

Secondo la fondazione Rota la collaborazione con il Politecnico può essere "un importante fattore di difesa per Torino"

# "Ottimistici i numeri di Marchionne"

## I dubbi di una ricerca sulle auto realizzate a Mirafiori e Grugliasco

MA NON saranno troppe quelle 250-280 mila vetture l'anno che, nei piani di Marchionne, le Carrozzerie di Mirafiori sfornano a partire dal 2014 e quelle 50 mila Maserati di cui si occuperanno le Officine automobilistiche Grugliasco (la ex Bertone)? La domanda se l'è posta anche la Fondazione Rota, l'ente torinese che promuove ricerche e studi di economia applicata. Che nel suo ultimo rapporto - curato da Luca Davico - dedica un capitolo al futuro del più simbolico degli stabilimenti Fiat, nel quale solleva «dubbi sulla possibilità di realizzare con questi modelli di alta gamma, in un contesto post-crisi, il numero di vendite necessario a saturare la capacità produttiva degli stabilimenti».

Secondo gli studiosi della Fondazione, dunque, le stime dell'ad di Fiat rischiano di essere un po' troppo rosee. E anche per gli Enti centrali la situazione non è tranquilla. Perché se il baricentro dell'azienda dovesse spostarsi a Detroit «nel medio periodo gli impatti più significativi potrebbero manifestarsi non tanto sulle Carrozzerie, quanto sugli Enti centrali di Mirafiori, che presiedono alla progettazione, agli acquisti, alla fi-



nanza, all'area commerciale». Si perché, spiega il rapporto, «oggi si occupano di queste attività del gruppo su scala mondiale» mentre «se Torino diverrà il cuore della sola area europea, il loro ruolo sarà probabilmente ridimensionato, soprattutto se il mercato del vecchio continente non riuscirà a tenere il passo di quelli emergenti».

Nel lungo periodo, invece, la situazione sarebbe ancora più

**"Ma la produzione di vetture d'alta gamma aprirà nuove opportunità per l'indotto"**

complessa. Osserva la Fondazione Rota che «l'eventuale perdita della "testa" dell'impresa sembra sicuramente destinata



**RICERCATORE**  
Luca Davico ha curato il dodicesimo rapporto Annuale su Torino

a mettere Mirafiori in una posizione di minor "tutela" ed immagior dipendenza da decisioni prese altrove, soprattutto se gli stabilimenti italiani continuassero a mantenere un livello di utilizzo inferiore rispetto a quelli degli altri stati». E aggiunge che «attività produttive e progettuali di Mirafiori e dell'indotto con la ricerca del Politecnico potrebbero costituire un importante fattore di difesa dai ri-

schì di delocalizzazione».

Cosa potrebbe spingere Fiat all'addio? «Soprattutto la debolezza della politica industriale dell'Italia», dice la ricerca annuale curata dall'ente presieduto da Alberto Tazzetti. Ma non solo, perché potrebbero incidere anche «la capacità degli stabilimenti torinesi di produrre un utile paragonabile a quello della parte americana, il supporto finanziario che l'azionariato e il sistema bancario italiano metteranno a disposizione, il livello di conflittualità che caratterizzerà le relazioni con i sindacati».

Nello scenario dipinto dalla Fondazione Rota, però, c'è anche qualche elemento positivo. A Mirafiori si faranno berline e SUV marchiati Alfa e Jeep e, sottolinea il rapporto 2011, «la possibilità di produrre modelli con un margine di guadagno più alto è senz'altro un vantaggio per l'area torinese, in grado di generare ricadute importanti sul sistema economico locale. Per l'indotto si apre l'opportunità legata alla fornitura di componenti per modelli di segmenti diversi da quelli prodotti in questi anni nell'area. Ma anche la sfida legata alla competizione con i fornitori americani».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### Il punto

Re Rebaudengo, neo leader Aper  
"Sulle energie rinnovabili torni il dialogo"

PRIMA mossa: tornare al dialogo. Perché «bisogna che tutti gli interessati, dal Governo fino agli imprenditori, si rimettano intorno a un tavolo per disegnare gli anni che ci separano dal 2020, quando l'Italia dovrà rispettare gli impegni sottoscritti con l'Europa nel cosiddetto "20-20-20", ossia nell'aumento del consumo di energia da fonti alternative, nella diminuzione dei gas serra e nel miglioramento dell'efficienza energetica». È l'obiettivo che si è dato Agostino Re Rebaudengo, imprenditore torinese e fresco presidente di Aper, l'associazione dei produttori di energia da fonti rinnovabili.

Da meno di una settimana, infatti, il numero uno della rivolese Asja è alla guida dell'entità che raccoglie 480 aziende italiane che si



Agostino Re Rebaudengo

**"Molti operatori hanno investito con certi presupposti e ora si ritrovano carte diverse"**

### Il caso

L'allarme di Fioravanti, presidente del gruppo: abbiamo 3500 addetti, fatturiamo mezzo miliardo

# "Salvate la squadra dei carrozzieri siamo una risorsa del made in Italy"

### STEFANO PAROLA

«L'NOSTRO è un comparto importante, in cui lavorano 3.500 persone e che ogni anno fattura oltre mezzo miliardo. È ancora un'attività economica e sociale di grande rilievo, ma senza un sostegno scorporato. E se ciò dovesse accadere, sarebbe impossibile ricostruire le competenze accumulate in un secolo». I carrozzieri italiani hanno scelto il giorno che precede il lancio ufficiale della nuova Lancia Ypsilon, con i riflettori del mondo dell'auto puntati su Torino, per farsi sentire il loro grido di dolore. L'appello è di Leonardo Fioravanti, che all'interno dell'Anfia, l'associazione delle industrie automobilistiche, presiede il gruppo Carrozzerie. È un "club" molto piemontese, perché è nella regione subalpina che si concentra la maggior parte dei protagonisti del settore: Autostudi, Pininfarina, Idea, Bertone, la stessa Fioravanti, tanto per citarne alcuni. Un insieme di aziende che però stanno soffrendo, soprattutto perché vedono minata la possibilità di continuare a essere indipendenti.

