



l'arcivescovo Nosiglia

«Non ci sono né vincitori né vinti Torni il dialogo per il bene comune»

DA TORINO MARCO BONATTI

Lo spazio proprio, originale della Chiesa è quello della preghiera. Soprattutto nei momenti cruciali, nelle "svolte della storia" per la vita della città. Ed è quanto ha fatto ieri l'arcivescovo di Torino, convocando "nel cuore della città", al santuario della Consolata, i credenti, gli uomini e le donne di buona volontà per presentare al Signore la preghiera di Torino. Sindacalisti, imprenditori, uomini politici si sono mescolati alla gente della Consolata per recitare il Rosario. E tutti insieme, alla fine, hanno letto la preghiera composta da monsignor Nosiglia: «Concedi che in tanti luoghi di lavoro così travagliati in questo tempo di incertezze e difficoltà, tornino la concordia, il dialogo e l'impegno di valorizzare l'apporto di tutti, quali vie indispensabili a una ricerca del bene comune». La preghiera è «la via più efficace e potente», ha spiegato l'arcivescovo, di cui la Chiesa dispone per ottenere dal Signore ciò di cui le persone hanno bisogno. All'inizio della sua riflessione mons. Nosiglia ha posto le parole del Salmo: «Se il Signore non costruisce la casa, invano lavorano i costruttori...». Dalla vicenda di Mirafiori non escono né vinti né vincitori. Per i credenti il bene comune è ciò che si riesce a costruire insieme, con lo stile del dialogo e cercando la concordia e il coinvolgimento di tutte le parti sociali. Il

voto, ha spiegato l'arcivescovo, dice alcune cose molto importanti: «I lavoratori hanno espresso con responsabilità e chiarezza indicazioni che vanno accolte e perseguite: la garanzia del lavoro quale diritto primario che non deve mai venire meno, anche con il sacrificio di tutti, la necessità che chi lavora sia tutelato nelle proprie necessità personali di giustizia e in quelle familiari e sociali di solidarietà. Questa consultazione inoltre ha posto in risalto come l'impegno di investire sulle persone e sul futuro del nostro territorio offra a tutti gli imprenditori concrete opportunità».

**Il messaggio alla
preghiera per
il lavoro al santuario
della Consolata**

Per la Chiesa torinese l'impegno forte ed esplicito nel mondo del lavoro non è una novità. Nella grande crisi Fiat all'inizio del millennio

il cardinale Poletto si spese in ogni modo per avviare e mantenere costante il dialogo fra tutte le parti sociali e le istituzioni, sia per trovare soluzioni concrete alla crisi sia per alleviare i disagi alle persone e alle famiglie più deboli. Nella stessa logica del "bene comune" si posero tutti gli arcivescovi del dopoguerra, da Fossati a Pellegrino, da Ballestrero a Saldarini. L'ufficio diocesano per la Pastorale del Lavoro lavora oggi sia per l'animazione e la formazione di operai e sindacalisti sia nei progetti di contenimento del disagio sociale e di promozione delle possibili forme di lavoro, dall'imprenditoria giovanile al microcredito al sostegno contro l'usura.



Il vescovo lancia l'idea durante la preghiera per il lavoro: non ci sono stati vinti né vincitori Nosiglia: "Una messa di riconciliazione"

ESARE Nosiglia ha seguito l'evoluzione del voto di Mirafiori passo per passo. Anzi, l'arcivescovo di Torino racconta di averla «vista e sofferta». E alla fine ne ha tratto l'opinione precisa: «Da questa vicenda — dice — nessuno esce né vincitore o vinto, e credo che tutti sentano l'esigenza di un momento di sosta rasserenante». Però lancia anche un appello a non escludere la minoranza: «ra sulla barca devono salirci tutti, nessuno deve rimanere a terra». Soprattutto, il capo della diocesi di Torino spera che quanto emerso dal referendum non vada disperso: «I la-

voratori — spiega — hanno espresso con responsabilità, equilibrio e saggezza alcune indicazioni che vanno accolte e perseguite: la garanzia del lavoro quale diritto primario che mai deve venire meno, anche con il sacrificio di tutti, l'impegno che chi lavora sia tutelato nelle proprie necessità personali di giustizia e, in quelle familiari e sociali, di solidarietà». Non solo, ma, aggiunge Nosiglia, «questa consultazione ha posto in risalto che investire sulle persone e sul futuro dell'area offre a tutti gli imprenditori nuove e concrete opportunità».

Ieri nel santuario della Consolata

don Cesare ha tenuto una preghiera mariana per il mondo del lavoro. Perché, dice l'arcivescovo, «la preghiera è uno dei mezzi più importanti per ritrovare un clima di amicizia e di conciliazione». Così ha creato un'orazione specifica, che oggi verrà estesa a tutte le parrocchie del Torinese. La supplica si rivolge a Dio Padre, «al quale — spiega Nosiglia — chiediamo che in tanti posti di lavoro così travagliati in questo tempo di incertezze e difficoltà tornino la concordia, il dialogo e l'impegno a valorizzare l'apporto di tutti, quali vie indispensabili a una ricerca del bene comune». Ma anche a Cristo «che

ha lavorato con mani di uomo e conosce dunque la fatica», al quale chiediamo di renderci capaci di leggere con sapienza i segni dei tempi, per far fronte uniti alle nuove sfide che il mondo economico è chiamato ad affrontare e che preghiamo affinché nessuno soffra per mancanza di lavoro e i giovani trovino risposte alle loro attese».

La preghiera di ieri, però, è solo una prima tappa: «Sono pronto — dice l'arcivescovo di Torino — a dire una messa di riconciliazione, se serve a dare una mano a ricreare un clima sereno».

(ste

© RIPRODUZIONI

Oggi al santuario della Consolata

Preghiera del lavoro, organizza il vescovo

L'ARCIVESCOVO di Torino, monsignor Cesare Nosiglia, ha organizzato per oggi pomeriggio un incontro al Santuario della Consolata, «in questo momento così importante per il mondo del lavoro». Nosiglia non cita esplicitamente il caso della Fiat ma il richiamo alle tensioni e alle preoccupazioni legate a Mirafiori è evidente nel suo messaggio di 'convocazione' al pomeriggio di preghiera, che s'i-

nizia alle 17. «È necessario - dice l'arcivescovo - costruire insieme un futuro di speranza per il nostro territorio in un clima più sereno e di dialogo tra le diverse parti sociali». Per questo motivo mons. Nosiglia ha rivolto l'invito a pregare con lui a «tutte le persone di buona volontà» e chiede che domani, domenica, «si preghi per lo stesso motivo durante le messe che si celebreranno in ogni chiesa del territorio diocesano».

il caso

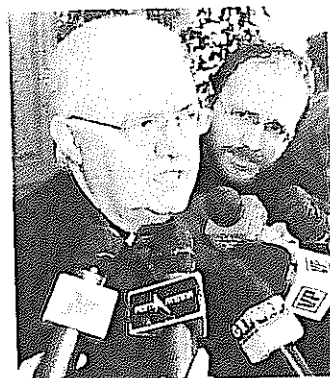
MARIA TERESA MARTINENGO

È pronto, se glielo chiederanno i lavoratori, a celebrare una messa di riconciliazione dentro lo stabilimento di Mirafiori l'arcivescovo monsignor Cesare Nosiglia. «Ci andrei ben volentieri. Sono disponibile a fare qualsiasi cosa che porti speranza e serva ad iniziare un nuovo percorso di dialogo costruttivo e rispettoso nei confronti di tutte le parti coinvolte», ha detto ieri pomeriggio prima dell'incontro di preghiera per il mondo del lavoro organizzato nei giorni caldi dell'attesa del referendum alla Consolata, il santuario che è nel cuore di tutti i torinesi: degli operai Fiat come della famiglia Agnelli, che in più occasioni vi si è ritrovata per ricordare i suoi defunti.

«Dopo tante settimane - ha detto Nosiglia - , è arrivata l'ora della riconciliazione e del dialogo alla pari perchè nella vicenda Fiat non ci sono vinti o vincitori. Credo che tutti adesso sentano l'esigenza di un momento di sosta rasserenante». L'arcivescovo ha sottolineato come dalla vicenda del referendum siano «emersi valori positivi da parte di tutte le parti coinvolte». Un modo per dire che il lavoro, elemento centrale dell'uomo anche nella dottrina sociale della chiesa, è tornato a essere al centro del dibattito sociale e politico. «I lavoratori - ha proseguito - hanno espresso con responsabilità, equilibrio e saggezza alcune indicazioni che vanno accolte, quali la ga-

Il vescovo: sono pronto a dir Messa in fabbrica

Nosiglia: in questa storia né vinti né vincitori



«Occorre riprendere un dialogo alla pari. Tutti sentono il bisogno di una sosta rigenerante»

L'Osservatore Romano

Secondo L'Osservatore Romano: «L'antagonismo sociale non può essere il metro esclusivo delle relazioni industriali»

mons. Cesare Nosiglia
arcivescovo
di Torino

ranza del lavoro come diritto primario che mai deve venir meno, anche con sacrificio di tutti, l'impegno che chi lavora sia tutelato nelle proprie necessità personali di giustizia e in quelle familiari e sociali di solidarietà. Questa consultazione ha inoltre posto in risalto che investire sulle persone e sul futuro del nostro territorio offre a tutti gli imprenditori nuove e concrete opportunità». Nosiglia ha auspicato che «tutti ora salgano sulla barca e che i lavoratori abbiano la massima rappresentanza, an-

che quando questa riguarda una minoranza». Dall'altare - oggi, in tutte le chiese della diocesi si pregherà per il lavoro - il vescovo Cesare ha poi chiesto aiuto a Maria «perché tutte le persone di buona volontà si impegnino per la pacificazione dei cuori e l'unità di tutte le componenti del mondo del lavoro, in vista del progresso civile e spirituale della nostra comunità».

E sulla consultazione è intervenuto ieri l'Osservatore Romano. «L'esito del referendum, oltre a salvare il lavoro a migliaia

di dipendenti - ha scritto - dà il via libera al piano di rilancio dell'azienda». Sulla contrapposizione che ha caratterizzato la vigilia, il giornale ha citato le Acli sottolineando che «l'antagonismo sociale non può e non deve essere il metro esclusivo delle relazioni industriali» e ricordando la richiesta che sollecitava la Fiat a non ritenere «che la produttività e la competitività degli stabilimenti sia assicurata solo estromettendo pezzi di rappresentanza dei lavoratori dalla vita aziendale».

«Mantenere le promesse.

E pensiamo anche all'indotto»

DAL NOSTRO INVIATO A TORINO
PAOLO VIANA

Ora tocca all'altra Mirafiori, quella che non ha votato, perché è quella che non entrerà nella newco: «Dobbiamo pensare al futuro degli altri 8.000 lavoratori del comprensorio, si apre una nuova fase di confronto, con l'appoggio degli enti locali» annuncia Nanni

Tosco. Il segretario della Cisl torinese guarda avanti. Rifarebbe tutto, compreso apporre quella firma: «Noi non siamo politici,

il nostro compito è difendere i posti e le condizioni di lavoro, compresi i salari, ed è quello che abbiamo fatto». Il giorno dopo il referendum, preme «ristabilire la verità storica sull'accordo».

Secondo la Cgil esiste un piano per cancellare la presenza del sindacato in fabbrica.

Se si riferisce al fatto che la Fiom non sarà presente nella rsa, la Cgil sa che bene che non è quest'accordo ad escluderla dalle rappresentanze interne, ma la legge. La presenza delle organizzazioni non firmatarie degli accordi è prevista da un patto siglato con Confindustria, che Fiat non riconosce, e non

dalla normativa italiana. Ciò detto, c'è tutto il tempo necessario per affrontare il tema delle rappresentanze sindacali a livello nazionale. Il tempo e la disponibilità.

