ci sia una contropartita».

Ilotte sottolinea anche un aspetto politico: «Negli Usa Marchionne ha un interlocutore politico ed è rispettato, in Italia non ha un interlocutore vero, lì i lavoratori riconoscono quello che ha fatto. Qui anche con il referendum si è creato un clima di odio, c'è stato chi ha denigrato Marchionne».

Le reazioni/2

Il presidente chiede un vertice
Saitta: chiarimento o il giudizio sull'ad rischia di vacillare

«**O**RA serve un chiarimento». Il presidente della Provincia, Antonio Saitta condivide la necessità di un incontro immediato tra tutte le istituzioni locali e l'ad del Lingotto: «C'è stato un grande sforzo da parte di tutto il sistema locale per sostenere l'investimento. Se l'ipotesi di trasferire la sede del gruppo Fiat fosse vera, sarebbe un fatto grave e vacillerebbe il giudizio su Marchionne che con Elkann ha sempre detto che il cuore del gruppo resterà a Torino».

Il segretario Cisl di Torino, Nanni Tosco, chiede che il Piano Fabbrica Italia venga completato nei tempi previsti a partire dall'applicazione dell'accordo sindacale sulla newco: «Gli eventi

**Da Ferrero a Cerutti
“L'avevamo detto”
Ma Ghigo: cuore e cervello del gruppo resteranno qui**

degli ultimi mesi hanno confermato e rilanciato che Fiat vuol dire Torino - dice -. La produzione di nuovi modelli di fascia medio alta per l'esportazione può contribuire a valorizzare la vocazione strategica del sito di Mirafiori. Si tratta quindi di verificare con il confronto sindacale e istituzionale i programmi di investimento che andrebbero a rafforzare le possibili ricadute su tutta la filiera locale».

Lo storico e docente della Bocconi Giuseppe Berta analizza futuri scenari: «E' finita l'epoca della Fiat tutta italiana, il Lingotto potrebbe essere pronto per trasformarsi in un gruppo internazionale dell'auto, in cui l'Italia sarà un pezzo importante del mosaico. La famiglia Agnelli potrebbe ridurre la sua quota dal 30% al 20%, dando a Marchionne anche un ruolo di azionista di rilievo».

A sinistra, per Rifondazione, il segretario nazionale Paolo Ferrero cita un proverbio: «chi pecora si fa, il lupo se la mangia», mentre Monica Cerutti, capogruppo in Regione di Sel scuote la testa: «Adesso è triste dire «l'avevamo detto.. ». Nel centrodestra, il coordinatore del Pdl Enzo Ghigo è ottimista: «Il progetto Fabbrica Italia è chiaro: Torino resta cuore e cervello dell'azienda. L'esito del referendum di Mirafiori ha tracciato una direzione chiara e univoca, Marchionne ce l'ha ben chiaro e rispetterà i patti». Fa male, incalza Ghigo «vedere come ci sia una parte del sindacato che ancora oggi, invece di rimettersi a lavorare per il bene dei lavoratori, alza i livelli della polemica tifando contro la propria città». Ma le promesse devono essere mantenute, dice il vice Agostino Ghiglia: «Nello stabilimento di Mirafiori c'è il cuore dell'azienda torinese. Deve quindi rimanere anche la testa che è la sede e la produzione».

(r.l.)

Il governo rassegnato al Lingotto americano

ROBERTO MANIA

FIAT-Chrysler sarà una società americana. Avrà negli States la sua sede legale, applicherà le leggi di quel paese. Per molti analisti era scontato che sarebbe finita così fin dai primi passi del matrimonio tra i due gruppi automobilistici. Ma adesso se n'è praticamente convinto anche il governo italiano. Quasi rassegnato. La mossa di Palazzo Chigi di convocare Marchionne alla fine della settimana significa questo.

SEGUE A PAGINA 11

(segue dalla prima pagina)

ROBERTO MANIA

EDA il senso di un cambio di rotta e pure di nuovi scenari, industriali, sindacali e politici.

Perché l'iniziativa di chiamare a Roma il manager italo-candese non si inserisce solo in quella specie di nuovo corso, suggerito al presidente del Consiglio, Silvio Berlusconi, dal direttore del *Foglio*, Giuliano Ferrara, che vedrebbe l'economia al centro dell'azione di governo (mercoledì è previsto il varo del cosiddetto piano per la crescita), ma nasconde la preoccupazione vera che Torino, la città della Fiat e dell'auto italiana, diventi periferia di Detroit. Marginale, insomma. Uno smacco anche per un governo che ha fatto dell'assenza della "vecchia" politica industriale dal sapore dirigista quasi un vanto.

«Non siamo preoccupati più di tanto», ridimensionava ieri sera il ministro del Lavoro, Maurizio Sacconi, che in questa partita ha deciso di giocare un ruolo chiave. È lui — e non il titolare dello Sviluppo, Paolo Romani, cui spetterebbe istitu-

zionalmente — che si è precipitato a chiamare Marchionne dopo le dichiarazioni rilasciate dal manager a San Francisco dalle quali si capiva chiaramente che la centralità di Torino nel futuro Fiat-Chrysler non ci sarà. Nella telefonata dell'altro ieri con Sacconi, Marchionne ha esposto il progetto dei quattro head-quarter o centri direzionali e progettuali mon-

diali (Detroit per l'America settentrionale, il Brasile per l'America meridionale, l'Italia per l'Europa, e uno asiatico per l'estremo oriente), ma non ha affatto garantito che il nuovo gruppo multinazionale proseguirà ad avere la sua sede legale a Torino. Ha confermato, piuttosto, quello che aveva detto in California: «La base della nuova società (frutto della fu-

sione Fiat-Chrysler) potrebbe essere qui». Ecco. D'altra parte il salvataggio della Chrysler potrebbe avere una serie di conseguenze sul piano finanziario e su quello legale da imporre la sede negli Stati Uniti. Oltretutto il fatto che gli americani avrebbero un'acquisizione da parte di un gruppo straniero.

E, dunque, chi — dopo quella telefonata partita dall'Italia verso gli States — ha avuto modo di parlare in privato con Sacconi sa anche che il ministro trevigiano si è convinto che l'ipotesi americana sia molto concreta, quasi scontata. Se, al contrario, avesse avuto rassicurazioni sul futuro "italiano" della Fiat, non avrebbe certo organizzato con il sottosegretario Gianni Letta la convocazione di Marchionne.

Ora il problema per il governo è ottenere certezze sulle missioni non solo produttive ma anche direzionali e progettuali di Torino. Perché, insomma, stia in Italia l'head-quarter per l'area e il mercato dell'Europa e anche dei paesi emergenti del nord Africa. «È molto probabile che sia così — dice Giuseppe Berta, storico dell'industria alla Bocconi — ma non è scontato». Ed è proprio que-

È chiaro anche all'esecutivo che Fiat-Chrysler sarà una società con sede legale in Usa

sto che teme il governo: che il futuro di Torino non sia scontato. C'è il timore che gli scontri durissimi che ci sono stati prima a Pomigliano e poi a Mirafiori, possa portare Marchionne (seccato e infastidito anche per la ridda di polemiche seguite dalle sue dichiarazioni californiane) a spostare addirittura tutto in Polonia, in quella Tichy che oggi con un solo stabilimento produce quanto le quattro fabbriche della Penisola. Una multinazionale — come la Fiat — non può escluderlo. Sono solo ipotesi. Tuttavia è certo che una volta stabilizzata la sede legale negli Stati Uniti, in Italia si importerebbe il "modello brasiliano" con un centro direzionale molto leggero per definire le strategie produttive e di marketing per quel mercato. Un vero ridimensionamento per Torino.

