

(DAL NOSTRO INVIATO)

CROTONE ■ Un altopiano incuneato tra le dune di argilla e lo Jonio, il mare viola che in questi giorni di bonaccia sembra una tavola sospesa tra l'Italia e i Balcani. Più che un paese, Cutro è una quinta scenografica: per arrivarci si è costretti a zigzagare tra colline cariche di grano, vigne e ulivi. Pierpaolo Pasolini ne rimase folgorato, tanto da dedicarci un provocatorio reportage: «È veramente il paese dei banditi, come si vede in certi western. Ecco le donne dei banditi, ecco i figli dei banditi. Si sente che siamo fuori dalla legge, dalla cultura del nostro mondo, a un altro livello. Nei sorrisi dei giovani che tornano al loro atroce lavoro, c'è un guizzo di troppa libertà, quasi di pazzia».

Erano i lontanissimi anni 50. E Cutro era una terra di braccianti comunisti, un'isola rossa in un mare democristiano. Cinquant'anni sono passati, ma in Comune c'è ancora un sindaco che conserva la tessera del vecchio Pci: Ciccio Sulla, ingegnere laureato a Pisa, segretario calabrese della Cgil, diessino, e da un anno primo cittadino a furor di popolo. Lui la tormentata storia industriale di Crotona la recita a memoria. Dai tempi della Pertusola e della Montecatini, fino agli scontri di piazza del '93, quando i lavoratori dell'Enichem bloccarono per settimane strade e ferrovie dichiarando guerra al mondo. E da allora che si parla di nuove

Una collaborazione da 500 milioni di euro

(DAL NOSTRO INVIATO)

MOSCA ■ Viaggia in fuoristrada la nuova collaborazione economica tra Italia e Russia. Stamattina, mentre Vladimir Putin e Silvio Berlusconi al Cremlino daranno il via alla parte ufficiale della visita del premier italiano, gli amministratori della De Tomaso e della Uaz sigleranno un protocollo d'intesa per la produzione congiunta di una vettura 4x4 che sarà costruita in Calabria, nell'area di crisi di Cutro.

Si tratta di un accordo tra due marchi storici dell'industria automobilistica dei due Paesi, che stamattina sarà benedetto anche dai vertici dei rispettivi governi. Alla cerimonia della firma,

parteciperanno infatti anche il ministro delle Attività produttive, Antonio Marzano e il suo omologo russo, a testimonianza della volontà di entrambi gli esecutivi di spingere, come promesso, sempre più l'acceleratore della cooperazione economica bilaterale.

L'intesa prevede la creazione di una joint-venture fra le due società che si chiamerà Uaz Europa e metterà in produzione fin dal prossimo autunno il fuoristrada Uaz 3160. «Abbiamo già realizzato una decina di prototipi e siamo molto soddisfatti del prodotto — spiega l'amministratore delegato della De Tomaso Marco Berti —. Sul mercato italiano mancava un fuoristrada

e questa nuova vettura sarà equipaggiata con un innovativo motore diesel Iveco common rail a quattro valvole per cilindro che ha già ottenuto l'omologazione europea. Ci siamo posti un break even a 3.500 veicoli ma abbiamo già ordinazioni per 4mila vetture».

Il piano di produzione del fuoristrada, in attesa della costruzione dello stabilimento in Calabria, prevede la realizzazione del 4x4 nello stabilimento De Tomaso di Modena per 200 unità nell'autunno 2002 e 1.350 nel 2003. L'anno successivo dovrebbe invece iniziare la produzione nello stabilimento di Cutro. Si inizierà con 3mila unità, che saliranno a 5.450 nel 2005 e a 10mila nel 2006, per raggiungere

nell'arco di 3-5 anni una produzione a regime di 20mila veicoli l'anno. Il fatturato annuo previsto per la produzione a regime ammonta a 350 milioni di euro, che dovrebbe salire fino a 500 milioni di euro con l'indotto.

Molto soddisfatti dell'intesa anche i vertici della Uaz: «Si tratta di un prodotto unico, originale, ad elevato livello tecnologico, che sposa il meglio delle tecnologie russa e italiana — afferma il direttore delle vendite della Uaz, Andrey Sukhanov — e, secondo i nostri studi di mercato, la vettura potrebbe trovare spazio anche su alcuni mercati extraeuropei non ultimo quello russo».



In base all'intesa il vi alla produzione scatterà nell'autunno 2002 nello stabilimento De Tomaso di Modena in attesa dell'entrata in attività dell'impianto di Cutro (Crotona), che a regime produrrà 20mila veicoli.

Il polo calabrese

Dal 2004, secondo il piano industriale, la produzione comincerà nell'impianto di Cutro che dovrebbe dare lavoro a 300 addetti, compreso l'indotto. Nel 2004 a Cutro sono previste 3mila vetture che saliranno a 5.450 nel 2005 e a 10mila nel 2006.