Altra accusa: sarà penalizzato chi ha problemi di salute. L'accordo ci impegna a ridurre l'assenteismo e la sanzione scatta, con una lunga serie di eccezioni che garantisce le patologie gravi, quando ci si ammala più volte subito prima o subito dopo un giorno di festa.

Diminuiscono i minuti di pausa durante i turni.

Vero. Ma vengono introdotti significativi miglioramenti nell'organizzazione del lavoro, che diventerà meno faticoso.

È interesse anche dell'azienda, perché diminuiranno gli scarti. E sono previste commissioni di vigilanza alle quali parteciperemo. Sarà possibile accedere alla pausa mensa solo a fine turno?

Siamo gli unici in tutta Europa ad averla e anche nell'accordo ci sono le condizioni per mantenerla nell'orario di lavoro.

Aumenteranno i turni.

Vero, ma non si arriverà mai ai quattro turni di dieci ore dei quali parla la Fiom e comunque a questi cambiamenti corrisponderà un periodo di formazione e un sensibile aumento salariale. **Sensibile quanto?**

Saranno rivisitate le buste paga, abbiamo calcolato che gli operai riceveranno un aumento di 3.700 euro all'anno. **Marchionne l'aveva promesso a Fazio che avrebbe aumentato i salari in Fiat. Vi fidate delle sue promesse?**

È una controparte ostica, ma è lo stile Fiat. Di questo stile fa parte anche, storicamente, l'affidabilità. Ora aspettiamo che mantenga quelle promesse, a partire dal miliardo di euro di investimenti sulle Carrozzerie Mirafiori.

Cosa significa la nuova Mirafiori per Torino?

Almeno sei punti di Pil e sette miliardi di fatturato. La stima non è mia, è degli industriali.

il sindacalista

Tosco (Cisl Torino): «Ora investimenti per 1 miliardo e aumenti salariali»

Immatricolazioni in calo del 5,5% in Europa. Anno nero per Fiat: -17,4% La quota di mercato del Lingotto scende al 7,7%. Pesa la fine degli incentivi

DA MILANO PIETRO SACCO

Avere operai disposti a lavorare a pieno regime serve a poco, quando non ci sono i clienti pronti a comprare le macchine. Per Fiat, come per (quasi) tutti gli altri, il problema è anche quello: oggi, in Europa, i clienti latitano. Il gruppo italiano è particolarmente in difficoltà: il 2010 del mercato europeo è stato un anno molto difficile per tutti i costruttori di automobili (tra i "grandi" l'unica eccezione è stata il gruppo Renault), ma l'azienda guidata da Sergio Marchionne è andata tre volte peggio del mercato.

Lo dicono i dati dell'Accea, l'associazione europea dei produttori di automobili. L'anno scorso nei 27 Paesi dell'Ue si sono vendute 13,3 milioni di auto. Rispetto al 2009 c'è stato un calo del 5,5% (del 4,9% se si includono i Paesi Efta). I motivi sono noti: c'è la crisi e a questo si aggiunge che due anni fa i governi di tutt'Europa avevano introdotto programmi di incentivi per spingere i cittadini a cambiare auto. Piani interrotti quasi dovunque nel 2010. Eliminata la droga degli incentivi le vendite sono crollate. La Germania, primo mercato

del Vecchio Continente, ha assistito un crollo del 23,4% delle immatricolazioni, a 2,9 milioni di unità. La Francia, secondo mercato europeo, ha adottato un'uscita "dolce" dal piano di incentivi, ha tenuto gli aiuti tagliandone l'importo, e ha limitato il calo al 2,2% (2,25 milioni). È cresciuto il Regno Unito (+1,8% a 2 milioni di auto) grazie a sei mesi di agevolazioni che gli hanno permesso il sorpasso sull'Italia, che ha chiuso con un calo del 9,2% a 1,96 milioni di auto vendute.

A Fiat in Europa è andata proprio male. Se Volkswagen ha venduto il 4,9% di auto in meno (2,8 milioni), se Citroën e Peugeot segnano un -2,8%, se Renault è addirittura migliorata (+4,4%) e Gm (con Opel e Chevrolet) fa -7,6% e sorpassa Ford (-13,9%) nella derby americano all'estero, gli italiani, con solo 1,23 milioni di auto vendute, scivolano del 17,4% e riducono la loro quota di mercato europeo dall'8,8 al 7,7%. Così, mentre tra le grandi case, ha fatto solo Toyota. Perché Fiat non vende? Dal gruppo, con una nota ufficiale, offrono le risposte. I problemi sono due: «Il consistente calo complessivo del mercato (soprattutto in Italia) e il fatto che nel 2009 la sua gamma di vetture a basso impatto ambientale aveva beneficiato in maniera molto

forte degli ecoincentivi attuati da numerose nazioni europee». Qualche osservatore fa anche notare che - a parte l'Alfa Giulietta - il gruppo è stato particolarmente avaro di nuovi modelli. In prospettiva, però, le cose non sono destinate ad andare molto meglio quest'anno. L'Accea prevede per l'Italia un'ulteriore calo, a 1,85 milioni di immatricolazioni e la stima, più ottimistica, del Centro studi Promotor parla di una variazione zero. Si prevede invece una crescita per la Germania, che però non è un mercato dove Fiat è forte, mentre sarà un anno opaco in Francia, Regno Unito e Spagna. Di incentivi non se ne parla.

Chi vuole vendere macchine, allora, farà meglio a cercarsi i clienti altrove. In quella Cina che, con 13,8 milioni di auto vendute nel 2010 (+33%), è già un mercato maggiore di quello europeo. Fiat i clienti li ha trovati in Brasile, dove le vendite sono salite dell'11,9% a 3,5 milioni di auto e la casa italiana, con 706mila auto, è il leader del mercato. Assieme a Chrysler potrà trovarne di nuovi anche negli Stati Uniti, dove con 11,6 milioni di auto vendute l'anno si è chiuso con un +11%. E non a caso è quella la destinazione prediletta anche dei futuri Suv made in Mirafiori.

IL PIANO

Una nuova svolta per la fabbrica che lanciò la Topolino

MILANO. Ogni giorno di lavoro da Mirafiori dovranno uscire mille auto. Non utilitarie, ma vetture di peso, berline e Suv marchiati Jeep e Alfa, basati su una piattaforma americana rielaborata dalla casa italiana e destinati a finire nei concessionari europei e anche (per circa metà della produzione) negli Stati Uniti. Li costruiranno i 5.450 addetti alle Carrozzerie, forse anche nuovi operai, dato che se le cose dovessero andare bene sono possibili nuove assunzioni. La produzione prevista è di 250-280mila auto all'anno, a partire dal secondo o terzo trimestre del 2012. Fiat investirà in questo progetto oltre un miliardo di euro e in cambio chiede il rispetto di nuove regole, quelle fissate nell'intesa firmata dai sindacati (eccetto la Fiom) il 23 dicembre e ieri votata dai lavoratori attraverso il referendum. Il piano prevede anche la creazione di una nuova società, una joint venture fra il Lingotto e l'alleato Chrysler. Per la storica fabbrica torinese - inaugurata da Benito Mussolini nel 1939 ma, causa guerra, operativa solo dal '47 - è una svolta storica. In settant'anni, sulle sue linee di montaggio sono stati assemblati modelli che hanno fatto la storia della Fiat come la 600 e la 500 (negli Anni '50), e la Panda (1980), senza dimenticare la 1100, la 850, la "piccola" 126, la Ritmo, la Uno (prodotta in 8 milioni di esemplari nel mondo) e la Thesis, berlina della Lancia. Mirafiori è il più grande insediamento industriale del Paese con i suoi due milioni di metri quadri di superficie. Nel dopoguerra impiegava 100.000 persone.



DIEGO LONGHIN

«S

IAMO prudenti. Questo è un piano che punta a salvaguardare quello che c'è, a non trasformare la cassa integrazione in licenziamenti, puntando a saturare gli impianti di Mirafiori e di conseguenza di tutto l'indotto della fabbrica». Beppe Russo, economista e ricercatore, prova a dare un quadro a caldo di quello che potrebbe essere un «sì» all'accordo.

Nessun aumento dell'occupazione?

«È molto difficile, soprattutto nella prima fase. Questo non vuol dire che l'effetto sia blando, stiamo parlando di tutelare quello che c'è. I più di 5 mila addetti delle Carrozzerie e, sempre per fare una stima prudenziale, dalle 15 alle 20 mila persone nelle aziende dell'indotto, tenendo conto della regola che sul lavoro di ogni operaio diretto vivono due addetti dell'indotto».

Il via libera sarà uguale ad una gestione dello status quo, non porterà sviluppo?

«Vista la situazione dell'auto a livello globale e come sta andando il mercato, il mantenimento dei livelli occupazionali, con nuovi modelli e puntando su una crescita produttiva importante, è un risultato più che buono. Nel 2010 lo stabilimento di Mirafiori ha toccato uno dei punti minimi, guardando la serie storica di auto sfornate: meno di 100 mila. Il piano di Mar-

“Niente brindisi in ogni caso Si salva solo l'esistente”

ESPERTO

L'economista Giuseppe Russo è l'autore di uno studio annuale sul sistema auto nel Torinese finanziato dalla Camera di commercio

chionne ha l'obiettivo di triplicare il dato, arrivando a 250-280 mila vetture. Sono convinto che nel medio termine, a livello Paese, il piano Fabbrica Italia porterà ad una crescita».

Ma di fronte al triplo di produzione perché non prevedere nemmeno una fetta di nuove assunzioni?

«Perché la forza lavoro per sostenere questo piano c'è già. Oggi, se va bene, gli stabilimenti sono utilizzati al 60 per cento delle loro capacità. Lo scopo è farli rientrare dalla cassa. E poi non è detto che un aumento della produzione di un tot equivalga alla crescita, in uguale quantità, di posti di lavoro. La salita è

“All'intesa sono interessati anche 15-20 mila addetti delle aziende dell'indotto”

a scalini e avverrà dopo che il piano sarà a pieno regime. Enon dimentichiamoci il turn-over».

Le assunzioni da turn-over sono scontate e non portano un incremento.

«Sì, ma senza il mantenimento di Mirafiori non ci sarebbero. Pensiamo agli effetti di un no che in questa prima ora di scrupolo sta prevalendo: uno stabilimento fortemente ridotto. Basta soffermarsi su questo per pensare quali saranno gli effetti positivi».

Si è teorizzato, visti i modelli previsti per Torino, ad iniziare dal Suv, che la ricaduta dell'investimento previsto, 1 miliardo, sarà maggiore perché si tratta di un modello di alta gamma. È così?

«Questa è una congettura. Si può presumere, ma solo più avanti si potrà avere la certezza, solo conoscendo le distinte di base. Detto in altro modo dove si acquistano i pezzi, i componenti. E si potrà avere di pari passo un quadro di quello che è il coinvolgimento dell'indotto locale. Si tratta di modelli che non sono stati costruiti qui e di cui non sappiamo quale sarà la catena di fornitura».

Potrebbe arrivare tutto da fuori?

«Non credo. In queste settimane si è parlato della trasformazione di Mirafiori in una fabbrica cacciavite, mi sembra uno scenario estremo. Sapere da dove arrivano i pezzi, come sarà organizzata la fornitura è importante per capire le ricadute dell'investimento prospettato da Marchionne, anche per quanto riguarda gli impianti. Sui vecchi modelli potevamo presumere gli effetti, ma le nozze Chrysler-Fiat, l'integrazione sempre più stretta, che legherà i due marchi anche sul fronte vendite, rende più difficili le previsioni».