Ma per vincolare Marchionne, il governo Berlusconi sa di avere poche armi a disposizione. «Non ci sono soldi», ripete come un mantra il ministro Tremonti. E senza soldi è difficile mettere in campo politiche a sostegno dell'industria. Sacconi parla di «politiche di contesto», di regole per favorire le attività industriali, anche per «consolidare» le scelte di Marchionne per Fabbrica Italia. Che il governo in extremis ha deciso di abbracciare. Questo rivendicherà l'esecutivo davanti a Marchionne nella prossima riunione di Palazzo Chigi. Troppo poco per impedire che la nascente multinazionale Fiat-Chrysler abbia sede a Auburn Hills, contea di Oakland, Stato del Michigan, Stati Uniti d'America.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

la Repubblica

LUNEDÌ 7 FEBBRAIO 2011

La Fiat verso gli Stati Uniti il premier convoca Marchionne

Cgil pessimista: l'ad non ci tranquillizza affatto

PAOLO GRISERI

TORINO. — Il governo convoca Marchionne per chiarimenti. Un incontro cui sta lavorando in queste ore il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Gianni Letta. Una scelta in qualche modo obbligata eppure senza precedenti. L'ad del Lingotto aveva varcato la soglia di palazzo Chigi il 22 dicembre del 2009 per illustrare al governo il piano di rilancio degli stabilimenti italiani. Ma allora il clima era decisamente diverso. Non c'era ancora stato il braccio di ferro su Pomigliano e non erano nemmeno all'orizzonte le lacerazioni del referendum di Mirafiori. Marchionne nell'occasione aveva presentato «un piano di investimenti da 8 miliardi per il 2010 e il 2011 in Italia».

La data del nuovo incontro verrà decisa nelle prossime ore. Molto dipende dall'agenda dell'amministratore delegato. Che dovrebbe giungere in Italia venerdì mattina direttamente da Detroit. Certamente la riunione dovrà svolgersi a Palazzo Chigi e dovrebbe vedere, accanto a Berlusconi e Letta, la partecipazione di alcuni ministri: da quello dello Sviluppo, Paolo Romani, a quello del Lavoro, Maurizio Sacconi, a quello dell'Economia, Giulio Tremonti.

La stessa composizione del tavolo dice che il governo è preoccupato dalla sortita di Marchionne in America sul fatto che una fusione tra Fiat e Chrysler potrebbe far nascere

una società unica con il quartier generale negli Usa. Le dichiarazioni di John Elkann, fatte due giorni fa al sindaco di Torino, Sergio Chiamparino, e confermate ieri dal presidente del Piemonte, Roberto Cota, non sembrano rassicurare troppo. «Non ci sarà un solo centro direzionale - sostiene il presidente del Lingotto - ma diversi luoghi di comando nelle diverse aree del mondo». L'ipotesi lascia diffidenti i sindacati: «Diffondere l'idea di una Fiat con tante teste - dice il segretario della Cgil, Vincenzo Scudiere - rischia di essere un modo elegante per annunciare l'esodo del quartier generale dall'Italia». Sulla stessa lunghezza d'onda il commento della Fiom: «Dire che la nuova società avrà tante teste - sostiene Giorgio Airaud - è come pensare a un giornale con due pri-

me pagine. In tutte le aziende del mondo il quartier generale è uno solo». Anche chi, come il leader della Cisl Raffaele Bonanni, ha sostenuto con forza il progetto di Marchionne in Italia, ammette che «un chiarimento è necessario». Anche se Bonanni si augura

«che sia la solita bolla mediatica»: «In ogni caso - dice al Tg3 - non credo che Marchionne lascerà l'Italia». Per il leader dell'Ugl, Giovanni Centrella, «dopo aver incontrato Berlusconi e i ministri, è giusto che Marchionne veda anche i sindacati».

In ogni caso dopo la riunione di fine settimana con il governo, l'amministratore delegato del Lingotto parlerà il 15 febbraio a Montecitorio per illustrare il piano di fabbrica Italia alla Commissione attività produttive della Camera.

RVATA

la Repubblica

LUNEDÌ 7 FEBBRAIO 2011

10

Fiat, vertice

IL SOLITO PALLONE GONFIATO MEDIATICO

Berlusconi-Marchionne

LUCA FORNOVO
TORINO

Si parlerà dell'evoluzione dell'integrazione tra Fiat e Chrysler e delle prospettive del progetto Fabbrica Italia. L'incontro tra il presidente del Consiglio, Silvio Berlusconi, e l'amministratore delegato di Fiat, Sergio Marchionne, non è stato ancora fissato, ma avverrà nei prossimi giorni. A riferirlo ieri all'Ansa sono state fonti di governo che hanno anche precisato che all'incontro saranno presenti anche i ministri Giulio Tremonti (Economia), Paolo Romani (Sviluppo economico), Maurizio Sacconi (Lavoro) e il sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Gianni Letta.

Dopo le recenti dichiarazioni di Marchionne su una possibile fusione tra Fiat e Chrysler e sull'ipotesi dello

nanni, commentando l'annuncio del prossimo incontro Berlusconi-Marchionne. La Fiat, ha proseguito Bonanni, «era morta, si è ripresa ed è diventata una multinazionale: è quindi scontato che abbia la testa in Europa ma anche un po' in America». Comunque, assicura Bonanni, «chiederemo che a Torino rimangano le stesse funzioni vitali di ieri». In ogni caso, secondo Bonanni, Marchionne non ha «alcun interesse a lasciare l'Italia e non solo perché storicamente è a Torino la testa del gruppo, ma anche perché gli investimenti europei dovranno dare risultati».

Intanto, in attesa dell'incontro tra Berlusconi e Marchionne, il presidente della Fiat, John Elkann, continua a dare rassicurazioni su Torino. Sa-

bato Elkann aveva spiegato al sindaco di Torino, Sergio Chiamparino, che ci saranno più centri direzionali nelle aree dove c'è una forte presenza di mercato: a Torino per l'Europa, a Detroit per gli Usa, in Brasile e se possibile

La Cgil: Palazzo Chigi deve chiedere spiegazioni all'ad sul piano industriale

uno anche in Asia. Mentre ieri ha detto al presidente della Regione, Roberto Cota, che il Lingotto crede «in Torino» e «nella possibilità, qui, di avere le produzioni, non soltanto gli uffici di rappresentanza, ma gli stabilimenti con gente che la-

Cota: Elkann mi ha detto che crede nella possibilità di avere stabilimenti a Torino

spostamento a Detroit del quartier generale del Lingotto che hanno alimentato il dibattito e le polemiche, sono proseguiti anche ieri i contatti tra Marchionne e il ministro Sacconi. La data dell'incontro deve ancora essere fissata perché deve tener conto degli impegni del governo e di Marchionne che, dagli Usa, dovrebbe rientrare in Italia nel fine settimana. L'ad di Fiat è atteso poi martedì 15 alla Camera per illustrare il piano Fabbrica Italia. «Che le questioni vadano chiarite è scontato, anche noi chiediamo un chiarimento, ma spero non sia il solito pallone gonfiato mediatico» ha detto ieri il leader della Cisl, Raffaele Bo-

vora». «A me - ha aggiunto Cota confermando che fra 10-15 giorni ci sarà un incontro fra i vertici Fiat e le istituzioni locali - interessa che in Piemonte ci siano stabilimenti con gente che lavora». E Piero Fassino, candidato alle primarie del Pd come sindaco di Torino, insiste perché «la politica e in particolare il governo siano vigili per avere garanzie sull'effettiva realizzazione dell'investimento promesso a Torino».

