

## Consumi: dai dentifrici ai gioielli freno alla caduta

In caduta o no? L'altro ieri Unioncamere dava ancora in flessione l'andamento della spesa nei supermercati nel primo bimestre. Ieri la Cgia di Mestre indicava una frenata della caduta delle vendite al dettaglio: a gennaio, rispetto ai dati emersi nei mesi precedenti (-4,2% ad ottobre, -5,7% a novembre e -4,1% a dicembre), la situazione è migliorata anche se si è registrato un -0,9% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente. E per la prima volta dopo 4 mesi, 5 categorie di prodotti su 14 hanno invertito la tendenza segnando un valore positivo. I beni che a gennaio di quest'anno hanno subito gli incrementi maggiori sono stati i profumi, i dopobarba, gli spazzolini da denti, i dentifrici; i casalinghi come porcellane, ceramiche, piatti, bicchieri, detersivi, smacchiatori; gli elettrodomestici. Bene anche i giocattoli e i prodotti sportivi ed infine l'abbigliamento. ❖

## Chrysler-Fiat trattativa in stallo I creditori Usa: la casa deve fallire

La trattativa tra il Tesoro Usa e le banche creditrici sul debito di Chrysler è a un «punto morto», il che potrebbe influire anche sull'intesa tra il gruppo usa e Fiat. Lo rivela il Wall Street Journal, secondo il quale i principali creditori di Chrysler (JP Morgan, Citigroup, Goldman Sachs e Elliott Management che vantano crediti per 4,3 miliardi di dollari), sono certi di poter ottenere 70 cent per ogni dollaro investito se Chrysler fosse scorporata e venduta a pezzi. Tutti gli oltre 40 grandi creditori sono furiosi per l'offerta del Tesoro: accettare 15 cent per ogni dollaro investito, e dunque rinunciare all'85% dei crediti, ottenendo solo 1 miliardo di dollari dei 6,8 che è la cifra dei debiti totali di Chrysler. Dietro la trattativa c'è la scadenza del 30 aprile, che il presidente Obama ha stabilito per trovare un accordo coi creditori e con Fiat. Nel suo piano presentato a febbraio Chrysler ha stimato che in caso di liquidazione i creditori avrebbero recuperato tra 11 e 43 cent per dollaro. ❖

# Torino: cento piccole Mirafiori in cerca d'ossigeno

Dopo Pininfarina, Indesit, Stabilus la lunga teoria dell'indotto Fiat: e la cig è aumentata di dieci volte almeno in un anno

### Il dossier

**EUGENIO GIUDICE**

TORINO  
eugenio.giudice@libero.it

Sul muro grigio dell'Unione Industriale di via Fanti, rimbalza l'eco degli slogan ruvidi delle tute blu. La palazzina costruita negli anni '50 sul giardino e sul vecchio campo da tennis della villa Marone Cinzano, è sempre più spesso teatro di trattative sindacali dove la posta in gioco è la chiusura della fabbrica. «C'eravamo disabituati a queste manifestazioni», ammette un funzionario dell'associazione imprenditoriale. Negli ultimi giorni è arrivato il caso Stabilus, prima c'era la Indesit, prima ancora Pininfarina. E indietro, fino alla Bertone, l'elenco è lungo. In questo quartiere di ville e giardini alberati si è perduta la quiete. È una delle tante facce del cambiamento di una città in mezzo alla crisi. Alla Cgil di via Pedrotti, si allungano le code di chi chiede un aiuto per la scuola dei figli, per le bollette, per l'affitto. «Con il Comune di Torino - spiega la segretaria della Camera del Lavoro, Donata Canta - e con altri comuni della cintura abbiamo raggiunto un accordo per chi ha perso il lavoro o è in cig che prevede uno sconto sulle tariffe dei servizi comunali».