REPUBBLICA 15/11

Carbonato, presidente degli industriali, auspica un successo dei sì: "Positivo per tutta la città"

"Un passo verso la modernizzazione e vantaggi anche per chi ha detto no"

STEFANO PAROLA

«**I**L Sì sarebbe una decisione positiva per tutti, per la città e per l'indotto, ma anche per gli stessi lavoratori che hanno votato no». Il presidente dell'Unione industriale di Torino, Gianfranco Carbonato, è ottimista e, in attesa del risultato, si prepara al passo successivo: «Con il "sì" partirebbe l'investimento e andiamo a vedere nel dettaglio che cosa consiste. Ma si aprirebbe anche una nuova fase nelle relazioni industriali che è frutto anche del coraggio di chi ha voluto fare l'accordo e quindi spingere per il sì».

Presidente, con il via libera di Miraffiori toccherà all'indotto mantenere il passo. Gli imprenditori torinesi sono ai blocchi di partenza?

«Con il sì l'indotto riceverebbe uno stimolo molto forte, perché



quando parte una nuova produzione tutti devono essere coinvolti e organizzarsi per fare a loro volta degli investimenti. Quindi sì, sono convinto che i miei colleghi si rimboccheranno le maniche. Anche perché per tutti loro ci sarà una ricaduta positiva al momento opportuno».

Esiste la possibilità che le azien-

«**Se la linea Marchionne passa, bisogna recepire subito quanto di buono c'è nell'accordo in un contratto di settore**

»
AL TIMONE DI VIA FANTI
Gianfranco Carbonato è il leader degli industriali

de del settore facciano nascere una lunga serie di newco per "evadere" a loro volta dal sistema confindustriale?

«Il rischio c'è, ed è proprio per questo che occorrerebbe creare un tavolo per guardare avanti. Per evitare di fare nuovi contratti di questo tipo, dentro e fuori la Fiat, bisogna

che quanto d'innovativo c'è in questo accordo venga sistematizzato in un contratto dell'auto. Questa volta, però, lasciando da parte ogni forma di strumentalizzazione politica».

Marchionne ha sfidato il sindacato, ma anche Confindustria. Concorda?

«Ha dato una spinta al cambiamento non solo alle organizzazioni sindacali ma a tutto il sistema della rappresentanza. Tutti dobbiamo fare un passo avanti verso la modernizzazione. Certe liturgie vanno eliminate anche da parte confindustriale».

Non ha mai pensato che in fondo da questa battaglia nessuno potrà uscire vincitore?

«Non c'è dubbio che sarebbe stato meglio evitare tutto questo. Però la vittoria della Fiom sarebbe un disastro. Quella della Fiat costituirebbe comunque una vittoria che, forse sì, lascerebbe anche un po' di amaro in bocca. Ma meglio un sì ottenuto in questo modo che il rassegnarsi a non fare le cose».

Cosa accade, invece, con la vittoria del "no"?

«Sarebbe un errore gravissimo, che aprirebbe una fase difficilissima per l'industria dell'auto, ma anche per la nostra città, per l'indotto e, temo, per tutto il Paese. Sicuramente Marchionne non farà l'investimento. E non si rimetterà a ridiscutere nulla. Lo conosco abbastanza bene per poter dire che quando dice una cosa la fa».

Secondo gli operai che hanno votato "no" perché lo hanno fatto?

«Qualche lavoratore forse si augura che gli ammortizzatori sociali come la cassa e la mobilità siano la soluzione a tutti i mali, perché poi conta di godere dell'indennità e tirare a campare con un secondo lavoro in nero. Ma così il sistema non va da nessuna parte. Senza attività produttive vere, i giovani non riusciranno a pagare le pensioni dei vecchi e i lavoratori in forza non saranno in grado di coprire gli ammortizzatori di chi è a casa».

MERCATO Nel 2010 immatricolazioni Fiat in calo del 17%, la quota scende al 7,6%

in Europa col freno a mano tirato vendute 200mila auto in meno

La Fiat ha chiuso il 2010 in Europa con un calo delle immatricolazioni del 17% e della quota, che è scesa dall'8,7% del 2009 al 7,6%. Complessivamente lo scorso anno Fiat ha immatricolato nella piazza del Vecchio Continente 1 milione 1mila auto, contro 1 milione 255mila del 2009. Per quanto riguarda il mercato di dicembre, il calo per Fiat è ancora significativo (-19,1% a poco meno di 70mila auto), mentre la quota di mercato è scesa al 6,7% contro l'8% del dicembre 2009. Nel complesso, nel 2010 il mercato europeo ha chiuso con una contrazione del 9,9%.

Per la Fiat il 2010 è stato negativo per due fattori spiegano da Mirafiori -: il consistente calo complessivo del mercato, soprattutto in Italia, e il fatto che nel 2009 la sua gamma di vetture a basso impatto ambientale aveva beneficiato in maniera molto forte degli eco-incentivi attuati da numerose nazioni europee. In uno scenario europeo in calo, fa eccezione la Spagna, dove il gruppo ha aumentato i volumi di vendita del 23%, ottenendo una quota del 3%, in crescita di mezzo punto percentuale rispetto al 2009. Altri risultati positivi sono stati registrati in Olanda

(volumi a +43,5% in un mercato che cresce del 24,3%), in Belgio-Lussemburgo (Fga +22,3% e mercato +14%) e in Irlanda, dove le vendite di Fiat Group Automobiles sono aumentate del 68,9% in un mercato cresciuto del 54,5%. È il marchio Fiat ad essere stato maggiormente condizionato dalla mancanza di incentivi alla rottamazione nei principali mercati europei - sottolineano da Mirafiori -. Nel 2010 il marchio ha venduto oltre 825mila vetture, il 18,8% in meno rispetto al 2009. La quota dell'anno è del 6%, in calo di un punto percentuale. In dicembre

le vetture Fiat immatricolate sono state oltre 53.500, il 23,6% in meno nel confronto con dicembre 2009, per una quota del 5,1% (contro il 6,5%).

In questo scenario negativo - spiegano alla Fiat - i modelli di punta del marchio sono sempre apprezzati dal pubblico europeo. La Panda chiude il 2010 al vertice della classifica delle auto più vendute nel segmento A con una quota del 16% in dicembre e del 16,7 per cento nell'anno. Bene anche la 500 (che chiude il 2010 alle spalle della Panda con il 12,1% di quota) e la Punto, che nel

segmento B si conferma tra le vetture più richieste con una quota nell'anno del 7,1%.

Nel 2010 Lancia ha immatricolato oltre 99mila vetture, con un calo del 18,2% rispetto all'anno precedente e una quota allo 0,7% del mercato. Stabili le vendite nell'anno di Alfa Romeo rispetto a quelle del 2009: oltre 110mila immatricolazioni con quota fissa allo 0,8%. A dicembre 2010 Alfa Romeo ha ottenuto un risultato in forte controtendenza, aumentando i volumi di vendita del 39,4% grazie alle vendite della Giulietta.

Alessandro Barbieri

Il piano "Fabbrica Italia" da Pomigliano a Torino

Sono passati quasi otto mesi dalla presentazione di Fabbrica Italia, il piano industriale della Fiat nel nostro Paese, annunciato al mondo dal Lingotto di Torino il 21 aprile del 2010 e sintetizzato nell'accordo con i sindacati (Fim, Uilm, Fismic, Ugl e Associazione capi e quadri) non firmato dalla Fiom. È stata una lunga attesa, carica di tensione e dai toni talvolta aspri nel confronto tra l'azienda e i rappresentanti dei lavoratori. Ad attendere il rilancio di Mirafiori era certo la fabbrica con i suoi 16mila occupati in tutto il comprensorio e un indotto stimato in circa 50mila lavoratori, ma anche la città, che non si è ancora lasciata alle spalle l'immagine della "company town" e anzi, nel corso di questi mesi, ha sperato fortemente di riuscire a mantenerla.

Fabbrica Italia è stato un piano che, almeno per Torino, è rimasto sulla carta per un semestre abbondante. La Fiat è partita da Pomigliano, dove ha raggiunto un accordo con i sindacati, sempre senza la Fiom, a giugno 2010. Dopo il referendum per lo stabilimento campano che ha approvato l'accordo, la palla è passata a Mirafiori sei mesi dopo. Fin dall'inizio è apparso chiaro che chi si aspettava una trattativa alla vecchia maniera, basata cioè sulla concertazione e alla ricerca di una mediazione tra le diverse posizioni espresse dai sindacati, si sbagliava: l'azienda è arrivata al tavolo con un testo già pronto da sottoporre alle organizzazioni.

Era il 25 novembre e l'incontro era stato convocato dalla Fiat dopo un tira e molla durato settimane. Da un lato i sindacati ripetevano da giorni la frase «Bisogna avviare la trattativa», dall'altro Marchionne tendeva la corda della tensione e ripeteva che il tempo a disposizione era poco, era necessario chiudere per Natale perché lo stabilimento doveva essere riorganizzato entro il 2012 per avviare le nuove produzioni. Ma l'incontro non veniva convocato.

Una volta riuniti i sindacati al tavolo dell'Amma, a Torino, Marchionne si è presentato a sorpresa e ha pronunciato il discorso del «foglio bianco», in cui l'ad della Fiat invitava le sigle sindacali a mettere da parte le tensioni accumulate nei mesi precedenti, le ideologie e gli attriti, per scrivere un nuovo capitolo di Mirafiori all'epoca della globalizzazione. Ma l'aria è cambiata poco dopo. I manager della Fiat, guidati dal responsabile per le relazioni sindacali, Paolo Rebaudengo, hanno presentato un testo che prevedeva la creazione della newco, dopo Pomigliano, anche per Mirafiori, l'uscita da Confindustria, la mancata applicazione del contratto nazionale. A far saltare la trattativa sono state Fim e Uilm, già firmatarie di un accordo che permetteva di derogare al contratto nazionale: uscite, per loro, era troppo. La Fiat si è alzata dal tavolo poco dopo la richiesta dei metalmeccanici di Cisl e Uil di sospenderla, con Rebaudengo che dichiarava: «Non ci sono le condizioni». Dopo un'altra pausa, la trattativa è ripresa il 23 dicembre. L'azienda ha presentato un documento ancora più duro del precedente, siglato da Fim, Uilm, Fismic e Ugl. Ovviamente senza la Fiom.

[al.ba.]



EDITORIALE

LA GRANDE SFIDA ENTRA NEL VIVO

LAVORARE INSIEME

FRANCESCO RICCARDI

Vincitori e vinti, dignità contro paura, gli operai versus gli impiegati. La nebbia non si è ancora alzata ai cancelli di Mirafiori, che già la lettura del risultato del referendum ripropone la divisione dei lavoratori e non permette di compiere quei passi avanti che invece sono necessari.

Le diverse analisi appaiono legittime, ma rischiano di far nuovamente avvitare il dibattito. È vero, i «no» sono stati numericamente superiori alle attese e alla rappresentanza delle tute blu Cgil e Cobas. Considerando il solo voto operaio, i «sì» hanno prevalso per appena 9 schede. Così che la Fiom oggi parla di una sorta di "vittoria morale", di allargamento della sua area di consenso, rivendicando la riapertura della trattativa. Sull'altro fronte si obietta che da 15 anni a Mirafiori nessun referendum aveva mai visto la vittoria dei «sì», che molti «no» sono stati dettati solo da insoddisfazione e rabbia, contando sul fatto che comunque i «sì» avrebbero vinto assicurando il futuro. Soprattutto, si fa notare, la maggioranza dei lavoratori ha detto chiaro che vuole lavorare. Anche se in frabbrica non ci dovesse "essere" la Fiom, che ha collezionato l'ennesima sconfitta dopo tre contratti nazionali dei metalmeccanici non firmati e applicati ugualmente, una riforma della contrattazione portata a termine senza il suo contributo e due referendum che hanno confermato le intese separate a Pomigliano e, appunto, a Mirafiori.

