

# Economia & lavoro

**TORINO.** Nel futuro di Torino il ruolo della grande industria dell'auto sarà ancora così determinante - nel bene e nel male - a segnare profilo e destini? Insomma, ora e per sempre Torino è destinata a essere la città della Fiat? È una domanda ricorrente ormai da più di un decennio, che diventa acuta a ogni crisi del mercato dell'auto. E ritorna ora che, finito il boom delle esportazioni a causa della svalutazione e aggravandosi ulteriormente la depressione del mercato interno, riprende la crisi anche dei prodotti Fiat. Ed è una domanda che si pongono in molti, a cominciare dal sindaco della città, Valentino Castellani. A dire invece che si tratta di un quesito senza fondamento sono proprio gli uomini di corso Marconi. «A Torino ci siamo e ci resteremo - dicono - e non solo con il "cervello" dell'azienda, con i nostri centri di progettazione, ma con l'attività produttiva». Il discorso che fanno è molto semplice: la Fiat riuscirà ad avere successo con i prodotti dei nuovi stabilimenti, oggi in America latina e domani in India, e forse in Cina e in Marocco, proprio perché è un grande e qualificato produttore europeo che detiene stabilmente una fetta di un mercato di 13 milioni di vetture.

## Corso Marconi rassicura

Certo, ammettono, il rapporto tra la Fiat e la città non è stato mai idilliaco. «Siamo - affermano - troppo grandi, troppo ingombranti per una città come questa. Ne è nato quasi un rapporto di amore/odio. Ma guai se ai torinesi si parlasse male della Fiat». Ammettono che, probabilmente, una ferita la Fiat l'ha inferta alla città agli inizi degli anni sessanta, quando le ha rovesciato addosso una valanga d'immigrati dal sud caricando i costi sociali sulla comunità cittadina, con un disagio per chi c'era e per chi arrivava. Ma non una parola sul trauma della ristrutturazione degli anni ottanta, e anche sui timori e le amarezze, soprattutto tra tanti impiegati costretti al prepensionamento, provocati da quella del '93.

Un nuovo «feeling» tra la Fiat e la città si era ricreato con i festeggiamenti per i nuovi modelli di Bravo e Brava con una scenografia sembrava aver sedotto l'immaginazione di Torino. «Peccato - dicono a corso Marconi - che poi è arrivata questa "gelata" di una nuova crisi di mercato che ha appannato tutto».

Comunque la Fiat sostiene di non aver mai voluto imporre niente alla città. Ci sono altre industrie, c'è l'università, una cultura torinese che - a cominciare dall'esperienza dell'Einaudi - non è mai stata succube della grande casa di automobili.

Quello che stupisce negli argomenti della Fiat è l'assenza di consapevolezza che questa situazione di «dominio senza egemonia» non sia stata esso stesso un problema, che impedisce quasi all'azienda di percepire quello che sta avvenendo sotto la pelle della città.

Non basta, infatti, solo capire quanto di Fiat rimarrà a Torino, ma se la città sarà in grado di rappresentarsi il proprio futuro indipendentemente da questo dato. Certo, facendoci i conti, ma non riducendo tutto a questo.

Per capire come ciò stia già accadendo basta andare non molto lontano da corso Marconi. All'Unione industriali, dove incontriamo il presidente dell'associazione delle aziende metalmeccaniche, Andrea Pininfarina, si comprende che l'anima dell'associazione è il sistema delle piccole e medie aziende, a partire dall'indotto dell'auto. Anche sotto la spinta dei fenomeni di mercato provocati dalla svalutazione della lira le imprese dell'indotto dell'auto stanno imparando a fare senza la Fiat.

## L'autonomia dell'indotto auto

Nel corso di questi anni, infatti, sono cresciute le fabbriche torinesi di componenti che lavorano per case costruttrici di automobili straniere, dalla Volkswagen alle ditte francesi, alla General Motors.

