

L'ARCIVESCOVO «SONO CERTO CHE L'AZIENDA SCOMMETTERÀ SU TORINO»

Nosiglia chiede un tavolo sulla Fiat "Si gioca la credibilità dello Stato"

La Fornero
in Comune
ma non incontra
i consiglieri

MAURIZIO TROPEANO

«Azienda, proprietà, istituzioni, sindacati si mettano insieme ad un tavolo per trovare le vie migliori per la soluzione dei problemi». La proposta di monsignor Cesare Nosiglia, parte da una premessa che suona come una speranza: «Sono certo che su

Torino la Fiat scommetterà ancora». Ma la speranza ha bisogno di essere coltivata e così il capo della chiesa subalpina oltre a chiedere uno sforzo collettivo invoca anche la necessità di un'azione incisiva dei tre ministri piemontesi.

Ieri a Torino, però, Elsa Fornero, responsabile del Welfare, ha preferito non affrontare con i giornalisti e con i consiglieri comunali l'argomento. Accolta dalla contestazione di una trentina di militanti leghisti guidati dai parlamentari Borghezio e Cavallotto, Fornero ha affrontato il tema della tratta degli esseri umani. Ma di fronte alla richiesta del presidente

del Consiglio comunale, Giovanni Maria Ferraris di tornare in sala rossa per affrontare la questione Fiat ha glissato: «Ci ha spiegato - precisa Ferraris - che in questo momento serve prudenza».

Atteggiamento che non sembra affatto piacere all'arcivescovo che detta le sue priorità: «La prima e più vasta, per Torino come per l'Italia, è il lavoro: prima del "valore per gli azionisti, prima della realizzazione di un qualche diverso modello di sviluppo viene il diritto a mantenere se stessi e la propria famiglia». E per quanto riguarda Fiat e Fabbrica Italia «è qui che si gioca la capacità di uno Stato

di garantire la dignità ai propri cittadini, in una prospettiva di bene comune».

Nosiglia confida il suo pensiero prima ad una delegazione di amministratori di area laica del Pd, guidati dal deputato Stefano Esposito. Poi affida le sue riflessioni al Tgr Piemonte e a Radio Vaticana. La certezza del cardinale sul fatto che la Fiat

non si disimpegnerà da Torino nasce dai «legami profondi e intensi che l'azienda ha avuto e ha ancora con la città. Deve farlo, perchè Torino ha dato tanto all'azienda e da Torino la Fiat può ancora ricevere molto». Del resto anche in passato ci sono stati «altri momenti di grossa crisi in cui c'è stato, da parte dell'azienda, un sussulto di impe-

gnò e di responsabilità che ha determinato il superamento delle situazioni difficili e l'avanzamento dell'azienda». È un percorso che può ripetersi, secondo l'arcivescovo.

Il sindaco affronterà il tema lunedì prossimo in Consiglio comunale. Tempi troppo lunghi per il Pdl. E così Maurizio Marone si dice pronto a pagarli un biglietto per Detroit «visto che Marchionne si fa vedere poco a Torino. Fassino replica a distanza: «Ho l'impressione che ci sia qualcuno che incalza la Fiat sperando che la Fiat dica me ne vado. Io invece appartengo a quelli che vogliono che la Fiat rimanga e lavoro per questo».

L'INTERVENTO

L'arcivescovo: «Sono certo che scormetteranno su Torino. La priorità è il lavoro»

Nosiglia: un tavolo per risolvere il problema «Al Lingotto sapranno essere responsabili»

→ «Sono certo che su Torino la Fiat scormetterà ancora, per i legami profondi e intensi che ha avuto e ha ancora con la città». Ma soprattutto: «Deve farlo, perché Torino ha dato tanto all'azienda e da Torino la Fiat può ancora ricevere molto». È chiaro il messaggio che l'arcivescovo di Torino, Cesare Nosiglia, ha lanciato ieri al Lingotto attraverso il regionale, sollecitando un tavolo tra azienda, proprietà, istituzioni e sindacati per trovare «la soluzione migliore al problema».

Nosiglia ha ricordato che in «altri momenti di grossa crisi c'è stato, da parte dell'azienda, un

sussulto di impegno e di responsabilità che ha determinato il superamento delle situazioni difficili e l'avanzamento dell'azienda». È quindi uno scenario che può ripetersi «anche se la crisi dell'auto è fortissima, in Italia ed in Europa, e che adesso la Fiat ha un assetto internazionale molto diverso da una volta e deve tenere conto di diverse esigenze». «Però su Torino sono certo che scormetterà ancora - ha proseguito il prelati - azienda, proprietà, istituzioni, sindacati si mettano insieme ad un tavolo per trovare le vie migliori per la soluzione dei problemi».

Nosiglia ha ripetuto e ampliato il

suo pensiero a Radio Vaticana:

«La prima e più vasta priorità per Torino come per l'Italia, è il lavoro - ha sottolineato - prima del "valore per gli azionisti", prima della realizzazione di un qualche diverso modello di sviluppo, viene il diritto a mantenere se stessi e la propria famiglia. E qui che si gioca la capacità di uno Stato di garantire la dignità ai propri cittadini, in una prospettiva di bene comune». Questo, ha detto l'arcivescovo «vale per la Fiat, l'Iva, l'Alcoa come per tutte le altre crisi grandi e piccole che non arrivano neanche ai grandi mass media ma - anche senza fare notizia - stanno impoverendo

questo nostro Paese».

Per quanto riguarda Fiat, «sono certo che lo speciale rapporto che il gruppo ha sempre avuto con Torino e che si è manifestato saldo anche nei momenti più complessi e difficili della sua storia, rappresenta un patrimonio di qualità che va oltre gli aspetti finanziari ed economici - ha ribadito Nosiglia - e investe altri valori altrettanto importanti sul piano umano, etico e comunitario, valori da non disperdere anche a fronte del nuovo e articolato assetto internazionale che l'azienda ha assunto nel mondo».

[a.l.b.a.]

LA PROPOSTA

La ricetta di Unionmeccanica «Contrattazione territoriale»

Per rilanciare le produttività delle aziende torinesi «bisogna lavorare sulla contrattazione territoriale». È la proposta lanciata ieri dal presidente di Unionmeccanica Torino, Giovanni Di Donato, in vista del rinnovo contrattuale del settore. «Le nostre imprese - ha spiegato Di Donato - stanno vivendo una fase difficile, ma siamo pronti a discutere con i sindacati il rinnovo contrattuale destinando più risorse dal livello nazionale alla contrattazione locale e per l'aumento della produttività aziendale». «La strada per raggiungere la crescita - ha aggiunto - passa per l'aumento della produttività e l'abbattimento del costo del lavoro, ma anche per una più forte attenzione alla contrattazione territoriale che possa adattarsi alle particolari condizioni delle imprese locali». «L'occasione del rinnovo del contratto nazionale prevista per i prossimi mesi - ha aggiunto - deve quindi essere usata soprattutto per potenziare la contrattazione decentrata, mantenendo il contratto nazionale come schema di riferimento generale». Unionmeccanica Torino ha intanto reso noto alle istituzioni alcuni punti su cui lavorare per migliorare i contratti e quindi la produttività. Si tratta di soluzioni tecniche per la diminuzione degli adempimenti aziendali legati al rapporto di lavoro, per il calcolo del costo-azienda riferito ai primi giorni di malattia, agli sgravi fiscali e contributivi sugli aumenti contrattuali e sui premi di risultato. Unionmeccanica ha presentato inoltre proposte anche per la diminuzione di alcune voci di costo su cui applicare l'Irap e sulla deducibilità dell'imposta.

[a.l.b.a.]

Nosiglia: «Legami profondi con la città»

■ «Sono certo che su Torino la Fiat scommetterà ancora, per i legami profondi e intensi che ha avuto e ha ancora con la città. Deve farlo, perché Torino ha dato tanto all'azienda e da Torino la Fiat può ancora ricevere molto». È ottimista, l'arcivescovo di Torino Cesare Nosiglia. «Ci sono altri momenti di grossa crisi in cui c'è stato, da parte dell'azienda, un sussulto di impegno e di responsabilità che le ha permesso di superare le situazioni difficili». E di crisi Nosiglia ha parlato anche nel corso dell'incontro di ieri con gli amministratori del Pd torinese. «La crisi sferza l'economia e gli uomini e noi, tutti insieme, dobbiamo contenerne gli effetti affinché non diventi emergenza sociale». Ad ascoltarlo c'erano i firmatari della lettera di sostegno scritta ad agosto dopo le critiche espresse da Bragantini, impegnata in una difesa d'ufficio del sindaco di Torino che nega il declino cui aveva fatto riferimento l'arcivescovo.



SILVIO piano

L'INTERVENTO

MONSIGNOR NOSIGLIA: «IL LAVORO È LA PRIMA E PIÙ VASTA PRIORITÀ»

«La prima e più vasta priorità, per Torino come per l'Italia, è il lavoro: prima del "valore per gli azionisti", prima della realizzazione di un qualche "diverso modello di sviluppo" viene il diritto a mantenere se stessi e la

propria famiglia». Così monsignor Cesare Nosiglia, arcivescovo di Torino, commenta alla Radio Vaticana la vicenda Fiat e la rinuncia al progetto Fabbrica Italia. «È qui che si gioca la capacità di uno Stato di garantire la dignità ai propri cittadini, in una

prospettiva di bene comune». Questo, dice Nosiglia, «vale per la Fiat, l'Ilva, l'Alcoa come per tutte le altre crisi grandi e piccole che non arrivano neanche ai grandi mass media - anche senza fare notizia - stanno impoverendo questo nostro Paese».

il Giornale del Piemonte Martedì 18 settembre 2012

TORINO

10

MARTEDÌ
18 SETTEMBRE 2012

L'INAUGURAZIONE La struttura può accogliere fino a 25 famiglie Cilla apre la porte della sua casa Un tetto per i malati in trasferta

→ Camere accoglienti e personale sempre a disposizione degli ospiti. Si è tenuto ieri mattina in via Cottolengo 22 il taglio del nastro per la nuova casa d'accoglienza a cura dell'associazione Cilla. Al battesimo hanno partecipato, tra gli altri il membro del consiglio generale della compagnia di San Paolo suor Giuliana Galli, il membro dell'Opera Barolo Tiziana Ciampolini e l'assessore al Welfare del Comune di Torino Elide Tisi. La casa ospiterà tutte le persone che dovranno trasfe-

rirsi a Torino per motivi di cura. Venticinque i posti disponibili in camere doppie con servizi privati. A disposizione degli ospiti ci saranno anche una cucina, una sala da pranzo e un soggiorno.