Ora il primo passo da compiere – in particolare per la Fiom – sarebbe quello di sciogliere le ambiguità, riconoscendo il referendum e il suo esito. I lavoratori si sono espressi e, a maggioranza, il nuovo contratto firmato da Fim, Uilm, Fismic e Ugl è stato approvato. Dunque è valido ed è grazie a questo che da oggi si può sollecitare la Fiat a tenere fede all'impegno di investire 1 miliardo a Torino, si può chiedere conto a Marchionne dei ritardi sui nuovi modelli e delle strategie del gruppo, potendo contare con maggiore realismo sulla tenuta dell'occupazione e la crescita dei salari. Il diritto al dissenso esiste sempre, ma una volta che si sono espressi i lavoratori sarebbe antidemocratico – oltre che controproducente – cercare di far saltare l'accordo, di sovvertire la volontà della maggioranza degli stessi lavoratori. Libera la Fiom di scioperare il 28 gennaio, di manifestare con forza la propria contrarietà (a riprova che nessuna limitazione è stata posta al diritto dei lavoratori di protestare). Ciò che an-

drebbe scongiurato, però, è il boicottaggio, lo scatenare una "guerriglia" stabilimento per stabilimento, per conseguire con altri mezzi ciò che non si è riusciti a conquistare con il voto dei lavoratori. Un importante passo in avanti, invece, è stato compiuto. Cisl, Uil e la maggioranza dei dipendenti si sono assunti una responsabilità precisa: accettare la sfida del cambiamento per far crescere la produttività del lavoro e non far declinare il Paese. Per farlo hanno rinunciato alle tentazioni antagonistiche, hanno valutato che la propria tutela non sta in un contratto nazionale rigidamente osservato, ma in una nuova alleanza tra lavoratori e azienda, un'azienda chiamata a sua volta a una responsabilità ancora maggiore. Da domani occorre impostare il passo successivo e insieme far avanzare le relazioni industriali, nel gruppo Fiat come dappertutto, verso una maggiore partecipazione. Ci sono i tempi e gli spazi perché anche la Cgil – come d'altronde è già avvenuto in molte altre categorie di lavoratori – sia della partita. È auspicabile, ed è la sfida più importante che attende Susanna Camusso.

Qualcuno ha notato nei giorni scorsi come questa vertenza rappresenti il paradigma di un cambiamento (negativo) negli equilibri tra capitale e lavoro. In realtà, il cambio nei rapporti di forza è milioni di volte più ampio del piccolo caso Fiat e muove dalla (inarrestabile) globalizzazione. In Italia possiamo scegliere se tentare di nuotare contro corrente, affidandoci ai vecchi strumenti conflittuali del Novecento, o cercare di attrezzarci per cavalcare l'onda. Senza limitarsi a subirla, progettando una nuova democrazia economica.

Manghi: «Oltre i limiti del conflitto. In fabbrica non solo»

DI GIORGIO FERRARI

Tutti vincitori, a quanto sembra, al referendum di Mirafiori: soddisfatto Marchionne, raggiunti i sostenitori del sì che ha prevalso seppur di poco, ringalluzzita la Cgil e più ancora la Fiom che nel testa a testa della notte più lunga del sindacato si autocertifca come ringhiosa minoranza di blocco. Ma è davvero così? Ne parliamo con Bruno Manghi, sociologo di fama, già direttore del Centro studi nazionale della Cisl, autore di pubblicazioni di eloquente intonazione, come *Fare del bene, il piacere del bene e la generosità organizzata*, e *Lavori inutili*.

«Cominciamo a dire che lo strumento referendario in fondo è uno strumento rozzo».

Cioè?

«La democrazia si fa con le rappresentanze, non con i plebisciti. Sarebbe stato più giusto semmai chiedere un referendum abrogativo dell'accordo».

Quadri e impiegati hanno salvato il referendum: è stato il seggio n.5, quello dei 449 colletti bianchi, a fare la differenza...

«Le ricordo che Fiom vuol dire "Federazione impiegati e operai metalurgici". La gloriosa Fiom che ho conosciuto negli anni passati era molto attenta agli impiegati, non solo agli operai».

Nondimeno i colletti bianchi sono stati decisivi.

«Non era un buon motivo per escluderli dal voto».

Viene quasi in mente, in piccolo, la marcia dei Quarantamila...

«Ma quale marcia, non facciamo del *revival*. E poi non sono stati solo gli impiegati a decidere la sorte di Mirafiori: quando anche nei reparti di montaggio il 45-50% vota sì...».

Vuol dire anche che il 50-55% ha detto no. Allora ha vinto la paura?

«La paura in situazioni come questa

«A certi intellettuali di sinistra la sconfitta operaia piace. Per poter criticare il capitalismo»

c'è sempre, è intrinseca. E certamente ha prevalso sulla furbizia. Comunque i militanti d'opinione sono e rimangono una minoranza, sia per il sì che per il no. Tutti gli altri ragionano in maniera isintiva sulla base degli scenari che si vedono davanti, sulla personale convenienza, magari su consiglio degli amici, dei familiari. C'è chi dice: voto "no" perché sono stufo e stanco e ho 52 anni, oppure voto "sì" perché il mio vicino è assenteista».

Lei per chi tirava?

«Io tiravo per il sì. Il sindaco Chiamparino aveva detto che sarebbe stato un testa a testa. Aveva ragione. Dalla parte del "sì" c'era paura e preoccupazione, ma dalla parte del "no" c'è una quota rilevante di persone convinte che la Fiat comunque non chiuderà mai e che sette-otto anni di cassa integrazione speciale potrebbero essere un ottimo scivolo verso la pen-

sione. In pratica, la stessa convinzione che avevano quelli dell'Alitalia che facevano la lotta di classe mettendosi in malattia».

Una specie di "too big to fail", troppo grande per fallire.

«Esatto. Pensavano che la Fiat avrebbe messo una pezza».

Si parla di cambiamento epocale nelle relazioni industriali...

«Il cambiamento epocale è nel mondo. Sono le relazioni industriali che si devono adattare al mondo, non viceversa».

Qualcosa però sembra muoversi. Anche nella nuova Fiat.

«Io spero ardentemente che si possa realizzare un salto verso la partecipazione, perché non si può chiedere responsabilità senza far partecipare i lavoratori. I limiti del conflitto li abbiamo visti tutti. Ora bisogna rivendicare la formula partecipativa».

Modello Ig-Metall?

«Beh, quel modello il sindacato tedesco se l'è trovato bello e fatto, l'hanno imposto gli americani nel dopoguerra a Konrad Adenauer perché dovevano ricostruire l'industria tedesca si temeva che i grandi cartelli potessero approfittarsene e occorrevva bilanciarne il potere. Poi c'è l'azionariato collettivo, come in America. Da noi Ichno e Castro hanno teorizzato la possibilità della partecipazione, ma non l'obbligo».

Nell'accordo Fiat c'è qualche apertura partecipativa di tipo tecnico.

«Sì, su come si gestisce un'isola, per esempio. E c'è chi ritiene opportuno che il *team leader* venga eletto direttamente dai lavoratori: se vuoi fare la qualità non devi avere dei robot o degli schiavi. Diversa invece è la partecipazione strategica, che presupponebbe nel cda rappresentanti eletti da tutti i dipendenti, non solo sindacalisti, che giudicano il cda e dicono l'altro sulle grandi scelte. Questa seconda me è la strada virtuosa. Ed è un'occasione unica».

Come giudica Marchionne: un manager, un rivoluzionario?

«Macché, è un manager con una grandissima esperienza sui temi finanziari, che ha mostrato di avere anche capacità strategiche. Non a caso fu Umberto Agnelli a scoprirlo. Certamente non è un uomo di fabbrica che si intende di relazioni sindacali. Anzi, ne è vagamente infastidito. E poi ci sono due Marchionne: quello che ha operato bene e silenziosamente per anni e quello che ormai ogni giorno parla e straparla».

Cesare Romiti avrebbe fatto meglio?

«Non credo. Con Romiti ne abbiamo visti di tutti i colori, ma soprattutto la dispersione di una parte notevole del capitale industriale in altre direzioni. Marchionne invece deve salvare la baracca. E questa è tutta un'altra situazione».

Insomma, non riluttiamo questo accordo e nemmeno i referendum Po-migliano-Mirafiori. Giusto?

«Posso dire una cosa?»

Stanno qui per questo.

«Io sono rimasto veramente disgiustato da un certo giornalismo, che su Mirafiori come faziosità e disinformazione ha rivalleggiato con i peggiori fogli della destra».

In che modo?

«Hanno dipinto un mondo di operai-schiavi, scegliendo accuratamente solo certe particolari testimonianze».

A vantaggio di chi?

«Per una certa intellettualità di sinistra non c'è nulla di più eccitante di una bella sconfitta operaia. Bandiere che sventolano, lacrime, rimpianti...». La famosa "sinistra divina", quella degli "intellos", come la chiamava il suo collega Jean Baudrillard...

«Agli intellettuali piace perdere e soprattutto *far* perdere: a loro non interessa niente della sorte degli operai, la loro sconfitta gli serve per far trionfare una certa critica del capitalismo». A Mirafiori fortunatamente se ne sono visti molto pochi.

» | Gli schieramenti Al reparto Carrozzerie i colletti bianchi sono quasi tutti graduati,

La notte in parrocchia del fronte del «sì» Poi la svolta con il voto degli impiegati

Il gran capo dei quadri a urne chiuse: l'azienda la salviamo ancora una volta noi

DA UNO DEI NOSTRI INVIATI

TORINO — Al pensionato Silvano tocca spazzare via i residui della Storia. «Non fanno altro che fumare, qui dentro» dice raccogliendo i mozziconi delle sigarette. Abbia pazienza, gli rispondono, viviamo un momento epocale. «Certo» ribatte lui, calcandosi il cappello di lana in testa, «ma tra due ore si chiude perché arrivano i ragazzi del catechismo».

L'ultima notte non finisce mai, ha ragione il custode dell'oratorio del Redentore, dove quelli del sì hanno preso in prestito un seminterrato. C'è un'atmosfera sfatta, nei due quartieri generali rivali. Gente che dorme sulle sedie, resti di improvvisati buffet, risatine isteriche da stanchezza. La Fiom fa i calcoli a mano, nella stanza al primo piano della Quinta Lega, la sua storica sede in corso Unione Sovietica. Non va male, anzi. Alle due di notte Giorgio Airaudò mette alcuni numeri sul foglio. «Se usciamo dal montaggio con 200 voti in più forse ce la facciamo». Dissolvenza, e dall'altra parte la scena è pressoché uguale, virata con il nero del pessimismo. «Il seggio 6 è il nostro Vietnam» sospira Antonio Sansone, segretario Fim Piemonte, testa veloce ma sguardo ormai allucinato. «Coraggio» dice per farsi forza, «adesso dovrebbero arrivare i nostri». Usa il condizionale, perché quelli, gli impiegati, non sono di nessuno, neppure le sigle favorevoli all'accordo ne sanno molto, «è roba dell'azienda».

Ce ne eravamo dimenticati, ma c'erano anche loro, i colletti bianchi delle Carrozzerie. Lo scatolone nume-

ro 5 è pieno dei loro voti, 441 schede del reparto meno sindacalizzato dell'intera Mirafiori. Il mondo degli impiegati Fiat è storicamente un oggetto misterioso, al punto che quelli del sì neppure si accorgono della presenza furtiva di Francesco Scandale, il gran capo dei capiturno e dei quadri. Butta un occhio allo schermo che riporta tutti i numeri. Sorride. «Mi sa che li salviamo ancora una volta noi» dice. «Del resto ci siamo abituati». Lo sguardo è quello di uno che ha fatto di conto. «Daremo un contributo decisivo, è indubbio. Quando la Fiat ha bisogno noi ci siamo sempre». Manca solo il saluto militare. Ed esce nella nebbia, avvolto nel suo cappotto blu, inosservato.

