

TOUR DE FORCE VENTI ORE DI VIAGGIO IN PULLMAN

Dall'istituto "Sociale" al Vaticano In 1500 per festeggiare il Papa gesuita

La delegazione più numerosa alla storica udienza è partita da Torino

LUCA ROLANDI
INVIATO A ROMA

Venti ore di viaggio per un'ora di udienza: «Una faticaccia, ma ne è valsa la pena», dice Alessandro Battagliano, uno degli organizzatori. La giornata speciale del «Sociale», lo storico incontro in Vaticano con Francesco, il primo papa gesuita d'origine piemontese,

è iniziata la notte prima. Giovedì sera, l'atmosfera è serena tra i partecipanti del gruppo che si ritrova all'Istituto di corso Siracusa, per partire alla volta di Roma con sette pullman. Da Torino sono 1500.

Il clima è quello delle grandi occasioni: ci si appresta a vivere un appuntamento indimenticabile da ricordare per tutta la vita, non una semplice gita scolastica o di un pellegrinaggio. All'incontro con il Papa considerato un padre dai confratelli e dal mondo degli adulti e un vero amico dai giovani, con il quale dialogare senza timori, è chiamato il "popolo" che si è formato alla scuola della "Compagnia".

Tutti i partecipanti hanno un kit, le consegne sono molto rigorose, milleduecento persone di tutte le età devono essere accompagnate con la massima cura possibile. Arrivati a Roma i torinesi, che hanno tra loro illustri ex allievi, si radunano in piazza San Pietro e convergono verso l'Aula Paolo VI, un mare di fazzoletti gialli che li contraddistingue dai colleghi di Milano, Roma, Palermo, Messina, Napoli e dalle piccole comunità albanesi e latinoamericana. Nella sala Nervi, l'attesa cresce, il canto e le testimonianze dei ragazzi scaldano la platea, i padri gesuiti, con loro il provinciale italiano Vitangelo Denora, chiedono ai

diecimila presenti attimi di raccoglimento oltre all'entusiasmo necessario. Poi all'improvviso mentre un professore di religione romano accenna ad un motivo rap papa Francesco, spunta alle sue spalle. I volti dei giovani si infiammano, applausi e urla di giubilo, quelli degli ex alunni, dei confratelli e dei docenti sono gonfi di lacrime ed emozione pu-

ra. Ora il Papa dialoga con i giovani. Bergoglio si presenta con il discorso scritto. Ma vede la platea e dice: «Io ho preparato un testo ma sono cinque pagine! Un po' noioso... Facciamo una cosa: io farò un piccolo riassunto e poi consegnerò questo, per iscritto, al padre provinciale e lo darò a padre Lombardi, perché tutti voi lo abbiate per iscritto». Poi le

tante domande e la benedizione. Bergoglio non si sottrae: parla di fede e di famiglia, di amore e carità, misericordia e perdono, nomina padre Arrupe e ricorda la sua scelta ignaziana.

Quando un giovane del Sociale gli ricorda da dove proviene, Francesco fa un cenno con la testa, sorride e dice "la conosco bene la tua scuola". Poi ancora tante domande e la benedizione finale, tutti escono dall'aula felici, fuori li avvolge la confusione del colonnato del Bernini. Panini e bottiglie d'acqua sono il sobrio pranzo dei torinesi, poi dieci ore di pullman per tornare in città a notte fonda, ma con il cuore pieno di gioia.

LA STAMPA
PAG. 53
508 8/06

L'addio alla madre del sindaco Nosiglia ai funerali di Carla Fassino

PRIMA un momento di raccoglimento nel giardino sotto casa, un luogo che Carla Grisa Fassino amava molto, poi il funerale religioso nella vicina chiesa di Santa Teresina, concelebrato dal vescovo Cesare Nosiglia. L'ultimo saluto alla madre del sindaco, spirata venerdì mattina all'ospedale San Luigi, è fissato per le 13 in corso Mediterraneo 98, la casa dove ha abitato per gran parte della sua vita. Dopo la messa (alle 14) la salma verrà trasportata al Cimitero Generale (ore 15,30 al Tempio della Cremazione). Non sono previste orazioni ufficiali, solo un ricordo del figlio durante la cerimonia in chiesa. Venerdì, le ceneri saranno trasportate al cimitero di Buttigliera, il paese d'origine della scomparsa.

REPUBBLICA
PAG. II LUN 10/06

Dall'ospedale ai poveri il cibo non si butta più

Al Banco alimentare gli 80 pasti che ogni giorno avanzano alle Molinette

MARCO ACCOSSATO

Quattordicimila pasti non consumati saranno donati ogni anno a chi ha fame e nulla da mangiare: ciò che resta intatto - e perfettamente commestibile - dei pranzi e le cene dei ricoverati alle Molinette, il principale ospedale del Piemonte, terzo d'Italia per dimensioni. Settanta-ottanta porzioni al giorno sulle 3500 preparate quotidianamente per i reparti. Finora sprecate, saranno raccolte dal Banco Alimentare, che - come quello farmaceutico - si occupa di aiutare chi non ha davvero nulla.

«In un momento di crisi economica sempre più drammatica, che ha visto tante persone diventare indigenti soprattutto a causa della perdita del lavoro - sottolineano in ospedale - l'accordo fra il Banco Alimentare e la Città della Salute risponde in pieno all'appello lanciato anche dal ministro della Salute, Beatrice Lorenzin».

Il progetto nasce da una constatazione: in tutti i centri di prima accoglienza non solo di Torino e del Piemonte cresce il numero di persone in coda per un pasto. Alle Molinette come in tutti gli ospedali, parte del cibo viene contem-

poraneamente restituito intatto (a rischio spreco) dai malati, anche dopo l'introduzione del menu a scelta.

Dall'ospedale alle mense-poveri. «Anche la Sanità che ogni giorno lotta contro la crisi di risorse - commenta soddisfatto dell'accordo con il Banco Alimentare il direttore generale

Angelo Del Favero - è chiamata a fare la propria parte contro la stessa crisi». Il recupero del cibo «avanzato» è un esempio virtuoso.

Rigide le procedure di raccolta dei vassoi, per evitare che dagli alimenti si sviluppino flora batterica e sia garantita al contrario la perfetta conservazio-

ne durante il trasporto su mezzi dedicati. «Il cibo viene portato sotto i 4 gradi o sopra i 65, e così mantenuto fino al suo riutilizzo». I pasti vengono inseriti dal personale della cucina ospedaliera in appositi contenitori termici ritirati e destinati a chi ha fame dal Banco Alimentare.

Twitter @MarAcc

San Vito

«Nessun piatto viene sprecato»

Anche dal San Vito i pasti che non vengono consumati sono destinati al Banco Alimentare. Lo garantisce la direzione delle Molinette, da cui dipende l'ospedale sulla prima collina di Torino. Rispondendo a una lettera pubblicata su *Specchio dei tempi*, il dottor Roberto Arione, direttore sanitario, specifica: «Al San Vito è attivo il servizio Dialisi con orario fino alle 21, tre volte la settimana. La ditta affidataria del servizio ristorazione consegna ai 3 dipendenti che in media usufruiscono del servizio cena». Anche qui, «il cibo recuperato viene immediatamente consegnato alle mense cittadine».

LA STAMPA
DOM 8/06
PAG. 47

NEPURE LA PIOGGIA SPINGE AI SEGGI

Al ballottaggio di Orbassano vice la grande astensione

Ieri l'affluenza
alle urne
è crollata fino
al 34 per cento

MASSIMO MASSENZIO
ORBASSANO

Crolla al 34 per cento l'affluenza alle urne in occasione del secondo turno delle elezioni amministrative. La pioggia, caduta sin dalle prime ore del mattino, ha tenuto per tutto il giorno i 19 mila elettori orbassanesi lontani dai seggi, finendo per segna-

re un desolante meno 16 per cento rispetto al primo turno. Quindici giorni fa, al termine della prima giornata di voto, la percentuale di affluenza sfiorava il 50%, comunque in forte calo rispetto alle ultime amministrative. Nel 2008, infatti, si era registrato un sensazionale 67,23 per cento e anche lo scorso febbraio, in occasione delle elezioni politiche, la percentuale aveva superato il 65 per cento.

Chi sperava che le previsioni di un fine settimana bagnato avrebbero comportato un'inversione di tendenza è rimasto deluso. Lo si è capito sin dalla prima mattinata,

quando la soglia dei votanti è rimasta al di sotto del 10 per cento. Alle 19 la forbice rispetto alle passate elezioni si è dilatata ulteriormente, con una differenza di oltre 2 mila voti rispetto al primo turno. Adesso, per evitare di toccare i minimi storici, restano le ultime 8 ore di votazioni a disposizione (dalle 7 alle 15) dei cittadini orbassanesi. In lizza per la poltrona di sindaco sono rimasti Eugenio Gambetta (Polo della Libertà, Lega Nord, Progetto Comune, Obiettivo Orbassano e La città per Gambetta) e Francesco Bona (Partito Democratico, Moderati, Italia dei Valori, Sinistra

Ecologia e Libertà e Scelta Civica, più l'apparentamento con Partito Socialista italiano e Noi Giovani). Due settimane fa Gambetta, primo cittadino uscente e candidato del centrodestra, aveva totalizzato il 48,5 per cento delle

preferenze. Bona, leader del centrosinistra, si era invece fermato al 27,17 per cento. Oggi si riparte da zero, con l'incognita del voto «grillino» che potrebbe risultare decisivo. Il verdetto arriverà già nel pomeriggio.

LA STAMPA LUM 10/06
PAG. 57

“Serve un piano per usare i cassintegrati nel pubblico”

Airaudò: così si può alleviare l'emergenza lavoro

PAOLO GRISERI

UN PIANO del lavoro per il Piemonte e per l'Italia. Giorgio Airaudò, parlamentare di Sel e fino a ieri segretario regionale della Fiom, lancia l'idea di un patto della politica per provare ad alleviare l'emergenza occupazionale nella regione della Fiat. E avverte: «Non basta sperare nelle defiscalizzazioni e nel buon cuore delle aziende. Dobbiamo pensare, come suggerisce il professor Gallino, a un intervento pubblico sul mercato del lavoro. Su questo Sel presenterà presto una proposta di legge».