«Dobbiamo essere grati all'associazione Cilla per la realizzazione di questo progetto - ha spiegato l'arcivescovo di Torino Cesare Nosiglia -. Le persone vanno aiutati, soprattutto in un periodo di crisi come questo o nei momenti drammatici come la malattia». Un traguardo importante secondo il presidente del cen-

tro servizi Vssp Silvio Magliano. «Il lavoro delle associazioni di volontariato sta dando i suoi frutti - dichiara Magliano -. Essere partecipi

del lavoro di Cilla è per me un grande onore che spinge e spingerà tutti noi a dare sempre il massimo».

[ph.ver.]

CRONACAQUI.to

15

martedì 18 settembre 2012

L'ex manager di Cnh Ruggeri: ecco perché chi sa di auto non ci ha mai creduto

“Fabbrica Italia”, un business velleitario

di **RICCARDO RUGGERI**

MARCHIONNE, di norma sobrio, si eccita: “è il più straordinario piano industriale che il nostro paese abbia mai avuto, per portare più italiani nel mondo”. Avevo già vissuto il piano di Valletta degli anni '60, banale nella sua semplicità: grazie ai nuovi modelli di Giacosa (passati poi alla storia) raddoppio dei volumi di produzione ogni anno. Governò, politici, Confindustria esultano, sindacati bianchi-rosa-gialli si entusiasmano, Cgil silente, Fiom polemica. Le meglio intelligenti, dotate di tutti gli strumenti tecnici e culturali per valutare la fattibilità del progetto, sorvolano, cogliendo solo l'aspetto (marginale) di “nuove relazioni industriali”.

Un'infima minoranza che conosce il business dell'auto; le sue leggi in termini di prodotti, cicli di rinnovo, disponibilità di cassa, ottimale b.e.p. (break even point), uomini chiave, reti commerciali, è convinta che il progetto sia velleitario. In punta di penna lo scrisse, non fui creduto neppure in famiglia. Arriviamo al 2011, viene firmato un accordo sindacale (Fiom è esclusa), con la nascita dell'operaio Fiat 2.0, più focalizzato, più pagato, più scientifico. Il consulente Fiat professor Yamashina trasferisce a Pongiglione la sua filosofia “yang, efficienza versus yin, assenteismo”. Le regole sindacali sono ora quelle volute da Marchionne, i nuovi modelli lattitano, così l'operaio 2.0 va subito in cassa integrazione (e lì resta), la componistica è in ginocchio, i concessionari disperati, i clienti comprano tedesco-coreano. Mentre a Torino si discute del Quartier Generale, le competenze di innovazione e sviluppo sgattaiolano oltre

Atlantico, (“a gratis”?)

L'atmosfera si fa sempre più pesante, Marchionne decide di dare un'intervista a Massimo Mucchetti (Corriere), esce il rosso: “o esportiamo negli Usa o dovremo chiudere due impianti”. Persino l'Economist cerca di darci una mano: “l'auto in Italia è simbolo della virilità nazionale”, le élite tacciono, confermano la loro natura no, confermano la loro natura esuauca. Scrisse allora: “escludendo che si vogliono difendere, con quattromi pubblici, posti di lavoro che il mercato ha già cancellato

A FIAT dica la verità». Il volantino, firmato Fiom, verrà distribuito oggi davanti a tutti gli stabilimenti italiani del gruppo. Un invito all'ad Marchionne a dire le cose come stanno, anche se i piani e le soluzioni proposti possono essere amari. «A questo punto l'importante è sapere — dice il rappresentabile dell'auto della Fiom, Giorgio Airaud — un modo anche per permettere al governo di poter intervenire, di dire quello che può fare e di cercare altri produttori disposti ad investire in Italia».

Il sindaco di Torino, Piero Fassino, è invece convinto che «bisogna continuare a battersi perché Fiat continui ad essere l'azienda che produce auto in Italia e lo faccia a Torino». Un concetto ribadito durante la presentazione della nuova stazione car sharing in piazza Palazzo di Città, un'Alfa Giulietta granata a disposizione degli assessori al posto delle auto blu. «Vorrei che questo fosse l'obiettivo di tutti — aggiunge

RICCARDO RUGGERI

(sono vivi solo per il “bocca a bocca” di una finia cassa integrazione), ci si concentra almeno su stabilimenti di montaggio coerenti con le quote di mercato Fiat. In particolare, su Alfa Romeo, marchio appetibile (per Vw) che può essere ceduto, con in dote passivo uno stabilimento e relativo personale”. Su questa ipotesi si schiera in molti, specie l'indotto automatico, però Fiat ha liquida (l'Alfa

Cosa succederà? Premetto che ragionano non come ex, non come analista di business, ma come investitore. Marchionne ha due opzioni per tranquillizzarci, fare l'americano o fare l'europeo. Se fa l'americano dica la verità (stile Termini Imerese o Alcoa). Avendo azionisti cosmopoliti non interessati a investire in Italia, in questi anni non ha fatto ciò che il business dell'auto richiede: investimenti in nuovi prodotti, nei cicli di rinnovo, nelle tecnologie, nelle reti commerciali. Così alla Fiat di og-

gi basta uno stabilimento di montaggio (efficiente) al Sud, e un “simulacro” di stabilimento al Nord (dopo quattro anni di cassa, Mirafiori pare un sarcofago). Nel mondo del business, la crisi non è mai una giustificazione per un manager capace, le aziende ben gestite (a basso b.e.p.) fanno enormi profitti se il mercato tira, vanno in pareggio se il mercato è pessimo come l'attuale, ma continuano a investire, avendone le capacità finanziarie. Vw è gestita secondo questi principi. Se invece preferisce fare l'europeo si nasconde pure dietro la Grande Crisi, facciappure melina in attesa dell'ipo americana (obiettivo principe), segua pure la classica strategia dello “spegnimento per consumazione” di due stabilimenti. Come investitori vorremmo solo saperlo.

Studio il caso Fiat Auto dal 1988, tutto si tiene: l'Avvocato licenzia l'“auto-centrico” Ghidella, si inviluppa fra il “dover essere” (la sciagurata dottrina Cuccia) e il “poter fare” (il pragmatismo dell'internazionalizzazione mancata), gli sfugge il governo del sistema, i manager che si succedono confondono la cura salvifica col suicidio assistito (lo Stato partecipa in forze). Forse la Storia riconoscerà come analista principe un vecchio operaio Fiat (anonimo), intervistato da Gabriele Polo (Manifesto, 29-07-12): «Negli anni '70, in via Po c'era un negozio (Gabbai), vendeva abiti falati, due volte all'anno lanciava una chiossa campagna algrido Oplà, Gabbai vendendo tutto e miriuro. Vendeva tutto, ma si ritirava. Poi un giorno, o più il negozio non riapri più. Gabbai scomparve. Temo che la Fiat finisca così».

ex manager Cnh e editore “Gran Torino libri”

— perché ho l'impressione che qualcuno, alzando la voce, voglia quasi che se ne vada. Io invece continuo a battermi perché rimanga qui». Accanto all'Alfa parcheggiata in piazza Palazzo di Città il sindaco ha elogiato il servizio di car sharing che a Torino è in funzione dal 2002 e oltre 260 iscritti, 85 parcheggi e 120 veicoli. Sul futuro e sulla possibilità che case produttrici straniere, come Mercedes Benz e Renault, possano fornire veicoli a Torino Fassino ha detto che «ci stiamo lavorando, abbiamo già avviato un progetto sulla distribuzione delle merci in città con mezzi ecosostenibili, e c'è un tavolo di confronto aperto con diversi produttori per sviluppare un servizio che riguardi anche il trasporto delle persone». Insomma, le porte non sono chiuse alle offerte che arrivano da fuori o da case diverse da Fiat, soprattutto se il Lingotto non può intervenire su un filone particolare come quello elettrico.

(di Ior.)

Fassino: “Bisogna battersi perché Fiat resti a Torino”

Non distribuire un volantino in cui invita Fiat a dire come stanno davvero le cose

DETERMINATO
Il sindaco Piero Fassino non vuole lasciare nulla di intentato per tenere a Torino la Fiat

L'ANNUNCIO La storica cartiera di San Mauro occupa circa 120 addetti

Anche Burgo saluta Torino

Da gennaio stop all'attività

→ Arriva a fine corsa il percorso della Burgo a Torino. Sarà infatti siglato oggi all'Unione Industriale l'accordo per la cessata attività della storica sede di San Mauro, che occupa circa 120 lavoratori. A partire dal primo gennaio 2013, la Burgo lascerà la città e per i dipendenti la scelta sarà tra il trasferimento oppure la mobilità. L'azienda aveva comunicato un anno fa l'intenzione di accentrare il centro direzionale ad Altavilla Vicentina e la trattativa con i sindacati non ha modificato la sua scelta. L'accordo che Cgil, Cisl e Uil sigleranno oggi con la società dovrebbe prevedere un anno di cassa integrazione straordinaria, che sarà estendibile di ulteriori dodici mesi se l'azienda, specializzata nella produzione di carta,

riuscirà nel compito di ricollocare almeno il 30 per cento delle maestranze. Considerata la crisi e la struttura della forza lavoro della Burgo, composta da impiegati ultraquarantenni di cui una parte significativa di sesso femminile, è uno scenario improbabile. Che probabilmente sarà sostituito dalla mobilità volontaria attraverso un incentivo economico.

Altrettanto improbabile è che una parte significativa dei colletti bianchi scelga di trasferirsi a 350 chilometri di distanza per non perdere il lavoro. La Burgo è di proprietà della Marchi di Vicenza, che ha acquisito stabilimenti e centro direzionale a partire dal 2002. L'aggregazione tra Marchi e Burgo avvenne nel 2004, la fusione nel 2007. Al

Piemonte resterà lo stabilimento più antico, cioè la cartiera di Verzuolo, nel Cuneese, fondata nel 1905 da Luigi Burgo e rinnovata dieci anni fa. Indispettito l'assessore regionale al Lavoro, Claudia Porchietto: «Se ai lavoratori va bene non sarà certamente la Regione ad opporsi - sottolinea - C'è però da chiedersi che cosa sia cambiato in questo anno visto che l'accordo che verrà sottoscritto, e che coinvolge più di centro lavoratori, non mi pare sia migliorato rispetto a quanto prospettato l'anno scorso e continua ad insistere sulla possibilità di trasferimenti in altre sedi dell'azienda fuori dal Piemonte o dimissioni incentivate e mobilità volontaria».