È da qui che è nata l'idea del convegno, "Il peso delle idee", che si è svolto ieri alle Ogr di Torino. Serviva a celebrare in un colpo solo i cent'anni del gruppo e l'anniversario della patria, ma anche a inviare un messaggio: «La parte manifatturiera che ci caratterizzava — spiega Fioravanti — è scomparsa, perché grazie alla lean production le grandi case realizzano da sole le piccole produzioni. Ma il nostro comparto non è finito: la parte creativa c'è ancora e il suo valore ci è riconosciuto a livello mondiale, come testimonia-

niano le acquisizioni fatte dai grandi marchi in Italia e in Piemonte». Dunque, i carrozzieri sono vivi e vegeti. Solo che dietro a molti non

**"Nel 2009 abbiamo spedito al governo il piano Tris per un veicolo ibrido, ma tutto è fermo"**

c'è più del capitale italiano. Una caratteristica agrodolce, perché, dice il leader dei designer italiani, «il fatto che certe attività, pur in assenza di aiuti pubblici o privati, rimanga-



Il padiglione di "Spazio futuro" allestito dall'Anfia

### L'accordo/1

## Unicredit sigla con l'Ascom linee di credito per 10 milioni

L'INEE di credito 'ad hoc' per 10 milioni rivolte alle Pmi per sostenere la ripresa dell'economia: è quanto previsto dall'accordo tra Unicredit e AscomFidi Piemonte. Attraverso una nuova convenzione, l'accordo prevede che AscomFidi si affianchi all'azione di Unicredit, mettendo a disposizione 5 milioni per l'emissione di garanzie su linee di credito a breve e medio-lungo periodo. «L'iniziativa — ha commentato Maria Luisa Coppa, presidente Ascom — è meritevole di una particolare attenzione in quanto interviene con strumenti concreti a supportare le aziende in un momento di grave difficoltà». «Il nuovo accordo — ha osservato Vladimiro Rambaldi, responsabile Unicredit per il Nord Ovest — si pone nel segno della continuità e di attenzione alle esigenze creditizie delle Pmi».

### L'accordo/2

## Intesa e "Rete Imprese" Un patto per le piccole

SOSTENERE le Pmi nel percorso di consolidamento della ripresa: è l'obiettivo dell'accordo nazionale, del valore di 5 miliardi di euro, siglato da Intesa Sanpaolo e Rete Imprese Italia (Confartigianato, Cna, Casartigiani, Confcommercio, Confesercenti), presentato ieri a Torino. Per il Piemonte, la cifra a disposizione si aggira sui 5-600 milioni di euro e riguarderà un bacino potenziale di 155 mila piccole e medie imprese che impiegano circa 500 mila addetti e rappresentano il 55% della forza lavoro regionale. Per agevolare il dialogo tra banca e impresa, Intesa Sanpaolo ha predisposto due modelli di autovalutazione che consentiranno alle aziende di conoscere la propria condizione economico-finanziaria e la sostenibilità delle scelte imprenditoriali.

no sul territorio è positivo dal punto di vista sociale. È un peccato però che la proprietà sia sempre meno italiana». Eppure, aggiunge Fioravanti, «se nelle prossime settimane ci fosse un aiuto da parte dello Stato o dei privati, uno spazio per la creatività indipendente ci sarebbe ancora. Altrimenti i problemi rischiano di diventare pesanti».

Come risolvere le sorti dei designer? «Facendo squadra. Un tempo erano i committenti a chiederlo, ora tocca a noi: dobbiamo creare sinergie, metterci in rete e contribuire in maniera variegata a grandi progetti», dice il presidente del gruppo Carrozzerie. Un primo passo è già stato fatto: «Nel 2009 — racconta Fioravanti — abbiamo presentato al governo un progetto chiamato "Tris", mirato a realizzare un veicolo ibrido elettrico ultra low cost, basato su concetti innovativi di riduzione dei componenti. Dopo l'entusiasmo iniziale, tutto è stato messo in stand-by fino a poche settimane fa, quando governo ha riavviato gli stanziamenti per la ricerca e la Regione ha lanciato la "piattaforma automotive". Il nostro progetto dovrebbe essere collocato di nuovo in queste iniziative. Se questo meccanismo di sostegno riuscirà a mettersi in moto ci darà un supporto notevole».

In fondo, il know how è sotto gli occhi di tutti: «Ancora oggi dietro ai più bei modelli che vengono prodotti ci sono degli italiani», fa notare Fioravanti. E le prestigiose concept car che l'Anfia ha messo in mostra nel Giardino italiano delle Officine grandi riparazioni fino al 5 giugno sono lì a dimostrarlo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

© RIPRODUZIONE RISERVATA

(ste.p.)