

DRAMMA A TORINO

Stava andando ieri mattina al lavoro in Vespa e un'auto gli ha tagliato all'improvviso la strada. Il conducente indagato per omicidio colposo

Erede di una prestigiosa famiglia di industriali aveva assunto sette anni fa il governo della «Pinin», l'azienda fondata dal nonno

Uno schianto in moto, muore Andrea Pininfarina

L'azienda è in un momento difficile. Il padre Sergio: un disguido immenso, ma andremo avanti

di Eugenio Giudice / Torino

PERDITA Era da pochi giorni che usava la Vespa, Andrea Pininfarina. Uno scooter nuovo, fiammante, 250 di cilindrata, grigio metallizzato. Lui, Pininfarina junior malgrado i suoi

51 anni, che ha raccolto l'eredità del padre Sergio, ritiratosi per l'età e per proble-

mi di salute, era abituato soprattutto a usare l'Alfa spider. Ma ad agosto, un po' il caldo, un po' la vita da single, perché la moglie Cristina era a Sansicario con i figli, gli avevano fatto cambiare le abitudini. Persino nel vestire, di solito così rigide, sostituite da un abbigliamento più informale, jeans e camicia. Anche ieri Andrea aveva lasciato la sua villa di Moncalieri pochi minuti prima delle otto. A Cambiano doveva dare un ultimo sguardo all'Hyperion, una vettura "sartoriale", costruita per un unico e misterioso cliente inglese che ha staccato un assegno da alcuni milioni di euro, prima di spedirla nel pomeriggio in California, al concorso dell'eleganza di Pebble Beach. Ancora qualche giorno nella fabbrica senza operai per l'ex vicepresidente di Confindustria, poi una vacanza in Grecia. Pininfarina percorre il solito tragitto, pochi chilometri dietro le colline della città per arrivare a Cambiano dove c'è da qualche anno il quartier generale della società. Pochi chilometri, fatti mille volte. Una strada quasi sonnolenta quando non c'è traffico. L'imprenditore entra lungo la provinciale nel comune di Trofarello, procede con prudenza - meno di 50 chilometri l'ora dirà il comandante dei vigili Luigi Semenzato - ma non vede Giuliano Salmi, 79 anni, che

con la sua Ford Fiesta rossa sta sbucando da una via laterale a passo d'uomo, per andare a fare la spesa. E Salmi che dovrebbe dargli la precedenza non vede lui, coperto da un furgone che sta scaricando della sabbia. Sono le 8,15. E' l'appuntamento con il destino. Pininfarina si schianta contro l'auto rossa, la Vespa picchia contro la portiera

del guidatore, lui cade e sbatte la testa sull'asfalto, si rompe il collo. Il casco non lo può proteggere dalla sfortuna. Quando, dopo pochi minuti arrivano i soccorsi, anche in elicottero, riescono a restituire il respiro per qualche secondo, raccontano i testimoni rimasti sulla strada. Ma non c'è nulla da fare. L'imprenditore viene portato al ci-

mitero di Chieri dove viene allestita la camera mortuaria; Salmi è sotto choc in ospedale. «Non l'ho visto, andavo piano e non l'ho proprio visto», mormora alla figlia. Non ha soltanto provocato la morte di un uomo, ha cambiato il corso di una storia molto più ampia. E' una fine davvero senza senso per uno dei più importanti im-

prenditori italiani. A Chieri arriva la moglie con i figli, poi Lorenza, la sorella che in azienda ha un ruolo sempre più defilato, poi Paolo, numero uno della società di design di Pininfarina Extra, che era in Liguria con la moglie Ilaria, l'unica a riuscire a dire qualcosa: «Era un uomo adorabile». Guido Giubergia, uomo della finanza to-

rinese, è uno dei primi ad accorrere. Al momento non si sa se i funerali si svolgeranno sabato o lunedì, deciderà il procuratore Raffaele Guariniello che ha aperto un'inchiesta. La camera ardente sarà allestita in azienda. Il padre Sergio Pininfarina afferma: «Sulla nostra famiglia si è abbattuta una tragedia immensa, ma siamo determinati ad andare avanti».