Alessandro Barbiero

CRONACA QUI

martedì 18 settembre 2012

13

PIAZZA CARIGNANO Manifestazione indetta contro i tagli al welfare

Pensionati e invalidi in presidio: «Assistenza negata per 30mila»

→ I pensionati piemontesi di Cgil, Cisl e Uil tornano in strada contro i tagli alla spesa sociale. I sindacati hanno organizzato un presidio, che si svolgerà domattina in piazza Carignano, perché - hanno spiegato ieri in una conferenza stampa - la riduzione dei fondi «è inaccettabile».

«In Piemonte - hanno detto Sergio Perino (Spi-Cgil), Francesco Cargino (Cisl-Fnp) e Gianni Scanzio (Uilp) - le persone con una condizione invalidante riconosciuta sono circa 210mila, quelle con 2 o più condizioni invalidanti sono

quantificabili in circa 120mila. Se non si interverrà presto con nuove risorse sul sistema assistenziale - hanno spiegato - il costo più pesante ricadrà sugli anziani e le loro famiglie, che sopportano già il peso dei nuovi ticket e l'aumento dell'addizionale Irpef regionale».

«Per il ricovero in residenza sanitaria - hanno aggiunto i tre sindacalisti - a fronte di 13.500 posti occupati in convenzione esiste un pari numero di aventi diritto che non trovano posto e restano in lista di attesa». Analoga la situazione per l'assistenza domi-

ciliare continuativa: «A fronte di 20-22mila assistiti - hanno sottolineato - esiste una lista di attesa di 17.500 persone». «In conclusione del ragionamento, in Piemonte abbiamo circa 30mila persone a cui viene negato il diritto all'assistenza e che sono quindi costrette a farsi carico di tutti i costi del ricorso al privato». Cgil, Cisl e Uil hanno ricordato che negli anni le risorse sono andate costantemente calando: 168 milioni di euro nel 2010 scesi a 138 milioni nel 2011 e infine a 114 milioni nel 2012.

[al.ba.]

“Danoi’ auto è in agonia ma manterrò Fiat in Italia con i guadagni fatti all’ estero”

Marchionne: parlano troppi maestri improvvisati

E QUAL è la verità, il blocco degli investimenti in Italia dando tutta la colpa alla crisi?

«No, questa è semplicemente una sciocchezza. Abbiamo appena investito circa un miliardo per la Maserati in Bertone (una fabbrica rilevata da noi nel 2009 che non aveva prodotto vetture dal 2006), altri 800 milioni per Pomigliano: le sembra poco?».

La sua verità, allora?

«Semplice. La Fiat sta accumulando perdite per 700 milioni in Europa, e sta reggendo a questa perdita con i successi all’ estero, Stati Uniti e Paesi emergenti. Queste sono le uniche due cose che contano. Se vogliamo confrontarci dobbiamo partire da qui: non si scappa».

La paura è che stia scappando lei, dottor Marchionne. Bassi investimenti in Italia, zero prodotti nuovi. Non è così che muore un’ azienda che ha più di cent’anni di vita?

«Mi risponde lei: se la sentirebbe di investire in un mercato tramortito dalla crisi, se avesse la certezza non soltanto di non guadagnare un euro ma addirittura — badi bene — di non recuperare i soldi investiti? Con nuovi modelli lanciati oggi spariremmo nell’acqua: un bel risultato. E questa sarebbe una strategia manageriale responsabile nei confronti dell’ azienda, dei lavoratori, degli azionisti e del Paese? Non scherziamo».

Ma il mercato

Puntavo sulla riforma del mercato del lavoro e invece sul tavolo ho 70 cause aperte dalla Fiom

Ma i suoi concorrenti sono europei come la Fiat, operano sullo stesso mercato, eppure non hanno alzato le braccia. Tutti incoscienti e irresponsabili, anche quando guadagnano quote di mercato a vostro danno?

«Senta, perché non guardiamo le cifre che parlano da sole, molto meglio della propaganda? Lei le conosce? In Italia l’automobile è precipitata in un buco di mercato senza precedenti, un mercato colato a picco nel vero senso della parola, ritornato ai livelli degli anni Sessanta. Sa cosa vuol dire? Che abbiamo perso di colpo quarant’anni. E si capisce, se uno è capace di guardarsi attorno. Il Paese soltanto un anno fa era fallito, lo avevamo perduto. Solo l’intervento di un attore credibile ha saputo riprendere l’Italia dal baratro in cui era finita e risollevarla. Ce lo siamo dimenticato? E qualcuno vorrebbe che la Fiat, in mezzo a questa tempesta, si comportasse tranquillamente come prima, quando c’era il sole? O è un’ imbecillità, pensare questo, o è una prepotenza, fuori dalla logica».

Ma lei guida la Fiat dal 2004. Molti, come Diego Della Valle, dicono che è colpa sua. Cosa risponde?

«Che tutti parlano a cento all’ora, perché la Fiat è un bersaglio grosso, più delle scarpe di alta qualità e alto prezzo che comprovo anch’io fino a qualche tempo fa: adesso non più. Ci sarebbe da domandarsi chi ha dato la cattedra a molti maestri d’automobile improvvisati. Ma significherebbe starnazzare nel pollaio più provinciale che c’è, davanti ad una crisi che ci sfida tutti a livello mondiale. Finché attaccano me, comunque, nessun problema. Ma lasci-

REPUBBLICA
92



no stare la Fiat, per rispetto e per favore».

È normale che il Paese si preoccupi davanti al rischio che la Fiat veda via dall'Italia, che lei scelga l'America, che si perda la sapienza del lavoro nell'automobile. Perché lei non ha risposto a queste paure?

«Se vuoi dire che potevamo comunicare meglio, possiamo discuterne. Ma la sostanza non cambia».

Ma lei dopo cent'anni di storia intrecciata tra la Fiat, Torino e l'Italia, con creazione di lavoro e dirigenza ma anche con un forte sostegno dello Stato, non sente oggi un dovere di responsabilità nazionale?

«Sì, se il quadro è quello che le ho fatto, e certamente lo è, si immagina cosa farebbe qualunqu岸 imprenditore al mio posto? Cosa farebbe uno straniero, in particolare un americano, un uomo d'azienda con cultura anglosassone? Dovreste rispondervi da soli».

Qui sta la sua responsabilità nei confronti del Paese?

«In questa situazione drammatica, io non ho parlato di esuberanti, non ho proposto chiusure di stabilimenti, non ho mai detto che voglio andar via. Le assicuro che ci vuole una responsabilità molto elevata per fare queste scelte oggi».

Ma due anni fa lei aveva detto a Repubblica che le quattro lettere Fiat avrebbero conservato il loro significato: ancora Fabbrica, sempre Italiana, per produrre Automobili, e tutto questo a Torino. Oggi se la sente di confermare?

«Stiamo qui. Anzi, io sono a Detroit, ma sto proprio partendo per l'Italia. Non m'ho, se è questo che vuole sapere».

Ma lei ha appena detto che Fabbrica Italia è superata. Questo significa che l'impegno di investire in quel progetto 20 miliardi non viene mantenuto. Non si sente in colpa?

«Quell'impegno era basato su cento cose, e la metà non ci sono

più, per effetto della crisi. Lo capirebbe chiunque. Io allora puntavo su un mercato che reggeva, ed è crollato, su una riforma del mercato del lavoro, e ho più di 70 cause aperte dalla Fiom. Soprattutto, da allora ad oggi il mercato europeo ha perso due milioni di macchine. C'erano e non ci sono più. Tutto è cambiato, insomma. E io non sono capace di far finta di niente, magari per un quieto vivere che non mi interessa. Anche perché puoi nasconderti, ma i nodi prima o poi vengono al pettine. Ecco, siamo in quel momento. Io indico i nodi, parliamone».

Cala il mercato europeo, ma dentro quel mercato Fiat crolla molto più di altri. Perché?

«Perché il mercato italiano per noi è assolutamente preponderante, pesa più di quello degli altri Paesi messi insieme: è il mercato italiano e spagnolo sono quelli che hanno perduto di più. Non è un'equazione troppo difficile».

Ma gli altri produttori europei continuano a sfornare modelli. Fiat è ferma, vuota e assente. Non è anche così che si lascia andare a picco il mercato?

«Se io avessi lanciato adesso dei nuovi modelli avrebbero fatto la stessa fine della nuova Panda di Pomigliano: la miglior Panda nella storia, 800 milioni di investimenti, e il mercato non la prende, perché il mercato non c'è. Provi a pensare: se quell'investimento lo avessi moltiplicato per quattro, se cioè avessi pensato in grande, diciamo così, la Fiat sarebbe fallita entro il 2012 e adesso saremmo qui a parlare d'altro. Io dovrei andare in giro col cappello in mano, chiedendo soldi non so a chi: agli azionisti, al governo, ad un altro convertendo».

Ma la rinuncia a nuovi modelli non è una resa, una rinuncia al mestiere e a stare sul mercato?

«Con un modello nuovo, nelle condizioni di oggi, magari avrei venduto trentamila macchine di più, glielo concedo. Ma

magari, mi conceda lei, avrei perso due miliardi di più».

Il rischio è di disperdere un know-how, una sapienza del lavoro, un universo dell'indotto, un marchio storico. Non ci pensa?

«Le rispondo così: lei non può saperlo, ma nei piani strategici del 2004 la Peugeot aveva considerato la Fiat fallita, e aveva programmato la conquista delle sue quote di mercato, come se la nostra azienda non ci fosse più. Fallita, cancellata, capito? Oggi la situazione è completamente diversa. Bisogna solo capire in che mondo viviamo. C'è un rapporto di Morgan Stanley secondo cui nello scorso decennio General Motors ha pompato 12 miliardi di euro in Europa, a fondo praticamente perduto. Questo cosa vuol dire? Che tutte le colpe sono del mercato e non vostre?»

«Lasciare le colpe, parliamo di numeri. Vuol dire che il mercato non c'è. In Italia siamo sotto un milione e 400 mila automobili vendute, ciò significa che ne abbiamo perse un milione e centomila in cinque anni».

E come vede l'anno prossimo?

«Male, molto male. D'altra parte la gente non ha più potere di acquisto, magari ha perso il lavoro, i risparmi se ne sono andati, non ha prospettive per il futuro. Ci rendiamo conto? L'auto nuova è proprio l'ultima cosa, non ci pensano nemmeno, si tengono la vecchia ben stretta. È un meccanismo che si può capire».

E anche colpa degli incentivi, che hanno spinto a comprare senza necessità?

«Sono stati una droga, non c'è dubbio».

Ma ne avete beneficiato largamente anche voi, non ricorda?