Airaudò, che cosa intende per piano del lavoro?

«L'idea è quella di utilizzare gli strumenti che ci sono già oggi, come il comando-distacco, per far lavorare coloro che sono finiti in cassa in deroga e che si trovano in una situazione particolarmente difficile».

Utilizzarli per fare che cosa?

«Per rispondere a questa domanda è necessario prevedere l'intervento pubblico. C'è da varare in Italia un grande piano del lavoro che coinvolga centinaia di migliaia di persone a livello nazionale e diverse decine di migliaia in Piemonte. Un piano che preveda la ristrutturazione delle scuole di proprietà pubblica, la sistemazione dei parchi, la trasformazione degli edifici per renderli eco compatibili. Insomma un grande piano di manutenzione nel quale coinvolgere chi ha perso il lavoro».

Come avverrebbe tecnicamente l'utilizzo dei cassintegrati?

«Con il sistema del comando-distacco che a Torino avevamo già sperimentato ai tempi delle crisi Bertone e Pininfarina. C'erano periodi di cassa alla Bertone in cui i dipendenti venivano mandati a lavorare in Pininfarina dove invece c'erano picchi produttivi. È un istituto che si potrebbe applicare anche ai lavori pubblici. Quello che stiamo pensando insieme al professor Gallino è una sorta di «new deal», la creazione di un'agenzia per le opere pubbliche che ridia slancio all'economia».

Questo significa che un cassintegrato di Mirafiori potrebbe andare a ristrutturare una scuola?

«Spero che un cassintegrato di Mirafiori abbia la prospettiva di realizzare un suv, come è stato a più riprese garantito dal Lingotto. È vero che da due anni si sta attendendo che quella promessa venga mantenuta. Io sono scettico ma, naturalmente, spero di sbagliarmi».

Il cassintegrato di Mirafiori no. Ma quello di De Tomaso sì?

«Un elettricista ex Pininfarina e ormai ex De Tomaso può sperare oggi nella proroga della cassa che scade a dicembre. Ma se si trova il modo di impiegarlo pagandogli solo la differenza tra la cassa integrazione e il salario pieno, perché non farlo? Questo può farlo lo Stato con il piano cui accennavo prima ma potrebbero farlo anche i privati. In un progetto come questo potrebbero essere coinvolte le piccole imprese artigiane».

Qual è la prospettiva di imprese come la De Tomaso?

«Per la cassa in deroga Letta ha messo a disposizione un miliardo a livello nazionale ma è difficile che basti. A settembre rischiamo di trovarci nuovamente senza soldi. Da qui a fine anno di miliardi ne servirebbero altri due a livello na-

zionale».

Oltre ai soldi che cosa può fare il governo per i casi di crisi in Piemonte?

«Deve intervenire per evitare scandali come quello della ex Sandretto dove la nuova proprietà brasiliana vuole sfruttare il marchio e lasciare a casa i lavoratori. È abbastanza incredibile che questo avvenga nell'indifferenza delle istituzioni politiche».

Tra coloro che rischiano il posto ci sono anche i 50 dipendenti di Unilogistic. Chi può intervenire in quel caso secondo lei?

«Unilogistic è un caso di scuola. I lavoratori erano dipendenti Fiat fino a quando i vertici del Lingotto prima di Marchionne decisero di esternalizzare i servizi logistici. Una scelta che all'epoca pareva più l'inizio del disimpegno. Infatti una delle prime scelte compiute da Marchionne è stata quella di riassorbire molte delle attività precedentemente esternalizzate. Oggi tocca a Unilogistic, una società con la quale la Fiat ha un contenzioso».

La Fiat accusa Unilogistic di non essere in regola con il pagamento dei contributi.

«Non conosco questo particolare. Ma se anche fosse non si capirebbe perché i dipendenti della Unilogistic dovrebbero pagare due volte. Oltretutto se venissero riassorbiti in Fiat avrebbero la possibilità di andare in cassa integrazione mentre in questo modo hanno solo la speranza della cassa in deroga. Una situazione paradossale, soprattutto in un momento di crisi come l'attuale. E anche per evitare casi come questo che la politica deve avanzare proposte e intervenire».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

REPUBBLICA POG. III
LUM 10/06

Ora sono 11 mila i lavoratori che non ricevono la cassa

Cgil, Cisl, Uil denunciano i ritardi e chiedono l'intervento del governo

il caso

MARINA CASSI

I lavoratori della Alfaplast si erano incatenati in piazza Castello per urlare la loro rabbia e disperazione perché da gennaio sono senza cassa in deroga. E ieri è arrivata da Cgil, Cisl, Uil una drammatica conferma di un fenomeno che sta spingendo nella povertà migliaia di lavoratori: sono 11.176 gli addetti di industria e servizi a Torino ancora scoperti. Spiegano i segretari Donata Canta, Mimmo Lo Bianco, Gianni Cortese: «Nel 2012, a seguito di disposizioni Ministeriali che hanno complicato i pagamenti delle domande di cassa risultano ancora non completamente pagate 845 domande per 5246 lavoratori. In molti casi si tratta di scoperti inferiori al mese, ma le domande con almeno un mese di scopertura sono 198 per 1371 lavoratori».

Assurdo, i soldi ci sono

E aggiungono: «L'assurdo è che la Regione dispone delle risorse necessarie per completare i pagamenti, ma per disposizioni del Ministero del Lavoro e dell'Inps nazionale non può pagare».

Le cifre

Ci sono le torsioni burocratiche e c'è la crisi che incalza perché nel 2013 già al 19 maggio «erano state presentate 4175 domande per 16.082 lavoratori interessati». Le autorizzazioni rilasciate hanno riguardato 874 domande per 4906 lavoratori interessati, quindi 11.176 lavoratori risultano ancora scoperti.

Incalzano i sindacalisti: «I fondi ci sarebbero per accogliere almeno 900 domande in Piemonte di cui la metà a Torino». E spiegano: «L'incertezza

delle risorse produce conseguenze inaccettabili, in particolare per le aziende fallite, per le quali potrebbe svilupparsi la tendenza a non richiedere la cassa in deroga e a collocare subito in mobilità i lavoratori».

«Così cresce la tensione»

Cgil, Cisl Uil non hanno dubbi: «L'annuncio del rifinanziamento dato dal governo è motivo di crescita della tensione tra i lavoratori che da mesi attendono i pagamenti, perché ingenerano

la convinzione che i soldi siano stati assegnati e che le Regioni non vogliono pagare». E polemizzano: «L'exasperazione delle persone è comprensibile, perciò bisogna assumere scelte immediate di rifinanziamento e sblocco delle risorse e dei pagamenti».

Ieri Cgil, Cisl, Uil e il Comitato esodati hanno incontrato deputati torinesi di Pd e Prc per ribadire che va trovata una soluzione per tutti i casi mentre a oggi ancora molti sono senza reddito e senza pensione.

STRADA DROSSO

Fallita la Itas 50 dipendenti restano a casa

È finita la lunga storia industriale della Itas di strada del Drosso: l'azienda - che produceva tubi di acciaio - è fallita lasciando a casa 50 lavoratori. Dice Mario Bertolo della Fiom: «L'azienda era sana e vendeva, purtroppo è stata gestita male. In più come regalo della riforma Fornero gli addetti non hanno cassa, ma verranno licenziati».

LA STAMPA
SAB 8/06
PAG. 47

Cassa integrazione, in cinquemila aspettano i pagamenti del 2012

MARIACHIARA GIACOSA:

SONO più di 5 mila i lavoratori del Torinese che ancora non hanno ricevuto il pagamento della cassa integrazione del 2012. Nella maggior parte dei casi si tratta di «scoperti» inferiori a un mese, ma per 1371 lavoratori (e 198 domande) la situazione è più grave. Per non parlare di quest'anno. La fotografia che i segretari cittadini di Cgil, Cisl e Uil aggiornano ogni mese con i dati della cassa integrazione in deroga ha tinte sempre più fosche. E anche il miliardo di euro annunciato al governo, da dividere tra le

Regioni, rischia di non essere sufficiente a pagare gli ammortizzatori passati e futuri.

Con un'aggravante. «Si annunciano soldi e cifre ingenti ma i lavoratori continuano a non percepire nulla — denuncia il segretario regionale Uil Gianni Cortese — e questo rischia di fars saltare la pace sociale». Secondo Donata Catta della Cgil. «L'annuncio del rifinanziamento della cassa in deroga, dato dal governo nei giorni scorsi, fa solo aumentare la tensione tra i lavoratori che da mesi attendono i pagamenti, perché si ingenera la convinzione che i soldi ci siano e che siano gli enti

locali a non voler erogare». Tempi e lungaggini della burocrazia insomma diventano ancora più inspiegabili per chi da mesi lotta con uno sti-

pendio ridotto e che, in molti casi, arriva quando non si sa. «Servono certezze di finanziamenti e pagamenti rapidi — aggiunge Sergio Melis del-

la Cisl Torino e Canavese — quei soldi non servono per pagare le vacanze, ma per vivere e mangiare».

Di diverso tono, ma ugualmente preoccupato è l'allarme dell'assessore regionale al Welfare Claudia Porchietto. «Diciottomila lavoratori piemontesi da gennaio non ricevono gli ammortizzatori sociali in deroga perché il governo non ha ancora fatto il riparto del fondo nazionale. La situazione è insostenibile — ha aggiunto — abbiamo deciso di autorizzare solo le domande effettive per provare ad allargare la platea dei beneficiari, è però indispensa-

bile sbloccare i pagamenti in fretta».

