

Airaudò “Rilanciamo Mirafiori con una nuova operazione Tne”

Nel 2005 non funzionò per colpa della crisi ma ora può essere un punto di partenza La fabbrica deve occuparsi anche di smaltire le batterie

di **Diego Longhin** La Repubblica 10 aprile 2022

«La ripresa del rapporto e del confronto con gli enti locali non era una cosa scontata. Non era scontata perché oggi c'è Stellantis, non c'è più la Fiat. E perché oggi siamo di fronte a un presente difficile e a un futuro tutto da costruire. Questa ripresa di confronto tra la città, rappresentata dal sindaco e dal presidente di Regione, e l'azienda la considero come un primo passo positivo».

Giorgio Airaudò, segretario della Cgil del Piemonte, ritorna sul vertice tra l'ad di Stellantis, Carlos Tavares, e i vertici locali. Il rapporto si era già allentato prima, quando è nata Fca? «Si era probabilmente già allentato con la scommessa americana. O per meglio dire, con la sbronza americana, lungo il decennio di guida di Marchionne. Un decennio in cui non tutte le cose annunciate, poi, non sono successe e soprattutto di sbagli su alcune analisi, come l'elettrico. Marchionne non ci credeva o faceva finta di non crederci perché non aveva le risorse per affrontare la transizione».

Torniamo al vertice, avete già avuto un feedback da parte di Lo Russo e Cirio? «No, non abbiamo ancora avuto nessun ritorno. All'incontro con Tavares c'era anche il presidente dell'Unione industriali Marsiaj, sarebbe quindi opportuno che ci fosse al più presto una riunione con i sindacati che non possono affidare un ruolo di supplenza perpetua a Lo Russo e Cirio».

Il futuro di Torino è quello del polo logistico legato al riciclo delle vetture a fine vita? «Fino a prima della auto elettriche la sfasciacarrozze è un qualche cosa, nell'immaginario collettivo, legato a un'attività artigianale. Dal 2015 c'è una direttiva europea che impone alle case costruttrici di occuparsi del fine vita delle vetture. Anche perché occuparsi di oggetti che hanno batterie a 400 o 800 volt è una cosa diversa, bisogna avere competenze e professionalità adeguate. E bisogna sapere come approcciarsi. Al contrario si rischia, e molto».

Ma si può sviluppare un vero e nuovo settore industriale su questo filone? «Bisogna capire cosa l'azienda vuole fare rispetto alle indicazioni europee sull'end of life delle vetture. Vuole occuparsene direttamente, sviluppando un'attività, o vuole demandare? Si apre un tema del riciclo, non solo delle batterie. I vetri si possono riutilizzare, l'acciaio non per la produzione di autoveicoli, l'alluminio sì. Il refactory non riguarda comunque solo le batterie, su cui ci potrebbero essere diversi riusi, come quello degli accumulatori per centrali, imprese o residenze».

Ciò che si monta, si smonta con la stessa quantità di lavoro? «Se è smontaggio industriale sì. E dipende anche dalla dimensione che prenderebbe questo polo di Torino. Verrebbero trattate solo le auto prodotte qui, oppure tutte le vetture del mercato europeo. In questo caso la dimensione di scala sarebbe grande. Si tratterebbe di realizzare vere linee di smontaggio con macchinari. Questo poi è un aspetto che va chiarito dalla stessa azienda. Qual è la dimensione di quello che vorrebbe fare Stellantis? Dimensione locale, dimensione Paese o dimensione europea?».

Sul fronte dei prodotti che cosa vorreste chiarire? «Mi piacerebbe chiedere all'azienda, visto che la piattaforma large dell'Alfa dovrebbe andare negli Stati Uniti e quella medium in Francia, se quella small è destinata all'Italia».

Immagina di nuovo un'operazione come si è fatta nel 2005: uno scambio tra acquisto di terreni e prodotti per Mirafiori con la prospettiva di insediare sulle aree libere nuove imprese? «Credo che si debba fare tesoro di quella esperienza che non ha portato forse i risultati sperati dal punto di vista del pubblico e della ricollocazione della componentistica attorno a Mirafiori nelle aree acquistate dal pubblico e gestite dalla società Torino Nuova Economia. Era un'operazione che si doveva fare e che può rappresentare un punto di partenza oggi».