«In fondo anche i capi sono lavoratori». Nel 1980 la frase di Luciano Lama fece scandalo. Il leader della Cgil commentava la marcia dei Quarantamila che aveva messo fine allo sciopero dei 35 giorni. Alle Carrozzerie gli impiegati sono quasi tutti graduati, e nel piccolo la storia si ripete. Quando esce il dato definitivo dell'urna numero 5, il portavoce della Fim si stroppia gli occhi. «Questi sono matti: 421 per noi, 20 per il no». Hanno votato tutti, compatti come una falange aziendale. E il 96% ha scelto il sì. In Quinta Lega il segretario cittadino della Fiom sembra un au-

toma. In piedi, con il foglio in mano, davanti al muro tappezzato proprio le immagini dello sciopero del 1980. «Siamo fottuti» dice. E si lascia cadere di schianto sulla sedia. La vittoria totale era un miraggio, ma la nemesi dei capi lo cancella in modo brusco. «Un'altra volta, ancora loro» dice Marcello, il delegato Fiom più presente ai cancelli in questi giorni. «Decidono i fedelissimi, quelli che manco hanno letto l'accordo».

Al Redentore riprendono fiato per grazia ricevuta. Sansone fatica a reprimere un ghigno, e senza accorgersene cita il Lama del 1980. «Beh» dice quasi per giustificarsi, «lavorano anche loro no?» Non è ancora finita.

L'ultima partita si gioca sul voto degli operai. E se al netto degli impiegati la Fiom vincessero? «Dovremmo andare a nasconderci» ammette Giovanna Ventura, segretaria regionale Cisl. Si avvicina allo schermo e indica le ultime due icone vuote, quelle della lastratura. «Il feroce Callendo» esclama portandosi le mani alla bocca. A sentire quel nome cala il silenzio. L'innominabile è il capo dei Cobas, e ha il suo feudo proprio sulla linea della lastratura, 500 metri e 989 schede che rischiano di essere una landa desolata per il sì, che intanto ha superato il no di 19 voti operai, un tesoretto fondamentale per evitare quella che Sansone definisce «una poderosa figura di m...». Allo spoglio della prima urna, terrore in sala. Il feroce Callendo sbrana il vantaggio del sì, ridotto a due voti. Ventura è ammutolita, Sansone vaga per l'oratorio come un'anima in pena.

I risultati dell'ultimo scatolone arrivano quando è mattina, con il signor Silvano sull'orlo dell'esaurimento nervoso. La furia dei Cobas si è ormai placata. Il sì vince 212-205, e si aggiudica il voto operaio per 9 voti, in zona Cesarini. Quando entra il segretario auto Uilm con una bottiglia di spumante in mano, trova ad accoglierlo una brigata di reduci con lo sguardo perso nel vuoto. L'unico rumore in sala è quello del tappo che salta. Il referendum di Mirafiori è finito. In città, i volontari di Terra del Fuoco hanno messo striscioni sulla Mole, ai Murazzi, alla Gran Madre. Una sola scritta, «5213 grazie». Un modo ecumenico per dare solidarietà a chi ha dovuto pronunciarsi sul proprio futuro. Il numero è sbagliato, ma il pensiero vale comunque. Per gli operai, e per gli impiegati.

Marco Imarisio

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'INTERVENTO

Cari operai, vi accorgete che è valsa la pena votare sì

di Sergio Marchionne

▣ Siamo lieti che la maggioranza dei lavoratori di Mirafiori abbia compreso l'impegno della Fiat per trasformare l'impianto in una fabbrica di livello internazionale. Siamo lieti perché con il loro voto han-

no dimostrato di avere fiducia in se stessi e nel loro futuro. Non hanno scelto soltanto di dire sì a una nuova possibilità per Mirafiori, quella di lavorare e competere tra i migliori. Hanno scelto di prendere (...)

segue a pagina 9

dalla prima pagina

(...) in mano il loro destino, di assumersi la responsabilità di compiere una svolta storica e di diventare gli artefici di qualcosa di nuovo e di importante. In un Paese come l'Italia, che è sempre stato legato al passato e restio al cambiamento, e il referendum in parte lo ha dimostrato, la scelta di chi ha votato sì è stata lungimirante. Rappresenta la voglia di fare che si oppone alla rassegnazione del declino. Rappresenta il coraggio di compiere un passo avanti contro l'immobilismo di chi parla soltanto o aspetta che le cose succedano.

Sono sempre stato molto orgoglioso di quello che Mirafiori rappresenta per la Fiat, come custode della tradizione industriale della nostra azienda e del nostro Paese, e anche per quello che ha dimostrato di saper fare. Mirafiori e la gente che ci lavora non si è fatta scoraggiare quando, nel 2004, erano in tanti a profetizzare la fine e la chiusura dell'impianto. Insieme abbiamo strappato lo stabilimento alla desolazione, abbiamo ridato dignità e prospettive alla fabbrica. La maggior parte delle nostre persone non si sono fatte condizionare dalle tante accuse che ci sono piovute addosso, dagli attacchi

che sono stati fatti in modo strumentale sulla loro pelle, ma hanno scelto di stare dalla parte di chi si impegna, di chi intende mettere le proprie qualità e la propria passione per fare la differenza.

Questa è la migliore risposta alle bugie e alle esasperazioni degli ul-

FUTURO «Abbiano progetti molto ambiziosi, ma con il contributo di tutti creeremo uno stabilimento eccellente»

timi mesi. Dicendo sì all'accordo, hanno chiuso la porta agli estremismi, che non portano a nulla se non al caos, e l'hanno aperta al futuro, al privilegio di trasformare Mirafiori in una fabbrica eccellente. Mi auguro che le persone che hanno votato no, messe da parte le ideologie e i preconcetti prendano coscienza dell'importanza dell'accordo che salvaguarda le prospettive di tutti i lavoratori. Il piano per questo stabilimento è molto ambizioso.

La società che verrà costituita tra Fiat e Chrysler ci permetterà di installare a Mirafiori una nuova piattaforma per costruire Suv di classe superiore, sia per il marchio Jeep sia per l'Alfa Romeo, da espor-

tare in tutto il mondo, compresi gli Stati Uniti. Questo ci consentirà di raggiungere un livello di produzione molto elevato, fino a 280 mila unità l'anno, aprendo anche la strada a una possibile crescita dell'occupazione.

L'accordo che rappresenta la base per realizzare tutto ciò - quell'accordo che è stato al centro di così tante polemiche - serve solo a far funzionare meglio la fabbrica, senza intaccare nessun diritto. Non penalizza i lavoratori in nessun modo e mantiene inalterate tutte le condizioni positive che sono previste non solo dal contratto collettivo ma anche da tutti i trattamenti che la Fiat nel tempo ha riconosciuto alle proprie persone.

L'organizzazione del lavoro è la realtà la stessa che a Mirafiori si sta sperimentando da più di due anni e che tiene conto del grado di affaticamento dovuto al tipo di attività svolta. L'introduzione dei 18 turni comprende quello del sabato serale che è il più disagiato. Per quest'anno abbiamo concordato che, pur essendo sempre retribuito, venga effettuato solo se c'è una reale necessità e che comunque, in questo caso, sia pagato come straordinario. Il pieno utilizzo dei 18 turni permetterà, inoltre, di aumentare i salari di circa 3.500 euro l'anno. Abbiamo anche tenuto conto di un'altra esigenza, relativa al lavoro straordinario. Sapendo che non sempre una persona può essere disponibile, abbiamo previsto la possibilità di sostituire fino al 20% dei lavoratori che non possono fare straordinari. Rivedere il sistema delle pause, inoltre, riducendole a 3 minuti e monetizzando la differenza, ci permette di adeguarci a quello che succede nelle fabbriche del resto d'Europa e del mondo.

Per quanto riguarda la questione delle malattie, su cui si sono dette tante assurdità, l'accordo prevede semplicemente di monitorare il tasso di assenteismo, per evitare eventuali abusi. Sarà una commissione congiunta con il sindacato

valutare caso per caso il non riconoscimento dell'indennità a carico dell'azienda. La verità è che questa clausola serve soprattutto a richiamare l'attenzione sul problema, a smuovere le coscienze e senso di responsabilità e mi auguro che non venga mai applicata. In fine, abbiamo semplificato le voci retributive, cosa che porterà maggiore chiarezza nel leggere la busta paga ed avrà anche un effetto positivo sul salario in caso di lavoro straordinario o turnazione, perché le maggiorazioni verranno applicate sulla paga base, che è più elevata rispetto agli attuali valori del minimo contrattuale.

Come la maggior parte delle nostre persone ha compreso, non c'è nulla di eccezionale nell'accordo per Mirafiori, se non l'occasione di rilanciare la fabbrica, e darle il ruolo che merita sulla scena internazionale. Le critiche che abbiamo ricevuto sono state ingiuste e spesso frustranti. Quando vedi che i tuoi sforzi vengono mistificati, a volte ti chiedi se davvero ne valga la pena. La maggioranza dei lavoratori di Mirafiori ha detto che vale sempre la pena di impegnarsi per costruire qualcosa di migliore.

Sergio Marchionne

Amministratore delegato Fiat

VIA LIBERA AL PIANO MARCHIONNE

Ora l'Italia prenda esempio da Fiat

di Nicola Porro

Non è stato un plebiscito. Ma alla fine si sono prevalso al referendum tra i 5.500 dipendenti della fabbrica Fiat di Mirafiori. Gli sconfitti sono dunque obbligati ad accettare la scommessa fatta dalla maggioranza e da Sergio Marchionne. E cioè più lavoro, meno furbie e più quattrini. Il paradosso di questa vicenda è che un gesto di rigore di poco più di una metà degli operai Fiat potrà portare benefici anche a chi ha perso. Esattamente l'opposto delle liturgie degli anni '70 e '80, in cui la maggioranza degli operai - con la complicità (...)

segue a pagina 9

il Giornale

Domenica 16 gennaio 2011

Il commento

Adesso l'Italia prenda esempio dal Lingotto

dalla prima pagina

(...) dei sindacati - smontava pezzo per pezzo la competitività dell'industria italiana. Oggi sindacati e operai stanno faticosamente affrontando il percorso inverso: il patto consacrato dal referendum prevede più lavoro in cambio di più quattrini. Quello in onda fino a ieri si reggeva invece su un binomio folle: meno lavoro e salari nominalmente stabili. I conti alla fine si pagavano con la liretta che veniva periodicamente svalutata e con le casse dello Stato che ripianavano i buchi dei bilanci privati. Ma di scommessa alla fine trattasi. E piut-

tosto ardita. Marchionne e i sindacati che lo hanno appoggiato (praticamente tutti a parte la Fiom) ritengono infatti che l'Italia possa continuare ad avere una leadership nella meccanica. Nei prossimi anni capiremo se ciò è vero. Ci vorrà del tempo per capire se costruire auto a Torino è ancora economicamente conveniente; se impiegare risorse umane a catene di montaggio dove si imbullonano autovetture è mestiere per occidentali. Ci auguriamo ovviamente che la scommessa sia stata ben ponderata.

Ma il referendum di Mirafiori insegna anche un'altra cosa. Le riforme non sono pa-

sti gratis. Si pagano: cambiano le abitudini, i modi di lavoro, i rapporti di forza, il set di diritti e doveri acquisiti. E il riformismo che Marchionne ha imposto ai suoi operai, ha un debito con la componente sindacale che ha accettato la sfida. Con spirito analogo l'Italia ha bisogno di una profonda riforma della sua struttura del lavoro. Non si può pensare che sia ancora divisa: protetti, tutelati, pensionabili, assistiti e illicenziabili da una parte. E il resto fatto da una folta pattuglia di lavoratori non tutelati che da soli debbono sopportare la flessibilità indispensabile alle nostre economie.