Dei 36 milioni a disposizione infatti, secondo i sindacati, la Regione ha potuto pagare solo 16, perché gli altri 20 sono in attesa di un via libera del Ministero. Ai primi di giugno le domande per la cig in deroga erano 8 mila 900, per 32 mila lavoratori di cui oltre 16 mila solo nella provincia di Torino. A questo si aggiunge il dramma degli esodati: ieri Cgil, Cisl e Uil hanno convocato i parlamentari piemontesi per chiedere loro un intervento in grado di risolvere il problema.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I numeri



18 MILA
I lavoratori che da gennaio non ricevono la cassa integrazione in deroga



32 MILA
I lavoratori dipendenti che hanno richiesto la cassa da inizio 2013, oltre 16 mila solo a Torino



1371
I lavoratori dipendenti che aspettano ancora il saldo di almeno una mensilità dell'anno scorso

REPUBBLICA

PAG. 2

213 8/06

L'INCHIESTA

IL CASO I sindacati e l'assessore Porchietto lanciano l'allarme

L'emergenza cassa «A secco da 6 mesi 18mila lavoratori»

*Bloccati i fondi per gli ammortizzatori sociali
Cgil, Cisl e Uil: «Conseguenze imprevedibili»*

→ Sono oltre 18mila i lavoratori piemontesi che dall'inizio dell'anno non incassano la cassa integrazione in deroga a causa del mancato finanziamento da parte dello Stato. Mentre i fondi aggiuntivi devono ancora essere suddivisi ed erogati alle Regioni, dal Piemonte arriva l'allarme dell'assessore regionale al Lavoro, Claudia Porchietto, oltre che di Cgil, Cisl e Uil, che chiedono al Governo di sbloccare al più presto i finanziamenti.

«La situazione è insostenibile - denuncia Porchietto -, non si può essere ostaggio della burocrazia e dei "tempi tecnici" giocando sulla vita di migliaia di famiglie che con quei soldi devono pagare bollette e rate del mutuo». I numeri snocciolati dall'assessore cominciano a diventare drammatici: «Dall'inizio dell'anno - spiega - sono arrivate 8.900 domande che vedono coinvolti 32mila lavoratori e oltre 5.600 aziende. Per mancanza di trasferimenti dallo Stato abbiamo potuto autorizzare solo 1.940 domande per 9.602 lavoratori». Gli altri ne restano esclusi.

Il paradosso è che la Regione dispone di

fondi utilizzabili per gli ammortizzatori sociali che però non può impiegare. A fine maggio - sottolineano Cgil, Cisl e Uil - la spesa effettiva per gli strumenti erogati è intorno ai 16 milioni e non ai 36 impegnati dalla Regione, che è obbligata a garantire la copertura economica per l'intero monte ore richiesto dalle aziende. Le imprese infatti difficilmente utilizzano effettivamente tutte le ore richieste. Si crea così un avanzo, che però resta bloccato. Secondo i sindacati, alla fine del mese scorso «risultano quindi "liberati" circa 20 milioni - dicono Cgil, Cisl e Uil - che, nella ingiustificata ed incomprensibile assenza di un via libera dal ministero, non sono utilizzabili».

Nel frattempo migliaia di lavoratori attendono che il Governo sblocchi i fondi previsti a copertura degli ammortizzatori sociali in deroga. I tempi si annunciano ancora lunghi. «Per quanto riguarda il miliardo di euro stanziato dal Governo (in realtà per gli ammortizzatori in deroga in senso stretto sono 715 milioni) - precisano i sindacati - i tempi per la reale disponibili-

lità e ripartizione tra le Regioni non saranno brevi, in quanto dovranno essere approntate le necessarie variazioni al bilancio dello Stato». Cgil, Cisl e Uil chiedono un «intervento tempestivo», perché c'è il rischio di «un aumento della tensione

sociale con conseguenze imprevedibili». Analoga la posizione della Regione: «Confido che il Governo decida di ripartire immediatamente le risorse - dice Porchietto -. La Regione ha deciso di assumersi la responsabilità di autorizzare le domande in base all'effettivo monte ore, e non in funzione di una richiesta teorica, allargando in questo modo la platea di lavoratori coinvolti. Resta però indispensabile, lo ribadisco, la divisione di quel miliardo di euro che per ora è stato solo annunciato».

Alessandro Barbiero

CRONACA QUI
28/8/06
PAG. 6

«Chrysler in Borsa? Non prima del IV trimestre»

VENEZIA. Il mercato europeo dell'auto «non ha ancora toccato il fondo; ci vorranno tre-quattro anni perchè si riprenda». Quello italiano, in particolare, «è disastroso» ma, nonostante ciò, «gli stabilimenti italiani non chiuderanno». Sono le ultime previsioni di Sergio Marchionne a Venezia, a margine della due giorni del Consiglio per le relazioni Italia-Usa che l'Ad della Fiat presiede. Toccata e fuga in Italia, poi da oggi il ritorno negli Stati Uniti per stringere su Fiat-Chrysler, operazione su cui ha incassato il sostegno di Exor e degli Agnelli. Sui prossimi investimenti non si è però sbilanciato: «Su Mirafiori quando saremo pronti lo annunceremo. Bisognerà autorizzare la cassa finchè gli investimenti non partono». Marchionne spera, però, che si

DOM.
8/06

riavvii il tavolo sull'export avviato con il governo Monti. «Non chiediamo incentivi, ma di facilitare il processo di esportazioni creando tutte le condizioni possibili e immaginabili. L'impegno con noi per l'export dovrà tornare sul tavolo, credo che sia un interesse anche di Confindustria». La fusione Fiat-Chrysler resta un tema centrale, ma sui tempi non ci sono certezze.

«Intanto spero che avvenga - ha detto Marchionne - arriviamo a quel punto e poi vediamo cosa fare. I tempi non dipendono da noi. Loro hanno richiesto di andare in Borsa e questo al più presto può succedere per il quarto trimestre di quest'anno». La trattativa va avanti e riguarda «solo il prezzo»; non ci sono in ballo prodotti o stabilimenti, come ha ipotizzato il sindacato italiano, legando il futuro produttivo di Mirafiori e Cassino all'andamento del negoziato. Marchionne sta provando a raggiungere un accordo. Altrimenti sarà la Corte del Delaware a pronunciarsi entro fine luglio sul valore del 3,3% di Chrysler e, quindi, indirettamente di tutta la partecipazione del fondo del sindacato.

SABATO
8 GIUGNO 2013

21

«Fusione Fiat-Chrysler, abbiamo la liquidità»

VENEZIA. Tempi stretti per la fusione tra Fiat e Chrysler. Lo ha assicurato Sergio Marchionne, arrivato ieri a Venezia per presiedere il Consiglio per le relazioni Italia-Usa: cornice ideale per fare il punto sull'integrazione tra Torino e Detroit. L'Ad del Lingotto ha escluso negoziati con le banche e aumenti di capitale per finanziare l'operazione, «perché in cassa ci sono 21 miliardi di euro di liquidità». E ha ringraziato gli Agnelli: «Non mi è mai mancato in dieci anni il sostegno della famiglia, non è mancato neanche oggi». Clima disteso anche con il governo, a cui ha chiesto «di creare le condizioni per fare lavorare la gente. Solo questo». Dalla Laguna, Marchionne ha poi ribadito l'impegno per l'occupazione nelle fabbriche italiane, ma ha chiesto che «lo stesso impegno ci sia da parte di tutti».

L'attenzione dei presenti era tutta rivolta sul progetto di fusione Fiat-Chrysler: «L'ho detto pubblicamente e lo ripeto: cercheremo di portarlo avanti nel più breve tempo possibile». Marchionne non si è però sbilanciato sui tempi della sentenza della Corte del Delaware sul valore della quota del 3,3% di Chrysler su cui Fiat e Veba (il fondo sanitario del sindacato Usa che detiene il 41,5% della casa di Detroit),

hanno posizioni distanti. «La decisione è attesa per la fine del secondo trimestre, massimo del terzo, vediamo. Ho sbagliato la data già una volta». Nemmeno sulla possibilità di un'intesa con Veba prima della decisione del giudice, Marchionne ha delle certezze. «I colloqui vanno avanti. Non so quando arriveremo a un accordo, neppure se ci arriveremo». Quanto alle banche «c'è un dialogo su tantissime cose, ma niente di specifico su questo». E ha lanciato, infine, una critica contro la decisione del governatore della Bce, Mario Draghi, di non abbassare i tassi di interesse: «Sono rimasto scioccato. Ho visto la reazione dell'euro stanotte e stamattina: il suo valore è assolutamente sproporzionato alle nostre capacità economiche di competere».

'Fiat non chiuderà in Italia ma farà ancora Cig'

Marchionne: sostegno Exor positivo, Chrysler in Borsa non prima del quarto trimestre

DAL NOSTRO INVIATO
PAOLO CRISERI

VENEZIA. — Con il nuovo governo italiano la Fiat sta lavorando bene e ritiene «utile» riprendere il discorso avviato con Monti su possibili agevolazioni fiscali per le aziende che esportano fuori dall'Ue. Soprattutto se a breve non si risolverà il problema del super euro che tarpa le ali proprio a chi, come il Lingotto, intende produrre nell'eurozona ed esportare in America e in Asia. Prima quelle agevolazioni arriveranno e meglio è. Nel frattempo la Fiat sta cercando nuovi partner in Cina per produrre i modelli del marchio Jeep. In ogni caso il manager di Torino conferma «l'impegno a mantenere aperti tutti gli stabilimenti italiani». Non è una novità ma in tempi di crisi è sempre importante ripeterla. Con quali prodotti verranno mantenuti aperti gli stabilimenti? Sui futuri modelli con il marchio "Alfa" Marchionne dice che «verranno svelati al momento opportuno». Così come sulle produzioni destinate a mantenere in vita Mirafiori: «Decideremo quando avremo gli elementi per farlo. Per il momento in Italia dovremo continuare con la cassa integrazione ancora per un po' di tempo». Il futuro di Mirafiori dipende dalle trattative con il fondo pensioni del sindacato americano sulla vendita dell'ultimo pacchetto di azioni Chrysler? Il sindacato Usa ha messo su tavolo

anche impegni sulla destinazione delle produzioni? «No. Il sindacato Usa è un sindacato serio e non si mette a fare il mestiere delle aziende discutendo dove sistemare le produzioni».

