

“Le case straniere rinunciano all'iniziativa pochi soldi pochi affari

Massimo Burzio

**TORINO** Questa è una brutta tegola per l'industria italiana. L'auto va male, la Fiat è in difficoltà, i lavoratori temono per il loro futuro. E non soltanto per quanto riguarda le vendite che in gennaio hanno fatto registrare, complessivamente, un calo dell'8,8% sul mercato nazionale ed un dell'1,3% in Europa. L'ultimo "colpo" ad un settore sempre più in affanno, arriva da uno degli eventi simbolo per l'Italia a quattro ruote ed è l'annullamento del Salone Internazionale di Torino. La 69ª edizione della manifestazione, in programma al Centro Espositivo del Lingotto dal 25 aprile al 5 maggio prossimi, è stata cancellata ieri dall'organizzatore, la Promotor. Con un breve comunicato, infatti, la società che gestisce anche il Motorshow di Bologna ha fatto sapere che: "La motivazione di questa sofferta decisione è la rinuncia della quasi totalità delle Case automobilistiche, operanti nel nostro paese, a partecipare allo storico appuntamento internazionale. La causa principale dichiarata dalle Case automobilistiche - prosegue la nota - per detta rinuncia è la difficile situazione del mercato".

Nonostante i tentativi degli organizzatori che avevano addirittura pensato di cambiare veste al salone chiamandolo con un nuovo nome: "Autonext", sia suddividendolo in cinque aree tematiche (novità commerciali, concept car, tecnologie, informazioni e telecomunicazioni) alle quali si sarebbe aggiunta quella dei "servizi all'utenza", il fronte quasi unito delle Case estere ha, quindi, deciso per un "no" irrevocabile. Torino perde, quindi, un evento che centodieci anni dopo la prima edizione, svoltasi nel maggio del 1900, aveva certamente contribuito a qualificare la città come "capitale italiana dell'auto". Dalle rive del Po, infatti, il Salone si era trasferito soltanto pochissime volte a Milano e a Roma ma dalla fine della Seconda guerra mondiale in poi, era diventato un appuntamento tutto torinese.

Ma perché, oltre alle indubbie difficoltà del mercato, le Case hanno deciso di non presentarsi a Torino? Va subito detto che questo si trova come schiacciato tra quello primaverile di Ginevra, quello di Parigi in autunno e lo stesso Motorshow di Bologna che è capace di attirare un milione di visitatori. Cifre di affluenza, queste, lontane anni luce da quelle di un Lingotto considerato, dalle Case estere, da sempre come eccessivamente "targato" Fiat. Un Salone, poi, costa miliardi e questi, in tempi di crisi delle vendite, vanno spesi in modo oculato. Né, infine, è servito a Torino, il fatto che qui operino i più grandi carrozzieri del mondo. Le commesse



Un'immagine d'archivio del Salone di Torino. La prossima 69ª edizione è stata annullata per la mancata adesione della quasi totalità delle case automobilistiche. Sotto l'entrata di Mirafiori

# Auto, la crisi cancella il Salone di Torino

Non era mai accaduto nel dopoguerra. Le preoccupazioni della città, l'ansia dei lavoratori

di lavoro "importanti", difatti, questi ultimi li ottengono direttamente presso i costruttori e non tramite una show car esposta sotto decine di riflettori.

Ma se la cancellazione del Salo-

ne di Torino trova, almeno da parte dei costruttori stranieri, delle motivazioni sia economiche sia di "politiche industriali" dell'automobile quantomeno "comprensibili", è evidente che per il comparto auto-

mobilitico italiano e per l'economia in generale questo fatto non è certamente un segnale positivo. Lo ha sottolineato il segretario generale della Cgil, Guglielmo Epifani dicendo: "Non è una bellissima cosa né per l'industria dell'auto né per Torino. E' la dimostrazione che i problemi dell'industria italiana sono diversi e più complessi di quan-

to l'ottimismo del governo va sbandierando". Sull'argomento è intervenuto anche il segretario della Cisl, Savino Pezzotta ricordando: "che la situazione economica denota difficoltà di alcuni settori manifatturieri nonché il rallentamento dei consumi". Il segretario della Uil Luigi Angeletti ha ipotizzato che la non partecipazione delle case estere pos-

sa essere una "Reazione alle decisioni UE in tema di liberalizzazione delle reti di vendita".

Viva preoccupazione, infine, è stata espressa dalla Presidente della Provincia di Torino, Mercedes Bresso che ha affermato: "L'annuncio costituisce un danno grave per la città che con il Salone disponeva di una importante vetrina internazio-

nale. Ma l'annullamento della manifestazione è grave per ragioni anche più profonde. Se la motivazione è la crisi questo significa che siamo di fronte a problemi complessi da richiedere un consulto a livello internazionale ma se la crisi è solo un pretesto il no dei produttori sarebbe il sintomo della loro volontà di disimpegnarsi dal nostro Paese".