«Ne abbiamo beneficiato tutti, noi, i francesi, i tedeschi. Ho sempre pensato che la droga avrebbe tramortito il mercato.



Pensi che venderemo un "Cubo" a metano a meno di 5 mila euro, 4.990: drogato al massimo».

Sono i famosi aiuti di Stato all'automobile, di cui oggi non dovrete dimenticarvi, non le pare?

«Già l'ultima volta ho detto di no. Vedeva crearsi una bolla che gonfiava d'aria i tubi del mercato, per poi farli saltare prima o poi. Semplicemente si posticipava una crisi, una difficoltà e un problema, invece di affrontarli».

Ecco, oggi la paura è proprio questa: che una Fiat americana non affronti il problema della produzione automobilistica in Italia, e non contrasti la crisi. Cosa risponde?

«Io gestisco un'azienda che fa 4 milioni e 100 mila vetture all'anno. La scorsa settimana sono andato a Las Vegas per un incontro con i concessionari: tra novità e restyling gli abbiamo fatto vedere 66 vetture. Si rende conto? È il segno di un'espansione commerciale fantastica di un'azienda globale. Che va giudicata in termini globali. Chi cresce a questi ritmi negli Usa e anche in America Latina, forse sa fare automobili, forse capisce il mercato».

È l'Italia? Lei non può ignorarla.

«Ma lei non può pensare alla Fiat come a un'azienda soltanto italiana. Sarebbe in ritardo di dieci anni. La Fiat non è più un'azienda solo italiana, opera nel mondo, con le regole del mondo. Per essere cinari: se lo sviluppo un'auto in America e poi la vendo in Europa guadagnando, per me è uguale, e deve essere uguale».

Se non fosse per quel problema della responsabilità nazionale, nei confronti del Paese e di chi lavora, non crede?

«E qui lei dovrebbe già aver capito la mia strategia. Gliela dico in una formula: cerco di assecondare la ripresa del mercato Usa sfruttandola al massimo per acquisire quella sicurezza finanziaria che mi consenta di proteggere la presenza Fiat in Italia e in Europa in questo momento drammatico. Fare diversamente, sarebbe una

folia».

Siete specializzati in utilitarie: non c'è l'idea di un'auto per la crisi?

«I modelli non invecchiano bene. Io posso lanciare la migliore automobile in un momento di mercato tragico come quello attuale, senza ottenere risultati: ma due anni dopo, quando magari le condizioni di mercato cambiano, quel modello è vecchio, e i soldi del mio investimento non li riprendo mai più».

Però state per lanciare la 500L, prodotta in Serbia. Quanto ci punta la Fiat?

«L'ho presentata agli americani lunedì scorso, l'accoglienza è stata fantastica. su quel mercato sono tranquillo perché andrà benissimo. E questo ci aiuterà. Ma se dovessi puntare solo sui risultati europei, non ce la farei mai e poi mai. E le aggiungo una cosa: io venderò la 500L a 14.500 euro. La Citroën ha deciso di vendere la C3 Picasso, che è un competitor, a meno di diecimila, per smaltire le giacenze. È una quota che sta sotto il mio costo variabile. Questo le dice come sta oggi il mercato in Europa».

Come spiega agli americani il successo a Detroit e il disastro a Torino?

«Quando spiego, loro fanno due conti e mi dicono cosa farebbe: chiusura di due stabilimenti per togliere sovracapacità dal sistema europeo».

E lei?

«I conti li so fare anch'io. Se mi comporto diversamente, ci sarà una ragione».

Cosa vuol dire?

«Chenon parlo di precedenza, non parlo di chiusure, dico solo che non c'è mercato per fare attività commerciale garantendo continuità finanziaria all'azienda».

E quando vede un cambio di mercato?

«Fino al 2014 non vedo niente. Per questo investire nel 2012 sarebbe micidiale. Salvo che qualcuno mi dica che per noi le regole non valgono. Ma deve mettermelo per scritto. Perché quando siamo entrati in Europa, non sono solo saltate le frontiere, è saltata anche l'abitudine di fare un po' di svalutazione nei momenti di crisi. Ora questo lusso non c'è più, e finché Monti e Draghi hanno le mani sul timone, per fortuna dall'euro non usciremo. E allora, dobbiamo rispettare le regole».

Sembra un discorso riferito al governo. La stanno cercando e vogliono chiarimenti: li vedrà?

«Se mi cercano li vedrò, certo. Immagino che incontrerò Passera, Fornero. Ma poi?».

Le chiederanno garanzie per la Fiat in Italia e vorranno sapere qual è il suo disegno strategico. Cosa dirà?

«Sopravvivere alla tempesta con l'aiuto di quella parte dell'azienda che va bene in America del Nord e del Sud, per sostenere l'Italia, mi pare sia un discorso strategico».

Lei dunque s'impegna?

«Mi impegno, ma non posso farlo da solo. Ci vuole un impegno dell'Italia. Io la mia parte la faccio, non sono parole. Quest'anno la Fiat guadagnerà più di 3 miliardi e mezzo a livello operativo, tutti da fuori Italia, netti di quasi 700 milioni che perderà nel nostro Paese. È la prova di quel che le ho detto».

Ma anche Romiti sostiene che lei ha colpe precise, ha detto? quello di Romiti. E anche la parola cosmopolita non è una bestemmia, come sembra intendere qualcuno. È l'unica salvezza che abbiamo. Ancora una cosa: io non sono nato in una casa privilegiata, mi ricordo da dove vengo, so perfettamente che mio padre era un maresciallo dei carabinieri».

Cosa intende dire?

«Che non sono l'uomo nero».

Coi sindacati si, sembra aver dichiarato una guerra ideologica alla Fiat, da anni Sessanta».

«Storie. Io voglio una riforma del lavoro, che ci porti al passo degli altri Paesi. Se la Fiat vuole essere partner di Chrysler, deve essere affidabile. Lo so che la Fiat di Valletta aveva asili e colonie, ma si muoveva in un mondo protetto dalla competizione, dazi e confini, che sono tutti saltati. Noi siamo in ballo, il gran ballo della globalizzazione: non è detto che mi piaccia ma come dicono in America il dentifricio è fuori, e rimetterlo nel tubetto non si può più».

Ma lei si rende conto che il lavoro oggi è il primo problema dell'Italia?

«Sì, da quella mia responsabilità nei confronti del Paese, che va di pari passo con quella nei confronti dei miei azionisti. Ma "repubblica fondata sul lavoro" vuol dire anche essere competitivi, creare occupazione attraverso sfide e competizioni. Questa cultura da noi manca».

Il professor Penati oggi su Repubblica, cercando di capire la sua strategia, le ha chiesto di essere coerente e di vendere le partecipazioni editoriali, per dimostrare che la crisi colpisce tutti i settori in crisi e non penalizza solo l'automobile. Può rispondere?

«Proprio a me venite a chiedere dei salotti buoni? Non li ho mai frequentati. E quando abbiamo avuto bisogno di qualcosa da loro, ho visto solo buchi nell'acqua».

La gente non ha più potere d'acquisto, siamo tornati a 40 anni fa, e qualcuno fa finta di nulla

Il Lingotto licenzia i dirigenti 100 via con ricche buonuscite

Il sindacato: "Una lenta emorragia, evitando conflitti"

DIEGO LONGHINI

UN PRIMO esodo è già iniziato. Senza particolare rumore. Esodo che riguarda i piani alti degli uffici Fiat, le stanze dove si prendono le decisioni. Un'uscita silenziosa tanto da essere complicato quantificare quanti manager sono stati "invitati" a lasciare. Si tratta delle seconde e terze file e i licenziamenti stanno toccando i dirigenti di prima fascia: cento persone su un gruppo di 450.

Cifre che non fanno rumore perché il tutto avviene in modo non traumatico. Anzi, il nuovo contratto firmato alla fine dello scorso anno dal Lingotto e dai sindacati di categoria ha aumentato il numero di mensilità che spettano ai dirigenti in caso di uscita. E questo assicura a Fiat che non ci siano controversie. «Ormai periodicamente abbiamo incontri all'Unione industriale per discutere di uscite che riguardano il Lingotto — spiega il direttore di Federmanager Torino, Roberto Granatelli — un'emorragia che prosegue, che aumenta o diminuisce in alcuni momenti, ma c'è da parte dell'azienda una gestione che evita la conflittua-

QUARTIER GENERALE

Il Palazzo del Lingotto che ospita il cuore del gruppo Fiat e anche la sede di Exor, primo azionista della casa automobilistica torinese

lità». Mensilità assicurate e servizio di outplacement per provare a garantire una ricollocazione ai dirigenti che lasciano a casa. Accorgimenti che non tutte le società adottano. «Con altre imprese questo crea frizioni», aggiunge Granatelli. Quando finirà l'emorragia e la riorganizzazione? Nessuno sa dare risposte.

Il problema non riguarda solo Fiat. «Ormai il 50 per cento delle imprese dell'area di Torino è in sofferenza e ha in atto processi di riorganizzazione che toccano anche la dirigenza», spiega Granatelli. «Per fortuna con Unione industriale e Api si riesce a trovare un giusto equilibrio nella gestione dei processi», aggiunge.

L'offerta di manager, soprattutto nell'età critica over 50, è così ampia che la ricollocazione è complicata. E i sindacati provano a battere strade diverse. Un esempio viene dal servizio organizzato da Federmanager che permette ai dirigenti di mettersi in proprio, andando ad occupare fette di mercato libere, soprattutto per le piccole e medie imprese. «È una piccola risposta — spiega Granatelli — ad oggi seguiamo un centinaio di società create negli ultimi tre-quattro anni. Un'espe-

L'accordo prevede molte mensilità assicurate e un servizio di outplacement

rienza che funziona. Noi mettiamo al servizio i nostri consulenti, che seguono la parte amministrativa, i soci devono occuparsi di sviluppare progetti e di trovare lavoro. Non pensiamo, però, che possa essere una soluzione che vada bene per i grandi numeri, ma solo per fasce di mercato particolare».

Il corriere va verso il crac

Seimila lavoratori sul baratro

Per Aws fallimento o concordato. Lira dei creditori: non si sa nulla

il caso

MASSIMO MASSENZIO

Destino segnato per la All Ways Sistem, l'azienda trofarellese leader nel campo dei trasporti espresso, coinvolta in un'inchiesta della guardia di finanza per una presunta evasione fiscale da 22 milioni di euro. A luglio sono stati arrestati i principali dirigenti societari, compreso il presidente Francesco Maserà, e un mese più tardi tutte le attività del gruppo sono state «sospese temporaneamente». Dopo oltre 45 giorni di chiusura, i cancelli della sede principale di via Molino della Splua sono ancora chiusi e adesso si spalancano le porte per l'avvio di una procedura concorsuale. Concordato o fallimento, difficile vedere altre possibilità. In ogni caso una decisione potrebbe essere già assunta all'inizio della prossima settimana.