Sulla terrazza dell'hotel Excelsior, in una pausa dai lavori del Consiglio per le relazioni Italia-Usa che presiede, Sergio Marchionne si concede a qualche riflessione su una fase che si intuisce essere delicatissima nella trattativa per la conquista del cento per cento della società di Detroit: «Ho lavorato anche stanotte», confessa semisero. E potrebbe essere vero. Non è facile nascondere il super lavoro. I dilemmi da sciogliere sono due, da dirimere in rapida successione. Il primo riguarda l'acquisto del pacchetto del fondo Veba: attendere l'arbitrato del giudice del Delaware che deve esprimersi sul valore delle azioni entro il 25 luglio o giocare d'anticipo offendo al fondo sindacale una cifra che i venditori possono ritenere interessante? A sciogliere il dilemma potrebbero essere proprio i legali del Veba. Perché, dice Marchionne, «loro vogliono andare in Borsa». Esigenza comprensibile. Con la promessa della quotazione in Usa il titolo di Industrial è vicino al 9 euro, quasi il doppio del valore al momento dello spin off. Dunque non è strano che prima di vendere il Veba voglia andare a Wall Street e incamerare la sua

quota di aumento di valore del titolo. E evidente che quello di Marchionne è il gioco contrario: provare a offrire a Veba un cifra che sia superiore a quella di oggi e inferiore a quella che il titolo avrà dopo la quotazione. Sperando di giocare sul tempo: «Una eventuale quotazione in Borsa — dice il manager — non arriverà prima del quarto trimestre di quest'anno». Messaggio nella bottiglia dalla terrazza dell'Excelsior: sei mesi sono tempi

relativamente lunghi per un fondo pensioni che ha bisogno di realizzare in fretta. Tempilunghi che potrebbero far slittare le decisioni sul futuro degli stabilimenti italiani se è vero che senz'altro non sarà possibile utilizzare gli utili di Chrysler per finanziare gli investimenti in Europa. Dove, avverte Marchionne con un po di sconforto, «il mercato non ha ancora toccato il fondo».

**Il Lingotto dialoga
con il governo: sul
tavolo agevolazioni
per chi esporta
fuori dalla Ue**

REPUBBLICA

DOM. 2/106

PAG. 22

Fiat-Chrysler, fusione vicina via libera della famiglia Agnelli

Resta il nodo della trattativa con le banche Usa

DAL NOSTRO INVIATO
PAOLO CRISERI

VENEZIA — La conquista della Chrysler è questione di poche settimane: «Una decisione arriverà alla fine del secondo trimestre o, al massimo, all'inizio del terzo», dice Sergio Marchionne ammettendo che sono in corso contatti con le banche e con il fondo Veba, titolare del 41,5 per cento di azioni che ancora manca alla Fiat. Marchionne arriva a Venezia dopo aver ottenuto il via libera definitivo dalla famiglia Agnelli riunita alla sede Ferrari di Maranello per approvare il bilancio della Giovanni Agnelli sapaz. «Da dieci anni il sostegno della famiglia Agnelli non mi è mai mancato — annuncia Marchionne entrando nella hall dell'Excelsior — e così è stato anche oggi Maranello». L'ad si mantiene coerente con la strategia industriale annunciata: «Stiamo cercando di dare lavoro alle fabbriche italiane producendo quì le auto che intendiamo esportare nell'area euro». Un programma che ottiene il plauso del ministro del Lavoro Enrico Giovannini. Da Santa Margherita Ligure Giovannini definisce quelle di Marchionne «affermazioni importanti alle quali speriamo seguano ulteriori segnali positivi». A Venezia il manager di Torino ha parole di apprezzamento per un altro esponente del governo, il ministro dello Sviluppo Economico Flavio Zanonato: «L'ho incontrato e mi è parsa un'ottima persona».

Forse ancora poco per parlare di feeling tra il Lingotto e il

nuovo governo ma certamente l'atteggiamento di Torino è positivo nei confronti dei ministri di Letta. Una disposizione che andrà verificata alla prova dei fatti soprattutto quando gli effetti della fusione con Chrysler si faranno sentire in Italia. Dove qualche conseguenza indiretta potrebbe averla nei prossimi mesi anche il recente accordo tra Confindustria e sindacati sui diritti di rappresentanza dei sindacati nelle fabbriche. «È

una questione che non ci riguarda», commenta Marchionne facendo osservare che ormai Fiat è fuori dall'associazione degli imprenditori italiani.

Ma è oltre Atlantico che si gioca ora la partita principale. Perché, pur premettendo di avere «a disposizione il denaro necessario per far fronte all'acquisizione», Marchionne non smentisce di avere in corso colloqui con le banche. Non c'è so-

lo da rilevare il pacchetto azionario dal fondo pensioni Veba della Chrysler, ma anche da ricontrattare linee di credito per circa 3 miliardi di dollari aperte da Chrysler con i vincoli dettati a suo tempo dal fatto di essere appena uscita dal fallimento. Uno di questi vincoli è, ad esempio, quello di non poter utilizzare più di 500 milioni di dollari di cash della società di Detroit: «La scelta di ricontrattare e di rivolgerci alle banche è,

eventualmente, una nostra libera scelta» - conferma Marchionne - «e in ogni caso l'ipotesi di un prestito di 10 miliardi non è corretta». La precisazione è dettata dalla necessità di sfuggire alla stretta del sistema creditizio americano che da un mese insiste in tutti i modi per poter offrire a Chrysler nuove linee di credito. Oggi Marchionne guiderà la giornata conclusiva del vertice di Venezia.

Marchionne:
«La produzione
da esportare
nell'area euro
resterà in Italia»

REPUBLICS PAG. 26

DAI 8/06

LINGOTTO Slitta l'integrazione con la controllata Usa, pesa il fondo Veba

«Nozze Fiat-Chrysler solo a fine anno»

Marchionne: «Fusione possibile non prima del quarto trimestre». E in Cina si cerca un partner per Jeep

Sian Maria De Francesco

■ Lafusione tra Fiat e Chrysler può avvenire non prima «del quarto trimestre 2013». L'ad di Fiat, Sergio Marchionne, amiraglio del Consiglio Italia-Usa di Venezia, ha fornito nuove indicazioni sulla tempistica dell'integrazione con la casa Usa.

Come ha spiegato il manager, i sindacati di Auburn Hills «hanno chiesto di andare in Borsa e si devono incrociare i tempi». Se-

condo Marchionne, «tecnicamente è possibile che Chrysler avvii le procedure per l'ipo e Fiat compri il 41,5% di Veba (il fondo che fa capo al sindacato Uaw, ndr) prima della quotazione». Fiat, ha precisato, «non ha ancora scelto la forma della fusione con Chrysler».

La trattativa

va, tuttavia, riguarderà solo il prezzo (è ancora pendente il giudizio presso il Tribunale del Delaware sulla valutazione della società) e non entreranno nella discussione prodotti e stabilimenti.

«Il grande vantaggio - ha chiarito - è avere a che fare con un sindacato che ha fiducia in quello che fa il manager». Domani il verdetto di Piazza Affari, dove in questi mesi sono circolate molte speculazioni su una rapida conclusione della vicenda.

In ogni caso, Marchionne potrà contare sull'appoggio della famiglia Agnelli. A questo proposito l'ad ha ribadito il giudizio positivo sulla «disponibilità» mostrata dalla controllante Exor a sostenere un'eventuale ricapitalizzazione per sostenere le nozze con Chrysler.

«Dopo la cessione di Sgs con 2 miliardi è già in condizioni diverse se dovessimo fare l'aumento di capitale», ha detto. Venendo discusso il top manager aveva ricordato che Fiat ha «abbastanza liquidità per 21 miliardi».

A Venezia, però, Marchionne ha aperto un altro fronte. «In

Cina abbiamo un buon partner (Guangzhou Automobile Group - Gac; ndr), ma potremmo trovare un altro per sviluppare Jeep. A Canton «lo stabilimento è partito e va bene, ma adesso stiamo sviluppando la strategia di Jeep in Cina, è il marchio più promettente per quel mercato, ma questo non significa che dobbiamo andare avanti con Gac», anche perché «ci sono tante manifestazioni di interesse sebbene non vi siano trattative in corso». La joint venture, siglata a inizio 2013 con Gac, riguarda infatti la produzione in Asia della berlina Viaggio, mentre l'intenzione di Marchionne è diffondere in Asia un brand ad alto valore aggiunto come quello Jeep con i modelli Cherokee e Wrangler.

Se in Estremo Oriente produrre conviene, nel Vecchio Continente la via *crisis* è destinata a proseguire. «Il mercato europeo dell'auto non ha ancora toc-

cato il fondo, ci vorranno tre-quattro anni perché si riprenda», ha evidenziato ripetendo però che «in Italia non chiuderemo fabbriche nonostante il mercato sia un disastro» e che «su Mirafiori quando saremo pronti annunceremo l'investimento, ci stiamo attrezzando». Nell'impianto torinese dovrebbero essere assemblati i nuovi SUV Maserati e Alfa.

Intanto il presidente di Confindustria, Giorgio Squinzi, ha teso la mano a Marchionne. Se l'accordo sulla rappresentanza si fosse fatto prima, ha detto, «non si sarebbero determinate le condizioni dello scontro» tra i sindacati e la Fiat non sarebbe uscita da Confindustria.

IL GIORNALE

DOM 8/106

PAG. 18

Euro e tassi, Marchionne contro la Bce

“Sono scioccato dal mancato taglio del caro denaro, la moneta va svalutata”

DAL NOSTRO INVIATO
PAOLO GRISERI

VENEZIA — No al super euro. Gli industriali italiani, Marchionne in testa, contestano la politica della Bce che favorisce «una valutazione dell'euro che non ha rapporto con il livello dell'economia europea nel confronto con Usa e Giappone».

Il primo ad attaccare arrivando al Lido al Consiglio per le relazioni Italia-Usa è l'ad del Lingotto: «Onestamente trovo scioccante — dice Marchionne — che la Bce non abbia tagliato i tassi di interesse mantenendo gli attuali. Avrei fatto di tutto per cercare di svalutare l'euro perché la situa-

zione non è coerente con il valore delle economie e con le scelte che fanno altri». Marchionne passa ad elencare le scelte delle altre aree economiche: «Il Giappone si è comportato in maniera completamente diversa e anche gli americani stanno immettendo liquidità nel sistema. L'attuale livello dell'euro non è sostenibile per qualsiasi azienda abbia l'obiettivo di esportare fuori dall'Europa».