## l'intervista

**Sergio Chiamparino**

Sindaco di Torino

Oreste Pivetta

Sergio Chiamparino, sindaco di Torino, legge numeri e notizie non proprio felici per la sua città, la Fiom che lancia l'allarme auto, il salone dell'auto che salta...: «Le preoccupazioni dei metalmeccanici sono ovviamente fondate, ma quei dati non sono una sorpresa, riassumono e anticipano una tendenza in corso da anni. Li si dovrebbe leggere nel contesto di una crisi e di una trasformazione, che hanno segnato la città da alcuni decenni. La sorpresa, magari una sorpresa parziale, è il salone mancato in una città che è stata capitale dell'auto, un episodio molto grave, molto preoccupante, sia per ragioni materiali che per ragioni simboliche. Non voglio proprio minimizzare».

**Perché è un'altra storia di Torino che finisce. Dopo un secolo...**

«Certo, anche se le difficoltà non sono di oggi. Da il segnale di una città che non sa tenere le cose che ha, che un po' perde i pezzi. Come è avvenuto pochi mesi con la

sede legale della Telecom. Ma la decisione di annullare della Promotor è un segnale negativo anche per la Fiat, perché il salone è stato Torino ma è stato anche la Fiat, così lo ha vissuto il suo pubblico. La Fiat dimostra il suo stato di debolezza nel rapporto con gli stessi alleati e con le altre case produttrici...».

**Una domanda ovvia: come reagire?**  
«Dico: ex malo bonum. Purtroppo siamo arrivati a questo punto, era meglio se non ci fossimo arrivati. Se vogliamo costruire una strategia positiva, di rilancio, dobbiamo ripensare tutto».

**Ci si sarebbe potuti arrivare in altro modo, programmando la chiusura e insieme le alternative?**

«Questo è importante. Il salone dell'auto è dei privati e se i conti non tornano i privati chiudono: giustamente loro pensano agli equilibri economici. Cazzola mi ha detto d'averci già rimesso dieci miliardi. Peccato che ci vada di mezzo non tanto l'immagine del gestore quanto quella della città. Se Torino avesse avuto una titolarità diretta, si sarebbe inventato probabilmente

te qualche cosa di diverso, nel senso di una programmazione diversa. Dico programmazione, perché anche il pubblico deve (e sa) fare i conti».

**Le premesse al taglio c'erano tutte, però...**

«Il salone di Torino era stretto tra Bologna e Ginevra e da tempo non rappresentava più l'attrazione principale, nel campo delle esposizioni della città. Il calo dei visitatori era stato consistente. Se poi il settore vive una difficoltà diffusa, anche i produttori più importanti sono costretti a tagliare. Se questa è una sconfitta, siamo tuttavia convinti che la nostra città non debba rinunciare allo sviluppo delle sue fiere. È una scommessa, attorno alla quale stiamo lavorando. Le stesse Olimpiadi rappresentano un'occasione molto concreta. Stiamo creando proprio al Lingotto spazi per le Olimpiadi che diventeranno dopo le Olimpiadi spazi espositivi. Finalizziamo la spesa per i Giochi a una utilità economica futura. Insomma stiamo migliorando le nostre strutture proprio per essere, domani, più competitivi. Ma vogliamo anche ricostruire

## allarme Fiom

### La ristrutturazione strisciante mette a rischio migliaia di posti

**TORINO** La Fiom Cgil lancia un nuovo allarme per il futuro della Fiat e per l'occupazione a Torino. Secondo uno studio effettuato dal Sindacato e intitolato "Una strategia dell'abbandono", nel 2001 nell'area torinese sono state costruite 374.379 vetture con l'apporto di 27.070 addetti, compresi i lavoratori "terziarizzati", negli stabilimenti di Mirafiori e Rivalta. Rispetto al 2000 il calo è stato di 81.394 vetture con la contemporanea perdita di oltre 3100 posti di lavoro. Poiché la stessa Fiat Auto, fa notare sempre la Fiom Cgil, prevede che, nel 2002, non verranno costruite ulteriori 70.000 vetture (-18,3%) a fronte della chiusura delle linee della Panda e della Marea (che verranno sostituite, nel primo caso, da un modello assemblato in Polonia mentre la seconda verrà prodotta in Turchia e senza che a Torino sia prevista la sostituzione con nuovi modelli) i volumi costruttivi del 2003 potrebbero scendere addirittura

al di sotto delle 200.000 unità. In pratica dal 2001 al 2003, la perdita secca sarebbe pari al 47,4% e quindi a 180.000 vetture. Queste stime portano, tra l'altro e sempre secondo i rappresentanti della Fiom Cgil, ad effetti disastrosi anche per l'indotto: oltre 30.000 posti di lavoro scomparirebbero, infatti, tra la Fiat Auto e le 1222 aziende che, stando ai dati della Camera di Commercio, fanno parte della galassia manifatturiera del torinese. L'85% di queste, poi, sono del settore metalmeccanico mentre il restante 15% fa parte di altri comparti comunque collegati e 267 sono le realtà aziendali che producono "servizi".