Questo fenomeno, su cui Pininfarina insiste molto anche se dice di non possedere dati nemmeno indicativi sulla sua entità, viene segnalato anche da Vittorio Rieser nell'aggiornamento in corso di una ricerca sulla piccola impresa nella situazione industriale di Torino del '94. Rieser sottolinea come né crisi di mercato né ridimensionamento della produzione Fiat hanno avuto effetti diretti sull'indotto che ha invece continuato a prosperare. «Sembrano esistere - afferma - tutte le premesse per una prospettiva di maggiore autonomia dalla Fiat».

Quindi, non necessariamente è un paradosso l'affermazione del segretario regionale della Cgil, Pietro



Una veduta panoramica di Torino sotto la sede della Fiat in corso Marconi

Dario Nazzaro-Carlo Carino

## Torino, futuro senza Fiat?

### Come la crisi cambia la capitale dell'auto

Quale sarà il futuro di Torino ora che la crisi economica colpisce anche il settore auto e la Fiat? Nessun abbandono, rassicurano gli uomini di Corso Marconi. Pininfarina, presidente degli industriali metalmeccanici, fa notare che l'indotto auto è sempre meno «Fiat-dipendente». Un dato positivo per il segretario regionale Cgil, Pietro Marcenaro. Mentre il sindaco Castellani pensa ad un futuro europeo per la città che «vada oltre la civiltà dell'auto».

DAL NOSTRO INVIATO  
PIERO DI SIENA



**Castellani**

«Per Torino un futuro oltre la civiltà dell'auto»



**Pininfarina**

«L'indotto è sempre meno dipendente dalla Fiat»



**Rieser**

«La crisi non ha toccato le piccole imprese del settore»

anche quanto di positivo e di automizzazione dalla Fiat nell'indotto dell'auto alla fine può tradursi in un fattore di deindustrializzazione.

Ma a influenzare negativamente il presidente degli imprenditori metalmeccanici è anche l'allarme sulla congiuntura ed il richio che il ridimensionamento del mercato interno tarpi le ali ad ogni innovazione. «Secondo i nostri dati - dice - se prima della Finanziaria potevamo prevedere per il Piemonte nel 1997 un risarcito aumento del prodotto lordo dell'1,5%, ora questa cifra si ripone ma con il segno meno. Infatti le previsioni sono di un meno 1,5%». Per questo aspetto pessimista è anche Marcenaro, che ritiene che il Piemonte mancherà quasi sicuramente l'aggancio con la ripresa congiunturale tedesca.

## Piemonte, nel '97 Pil -1,5%

Come mai questa pesantezza dell'economia piemontese e torinese nel suo complesso? Secondo Giorgio Lavazza, giovane rampollo della famiglia dell'industria del caffè che ha saputo costruire le sue fortune in una felice combinazione tra qualità del prodotto e efficacia del messaggio pubblicitario, dipende dal fatto che l'industria torinese dipende dal mercato interno più di quella del Nord-est. E sul piano nazionale i consumi interni sono compressi troppo oltre misura.

Giorgio Lavazza è nel caffè di via S.Tommaso, che occupa i locali dell'antica drogheria da cui i Lavazza iniziarono la loro fortunata carriera di imprenditori, per presentare insieme all'Arcigola la «Mostra mercato sulla buona tavola e l'alimentazione» che l'associazione sta preparando al Lingotto. Una iniziativa tra le altre, dice Lavazza, che può far ritornare «a respirare la città», a ridare vita «a quel tessuto connettivo che negli anni si è inaridito». «Questa città, che pure ha tanti altri settori imprendito-

riali è cresciuta troppo guardando all'auto».

Certo fa impressione il fatto che a Torino, oltre la Fiat, ci sono grandi industrie in tanti altri settori, ma raramente si pensa a tutto ciò. C'è quello aereo, assunto all'attenzione della cronaca per la crisi di Alenia, quello dolciario, con Bistefani e Galup. A Torino si fabbricano gli zainetti Invicta, leader in assoluto nel settore. E questo non basta, tuttavia, a far uscire l'economia della città da una sensazione di pesantezza che ritorna a ogni crisi dell'auto.

