

# “Cosa chiedo a Fiat per Torino”

## Fassino: la scommessa è diventare il quartier generale europeo

**PAOLO GRISERI  
DIEGO LONGHIN**

**S**INDACO Fassino, qual è la più probabile Torino del futuro? Con la Fiat, senza la Fiat o con la Fiat e un altro costruttore di auto?

«Torino ha già conosciuto una grande trasformazione. Per un secolo è stata città fabbrica. E questa è stata la cifra fondamentale ed esclusiva. Dall'80 ad oggi ha vissuto una grande trasformazione. È una città che non ha più una sola vocazione, è diventata plurale. Continua ad essere una città industriale e noi vogliamo che lo sia. E un pezzo essenziale della sua identità industriale è l'auto. Però è anche una grande città finanziaria, Intesa Sanpaolo e Unicredit hanno qui due presenze importanti, è una città universitaria e una delle prime capitali di cultura in Italia e questo ha fatto sì che sia diventata una città turistica. Insomma, a Torino oggi esiste una complementarietà di vocazioni. In questo scenario l'industria è fondamentale. Dobbiamo dunque batterci perché continui ad essere forte. Torino è uno dei più grandi distretti mondiali dell'automobile tanto che l'industria dei componenti non è più solo fornitrice Fiat. Per questo quando Marchionne dice "Io non mollo l'Italia" lo prendo in parola e dico che non mollare l'Italia vuol dire non mollare prima di tutto Torino, perché la Fiat qui è nata e se la Fiat non fosse a Torino non sarebbe più la Fiat».

**Qual è il suo rapporto con Marchionne? Quando vi siete sentiti l'ultima volta? Oggi che cosa gli chiederebbe?**

«Ci sentiamo con una certa periodicità com'è giusto che sia tra l'ad della principale azienda della città e il sindaco. Abbiamo un confronto che definirei franco. In ogni occasione di colloquio ho insistito che noi vogliamo che la Fiat continui a considerare Torino quello che Torino è stata nella storia dell'azienda, che continui ad avere un ruolo strategico e fondamentale per il gruppo. Non sfugge a nessuno che quando Fiat si è sposata con Chrysler è nato un gruppo più grande e anche noi dobbiamo fare i conti con uno

scenario più grande. Google ha comperato Motorola, e non rimarranno certo come prima, quando erano due aziende separate. Vale anche per la Fiat. Non tutto deve rimanere com'era, ma il matrimonio si è anche fatto per dare alla Fiat un nuovo slancio. Il mio ruolo come sindaco non è quello di alzare ogni giorno il dito accusatorio contro Marchionne, ma creare le condizioni perché la Fiat consideri conveniente, importante e strategico stare a Torino e in Italia».

**Cosa intende per colloquio franco?**

«In tutte le occasioni in cui ho avuto un contatto sia con Marchionne sia con John Elkann, ho avuto la netta sensazione che entrambi considerino fondamentale il valore economico e identitario della permanenza di Fiat in Italia e a Torino. Considero poi positivo l'investimento confermato alla Bertone. È un buon primo passo. Per questo mi aspetto che in autunno venga dato il via al progetto produttivo previsto a Mirafiori».

**In una recente intervista a Repubblica, Carlo Callieri ha attribuito la responsabilità della mancanza di modelli agli Elkann che non mettono soldi. Ha ragione Callieri? Qual è il suo giudizio?**

«Non è compito di un sindaco dare giudizi o fare pagelle. Gli Agnelli hanno una responsabilità verso Torino e verso la comunità torinese e sono sicuro che abbiano consapevolezza di questa responsabilità».

**Un nuovo patto con la Fiat è possibile? Contrattare la testa di Fiat Europa a Torino?**

«Ricordo le dichiarazioni di Elkann e Marchionne alcuni mesi dopo il matrimonio con Chrysler rispetto alle diverse funzioni all'interno del gruppo. Elkann parlava di quattro poli nel mondo e di una funzione di direzione per Torino in ambito europeo. Uno schema che mi sembra interessante e su cui si deve scommettere».

**La città cosa può fare di concreto per favorire questo processo?**

«Ci sono una serie di strategie rispetto alle esigenze di Fiat che si possono mettere in campo. E fa-

remo tutto ciò che è necessario e possibile fare. Ad esempio trovo interessante il modo con cui le amministrazioni pubbliche incentivano lo sviluppo dell'auto elettrica negli Stati Uniti: ci sono Stati, come la California, che ha introdotto degli obblighi severi sulla circolazione in città. Torino, nel campo della distribuzione delle merci e nel trasporto pubblico nel centro, può diventare la città in Italia dove sperimentare l'uso dei mezzi elettrici. Abbiamo già diversi progetti sul tema e ci sono stati contatti con l'Iveco e con Fiat Auto».