Per i 200 dipendenti della Aws, sparsi nelle filiali di tutta Italia, sono iniziate lunghe ore di attesa. Una situazione molto difficile, però, la stanno vivendo anche fornitori, autisti e padroncini che formavano l'indotto di uno dei più importanti corrieri espresso a livello nazionale. Un esercito di piccole aziende e cooperative, seimila lavoratori in tutto, che ora rischiano di rimanere in mezzo a una strada.

La situazione è potenzialmente esplosiva. Lo scorso 1° agosto una quarantina di corrieri si sono ritrovati davanti alla residenza di Maserà, a Moncalieri, per bruciare magliette e cappellini con i loghi di

Aws sulla porta di casa. E non sono escluse nuove manifestazioni di protesta.

Dall'inizio di agosto non c'è più stata nessuna comunicazione ufficiale da parte dell'azienda, i contatti con quasi tutti i fornitori sono stati interrotti. Attorno al futuro prossimo della All Ways System sono cominciate a circolare indiscrezioni incontrollate, qualcuno ha ipotizzato che i libri contabili fossero già stati portati in tribunale e i creditori adesso attendono risposte certe: «Aws ci deve pagare ancora 580 mila euro, da maggio», spiega Alessandro Galfetti, responsabile commerciale

ILEGALI DELLA SOCIETÀ

«I libri contabili non ancora in tribunale a breve la decisione»

dei Keilog, società di trasporti che annoverava Aws fra i suoi clienti principali: «Per noi è stato un colpo durissimo, abbiamo dovuto lasciare a casa 23 persone. Da Trofarello non sono mai arrivate notizie, nessuno risponde più al telefono, non sappiamo niente di niente.

Ho sentito parlare di un possibile concordato e, in linea di principio, non sono contrario, ma dipende da quanto sono disposti a pagare».

Il pool di avvocati civilisti che da anni segue gli interessi della società trofarellese è pronto a fare chiarezza: «Non corrisponde a verità il fatto che i libri contabili sia-

no già stati presentati in Tribunale», assicurano Riccardo Carboni e Marco Porcari, legali di Aws. E aggiungono: «È stato incaricato un commercialista esperto in materia di imprese in stato di crisi, Maurizio Gili, per valutare lo stato patrimoniale dell'azienda. Alla luce delle istanze contabili, la società dovrà optare per la procedura concorsuale più consona alle sorti dell'azienda, nell'ottica di tutelare al meglio le aspettative dei creditori».

Nelle ultime ore si è parlato di una possibilità di un concordato - che permetterebbe di evitare il fallimento -, ma gli avvocati non si sbilanciano: «Ogni decisione verrà comunque assunta in tempi ristrettissimi».

L'inchiesta

Arrestati i vertici per frode fiscale

Prima dell'inchiesta delle fiamme gialle, Aws era il gioiellino del gruppo Gleiscar. In 13 anni, da quando fu rilevata dalla famiglia Maserà, è diventato un colosso del mondo dei trasporti, in grado di permettersi partnership sportive con società del calibro di Juventus e Milan. Secondo le ipotesi investigative il merito sarebbe anche di un efficace sistema per eludere imposte e contributi. Anziché assumere direttamente il proprio personale, Aws si sarebbe avvalsa di dipendenti in carico a imprese compiacenti, sulle quali pendevano gli obblighi di gestione. In base alle indagini, inoltre, le società interposte non pagavano le tasse e i debiti col fisco venivano «saldati» tramite compensazioni inesistenti. Per la Finanza questa tecnica avrebbe portato a un'evasione complessiva di 22 milioni di euro. (M.MAS.)

TI CVPR2

LA RELAZIONE La produzione, secondo Unioncamere, tra aprile e giugno ha fatto registrare un -5,4% La crisi dell'industria sempre più grave Carbonato: «Non si vede via d'uscita»

È in arrivo un'altra frenata dell'economia piemontese. Dopo il calo registrato da fine 2011 al secondo trimestre dell'anno successivo, gli imprenditori rimangono pessimisti e prevedono un ulteriore calo degli indicatori. Il principale, cioè la produzione industriale, secondo Unioncamere nel periodo aprile-giugno ha fatto registrare meno 5,4 per cento, con un calo che ha cominciato a intaccare anche le esportazioni. Le previsioni per il terzo periodo dell'anno - rileva Confindustria Piemonte - indicano che la strada della ripresa sarà ancora lunga. Il calo della fiducia trascina infatti con sé gli altri indici.

Il 2012 è destinato a essere un «anno complicato», ha detto il neo presidente degli industriali piemontesi, Gianfranco Carbonato. Non difficile come il 2009, ma «le esportazioni non saranno più in grado di supportare la debolezza dei consumi interni», perché a rallentare sono i principali mercati emergenti che finora hanno catalizzato i flussi dell'export. Ora «ci aspettiamo una fase 2 di rilancio delle politiche del governo - ha aggiunto Carbonato - che però sarà impossibile da effettuare a costo zero».

«Nel 2012 - ha ricordato il presidente di Unioncamere, Ferruccio Dardanello - le nostre previsioni e quelle del ministero del Lavoro mettono in preventivo la perdita di 13 mila posti di lavoro in Piemonte». È quindi necessario «ridimensionare la fiscalità», perché «le aziende italiane, che in questi

anni hanno fatto miracoli, non possono continuare per sempre». «Occorre un rilancio forte e deciso - ha proseguito Dardanello - una svolta basata sulla competitività territoriale».

Di certo non fa ben sperare il nuovo calo della produzione di oltre 5 punti che, nel secondo trimestre, ha seguito il meno 3,6 del primo e il meno 0,4 dell'ultimo periodo del 2011. In negativo sono stati gli ordinativi interni (-6,6%), mentre quelli esteri registrano una frenata che li ha mantenuti al +0,6%, un valore che da solo non ha potuto contrastare la contrazione dei fatturati, scesi in media di 3,7 punti percentuali. Si indeboliscono i settori trainanti dell'economia piemontese: la meccanica ha perso l'1%, le industrie dei metalli il

6,4%, i mezzi di trasporto il 6,9%. Giù anche le industrie elettriche, che hanno lasciato indietro il 7,1%.

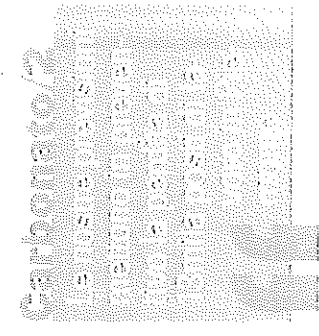
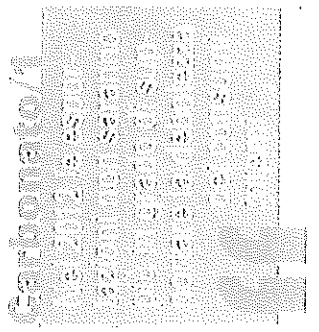
In base alle previsioni di Confindustria, il clima è destinato a peggiorare nel terzo trimestre. Il saldo tra imprenditori ottimisti e pessimisti sulla produzione scende di quasi il 22 per cento, circa mezzo punto in meno fanno gli ordini totali. Il calo è importante, di circa il 15% rispetto al periodo precedente, mentre le aspettative sugli ordinativi dall'estero, che a marzo avevano «rimbalzato» in positivo, tornano sotto lo zero a meno 5,7

per cento.

La contrazione - rileva Confindustria - è trasversale a tutti i settori e colpisce le aziende di qualsiasi classe dimensionale, con una nota negativa per quelle che dimostrano una maggiore propensione all'export, che finiscono per adeguarsi al ribasso. Il tasso di utilizzo degli impianti intorno al 70% resta 5 punti al di sotto dei periodi di congiuntura favorevole e il saldo relativo all'occupazione è negativo a meno 13%. Il pane quotidiano degli imprenditori resta l'incertezza: Confindustria osserva in-

fatti che «è impossibile ipotizzare se ci troviamo nel mezzo di un percorso discendente o all'inizio di una nuova fase di stagnazione».

Alessandro Barbiero



L'INDAGINE Secondo la Uil, in Piemonte le ore richieste sono state 7,9 milioni: «E mancano ancora 100 milioni di euro»
E' boom della cassa: +122% ad agosto

È nuovo record, per le domande di cassa integrazione che provengono dalle aziende piemontesi. Ad agosto, mese di solito vede rallentare le richieste di ammortizzatori sociali in concomitanza della pausa estiva, in Piemonte è stato «boom»: nel confronto con lo stesso mese del 2011, l'incremento complessivo ha toccato il più 122 per cento, suddiviso tra la crescita a tripla cifra della cassa integrazione ordinaria e di quella analoga fatta registrare dalla cassa straordinaria. L'aumento è invece più lieve per la cassa integrazione in deroga.

Con quasi 7,9 milioni di ore richieste, il Piemonte fa segnare un significativo balzo in avanti degli ammortizzatori sociali. Posto che le aziende non utilizzano mai l'intero monte ore di cui chiedono l'autorizzazione, la crescita resta notevole: la cassa integrazione ordinaria è aumentata del 284 per cento, quella straordinaria del 263%. Stabile la cassa in deroga, cresciuta di 0,7 punti.

«Il raffronto delle ore di cassa integrazione con il 2011 mostra il peggioramento delle condizioni del tessuto produttivo italiano e piemontese - commenta il se-

gretario della Uil regionale, Gianni Cortese - Desta preoccupazione, in proposito, il ritardo nell'erogazione del finanziamento di competenza nazionale, necessario per pagare la cassa integrazione in deroga utilizzata in Piemonte. Mancano ancora 100 milioni di euro e sarebbe auspicabile che la ministra del Lavoro desse garanzie sulla copertura e su una riduzione dei tempi d'attesa».

Cortese è duro: «La Uil - sottolinea - pensa che il fumo mediatico sollevato apposta dal governo sullo Statuto dei lavoratori e su altri argomenti nasconda

l'incapacità o l'impossibilità di affrontare i problemi veri del Paese. Abbiamo detto in epoca non sospetta - ha proseguito - che i provvedimenti assunti dal governo tecnico avrebbero depresso ulteriormente l'economia e, purtroppo, siamo stati profeti di ciò che è avvenuto». «Non è opportuno - conclude il segretario Uil - perdere altro tempo prezioso per affrontare i problemi legati alla crescita dei salari e dell'economia, al rilancio dell'occupazione e alla riduzione della tassazione».