Il sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Carlo Giovanardi, resta convinto che «la Fiat non se ne andrà da Torino» e parla di «tempesta in un bicchier d'acqua». La Cgil, però, con il segretario confederale Vincenzo Scudiere invita a stare in guardia: «Dire che l'azienda avrà più teste può es-

sere al contrario un modo per ammettere i progetti di esodo dall'Italia». Allora, continua Scudiere è necessario, una volta per tutte, conoscere il piano industriale e «spetta solo al governo italiano chiedere conto all'amministratore delegato del Lingotto».

Il segretario generale dell'Ugl, Giovanni Centrella, chiede invece che «dopo il presidente del Consiglio, Marchionne incontri anche i sindacati, insieme a tutto il governo per chiarire definitivamente il futuro del gruppo Fiat nel nostro Paese e i dettagli del progetto Fabbrica Italia». Infine, in un'intervista al *Corriere della Sera*, il presidente della Consob, Giuseppe Vegas, ha annunciato che chiederà «di quotare la Chrysler anche a Piazza Affari».

il caso

MAURIZIO TROPEANO

C'è una piccola impresa della provincia di Torino che ha chiesto un contributo di 1000 euro. Un'altra vorrebbe 331 mila euro di sostegno da parte della Regione. All'interno di questa forbice ci sono le altre 861 domande pervenute negli uffici di piazza Castello da tutto il Piemonte per ottenere il bonus innovazione. A fronte di uno stanziamento di 7 milioni, il valore complessivo delle richieste è quattro volte superiore: servirebbero 25,6 milioni per soddisfare tutte le domande con una media di contributo che si aggira sui 30 mila euro. Secondo Massimo Giordano, assessore alle Attività Produttive, si tratta di un «dato sorprendente che va al di là delle nostre aspettative. Non ci aspettavamo, infatti, di trovare un numero così alto di imprese, persone fisiche e liberi professionisti pronti a mettersi in gioco e a scommettere sull'innovazione».

Giovani, soprattutto. Innovatori con meno di 35 anni (per quanto riguarda la quota di domande presentate da persone fisiche) e imprenditori con meno di 50 anni. Ancora Giordano: «Vogliamo fornire al singolo individuo la possibilità di trasformare in impresa una sua brillante idea. Il voucher che introduciamo in

Fondi alle imprese che innovano E' boom di richieste

Ma la Regione ha solo 7 milioni, ne servirebbero 25

GIOVANI E MOTIVATI
Richieste soprattutto da imprenditori con meno di 35 anni

Piemonte dopo le esperienze positive inglesi e irlandesi permetterà di valorizzare le proposte più innovative, dedicando particolare attenzione alle start up aziendali».

Un secondo dato giudicato «interessante» dall'assessorato è la concentrazione di domande che arrivano soprattutto dalle micro-imprese: 380 sul totale. Spiega Giordano: «Il numero delle idee innovative decresce all'aumentare della dimensione dell'impresa e questo permetterà di rafforzare il sistema delle piccole e medie imprese in Regione». E aggiunge: «Il bonus permetterà di sostenere la ricerca non solo a livello delle grandi imprese ma anche alle piccole e piccolissime aziende

dove spesso nascono i grandi successi di mercato».

I due terzi delle richieste di finanziamento è concentrata in provincia di Torino: 566 di cui 283 nell'area urbana. Altre 106 progetti sono concentrati nel cuneese. Il resto arriva dalle altre province, solo 14 sono localizzate nel Verbano-Cusio-Ossola. Più dei metà dei progetti presentati prevede di sviluppare idee, prodotti e processi. Quasi il 20%, invece, sollecita un contributo regionale per la consulenza gestionale e tecnologica e di «technology intelligence». E poi ci sono 132 progetti che cercano investimenti per sviluppare servizi di supporto all'utilizzo del design. Infine sono 73 le domande di servizi di gestione alla proprietà intellettuale.

Da una prima analisi comparativa delle domande emerge una richiesta di sostegno regionale concentrata in particolare su due filoni. Il primo: fondi per supportare le imprese nei processi di generazione di nuove idee di prodotto e servizio. Il secondo: contributi che possano permettere di ridurre l'incertezza e il rischio associati all'introduzione di nuovi prodotti e servizi. Secondo Giordano i «risultati raccontano di un Piemonte che ha voglia di fare per guardare al futuro rilanciandosi come sistema tecnologico avanzato». Le domande adesso all'esame della commissione di valutazione per la selezione che formerà una graduatoria che permetterà di assegnare i contributi».



T1 T2 PRCV

LA STAMPA
SABATO 5 FEBBRAIO 2011

Cronaca di Torino | 59

Artigianato Ente bilaterale Aiuti a 32 mila lavoratori

MARINA CASSI

In dieci anni l'ente bilaterale dell'artigianato piemontese - Ebap - ha contribuito a sostenere il reddito di quasi 32 mila lavoratori colpiti dalle crisi con una spesa di oltre 9 milioni. Nel complesso sono state più di 3 milioni e mezzo le ore perse.

Il picco è stato nel 2002-2003 con una media di

5 mila lavoratori coinvolti. L'ultima crisi ha coinvolto meno l'ente bilaterale perché le aziende artigiane hanno potuto utilizzare la cassa integrazione in deroga.

L'ente è composto in modo paritetico da Cna, Confartigianato, Casa e da Cgil, Cisl, Uil e da quest'anno - grazie al contratto collettivo nazionale di categoria - le aziende sono obbligate a iscriversi, in alternativa devono versare un contributo in busta

CALAMITÀ

In 10 anni ha versato 2 milioni ad aziende colpite dalle alluvioni

paga ai dipendenti. E' visto come un modello di relazioni industriali concertative.

Una ricerca - condotta da Gian Carlo Cerruti e Davide

Roccati - ha indagato i bisogni delle imprese associate. Chiedono di aumentare il sostegno al reddito dei dipendenti, ma anche la comunicazione con le imprese e i lavoratori e le risorse alla formazione. Per le imprese artigiane - circa 11 mila a Torino -

Le imprese oggi iscritte hanno nel 74% dei casi un titolare o due soci e un numero medio di dipendenti pari a 4,8 unità, un po' superiore alla media della categoria. Tra gli strumenti più utilizzati

per mantenere stabile la forza lavoro la cassa integrazione in deroga o altre misure di sostegno al reddito.

Negli ultimi anni vi ha fatto ricorso il 32% delle imprese di cui il 29% per un periodo tra 7 e 12 mesi mentre un quarto per oltre un anno. Ma l'Ebap entra in campo a sostegno delle aziende anche nel caso di calamità naturali che fermano la produzione. In dieci anni ha erogato oltre 2 milioni.

MARCO TRABUCCO

NON solo Fiat nella trasferta americana di Roberto Cota. Oltre all'incontro con Marchionne a Detroit infatti il presidente della Regione è volato in Texas, a Forth Worth, al quartier generale della Lockheed Martin Aeronautics. Oggetto degli incontri è stato il nuovo aereo militare il jet F35, progetto cui stanno lavorando insieme Lockheed e Alenia e che dovrebbe portare in Piemonte una parte della produzione. L'accordo prevede che nello stabilimento che dovrà sorgere a Cameri, nel Novarese, dove c'è l'aeroporto militare, vengano prodotte le ali di questi jet per il mercato internazionale, mentre saranno interamente prodotti in loco i jet destinati al mercato europeo.