Perché non ha funzionato? «È arrivata subito la gelata del 2008, l'economia si è fermata e così anche i programmi di investimento. A me però non fa paura questo tipo di scambio tra pubblico e privato, l'importante è che sia trasparente, intelligente, che guardi alle produzioni del futuro e che porti ad un ricambio generazionale all'interno di Mirafiori. Elementi che potrebbero determinarne il successo questa volta».

Chiarle “Nuova Tne? No ai vecchi schemi”

- Parla il sindacalista che ha seguito passo dopo passo le vicende legate alle aree di Mirafiori e all'acquisto di Fiat della Bertone
- L'ex segretario della Fim-Cisl e la proposta di Airaudo

di **Diego Longhin** La Repubblica 11-4-22

«Non prenderei Tne come esempio di operazione di successo e nemmeno come base di partenza per un nuovo intervento del pubblico nelle aree di Mirafiori. Non funziona riproporre schemi vecchi». A suggerirlo è Claudio Chiarle, ex segretario della Fim di Torino, che ha seguito passo dopo passo diverse vicende legate alle aree di Mirafiori, all'acquisto della Bertone da parte di Fiat e al tentativo di rilanciare il marchio De Tomaso da parte di Rossignolo.

A livello di produzione l'operazione Tne ha portato a Torino una quota di Grande Punto. Perché considera quella iniziativa negativa? «È vero. Ha portato una quota di Grande Punto a Mirafiori, ma oltre a quello l'obiettivo vero era il riportare a Torino la produzione di un motore alle Meccaniche. Non è mai arrivata. Sì, si sono realizzati altri interventi di recupero di spazi su via Plava, ma quelli sono interventi realizzati in autonomia da Marchionne».

Lo scambio tra produzioni e acquisto di aree, che poi sono finite in Torino Nuova Economia, non si sarebbe dovuta fare? «È stato un esperimento. Da un punto di vista del pubblico l'esito, stando alla reindustrializzazione attuale delle aree acquistate, non è stato positivo».

Il segretario della Cgil del Piemonte, Airaudo, sostiene che l'insuccesso è dovuto alla gelata dell'economia del 2008. e che lui prenderebbe Tne come base per una nuova esperienza. Lei?

«Io no, suggerirei qualche cosa di diverso al sindaco Lo Russo e al governatore Cirio».

Allora suggerisca... «In realtà un primo suggerimento Lo Russo e Cirio lo hanno già trasformato in realtà. Cambiare approccio con l'azienda. Vede, dopo il referendum divisivo nelle fabbriche, rispetto a Fca era cambiata prospettiva. All'azienda si doveva sempre chiedere, chiedere, chiedere. Così per più di dieci anni. Chiedere nuovi prodotti, nuovi interventi, nuove assunzioni. Ecco, forse sarebbe il momento di dare, di mettersi a collaborare con Stellantis per fare cose insieme. Per me la disponibilità del pubblico non deve essere quella di acquistare terreni di Mirafiori, ma di creare le condizioni per sviluppare nuove iniziative. Non riproponiamo le sconfitte».

A quali sconfitte si riferisce? «A quella De Tomaso, marchio che Rossignolo avrebbe voluto rilanciare, sostenuto anche dalla Fiom, e pure l'operazione Bertone con la cessione dello stabilimento di Grugliasco a Fca non aveva senso, ma lì ci fu un intervento da parte di Chiamparino e Dealessandri su Marchionne».

Per mantenere l'industria dell'auto dov'è e garantirle un futuro, cosa bisogna fare?

«Smettere di pensare che si debba tornare ai 200 mila veicoli all'anno a Mirafiori e prendere atto che siamo nel bel mezzo di una trasformazione. Il futuro dello stabilimento è legato alla 500e e alla scommessa Maserati, che come marchio luxury dovrebbe garantire redditività. Ma quello che conta di più, ed è per questo che le conferme arrivate da Tavares durante l'incontro con gli enti locali sono importanti, è che qui ci sia la testa della progettazione dell'elettrico».

