

“ Per il 2003 le stime di vendita vanno da 1.950.000 vetture fino a 2.180.000

Rossella Dallò

MILANO Nel mondo dell'automobile non c'è una gran fiducia su una possibile ripresa del mercato in quest'ultima parte dell'anno. A meno di un (improbabile) rinnovo degli incentivi. Ma pure su questo punto - e anche se sarebbe comodo a tutti - nessuno è disposto a scommettere. Così le previsioni di chiusura, a seconda del grado di ottimismo, oscillano tra 1.950.000 e 2.180.000 veicoli immatricolati nel 2003. Ovvero, da un mercato molto vicino ai suoi limiti "fisiologici", che per l'Italia sono calcolati in 1.900.000 vetture, a uno che nonostante il calo mantiene comunque la terza piazza continentale.

Nell'ultimo quadrimestre dell'anno, dunque, molto si giocherà sull'appetibilità dei nuovi modelli in arrivo e sull'aggressività commerciale delle Case. Quest'ultimo aspetto significa il livello dei rispettivi listini nonché il varo di campagne promozionali più o meno appetibili.

Per il gruppo Fiat, si sa, questo non è certo uno degli anni migliori. Ma proprio i marchi che fanno capo al Lingotto avranno un'accelerazione nei prossimi quattro mesi dalla messe di novità in programma a distanza molto ravvicinata: Fiat Panda e Lancia Ypsilon nel mese di settembre, Fiat Idea in ottobre, Alfa GT Coupé in dicembre. E anche se i frutti più maturi si raccoglieranno l'anno prossimo, i primi benefici dovrebbero far recuperare terreno a Fiat Auto attestandola sul 30% della quota del mercato nazionale.

Proprio i fuochi d'artificio "torinesi" inducono, maliziosamente, qualcuno a prevedere una seconda tornata di incentivi statali che avrebbe un effetto moltiplicatore. E quanto auspica il numero uno di Citroen Italia, Francois Olivier, che, forte del successo (più 80% nel primo semestre) di C3, Xsara Picasso e Berlingo restyling, mira a un consuntivo di marca a quota 6% in un mercato totale che viene



L'interno della Fiat di Cassino dove si produce la Punto e in basso uno stabilimento della Volkswagen

## L'automobile in mezzo al guado

Responsabili delle Case divisi su una ripresa del mercato prima della fine dell'anno

stimato in 2.180.000 unità, «cifra media tra il no è il sì agli ecoincentivi».

In generale però, tra le Case estere, si nega l'utilità di questa misura governativa: è solo temporanea e finisce con lo sfalsare il mercato impedendo alle direzioni aziendali di fare una programmazione seria e realistica. Di questa opinione sono un po' tutti, a partire dall'organismo associativo degli importatori (Unrae) che da tempo chiede invece interventi strutturali, ad esempio sulla fiscalità dell'usato (oneri dei passaggi di proprietà) e delle flotte aziendali.

Per Enrico Atanasio, presidente di MG Rover Italia, è proprio quello delle flotte aziendali uno dei fattori che maggiormente «imbriglia gli investimenti delle società». Tanto che, cita, in Gran Bretagna le flotte costituiscono il 54% dell'immatricolato contro il modesto 22% dell'Italia.

In proposito Atanasio - che pronostica un consuntivo nazionale a 2 milioni netti e una leggera crescita dei due marchi inglesi in termini di volumi e di quota - non è tenero con questo governo: «Ha

sicuramente delle difficoltà a recepire le critiche, ma anche i suggerimenti propositivi che arrivano dal nostro settore». Che, aggiunge, «sarebbe utile sapesse gestire visto che oltretutto solo l'indotto investe l'11% di tutta la pubblicità in Italia».