Il motore

Il nuovo fuoristrada sarà equipaggiato con un motore Iveco "common rail" da 116 cavalli (85 kw) che rientra nella categoria Euro-4.

Il fatturato

Il giro d'affari annuo previsto ammonta a 350 milioni di euro, che salirà fino a 500 milioni di euro con l'indotto. La commercializzazione punta sui mercati di Italia, Francia, Spagna, Portogallo e Grecia.

imprese a Cutro e Crotona. Quasi dieci anni di discussione, in un gioco di sponda infinito tra ministri, assessorati regionali e provinciali, Comuni, raschiando pure il fondo dei barile di quell'armamentario che i tecnici chiamano "contrattazione negoziata".

Da queste parti, contratti d'area, contratti di programma, sovvenzioni globali e patti territoriali si sprecano. «Però non sappiamo ancora come spendere i 144 milioni di euro che furono stanziati per la chiu-

sura della Pertusola», commenta il sindaco.

I cutresi non sono stati con le mani in mano: 300 di quegli ettari a vigne, grano, e ulivi sono stati trasformati in un'area industriale attraversata dalla strada ferrata che collega Cutro a Crotona e a Catanzaro. Tutto preparato a dovere per spianare la strada a due investimenti da 100 milioni di euro (di cui ben il 75% finanziato dallo Stato) e 549 posti di lavoro: quello della Mct di Modena, un'azienda di piastrelle, e

l'altro della Proema, un'impresa brasiliana della componentistica auto, il primo tassello di quel distretto dell'automobile vagheggiato dal sindaco. Peccato che dopo tre anni non sia successo nulla: la Mct non decide se scegliere Cutro o Crotona, mentre i brasiliani, dopo aver incassato 6 milioni di euro per sbancare il terreno, hanno chiesto qualche anno di pazienza per fronteggiare la crisi economica che ha colpito il Paese del Mercosur.

Nel frattempo qualche investimento è arrivato: il gruppo Marcegaglia e l'Enel hanno costruito una centrale energetica a biomasse, e il gemellaggio di ferro tra Cutro e Reggio Emilia, dove vivono quasi settemila cutresi — «abbiamo pure

due consiglieri comunali, uno di maggioranza e uno di opposizione», dicono qui con orgoglio — ha generato una piadineria industriale. E il polo dell'auto? Con la firma di oggi tra Vladimir Putin e Silvio Berlusconi, l'investimento della De Tomaso e della Uaz è qualcosa di molto meno nebuloso di un progetto: una cinquantina di milioni di euro (21 milioni della 488) per produrre, entro il 2006, 10mila fuoristrada Uaz all'anno equipaggiati con motore Iveco. Ma soprattutto 172 posti di lavoro, per i quali sgomitano migliaia di giovani calabresi, campani, pugliesi, siciliani e perfino emiliani e lombardi, che negli ultimi mesi hanno sommerso l'azienda modenese con 2.700 curricula:

«Quelli del Nord sono i nostri emigranti: quale occasione migliore per farli tornare?», sorride il sindaco. La De Tomaso non si vuole fermare alla Uaz. Il vecchio Alejandro con un filo di voce ha telefonato personalmente al sindaco per informarlo di un nuovo investimento da quasi 180 milioni di euro e 499 dipendenti: la produzione della Nuova Pantera e della Nuova Vallenga, due bolidi da 4mila di cilindrata, la prima equipaggiata con motore Ford, l'altra con un propulsore Saab che dovrebbero fare concorrenza alla Porsche e alla Bmw. Lo stabilimento? Quello non si discute: a Cutro, naturalmente. Il sindaco qualche dubbio ce l'ha. «Ho preso le mie informa-

zioni, ma alla Regione Calabria mi hanno assicurato che il progetto è stato valutato e promosso da Meliorbanca. E poi, mi è parso di intuire che anche dietro questi investimenti ci sia la Fiat».

Adesso non resta che aspettare. I cutresi fingono indifferenza. Il sindaco continua a dare la caccia ai suoi concittadini che non pagano le tasse, le

massaie sfornano le pagnotte che due volte alla settimana riempiono i panifici di Reggio Emilia, i tifosi leggono le cronache della Pallavolo Cutro, la squadra femminile di B1 che rischia di retrocedere per la perdita di una schiacciatrice russa, Katya Karalyus, alla quale Mosca non rilascia il permesso turistico per tornare in Italia. Il "compagno" Sulla,

che è pure presidente della Pallavolo Cutro, ha tergiversato per mesi. Ieri ha deciso: telefonerà al "compagno" Putin. Il messaggio? «Noi siamo felici che arrivi la Uaz, ma tra soci ci si deve aiutare: una mano per riavere la Karalyus, i russi non ce la possono più negare!».

COMPONENTISTICA AUTO

Giro d'affari. Secondo una ricerca sulla componentistica italiana, curata da Daniele Robiglio, il 2001 dovrebbe essersi chiuso in linea con l'anno precedente, quando il valore della produzione aveva superato i 23,7 miliardi di euro.