Chiaia: “Una nuova Tne? Solo se c’è un piano vero”

- Il presidente della società commenta la proposta di Airaudo.
- Dealessandri: “Nel 2005 non funzionò per colpa della Fiom”

di **Diego Longhin** La Repubblica 12-4-22

«I modelli non sono giusti o sbagliati a priori, ma per farli funzionare ci vogliono progetti precisi, già definiti prima». Questa, secondo **Bernardino Chiaia**, professore del Politecnico e **amministratore unico di Tne**, è la chiave che ha permesso di imprimere una svolta a Tne, acronimo di **Torino Nuova Economia**, la società che ha ereditato le aree di Mirafiori acquistate dagli enti pubblici nel **2005**. «*Tne è una società che stava fallendo - sottolinea Chiaia - tanto che siamo una società in concordato. All’epoca si era arrivati all’acquisizione delle aree senza avere un progetto chiaro e definito. Sto parlando di un progetto, non di linee guida e di idee, ma di un piano validato non dalla politica, ma da società specializzate che operano a livello internazionale e che hanno una precisa idea di come funziona questo settore e mercato*».

3

Chiaia non dà ragione né al leader della Cgil del Piemonte, Giorgio Airaudo, che punta sulla formula Tne come base di partenza di una nuova iniziativa tra enti locali e Stellantis sugli spazi liberi della fabbrica di corso Agnelli, né all’ex segretario della Fim- Cisl, Claudio Chiarle, che invece rifugge da quelli che giudica degli insuccessi del passato.

Al professore del Poli rimane da vendere il lotto accanto alla Cittadella del Politecnico, porzione che affaccia su corso Settembrini e che pare essere molto ambita: «*Abbiamo più di un’offerta - dice - ora vedremo come procedere*».

Come si sono sbloccate le vendite dei lotti precedenti? «Con una certa sensibilizzazione del mercato. L’operazione Tubiflex ha dato un respiro diverso. È cambiato il clima attorno a questi spazi». Chiaia invita quindi a elaborare un piano preciso prima di arrivare a intese pubblico-private che possano vedere collaborazioni o nuovi scambi tra aree e nuove produzioni collegate a Mirafiori.

E sulla questione Tne interviene anche un regista dell’operazione del 2005, l’ex vicesindaco Tom Dealessandri, che rifiuta l’etichetta di «insuccesso» dell’operazione attaccata dall’ex segretario della Fim-Cisl di Torino, Claudio Chiarle. «*L’accordo, al contrario di quello che ricorda Chiarle, non prevedeva l’arrivo dei motori - rammenta Dealessandri - era prevista la produzione della Grande Punto, della Alfa Mito e poi di un modello sostitutivo che doveva essere la 500L. Produzione che si sarebbe fatta, però, solo con un accordo sulla produttività da parte dei sindacati. Accordo che non si fece. La Fiom era contraria e non si arrivò a nulla*».

Non hanno poi aiutato le critiche del governo dell’epoca sui soldi pubblici dati a Fiat - **sottolinea Dealessandri** - tanto che alla fine l’ad Sergio Marchionne «*decise di portare la 500L in Serbia dove era tutto finanziato con fondi pubblici. Cercai di convincerlo a sdoppiare la linea, ma senza successo. anche perché noi non avevamo altri fondi da investire per acquistare nuove aree e la Fiat non aveva soldi da mettere sulla nuova linea*».

Rimane il problema di Tne, centinaia di migliaia di metri quadri che sono rimasti sul groppone del pubblico per più di quindici anni senza una chiara vocazione e senza un utilizzo: «*Colpa dei tempi della politica che non corrispondono a quelli delle imprese e degli affari - dice Dealessandri - all’epoca l’ex assessore della Regione Giordano blocco per due anni l’accordo e si arrivò a ridosso della gelata del 2008*».