Quanto alla possibilità di ripresa della domanda dei privati, il numero uno di MG Rover Italia non è ottimista. «Andamento dell'economia impressionante, assoluta non sicurezza del lavoro, reddito delle famiglie in ribasso e inflazione tenuta fintamente così determinano incertezza nell'affrontare l'acquisto di una vettura». Che la fila-

Il gruppo Fiat risponde alla crisi lanciando quattro modelli nei prossimi mesi: Panda Lancia Ypsilon, Idea e Alfa Coupé



del gruppo inglese cerca di controbattere «con l'offerta di prodotti finanziari appetibili».

Per Massimo Pisanis, numero uno di Ford Italia, il trend dei prossimi mesi è proiettato a 2 milioni di autoveicoli su base annua (con la Ford attestata al 10%), ma il dato saliente sarà «l'esasperazione della competitività» tra marche già incominciata con la fine degli ecoincentivi. Tanto più che in Europa, dove tutti i maggiori mercati sono attualmente in sofferenza, «c'è ancora un forte eccesso di capacità produttiva».

Tra Europa occidentale più (ex) Est quest'anno «ballano» un

milione di vetture, di cui 200-250.000 nella sola Italia. Se misure devono essere prese, allora si pensi ad «interventi fiscali come hanno fatto in Spagna e Germania dove è in corso un programma per il rinnovo del parco non catalizzato fino a esaurimento».

In questo quadro, aggravato dai «mali» interni - il ridotto potere d'acquisto dei consumatori, i miliardi di euro di risparmi bruciati in Borsa e la situazione generale della nostra economia, con un Pil che non cresce - Pisanis vede un «macro trend a scendere di segmento» prima di tutto per il minor reddito disponibile, poi perché le vetture dei segmenti inferiori ormai si avvicinano a quelle di categoria superiore per quanto riguarda «allestimenti, dimensioni, sicurezza e tecnologia».

Fra i meno ottimisti sulle prospettive immediate del mercato e i più critici sugli ecoincentivi ci sono i presidenti

di Nissan e Mazda Italia. Giuliano Musumeci Greco (Nissan) si aspetta una «spinta dell'attenzione» dal Salone di Francoforte ma niente di più. Settembre e ottobre, a suo dire, saranno «i mesi peggiori del 2003» e l'anno si chiuderà a 1.950.000 immatricolazioni. Con tanto di «guerra di incentivi (sconti, promozioni, chilometri zero ecc, ndr) delle Case per tenere le quote». Per i consumatori è buona cosa, ma per il top manager di Nissan Italia è un segnale evidente di crisi. A meno di «eventuali ecoincentivi» di cui dubita perché «il settore è troppo sfalsato sulle marche estere».

Drastico anche Carlo Simongini (Mazda), secondo il quale il trend del secondo semestre («molto brutto») non si discosterà da quello precedente. Si continuerà a scontare, sostiene, l'anticipazione di acquisto innescata dagli ecoincentivi. Per cui si augura che non si ripetano: «destabilizzano e molto». «Due milioni (questa la sua previsione, ndr) è un fatturato enorme dunque non c'è bisogno di correttivi che finiscono col forzare il mercato».

Si riaffaccia l'ipotesi di nuovi incentivi governativi che però piacciono a pochi: «Così il settore viene falsato»

## Sardegna, il grande bluff del dopo miniere

Sono decine le imprese che dopo aver ricevuto soldi pubblici lasciano l'isola cessando l'attività

Davide Madeddu

CAGLIARI Dopo le miniere il grande bluff industriale. Ossia aziende che ricevono denari pubblici e dopo poco tempo di attività chiudono lasciando sulla strada lavoratori e fornitori. «L'altra faccia del cosiddetto "dopo miniere" della Sardegna. Quella che è stata ribattezzata, con tanto di taglio del nastro e conferenza stampa in pompa magna, "la nuova vita industriale", si è rivelata il più grande inganno industriale. E se si vuole anche la più grande beffa per centinaia di lavoratori.

