

## DaimlerChrysler, la crisi manda in rosso i conti

**MILANO** Perdita netta pari 662 milioni di euro per DaimlerChrysler nel 2001: lo annuncia lo stesso colosso dell'auto che ha registrato lo scorso anno un utile operativo di 1,34 miliardi di euro «in linea con le attese malgrado le difficoltà delle condizioni di mercato».

I ricavi della casa di Stoccarda, che ha reso noti i dati definitivi per l'anno scorso, si sono attestati a 152,9 miliardi di euro. Il Consiglio di amministrazione ha fatto sapere che proporrà all'assemblea degli azionisti un dividendo pari ad un euro per azione. Per quest'anno DaimlerChrysler ribadisce di prevedere un utile operativo almeno doppio rispetto a quello del 2001.

L'utile registrato dalla società è al netto delle voci straordinarie su cui hanno pesato i costi per la ristrutturazione di Chrysler, Mitsubishi e Freightliner pari a 2,7 miliardi di euro. Le perdite operative della sola Chry-

sler sono state pari a 1,9 miliardi di euro contro un risultato positivo di 531 milioni di euro del 2000: decisamente meglio invece Mercedes e Smart il cui beneficio operativo è cresciuto a 2.951 milioni di euro. Le vendite di Mercedes e Smart sono aumentate del 6,4% a 1,2 milioni di unità, mentre quelle di Chrysler sono calate del 9,4% a 2,7 milioni di auto. Per quanto riguarda il fatturato del 2002 questo dovrebbe attestarsi a 142 miliardi di euro.

Il rallentamento della domanda ha intanto spinto la Volkswagen ad un nuovo taglio della produzione in Europa durante le vacanze di Pasqua. È previsto un taglio di circa 15.000 veicoli e riguarda gli impianti di Bratislava, Bruxelles e delle città tedesche Emden, Mosel e Wolfsburg. Si tratta del secondo taglio produttivo in meno di sei mesi.



petrolio



euro/dollaro



**l'Unità**  
ONLINE  
nasce sotto i vostri occhi ora dopo ora  
[www.unita.it](http://www.unita.it)

# economia e lavoro

**l'Unità**  
ONLINE  
nasce sotto i vostri occhi ora dopo ora  
[www.unita.it](http://www.unita.it)

## Il Salone di Torino non si farà più

Cazzola: basta, se qualcuno lo vuole... Montezemolo, presidente della Ferrari (Fiat), sceglie Bologna

Massimo Burzio

**TORINO** Il Salone di Torino non ha futuro. A mettere la parola fine sulla storia centenaria di questa manifestazione è stato il suo organizzatore, Alfredo Cazzola. Dopo aver annunciato, lunedì scorso, l'annullamento dell'edizione 2002, il manager che con la sua società, la Promotor, era stato chiamato all'inizio degli anni '90 a risolvere le sorti della manifestazione torinese dopo i successi ottenuti con il Motorshow di Bologna, ieri, ha ribadito che: "Un Salone dell'auto in Italia ci dovrà comunque essere ma ho forti dubbi che sarà a Torino". Potrebbe essere proprio il Motorshow di Bologna (che Cazzola gestirà sino al 2020) l'unica esposizione italiana dedicata alle automobili.

A supporto, autorevole, di questa ipotesi, è arrivata anche la dichiarazione del Presidente della Ferrari, Luca Cordero di Montezemolo: "Il Motorshow è una realtà moderna. Torino è una realtà statica e in un momento dell'anno impossibile. Il problema di Torino è di antica data. In un periodo di vacche magre ogni azienda valuta dove investire con più attenzione". Secondo Montezemolo Torino è stato cancellato: "perché non si può pensare che in Italia ci sia il doppio dei Saloni rispetto agli altri paesi".

La presa di posizione del gran capo della Ferrari, però, stupisce non poco soprattutto perché evidenzia una contraddizione e una sorta di mini conflitto di interessi. Montezemolo, infatti, non è soltanto un uomo di spicco di quella Fiat che è la proprietaria della Ferrari e che pare volesse mantenere in vita il Salone di Torino ma è anche il presidente della Fiera di Bologna e, cioè, il contenitore "pagato" (10 mi-

### Il Lingotto costa il doppio di Ginevra

**Torino** Quanto costa partecipare ad un Salone dell'auto? Diciamo subito che lo sforzo economico è notevole. I benefici, però, per chi espone ci sono. Proviamo, però, a fare qualche conto. Superfici - A Torino ogni metro quadrato costa 140 euro a prezzo intero e 98, circa, se acquistato con la formula del "pacchetto" proposto dall'organizzatore Promotor (che include in un biennio due edizioni del Motorshow di Bologna e un Salone di Torino). Per fare un esempio con l'estero, poi, a Ginevra, un mt quadro costa 71 euro ma qualcosa in più a Parigi e Francoforte. Per uno stand neppure norme (1000 mt), insomma, si devono stanziare 70.890 euro a Ginevra e quasi