**Qualcuno nota** che i torinesi stanno tagliando la pausa pranzo al bar e i ticket se li spendono al supermercato. E così Brek, per tenersi i clienti, garantisce un pasto a sei euro, che prima bastavano appena per un primo una mezza minerale. Questa non è una primavera mite per la città e il suo hinterland. Da qualche mese è cominciata un'affannosa corsa contro il tempo: quanto resisterà ancora il suo tessuto industriale, orgoglio non solo subalpino ma nazionale, senza venire stravolto o decimato dalla crisi? «Quello che più mi colpisce oggi è l'insicurezza delle imprese che abbiamo di fronte e l'assenza di



Operai in uscita dalla fabbrica torinese

prospettive delle controparti», osserva il segretario della Fiom torinese Giorgio Airaudo. Non bisogna far mancare l'ossigeno, avverte la Canta: raddoppiare la disponibilità di cig per le aziende, da 52 a 104 settimane su tre anni, e sostenere i redditi dei lavoratori, che rischiano di restare a casa ancora a lungo, alzando il tetto dell'indennità.

Soltanto nella meccanica sono una decina le fabbriche che hanno già annunciato la chiusura, tutte in provincia, quasi 2000 dipendenti coinvolti. Tante piccole Mirafiori per il ruolo centrale nel loro territorio e per gli operai che hanno deciso di non mollare i cancelli. Sono presidiate la Johnson Electric, la Dytech la Cabind, la Revelli. «Se fanno andare via prodotti e macchinari, fanno scappare il loro futuro», commenta Airaudo. C'è sempre qualche brace accesa. Poche settimane fa alla Olim-

pias di Piobesi, gruppo Benetton, un manager è stato assediato dagli operai e poi liberato dai carabinieri. «È l'articolo 18 che frena il dilagare di queste drammatizzazioni», sentenza Airaudo. Le ore di cig si impennano e crescono di qualche milione al mese: quelle autorizzate a marzo sono 6,7 milioni di cig ordinaria e 1,1 milioni di straordinaria; erano 5,5 milioni complessivamente il mese prima, 2,9 a gennaio e 1,3 nel marzo 2008. Investono tutti i settori, dalle costruzioni - soprattutto edilizia e legno - alla grafica, dove non c'è un'impresa indenne. «Ogni azienda ha già speso mediamente 30 settimane di cassa», ricorda Canta. E poi c'è la meccanica, la punta dell'iceberg: erano 38mila i lavoratori in cig in tutto il 2008, sono 55mila nei primi 3 mesi di quest'anno. Ce n'erano 1200 in cigs, sono diventati 2900. Le aziende coinvolte sono quasi mille (869 per l'esattezza), quasi tutte piccole, un anno fa erano meno di cento.

**E naturalmente l'auto**, ottantamila addetti a Torino con l'indotto. Gli incentivi alla fine se li stanno godendo soprattutto gli stabilimenti stranieri e Melfi. «Qui in Italia la Fiat chiuderà l'anno poco sopra le 500mila vetture prodotte - osserva Airaudo - È possibile che non ci sia un'idea per rendere quel numero meno drammatico? È possibile che all'estero si scommetta sull'auto elettrica e che la Volvo che è in amministrazione straordinaria annunci 4 nuovi modelli, mentre noi restiamo al palo?». E anche nel gruppo del Lingotto i margini di cig sono sempre più esigui: Cnh (35 settimane già usufruite) e l'ex Iveco (38), potrebbero esaurirli entro l'anno, Mirafiori è a quota 20. «Temo che l'industria dell'auto dovrà affrontare un piano di dismissioni uguale se non più ampio di quello che colpì la siderurgia negli anni '80» dice Airaudo.

In via Fanti il responsabile dell'ufficio studi dell'unione Industriale, Mauro Zangola, non perde la fiducia: da Asia e America stanno arrivando segnali positivi, e forse nell'autunno qualcosa cambierà. «Fino al primo semestre del 2008 - dice - l'export dell'industria torinese era superiore alla media nazionale. Le nostre aziende sono rapide e sanno cogliere le opportunità». «Ormai abbiamo toccato il fondo - taglia corto - e più giù di così non possiamo andare».

Il fatto è che a fondo non ci si può restare all'infinito. Lo stesso Zangola ammette: «Se la crisi dura uno o due anni le ristrutturazioni saranno inevitabili». ❖

### RICERCA E SVILUPPO

**Prendono il via le attività di ricerca e progettazione del laboratorio Compolab per lo sviluppo della componentistica auto a Livorno. La nuova struttura sarà inaugurata mercoledì.**