La chiusura dello stabilimento Card Net, d'altronde, non è che uno dei tanti episodi registrati tra i lavoratori dell'isola. L'azienda, dopo aver costruito un capannone ipertecnologico, assunto 130 persone riceveva finanziamenti pubblici per diversi miliardi di lire ha chiuso i battenti. I suoi dirigenti, applicando la direttiva votata dal consiglio di amministrazione, hanno lasciato lo stabilimento della Sardegna per dirottare la produzione in Svizzera. Nell'isola però la società ha lasciato i suoi operai senza lavoro e senza stipendio e i debiti per dieci milioni di euro.

Quasi un film già visto per una fetta della Sardegna che ha iniziato a registrare il suo declino economico dalla chiusura del settore minerario metallifero. Ossia la chiusura delle tante miniere di galena e blenda (da cui si ricava piombo e zinco) che per decenni hanno assicurato

stipendio e lavoro a migliaia di persone.

Il gioco, cui hanno partecipato parecchie imprese negli ultimi anni è abbastanza semplice. Per favorire la "conversione delle aree minerarie" e avviare attività imprenditoriali alternative alle miniere lo Stato e la Regione, a partire dal '98 hanno stanziato un centinaio di miliardi di vecchie lire. Soldi pubblici che avrebbero dovuto contribuire a realizzare almeno cinquecento posti di lavoro e rilanciare l'economia delle aree della Sardegna considerate "depreste". Peccato però che i piani di riconversione del settore e di privatizzazione delle imprese pubbliche legate al settore minerario non siano andate secondo i piani. Anzi, hanno avuto proprio l'effetto contrario.

Gli elenchi delle società che avrebbero dovuto creare nuova ricchezza, producendo beni alternativi, sono abbastanza lunghi. Si va dalla Carboroll, azienda che avrebbe dovuto produrre in una fabbrica

Quella che è stata battezzata con enfasi come la nuova vita industriale in realtà non è mai iniziata

da costruire nell'isola, sede a rotelle, utilizzando un finanziamento di 1 miliardo e 800 milioni. Uno dei casi più sconcertanti è stato quello della Frejus. Un'azienda che avrebbe dovuto costruire biciclette in Sardegna da vendere nel resto del mondo. Per avviare le opere l'azienda, che ha rilevato a costo zero un capannone proveniente dal fallimento di un'altra impresa, ha ricevuto un finanziamento di oltre due miliardi e mezzo. All'interno della fabbrica erano stati inseriti anche quaranta lavoratori. La produzione però non è mai partita e la società, dopo alcune proteste dei lavoratori, è passata al gruppo Binex. Azienda che ha ricevuto i finanziamenti pubblici, acquisito stabilimenti e operai e avviato la produzione mai arrivata a buon fine. «Dopo alcuni mesi - ricordano alla Cgil - la società ha iniziato a non pagare i lavoratori e i fornitori». Sono partite le prime proteste e il tracollo della società che cominciava a veder crescere i suoi debiti. Risultato? L'azienda ha chiuso e i locali sono stati posti sotto sequestro dal tribunale fallimentare. I lavoratori sono stati licenziati e, ancora oggi, devono ricevere gli stipendi di almeno cinque mesi. Nessuna traccia, invece, dei finanziamenti pubblici.

Con i cd realizzati in un capannone minerario restaurato avrebbero dovuto dare un apporto al mondo musicale italiano, a quello dell'informatica e del cinema. Forte del finanziamento pubblico di 5 miliardi e 600 milioni di lire la Laser

Media Lab, questo il nome dell'impresa con sede legale a Milano, avrebbero dovuto assicurare almeno sessanta posti di lavoro. Un'azienda che sarebbe dovuta entrare in Borsa e avrebbe dovuto lavorare, tante sarebbero dovute essere le commesse, in tre turni. Il risultato invece è stato tutt'altro che positivo. Dopo una prima partenza e chiusura la società, che nel frattempo aveva ricevuto i finanziamenti pubblici, aveva fatto costruire un nuovo impianto e avviato la produzione. Dopo pochi mesi di produzione però l'immobile viene posto sotto sequestro dai giudici del tribunale fallimentare perché la Laser media lab non ha pagato i fornitori. Dei dirigenti e dei finanziamenti pubblici nessuna traccia. L'azienda ha lasciato a spasso inoltre sessanta operai specializzati.