«Sono qui per il Piemonte del futuro che punta sull'alta tecnologia - ha spiegato Cota - Questo progetto ha le potenzialità per sviluppare ben 10.000 posti di lavoro, di cui 2.000 soltanto a Cameri. Il futuro del Piemonte è l'industria abbinata all'alta tecnologia: abbiamo un grande Politecnico, dobbiamo tenere i nostri cervelli e importarli anche grazie a progetti come questo». Adesso - ha concluso - occorre rendere il sito di Cameri più competitivo, perché qui arriveranno i componenti per il jet da tutto il mondo. E nel progetto sono coinvolte anche numerose altre aziende di Torino, Borgomanero, Grugliasco e Caselle».

«Diecimila posti - precisa Massimo Giordano assessore alle attività produttive della Regione - sono quelli che verranno creati in tutta Italia dal progetto, entro il 2020, con la logistica e l'indotto. Il sito di Cameri, a regime, avrà tra i 1500 e i 2000 occupati. Si partirà a

breve con mille assunzioni: sfrutteremo un hangar che l'Aviazione Militare metterà a disposizione per dare il via alla formazione e alle prime lavorazioni». L'inizio della costruzione dello stabilimento dovrebbe essere fissata a metà 2012: i lavori dovrebbero terminare a fine 2013 e i primi aerei uscire dalle linee a fine 2014.

Ci sono però ancora due variabili da verificare, spiega Giordano: «Non sappiamo ancora cosa ci cederanno gli americani per la parte di elettronica, di software (che significa qualche centinaio di occupati in più). E non c'è ancora un contratto sulla manutenzione, di tutti gli aerei americani ed europei, quando sono in Europa. Oltre a Cameri sarà interessato al progetto anche lo stabili-

Lockheed rassicura Cota “A Cameri l'ala dell'F35”

Il governatore: garantirà 2 mila nuovi posti

la Repubblica

DOMENICA 6 FEBBRAIO 2011

TORINO

L'allarme dei sindacati

“A rischio il centro ricerche Bracco”

IL FUTURO del Centro Ricerche Bracco al Bioindustry Park del Canavese a Collettero Giacosa, vicino ad Ivrea, «è a rischio». Lo affermano la Filctem-Cgil e la Femca-Cisl, che chiedono un'immediata convocazione dell'azienda da parte della Regione.

L'azienda non ha confermato a novembre il preannunciato investimento per l'ampliamento dello stabilimento per oltre 100 posti di lavoro. I sindacati hanno chiesto un tavolo a cui convocare la Bracco per fare chiarezza «ma

ad oggi malgrado i solleciti inviati al presidente Cota, nulla si è mosso». I sindacati hanno convocato l'assemblea dei lavoratori per venerdì 18 febbraio e organizzeranno «tutte le iniziative, compresa una manifestazione sotto le sedi degli enti locali per richiamare l'attenzione su una realtà scientifica e produttiva importante per il Canavese». L'assessore regionale Massimo Giordano dice: «Abbiamo già sollecitato l'azienda, aspettiamo una risposta. L'impegno da parte nostra c'è e c'è stato».

mento Alenia di Caselle dove si faranno le tubature messe all'interno dell'ala».

«Prima di parlare di cifre bisogna fare il bilancio tra quello che si guadagna e quello che si rischia di perdere - dice però Giorgio Airaud della Fiom - Noi abbiamo sempre difeso la scelta di mantenere un polo aereo al Nord e siamo favorevoli all'insediamento di Cameri. Chiediamo però precise garanzie che il nuovo polo non vada a detrimento degli stabili-

menti Alenia di Torino e Caselle, dove lavorano oltre 3 mila lavoratori di cui più della metà rischia di perdere il posto se non ci sarà un pieno coinvolgimento in quello o in un nuovo progetto. Le tubature per le ali non bastano. Al ministero della Difesa e a Cota chiediamo che Cameri non vada a danno di Caselle. E che non sia la scusa per spostare il polo aeronautico verso la Lombardia e verso Varese come vorrebbe la Lega. Noi non lasceremo chiudere Caselle».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Confermata la commessa che avrà come partner Alenia e coinvolgerà anche i siti di Torino

“Avere una base a Torino è interesse dell'azienda”

Cota: l'ad mi ha parlato di aggiungere e non di togliere

Intervista



MAURIZIO TROPEANO

Presidente Cota, lei è stata l'ultima carica istituzionale ad incontrare Marchionne negli Usa. Ha avuto la sensazione della sua volontà di trasferire la sede in America?

«Anzi, è successo esattamente il contrario. Io sono tornato rinfancato e non preoccupato dalla mia visita americana. Ho visto di persona quale potrebbe essere il futuro della Mirafiori e di Torino. Marchionne mi ha parlato a lungo e soltanto di cose positive. Di aggiungere e non di togliere. Di portare nuove cose a Torino. Marchionne è determinato a fare l'investimento e, con i nuovi modelli, attaccare il mercato europeo».

Marchionne, però, da San Francisco non ha escluso la possibilità di trasferire la sede del gruppo negli Stati Uniti. Il sindaco di Torino è insorto e ha chiesto un chiarimento urgente. Anche il Pd, che pur ha sostenuto il sì al referendum, chiede chiarezza. Che cosa fa la Regione a guida leghista?

«La telefonata di Marchionne al ministro del Lavoro, Maurizio Sacconi, conferma le mie sensazioni. E ieri ho parlato anche con John Elkann: non ci sarà

nessuna localizzazione all'estero delle funzioni direzionali e progettuali. Dunque Torino continuerà ad avere un ruolo centrale nella galassia Fiat. Io vigilerò perché questo avvenga».

Si fida di Marchionne?

«A Detroit ho visitato lo stabilimento

Robertson North e, per stare sul concreto, lì ho visto uno spaccato di come sarà il nuovo stabilimento di Mirafiori. Mi è piaciuto molto per l'alta tecnologia, il lavoro e i modelli vincenti. Se anche noi lavoriamo sui fatti nessuno ci toccherà nulla».

Che cosa farà la Regione per avere maggiori garanzie dalla Fiat sul ruolo di Torino?

«Io sono preoccupato di creare le condizioni perché Mirafiori torni competitiva a Torino. Prima di tutto la sfida non è sulla sede ma sulla volontà di una

grande multinazionale di tornare a produrre auto a Torino e non in Cina o negli Usa. E da questo punto di vista Marchionne ha ribadito che vuole investire a Mirafiori. Il resto, anche la sede, sarà conseguente».

Presidente, c'è qualcosa che la Regione può fare in concreto anche per i lavoratori?

«Le parole di Marchionne dovrebbero aver fatto chiarezza. Ma se un confronto

serve per svelenire un clima che rischia di farsi di nuovo pesante allora mi attiverò da subito per convocare un tavolo tra tutti i soggetti istituzionali e la Fiat. Però sono anche stufo di correre dietro alle polemiche e ai giochi politici. Come istituzioni dobbiamo lavorare per creare le condizioni ambientali per agevolare l'investimento».

Tutti sono preoccupati. Lei no. Perché?

«La Regione ha intenzione di sfruttare questa opportunità. Ci attiveremo con il governo perché sostenga la città di Torino a diventare, anche grazie

alle nuove Mirafiori, capofila dell'industria italiana dell'auto».

E' convinto che il cuore operativo non sarà negli Usa?

«Ci sarà una sede operativa anche a Torino e dunque questo significa niente de-localizzazione. Qui c'è un sistema di eccellenza mondiale per quanto riguarda l'automotive. Credo che l'interesse dell'azienda sia avere una base per aggredire il mercato europeo».

