

L'indagine La Fiom: «Invertire il trend oppure un impianto tra Mirafiori e Grugliasco chiuderà»

# Auto, il grande crollo

Dal 2006 la produzione di Fca è scesa dell'80% riducendo il peso di Torino

In dodici anni la produzione di auto tra Mirafiori e Grugliasco è scesa dell'80%. La Fiom: «Serve un tavolo o uno dei due impianti chiuderà».

a pagina 2 Rinaldi

# Il grande crollo

**E**l'ultima sirena prima che accada quello che nessuno in città si augura. La Fiom ha riletto i dati dell'auto in Italia e a Torino e suona l'allarme: c'è un declino che pare inarrestabile da dieci anni a questa parte, se non si inverte il trend il rischio è che uno dei due impianti Fca - Mirafiori o Grugliasco - chiuda.

«La città non ha idea di dove stia andando, le amministrazioni hanno negato la sua crisi: serve un tavolo permanente con le istituzioni se no ci schiantiamo contro un iceberg. Preserviamo quello che già esiste e sviluppiamo altro come la mobilità sostenibile per diventarne capitale», esorta Edi Lazzi, segretario provinciale della Fiom-Cgil.

La preoccupazione del capo dei metalmeccanici viene da un report che sarà presentato alla Festa della Fiom in programma giovedì, venerdì e sabato alla bocciola Marietti di Beinasco. A curarlo sono stati Matteo Gaddi e Luciano Pregnotato della Fondazione Claudio Sabattini, incrociando i dati Istat, Eurostat, Anfia e Acea. Non è un mistero che le quattro ruote non corrano più nel nostro Paese, anche il centro studi Promotor ieri ha dato l'ultima mazzata: «In un agosto quanto mai travagliato dalle vicende della politica, il

mercato dell'auto ha fatto registrare un calo del 3,1% che è sostanzialmente allineato con quello con cui si chiude il bilancio dei primi otto mesi del 2019 (-3%)». Ma è solo l'ennesimo arretramento di una lunga regressione registrata dalla Fiom in due decenni, dal 1999 al 2008 e dal 2009 al 2018. In Italia si è passati infatti dalle 10.278.435 vetture prodotte nella prima decade, alle 5.696.158 della seconda, cioè la metà. E questo considerando tutti i marchi del Lingotto, Lamborghini e altri ormai scomparse come De Tomaso, Pininfarina e Bertone. Crescono solo Ferrari, Jeep e appunto la casa del Toro.

Di pari passo, ovviamente, è andata la forza lavoro: -41% tra 1998 e 2016 pari a 38.057 addetti persi; mentre le ore in fabbrica sono diminuite in minor misura (-35%) «questo perché si è deciso stare risicati all'osso, spingendo al massimo con gli straordinari», spiega Lazzi. Va meno peggio se si guarda alla componentistica: «Le imprese in questo caso hanno galleggiato perché hanno lavorato molto con la Germania, affidandosi quindi a più com-

mittenti». L'occupazione dal '98 al 2016 è scesa invece del 3,5%, le ore lavorate del 4,8%.

Ma quando i riflettori della Fondazione Sabattini si spostano su Torino, il quadro diventa ancor più fosco. Secondo il report si è passati dalle 218mila automobili assemblate nel 2006 con 6 modelli, alle 43.071 dell'anno scorso con 3 modelli. Questo considerando anche l'affiancamento a Mirafiori dell'impianto Agap di Grugliasco nel 2013, le cui Maserati, dopo il picco del 2015, hanno cominciato a scendere (oggi sono 14.171). Cioè -80% in 12 anni. E il 2019 non ha messo tranquillità, dato che le vetture prodotte al 31 agosto risultavano

11.316. Se si guarda al peso di Torino sull'intera produzione italiana, nello stesso periodo la percentuale è passata dal 24% al 6%. Sul fronte dell'occupazione poi, l'ultimo anno in



cui non si è registrato l'utilizzo di ammortizzatori sociali a Mirafiori è stato il 2007: «Siamo al tredicesimo anno di cassa integrazione, ma vi sembra normale?», attacca Lazzi. Gli addetti del settore automotive torinese coinvolti dalla cassa integrazione sono circa 30 mila mentre dal 2008 a oggi i posti di lavoro persi nel settore sono stati 18 mila. «Molte aziende di parti e accessori avevano un solo committente, il Lingotto, e oggi hanno chiuso, in questi anni sono state 60-70 le aziende che hanno abbassato la saracinesca».

Segnali incoraggianti per fortuna ci sono, l'ultimo viaggio al volante della 500 elettrica

le cui prime linee sono state presentate a Mirafiori a luglio. Sarà un prodotto in grado di garantire la piena occupazione, si chiede la Fiom? L'anno scorso nell'Unione Europea e nei Paesi Efta (Norvegia, Svizzera, Islanda e Liechtenstein) sono state venduti 201.284 veicoli elettrici e 182.768 ibridi plug in, contro i 5,5 milioni di diesel. «Fiat Chrysler ha dichiarato una capacità produttiva di 80 mila 500 elettriche e vendite possibili nell'ordine di 20 mila unità, la commercializzazione nel mercato Emea e giapponese – ricorda il sindacalista –, vorrebbe dire toccare il 10% del mercato di riferimento: è un obiettivo davvero ambizioso». Oggi tra Mirafiori e Grugliasco lavorano 15 mila persone e, con i numeri som-

mati sinora, la Fiom tira un'amara conclusione: «O si arriva a 150 mila vetture all'anno o quegli operai saranno di troppo, Torino è l'unico sito Fca con due impianti, se i numeri rimangono questi è matematico che uno dei due stabilimenti chiuderà».

I metalmeccanici della Cgil dunque invitano a uno scatto d'orgoglio: «Siamo a un punto di non ritorno, facciamo un appello a istituzioni e imprese, mettiamoci a un tavolo e a partire dalla 500 E ragioniamo su Torino come capitale della mobilità sostenibile, sviluppando infrastrutture, ricerca, prodotti e startup. Vogliamo evitare di diventare i panda, si cambi paradigma».

**Andrea Rinaldi**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Chi è



● Edi Lazzi, 47 anni, segretario provinciale della Fiom Cgil di Torino

● Lo studio promosso dai metalmeccanici della Cgil è stata realizzato con la Fondazione Sabatini incrociando dati Anfia, Eurostat, Istat

● Il confronto riguarda due decenni, il 1998-2008 e il 2009-2019

● Sono stati presi in esame le produzioni automotive italiana e torinese

## Edi Lazzi

«La città non sa dove sta andando, le amministrazioni hanno negato la sua crisi»

## Proposte

«Preserviamo quello che già esiste e diventiamo capitale della mobilità green»

# In 12 anni la produzione di vetture Fca tra Mirafiori e Grugliasco è scesa dell'80%, passando da 6 a 3 modelli. L'indagine Fiom «O si inverte il trend o con questi numeri uno dei due impianti temiamo verrà chiuso»

**Operai**  
Addetti al lavoro alle linee di fabbricazione del suv Maserati Levante nell'impianto di Mirafiori



## La vicenda

● I sindacati sono preoccupati per i ritardi del piano industriale dell'ex Embraco di Riva di Chieri

● I lavoratori di Ventures sono 413: finora sono rientrati 187 a fronte dei 280 previsti