Nicola Porro

IL LAVORO CAMBIA (E NON IN PEGGIO)

di MAURIZIO FERRERA

Fabbrica di automobili con base a Torino, Italia. Grazie ai risultati di Mirafiori, la Fiat potrà rimanere fedele alla vocazione iscritta nel suo storico marchio. La vittoria del sì chiude un'estenuante vertenza, salvando migliaia di posti di lavoro. Ma soprattutto apre una fase del tutto nuova per le relazioni industriali e forse per l'intero modello economico-sociale del nostro Paese.

Da domani inizierà il delicato percorso di attuazione dell'accordo, in cui potranno ribilanciarsi, su questioni concrete, gli interessi dei dipendenti e quelli dell'azienda. Marchionne non ha sinora scoperto tutte le carte del suo piano di rilancio. Ora dovrà farlo e dimostrare che chi ha votato sì ha fatto la scommessa vincente.

A Mirafiori prenderà avvio il primo grande esperimento di accordo aziendale al di fuori del contratto nazionale. Siglandolo, i sindacati (tranne la Fiom) hanno «internalizzato» il vincolo della globalizzazione, riconoscendo che una grande azienda multinazionale deve poter governare la produzione in base a regole certe e a garanzie di disponibilità e impegno lavorativo. Senza queste condizioni è quasi impossibile oggi rispondere agli stimoli dei mercati. Maggiore flessibilità implica sacrifici e genera insicurezza, ma assicura occupazione e offre concrete prospettive di incrementi salariali se l'azienda va bene: questo è il succo della scommessa di Mirafiori. L'esito dipende ora dalle capacità di Marchionne e dalla qualità dei suoi progetti. Il management Fiat dovrà dar conto delle proprie scelte ai sindacati, che potranno valutarne

gli effetti sui risultati d'impresa.

Dopo decenni di conflitti antagonisti, le relazioni industriali italiane possono oggi imboccare il sentiero di quel sindacalismo pragmatico e partecipativo che da tempo caratterizza i Paesi germanici e scandinavi, con enormi vantaggi per i lavoratori. La strada sarà lunga, occorrerà sperimentare e imparare «come si fa». Tutti, anche gli imprenditori, dovranno cambiare approccio e modo di pensare. Ma il dado è tratto.

All'interno di nuove relazioni industriali sarà possibile impostare in modo diverso anche il nesso fra globalizzazione e diritti sociali. L'apertura dei mercati e le dinamiche di delocalizzazione produttiva (reale o minacciata) sono compatibili con il mantenimento di adeguate tutele per i lavoratori? L'aspro confronto tra Marchionne e Fiom ha evocato l'immagine di un gioco a somma zero fra competitività e diritti, originando una vera spirale di paure e sospetti. Le tensioni fra globalizzazione e welfare non sono però inconciliabili (sul punto concordano oggi moltissimi studiosi). Certo, occorre un welfare diverso dal passato: Marchionne chiede impegni «esigibili», meno assenteismo, obblighi di formazione per i cassintegrati. Ma ai lavoratori flessibili di Mirafiori serviranno più servizi (anche aziendali), più garanzie di sicurezza e prevenzione, più opportunità di congedo (per ragioni serie e verificabili), più sostegni per figli e famiglia. È su questi fronti che il sindacato deve impegnarsi, mentre le imprese devono convincersi che un nuovo welfare può essere un formidabile «fattore produttivo».

CONTINUA A PAGINA 32

SEGUE DALLA PRIMA

Dopo un decennio di riforme mancate o scarsamente efficaci, le nuove relazioni industriali potranno dare un contributo decisivo all'introduzione di politiche capaci di creare sinergie fra produzione economica e protezione sociale.

Fabbrica Italia è stata sinora una metafora un po' fumosa, utilizzata per «narrazioni» contrastanti a seconda dei punti di vista. Dopo mesi di scontro, intorno a questa espressione si può adesso ricostruire una visione condivisa su come rendere questo Paese più

competitivo e insieme più inclusivo. Marchionne ha lanciato la sfida della competitività, i sindacati l'hanno accettata, ma la loro scommessa riguarda anche l'inclusione e il tenore di vita dei lavoratori. A questo punto mancano solo la voce e le proposte del governo. Il quale può legittimamente scegliere di tenersi distante dalle vertenze contrattuali, ma non può certo abdicare al suo ruolo di regista del cambiamento e delle riforme, sul duplice fronte dell'efficienza e dell'equità.

Domenica 16 Gennaio 2011 Corriere della Sera

Il Lingotto Dopo i risultati l'amministratore delegato in Svizzera a spiegare i piani con Chrysler

Elkann: pieno sostegno della famiglia L'Italia costruirà ancora grandi auto

Il presidente della Fiat: «Ha prevalso la volontà di essere in gioco»

DA UNO DEI NOSTRI INVIATI

TORINO — Sì, «a volte» se l'è chiesto se «ne valga davvero la pena». Settimane, mesi di «critiche ingiuste e spesso frustranti».

Settimane, mesi in cui «vedi che i tuoi sforzi vengono mistificati». E poi, però, arriva la lunga notte del giudizio. E non importa che sia stata appesa all'ultimo voto: quel che conta è che alla fine è «la maggioranza dei lavoratori» ad aver dato «la migliore risposta alle bugie e alle esasperazioni», sono loro ad aver «detto che vale sempre la pena». La mattina dopo va quindi a loro, che «rappresentano il coraggio di compiere un passo avanti contro l'immobilismo di chi parla sol-

tanto», il «grazie» di Sergio Marchionne. Ed è a loro, «a chi ha avuto fiducia nel futuro e nella Fiat», che è «grato» John Elkann.

Marchionne, l'amministratore delegato. Elkann, il presidente. Il manager e l'azionista. Che hanno ruoli diversi e ricorrono a stili diversi. Che spiegano e un po' si sfogano (l'uno) o sintetizzano (l'altro). Ma in una sintonia a prova di dubbio. Spetta al primo ribadire «l'impegno Fiat per trasformare Mirafiori in una fabbrica di livello internazionale». Spetta al secondo confermare che il socio di maggioranza, Exor, non è il fantasma dipinto in questi giorni: se è vero che anche gli Agnelli hanno archiviato il '900, Elkann della nuova pagina è l'interprete, e la totale fiducia nel loro plenipotenziario non significa abdicazione, significa oggi come ieri «pieno e convinto sostegno della mia famiglia».

Comune è lo sforzo. Comune l'impegno. Se quel che a Mirafiori «ha prevalso è la volontà di essere ancora in gioco» (Elkann) e «di assumersi la responsabilità di una svolta storica per diventare artefici di qualcosa di nuovo e importante» (Marchionne), c'è un solo modo per ripagare: certezza del lavoro, stipendi migliori. E c'è un solo modo per garantire: «Dimostreremo — assicura il presidente — che in Italia è ancora possibile costruire grandi automobili capaci di fare apprezzare nel mondo».

Enfasi? Retorica? Ci stanno anche quelle, oggi. Non hanno mai davvero creduto, i vertici del Lingotto, che alla fine avrebbe vinto il no «all'occasione di rilanciare la fabbrica», come Marchionne ricorda ribattendo di nuovo alle «bugie degli ultimi mesi»: «L'accordo non intacca nessun diritto,

non penalizza i lavoratori. I 18 turni li faremo solo quando ci sarà reale necessità: e il loro pieno utilizzo permetterà di aumentare i salari di 3.500 euro l'anno. Le malattie? Quante assurdità: prevediamo solo di monitorare, con il sindacato, il tasso di assenteismo per evitare abusi, la verità è che questa clausola serve soprattutto a richiamare l'attenzione sul problema. E mi auguro non venga mai applicata».

Ripetuto ora, ad accordo approvato, forse gli crederanno. Sarà messo alla prova, naturalmente. Ma intanto, su al Lingotto, sono «lieti» che sia andata così. E di non aver dovuto dimostrare quanto facessero sul serio anche sull'alternativa: senza almeno un sì in più, davvero Alfa e Jeep sarebbero finite all'estero. E non è che non sapessero quale cataclisma, per tutti, sarebbe stato. Non è che lì, la tensione, non ci fosse. Sarebbero rimaste altrimenti accese fino alle tre e mezza, le luci del quarto piano? Il «sì matematico» arriva alle sei e meno di due ore dopo Marchionne e di nuovo al Lingotto. Deve fare «un salto» in Svizzera, il referendum è cruciale ma non è «tutta» Fiat-Chrysler, e

L'azionista

«Torneremo a farci apprezzare nel mondo, ora vanno archiviate le polemiche»

Il manager

Marchionne: «I lavoratori hanno dato la migliore risposta alle bugie e chiuso la porta agli estremismi»

per lui vuol dire, per esempio, che nemmeno in un giorno simile si può «bucare» un incontro con gli analisti. Resta qui, però, la «svolta storica». E vanno dati gli ultimi ritocchi ai commenti per l'esterno.

Tutta l'attenzione, dalla prima all'ultima riga, è per «le nostre persone», anche per chi ha votato no: «Mi auguro che, messe da parte ideologie e preconcetti, prendano coscienza

che si salvaguardano le prospettive di ogni lavoratore». Non ce l'ha con loro, oggi si volta la pagina, la Nuova Mirafiori avvia da adesso il progetto che fra un anno porterà le prime Alfa-Jeep. Solo su quello lui da oggi vorrebbe concentrazione. Come invita Elkann: «Ora bisogna archiviare polemiche e contrapposizioni». Ma è vero pure che, soprattutto fuori dalla fabbrica, è stato è sarà Marchionne il bersaglio numero uno. E poi i sindacalisti. E gli operai a favore del sì. Per cui se lui, di difese, per sé ne ha, l'accusa va agli «attacchi strumentali sulla pelle delle nostre persone». Gli «altri» insistono che «quelle hanno votato sotto ricatto»? Per Marchionne è il contrario: è da quegli «attacchi strumentali», che «la maggior parte non si è fatta condizionare: e dicendo sì ha chiuso la porta agli estremismi».

Raffaella Polato

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Dalla Torino di sinistra un sì per Marchionne

Fassino: ora serve il consenso. De Benedetti: va ringraziato

È come se un'intera città si fosse messa in marcia su un sentiero stretto ma ineludibile. E adesso fosse ben consapevole dei rischi che s'addensano lungo il cammino e delle opportunità che si possono intercettare. Carlo De Benedetti, presidente del gruppo Espresso, lo dice chiaro, seduto in prima fila nella sala Gialla del Lingotto, la stessa in cui Veltroni fondò il partito democratico, e in cui darà forma alla sua corrente sabato prossimo. La stessa in cui Fassino sta lanciando la sua candidatura a sindaco di Torino. L'establishment torinese è schierato in prima fila: parlamentari, banchieri, manager, università, cultura, impresa. Sembra aver già deciso da che parte stare. Fassino si muove e parla quasi

L'EDITORE DELL'ESPRESSO

«Ha preso la Fiat sull'orlo del baratro, l'ha salvata. L'esito non era scontato»

L'EX SEGRETARIO DEL PD

«Questa città deve puntare sulla tecnologia e non solo sul taglio dei costi»

da sindaco. E come si fa con un sindaco la classe dirigente torinese riversa analisi e inquietudini. «La città è a un bivio, stretta tra il rischio di diventare la Polonia della Chrysler e l'opportunità di costruire un asse virtuoso con Detroit», dice De Benedetti, dopo aver riconosciuto che «tutti devono dire grazie a Marchionne. Ha preso la Fiat sull'orlo del baratro e l'ha salvata. Non era scontato. Gli va riconosciuto di aver capito che in un mondo globalizzato l'auto non aveva futuro se non avesse attivato una grande collaborazione internazionale». Il risvolto di questo percorso - intrapreso con l'entrata in Chrysler e ora portato avanti con l'accordo di Mirafiori - nell'analisi dell'ex presidente dell'Unione industriale di Torino potrebbe produrre anche qualche contraccolpo: «Fiat sarà sempre più americana. Sta vivendo una svolta storica inevitabile, ma non credo che il modello Mirafiori sia il più auspicabile per la maggior parte delle imprese del Paese».