(a.l.b.a.)

Minacciano di darsi fuoco per non perdere il posto all'Asa

Due offerte al notaio fermano la protesta estrema

STEFANIO PAROLA

IL TEMPO passa, il nervosismo sale. Quando giunge l'ora i lavoratori dell'Asa bruciano due cassoni di immondizia. Dall'ufficio del notaio che si occupa della procedura arrivano notizie parziali. Si parla di un'offerta sola, poi di un'altra, ma fuori tempo. Gli enormi striscioni appesi all'esterno delle palazzine rievocano la battaglia dell'Alcoa e finiscono quasi tutti con la frase: «Noi disposti a tutto». Si capisce che è così quando due degli addetti prendono una tanica a testa e si versano la benzina addosso. «Per adesso è così, poi vediamo», avvertono.

La protesta, organizzata da Cisl e Uil senza la Cgil («non era opportuno contestare a buste ancora chiuse», spiega Dante Ajetti della Fp-Cgil), si smorza quando si scopre che le offerte sono due e che le buste verranno aperte solo alle 10 di oggi. I vigili del fuoco salgono con la scala, convincono i lavoratori a darloro letaniche. Si arriva a un accordo: un gruppetto più piccolo di operai passerà la notte sul tetto.

Finisce così il giorno più lungo per l'Asa e per i suoi operai. Sembra la protesta dei lavoratori Alcoa, solo molto più surreale. Perché l'azienda del Canavese si occupa di raccogliere rifiuti, dunque il lavoro non le manca, né può essere portata all'estero. Eppure da febbraio del 2010 è in amministrazione straordinaria, guidata da Stefano Ambrosini, lo stesso avvocato che traghettò con successo la Bertone di Grugliasco verso la Fiat.

Il professore torinese si è trovato al timone di un'impresa con oltre 200 dipendenti e la bellezza di 80 milioni di debiti. Un buco enorme per una realtà così piccola. In questo periodo ha fatto tornare l'azienda in utile, ha "dirottato" 38 lavoratori della controllata Asa Scavi

verso Smat e ha ideato un bando "a doppio oggetto" che in Italia non si era mai visto. Permetteva infatti di acquisire per 7,9 milioni sia l'azienda (mantenendo almeno 134 posti di lavoro), sia il diritto di gestire il servizio per 15 anni.

Il primo bando, scaduto a luglio, è andato deserto, anche per le garanzie economiche richieste troppo stringenti. Ieri invece sono arrivate due offerte, che oggi una commissione tecnica valuterà. Di sicuro non ci sarà quella dell'Aec, l'Azienda ecologica canavesana. I 51 Comuni interessati dai servizi di raccolta rifiuti l'avevano creata per rilevare l'Asa, ma nonostante i due anni e mezzo trascorsi hanno raggiunto un accordo troppo tardi e si sono trovati senza un partner industriale né l'appoggio delle banche.

Ora tanta indolenza rischia di costare cara. Se le due offerte non dovessero essere soddisfacenti, è possibile che nell'udienza già fissata per domani il giudice decreti il fallimento. E siccome lo statuto di Asa prevedeva che fossero i soci del consorzio, cioè le amministrazioni

comunali e le comunità montane, a farsi carico di eventuali buchi di bilancio, è plausibile che un eventuale curatore fallimentare faccia causa sia ai Comuni che al vecchio consiglio d'amministrazione per concorso in bancarotta.

Le due offerte, però, hanno portato un po' di ottimismo.

«Speriamo si arrivi a soluzioni concrete, altrimenti serve un tavolo urgente», dice Luca Cortese, segretario della Uil canavesana. E Francesco Tutone, leader della Fit-Cisl Piemonte, avverte: «La vicenda Asa non è isolata: l'intero settore dei rifiuti è una bomba a orologeria».

STEFANIO PAROLA

Pezzetto, sindaco di Cuorgnè, spiega la causa del dissesto

“Ce l'abbiamo messa tutta arriveremo a una soluzione”

GIUSEPPE Pezzetto, lei è diventato sindaco di Cuorgnè un anno e mezzo fa e tra le prime grane da risolvere si è trovato proprio quella dell'Asa. Che idea si è fatto della vicenda?

«È un caso sintomatico di una situazione che riguarda buona parte del sistema dei rifiuti piemontesi: è un'azienda che è nata piccola ed è diventata grande, accumulando negli anni un corposo indebitamento».

Di che cifra stiamo parlando?

«Di circa 80 milioni, in un business che se gestito bene ha una sua redditività».

Invece l'azienda non è stata ben governata. Per di più, in due anni e mezzo di amministrazione straordinaria i 51 Comuni canavesani interessati non sono riusciti a trovare una soluzione. Come è possibile?

«Prima ancora che io diventassi sindaco, per salvare l'azienda venne creata la Aec. Era una "scatola" che avrebbe dovuto rilevare l'Asa. Solo che si è partiti con un errore di fondo, cioè non prevedere sin dall'inizio il coinvolgimento di un partner industriale privato, quando la legge in questi anni è andata esattamente in questo senso. In più abbiamo avuto anche un problema di supporto da parte delle banche».

I lavoratori accusano la politica di aver passato il tempo a litigare, proprio mentre l'azienda andava a fondo. È andata così?

«Fino a qualche mese fa, in effetti, esistevano due gruppi di sindaci che si contrapponevano.

“L'azienda ha lavorato e clienti che pagavano, questo sì doveva intervenire qualche anno fa”

Lavorando siamo riusciti a mettere tutti d'accordo. Non nego però che certe decisioni, prese cinque anni fa, avrebbero avuto risultati ben più efficaci».

Come andrà a finire la questione Asa?

«Il contesto non ci aiuta, basta pensare ai problemi di Seta a Settimo o di Amiat a Torino. Però ce l'abbiamo messa tutta e spero che dalle offerte emerga una via d'uscita. L'azienda ha lavoro e ha anche clienti che pagano con puntualità. Per questo sono convinto che alla fine riusciremo a trovare una soluzione».

(ste.p.)

Pdl a Cota: "Serve una verifica su Monferino"

I vertici del partito: ha posizioni da antipolitica. Il governatore: non mi occupo di baruffe

MARCO TRAMUFFO

FATTACA di nuovo frontalmente l'assessore Paolo Monferino: «Decide tutto da solo, senza mai consultarci. E alla fine almeno fossero a posto i conti mentre invece nei giorni scorsi incontrando i dirigenti delle Asl ha annunciato che bisognerà recuperare ulteriori 100 milioni di euro entro il 2012», continua Ghigo. In più Monferino si difende criticandoci e arroccandosi su posizioni da antipolitica. Ma le sue decisioni, quelle ditagliare reparti e primari, non sono forse politiche? Per questo vogliamo che da adesso il confronto sia continuo e su ogni punto. Magari i tagli si faranno lo stesso, ma vogliamo essere anche noi a deciderlo. Siamo sempre il partito di maggioranza relativa in Piemonte e deve capirlo anche Cota quando difende

il suo assessore ad oltranza». Il governatore incassa e risponde: «Quello che avevo da dire su Monferino l'ho già detto. E quanto ai tagli sulla sanità, vorrei sottolinearlo, non arrivano da Marte, ma sono provvedimenti votati a Roma proprio dal Pdl, che poi sul territorio lamenta scarsità di risorse e la prende con chitagli subisce. Anzi a differenza di chi pensa di giocare due parti in commedia, ho sempre denunciato con chiarezza e a voce alta questi tagli selvaggi contro il Pie-

monte, che considero una vera discriminazione, rispetto ad altre Regioni che proprio sulla sanità stanno dimostrando la nostra stessa serietà». Forse sono solo scaramucce prelettorali. Certo però la tempe-

Ghigo: "L'assessore non può fare tutto da solo. Vogliamo decidere anche noi i tagli"

DUELLO

Sempre più aspro il confronto tra il coordinatore regionale Pdl Enzo Ghigo (a sinistra) e il governatore Roberto Cota (a lato)

municato durissimo: «Con questo tipo di sanità piemontesi soffrono - dice il capogruppo Pdl a Palazzo Lascaris Luca Petrà - Per questo ne chiederemo conto in commissione sanità all'assessore Monferino per avere quelle risposte che finora non siamo riusciti ad ottenere. Ed è necessario approfondire anche altri temi dell'operato della giunta». Quali lo dicono per ora sottovoce: il rapporto di Cota con Marchionne e la Fiat (considerata lo sponsor dell'ingresso di Monferino in giunta) e la politica di bilancio guidata secondo il Pdl da un altro consulente ex manager del Lingotto, Luppi. Il governatore non si scompone. «Sono sereno e non ho altro da aggiungere se non che non ho né la volontà né il tempo di occuparmi di certe baruffe. Nel Pdl però a qualcuno la pazienza inizia a mancare: «Se Cota vuoi mandare tutti a casa lo dica. Ci andremo tutti assieme».

ra nel confronto del Pdl con Cota e con la Lega non era mai salita così in alto in questi due anni di governo. E ieri l'incontro tra i vertici piemontesi del Popolo della Libertà, gli assessori della giunta e i consiglieri regionali lo ha certificato con un co-

“Docenti di sostegno, ora si cambia”

Il ministro Profumo: “Certi casi possono essere seguiti in un modo più collettivo”

DIEGO LONGHINI

«**G**li insegnanti di sostegno in Italia sono circa 150 mila, un numero importante, forse è arrivato il momento per una revisione del modello». Il ministro Francesco Profumo, non parla di tagli davanti alle maestre e alle insegnanti dell'ex Istituto Duca degli Abruzzi, da ieri intitolata al presidente della Repubblica Sandro Pertini. Cerimonia a cui ha partecipato insieme con il sindaco Fassino.

Profumo paragona il sistema italiano a quello degli altri Paesi europei e cita alcuni casi pilota, come quello in Veneto, che potrebbero essere presi ad esempio per riformare il modello dell'insegnamento di appoggio. «È stato fatto un grande lavoro sulla disabilità — spiega il ministro Profumo — ricerche e studi che vanno in profondità sui diversi tipi di problematiche, anche sul fronte comportamentale. Situazione che forse oggi possono essere seguite in maniera diversa, con un altro approccio, più collettivo e non con un insegnante dedicato. Il nostro è un Paese che in assoluto ha una cultura,

una storia, un'attenzione e un livello di servizio ottimo quando si parla di disabilità». E poi cita il caso Veneto: «Ad esempio in quella Regione si sono create figure di coordinamento tra le diverse scuole. Un sistema che si potrebbe esportare».