"Qui non siamo di fronte - ha detto il segretario della 5ª Lega di Mirafiori Rivalta, Claudio Stacchini - ad un processo di ristrutturazione come quelli verificatisi negli anni '80 e '90 ma si profila davvero il rischio che l'azienda metta in atto una vera e propria strategia del-

l'abbandono. Oggi si sta disegnando una Fiat molto diversa, molto impegnata nel settore finanziario e il dimezzamento della produzione rischia di avere una pesante ricaduta sociale sulla città. Serve un confronto serrato che coinvolga anche le Istituzioni e le forze politiche".

Preoccupato per il futuro è anche il segretario provinciale della Fiom, Giorgio Airaudò che ha spiegato: "Il percorso annunciato in dicembre da Fiat è a nostro giudizio tutto meno che indolore. L'azienda ha comunicato formalmente soltanto la cessione della Marelli ma circolano voci insistenti di altre dismissioni. Un esempio? E' quello della Gesco e cioè di una società che svolge attività amministrative per tutto il gruppo ed è il fiore all'occhiello di Business Solutions". In Fiat Auto, infine, oggi sarà il giorno delle nomine dei quattro più stretti collaboratori dell'amministratore delegato Boschetti. I nomi in lista sono tanti e alle "certezze" di Gianni Coda alla Business Unit "Fiat / Lancia" e di Daniele Cassano a quella "Servizi" si aggiungono gli interrogativi per l'Alfa Romeo dove sarebbero in corsa Tommaso Le Pera e Daniele Bandiera e per gli "Sviluppi Internazionali" dove oltre a Juan José Diaz Ruiz sarebbe stato inserito, tra i "papabili", il turco proveniente dalla consociata Tofas, Jan Naun. **m.b.**

Una società mista per ricreare con progetti e investimenti qualità e innovazione

## «Chiedo a banche e imprese di cercare con noi il rilancio»



La cancellazione del Salone è un fatto molto grave preoccupante, ci sono segni di debolezza della Fiat

un rapporto tra pubblico e privato di tipo paritario. Non possiamo pensare a una gestione affidata solo ai privati. Vogliamo esserci, proprio per evitare sorprese di questo genere».

**E i numeri della Fiom?**

«Anche in questo caso, dobbiamo ragionare con realismo guardando al futuro. Se la crisi dell'auto ci preoccupa sempre di più, dobbiamo mettere in campo politiche che attraggano investimenti e per questo bisogna costruire una immagine forte e una qualità forte della città. Dico qualità infrastrutturale, che significa qualità degli luoghi, qualità dei servizi, eccellenza delle comunicazioni e della ricerca, della formazione e della qualificazione post universitaria. Un esempio: la funzionalità dell'aeroporto è una ragione d'attrazione. Un altro esempio: la linea ferroviaria d'alta velocità, Torino-Lione e Torino-Milano».

**Potete però già presentare qualche risultato positivo: ad esempio la presenza della Motorola...**

«Certo. Però lo sforzo a questo punto deve essere grande e chiamare in causa

tutte le risorse della città. Banche e imprese dovrebbero con l'amministrazione pubblica scommettere su un progetto di qualità per Torino, una qualità che è la via essenziale per richiamare investimenti e quindi lavoro».

**Voi avete le idee chiare. E gli altri?**

«Banche e imprese dovrebbero finanziare o cofinanziare progetti infrastrutturali o nel campo della ricerca. Fra una settimana inviteremo banche e imprese a un incontro, proporremo un progetto concreto, non un discorso generico. Il primo nostro obiettivo è mettere in piedi una società mista tra pubblico e privato, che gestisca interventi e finanziamenti».

**Credete ancora nelle Olimpiadi del 2006?**

«Crediamo ancora che le Olimpiadi rappresentino un'opportunità, per i soldi che portano con i quali costruire opere per il dopo Olimpiadi e per l'immagine. Sono una vetrina: vogliamo che a questa vetrina Torino appaia come una città dinamica, moderna, propulsiva. Nessuna storia di decadenza».