LA STAMPA
DOMENICA 6 FEBBRAIO 2011

Primo Piano 7

UN ANNO IN PIEMONTE

Marchionne, Sindone e sport in attesa di tornare capitale

Gli Agnelli tornano ai vertici della Fiat e della Juventus. Marchionne lancia Fabbrica Italia, Cota e il centrodestra vincono le elezioni. E ancora, parole di speranza di Papa Benedetto XVI a Torino, due milioni di pellegrini per la Sindone. Cuneo conquista lo scudetto nel volley e il Novara torna in serie B dopo anni di purgatorio. Nosiglia nuovo vescovo sotto la Mole e Lanzetti alla guida della Diocesi di Alba. Sono gli eventi che hanno segnato un anno, il 2010, a Torino e in Piemonte. La raccolta spetta come sempre a Beppe Gandolfo che racconta con puntuale attenzione i fatti che han-

no scandito mese per mese l'anno trascorso. E per il 2011 cosa si aspetta l'autore? Molto da un città al bivio che si appresta a vivere i festeggiamenti per il 150esimo dell'Unità. Per tornare a quei fasti e quel ruolo che Torino in passato ha saputo sostenere con onore «ci vorrebbe un demiurgo - dice Gandolfo - dotato di bacchetta magica tanto da riuscire ad attirare investimenti e progetti così da riesumare lo spirito e l'orgoglio di Torino capitale». Del resto l'esempio di un passato glorioso a cui fare riferimento c'è bisogno solo ritrovare la voglia e la forza per esserne all'altezza.

G/2 P1
IL GIORNALE
DEZ PIEMONTE

L'intervista/2

Il segretario Fim: "Calma e sangue freddo"
Chiarle fa il pompiere
"In quelle dichiarazioni troppi condizionali"

«**C**ALMA e sangue freddo». Ci vuole andare piano il segretario provinciale della Fim-Cisl, Claudio Chiarle. Nelle dichiarazioni di Sergio Marchionne che rimbalzano da San Francisco a Torino ci sono troppi verbi al condizionale per i suoi gusti.

Chiarle, uno dei piani nella testa dell'ad di Fiat prevede che l'azienda abbandoni Torino. La cosa la sorprende?

«Il processo di acquisizione di Chrysler da parte di Fiat è un dato di fatto, quindi non mi stupisce che Marchionne dica di voler costruire un'entità sola. Poi la decisione di dove sia la sede non è importante, piuttosto conta dove sarà la testa pensante del gruppo e dove saranno dislocate le varie funzioni».

Però dalle parole di Marchionne pare di capire che non si tratta solo di una questione legale o burocratica. Non crede?

«Io prenderei queste frasi con molta cautela. È comunque un'ipotesi tutta da verificare e da approfondire. Quindi riflettiamoci pure, però non creiamo allarmismo. Le frasi di Marchionne sono molto dubitative».

La fuga di Fiat da Torino è possibile?

«Il problema vero è se in Italia e a Torino siamo in grado di fare le auto. Questo è ciò che rende il nostro territorio competitivo, indipendentemente da dove sia la sede del gruppo».

LO SMACCO DEL LINGOTTO

LUCIANO GALLINO

L'AMMINISTRATORE delegato Sergio Marchionne ha annunciato che il gruppo Fiat-Chrysler, una volta che fosse interamente unificato, potrebbe stabilire la propria sede legale negli Stati Uniti. Sarebbe un fatto senza precedenti.

SEGUE A PAGINA 26

REPUBBLICA
PT 512
PA

Non si ricorda infatti un altro grande costruttore, di quelli che hanno fatto la storia dell'automobile, che abbia de-localizzato non solo il proprio braccio produttivo, ma anche la propria testa, gli enti che decidono e guidano tutto il resto di un grande gruppo nel mondo. Toyota e Volkswagen, Citroen e Renault, General Motors e Ford producono milioni di auto in paesi terzi, ma il quartiere generale, il cuore della ricerca e sviluppo, il controllo gestionale e finanziario restano ben saldi nel paese d'origine.

Sarebbe un grave smacco per Torino, per il Piemonte e per tutto il Paese se Fiat cambiasse nazionalità. L'Italia resterebbe con una sola grande industria manifatturiera, la Finmeccanica, che per il 40 per cento produce armamenti, non esattamente il tipo di produzione di cui un paese possa andare fiero, anche se permette di realizzare buoni utili.

Questo in un momento in cui l'industria automobilistica è finanzia a sfide, tipo la mobilità sostenibile, che potrebbero cambiare profondamente la sua struttura produttiva ed i rapporti con altri settori che cominciano seriamente a occuparsi di uno dei maggiori temi da affrontare per evitare il suicidio delle città causa collasso del traffico.

Inutile illudersi in merito a ciò che resterebbe a Torino, nel caso che la testa di Fiat Auto se ne vada a Auburn Hills o a Detroit. Il Centro Ricerche Fiat, da cui sono uscite alcune delle più importanti innovazioni degli ultimi anni, in specie, nel campo dei motori, sarebbe prima o poi destinato a seguirla, insieme con i designer, i tecnici che progettano i sistemi base di un'auto, gli esperti di autoelettronica. Quanto ai fornitori di componenti, potranno sperare di trovare nuovi clienti tra i grandi gruppi europei ed extraeuropei che continueranno a costruire milioni di auto in ambito Unione europea gestendo con mano sicura la produzione dalle loro sedi nazionali.

È un esercizio sgradevole a farsi, ma dinanzi a un evento che potrebbe segnare definitivamente la discesa dell'Italia tra le potenze industriali di serie C, bisogna pure chiedersi chi sono e dove stanno i responsabili della eventuale migrazione di Fiat Auto negli Stati Uniti. Non è nemmeno un'impresa facile, perché se uno immagina di metterli materialmente fianco a fianco per affrontare tutti insieme una approfondita discussione sul caso Fiat, non basterebbe ormai un palasport. Forse per deferenza nei confronti delle grandi figure del passato, come Giovanni e Gianni Agnelli, finora se n'è parlato no-

co, ma sembra evidente che la fuga della Fiat dall'Italia debba non poco alla famiglia proprietaria. Che all'auto deve tutto, ma che da una decina d'anni mostra chiaramente di considerare la produzione di auto come una palla al piede. Altrimenti non si spiegherebbero i modesti investimenti in ricerca e sviluppo che sono calcolati per addetto, la metà di quelli della Volkswagen; il mancato rinnovo di stabilimenti che sono ormai i più vecchi d'Europa, e il lasciare passare di mano il maggiore designer del continente, Giugiaro, senza alzare letteralmente un dito.

Accanto alla famiglia, sugli spalti del palasport dei responsabili della fuga Fiat dovrebbero esserci gli innumerevoli politici, sindacalisti, sindaci, economisti, commentatori tv che hanno salutato i piani del genere «prendere o lasciare» di Marchionne come folgoranti salti nella modernità delle relazioni industriali. Mentre si rivelano ora un goffo tentativo per recuperare sul fronte strettissimo delle condizioni di lavoro quello che si è perso sulla strada maestra dei nuovi modelli, del rinnovo radicale degli impianti, della ricerca e sviluppo. Ad onta della suddetta folla, un pò di spazio sugli spalti dei responsabili della fuga Fiat si dovrebbe ancora trovare per gli esponenti del governo che nel corso degli anni, non solo negli ultimi mesi hanno dato prova di una inettitudine totale nel concepire e attuare una politica industriale che coinvolga l'auto ma non si limiti ad essa. Come hanno saputo fare sia i maggiori paesi Ue, sia perfino alcuni dei più piccoli.