**In tutti i Paesi in cui ha stabilito, la Fiat ha patti vincolanti con i governi locali. In Italia questo non accade. Non crede che il governo Monti dovrebbe pretendere più chiarezza sul futuro dell'Italia?**

«Fino a qualche mese fa avevamo un governo che non si interessava di Fiat e che, anzi, lanciava segnali nella direzione opposta. Tutti forse ricordiamo quando il presidente del Consiglio Berlusconi ha ricevuto i vertici della Fiat non a Palazzo Chigi ma nella sua residenza di Arcore arrivando in ritardo a bordo di un'auto tedesca. Oggi non siamo certo in quella situazione. Penso che il governo debba però pretendere che la Fiat si assuma le sue responsabilità e che rispetti gli impegni presi. Attenzione, però. La Fiat deve avere lo stesso trattamento delle altre aziende, quindi non si può essere concessivi o generosi con altri gruppi ed essere diffidenti quando si tratta di Fiat. Perché la diffidenza non aiuta».

**Due anni fa, in occasione del referendum sul futuro di Mirafiori lei disse: «Se fossi un operaio voterei sì?». Ha cambiato opinione?**

«No, per due ragioni. La prima è che la crisi è sotto gli occhi di tutti, ed è più violenta e pesante di quello che si poteva immaginare due anni fa. Tutte le case costruttrici, da Gm a Renault alla Toyota, segnano perdite a doppia cifra, talvolta superiori a quelle registrate da Fiat. E poi c'è un secondo motivo. Non c'è nessuno che possa dimostrarmi che Mirafiori sarebbe stata più al sicuro se al referendum avesse vinto il «no». An-

zi, credo che avrebbe chiuso. So bene che per i lavoratori è stata una scelta difficile, onerosa, ma è stato un passaggio per avere una prospettiva non appena si uscirà dalla fase di crisi acuta».

**È d'accordo con Bersani che ha chiesto a Monti di incontrare i vertici Fiat?**

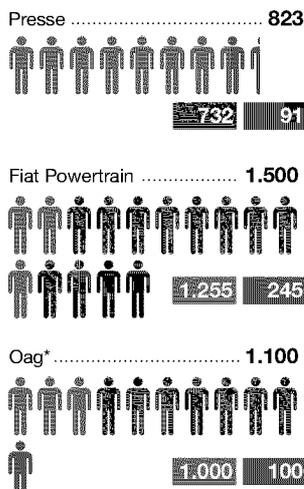
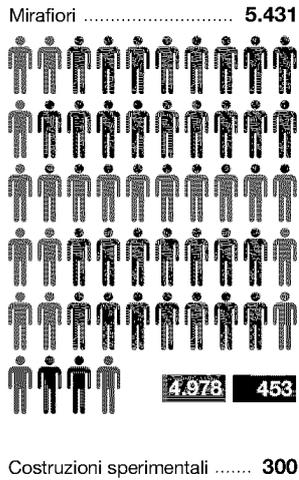
«È utile e opportuno. Non solo per capire quali sono le intenzioni e le scelte del Lingotto, ma per comprendere cosa il governo può fare per la Fiat. Nessuna impresa può farcela da sola».

**Lei come sindaco si impegna a non modificare la destinazione industriale dell'area di Mirafiori?**

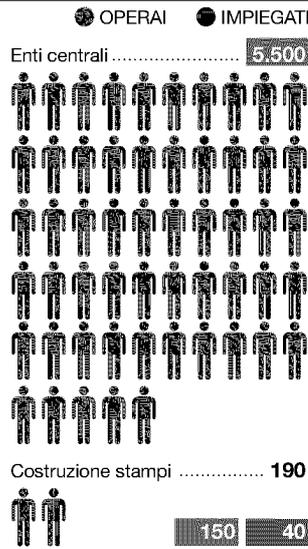
«Noi dobbiamo batterci perché rimangano a Torino non solo la progettazione e l'ideazione delle auto, ma anche gli impianti produttivi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Fiat Spa a Torino**



\*Officine automobilistiche Grugliasco



CONTINENTAL.IT

**Marchionne**

Il mio ruolo come sindaco non è quello di alzare ogni giorno il dito accusatorio, ma creare il terreno giusto perché Fiat consideri strategico restare qui

**L'esecutivo**

Deve pretendere che il gruppo rispetti gli impegni ma deve anche garantirgli lo stesso trattamento riservato ad altre società: basta diffidenze

**La città**

Potremmo imitare la California diventando la città italiana dove si sperimenta l'uso dei mezzi elettrici per distribuire le merci e trasportare la gente