La società FGGold, proveniente dalla privatizzazione di una delle aziende legate all'Ente minerario sardo, oggi disciolto, avrebbe dovuto produrre, dopo l'erogazione di

L'ultima chiusura è quella dello stabilimento Card Net. La produzione è stata dirottata in Svizzera

un finanziamento pubblico di due miliardi e mezzo, manufatti in oro. Gioielli provenienti dalla lavorazione dell'oro che avrebbe realizzato una consociata. Il progetto non è mai partito. E durato solo pochi mesi invece il progetto Aliseo sud presentato dall'omonima società e realizzato nell'ambito della privatizzazione di una parte delle società che ruotavano al gruppo Alcoa.

Senza dimenticare poi la società New Stone, nata dalla privatizzazione di una società mineraria (Barriosarda). Avrebbe dovuto lavorare marmo e lapidei provenienti dalle cave della Sardegna e, grazie a un contributo di due miliardi e mezzo, assicurare occupazione a sessanta persone. «I lavoratori non ricevono lo stipendio da quattro mesi - denuncia Giorgio Piras della Uil - i dirigenti della società sono spariti e non sappiamo ancora come siano stati spesi i soldi pubblici». In questo scenario rientrano anche le società regionali privatizzate (leggi Sardamag, SardaBuxiti), dove i lavoratori, nonostante le commesse e i finanziamenti pubblici, devono fare conti con stipendi che non arrivano e tagli senza motivi.

«Il problema vero - commenta Giampaolo Diana della Cgil - è che dopo la chiusura delle miniere si è scatenata una vera e propria corsa all'oro, ma quando si sono presentati gli imprenditori non sono stati effettuati tutti quei controlli, preventivi e successivi, che ci avrebbero evitato questo risultato». Un film, ormai, visto troppe volte.

Ferrara Festival Buskers  
16ª EDIZIONE - FERRARA 25 - 31 AGOSTO 2003  
Da lunedì 25 a sabato 30 Inizio spettacoli alle ore 18.00 e alle ore 21.30  
Domenica 31 spettacolo unico dalle ore 17.00 alle ore 20.00  
Anteprima a Comacchio sabato 23 agosto ore 21.30  
Serata speciale a S. Giovanni in Persiceto lunedì 1 settembre ore 21.00  
Cuba  
Musici provenienti da  
Albania, Argentina, Australia, Austria, Bielorussia, Brasile, Bulgaria, Canada, Francia, Germania, Grecia, Giappone, Italia, Islanda, Israele, Kazakistan, Corea del Sud, Repubblica Ceca, Romania, Russia, Serbia, Spagna, Svezia, Svizzera, Ungheria, U.S.A.  
BUSKERGARDEN 2003  
Ferrara 18 luglio - 31 agosto  
sottomura di via Baluardi, ingresso da via Bologna, 1  
Concerti gratuiti tutte le sera  
Tango argentino, balli tradizionali e latino americani  
Spazio giochi per bambini in collaborazione con CITTÀ DEL SOLE  
Z31 Zarathe la radio che ti rizza attorno - Bar, pizzeria, gelateria  
Alle ore 19.25 strefaccia quotidiana  
dedicata al Buskergarden su  
www.ferrarabuskers.com  
Si ringrazia  
Heineken, Parfesa, Sammontana, Lora Recoaro, Cassa di Risparmio di Ferrara, Laud-a-ir, Giulio Barbieri Special Modular Covering, Ascorn, Anunci La Rondella, Laffemiele, Radio Tam Tam, Ferrara TUA, Servizi Ospedalieri, Agea