Se la Fiat diventa americana, ossia se è destinata a operare come il distributore di auto Chrysler in Italia, il problema da affrontare subito è il destino di Mirafiori e delle migliaia di posti di lavoro che vi ruotano attorno.

Certo, è sempre meglio montare delle jeep i cui pezzi principali (la piattaforma e il motore) sono costruiti in America che restare disoccupati. Ma Torino e l'Italia meritano sicuramente di meglio. Farebbe bene sperare, o quantomeno ridurrebbe il tasso collettivo di pessimismo attorno al destino dei lavoratori Fiat, se nel palasport dei responsabili della migrazione all'estero di questa grande azienda qualcuno provasse ancora a fare un tentativo per uscire da questo vicolo cieco prima di dover sottoscrivere la resa definitiva.

IL DEMIURGO AMERICANO E I RIFORMISTI

ETTORE BOFFANO

«LE PAROLE non sono mai pazze... è la sintassi che è pazza» (Roland Barthes «Frammenti di un discorso amoroso»)

Adesso vale la pena di aggrapparsi a un condizionale (quel «potremmo» di Sergio Marchionne sul futuro a Detroit della Fiat) e a uno scarto di tempo («due-tre anni») abbastanza ampio da consentire tutto e il contrario di tutto. E così, dunque, ottenendo anche lo scopo di consolarci: soprattutto a sinistra (e soprattutto nella sinistra torinese). Almanaccando attorno a parole d'ordine un po' formali nella loro apparente durezza («Marchionne dovrà spiegarci subito che cosa significano le sue affermazioni») e che inducono a più di un sorriso quando spuntano sulla bocca di chi, sino a qualche ora prima, era pronto invece a fiancheggiare e persino ad adulare (i famosi «tappeti rossi» da srotolare davanti al vero padrone del Lingotto). È anche evidente che le smentite fioccheranno senza sosta.

SEGUE A PAGINA XIII

ETTORE BOFFANO

(segue dalla prima di cronaca)

NNESSUNO, infatti, sa con certezza se la battuta "americana" di Marchionne nasconda davvero un'insidia strategica riguardo alla centralità torinese della Fiat e tantomeno quando una simile ipotesi (il trasferimento negli Usa del "cuore e del cervello" del Lingotto) potrebbe davvero realizzarsi. Ma essa ha un merito indiscutibile e che acquisterà ancora più valore nei prossimi mesi. Da venerdì scorso, infatti, gli uomini e le donne della sinistra torinese (impegnati nella difficile campagna delle primarie per la scelta del successore di Sergio Chiamparino) non hanno più alibi rispetto alla Fiat e al suo demiurgo. E si trovano in una situazione di assoluta chiarezza istituzionale come neanche il sostanziale pareggio nel referendum di Mirafiori era riuscito a delineare un mese fa.

La sinistra che governa Torino, e che intende tornare a governarla, è adesso perfettamente consapevole (a meno di non voler continuare a mentire a se stessa) del fatto che le strade del vero riformismo divergono da quelle del demiurgo "americano". E che difendere Torino, da oggi in poi, significherà inevitabilmente contrastare le sue strategie e le sue iniziative. Abbandonando per sempre quei tentativi contraddittori, da "spretati" della politica e della dignità, di chi credeva di poter agganciare il consenso di tutti rinunciando al proprio ruolo e alla propria identità. In una rincorsa alla moderazione impossibile e inappagante, ma contrabbandata come modernità e imposta anche a ogni eventuale dissenso con l'alterigia quasi berlusconiana di chi sostiene: «Io ho avuto tanti voti e dunque ho ragione: siete voi ad avere torto, siete voi ad essere rimasti nel Novecento». Co-

me dei neofiti del riformismo (un tempo appannaggio solo del socialismo democratico) pronti a rinnegarlo subito dopo averlo appena frequentato: in cambio di una cena nei "salotti buoni", della frequentazione di un amministratore delegato piuttosto che di un avvocato d'affari, di un'allure un po' corriva da arricchiti "ideologici".

La "questione Torino", se non sarà lasciata soltanto nelle mani e nella disponibilità del demiurgo, potrebbe allora diventare un banco di prova fondamentale per la sinistra italiana, chiamata in queste ore a ritrovare credibilità di rappresentanza davanti all'agonia e al tramonto infamante del Cavaliere. A riscoprire soprattutto la vocazione riformista troppe volte in questi anni negata nel cedimento e nella subordinazione della politica all'economia, nella resa davanti ai poteri nel nome di improbabili alleanze e di

false deleghe di governabilità. Il che non significa certo il ritorno al "confitto di classe", ma piuttosto alla difesa dei diritti "di tutti" e "di oggi": come garanzia dei diritti "di tutti" e "nel futuro". La difesa dell'oggi dei "padri" per poter difendere il domani dei "figli".

Utopie elementari, ingenuità secondarie e perdute? In realtà, la "questione Torino" pone tutto ciò con forza proprio all'interno della sinistra subalpina e al rito di quelle primarie che, entro fine mese, dovranno dire chi sarà lo sfidante del centrodestra nella corsa a Palazzo di Città. In una contesa che, rispetto al Lingotto e al suo demiurgo, dovrà offrire un'alternativa sociale e di rappresentanza rispetto all'ortodossia delle notti di Arcore dei Ghigo e dei Crosetto, al partito "autostradale" di Bonsignore e alle vacuità leghiste di Cota. Da che parte stanno insomma Davide Gariglio e Piero Fassino? E chi, tra loro

due, sarà più capace di segnare la rottura con il "decennio dei tappeti rossi"?

Il primo sindaco torinese della Seconda Repubblica, Valentino Castellani, a poche settimane dalla sua imprevista elezione, si recò davanti alla sede dell'Unione Industriale per parlare ai metalmeccanici in lotta. Un gesto riformista e degno di un primo cittadino che comunicava bene la propria identità. Tutto ciò gli valse l'ostracismo di buona parte della classe dirigente della città e l'antipatia di alcuni importanti organi d'informazione, sino a indurlo a più miti (e più comodi) consigli. E la supplenza fu lunga, travagliata e umiliante, affidata ad altri: esercitata quasi soltanto da un cardinale di Santa Romana Chiesa. Il terzo sindaco torinese della Seconda Repubblica saprà ritrovare adesso un po' di quel coraggio?

© RIPRODUZIONE RISERVATA

la Repubblica

DOMENICA 6 FEBBRAIO 2011

TORINO

Federalismo e vecchie imposte da dove vengono e come finiscono i 619 milioni di tasse comunali

Oltre due terzi della spesa va ai dipendenti municipali

DIEGO LONGHIN

OLTRE 619 milioni di euro. A tanto ammontano le imposte comunali accertate da Palazzo Civico nel 2010: soldi che tra Ici sulle seconde case, tassa rifiuti, affissioni, occupazione di suolo pubblico, addizionale Irpef e compartecipazioni, oltre ai quattrini recuperati con la lotta all'evasione, finiranno nelle casse del municipio. Cifra che servirà a mantenere la macchina comunale, partendo dal pagamento degli stipendi dei circa 11 mila dipendenti, che vale oltre 450 milioni, e a garantire i servizi: dall'assistenza agli anziani agli asili nido, dalle materne ai trasporti per i disabili, passando per le manutenzioni e la raccolta rifiuti, solo per citare le voci principali, alcune delle quali si basano su tariffe ad hoc.