Attacco forte che nasce anche dalle scelte strategiche del manager di Torino. Se, come ha ripetuto anche ieri, la Fiat intende salvarlo l'occupazione nella Penisola producendo nelle fabbriche italiane per i mercati extra europei, allora è evidente che un euro forte finirà per diventare un ostacolo al progetto.

Ma non è solo il Lingotto a tirare le orecchie a Draghi. Anche il presidente di Pirelli, Marco Tronchetti Provera, giudica che «l'attuale livello della moneta unica sia troppo alto». A differenza di Marchionne, che preferisce non fornire valori di riferimento, Tronchetti spiega quale sarebbe secondo lui, la quotazione ideale dell'euro: «Quando è nato, l'euro era quotato a 1,17 nei confronti del dollaro. È all'epoca le differenze tra l'economia statunitense e quella europea erano meno evidenti di oggi. Le conseguenze traetele voi». Dunque, seguendo il ragionamento del patron di Pirelli, il valore ideale dell'euro sarebbe oggi al di sotto dell'1,17, venticinque centesimi al di sotto della valutazione attuale.

La spinta degli industriali italiani per una politica meno rigida delle autorità centrali europee si spiega anche con l'annunciata recessione nella Penisola. È la previsione di Ernst & Young nel report preparato per la riunione veneziana. Secondo la ricerca, nel 2013 il Pil italiano scenderà del 2 per cento per risalire dello 0,2 il prossimo

anno e dell'1,2 nel 2015. D'altronde, come certificato dalla Bundesbank, anche la locomotiva tedesca si sta fermando e la banca centrale ha tagliato le stime di crescita per il 2013 allo 0,3% del Pil. Al ribasso anche le previsioni del prossimo anno: +1,5%

nel 2014 rispetto al +1,9% precedente. Come influirebbe in questo scenario quella svalutazione dell'euro auspicata dagli industriali italiani? Secondo Donato Iacovone, ad dell'area mediterranea di Ernst & Young, «certamente un euro più debole avrebbe effetti

positivi sulle previsioni del Pil nei prossimi anni. L'Italia, come anche l'Europa, ha un'economia di trasformazione e probabilmente con l'euro debole avrebbe più facilità ad esportare. Certo avremmo il rischio di importare un po' di inflazione».

Certo l'indicazione generale venuta dal vertice di ieri, anche al di là del dibattito sul valore dell'euro, è quella di allentare i vincoli imposti dalla Bce in questi anni per fronteggiare la crisi del debito.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

REPUBBLICA PAG. 14

SAB 8/06

ACCOMANDITA AGNELLI Sì al bilancio e alla cedola

«Per le quote di Chrysler Fiat ha abbastanza cassa»

*Marchionne vuol chiudere la fusione al più presto
E sulla Bce: «Choccolato per il mancato taglio dei tassi»*

Pierluigi Bonora

■ Approvato il bilancio 2012 con relativa cedola (secondo indiscrezioni di 8 euro per azione, in linea con quella precedente), l'accomandita Giovanni Agnelli & C S.p.A. ha ascoltato da Sergio Marchionne, ad di Fiat-Chrysler, il punto sull'avvenuta integrazione tecnica tra i due gruppi, in attesa della fusione. Rich Tobin, coo di Cnh e del futuro colosso Cnh Industrial, ha invece presentato ai membri della famiglia Agnelli, riuniti da due giorni alla Ferrari di Maranello, il nuovo cfo della società, il brasi-

liano Pablo Di Si.

Marchionne, intanto, da Venezia, dove sempre ieri ha aperto il Consiglio Italia-Usa, ha precisato di voler chiudere la fusione tra Fiat e Chrysler «prima possibile». «Dipende - ha aggiunto - da quando troviamo l'accordo con Veba». L'ad, dopo aver ricordato che «in 10 anni il supporto degli Agnelli non è mai mancato», ha ribadito che Fiat ha «abbastanza liquidità (per far fronte all'operazione Chrysler, ndr) pari a 21 miliardi di euro», escludendo nuovamente la necessità di un aumento di capitale per finanziare l'acquisizione del 41,5% della casa Usa in mano al fondo Veba. Il top manager ha quindi fatto chiarezza sulle ipotesi di stampa riguardanti negoziati in corso con un pool di banche per ottenere un finanziamento funzionale all'operazione Chrysler. «Le banche sono vicine - ha puntualizzato Marchionne - c'è un dialogo su tantissime cose, ma non c'è niente di specifico su questo».

E dopo aver rassicurato sull'impegno del gruppo per l'Italia, Marchionne ha criticato la Bce per non aver ridotto i tassi: «Il livello dell'euro non è sostenibile per qualsiasi azienda che voglia esportare».

IL GIORNALE

PAG. 29

28/8/06

Il piano di Curto

«QUANDO c'è stato il terremoto in Emilia Romagna sono state aperte le caserme per accogliere i senza tetto. A Torino il sisma è l'emergenza abitativa: perché quindi non usare caserme sottoutilizzate ed edifici vuoti per ospitare gli sfrattati?». È la proposta lanciata dal consigliere comunale Michele Curto, che stavagliando la fattibilità dell'operazione cominciando la visita in alcune strutture cittadine

«Usiamo l'ospedale militare per dare un tetto agli sfrattati»

del demanio militare. L'esponente di Sel ieri ha ispezionato insieme con il deputato Fabio Lavagno l'ex ospedale militare Riberi di corso IV Novembre. Era stato ristrutturato in occasione delle olimpiadi, poi è sta-

to trasformato in foresteria militare e adesso Curto vuole capire se può essere messo a disposizione per accogliere le famiglie in emergenza abitativa. «Si tratta di 500-600 mini-alloggi - racconta il capogruppo di Sel, al

termine della visita - E abbiamo contato che circa la metà sono sottoutilizzate, potrebbero quindi essere messe a disposizione e oltretutto sarebbero già pronte». Non è dello stesso parere la Difesa, secondo cui le caserme sono tutte utilizzate dai militari. L'onorevole Lavagno presenterà un'interpellanza parlamentare per verificare la disponibilità della struttura.

g.g.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Dom 9/06

REPUBLICA PAG. 29

'Le caserme vuote agli sfrattati' L'onorevole si fa aprire la "Riberi"

di Sel, Fabio Lavagno, accompagnato dal capogruppo dello stesso partito in Sala Rossa, Michele Curto, nella caserma Riberi di corso IV Novembre. Una realtà che con la sua dozzina di palazzine di tre piani ognuna tutte recuperate e ristrutturare per l'evento olimpico (ospitavano giornalisti) è paragonabile a un paesino visto che «complessivamente conta tra i 500 e i 600 mini-alloggi. La maggior parte dei quali - dice Curto - inutilizzati: perché non utilizzarli per la prima accoglienza degli sfrattati?». La battaglia di Sel, va da sé, non si concentra solo sulla «Riberi» ma su tutti gli edifici del demanio militare sparsi per lo stivale che potrebbero essere utilizzati per attenuare un'emergenza sociale. Il blitz di Sel di ieri, s'è reso necessario perché a gentile richiesta

Il blitz in corso
IV Novembre
di Lavagno
e di Curto

Un blitz pacifico per dimostrare quanto spazio ci sarebbe se si volesse affrontare, sia pur con misure eccezionali ma concretamente, il drammatico problema degli sfrattati che a Torino, ogni anno, lascia senza un tetto 3.200 famiglie, morose incolpevoli. L'hanno compiuto ieri pomeriggio il deputato

3.200
famiglie
sfrattate in un anno
a Torino per
moresità
incolpevole

ri» ma su tutti gli edifici del demanio militare sparsi per lo stivale che potrebbero essere utilizzati per attenuare un'emergenza sociale. Il blitz di Sel di ieri, s'è reso necessario perché a gentile richiesta

sta l'Esercito aveva prima acconsentito, poi risposto picche alla volontà dei politici di «ispezionare» l'edificio militare. Ieri, facendo valere il diritto di ogni parlamentare della Repubblica di potere

entrare nelle proprietà dello Stato, carceri e caserme comprese, l'onorevole Lavagno s'è presentato all'ingresso di corso IV Novembre. Non è stato semplice «convincere» il corpo di

LA STAMPA
DOM. 8/06
PAG. 57

guarda e il comandante, il colonello Bonanno, a far entrare la mini-delegazione. «Ho solo fatto valere un mio diritto costituzionale - spiega Lavagno - Gli unici posti dove io e i miei colleghi non possiamo entrare, se non con un preavviso di 24 ore, sono gli impianti militari dichiarati siti strategici o obiettivi sensibili». Non il caso della «Riberi» che ospita, a 60 euro il mese quale contributo per il pagamento delle utenze, militari di stanza a Torino. La trattativa, anche con Roma, è durata una mezz'ora, poi è stato lo stesso colonello Bonanno a spalancare il portone e a fare da Cicerone. «Ci è stato detto che tutti i mini-alloggi sarebbero occupati - spiega Curto - francamente non ci è sembrato fosse così». L'iniziativa di Sel continuerà e altri blitz sono in programma in altre caserme inutilizzate.

(a. m. n. v.)

LINGOTTO Il manager ha ricevuto l'ok degli Agnelli. «Il sostegno della famiglia non è mai mancato in dieci anni»

Marchionne: fusione Fiat-Chrysler al più presto

→ «I colloqui con Veba vanno avanti. Non so quando arriveremo a un accordo, neppure se ci arriveremo». Ma comunque, considerando che sul progetto «stiamo lavorando da molto tempo», il tentativo è portato avanti «nel più breve tempo possibile». A dirlo è stato ieri Sergio Marchionne parlando delle trattative con il fondo che fa capo al sindacato americano Uaw e che detiene il 41,5% di Chrysler di cui il Lingotto vuole entrare in possesso. L'obiettivo resta quello della fusione tra Torino e Detroit e della quotazione della società che nascerà dopo la fusione.