Di questa svolta, dentro il Lingotto che contiene buona parte «della città che conta», si avverte tutto il peso.

«Il risultato del referendum è un importante passo in avanti», rivela laconico il presidente della Compagnia di San Paolo Angelo Benessia. Piero Fassino rilancia: «Torino deve diventare un hub del lavoro intelligente, fondato su scienza e tecnologia. Dobbiamo riempire il lavoro di sapere e qualità. La competizione sui costi porta solo a comprimere i diritti. E le fabbriche non si governano solo con il comando. Serve anche il consenso».

In sala c'è qualche operaio, invitato alla kermesse. C'è un pezzo di partito democratico che, soprattutto in città, si è schierato con forza per il «sì» a Mirafiori. Chiamparino e Fassino si sono spesi, esponendosi a non poche critiche da sinistra. L'esito del referendum, per il Pd, sancisce un rapporto a rischio logoramento con un frammento consistente del mondo operaio. Fassino lo sa e cerca di recuperare. In

LA COMPAGNIA DI SAN PAOLO

Per il presidente Benessia
«il risultato del referendum è un grande passo in avanti»

mezzo all'establishment ha voluto che si sedesse Mauro Ferrari, 53 anni, ex capo dei Ds di Mirafiori, operaio alle Presse. Ferrari al referendum non ha votato, ma lancia un allarme: «I lavoratori di Mirafiori e Pomigliano sono fuori dal contratto nazionale, quasi la metà non avrà rappresentanza. Molti, anche nel Pd, sostengono che questo modello sia da esportare o estendere».

Io dico che c'è una giusta via: le legittime esigenze delle imprese non possono essere caricate tutte su chi sta in linea di montaggio e

guadagna 1.200 euro al mese».

L'ultimo segretario dei Ds, che ora ha deciso di tornare nella sua città, raccoglie il messaggio: «Negli ultimi anni è successo qualcosa: chi svolge il lavoro manuale, spesso svilito e non riconosciuto, non si sente rappresentato. Noi abbiamo il dovere di non lasciare nessuno da solo».

Reportage

A. ROSSI, M. TROPEANO
TORINO

LA STAMPA, PAG. 25
17/01 (ECONOMIA)

IL RESPONSABILE DEL LAVORO REPLICA ALLA FIOM-CGIL DOPO IL RISULTATO DEL REFERENDUM SULLA FABBRICA TORINESE DELLA FIAT

“L'intesa su Mirafiori non sarà riaperta”

Sacconi: dal Lingotto impegno a investire. Camusso: ma il ministro non decide

LUCA FORNOVO
TORINO

Non si piacciono le polemiche dopo il voto sull'accordo della fabbrica torinese di Fiat a Mirafiori, un referendum che ha visto vincere i sì col 54% dei consensi. A tenere banco è il duello tra il ministro del Lavoro, Maurizio Sacconi e la lea-

za» la riapertura della trattativa. Sacconi incalza la Fiom: i no (il 46%) espressi al referendum «non sono un'adesione alle politiche sindacali, e non solo, della Fiom. Sono una espressione della preoccupazione diffusa di non conciliare i tempi di lavoro con i tempi di non lavoro». Poi il ministro, che a giorni convocherà un tavolo proprio sulla modulazione degli orari, aggiunge: «La Fiom non si interdice tutto questo risultato».

Nel pomeriggio non si è fatta attendere la risposta della Camusso, ospite di In mezz'ora, la trasmissione tv condotta da Lucia Annunziata. «Valuteremo - dice la leader Cgil - il ricorso alla magistratura contro l'accordo, il diritto di sciopero va salvaguardato ed è un tema che arriva fino alla Corte costituzionale». La Camusso torna, però, anche sulla necessità di trovare una soluzione in casa Fiom per restare

«dentro» le fabbriche: «non possiamo stare fuori se vogliamo essere il sindacato dei lavoratori». Mentre Sacconi torna a ribadire che «da parte di Marichonne c'è l'impegno a investire a Pomigliano e a Mirafiori, quello che si può chiedere ragionevolmente ancora all'ad di Fiat è sviluppare la partecipazione dei lavoratori».

Sul voto di Mirafiori interviene anche la presidente di Confindustria, Emma Marcegaglia. Dopo la vittoria dei sì, «l'azienda ha tutte le condizioni per dare seguito all'investimento su Mirafiori», afferma la Marcegaglia, definendo l'esito della vicenda come «la conferma di tre anni della linea di Confindustria». A Mirafiori, «per la prima volta da 12 anni, l'ideologia ha dovuto cedere il passo al buon senso», commenta il leader della Cisl, Raffaele Bonanni. Arriva poi il commento di Lapo Elkann: co-

me azionista del gruppo «non posso che essere contento di questo esito». E il segretario del Pd Pier Luigi Bersani lancia la sua proposta: «Entro un anno bisogna avere regole nuove per la rappresentanza. Non è possibile che ognuno faccia da sé come irresponsabilmente chiede il governo». Mentre l'Italia dei Valori fa sapere che

Bersani: «Ora le regole sulla rappresentanza»
Lapo Elkann: «Sono contento del risultato»

ha già depositato «una modifica e innovativa proposta di legge sulla rappresentanza che fa contare i sindacati in base ai voti che realmente prendono dai lavoratori e a questi ultimi consegna il potere finale di decidere sempre sugli accordi che li riguardano».

Quel che si può chiedere ancora all'azienda è sviluppare la partecipazione dei lavoratori

Maurizio Sacconi
ministro
del Lavoro

Valuteremo il ricorso alla magistratura contro l'accordo il diritto di sciopero va difeso fino alla Corte Costituzionale

Susanna Camusso
segretario generale
della Cgil

Marcegaglia: la vicenda è la conferma della linea che Confindustria segue da tre anni

der della Cgil, Susanna Camusso. «L'accordo su Mirafiori ovviamente non sarà riaperto» ha replicato ieri mattina, dai microfoni di Sky Tg 24, il ministro Sacconi alla Fiom-Cgil, il sindacato delle tute blu (non firmataria dell'intesa su Mirafiori) che aveva definito un «atto di saggezza»

Investimenti e sviluppo nel futuro dell'auto a Torino

Mirafiori: si all'accordo

Alla fine, dopo giorni di contrasti, spesso strumentali e a tratti aspri, sono prevalsi i Sì. L'accordo su Mirafiori è passato e l'investimento da un miliardo di euro verrà realizzato, con grande beneficio per tutta la città, per l'occupazione e per l'industria, in particolare quella dell'indotto, uno degli assi portanti della manifattura torinese. Si è trattato di un passaggio delicatissimo nel quale si è giocato un pezzo importante del futuro di Torino e della sua stessa vocazione di città industriale e dell'auto. Ora, l'investimento fornirà significative ricadute: dalla tenuta dell'occupazione per gli oltre 5500 addetti di Mirafiori al rilancio produttivo dell'impianto che, con le nuove linee, già nel 2012, dovrà essere in grado di produrre i nuovi modelli. La stima, probabilmente per difetto, delle conseguenze economiche che l'investimento di Mirafiori determinerà si può valutare in 7 miliardi di euro, di cui 2 circa di maggior fatturato diretto Fiat e di ulteriori 5 miliardi di maggior giro d'affari per l'indotto. Un contributo di portata tutt'altro che trascurabile, soprattutto in un momento in cui la crisi si manifesta in modo ancora grave, nonché un importante tassello del percorso di internazionalizzazione della nostra economia, visto che una parte rilevante dell'investimento avviene con soldi americani. L'investimento, insieme ai suoi effetti virtuosi, è rilevante anche sotto il profilo qualitativo poiché si indirizza verso modelli di fascia media ed alta caratterizzati da maggior valore aggiunto, tecnologie più evolute, livelli di qualità più elevati: un insieme di caratteri in piena sintonia con le caratteristiche dell'industria torinese che sull'automotive vanta una straordinaria rete di competenze distribuite lungo tutta la filiera produttiva. Non va inoltre dimenticato il fatto che questi nuovi modelli di auto, oltre che destinati al mercato interno, verranno esportati in Europa e negli USA con un indubbio vantaggio sia per le aziende fornitrici, sia per i nostri conti con l'estero. L'accordo siglato ed approvato

dai lavoratori è la dimostrazione che un futuro industriale nel nostro Paese è possibile, a condizione di prendere atto che in questi ultimi anni il mondo è molto cambiato e non è possibile restare fermi su posizioni e

regole vecchie di decenni. La predisposizione al cambiamento e la condizione essenziale per guardare al futuro con fiducia. In questo senso, anche il contratto dell'auto andrà affrontato in tempi brevi,

come occasione per rendere il sistema delle relazioni industriali meno rituale, più moderno, più semplice e più rapido, in linea con i tempi delle scelte economiche ai tempi della competizione globale.

Realtà locale e mercato globale

Lezioni per gestire la crisi

Giovedì 20 gennaio alle ore 17.00 presso l'Aula Magna del Politecnico di Torino, il Presidente dell'Unione Industriale Gianfranco Carbonato apre, con il suo intervento sul tema "Realtà locale e mercato globale", il primo appuntamento di "Gestire la Crisi. Informazioni e tecniche per comprendere e contrastare la recessione", un ciclo di seminari organizzato dall'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Torino. L'iniziativa, patrocinata dall'Unione Industriale, dal Politecnico e dal Dipartimento di Matematica dell'Università di Torino presenta una serie di lezioni aperte al pubblico, condotte da relatori di primo piano, esperti ed economisti del territorio, che analizzeranno in chiave moderna e manageriale l'attuale scenario economico e sociale alla ricerca degli strumenti per superare la difficile congiuntura. Realtà locali, distretti, globalizzazione e mercati, innovazione e competitività, risparmio e previdenza, marketing e futuro del management sono solo alcuni dei temi che saranno trattati durante questi

incontri. Giovedì la «lectio» del Presidente Carbonato sarà introdotta da Vladimiro Rambaldi, Responsabile Territorio UniCredit Banca, sponsor dell'iniziativa, accompagnato dal Presidente Ordine Ingegneri di Torino Remo Giulio Vaudano prossimi appuntamenti, che hanno cadenza mensile, vedranno protagonisti il 24 febbraio Beppe Scienza, docente all'Università di Torino, e il 24 marzo Francesco Profumo, Rettore Politecnico, introdotto da Vincenzo Ilotte, Presidente AMMA. Il ciclo si concluderà il 21 aprile con il saluto di Alessandro Barberis, Presidente della Camera di Commercio e l'intervento di Antonio Foglio, consulente internazionale ed autore di saggi dedicati al marketing e al management, che rifletterà sulle possibilità che la crisi offre in quanto occasione di cambiamento. Tutti gli appuntamenti, che saranno trasmessi in diretta in videostreaming sul sito www.ording.torino.it, sono a ingresso libero e gratuito, previa iscrizione sul sito dell'Ordine degli Ingegneri di Torino nell'apposita area dedicata.