Soldi che aumenteranno con il federalismo municipale? Molti i dubbi. Il provvedimento, dopo il voto pari in commissione bicamerale, si è trasformato. I funzionari della divisione Tributi, su richiesta dall'assessore Gianguido Passoni,

hanno provato a realizzare proiezioni per vedere cosa dovrebbe cambiare con i meccanismi ipotizzati dal decreto. «Non varierà molto quello che il Comune incassa da Tarsu, impianti pubblicitari affissioni, e occupazione di suolo pubblico — sottolinea Passoni — accorpando tutto sotto la cosiddetta imposta municipale secondaria». La novità più rilevante dovrebbe essere l'Imu, l'imposta municipale unica, quella che da 2014 andrà a sostituire l'Ici. Prima dell'esenzione delle prime case la tassa comunale sugli immobili valeva più di 250 milioni di euro: l'entrata più consistente nelle casse. Oggi per Palazzo Civico, potendo tassare solo le seconde ca-

se e i terreni, ha un peso pari a 154 milioni, meno del prelievo legato al servizio rifiuti, che supera i 177 milioni. «Stiamo stimando quanto

L'addizionale Irpef di certo non potrà aumentare perché a Torino viene già applicata l'aliquota massima: la voce frutta 63 milioni di euro

varrà l'Imu — spiega Passoni — ma il calcolo è complicato, non è solo una questione di differente aliquota, ma di una diversa platea di beni

tassabili». Due le ipotesi. Se le seconde case fossero affittate, causa 50 per cento di sconto, mancherebbero all'appello circa 9,8 milioni per arrivare all'attuale gettito Ici e non si raggiungerebbe l'incassato 2010, neanche con il massimo incremento possibile del 3 per mille (più 8 milioni) per un totale di aliquota al 10,6 per mille. Nella seconda ipotesi, se fosse affittato solo il 75 per cento, con un'aliquota al 7,6 per mille, si raggiungerebbe l'attuale gettito Ici. «Si tratta di sommarie valutazioni — sottolinea Passoni — ma il dato è che alla fine le entrate saranno o minori o uguali».

Oltre alla Tarsu e all'Ici, la voce più consistente è la compartecipazione all'Irpef, non gestita direttamente da Palazzo Civico: si tratta di oltre 155 milioni di euro di trasferimenti. A seguire l'addizionale sull'Irpef, che vale 63 milioni di euro. Torino non potrà approfittare dello sblocco dell'aliquota previsto dal federalismo municipale, applicando l'aliquota massima dello 0,5 per cento.

Ragionamento diverso per la tassa di soggiorno? Si tratta di un "sovrapprezzo", massimo 5 euro per ogni notte di albergo, per racimolare quattrini da destinare ai servizi, come la raccolta rifiuti, offerti dalla città ai visitatori. Il sindaco, Sergio Chiamparino, ha già spiegato che sarà un tema all'ordine del giorno della prossima amministrazione e, soprattutto, che

non ha intenzione di applicarla nel 2011 in occasione degli eventi per i 150 anni dell'Unità d'Italia. In linea di principio però è d'accordo: «È giusto

Per sostituire l'attuale gettito dell'Ici, calcolano i tecnici, non basterebbe neppure che venissero locate tutte le seconde case

chiedere ai visitatori un contributo per rendere più accogliente e curare meglio la città». Gli uffici dell'assessore Passoni hanno fatto una previsione sul gettito di quello che gli alberga-

tori definiscono come un balzello sui turisti: «Non prevedendo di imporre il massimo, ma un rincaro minimo, arriveremo ad incassare dai 6 ai 7 milioni. In questo caso si tratta di un «forse», spiega Passoni. E aggiunge: «Vediamo quale sarà l'applicazione definitiva, non più tardi di mercoledì il ministro al Turismo Brambilla sosteneva che una parte del ricavato lo si sarebbe potuto lasciare agli albergatori».

I soldi incassati servono a Palazzo Civico, in parte, a pagare le tasse. L'ultimo bilancio consolidato, che raggruppa Comune e tutte le società partecipate, viene fuori che il "gruppo" Città di Torino, che conta 23.281 dipendenti e proventi che ammontano

a 3 miliardi e 123 milioni a fronte di "servizi" erogati per 1 miliardo e 700 milioni, classificandosi come una delle più grandi aziende sotto la Mo-

le, ha versato a Roma 129.267.000 euro di imposte. Un terzo circa derivano dal Municipio in senso stretto, che paga l'Irap, il resto dalle ex municipalizzate. Imposte che sono cresciute di

38 milioni tra il 2008 e il 2009: il 42 per cento in più. E che fanno chiudere il bilancio di "gruppo" in perdita: il risultato prima delle tasse è di 70 milioni in attivo, quasi 30 milioni in più del 2008, quello dopo è pari a meno 83 milioni. «Alla fine i Comuni devono remunerare anche lo Stato — sottolinea Passoni in tono polemico — una cifra in crescita, nonostante i tagli ai trasferimenti a parità di servizi erogati ai cittadini. Forse sarebbe meglio rivedere il modello attraverso cui vengono mantenute alcune attività, come i cimiteri, non assoggettandoli alle imposte visto che non si tratta di clienti privati in senso stretto».

La Repubblica
SABATO 5 FEBBRAIO 2011
TORINO
M X

Formazione professionale, un anno in più

La Regione: sperimentazione in dodici istituti
Anche la quinta per chi vorrà andare all'Università

MAURIZIO TROPEANO

A partire all'anno scolastico 2011/2012 la Regione avvierà 12 percorsi sperimentali per gli allievi degli enti di formazione che permetteranno di ottenere il diploma professionale tecnico frequentando un quarto anno di corso. E chi vorrà, con il diploma in mano, potrà accedere anche all'Università dopo aver frequentato un anno integrativo. E' questa una delle principali novità della riforma del sistema regionale della formazione predisposta dall'assessore regionale al Lavoro, Claudia Porchietto, che sarà approvata dalla giunta guidata da Roberto Cota.

La Regione è pronta ad investire 1,2 milioni su questa sperimentazione che coinvolge solo le agenzie di formazione (in maggior parte di estrazione cattolica o legati a strutture sindacali e confindustriali) e taglia fuori gli istituti professionali statali. La riforma modifica la direttiva sugli atti di indirizzo pluriennale per l'obbligo di istruzione e il diritto/dovere: «La Regione - spiega l'assessore - garantisce la regia e la gestione di questa sperimentazione risponde così ad un'esigenza da lungo tempo espressa da numerosi enti formativi e dagli stessi ragazzi per allargare l'offerta e completare la filiera formativa».

Nelle prossime settimane l'assessorato al Lavoro deciderà su quali corsi sperimentali introdurre il quarto anno e all'interno di quali profili e istituti organizzare l'anno integrativo. «In ogni caso - il diploma di

«Così diamo una risposta più puntuale alla richiesta di formazione del territorio»



Claudia Porchietto
Assessore regionale al Lavoro

tecnico nascerà all'interno dei 21 indirizzi nazionali e le dodici sperimentazioni saranno in coerenza con il triennio iniziale». In tutto dovrebbero essere coinvolti circa 240 allievi.

I nuovi indirizzi sono rivolti in particolare agli adolescenti che hanno terminato la scuola

Insegnamenti adattati a «specificità regionali» come i corsi per orefici e per trattare alimenti

secondaria di primo grado e a quelli che vengono recuperati dopo aver abbandonato altri percorsi scolastici. Nel nuovo ordinamento della formazione sono state adottate le nuove figure professionali decise a livello nazionale «adattandole alle nostre specificità regionali»,

spiega l'assessore. E così all'interno della figura dell'operatore dell'abbigliamento sono stati inseriti due profili per le confezioni industriali e per quelle artigianali. E poi oreficeria, costruzioni su macchine utensili, montaggio e manutenzione, saldo-carpenteria. In campo alimentare previsti corsi per panificazione e pasticceria e per la confezione e trasformazione degli alimenti.