Dopo le ipotesi circolate nelle ultime settimane Marchionne, intervenuto a Venezia al Consiglio per le relazioni tra Italia e Stati Uniti di cui è presidente, ha ribadito che il gruppo ha sufficiente liquidità, oltre 21 miliardi di euro per completare l'operazione. Mentre le trattative tra la Fiat e il sindacato Uaw procedono, a luglio la corte del Delaware dovrebbe esprimersi sul valore del pacchetto del 3,9% del capitale di Chrysler, che è destinato a diventare un punto di riferimento per fissare il prezzo complessivo. La Fiat offre 3 miliardi di dollari, ma la Uaw ne

chiede 4,3. Rispondendo a chi gli chiedeva un punto sul negoziato, Marchionne ha detto: «Non ne ho idea, dipende da loro. Non so quando arriveremo ad un accordo e neppure se ci arriveremo». Intanto sulla decisione del tribunale l'auspicio è che «arrivi entro il secondo trimestre, massimo l'inizio del terzo», ha detto il manager. Marchionne ha poi smentito che la Fiat abbia necessità di un aumento di capitale: «Abbiamo abbastanza liquidità al momento, non stiamo negoziando ulteriori finanziamenti né abbiamo un immediato bisogno

di rifinanziarci».

Il manager del Lingotto a Maranello, dove nello stabilimento Ferrari è stata convocata l'accomandita Giovanni Agnelli e C., ha ricevuto dai 50 esponenti della famiglia presenti un plauso sull'operazione, ormai alla stretta finale: «Non mi è mai mancato in dieci anni il sostegno della famiglia, non è mancato neanche oggi». Marchionne ha ribadito anche l'impegno per l'occupazione nelle fabbriche italiane, ma ha chiesto che «lo stesso impegno ci sia da parte di tutti».

(a. l. b. a.)

CRONACA RW

SAB
08/06
←
PAG.
13

MONCALIERI E intanto nei condomini Atc aumenta la morosità: il 20% non paga l'affitto

Crisi, caccia alle case popolari 320 famiglie aspettano un tetto

→ **Moncalieri** Sono 320 le famiglie che hanno bisogno di una casa popolare in città. Tutte sono infatti le domande pervenute presso il Comune per il bando lanciato ormai un anno fa, al fine di stilare la nuova graduatoria per chi ha necessità di una casa popolare. Di queste 320 domande, 261 sono state accolte e comporranno la nuova lista di attesa. Le altre, per varie ragioni, sono state escluse.

Il problema casa morde anche in città e gli ultimi dati che l'Atc ha fornito in merito alle morosità di chi abita già in una struttura popolare fotografano un trend per nulla confortante. Nel 2011 a fronte di un canone medio di circa 90 euro, sul totale degli importi delle bollette emesse (circa 1 milione 400 mila euro), la percentuale di morosità era del 18,82% tra colpevole (11,82%), e incolpevole (7%). Nel 2012 la percentuale è salita al 20,37% e se è rimasta pressoché invariata la morosità colpevole (11,47%)

quella incolpevole, che deriva da una impossibilità oggettiva di pagare il canone, è salita a 8,9%, per un totale di oltre 130 mila euro di somme non versate. Vista la crisi economica che non accenna ad attenuarsi non è escluso che i prossimi dati relativi all'anno in corso, rivelino un ulteriore au-

mento del numero delle famiglie che non riescono a pagare.

«Ormai - spiega l'assessore alle Politiche sociali, Enrica Colombo -, l'emergenza abitativa è strettamente collegata all'impossibilità da parte delle famiglie di poter pagare affitti e mutui a causa della perdita del

posto di lavoro. Nei prossimi giorni attueremo un'analisi approfondita dei dati relativi alla nuova graduatoria fuoriscita da questo bando». Anche perché la spada di Damocle dello sfratto esecutivo oggi pende su una decina di famiglie circa in tutto il territorio comunale.

Massimiliano Rambaldi

INDIFFICOLTÀ

Alcune decine di famiglie sono destinate a restare senza una casa. Gli alloggi popolari non sono infatti sufficienti ad accogliere tutte le richieste arrivate da chi si trova in difficoltà e spesso anche chi riesce ad ottenere un appartamento non riesce poi a pagare l'affitto. Nella foto, le case popolari di via Juglaris.

R. CROMASCHI QUI

PAG. 18

SAB. 8/106

ALTA VELOCITÀ

SAB. 8/106

CROMASCHI QUI PAG. 9

«La Torino-Lione toglierà Tir dalle strade e porterà effetti durati sull'occupazione»

La Tav si farà e metterà in moto lo sviluppo sostenibile del Piemonte e dell'Italia, con il trasferimento di 600 mila tir dalle strade alla rotaia ed effetti stabili e duraturi per l'occupazione. Questo, in sintesi, il messaggio di Mino Giachino, ex sottosegretario ai Trasporti e attuale dirigente Infrastrutture del Pdl del Piemonte, che ieri ha tenuto una conferenza stampa. «La mozione con cui il Pdl piemontese ha iniziato a lavorare nello scorso mese di ottobre - sostiene Giachino - ha accompagnato il forte impegno del nuovo governo e del ministro Lupi per la Tav. In

questo modo, secondo l'esponente Pdl, sono state evitate in modo definitivo le ipotesi alternative che avrebbero tagliato fuori il Piemonte da un'opera strategica per il futuro». Non sono mancati accenti polemici nei confronti di Sandro Piano, il presidente della Comunità Montana, per le sue recenti affermazioni a sostegno di chi si oppone all'opera con la violenza. «Una posizione inaccettabile», dice Giachino, ricordando «l'importante lavoro svolto in questi anni dall'Osservatorio per esaminare ogni posizio-

Caselle non riesce più a volare

Lo scalo continua a perdere passeggeri e traffico merci

I nuovi manager: il piano per la ripresa

DIEGO LONGHINI

L'ULTIMO dato disponibile è quello di aprile: meno 14 per cento sullo stesso periodo dello scorso anno. Con una flessione marcata dei passeggeri sui voli nazionali (-20,5%) e contenuta (-5,1%) per i collegamenti internazionali. Addirittura il mese prima il dato positivo sulle rotte oltre confine (+6,8%) aveva fatto ben sperare i vertici di Sagat. Numeri figli della crisi che tutto investe e che tutto si trascina dietro, anche se l'arrivo, giusto sei mesi fa, del fondo F2i guidato da Vito Gamberale, aveva fatto sperare in un cambio di passo e in un'inversione di tendenza dello scalo torinese.

Il duo, che presto si dovrebbe trasformare in un trio con l'inserimento di un nuovo direttore commerciale, formato dal presidente Maurizio Montagnese, che rappresenta il Comune di Torino, e Daniel John Winteler, nominato dai nuovi privati di F2i ci sta provando. Basta guardare le rotte aperte o riaperte in questi mesi, quelle annunciate e quelle in trattativa che Sagat conta di portare a casa nel giro di una manciata di mesi. Di sicuro il colpo più importante è quello dell'arrivo di Vueling, spagnola ma del gruppo British Airways, che collega Torino con Barcellona El Prat, da dove si è

interconnessi con altre cento destinazioni. Vettore che non considera Caselle una meteora e che, stando alle parole del responsabile marketing Italia, Francia e Gran Bretagna, Matteo Nebiolo, ha l'intenzione di investire su Torino, visto che la percentuale di riempimento del volo verso Barcellona si aggira intorno all'80 per cento. Come? «Siamo interessati a nuove tratte — spiega Nebiolo — anche nazionali e, se ci dovesse essere la massa critica sufficiente, a valutare di lasciare a

«dormire» degli aeromobili al Sandro Pertini». Insomma, l'embrione di una base per quella che non è una compagnia low cost, ma pratica una politica di prezzo aggressiva. Tanto che come primo effetto Ryanair ha dovuto chiudere il collegamento con lo scomodo scalo di Girona e riposizionare il suo volo su El Prat per non perdere terreno rispetto ai concorrenti. Un segnale alla compagnia irlandese che da anni è in trattativa con Torino per aprire qui una base, ma non si è mai arrivati al dunque.

Altri due segnali importanti sono

il ritorno di Royal Air Maroc, con un trisettimanale su Casablanca che potrebbe ampliarsi nei prossimi mesi, anche se in questo caso pesa la concorrenza con Cuneo Levaldigi dove opera Air Arabia, e il ritorno dal 13 di ottobre con Transavia del collegamento con Amsterdam, abbandonato da Alitalia. Si tratta di un hub strategico che a Torino non può mancare. Completano il coté il volo della Tarim (low cost) verso Iasi, Romania, il Trawelfly su Crotona, i due su Alitalia su Lamezia Terme e Palermo, il Palermo con Blu Express (solo ad agosto sospendendo Roma), il Napoli e il Palermo con Volotea, a partire dal 13

settembre. Un'altra buona notizia è la trasformazione della rotta per Istanbul con Turkish Airlines in giornaliera, anche se non si può nascondere la pecca degli orari che rende più complicati e lunghi il cambio di volo per raggiungere le altre mete del network turco.

Non sono mancate le chiusure. In totale quattro. Il Napoli con Meridiana-Air Italy, dopo che la compagnia aveva annunciato che voleva scommettere su Torino, l'Amsterdam con Alitalia (in via di sostituzione) e due rotte Ryan Air. Una con Parigi Beauvais, scalo lontano dalla capitale francese, già coperta, anche da Easyjet, l'altra con Ma-

drid, in questo caso per la decisione della compagnia irlandese di chiudere la base sullo scalo madrileno.

Il problema più grande sono le compagnie low cost. A Caselle incidono per il 24,7 per cento dei voli contro una media nazionale del 39 per cento, secondo l'ultima indagine del Comitato Rota-Fondazione Einaudi. Nell'ultimo decennio, sotto la gestione dei privati Sintonia-Benetton, lo scalo torinese è passato dal nono al quattordicesimo posto per numero di passeggeri. Il traffico merci si è dimezzato negli ultimi decenni, si è passati dal sesto posto del 2000 all'attuale nono posto. Dato più positivo dal 2002 al 2012: il 2007, nel periodo pre-crisi, si sono sfiorati i 60 mila movimenti commerciali e si sono superati i 3 milioni e 700 mila passeggeri.