Un tema da affrontare perché il numero degli studenti disabili aumenta di anno in anno. Non c'è una stabilizzazione. Il mini-

Sono 150 mila in Italia, "una fortuna di intervenire si deve capire bene che succede in Europa"

I PRINCIPALI



NUMERI ALTI

Il numero delle insegnanti d'appoggio è alto rispetto ad altri Paesi europei



STUDI E RICERCHE

È necessario prendere in considerazione gli studi che analizzano le diverse disabilità



ESEMPIO VENETO

In Veneto sono state istituite figure che operano su diverse scuole in maniera collettiva

dio, il Paese ha bisogno di stabilità e di non cambiare troppe regole».

Dopo la cerimonia in via Montevideo, il ministro ha partecipato al convegno organizzato dall'Aldea alla Facoltà di Economia: «L'università in questo momento ha ruolo fondamentale di essere lo strumento vero di innovazione del Paese, al suo interno hai germi per essere l'elemento di traino», dice Profumo. «In questo momento eccezionale — ha osservato — dovranno essere ridisegnati i nostri sistemi di formazione. Quelli attuali hanno un livello di incremento delle informazioni che non siamo in grado di gestire. Ci sono tante informazioni, troppe, disorganizzate. È necessario avere una scuola più formativa con più strumenti logico-deduttivi e meno informazioni». E secondo Profumo «avevamo tutti i dati perché questa crisi potesse essere prevista e forse trattata in modo diverso».

“Il modello funziona bisogna solo offrirlo a tanti altri ragazzi”

«IL MODELLO di insegnamento di sostegno come è pensato e organizzato in Italia non deve essere modificato, ha permesso a migliaia di ragazzi con problemi di handicap di uscire dalle case, di studiare, ci sono ragazzi con disabilità anche molto gravi che sono riusciti ad arrivare fino all'esame di Stato». Enzo Pappalettera, segretario regionale di Cisl Scuola, difende l'istituto del docente di sostegno e il modello italiano. «Semmai si dovrebbe allargare il ventaglio delle condizioni di disagio cui viene riconosciuto il diritto ad avere il supporto in classe dell'insegnante di sostegno».

Non sono già cresciute a dismisura le certificazioni in questi anni? È possibile che famiglie e scuole facciano un abuso di queste certificazioni per avere risorse maggiori in quest'epoca di tagli?

«Non mi sento affatto di fermare questa sensazione. Il numero di studenti con il diritto al sostegno è cresciuto in maniera esponenziale perché c'è maggiore sensibilità verso il tema ma soprattutto perché molte famiglie hanno finalmente accettato

“Questo tipo di insegnante è una risorsa per l'intera classe, non solo per il disabile”

di far intraprendere il percorso scolastico ai figli con problemi di handicap. Prima li tenevano a casa privandoli dell'opportunità di stare con i loro coetanei e di studiare, la scuola stessa non dava loro questa possibilità».

Come lavora l'insegnante di sostegno nella scuola italiana?

«È un risorsa per la classe non un assistente personale dell'alunno disabile. Io per esempio lavoro in una scuola non grandissima che ha 28 alunni con situazione di handicap su 600. Ci sono 15 insegnanti di sostegno che svolgono un lavoro fantastico di integrazione, che insegnano ad altissimo livello di professionalità».

Si potrebbe trarre ispirazione da modelli di altri Paesi per migliorare il nostro sistema?

«Esistono realtà diverse ma non necessariamente migliori nel mondo. In molti paesi per ragazzi con handicap esistono solo scuole speciali. Da questo punto di vista l'Italia ha un modello all'avanguardia che negli anni ha continuato a cambiare, a migliorare. In particolare sta cambiando adesso il sistema di certificazione: prima si attestava sulla base di diagnosi medica, oggi si sta passando al sistema basato sul concetto di diagnosi funzionale. Un passo avanti che però potrebbe escludere tutte le situazioni di disagio psicologico, un aspetto importante che deve essere considerato».

(o.giu.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

REPUBBLICA P 11

Da domani ai giardini Michelotti

Sel chiude le feste di partito Fornero tra gli invitati

«Siamo sicuri che il confronto con chi la pensa diversamente da noi sia una ricchezza perché abbiamo certezza delle nostre idee e siamo altrettanto certi che le nostre posizioni rappresentino una speranza per il futuro del nostro paese». Michele Curto, segretario provinciale di Sinistra Ecologia e Libertà, spiega così la scelta di invitare alla kermesse di partito che

partirà domani al parco Michelotti il ministro del Welfare, Elsa Fornero, ma anche il leader cittadino del Pdl, Silvio Magnano, vicino anche a Comunione e Liberazione. Alla festa si parlerà anche di Tav con un confronto tra il commissario del governo, Mario Virano, e il presidente della Comunità Montana Valsusa, Sandro Plano. Alla festa arriverà anche Nichi Vendola e forse scioglierà la riserva se candidarsi o meno alle primarie del centrosinistra.

A sinistra p 11

LA PROTESTA Duemila lavoratori in corteo fino all'Unione Industriale I call center scendono in piazza «Contratto scaduto da 9 mesi»

→ Circa 2mila lavoratori del settore telecomunicazioni sono scesi in strada ieri per chiedere il rinnovo del contratto di lavoro. A Torino, nell'ambito dello sciopero nazionale di otto ore indetto da Cgil, Cisl e Uil, si è svolto un corteo che è partito dall'assessorato regionale al Lavoro, in via Magenta, per concludersi in via Fanti sotto la sede dell'Unione Industriale.

Il contratto delle telecomunicazioni è scaduto da nove mesi e riguarda circa 200mila lavoratori in Italia, di cui oltre 80mila giovani impiegati nei call center. Sbcgil, Fistel-Cisl e Uilcom-Uil ritengono «indispensabile disciplinare all'interno del rinnovo contrattuale la materia degli appalti, offrendo continuità occupazionale ai lavoratori che oggi rischiano di trovarsi disoccupati ad ogni cambio di commessa».

«È inaccettabile - hanno sottolineato i sindacati - che le aziende affrontino i problemi posti dalla crisi scaricando tutti i costi sui lavoratori attraverso gare di appalto ed esternalizzazioni, basate sul principio del cottimo e che scatenano una competizione che premia le aziende che pagano di meno i lavoratori, sino ad arrivare all'utilizzo di lavoro nero e irregolare o a sfruttare unicamente gli incentivi statali e regionali».

Durante la manifestazione di ieri, i sindacati hanno incontrato l'assessore regionale al Lavoro, Claudia Porchietto: «Coinvolgerò il mio collega delle Attività Produttive Massimo Giordano per convocare un tavolo regionale - ha spiegato - al fine di discutere il futuro dell'Ict e dell'it. Considero entrambi i settori strategici per il futuro di Torino e del Piemonte».

[al.ba.]

CRONACA
201
P13

L'ANNUNCIO Contro la riduzione delle linee

Doppio sciopero Gtt Sospesa anche la Ztl

→ Il servizio bus, tram e metro si ferma per 24 ore. Per la giornata di domani, infatti, è stato proclamato uno sciopero di tutti i mezzi di trasporto Gtt. La serrata è stata indetta da tutte le organizzazioni sindacali di categoria Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uil-Trasporti, Faisa Cisl e Fast Confasal. Allo sciopero ha aderito anche Ugl Trasporti.

I sindacati incrociano le braccia contro i tagli della Regione Piemonte, che hanno costretto il gruppo Gtt a cancellare 960 corse. Secondo quanto dichiarato in un comunicato diramato da Filt e Cgil, «con questi tagli è facile prevedere che i tempi di attesa per i cittadini aumenteranno ulteriormente». «Oltre che per la diminuzione delle corse - sottolineano - anche per il soprannumero dei passeggeri in transito, e per i guasti che coinvolgono ogni giorno quasi il 20% dei mezzi». Riduzione delle corse, che secondo le sigle sindacali, non rappresenta una soluzione efficace per fronteg-

giare il problema degli sprechi. «Riteniamo invece - riferiscono Filt e Cgil - che sia necessario investire nei trasporti. Elemento indispensabile per migliorare la qualità della vita, e invogliare le imprese ad investire sul territorio».

Il servizio urbano e suburbano (esclusa la linea 19) sarà in funzione dalle 6 alle 9 e dalle 12 alle 15. Saranno garantite le corse in metropolitana dalle 6 alle 9 e dalle 12 alle 15. Mentre le autolinee extraurbane e la linea 19 del servizio urbano della Città di Torino, saranno coperte dall'inizio del servizio alle 8 e dalle 14.30 alle 17.30. I convogli delle ferrovie Canavesana e Torino-Ceres circoleranno da inizio servizio fino alle 8 e dalle 14.30 alle 17.30. Le limitazioni della Ztl Centrale saranno sospese. Saranno invece attivi i divieti previsti nelle vie e corsie riservate ai mezzi pubblici e nelle zone a traffico limitato Valentino, Pedonale e Area Romana.

[i.d.]

martedì 18 settembre 2012

11

CRONACAQUI

Gli studenti dopo gli operai L'onda dei nuovi "immigrati"

Decolla il progetto
«Alloggiami»:
ospitati universitari
di tutto il mondo

ELISABETTA GRAZIANI

Una volta erano pugliesi, calabresi e campani con le valigie di cartone a cercare un tetto tra le case Fiat di via Millelire. Oggi hanno occhi a mandorla, pelle bruna o capelli biondissimi e trainano trolley giganti, anche per pochi mesi di sosta. Sono gli universitari, i nuovi «immigrati» di Mirafiori Sud. Arrivano da Cina, Ungheria, Venezuela; molti sono iscritti al Politecnico, qualcuno all'Università. Cercano casa, come tutti.

La loro domanda s'incrocia in modo quasi perfetto con l'offerta dei residenti: il quartiere è ricco di alloggi grandi, costruiti fra gli Anni 60 e 70. La prima generazione di migranti è in pensione; i figli, cresciuti, se ne sono andati: gli appartamenti sono semivuoti, alcuni in attesa di essere venduti, altri ancora occupati ma con più di una stanza libera.

È da questa semplice constatazione che è nato «Alloggiami», il sistema di ospitalità temporanea tra abitanti di Mirafiori e studenti. A prezzi calmierati si può prendere in affitto una singola o una doppia, in famiglia o in appartamenti vuoti. Il costo varia in base al tipo di sistemazione (da 250 euro la singola in famiglia, da 280 in alloggio libero), compresi servizi di assistenza «extra», dal trasporto dall'aeroporto alla guida ai servizi del quartiere. Insomma, un affare quasi perfetto. Unico neo: i trasporti. Troppo pochi e poco frequenti i mezzi pubblici verso gli atenei e il centro città.