La Regione già oggi investe 80 milioni sul pacchetto formazione e ora ha l'obiettivo di «garantire l'introduzione di una programmazione a cicli triennali». La riforma immette anche alcuni elementi di flessibilità nel sistema: dalla possibilità di cambiare la denominazione dei percorsi senza vincoli se non quelli legati alla struttura e ai laboratori alla possibilità di spostamento di sede. Secondo Porchietto «in questo modo si dà una risposta più puntuale ai fabbisogni formativi e professionali del territorio». Viene anche semplificato il sistema di rendicontazione delle spese con l'introduzione dei costi standard con «conseguente snellimento dei controlli nella fase finale e dei flussi finanziari».

La riforma non coinvolge gli istituti statali professionali anche se l'assessore e il suo collega Alberto Cirio stanno definendo un modello complessivo di integrazione tra i due sistemi che dovrebbe essere condiviso con la direzione scolastica regionale del ministero. Secondo Porchietto, però, «i nuovi criteri permettono di attivare percorsi formativi sempre più coerenti con le richieste del mondo del lavoro».

Diploma tecnico Pronto
il progetto dell'assessorato

Gli allievi Saranno circa 240 quelli coinvolti

“Ma negli istituti statali la quarta classe c'è già”

I presidi: “Avevamo chiesto finanziamenti che ci sono stati negati”



Preoccupa gli istituti professionali statali e pare inopportuna ai sindacati della scuola la scelta della Regione di investire oltre un milione di euro per attivare il quarto anno di corso nelle agenzie di formazione. «È una scelta che Cgil, Cisl e Uil giudicano una non priorità. Così il “disegno di sistema” non funziona. Tra l'altro, se le agenzie rilasceranno il diploma di tecnico meccanico, anche gli istituti statali abilitati a rilasciare la stessa qualifica potranno farlo», dice Enzo Pappalettera, segretario della Cisl Scuola.

Il tema all'ordine del giorno oggi è in realtà proprio quello delle qualifiche, che gli istituti di istruzione professionale statale hanno sempre rilasciato alla fine del terzo anno e che ora, per effetto di vari provvedimenti legislativi - in particolare, riforma del titolo V della Costituzione e legge Moratti -, sono diventate competenza regionale, rilasciate dagli enti di formazione e solo su «concessione» della Regione anche dalla scuola.

«Gli istituti professionali statali - spiega Giulia Abbio, presidente del Giulio e rappresentante della rete dei professionali piemontesi - hanno chiesto alla Regione di poter continuare a rilasciare le qualifiche, per i nostri studenti un traguardo intermedio importante». Senza qualifiche, infatti, i professionali statali sono diventati solo quinquen-

Ora i professionali rischiano di diventare solo di cinque anni

DIPLOMI

negate mentre si investono risorse nel quarto anno delle agenzie. Importante, invece, sarebbe costruire un sistema integrato di istruzione e formazione professionale». L'assessore all'Istruzione della Provincia Umberto D'Ottavio aggiunge: «Nell'intesa che deve essere firmata è scritto che i ragazzi che ottengono la qualifica nei corsi delle agenzie di formazione potranno iscriversi al quarto anno della scuola di stato. Perché creare problemi a un sistema equilibrato che in Piemonte funziona da anni?».

Pericoli di fuga dall'istruzione professionale? «L'investimento riguarda 12 corsi, 240 studenti. In generale si può pensare che più giovani in

Contrari «Così si forma un ciclo parallelo di istruzione»

«Scelte inutili» I sindacati:
«Le priorità sono altre»

LA STAMPA
DOMENICA 6 FEBBRAIO 2011

Cronaca di Torino | 53

Le statali «Il rischio è di far saltare la nostra didattica»

In attesa della decisione sulle qualifiche

Gli istituti professionali statali con la riforma Gelmini non possono più rilasciare la qualifica (diventata titolo regionale) al terzo anno senza una specifica convenzione con la Regione

una sottrazione di studenti». Sergio Blazina, presidente del professionale Giolitti: «Il quarto anno delle agenzie di formazione può essere opportuno come misura anti-dispersione per i loro studenti che ottengono la qualifica e non se la sentono di proseguire per altri due anni nell'istruzione. Mi pare difficile, invece, ipotizzare un rientro nell'istruzione al quinto anno».

LA PROPOSTA

«Un sistema integrato tra agenzie private e scuola statale»

Metrò, il Comune vende piazza Bengasi

FV

la Repubblica
SABATO 5 FEBBRAIO 2011
TORINO

Sarà ceduta la parte del parcheggio per i 35 milioni necessari alla linea 1

ERICA DI BLASI

UNA parte di piazza Bengasi in cambio dei soldi per finanziare la metropolitana. Il Comune, un po' sulla scia di quanto avverrà per l'area della Variante 200, ha optato per uno scambio alla pari. «Ma dietro — mette subito in chiaro l'assessore all'Urbanistica, Mario Viano — non c'è nessuna speculazione edilizia. E nemmeno è previsto uno stravolgimento della piazza: basta guardare i progetti. Gli edifici, destinati ad ospitare case, non saranno imponenti né in volume né in altezza». L'area per intenderci è quella che oggi ospita una grande parcheggio a raso: nella parte opposta a quella dove

Viano: "Nessuno stravolgimento, potranno essere costruiti solo edifici bassi"

si svolge il mercato. «È prevista anche la realizzazione di un supermercato — precisa Viano — È un'operazione nel suo complesso importante visto che ci consentirà di coprire interamente le spese per il prolungamento della linea 1 della metropolitana». Per la tratta, cioè, che collegherà il Lingotto a piazza Bengasi. Un ulteriore braccio, dopo quello che sarà inaugurato il 19 marzo e che collegherà le due stazioni, Lingotto appunto e Porta Nuova, per cui bisogna mettere in conto circa 35 milioni di euro. La stessa cifra che il Comune conta di incas-

sare dai privati in cambio dei diritti edificatori su piazza Bengasi.

E se sotto correranno i treni, stando ai primi rendering, piazza Bengasi, una volta smantellato il cantiere, si arricchirà di punti verdi. La nuova stazione della metropolitana troverà posto al centro, poco lontana da un parking sotterraneo di quattro piani. Già da tempo l'assessore al Commercio Alessandro Altamura ha seguito il progetto per il rinnovo del mercato: troverà posto sulla destra arrivando da via Nizza. Dalla parte opposta è prevista la realizzazione di cinque edifici: uno accoglierà appunto il nuovo centro commerciale, gli altri sono destinati al residenziale. «Le

— quest'operazione farà un po' da apripista. In passato infatti Palazzo civico ha ceduto i diritti edificatori su terreni e capannoni, però mai di piazze. Così, l'annuncio avvenuto ieri a margine della commissione Urbanistica, ha sollevato qualche perplessità. «Dopo la cartolarizza-

zione e le innumerevoli aste — sottolinea Beppe Lonero (La Destra) — con cui il Comune ha svenduto il suo patrimonio immobiliare, adesso l'amministrazione non si fa tanti problemi a svendere anche interi pezzi della città».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

nuove costruzioni — assicura però Viano — rispetteranno in tutto e per tutto l'armonia e il disegno della piazza». In attesa di conoscere il destino delle aree che compongono la Variante 200 — appena a dicembre il Comune ha promosso il pacchetto sul mercato immobiliare londinese