L'obiettivo del nuovo amministratore delegato Winteler, ex Alpitour, è «riuscire a fermare le perdite, recuperando il terreno perduto negli anni di crisi». Insomma, mantenere il punto di riferimento dei 3

milioni e mezzo di passeggeri. E da lì, semmai, ripartire per fare qualche balzo in avanti. Ma non nasconde le difficoltà: «Prima di avere nuovi voli è necessario avere i passeggeri che volano», ha spiegato davanti alle agenzie di viaggio e alle imprese in due incontri organizzati dalla Sagat.

La partita più dura sarà quella di convincere i portoghesi di Tapa a tenere aperto il collegamento con Lisbona. La compagnia, dopo un anno, è decisa a chiudere. L'85 per cento dei passeggeri è torinese, solo il 15 per cento è lusitano. E manca quindi una promozione da parte portoghese. Ma per il vettore quello che conta sono i numeri finali e i ricavi. Trovare una soluzione commerciale sarà difficile. E in dirittura d'arrivo ci sarebbe il ritorno del volo per Mosca, meta abbandonata da Alitalia, e l'apertura di un collegamento con Venezia e di uno con Belgrado, il secondo utile alla Fiat. Il sindaco Fassino, che sta cercando di fare pressing anche sul Portogallo, non si accontenta. Il recente viaggio in Israele dovrebbe fruttare dei primi voli charter, mentre in ballo c'è la possibilità di una riapertura di una rotta per Vienna, fondamentale per i collegamenti con l'Est Europa, e con una località francese, tra Nantes e Bourdeaux.

«In questo momento di difficoltà generale bisogna fare ancor più sistema per centrare i risultati», dice il presidente di Sagat, Montagnese. L'arrivo di F2i, che nel portafoglio ha gli scali di Milano e Napoli, produrrà sicuramente risparmi e sinergie, ma Gamberale, quando è venuto a siglare l'ingresso a fine dicembre, aveva fatto intendere anche una capacità di trattativa maggiore del network nei confronti delle compagnie. Ma sviluppi concreti su questo fronte non si sono ancora visti sotto la Mole.

REPUBBLICA
PAG. XI
SAB 8/06

“Volevano la polizia nelle nostre classi È bastato lo chef”

Dai fornelli un progetto contro la dispersione

MARIA TERESA MARTINENGO

Guardate la fotografia, poi leggete alcuni pensieri scritti dai ragazzi. Robert: «È bello andare in cucina e cucinare delle cose. Alla fine i professori sono felici del nostro lavoro». E Oumaima: «In aula mi è piaciuto cantare con il professor Stefano». Insieme ad altri 28 adolescenti figli di lavoratori immigrati, Robert e Oumaima hanno appena terminato un progetto sperimentale dedicato a minori stranieri ad alto rischio di espulsione dal sistema scolastico alla Fondazione Piazza dei Mestieri. Anche, protagonisti o vittime di atti di bullismo.

La lettera

Tra loro anche una rappresentanza di ragazzi delle medie dell'Istituto comprensivo Drovetti. Dalle loro classi, in ottobre era partita alla volta della preside, ma anche del prefetto, del sindaco e del ministro, una lettera che solo l'altro giorno - nel corso di un seminario di «restituzione» dell'esperienza conclusa con successo alla Fondazione di via Durandi - è diventata pubblica. Un gruppo di insegnanti scriveva di «situazione ingestibile e soprattutto pericolosa», di «insulti, volgarità, sputi, violenti lanci di oggetti, continue provocazioni». Nero su bianco chiedevano «con urgenza la presenza a scuola, durante le ore di le-

zione, di rappresentanti, delle forze dell'ordine».

La risposta

Il progetto «Co.D.S. - Contro la dispersione scolastica. Perché nessuno si perda», finanziato dal Fondo Europeo per l'Integrazione di Cittadini di Paesi Terzi sarebbe partito a breve a Piazza dei Mestieri in collaborazione con l'Istituto Psicoanalitico per le Ricerche Sociali e il Comune, il Ministero dell'Interno: 200 ore nei laboratori di panificazione, pasticceria, cucina e 90 di italiano, matematica, inglese («con una didattica laboratoriale - riassume Mauro Battuello, responsabile di progetto - con alternanza e integrazione tra scuola e for-

mazione professionale: un metodo che ha permesso di accompagnare i ragazzi verso il diploma di licenza media o a maturare scelte ragionate per il futuro». Anche quei «ragazzini terribili», per i quali i professori volevano la polizia in classe, hanno vestito la divisa bianca e hanno incominciato una nuova vita. Lontani da condizioni e da un contesto in cui, vittime e aggressori, erano «looser», perdenti, come li ha definiti il professor Raffaele Bracalenti, presidente dell'Istituto Psicoanalitico, al centro di «relazioni inattive». E «con un carico di sofferenza per lo più non percepito dagli insegnanti», ha aggiunto Giuseppina Traversa di Immaginazione e Lavoro, che ha seguito i ragazzi.

Il riscatto

Ed è successo che, nei giorni scorsi, quegli allievi che gli insegnanti non riuscivano a gestire, hanno

preparato un ricco apericena servito al termine del collegio docenti dell'istituto Drovetti, dimostrando così che cosa erano stati in grado di imparare e come erano cambiati «dentro». Le tensioni si sono almeno in parte stempera-

te. «Il punto è che purtroppo la scuola non prevede formazione obbligatoria dei docenti - osserva la dirigente Antonella Accardi Benedettini, una vita spesa per

l'inclusione dei ragazzi più deboli e spesso gli insegnanti non sono pronti per affrontare condizioni complesse, storie di vita complesse. Insegnanti molto preparati nella disciplina entrano in classe con paura, un atteggiamento che non funziona. Con i ragazzi fun-

ziona l'ascolto, il sostegno dell'autostima. Bisogna credere che non si deve lasciare indietro nessuno». Negli anni, nella scuola di via Bardonecchia c'è stato un forte turn-over di docenti, che ora sembra aver rallentato. «Abbiamo lavorato con il Nucleo di Prossimità della Polizia Municipale, con il Gruppo Abele, il Centro di Mediazione. Ora un gruppo di docenti ha scelto di restare e di impegnarsi. Questa scuola dovrà diventare un centro aperto al quartiere, alle associazioni dei genitori. Abbiamo già incominciato...».

Nel video presentato al convegno, Theodor dice pacatamente che «al corso ho avuto la fortuna di incontrare persone bravissime che mi hanno insegnato come mi devo comportare». Saad: «Mi è piaciuto fare amicizia con persone nuove». E Nouhaila: «Siamo tutti uguali, nessuno mi prende in giro anche se porto il velo».

A MAGGIO

I ragazzi hanno preparato un ricco apericena servito alla fine del collegio docenti

A OTTOBRE

«Situazione ingestibile e pericolosa, continue provocazioni e insulti»

LA STAMPA

2008 8/06

PAG. 48

La Ferrovia metropolitana punta sull'aeroporto

Il tunnel di corso Grosseto collegherà Torino-Ceres e Rebaudengo

Progetto

ALESSANDRO MONDO

Sembrava il paradigma di quelle opere destinate a restare per sempre nel cassetto: considerate strategiche da tutti ma affossate dalla perenne mancanza di fondi.

La gara

Invece tra 90 giorni si metterà in moto il meccanismo che, salvo sorprese, permetterà di interconnettere la ferrovia Torino-Ceres con il Passante ferroviario: entro tre mesi Scr, la società di committenza regionale, pubblicherà il bando di gara; il termine dei lavori è fissato nel 2017. Obiettivo: sfruttare infrastrutture complementari - la Torino-Ceres, il Passante e il Sem, acronimo di Sistema Ferroviario Metropolitan -, consentendo a quest'ultimo di raggiungere il Juventus Stadium, la Reggia di Venaria e l'aeroporto. «Una volta completati i lavori - spiega Barbara Bonino, assessore regionale ai Trasporti -, tutte le stazioni del nodo porteranno

allo scalo di Caselle con il conseguente sviluppo aeroportuale e turistico».

La sfida

Quali lavori? Quelli che, in sintesi, permetteranno di superare l'incompatibilità tra l'attuale tracciato della Torino-Ceres e il Passante. Quest'ultimo, si sa, corre sotto la Dora in prossimità della stazione omonima. Il risultato è un dislivello di 18 metri: quanto basta per pregiudicare l'innesto della ferrovia sull'asse del Passante e impedire ai treni di raggiungere Porta Susa.

Nuovo percorso

Un vero rebus, affrontato e risolto tagliando la testa al toro, cioè bypassando il punto critico. In base al progetto, la Torino-Ceres, una volta all'altezza dell'incrocio tra corso Grosseto e corso Potenza, non proseguirà verso la stazione Dora ma tirerà dritto lungo corso Grosseto. Anzi: sotto il corso.

Il tunnel

L'uovo di Colombo sarà un tunnel di circa quattro chilometri, a due sensi di marcia. Raggiunta la nuova stazione

Rebaudengo, la ferrovia si innesterà sull'asse del Passante e punterà verso Porta Susa, questa volta senza intoppi.

Il costo

«Complessivamente, parliamo di un intervento da 180 milioni - conferma Gilberto Pichetto, vicepresidente della Regione e assessore al Bilancio -: 142 messi dalla Regione ricorrendo ai Fondi Fas, più 18 milioni di Iva sulla parte corrente, e 20 dallo Stato. Va da sé che, a fronte del nostro sforzo, chiederemo a Roma di farsi carico del finanziamento delle stazioni Dora e Zappata». Opera strategica. «È appaltabile da subito», premette Pichetto: non a caso, è tra quelle per le quali ha confermato i Fondi Fas (disimpegnati, in altri casi, per coprire il disavanzo dei Trasporti e della Sanità).

Addio al cavalcavia

Un'opera foriera di una nuova ondata di cantieri: l'occasione,

anche, per risistemare la parte superficiale di corso Grosseto. Le opere accessorie prevedono la demolizione del cavalcavia che troneggia all'incrocio dei corsi Potenza e Grosseto: intervento obbligato per permettere lo scavo del nuovo tunnel (minimizzando l'impatto ambientale e fluidificando il traffico). Resta da capire cosa ne sarà del tratto interrato della ferrovia bypassato dalla galleria sotto il corso: un'ipotesi, mai verificata e ormai data-ta, prevedeva di riconvertirlo a uso tramviario.