C'è anche chi pensa che il Piemonte, e Torino con esso, possa diventare un nuovo Nord-est. Non lo pensa Marcenaro, che trova questa ipotesi illusoria, mentre Rieser, invece, è convinto che in questa direzione si sia andati già più avanti di quanto si immagini, soprattutto nelle imprese che non dipendono dall'auto.

Pieno di ammirazione per i suoi colleghi del nord-est è anche un giovanissimo imprenditore, Luigi Rupa, ultima generazione di un'impresa metalmeccanica, che ha avuto l'estro di aprire un'altra attività nel settore dei prodotti in cuoio. «La differenza tra noi e Padova e Treviso - dice - sta nel clima, nella passione che tutti ci mettono nell'azienda. È un tale godimento che ci andrei a lavorare gratis». Fare come il nord-est, è l'imperativo di questo giovane imprenditore, il modello è quello di individuare «nicchie» di prodotto e di mercato sempre più sofisticate.

Al Nord-est non pensa, tuttavia, il sindaco di Torino, Valentino Castellani, che sembra piuttosto essere affascinato da un rapporto con Napoli, a partire dalla condivisione del destino dell'Alenia. «Due ex capitali, e per questo due città di tradizione europea - dice -. Sono convinto che un asse tra di noi aprirebbe un processo virtuoso».

Castellani pensa a una Torino,

La prima è quella di cercarsi altre vocazioni produttive: valorizzando ad esempio il fatto di essere la sede di Stet e Telecom, e quindi in un certo senso una capitale delle telecomunicazioni; non rinunciando all'aerospaziale e quindi a mantenere un pezzo di Alenia a Torino. La seconda è quella di fare di Torino una città nella quale «radicare cose europee». «Torino - afferma - è la porta occidentale dell'Italia verso l'Europa, e la nostra ambizione è farne la città europea della formazione». Castellani sogna un nuovo «triangolo» che si possa sostituire all'antico triangolo industriale, quello tra Torino, Ginevra e Lione. Il terzo punto è quello della cultura, lungo la strada aperta dal salone del libro. Ora fervono iniziative di altre mostre e istituzioni permanenti, da quella del cinema alla creazione di un «sistema musica» che può contare su grandi istituzioni come l'orchestra sinfonica della Rai.

## «La città guarda all'Europa»

Sul fronte della cultura una vera miniera di iniziative è anche l'assessore regionale al ramo della giunta di centrodestra, Giampiero Leo, che ne elenca a raffica tra grandi e piccole un numero davvero impressionante: dal progetto del parco di Venaria alla sistemazione degli archivi dei partiti, al museo della pubblicità e della comunicazione, ai programmi per l'ostensione della Sindone, alla cittadella della scienza a Mirafiori sud. «Si tratta tutte - ci tiene a sottolineare Leo - di iniziative fatte in perfetta collaborazione con Comune e Provincia, nonostante le diverse maggioranze». E comunque si vede che, al di là del suo attivismo di uomo di C1 e della curia vescovile, il giovane assessore alla cultura regionale è convinto, come Castellani, che cultura e turismo culturale sono un'alternativa.

Come si vede, dunque, anche una rapida ricognizione consente di vedere che c'è una Torino che si interroga su un futuro in cui il rapporto con la Fiat sia fortemente cambiato. E lo fa con una ricchezza di propositi e di progetti ben più ricchi e sofisticati di quanto la Fiat sia in grado di pensare il suo rapporto con la città. Ma proprio questo suscita inquietudine. Ce la farà Torino ad affrontare questa transizione se la sua principale azienda si sente estranea, e forse indifferente, a questo passaggio?

«Torino non è sprovveduta - afferma Castellani -. Alla fine del secolo scorso, dopo lo spostamento della capitale, per venti anni e più è sembrato che non potesse sottrarsi a un declino inarrestabile. Poi si è inventata il ruolo di grande città industriale. Anche questa volta saprà trovare la sua strada».

11ANCE  
Not Found  
11ANCE

11ASSOCI  
Not Found  
11ASSOCI