

Ford chiude la «mitica» fabbrica di Dagenham

LONDRA Sarà una Fiesta l'ultima a uscire domani, dopo 10.980.388 vetture, dalla catena di montaggio della Ford nella storica fabbrica di Dagenham nel sud dell'Inghilterra. Si chiude così una storia cominciata il 1° ottobre del 1931.

Allora, in piena depressione, il mercato era praticamente inesistente: cinque vetture vendute nei primi tre mesi. Eppure migliaia di lavoratori inglesi ed irlandesi avevano creduto nel progetto di Ford, che aveva voluto quell'impianto, europeo ed americano nello stesso tempo, investendo cinque milioni di sterline dell'epoca.

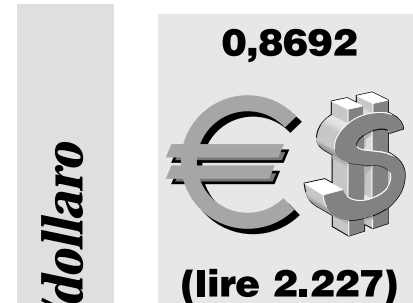
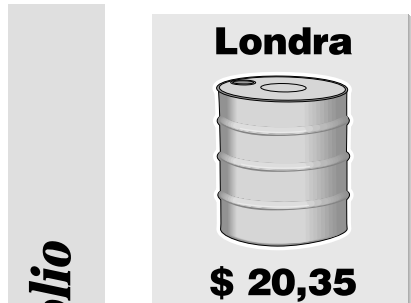
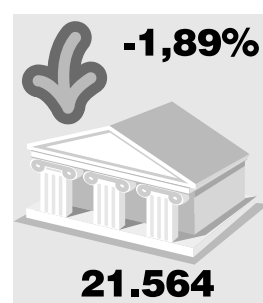
L'avventura di Dagenham era cominciata nel 1925, quando Henry Ford aveva deciso di comperare un terreno vasto come la City di Londra per costruirvi la fabbrica destinata a alimentare il mercato europeo.

Nel 1932 era uscito il Model Y e poi, tre anni dopo,

il Modello Y popolare, la prima vettura venduta a 100 sterline, la meno costosa in assoluto. Sono seguite poi Perfect, Consul, Zodiac, Zephir, Anglia e poi, più recentemente, Cortina (la più venduta con 3 milioni 185 mila unità), Granada, Sierra e Fiesta.

Nel 1951 è stato raggiunto il picco della produzione con 459.405 auto. Vi lavoravano oltre 30 mila operai, contro i 5.500 di oggi. 1.100 dei quali perderanno il posto di lavoro perché in eccesso rispetto alle esigenze della nuova produzione che seguirà la fine dell'avventura Ford.

Dagenham era diventata famosa anche per i suoi scontri sindacali, per i suoi scioperi. Tra i più famosi lo sciopero per il panino al formaggio proclamato perché non c'erano abbastanza sandwiches per tutti durante la sospensione del lavoro.



mibtel

petrolio

euro/dollaro

l'Unità
ONLINE
nasce sotto i vostri occhi ora dopo ora
www.unita.it

economia e lavoro

l'Unità
ONLINE
nasce sotto i vostri occhi ora dopo ora
www.unita.it

La crisi dell'auto allarma il governo

Si parla di «interventi strutturali». Fiat sceglie i quattro nuovi capi. Le proteste di Torino

Massimo Burzio

TORINO La crisi dell'auto e di Torino comincia a preoccupare il Governo. L'esecutivo, infatti, potrebbe decidere di affrontare il problema "con interventi strutturali" come ha detto il Ministro dell'Ambiente, Altero Matteoli intervenendo alla presentazione di una ricerca dell'Acis sulla "mobilità pulita". Difficilmente, però, verranno reintrodotti gli incentivi alla rottamazione, un'ipotesi questa che lo stesso Ministro ha decisamente bocciato. Matteoli, poi, ha anche detto che la questione della contrazione della domanda di auto e delle sue dirette conseguenze sull'economia verranno affrontate con Antonio Marzano, il titolare del Ministero per le Attività Produttive. Secondo l'esponente di AN, comunque, le risorse del suo dicastero sono "quasi tutte impegnate" per l'adozione di veicoli ecologici.