Resta la consapevolezza che, finalmente, siamo al dunque. «Grazie a questo intervento, e tramite il Servizio Ferroviario Metropolitan - spiega la Bonino -, di fatto si potrà raggiungere l'aeroporto da 85 stazioni, connesse tra loro: basterà cambiare linea a Lingotto, a Porta Susa, o a Rebaudengo». Una svolta attesa da tempo.

LA STAMPA

DOM 8/06

PAG. 55

Il servizio

Nuove linee, aumentano i passeggeri

■ Due nuove linee: Torino, Porta Nuova-Fossano (SFM7) e Cavallermaggiore-Bra-Alba (SFMB). Da oggi il Servizio Ferroviario Metropolitan rilancia nel cuore della "Granda": 85 le stazioni connesse tra le due province, 326 collegamenti giornalieri, un treno ogni 10 minuti nel Passante. A dicembre, invece, nascerà la nuova linea SFM6 Torino Stura-Asti: nel Passante il cadenzamento scenderà a un treno ogni sette minuti. Da oggi raddoppiano anche i convogli nella stazione di Grugliasco, servita ogni 30 minuti da 78 treni per l'intera giornata. Soddisfatta la Bonino: per gli indici di puntualità - sei delle sette linee attive superano gli standard richiesti a Trenitalia - e per

l'aumento dei passeggeri. La riprova è il dato rilevato a marzo sulle linee SFM1 (+ 15%), SFM4 (+ 20%) e della nuova SFMB (+ 25,2%). Altra novità: entro l'autunno arriveranno i tre nuovi treni acquistati dalla Regione, saranno in servizio sulla Rivarolo-Chieri. Costo: 16,5 milioni.

CONTO ALLA ROVESCIA

Tra 90 giorni Scr pubblicherà il bando di gara da 180 milioni

Da oggi il treno metropolitano allunga le corse fino al Cuneese

Via al nuovo orario: più collegamenti veloci con Milano

MARIACHIARA GIACOSA

SCATTA oggi il nuovo orario sulle linee ferroviarie piemontesi. E, scongiurati i tagli annunciati a metà marzo quando addirittura sembrava dovesse saltare un treno su tre, per adesso porta in gran parte notizie positive. Più treni sul servizio ferroviario metropolitano e più collegamenti ad alta velocità per Milano e per il centro Italia.

Partiamo da Torino. L'Sfm, la rete di trasporti metropolitani che collega con il capoluogo la provincia di Torino e parte del Cuneese, allunga proprio in questa zona del Piemonte i suoi tentacoli. Entrano a far parte della mappa due nuove linee Torino Porta Nuova - Fossano (Sfm7) e la Cavallermaggiore - Bra - Alba (SfmB).

La "promozione" delle due linee cuneesi all'interno dell'Sfm è più di forma che di sostanza, ma, in tempi di "tagli facili", è ancora più importante. La Regione deve infatti riuscire a risparmiare 40 milioni di euro rispetto ai 200 che paga ora ogni anno a Trenitalia per tutti i 900 treni del Piemonte. Un lavoro di limatura che per adesso è sulla carta (e che riguarderà probabilmente la chiusura della Novara-Varallo e della la Biella-Milano, la riduzione dei treni nel fine settimana e, da ultimo, anche un aumento delle tariffe) ma che però, ha più volte promesso l'assessore ai Trasporti Barbara Bonino, non toccherà in nessun modo i servizi dell'Sfm, diventati il fiore all'occhiello del trasporto regionale. Insomma i treni con la fogliolina (il logo della rete) sono da considerarsi una specie protetta. Che, tra l'altro, piace ai pendolari. E non solo su Facebook dove la pagina ha già 50 mila "amici". A marzo i passeggeri sulla Pont-Rivarolo-Chieri sono aumentati del 15 per cento, quelli della Torino-Bra del 20 e quelli tra Cavallermaggiore e Alba del 25,2 per cento. Merito, sostiene la Regione, della puntualità e dei servizi a intervalli regolari.

Le linee del Cuneese viaggiano tra il 93,5 e il 99 per cento di puntualità, quella per l'aeroporto del 95,2 per cento, quella della Valsusa con il 94,6 per cento e così via. Soltanto la Pinerolo-Chivasso si ferma al di sotto dei parametri con l'86,5 per cento dei treni che

entra in stazione con al massimo 5 minuti di ritardo. "I miglioramenti arriveranno a settembre - promette l'assessore - quando faremo dei lavori nelle stazioni di Piscina e Airasca".

Novità in arrivo anche per la stazione di Grugliasco che raddoppia i suoi collegamenti con

cesini@vol.it

Torino e con la Valsusa: 78 treni al giorno, uno ogni trenta minuti. «È solo un primo passo» - prosegue Bonino - perché entro 90 giorni bandiremo la gara per l'interconnessione del passante sotto corso Grosseto e verso l'aeroporto. Una volta completati i lavori nel 2017, tutte le stazioni del

nodo porteranno a Caselle con il conseguente sviluppo aeroportuale e turistico». A dicembre poi entreranno nel passante, e fino a Stura, anche i treni in arrivo da Asti: a quel punto sotto il centro città passerà un treno ogni 7 minuti (adesso è uno ogni 10).

Se l'Sfm è la riscossione della bas-

savelocità anche i supertreni non stanno a guardare. Diventano trenta i Frecciarossa in partenza da Torino, di cui 28 fino a Roma (e quattro non stop tra Milano e la Capitale). Mentre tornano i treni giornalieri per Roma lungo la dorsale tirrenica: due Freccia-bianca (finora ne era rimasto uno solo) che passano da Asti, Alessandria e Genova. Dei sette treni Ntv diretti a Salerno, infine, (con soste a Milano, Bologna, Firenze e Roma) sei fermeranno anche nella nuova stazione di Reggio Emilia.

L'Sfm farà tappa a Alba e Fossano Raddoppiano i convogli per la Valsusa: 78

Scontro in Sala Rossa "Sì alla cessione di Gtt ma niente nuovi parcheggi" Centrodestra contro il piano della maggioranza

il caso

Alla fine dovrebbe passare, ma la mozione con la quale il Consiglio comunale dirà alla controllata Gtt di procedere nella vendita del ramo parcheggi e di cedere, anzi, provare a cedere il 49% dell'azienda a un operatore privato rischia di trasformare la Sala Rossa in un Vietnam. Un assaggio lo si è avuto ieri nella maxi-commissione (la Prima e la Seconda guidate da Altamura e Carretta più la Conferenza dei capigruppo) ammucchiata nella sala soprannominata «La macelleria», a causa dei torelli dipinti sui muri, per liberare per l'aula un documento tutto politico visto che la delibera con la quale il Comune s'impegna a vendere un pezzo dell'azienda di corso Turati è già vecchia di un anno. Insomma, almeno tre ore di discussione sacrificate sull'altare del doveroso rispetto delle forme e delle istituzioni piuttosto che della sostanza. E infatti, alla fine è mancato il numero legale e la mozione la si dovrà approvare in una riunione già convocata per lunedì

alle 9, cascasse il mondo. Perché il documento deve assolutamente essere pronto per il consiglio comunale di martedì e avere l'ok per l'assemblea di Gtt di mercoledì.

Servono soldi

Il contenuto più importante della mozione è l'invito a corso Turati di vendere il ramo parcheggi, operazione necessaria per far affluire, entro settembre, 40 e rotti milioni in contanti nelle casse comunali più un canone di 14 milioni per i prossimi 15 anni. Soldi che serviranno all'assessore Passoni nell'ingrato e difficile compito di trovare i 119 milioni che lo Stato pretende dal Comune di Torino per restare nel Patto di stabilità. «Non sono debiti, sia chiaro. E' che fino almeno al 2014 siamo obbligati ogni anno, paregiate le entrate e le

uscite, a tagliare 119 milioni. E le strade sono sempre le stesse: più tasse e meno servizi o cedendo beni. Noi, come tutti i comuni italiani, abbiamo scelto la seconda strada. Ecco perché vendiamo Gtt» ha spiegato Passoni ai tanti consiglieri di opposizione come i leghisti Carbonero e Ricca, Marrone di Forza Italia e Tronzano del Pdl, che non si capacitano del fatto che la Città debba tirare fuori altri soldi dopo i tanti sacrifici fatti nel 2012 per rientrare nel Patto.

«Liberiamoci di Gtt»

La loro critica s'è allora concentrata sull'oggetto della vendita. Per il centrodestra, meglio farebbe il Comune a vendere ben più del 49% di Gtt - «anche il 100%» ha detto Tronzano - piuttosto che aumentare le strisce blu «con costi che graveranno sui cittadini». Da qui all'accusa

che la maggioranza che sostiene Fassino scelga una strada «statalista» piuttosto che «liberista» visto che deve tenersi in casa partiti come Sel, il passo è stato breve e l'innalzamento della polemica automatico. Per dire: il capogruppo Lo Russo ha rinfacciato a Tronzano le sue parole in difesa della Socrem, baluardo massone almeno ideologicamente, che ha il monopolio della cremazione in città. «Come mai

in questo caso non sei liberista?» ha chiesto Lo Russo, preso a male parole da Tronzano. Insomma, polemiche feroci, che già fanno prefigurare, come buttano il Marrone e Ricca, scenari da ostruzionismo.

Soddisfazione amara

Battaglie quasi certamente inutili perché succederà questo: il desiderio del centrodestra di vendere più quote di Gtt avverrà naturalmente perché quando nessun privato sgancerà i soldi che il Comune si attende dal 49% dell'azienda, la giunta chiederà di poter cedere una quota maggiore altrimenti non si potranno chiudere i conti di Palazzo Civico. E intanto i parcheggi saranno già stati venduti. Un'amara soddisfazione per Tom Dealessandri, il vicesindaco uscente, che per ora questa soluzione da tempo. [B.MIN.]

LA STAMPA

SAB 8/06

PAG. 49