La città accusa la perdita di un imprenditore che più di altri rappresentava Torino, sia nel suo impegno confindustriale - a Torino era stato presidente di Amma e poi dell'Unione industriale - sia per ciò che ha fatto con l'azienda - come l'utilizzo di alcune centinaia di operai della Bertone, altra carrozzeria blasonata da anni sull'orlo del fallimento. «Ho perduto un amico», dice il sindaco Sergio Chiamparino. «Non era il momento giusto», si sfoga Enrico Salza, presidente del consiglio di sorveglianza di Intesa-Sanpaolo. «Un imprenditore simbolo», fa eco Luca di Montezemolo. Giorgio Airaud, segretario torinese della Fiom gli rende l'onore delle armi. Ma gli attestati di cordoglio e di stima arrivano da tutto il paese: dal presidente Napolitano, a Fassino da Marchionne alla Marcegaglia a tutti i vertici sindacali. La morte di Pininfarina coglie la società in un momento delicato mentre si prepara l'ingresso dell'indiano Rajan Tata e del finanziere Vincent Bolloré. Il consiglio di amministrazione convocato il 12 agosto per l'approvazione dei conti dovrà prendere decisioni più impegnative. La Borsa scommette sulla cessione. Ma Paolo, fratello di Andrea, dice: «Andremo avanti».

Un intenso impegno anche ai vertici di Confindustria al fianco di Montezemolo

Chiamparino

Con Andrea scompare un grande imprenditore torinese che ha sempre cercato la strada della crescita e dell'innovazione

Fassino

Esprimo il mio sgomento e il mio dolore per l'improvvisa scomparsa dell'imprenditore che ha dato prestigio all'Italia

Berlusconi

Il nostro Paese perde un protagonista della vita industriale e la guida di una dinastia che ha fatto la storia del Made in Italy

Epifani

Una perdita grande per la famiglia e il Paese. Andrea è stato un grande imprenditore, attento e rispettoso del sindacato



Il luogo dell'incidente in cui è rimasto ucciso ieri mattina Andrea Pininfarina. Foto di Tonino Di Marco/Ansa

LA MORALE DEL MERCATO

Gli avvoltoi

È morto Andrea Pininfarina. E che cosa fanno in Borsa? Tutti si mettono a comprare come matti. Compra, compra le azioni Pininfarina, portale a casa perché, prima o poi, ci sarà da realizzare un grande guadagno. Come avvoltoi, gli uomini della Borsa si sono buttati sulla Pininfarina appena le agenzie hanno battuto la notizia della scomparsa dell'imprenditore torinese. Una speculazione, senza tante storie e nessuno venga a chiedere rispetto per i morti in piazza Affari: qui si pensa al profitto, alle plusvalenze, i sentimenti non producono quattrini. La giornata di ieri è stata emblematica della "morale" del capitalismo e del mondo finanziario. La Pininfarina, da tempo, è una società con gravi problemi industriali e di indebitamento. Pochi mesi fa il titolo era caduto a rotta di collo, poi piano si era risollevato grazie ad alcune alleanze e riorganizzazioni avviate da Andrea Pininfarina. Ma la luce era ancora lontana. Ieri la Borsa ha capito che dalla scomparsa del giovane imprenditore si possono trarre vantaggi: l'azienda potrebbe essere venduta, magari entrerà un grande investitore, oppure ci sarà un'offerta pubblica di acquisto... insomma, si possono fare soldi, tanti soldi. Il titolo Pininfarina è stato sospeso per eccesso di rialzo e ha guadagnato oltre il 20% a fine giornata. Il tutto, evidentemente, non si addice agli avvoltoi della Borsa.

LA DINASTIA DEI CARROZZIERI

Tra auto e operai, quel mito torinese che oggi rischia il tramonto

Basterebbe ricordare il tracollo di General Motors e della Ford, che pagano lentezza e miopia di fronte a difficoltà intuibili e nuove domande (anche ecologiche). Alla pigrizia dei giganti americani si potrebbe opporre la coraggiosa sfida (qualcuno avrebbe detto «avventata») di una piccola azienda di famiglia, tremila dipendenti e una miriade di problemi finanziari. Qualcosa di simbolico, ma non solo. Andrea Pininfarina non aveva sottovalutato le perplessità di molti tra i suoi interlocutori, ma non aveva rinunciato ad una linea industriale (l'innovazione si fa bene, diceva, quando si può maneggiare dall'inizio alla fine il prodotto) e a una linea di sperimentazione: la novità oltre i confini della caduta prevedibile rimaneva ferma. L'accordo con Vincent Bolloré aveva questo senso. Il finanziere bretone credeva nell'industria torinese (anche le sue dichiarazioni di cordoglio lo confermano: «Le forme e i concetti che Andrea Pininfarina ha elaborato sono destinati a restare»). La joint venture dovrebbe alla fine condurre alla produzione nel 2010 di una nuova vettura elettrica. Tra due anni. Una scommessa, un modo certamente a rischio per sottrarsi a una sorte di decadenza, per reagire. Basterebbe pensare alla vicenda Bertone, in amministrazione controllata. Andrea Pininfarina avrebbe potuto scegliersi strade per sé più semplici e ricche, strade finanziarie: quanto potessero risultare più comode queste strade lo si capisce leggendo del gran rialzo in Borsa del titolo, dopo che s'era diffusa la notizia dell'incidente.