Qualcosa, comunque, comincia a muoversi anche nel Governo che pare guardare al comparto delle "quattro ruote" sotto una lente un po' meno "rosea" di qualche tempo fa. La cancellazione del Salone dell'Auto, poi, deve aver messo in agitazione anche il viceministro delle Attività Produttive, Adolfo Urso (AN) che ha auspicato che si tratti "Soltanto di una breve sospensione e che questo prelude ad un ripensamento da parte delle Case automobilistiche".

Sempre in tema di Salone di Torino, poi, oggi la Promotor che è l'organizzatore della manifestazione ha indetto una conferenza stampa proprio al Lingotto Fiere dove avrebbe dovuto tenersi la rassegna. E' probabile che in questa occasione, Alfredo Cazzola che è il titolare della società di gestione del Salone, cercherà di rispondere alle accuse che gli sono piovute addosso da più parti e di spiegare "perché" si sia arrivati a questa decisione. Le critiche a Cazzola, infatti, non sono mancate soprattutto da parte degli albergatori ed esercenti torinesi. Il presidente dell'Ascom di Torino (una delle associazioni dei commercianti), Giuseppe De Maria, poi, ha stimato i danni per i mancati introiti che in città arriverebbero ai 300 miliardi e ha avanzato l'ipotesi che: "Cazzola abbia deciso di concentrare gli sforzi per l'auto altrove, magari a Bologna per il suo Motorshow". E la doppia posizione di Cazzola come patron di Torino e al tempo stesso della rutilante kermesse bolognese, è una delle costanti, negative, dei giudizi con i quali viene affrontato il "problema Salone". Sull'argomento, poi, c'è anche chi ha parlato, come ha fatto il presidente degli industriali torinesi, Andrea Pininfarina, più semplicemente e razionalmente: "di data e formula sbagliata".

Che Torino abbia accusato il colpo, insomma, è indubbio. Difficile, però, pensare che Cazzola abbia attuato una tattica "suicida" e abbia rinunciato ad un "suo" evento e cioè Torino per favorire un'altra sua creatura: il Motorshow. Il manager bolognese, infatti, aveva tutto

l'interesse a far aprire i battenti anche al Salone di Torino dal quale avrebbe incassato, ovviamente, del denaro. Perché allora rinunciare?

Salone a parte, ieri, la Fiat ha annunciato i nomi dei quattro responsabili delle Business Unit che affiancheranno l'amministratore delegato Boschetti. Sono Gianni Coda per la Fiat Lancia, Daniele Bandiera per l'Alfa Romeo, il turco Jan Nahum per gli "Sviluppi Internazionali" e Silvano Cassano per i "Servizi". Alle quattro strutture che opereranno come aziende vere e proprie e quindi con diretta responsabilità dei risultati economici e finanziari e disporranno di strutture proprie, è stata affiancata un'altra branca che, organizzata più o meno come le altre, si occuperà di "After Sales" e cioè di servizi post vendita e che sarà guidata da Raimondo Beltramo. Per il resto ci saranno degli enti che internamente lavoreranno per l'una o l'altra Business mentre sono stati confermati i responsabili delle società con GM (Powertrain e Purchasing) e cioè: Nunzio Pulvrenti e Tommaso Le Pera.

l'intervista

Marco Revelli

Oreste Pivetta

Saltato il Salone dell'auto, chiediamo a Marco Revelli, che ha studiato a lungo Torino e la sua vicenda industriale, se sia sorpreso. «No - risponde - perché mi sembra una storia già scritta e non capisco quali altri segnali ci si debba attendere per prendere atto della profondità della crisi, mentre finora abbiamo assistito a una gara a sdrammazzare, a esorcizzare i problemi».

Si riferisce a Ghigo, il presidente regionale, che ancora ieri se la prendeva con i "pessimisti esagerati"?

