



L'inchiesta

Pavan Bernacchi, presidente dell'Ucif: "E la cifra raddoppia se si tiene conto anche dei numeri dell'indotto"

## Anche i concessionari tremano

### Vendite flop, 2mila posti in bilico

STEFANO PAROLA

**N**IENTE da fare, non si vende. «Normalmente giugno e luglio sono due mesi in cui i nostri saloni sono tutt'altro che affollati. Però devo dire che sta andando ancora peggio del previsto», racconta Lorenzo Loccisano, amministratore del gruppo Progetto, che solo a Torino ha cinque concessionarie che vendono le auto del gruppo Fiat ma non solo.

I venditori di auto torinesi parlano di un mercato che rispetto all'anno scorso ha avuto un calo del 30 per cento. E concordano sul fatto che con i modelli del Lingotto è andata pure peggio: meno 40 per cento. Vuol dire che si vendono quasi la metà delle vetture Fiat del 2009.

Dietro alla brutta performance della casa automobili-



La linea di produzione della Punto a Mirafiori

schio concreto che molte concessionarie si trovino costrette se non a chiudere, a licenziare. Secondo Filippo Pavan Bernacchi, presidente dell'Ucif, l'associazione delle concessionarie Fiat, e numero uno di Federauto, «in Piemonte ballano più di 2 mila posti di lavoro nei saloni, più altrettanti nell'indotto». Per Pavan Bernacchi, i numeri parlano chiaro: «Nel 2007 in Italia sono state vendute 2,5 milioni di auto, mentre le previsioni parlano di 1,7 milioni nel 2010, che resteranno tali fino al 2014. Una diminuzione che si farà sentire particolarmente su Torino e la sua regione perché è una zona con un alto numero di movimenti, sia perché c'è il principale produttore italiano, che vende direttamente tramite il Motor Village, sia perché c'è tutto un mercato che si rivolge ai dipendenti del gruppo».

A Torino le buste paga soffrono e pure i proprietari dei saloni se ne accorgono: «Qui si vende poco. Contavamo molto su Fabbrica Italia, perché se non riparte la filiera dell'auto per noi è difficile vendere», dice

**Di Tanno: "Ci aspettiamo il rinnovo del segmento B perché è quello che ci permette di far crescere i fatturati"**

Loccisano. Che aggiunge: «In periodi come questo la vettura diventa un qualcosa di non strettamente necessario e così le famiglie la sacrificano. Anche per questo motivo le comunicazioni di questi giorni sulla Serbia di certo non ci aiutano».

E allora si spera nei nuovi modelli del Lingotto. La Alfa Giulietta sta andando bene, ha contribuito alla piccola ripresa del gruppo Fiat fatta registrare a giugno e luglio, ma non basta. Tra undici mesi arriveranno la nuova Ypsilon e la nuova Panda, quella di Pomigliano. «È una macchina completamente diversa dall'attuale, sulla quale contiamo moltissimo», dice Pavan Bernacchi. Ma per Di Tanno la salvezza sta altrove: «Ci aspettiamo il rinnovo del segmento B: è quello che ci permette di aumentare i fatturati. Perché se ho una Grande Punto nuovissima posso fare volumi di vendita importanti, ma con una Cromo nuovissima difficilmente ci riuscirò. Però attenzione: far uscire una vettura inedita in un momento di paralisi del mercato vuol dire correre il forte rischio di bruciarla».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Il manager del gruppo Progetto: "Giugno e luglio non sono mai mesi affollati. Però sta andando ancora peggio del previsto"**

stica di Torino c'è più che altro un sadico scherzo della matematica: «I raffronti si fanno sull'anno precedente e la Fiat è quella che, grazie ai suoi modelli, ha avuto le maggiori opportunità degli incentivi. Ora gli aiuti non ci sono più e il calo è più vistoso», spiega Alberto Di Tanno, presidente del gruppo Intergea, 12 concessionarie sparse per il Piemonte. Ciò non toglie che i proprietari dei saloni siano in difficoltà: «Se questa situazione persiste — continua Di Tanno — non c'è solo la crisi dell'indotto che sta "a monte" della Fiat, ma anche di quello che sta "a valle", ossia della rete distributiva. È un comparto che impiega migliaia di persone e che ha tantissimi costi fissi, difficili da comprimere».