30.000 in più a Torino. Stand - L'allestimento è la nota dolente. La spinta a far diventare gli spazi espositivi dei contenitori capaci di "stupire per effetti speciali" è stata enorme. Sempre per i soliti 1000 mt, quindi, si deve contare 1.032.000 euro (vale a dire sui 2 miliardi). Personale, Materiali - Qui parliamo di hostess, steward, ma anche di ospitalità, catering oltre a depliant, gadget. La cifra arriva sempre per i fatidici 1000 m2 ad altri 1.032.000 euro. Un salone può costare, secondo le stime, tra i 3 e i 4 miliardi per ogni casa automobilistica, senza strafare.

m.b.

liardi dell'anno) del Motorshow.

Tornando al taglio del Salone di Torino, una vicenda "amara e umiliante" l'ha definita Cazzola, che stima 15 miliardi di mancati introiti oltre a 1 miliardo e 400 milioni già spesi per organizzazione e promozione. A far crollare l'impalcatura delle adesioni "già raccolte e sottoscritte" - ha affermato il manager bolognese - da parte di 25 tra Case costruttrici e carrozzieri" sarebbe stata per prima la General Motors. In gennaio avrebbe, infatti, convocato Cazzola per dirgli che le difficoltà economiche della Casa madre tedesca, la Opel, le imponevano di non partecipare a Torino. Si badi bene: a Torino ma non a Bologna. Infatti, la Promotor per sostenere o incentivare la gracile manifestazione subalpina, offriva pacchetti scontati di adesioni che includevano le aree per 2 Motorshow ed un Salone di Torino (biennale). Ma la GM Italia avrebbe det-

to non soltanto a Torino. Da lì sarebbe partita una valanga di "no" a cominciare dalle marche francesi e tedesche. In pratica, all'annuncio della "resa", Cazzola avrebbe contato solo più sul Gruppo Fiat sui giapponesi della Nissan e sui carrozzieri. Troppo pochi per fare un salone, anche ridotto, come proponeva Cazzola che non ha escluso le applicazioni di penali alle Case che non hanno onorato l'impegno e una "valutazione sull'aspetto legale", cioè qualche causa per danni.

Ma il flop di Torino avrebbe ragioni più ampie. Ci sarebbe, lo ha fatto capire Cazzola, un'alleanza dei grandi Gruppi automobilistici mondiali, tedeschi e francesi in particolare, che avrebbero deciso di investire le loro risorse soltanto su cinque manifestazioni di serie "A": due annuali e cioè Detroit e Ginevra e tre biennali: Parigi (negli anni pari) e Tokio e Francoforte (negli anni dispari).

Una vecchia edizione del Salone auto di Torino



### dalla prima

### Agnelli: la città rimane forte

#### Ma perché il Salone chiude a Torino e continua altrove?

«Torino è una città che va bene, ogni giorno c'è qualcosa di nuovo, nuovi eventi, nuove iniziative, persino nuovi ristoranti. Non è finito il Salone. È finito un tipo di Salone. Credo che il modo giusto sia quello ormai collaudato a Bologna, grandi occasioni di incontro, moltissimi giovani, più uno spettacolo che una esposizione alla vecchia maniera, un po' gioco e un po' teatro. Il Salone tradizionale è troppo severo. Del resto non sta succedendo un po' d'apertutto? Disneyland sta diventando la formula. Cose finite ma imitate bene che finiscono per attrarre più delle cose vere. Soprattutto danno l'impressione di partecipare».

**Qualcosa mancherà, almeno per quest'anno al Lingotto. Ma qualcosa di nuovo si aggiunge e in modo permanente. Renzo Piano, dice l'Avvocato Agnelli, ha progettato lo spazio per una collezione moderna e contemporanea.**

«Avrà la forma di un cubo e frangere la sfera che adesso si vede, guardando da via Nizza, di alto a destra. Penso di portare in quella nuova sala le cose che amo di più tra quelle che ho raccolto, quadri e sculture del Novecento. In questo modo resteranno a Torino, saranno in una sala aperta al pubblico, e la città avrà un piccolo museo in più. Dovremmo riuscire a farlo per la metà di quest'anno».

F.C.

### l'intervista

**Luciano Gallino**

Oreste Pivetta

Lo schiaffo? A un paese senza politica industriale. Luciano Gallino, sociologo, rilegge la vicenda del salone di Torino e cerca una spiegazione meno contingente al rifiuto delle grandi aziende dell'auto, perché il problema non è «pagare un ticket d'ingresso o dieci hostess».