«Non solo Ghigo. È un atteggiamento di decenni. Mancava solo l'evento simbolico. Ecco: una fase è finita. Anche in questa sorta di passaggio di mano dal salone di Torino al motor show di Bologna si può leggere un salto d'epoca. Quella di Torino era iniziativa geometrica e fredda come geometrica e fredda era l'organizzazione fordista della produzione, mostrata peraltro al Lingotto, vetrina di razionalismo esasperato. Bologna è appunto lo show, lo spettacolo, una rappresentazione carica di emotività. La mega fabbrica taylorizzata contro il distretto del piacere, l'universo della tecnica contro l'ibizione di una società dello spettacolo. La fine del salone certifica il declino di questa città, la sua obsolescenza, e mostra come i punti di forza si stiano trasformando in ragioni di decadenza, come il capitalismo delle grandi famiglie e dei grandi eserciti del lavoro stia finendo e come venga sostituito da quei modelli che fino a ieri Torino guardava con la puzza sotto al naso, come esempi di fragilità, di bricolage, di periferia: il nord est, lo stesso modello emiliano, in qualche misura anche il modello lombardo, esempi invece di un ca-



L'entrata dello stabilimento Fiat Mirafiori
Andrea Sabbadini

La città è malata, non morta, oggi deve superare la vecchia industria e cercare nuove strategie

Tante energie che meritano aiuto

i mercati

Borsa in caduta Crolla il Nasdaq

MILANO La Borsa recepisce in pieno il difficile momento della Fiat, ed anzi lo amplifica al termine di una giornata difficile per i principali mercati azionari del mondo. Il titolo del Lingotto ha perso ben il 3,33% chiudendo la seduta su una quotazione, 14,89 euro, che non esprimeva dal lontano 1993.

Ma, come detto, è stato tutto il listino milanese a vivere una giornata difficile sui timori di un'economia giapponese in forte crisi e di quella americana che, nonostante alcuni segnali positivi, stenta a ripar-

ture. A fine seduta il Mibtel ha registrato una flessione dell'1,89%, accodandosi a Wall Street, che teme nuovi crack aziendali e che vive nell'incertezza delle stime di bilancio di grandi società. E negli Usa torna a preoccupare anche la cosiddetta New economy, con il Nasdaq che ieri ha vissuto l'ennesima giornata fortemente negativa.

Tornando a Piazza Affari, i titoli bancari si sono confermati i più bersagliati dalle vendite, con Banca di Roma e IntesaBci a guidare il ribasso di riflesso al caso Enron. Male anche i telefonici, in attesa della decisione del Tar del Lazio sul consolidamento di Olivetti. Negativi pure gli assicurativi, con Generali che è scivolata sotto la soglia dei 28 euro. Sulla scia del Nasdaq, il Nuovo Mercato ha vissuto un'altra pessima giornata, con l'indice Numtel in forte calo, -3,51%, portando la sua perdita dall'inizio dell'anno al 15,45%.



pitalismo meno centralizzato, più a rete, molecolare, a forma di distretto, non malato di gigantismo, persino più irrazionale».

Una crisi che viene da lontano, che ci ha lasciato alle spalle tanti pezzi, tra industria e politica... «Mettiamo pure lo schiaffo ad

Il caso del Salone è un fatto simbolico. È finito un periodo: non c'è più la company town

Agnelli di Berlusconi, che licenzia Ruggiero, ancora il nuovo capitalismo che umilia il vecchio. Ed oggi lo schiaffo globale a Torino e la dimostrazione che la Fiat non conta più niente, nemmeno con i propri partner strategici. La General Motors è stata la prima a dire di no. Torino si ritrova in braghe di tela, si conferma una città pesantemente a rischio: paga il prezzo di essere stata una città iperfordista».

Torino però per quanto malata continua a vivere. Da che cosa si riparte?

«Da un'impennata d'orgoglio. Torino deve inventarsi un'altra elite economica e finanziaria non subalterna. Per questo dovrebbe liberarsi dalla propria vocazione monarchica, scoprire il valore della repubblica e del libero comune, sviluppare energie interne contro gli antichi sovrani. Cominciare ad esempio a

proporre una politica estera autonoma per attirare investimenti. Fino all'altro ieri, fino a sei sette anni fa, si poteva pensare di invitare un altro grande produttore automobilistico. Esistevano vantaggiose condizioni ambientali. Ma la Toyota è finita in Francia».

Attirare investimenti. A Sesto San Giovanni ci sono riusciti...

«Ma l'area milanese è poliarchica, non esiste un unico potere, ci si può muovere...».