Detta in altri termini, c'è il ri-

IL COMMENTO

## LA SECONDA DIFESA DI MIRAFIORI

SALVATORE TROPEA

(segue dalla prima di cronaca)

**S**AREBBE dunque più opportuno e più utile se, andando a parlare con l'ad del Lingotto, Cota lo facesse dopo essersi attrezzato con altre argomentazioni. Per esempio partendo dall'esperienza passata, che non appartiene al suo patrimonio di governo dal momento che è a capo della giunta regionale da cento giorni o poco più, ma è pur sempre lì a ricordargli ciò che è stato fatto per la sopravvivenza di Mirafiori. E come è stato fatto. Per prenderne consapevolezza, non deve andare lontano nel tempo. Sono infatti passati meno di cinque anni da quando, nel pieno della crisi Fiat e ancor prima di quella che avrebbe colpito l'economia mondiale, la storia della Mirafiori sembrava pericolosamente vicina alla conclusione.

Ebbene, in quell'occasione, le istituzioni locali e i sindacati trovarono il modo di dialogare con la Fiat e con risultati positivi. Si ridisegnò il futuro dell'impianto definendo nuove missioni e assicurando la continuità produttiva con una serie di modelli anche frutto della collaborazione con la Chrysler. E' da qui che bisogna partire per convincere

Marchionne a cambiare idea o a «inventare» qualcosa che non metta minimamente in forse il futuro di Mirafiori. Il governo della Regione a maggioranza di centrosinistra e il Comune guidato da Sergio Chiamparino lo hanno fatto con successo. E per quanto riguarda il sindaco si è già nuovamente mosso ieri, ottenendo da Marchionne qualche impegno non trascurabile. Adesso tocca a lui, nell'incontro di mercoledì, provvedere affinché l'ad del Lingotto non trasformi la Mirafiori nel parafulmine sul quale scaricare il pasticcio di Pomigliano.

Lastoria di Mirafiori non è facilmente accettabile a quella dello stabilimento campano. La decisione di mettere in atto quello che sarebbe uno smantellamento della fabbrica non vuol dire semplicemente chiudere un impianto, operazione comunque dolorosa per le conseguenze che non possono sfuggire né a Marchionne né ad altri. Essa comporterebbe la riscrittura anche del piano strategico annunciato il 21 aprile scorso per la parte riguardante il rapporto tra la Fiat e Torino. «Non è pensabile una Fiat che non continui ad avere le sue radici a Torino» ha dichiarato più volte il giovane

presidente del Lingotto, John Elkann, ribadendo il concetto di «una Fiat grande in Italia e più forte nel mondo».

Quelle radici affondano nella Mirafiori e sarebbe sbagliato reciderle. Non è solo un problema di orgoglio e di tradizione. In gioco c'è un qualcosa di ben più importante che porta al futuro dell'intero gruppo. Senza Mirafiori la presenza della Fiat a Torino si ridurrebbe a un quartier generale di una società forte sì, ma solo nel mondo. Una dimensione, questa, che comporterebbe qualche riflessione anche sul suo ruolo in Italia. Proprio per questo, ma non solo, la partita di Mirafiori è molto importante e va giocata con grande determinazione. Se, almeno per la parte di sua competenza, Cota intende giocarla deve cominciare ad agire di suo. Deve lasciar perdere Sacconi e il rito logoro dell'apertura di un tavolo, pessima abitudine italiana tradotta in un gergo politico che oltre ad offendere la lingua trasmette soltanto un malcelato desiderio di attovagliamento per qualsiasi cosa. Per fare qualcosa di serio e non solo per la Mirafiori, il governo deve mettere mano a quella politica industriale di cui sinora non si è vista

traccia e con questo convincere e costringere la Fiat a rispettare i piani.

Se c'è qualche ragione per la quale la LO destinata a sostituire i modelli Multipla, Musa e Idea, non si può produrre a Mirafiori, questa ragione non può essere condotta al fatto che c'è stato il caso Pomigliano. Perché in questo modo si fa solo confusione e si mostra la corda di un cambiamento di rotta che non stava negli accordi. E' questa la premessa dalla quale partire perché si possa credere che la Fiat voglia ancora restare a Mirafiori e con progetti che ne giustificano la sopravvivenza.

Ma per poter puntare i piedi e imporsi Cota dovrebbe quanto meno avere, non solo la copertura di Sacconi ma anche quella del ministro ad interim dello Sviluppo e delle attività produttive cioè di Berlusconi, qualcosa di più della dichiarazione fatta ieri dopo un lungo silenzio. A meno che Cota non spera che quell'interim si trasformi in un vero incarico ministeriale, magari da affidare al governatore del Piemonte che ha governato una sola estate. La lunga estate di Mirafiori.

© RIPRODUZIONE RISERVATA