Andrea Pininfarina dunque non s'era arreso. Non solo l'accordo con Bolloré, ma anche quello con Tata (prima della Fiat). Ricerca di intese, di collaborazioni, di capitali per rimediare alle difficoltà con un passo avanti. Giocando cioè la carta della crescita.



Pininfarina con il padre e il fratello. Foto Ansa

Andrea Pininfarina, cinquantunenne (era nato a Torino nel 1957, si era laureato in Ingegneria meccanica al Politecnico), padre di tre figli, aveva assunto sette anni fa la guida dell'azienda fondata dal nonno Battista Farina detto Pinin (per la corporatura esile) nel 1930 (una divisione in famiglia), condotta quindi dal padre Sergio, il senatore a vita, ed era stato il regista della sua presenza internazionale: agli stabilimenti di Cambiano, San Giorgio e Bairo Canavese, aveva aggiunto un impianto in Svezia, a Udevalla, in accordo con la Volvo, aveva acquistato la francese Matra e un centro di ingegneria in Marocco.



Andrea Pininfarina con la moglie e i due figli, in una immagine del 26 giugno 2008. Foto Ansa

In questi giorni (martedì prossimo sarebbe in calendario il consiglio di amministrazione che dovrebbe discutere i conti della trimestrale) si sarebbe dovuto decidere il futuro del gruppo. Il primo passo la ricapitalizzazione, per il terzo trimestre dell'esercizio in corso, che avrebbero dovuto sottoscrivere in parte la stessa famiglia Pininfarina, in parte i nuovi so-

ci, e cioè Alberto Bombassei, Pietro Ferrarini, la famiglia Marsiaj (altra famiglia mobilitata nella componentistica), il gruppo indiano Tata e Bolloré. Una decina di giorni fa era stato chiuso un accordo con le banche (Intesa Sanpaolo, Unicredit, Italease, Ubi, Mps) per riacquistare il debito da 600 milioni mentre con la belga Fortis era stata raggiunta



Andrea Pininfarina con Chiamparino. Foto Ansa

un'intesa separata. La morte di Andrea Pininfarina non interromperà il cammino, certo rischia di complicarlo. Un ruolo, come il suo, centrale cerca eredi importanti: potrebbero essere la sorella Lorenza, vicepresidente dei carrozzieri italiani, potrebbe essere il fratello Paolo, che in azienda si è dedicato sinora soprattutto al design e alla progettazione, potrebbe essere qualcuno promosso da un management che Andrea pare abbia costruito con estrema attenzione. Ma, ovviamente, molto dipenderà dai nuovi soci e molto dipenderà dal peso che vorrà esercitare la Fiat, non solo alla luce della torinesità, dei lunghissi-

mi rapporti con Pininfarina, della politica passata (vedi l'appoggio forte alla candidatura di Montezemolo alla presidenza di Confindustria e poi la nomina a vicepresidente dello stesso Pininfarina) ma anche tenendo conto dell'intesa con Tata.

Andrea Pininfarina, che era stato anche alla testa degli industriali torinesi, aveva affrontato dure trattative sindacali. Per questo forse il ritratto più bello, tra i molti per l'occasione, è venuto da un sindacalista che tante volte l'aveva contrastato, Giorgio Airaud, ora segretario della Fiom torinese: «Un avversario leale. La sua fama di falco era più costruita sui media che reale. Era un uomo duro nelle trattative, ma capace di ascoltare». Airaud ricorda ancora: «Pininfarina è stato un imprenditore interessato a mantenere l'attività manifatturiera, convinto che se non costruisci non crei e se non crei non costruisci». Il made in Italy non solo immaginato.

Pininfarina era anche cavaliere del lavoro: l'aveva nominato il presidente Ciampi. Era tifoso della Juventus (e siede nel consiglio d'amministrazione, ma era anche nei cda di Unicredit, Alenia e Poltrona Frau). Nel 2003 era stato insignito della Legion d'Onore, l'anno successivo il settimanale statunitense Businessweek l'aveva omaggiato tra le «25 stars of Europe», tra gli innovatori. I «titoli» veri, quelli che appartengono alla storia, breve peraltro, della sua famiglia sono Aurelia, Duetto, Ferrari Rosso Concept, Maserati Quattroporte e, tra i recenti, Alfa Romeo Brera, Ford Focus Cabrio. Indimenticabile sarà Alfa Romeo spider, per alcune generazioni insuperabile simbolo di giovinezza, soprattutto se lo si ricorda insieme con un altro titolo, *Il laureato*, con Dustin Hoffman e «God bless you, please, Mrs. Robinson...».