Comune di San Giovanni in Persiceto (Prov. di Bologna)
Avviso di Aggiudicazione
Si rende noto che questo Comune ha aggiudicato il servizio di brokeraggio assicurativo a seguito di espletamento di gara ad evidenza pubblica. Imprese partecipanti, singole o in Alit. n. 2. Aggiudicatario: Società Gruppo G.P.A. S.p.a. Via Melchione Gioia, 124 - Milano.
La dirigente del settore servizi finanziari
Dott. Nadia Gualtieri

Su che cosa si può contare?

«Intanto su quello che c'è. Cominciamo da un censimento per capire quali sono le vocazioni, quali sono le possibilità e le potenzialità umane e tecniche. A Torino vivono centinaia di microimprese individuali con pochissime dipendenti, centinaia di ragazzi che hanno costituito cooperative, aziende varie nel multimediale, nei servizi, in un terziario avanzato, ci sono università e c'è ricerca. Per tutto questo non occorrono fiere, ma forti operazioni di sostegno, inventiamo le reti, valorizziamo il microcredito, costruiamo infrastrutture efficienti. E qui davvero occorre l'appoggio non solo dell'amministrazione pubblica, ma anche delle banche, delle fondazioni, delle imprese. In sintesi, se guardo dal basso vedo insieme devastazione sociale ed energie potenziali al lavoro, se guardo dall'alto vedo finanza, esperti,

Ginevra informa: da noi in arrivo 250 espositori

GINEVRA A Ginevra i preparativi per la 72ª edizione del Salone dell'auto procedono e l'impatto dei tagli di bilancio dei grandi costruttori di automobile non è percepibile. A un mese dalla manifestazione, in programma dal 7 al 17 marzo, il Palazzo delle esposizioni della città svizzera si sta preparando ad accogliere ben 250 espositori ed anche quest'anno c'è una lista d'attesa per le richieste di spazio. Il contrasto con la situazione a Torino è quindi enorme, ma tra gli addetti ai lavori, l'annullamento del Salone nella città piemontese non sorprende: «Non mi meraviglia anche se mi dispiace. Torino non è una città qualsiasi, è la città della Fiat ed il simbolo è molto forte», ha dichiarato Bruno Lurati, direttore del Salone di Ginevra. Per Lurati, ci sono tuttavia importanti differenze tra la fiera automobilistica del capoluogo piemontese e quella della città svizzera. «Il Salone di Ginevra gioca in serie A, insieme alle fiere automobilistiche di Parigi, Francoforte, Tokyo e Detroit e tutte le grandi aziende vi partecipano. Per i saloni di serie B, più piccoli, la situazione invece è più difficile. L'anno scorso è stato annullato quello di Londra. Penso che Torino sia stata vittima di strategie di risparmio», ha osservato Lurati. Quest'anno a Ginevra sono attese quasi 900 marche di una trentina di paesi rappresentate da 250 espositori, c'è una lista di attesa di 10mila metri quadrati e l'anno prossimo la capienza del Palazzo delle esposizioni dove si svolge la manifestazione sarà aumentata di 21mila metri quadrati.

Oltre al prestigio legato al nome del Salone di Ginevra, ad attirare i costruttori in terra elvetica c'è la neutralità del mercato in assenza di una produzione nazionale. Ginevra gode anche di un vantaggio geografico: al cuore dell'Europa, la città attira molti visitatori stranieri: dei circa 700mila dell'anno scorso il 44% era domiciliato all'estero.

consulenti, persino giornalisti frenati da un blocco mentale: soffrono tutti di una gran nostalgia per il fordismo delle grandi strutture...»

Non hai nominato il sindacato, accusato sempre ormai di conservatorismo...

«È un sindacato a macchia di leopardo. Accanto alla Fiom, che pensa, che vive i processi, li vede, li racconta, li denuncia, altri settori sono opachi. Non è un sindacato conservatore: in alcune componenti è rassegnato, in altre è intellettualmente critico».

Malgrado tutto vedi forze dinamiche dentro questa realtà.

«Perché comunque Torino è un'ex metropoli di produzione che macina un'enorme materia sociale, è comunque un corpo vivo nelle sue contraddizioni: in sofferenza, ma sa riflettere sulle ragioni della sua sofferenza».