**Professore, si è subito detto però della crisi, delle date sfavorevoli, della concorrenza... Non è d'accordo?**

«Sicuramente i produttori, grandi e piccoli, hanno meno da spendere, perché, se pure si vende, si guadagna meno, i margini sono sempre più ridotti. Ma non mi si venga a dire che disertano Torino per risparmiare. Credo invece che la disezione sia una dichiarazione di sfiducia, un messaggio: non sapete presentare una politica industriale, dunque non c'è nessun motivo per venire».

Il no delle grandi aziende automobilistiche è un messaggio di sfiducia: nessuna strategia, niente innovazione

## «Questo paese senza una politica industriale»

**L'Italia sarebbe inaffidabile?**  
«L'Italia è inaffidabile perché non dà chiari segni di indirizzo alla propria economia, non fa innovazioni, non cerca mercati, perché è incapace di esprimere una politica che non sia limitata all'obiettivo di far quadrare i conti, tagliando il costo del lavoro. Se questo è il panorama, è ovvio che le grandi corporation transnazionali dichiarino il loro disimpegno. Quanto può attrarre un paese

L'Italia non fa innovazione, non cerca nuovi mercati, il governo e le imprese fanno altro

che perde su tutti i fronti. Se fossi un politico mi preoccuperei di questo...».

**Però all'ordine del giorno non è l'innovazione tecnologica o la competizione nei settori che trainano. All'ordine del giorno è l'articolo 18.**

«Si è ripetuto infinite volte da parte del governo che l'articolo 18 bloccherebbe nuove assunzioni, la creazione di nuovi posti. Ancora l'altra sera ce lo ha spiegato il ministro Marzano. Peccato che in Italia quelle medie aziende, attorno ai quindici dipendenti, che potrebbero sentirsi beneficiarie dall'eliminazione dell'articolo 18, siano una infima minoranza, che non muove il mercato del lavoro. Le grandi aziende non hanno interesse e non hanno interesse le piccole, quelle di sei o sette dipendenti, che sono tre milioni e mezzo e che per godere di ipotetici vantaggi dall'eliminazione dell'articolo 18 dovrebbero crescere del cinquanta e



persino del cento per cento. Aggiungiamo che in un anno le cause da lavoro in base all'articolo 18 sono alcune centinaia, quando i lavoratori dipendenti sono attorno ai quindici milioni. L'articolo 18 è solo un mattone alla base di una costruzione, che si chiama diritti dei lavoratori. Per l'occupazione l'articolo 18 mi sembra irrilevante. Però si discute di questo piuttosto che di politiche industriali e innovazione tecnologica.

Il Salone di Torino paga un ritardo, che il governo imputa ai sindacati. Ma è il governo che non vede l'assurdità della sua scelta...»

**Italia inaffidabile e governo inaffidabile, dunque?**

«Questo governo s'è presentato con l'intenzione di spaccare le montagne, ma non ha cavato un ragno dal buco e non ci ha neppure provato. Anche se le carenze non nascono adesso. Anche l'Italia, come Torino, ha perso e perde i pezzi: l'aeronautica, l'elettronica, l'informatica, poi la chimica delle materie plastiche, adesso l'auto... La ricerca è sempre più penalizzata e si compra tutto all'estero, brevetti e idee, anche in quei settori dove si vantava l'ingegnosità italiana...».

**Torino paga duramente questa nuova marginalità. Comune a Torino s'è pure rinsaldato un tessuto produttivo che ha saputo almeno parzialmente sostituirsi alla grande im-**

**presa fordista...**

«Torino sta pagando duramente. Il salone dell'auto è l'ultimo colpo, prima ci sono stati la Telecom, la crisi della Rai... Però la drastica riduzione dell'occupazione alla Fiat, che in un decennio è scesa da centoventimila ad appena trentamila addetti, è stata assorbita, perché appunto via via si è consolidata una rete di piccole e piccolissime aziende. Pensiamo solo a quelle che una volta rappresen-

Pensano a cancellare l'articolo 18 Dovevano spaccare le montagne, non cavano un ragno dal buco

tavano l'indotto della Fiat e che hanno assunto una loro fisionomia indipendente, divenendo fornitrici di altri marchi: soffriranno naturalmente la contrazione della Fiat, ma almeno si sono garantite negli anni altri sbocchi. Grazie a queste novità non dobbiamo tornare a fasciarci la testa. Ovviamente è una struttura che va aiutata, che chiede investimenti per infrastrutture e per servizi, dentro un sistema, quello piemontese, che mostra una certa vitalità...».

**Più i distretti piemontesi del capoluogo.**

«A Torino la Motorola, l'università, l'industria aerospaziale, imprese per l'automazione industriale che non vendono solo alla Fiat. In Piemonte si sono rafforzati tanti distretti di assoluta eccellenza. Basti pensare alla storia recente di Ivrea: la crisi Olivetti ne aveva fatto una città di pensionati. L'innovazione tecnologica ha ridato vita e prospettive all'intero Canavese».