Piemonte. Il fatturato della componentistica auto piemontese è pari a poco meno del 50% del dato nazionale mentre l'export rappresenta (valori 2000) il 40% dei 10,7 miliardi di produzione esportata.

Diversificazione. Per Edy Ferraris, della Intex Group, circa il 10% delle imprese piemontesi di componentistica ha avviato una diversificazione produttiva al di fuori del settore dell'auto. Anche perché il comparto dell'auto è considerato "maturo" e caratterizzato da una sovracapacità produttiva. Servono quindi nuovi sbocchi in settori diversi.

I settori. Sono soprattutto le piccole imprese ad affiancare nuove lavorazioni a quelle tradizionali. Secondo Intex Group, si punta soprattutto sul comparto delle macchine utensili, delle macchine speciali, della meccanica in genere. In Piemonte è invece scarsamente presente il settore degli elettrodomestici che potrebbe essere lo sbocco più agevole per molti componentisti dell'auto.

no Salvatore Simonetti e Giorgio Bianco, rispettivamente presidente e amministratore delegato della società piemontese — è rigorosamente interna, mentre le parti delle macchine vengono fatte realizzare da una decina di imprese

dell'area subalpina. «Noi forniamo anche il materiale — prosegue Bianco che è affiancato, come amministratore, da Antonio Simonetti — in modo da avere un controllo completo sulla qualità». I componenti tornano poi nello stabilimento

di San Gillio per completare i macchinari e per i collaudi.

La Simonetti fattura oltre 6 milioni di euro e la crescita è continua. In pratica il giro d'affari raddoppia ogni tre anni. Anche per il 2002 — afferma Bianco — è previsto un incremento del 10-15%. L'80% del fatturato è realizzato sui mercati esteri, a partire dal Brasile dove l'azienda possiede una filiale produttiva che è destinata a servire l'intero Mercosur. Una trentina gli addetti a San Gillio, quindici in Brasile.

La storia della Simonetti inizia in un piccolo garage di Collegno, nell'hinterland torinese, alla fine degli anni 70. Quando la chiusura della Venchi Unica lascia a casa i lavoratori del gruppo dolciario, tra cui Salvatore Simonetti. L'azienda cresce e si sposta. Prima a Torino e poi nella vicina Orbassano. Sino a quando, nel '92, una commessa della Barilla mette in risalto i problemi di spazio: «Volevano un impianto più lungo dell'intero nostro capannone — ricorda Bianco — di

conseguenza abbiamo dovuto trasferirci per l'ennesima volta». Da San Gillio escono ora macchine e impianti su misura, in grado di rispondere alle più diverse esigenze per il trasporto dei biscotti dal forno sino all'impacchettamento.

Biscotti secchi e farciti, confezioni rettangolari o a tubo. Con dimensioni diverse: le macchine partono per il Sud America o il Sud Africa, per la Spagna e la Germania, per la Turchia e l'Australia, per il Portogallo e il Canada.

Ma non è solo la Simonetti a utilizzare come fornitori i componentisti dell'auto. Basti pensare alla Globus che produceva linee di trasferimento per carrozzerie d'auto. «L'attività prosegue — spiega Sergio Rodda, amministratore delegato della società torinese — ma ora rappresenta meno del 50% del fatturato perché è stata affiancata dalla produzione di piastre per il trasporto dei bagagli negli aeroporti e dalla movimentazione di auto nei parcheggi a silos». E a crescere

sono soprattutto i nuovi settori; considerando che, solo pochi anni or sono, l'auto rappresentava oltre il 90% del fatturato della Globus, ora superiore ai 10 milioni di euro, con una quota export intorno al 30%.

All'Anfia forniscono un lungo elenco di aziende associate della componentistica auto che hanno iniziato a diversificare la produzione. A partire dalla Skf che opera anche nell'aviazione, nell'agricoltura, nel settore ferroviario a cui ora si è affiancata anche l'attività di

manutenzione. Ma le lavorazioni alternative sono estremamente varie, dagli impianti di irrigazione per giardini ai componenti per moto, dai componenti per giocattoli ai motori elettrici sempre per i giochi, dai componenti per caloriferi ai vetri per l'edilizia. Ci sono aziende che hanno puntato sui componenti per imbarcazioni e altre che hanno creduto nelle opportunità offerte dal giardinaggio o che hanno diversificato nella pelletteria e nel settore calzaturiero.

AUGUSTO GRANDI

Cresce il numero delle aziende della componentistica che forniscono tecnologia agli altri settori

E il fornitore Fiat diversifica nei biscotti

TORINO ■ L'auto resta fondamentale per Torino, ma l'indotto Fiat comincia a guardarsi intorno e a diversificare l'attività. Così la Simonetti di San Gillio, all'imbocco della Val Susa, pur operando nel settore delle macchine e degli impianti per le aziende che producono biscotti e fette biscottate, ha puntato molto sull'indotto Fiat per quanto riguarda la scelta dei fornitori di componenti.

La progettazione — spiega-