A poche settimane dall'inizio dell'anno accademico sono 82 le domande degli studenti: 22 hanno trovato alloggio, per gli altri gli organizzatori cercano nuove camere (chi è disponibile può scrive-

re via mail ad alloggiami@gmail.com). Finora dieci residenti hanno aperto le porte di casa. «Percepisco 500 euro della pensione di reversibilità di mio marito, 350 se ne vanno per il riscaldamento: per que-

LA STAMPA
MARTEDÌ 18 SETTEMBRE 2012

Quartieri | 55

Si parte a fine ottobre Sconti per i giovani in cinquanta negozi

Già 50 i negozi di Mirafiori Sud pronti a fare sconti ai giovani del quartiere in possesso di una speciale fidelity card di prossima emissione. L'iniziativa, promossa dalla Circoscrizione 10, partirà verso fine ottobre e prevede prezzi agevolati per i ragazzi dai 16 ai 29 anni. «È un modo per venire incontro alle esigenze delle giovani generazioni e, al contempo, favorire il commercio locale durante la crisi», spiega il coordinatore alla Cultura, Alessandro Nucera, portavoce del progetto insieme al coordinatore al Commercio, Giuseppe Laino. Vantaggio duplice, insomma. Sono 5.000 i giovani

di quell'età in quartiere e, di solito, per fare acquisti si spostano in centro o fuori città. Invertendo il loro flusso, la ricaduta per il territorio sarebbe notevole. Gli esercizi commerciali a Mirafiori sono più di 500. Gli aderenti saranno riconoscibili grazie a una vetrofanteria. Il questionario per rientrare nella galleria dei negozi «a prezzi promozionali» viene distribuito in questi giorni, bottega per bottega. Per aderire, gli esercenti devono riconsegnare il modulo allo sportello polifunzionale, in strada Comunale di Mirafiori 7, entro lunedì 15 ottobre (dal lunedì al giovedì 8-19,30, il venerdì 8-18). [E. GRA.]

una nipote, le preparavo cena ogni giorno». E l'esperimento ha funzionato: la ragazza tornerà a fine mese. Altra storia, invece, per i coniugi Grieco di via Quarello. «La casa di nostra figlia è vuota - spiega la signora Giuseppa -. Per non svenderla abbiamo deciso di affittarla: ha 4 camere libere». Stanze che da giovedì scorso sono occupate da cinque cinesi arrivate da Pechino. Il Politecnico le ha messe in contatto diretto con il servizio.

A partorire l'idea, un po' per gioco, è stato il senso imprenditoriale di due donne: Tecla Zalia e Isabella De Vecchi. La prima ha cominciato l'anno scorso, allestendo un bed and breakfast in casa propria a Mirafiori. La seconda ha messo insieme i tasselli del puzzle e ha steso il progetto. Per realizzarlo ci sono voluti i finanziamenti della fondazione Comunità di Mirafiori e l'esperienza di quattro enti: parrocchia San Luca, cooperativa Biloba e le associazioni Aris e Le città invisibili. Non a caso «Alloggiami» decolla proprio nell'ex quartiere operaio, solidale per vocazione.

sto ho aderito al progetto»: dietro la schiettezza tutta calabrese dell'ultrasettantenne signora Pina si nasconde un cuore grande. Quando parla della prima ospite, una studentessa iraniana, racconta: «Era come

Raddoppiato il costo della verdura

Al'ingrosso zucchine a 2 euro (erano a 0,70 nel 2011)
Meno clienti sulle bancarelle: "Troppa speculazione"

PAOLO COCCORESE

I picchi di calore portati da Caronte, Minosse e Scipione non hanno ancora finito di surriscaldare la vita quotidiana. E se le nuvole e le prime piogge hanno fermato l'afa di agosto, gli anticicloni hanno provocato l'aumento record dei prezzi tra i banchi ortofrutticoli dei mercati cittadini. Un'impennata provocata dalla siccità. Rincari da bollino rosso con prezzi raddoppiati rispetto all'anno scorso.

Caat Grugliasco

Al Caat, tra i venditori di Centro Agro-alimentare di strada del Portone a Grugliasco, che riforniscono la stragrande maggioranza degli operatori dei mercati di Torino e Provincia, le differenze nei listini sono nette. Rincari altissimi tra i listini dei prezzi all'ingrosso di lunedì della settimana scorsa e quelli di dodici mesi prima. Le zucchine che si vendevano a 0,70 euro al chilo, oggi costano quasi due euro. I pomodori, cuore di bue e da sugo, sono aumentati del 50%. Le verdure a foglia, sono quotate a 2,05: nel 2011 non arrivavano all'euro. Raddoppiati anche i fagiolini e aumentati cavolfiori, peperoni e finocchi. Si salvano solo le patate.

Siccità e caldo

«Il caldo ha bloccato la crescita di molte verdure determinando una netta diminuzione di produzione - dice Daniele Gatto, agronomo del Caat -. Ma se il prodotto scarseggia, a domanda cala più lentamente provocando un innalzamento

dei livelli medio dei prezzi». Aumenti record, come non si vedevano da anni, dettati dal caldo e dalla legge della domanda-offerta. Regola valida anche nei mercati rionali.

Corso Racconigi

Tra i banchi di corso Racconigi gli aumenti dei prezzi all'ingrosso si fanno sentire tra i commercianti. «Le vendite sono diminuite del 30% e siamo stati costretti a ridurre il nostro margine di guadagno. Comprò meno ai Mercati Generali e poi, a fine giornata, svenendo i prodotti deperibili», dice Alessandra Vuolo. Discorso simile in piazza Bengasi. «I prez-

zi sono un po' aumentati. La gente si lamenta ma non possiamo fare diversamente. Anche noi dobbiamo vivere», dice Samantha Agostino. Mentre, Marinella Bulfone, aggiunge, «La gente si lamenta. I rincari sono dovuti alla spesa per l'irrigazione».

Tra spese e tasse

Ma qual è il rincaro medio apportato dai commercianti dei mercati? «Le spese sono tante: Tarsu, Cosap, Inps e Iva, uniti all'aumento del gasolio. La percentuale rispetto ai prezzi dei Mercati Generali è del 25-30%», dice Alessandro Munari, di Fiva, Federazione Italiana Venditori su Aree Pubbliche della Confcommercio. «Gli aumenti sono proporzionali all'aumento di altri costi: benzina, pedaggi, assicurazioni - aggiunge -. Ma non dipendono dagli operatori finali: nei mercati la concorrenza è selvaggia».

Piazza Madama Cristina

Intanto al mercato di piazza Madama Cristina, dove i fagiolini costano 5 euro e i pomodori 3,50 al chilo, i clienti temono l'ombra delle speculazioni sui prezzi. «Mi sono accorto - dice Francesco Cavalcant - che a fare la spesa al mercato spendo adesso un 20% in più rispetto all'inizio dell'estate. Anche il mercato dei contadini ha subito degli aumenti dei prezzi. Ci sono stati sbalzi eccessivi, schizzi verso l'alto che mi appaiono ingiustificati, anche per il caldo e la crisi. Penso che ci sia un po' di speculazione».

Hanno collaborato
Fabrizio Assandri, Lorenza
Castagneri e Paola Italiano

» » Indigesta / MADAMA CRISTINA

I bimbi rom nel pallone

“Cerchiamo compagni”

Dopo un anno di gare la squadra di Barriera di Milano si apre all'esterno

PAOLO ACCOSSATO

C'è un terreno di gioco in Barriera di Milano dove le differenze tendono ad annullarsi. Dove i colori si mescolano e le etnie si fondono. Al campo «Regaldi» l'Associazione «Nessunfuorigioco» da un anno ha messo in piedi una squadra di Pulcini interamente composta da bambini Rom regolarmente iscritta al campionato Uisp: si chiama New Team e lo scopo è quello di fare imparare ai ragazzi le regole della vita attraverso il gioco e il rapporto con i coetanei correndo dietro ad un pallone. Otto partite l'anno scorso, tutte perse sul campo, ma come spiega l'ideatore del progetto Timoty Donato tan-

L'ideatore: «Abbattere le diffidenze dei genitori è stata ed è la cosa più difficile»

te altre belle vittorie: «Abbiamo non senza una certa fatica ed un'iniziale diffidenza raccolto i bambini da 3 campi Rom nella zona di Torino Nord lavorando soprattutto sul desiderio dei genitori di un naturale processo di integrazione. Alla fine è stato un successo perchè alle nostre partite c'era sempre tanto tifo, anche di famiglie italiane che ci venivano a vedere. E alla fine anche un ragazzino torinese si è aggiunto alla nostra squadra».

Quest'anno il progetto però vuole andare oltre e di fatto raddoppia: l'idea è

tunatamente per completare le rose c'è ancora tempo».

E' anche partita una forma di azionariato popolare che permetterà agli investitori di

L'obiettivo, iscrivere

ai campionati tre team:

«Non bisogna aver

paura della diversità»

entrare a far parte dell'Associazione e partecipare alle scelte tecniche: «Due dei nostri ragazzi particolarmente in gamba sono stati richiesti da altre squadre: volentieri li abbiamo

ceduti pur continuando a pagare loro l'iscrizione al campionato. Il nostro scopo è di aprire questi bambini al mondo».

L'appello è lanciato, anche sulle pagine di Facebook dove l'Associazione Nessunfuorigioco ha una pagina in cui si vede anche un video girato dai fautori del progetto durante gli allenamenti: «Cerchiamo bambini italiani per condividere insieme un sogno - conclude Donato - senza avere paura della diversità. Una squadra di tal genere è una risorsa per il territorio oltre a rappresentare la migliore forma di condivisione sociale».

T1 CVFRT2

LA STAMPA
MARTEDÌ 18 SETTEMBRE 2012

Sport Cronaca | 65

quella di iscrivere non una ma due compagini più una terza tutta femminile. Continua Donato: «Noi non vogliamo creare una squadra che ghettizza e dunque la volontà è mischiare bambini Rom con bambini italiani nelle categorie Pulcini ed Esordienti. La vera integrazione si raggiunge giocando insieme a giocatori di nazionalità diverse e non contro. Certamente questo processo è meno semplice perchè si tratta di abbattere diffidenze antiche e pur trovando qualche difficoltà, sono certo che ce la faremo. Il 21 settembre scadono le iscrizioni ma for-