Cgil, ricorso ai giudici su Mirafiori Sacconi: l'accordo non si riapre

De Benedetti: ok Marchionne, ma il modello non vale per tutti

LUISA GRION

ROMA — La Cgil potrebbe portare l'accordo di Mirafiori davanti ai giudici. Nel testo ci sono punti che toccano «diritti indisponibili» — come le limitazioni allo sciopero — sui quali si può ricorrere fino alla Corte Costituzionale. Lo dice Susanna Camusso, leader del sindacato, partecipando a "In 1/2 ora" (la trasmissione di Lucia Annunziata su RaiTre) e facendo su la sua inea proposta dalla Fiom.

«Valuteremo il ricorso alla magistratura, precisa la Camusso, «lo faremo per ciò che riteremo opportuno»: per esempio a salvaguardia al diritto di sciopero. «Una clausola che impedisce a un lavoratore di partecipare ad uno sciopero è un tema che sicuramente arriva sino alla Corte Costituzionale: siamo di fronte a dei diritti che non sono disponibili né a un'impresa né ad un sindacato». Ed è «la prima volta che ci troviamo di fronte ad un'azienda che pensa di cambiare i principi della Costituzione». Certo il ricorso alla magistratura «non basta», aggiunge Camusso: «Se vogliamo, e lo vogliamo, essere il sindacato dei lavoratori dobbiamo essere dentro quella fabbrica e non fuori dai cancelli».

Un nodo, quello sulla rappresentanza, centrale nei com-



L'UNIONE
Non sarà paritetica la società comune Fiat-Chrysler

La joint venture

Nella nuova società con Chrysler il Lingotto avrà il 60 per cento

TORINO — Non sarà paritetica la joint venture tra Fiat e Chrysler che nascerà nei prossimi mesi per produrre i Suv a Mirafiori. Secondo indiscrezioni sarà il Lingotto ad avere la parte maggioritaria, circa il 60 per cento. La nuova società dovrà essere costituita nei prossimi mesi, dopo la vittoria del sì al referendum. Le quote di partecipazione saranno legate ai volumi di Suv con marchio Jeep e Alfa che verranno prodotti dallo stabilimento. Si prevede infatti che i fuoristrada con il marchio del biscione saranno in quantità maggiore.

(p.g.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

menti sull'accordo appena votato e che — secondo il ministro del Lavoro Sacconi — «ovviamente non sarà riaperto». Allo stato delle cose, infatti, la mancata firma dell'intesa escluderebbe la Fiom dalle Rappresentanze sindacali aziendali, nonostante abbia votato «no» il 46 per cento dei lavoratori.

Per Bersani, segretario del Pd, «entro un anno bisogna avere regole nuove: non è possibile che ognuno faccia da sé come irresponsabilmente permette il governo». Il Pd è pronto ad avanzare le sue proposte, l'Italia dei Valori di Di Pietro avvisa di averne già depositata una. Prevede che «i sindacati siano rappresentati proporzionalmente in

base ai loro iscritti». Il ministro Sacconi — si sa — non ritiene che sia necessaria una legge in materia, anche se la Camusso replica che «non decide lui se le leggi servono o non servono».

Ma si discute anche sul futuro di Mirafiori e dell'auto in Italia. Da più parti si chiede alla Fiat di mantenere gli impegni presi e di avviare gli investimenti. Il ministro Sacconi invita Marchionne a «sviluppare la partecipazione dei lavoratori» anche in questo; il sindaco di Torino Sergio Chiamparino gli chiede di far sì che «l'intero progetto Fabbrica Italia diventi un laboratorio di crescita industriale e di ricomposizione di un sistema di governo dell'impresa partecipato

fra tutte le componenti dell'azienda: management, tecnici e operai». Stefano Fasna, responsabile economico Pd, visti i risultati del referendum e l'ampia fetta di dissenso invita invece il governo «a convocare al più presto l'azienda: tutte le rappresentanze sindacali per affrontare i punti controversi dell'accordo Mirafiori».

Una lancia in favore dell'intesa la spezza Carlo De Benedetti. «Credo che tutti debbano di grazie a Marchionne, che l'ha preso la Fiat in una situazione baratro e l'ha salvata. Ha capito che in un mondo globalizzato un'industria dell'auto ha futuro solo se attiva una grande collaborazione internazionale. È stato capace di cogliere l'opportunità con la Chrysler, un passo questo decisivo». Ora — aggiunge De Benedetti — «la Fiat sa sempre più americana. Torino è a un bivio: o diventa la Polonia della Chrysler o riesce a mantenere un rapporto paritario con l'America». De Benedetti precisa però che non bisogna confondere «una situazione specifica quella di Fiat e del processo di integrazione con Chrysler - con le relazioni industriali in generale. Non credo, insomma, che il modello Mirafiori sia il più applicabile per la maggior parte delle imprese italiane».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il piano per Mirafiori



La Newco

Una joint venture tra Chrysler e Fiat



I prodotti

Auto e SUV di classe superiore con marchi Jeep e Fiat sulla piattaforma America realizzata per i segmenti C e D destinati a Europa e Stati Uniti



La produzione

250-280 mila pezzi

La produzione annua che si prevede di realizzare a partire da metà 2012



Gli orari

Quattro possibilità da utilizzare a seconda delle richieste del mercato

Turni settimanali

come oggi, 2 turni al giorno per 5 giorni **10** di 8 ore

3 turni al giorno per 5 giorni **15** di 8 ore

3 turni al giorno per 6 giorni **18** di 8 ore

2 turni al giorno **12** di 10 ore

Epifani: "Fiat faccia la prima mossa metà dipendenti senza rappresentanza"

PAOLO GRISERI

TORINO — La vicenda di Mirafiori? «Un sintomo del provincialismo italiano». Guglielmo Epifani ha guidato la Cgil nella prima fase dello scontro tra Marchionne e la Fiat. Dopo la conclusione del referendum dice: «C'è il rischio di una lunga fase di stallo. E' ora di smetterla di fare il tifo, bisogna provare a usare la testa. Tutti capiscono che non si può lasciar fuori dalla fabbrica chi rappresenta la metà degli operai. La prima mossa, a questo punto, toccherebbe a Marchionne».

Epifani, perché parla di provincialismo?

«Mi chiedo in quale Paese europeo possa accadere che una decisione di tale importanza sul futuro del sistema industriale viene caricata sulle spalle di 5.000 lavoratori. Mi chiedo in quale Paese europeo un governo lascia che tutto questo accada senza intervenire. Mi chiedo ancora in quale Paese europeo viene consentito alla più importante azienda privata di lasciare senza rappresentanza sindacale la metà dei dipendenti. Tutto ciò può accadere solo nell'Italia di questo periodo».

Secondo lei il governo ha fatto il tifo a Mirafiori?

«Il governo ha fatto il furbo.

"Importante risultato per la Fiat, ma ora serve una soluzione per quel 46 per cento"

Prima lesinando alla Fiat quegli incentivi che tutti gli altri Paesi europei hanno concesso nella fase più difficile della crisi. E poi diventando tifoso quando ha capito che lo scontro tra il Lingotto e i sindacati poteva favorire la divisione e isolare la Cgil. Un governo serio avrebbe provato a promuovere la mediazione. Così accade dappertutto. Qui invece abbiamo avuto il governo che fomentava la divisione, soffiando sul fuoco delle spaccature sindacali. Un comportamento da strapaesese».

Lei parla di provincialismo. Non ritiene che Marchionne rappresenti la modernità in Italia?

«Non mi pare che la sua ricetta sia così moderna. Marchionne propone un modello, quello del sindacalismo aziendale, che è stato una delle cause del fallimento della Chrysler. Un modello che lascia ogni sindacato da solo, chiuso nella sua fabbrica, con un welfare aziendale che è il primo ad andare in crisi. Se oggi il sindacato è il principale azionista a Detroit è proprio per provare a riparare i guasti di

la rottura di rapporti personali.

Per fortuna accade in alcune categorie e non nella maggioranza, ma è un fatto grave. Penso che per invertire la tendenza servirebbe abbandonare la logica del tifo e trovare sedi di mediazione. In genere è interesse dei governi creare le condizioni perché questo avvenga. Ma non mi sembra che oggi questa sia una delle principali preoccupazioni del nostro governo».

Che cosa dovrebbe fare la Fiat adesso?

«Penso che l'importante risultato raggiunto nel referendum obblighi la Fiat ad andare avanti per la sua strada. Bisognerebbe comunque trovare il modo di evitare che a Mirafiori il 46 per cento dei lavoratori sia senza rappresentanza. Per questa ragione credo che tutti dovrebbero smetterla di fare i tifosi».

A chi pensa?

«Innanzitutto alla Fiat. Non so come Marchionne possa pensare di far funzionare una fabbrica con metà dei dipendenti che hanno espresso esplicitamente il loro dissenso e un'altra fetta che ha dichiarato di approvare l'intesa solo per salvare il posto di lavoro. Poi penso alla Confindustria. Marchionne può oggi cantare vittoria, ma rischia di celebrare una vittoria di Piro che può aprire la

strada allo sfaldarsi progressivo dell'associazione degli imprenditori. E penso anche ai segretari di Cisl e Uil: sanno che così non si va a nessuna parte. Questa è stata una vittoria dimezzata per chi pensava di trionfare con l'80 per cento».

Come giudica il comportamento del Pd in tutta questa vicenda?

«Il Pd ha diverse anime ed era prevedibile che sul merito sindacale emergessero posizioni articolate. Quel che invece mi aspetto è che un partito che si chiama democratico metta la questione della rappresentanza in fabbrica in cima alla sua agenda. Cercando di approvare una legge in Parlamento che eviti di lasciare senza voce metà dei lavoratori della Fiat».

Lei parla di fase di stallo. Chi dovrebbe fare la prima mossa per uscirne?

«Penso che tocchi a Sergio Marchionne. Perché è stato il protagonista di questa vicenda, ha vinto il referendum e dunque da sabato ha una responsabilità ancora maggiore».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

"Per Marchionne una vittoria di Piro con lo sfaldamento progressivo di Confindustria"

LA REPUBBLICA, PAG. 13
A7/CA

Dopo il sì, la lunga attesa un anno e mezzo per il suv *Joint venture con Chrysler a maggioranza Fiat*

PAOLO GRISERI

CHIUSO il referendum, a Mirafiori inizia la lunga attesa del nuovo suv. Ci vorrà almeno un anno e mezzo prima che entrino in funzione le linee (ma c'è chi dice che sarà una sola) per la produzione del modello marchiato Jeep e Alfa Romeo. Per realizzare i fuoristrada sarà necessario varare la nuova joint venture tra Torino e Detroit. «Questione di alcuni mesi», hanno dichiarato nei giorni scorsi gli uomini del Lingotto. Prima di far nascere la società sarà indispensabile firmare un accordo con Chrysler. Quale sarà la quota degli americani nello stabilimento di Torino? La loro partecipazione sarà legata al numero di Jeep che Chrysler pensa di acquistare dalla joint venture. Probabilmente saranno meno dei suv con marchio Alfa che usciranno dalla fabbrica. Così si pensa che nella joint venture il Lingotto possa avere circa il 60 per cento e i soci americani il restante 40. Ancora da definire anche la fornitura dei motori: una parte arriverà certamente dagli Stati Uniti ma un'altra potrebbe essere realizzata in

Italia, forse a Pratola Serra, lo stabilimento campano pensato per i motori sportivi dell'Alfa Romeo che ora perderà commesse perché nella vicina Pomigliano si realizzerà la Panda.

Nell'attesa, tanta cassa integrazione. A febbraio finirà quella ordinaria, esaurita dalla crisi economica. Il 14 inizierà la cassa straordinaria: da quel giorno l'azienda non comunicherà più le settimane di fermata produttiva ma quelle in

A febbraio finirà la cassa integrazione ordinaria. Il 14 partirà quella straordinaria

Ne faranno un po' meno gli 800 addetti alla Mito che vende bene, di più quelli dell'Ida

cui funzioneranno gli impianti. Concretamente le settimane di lavoro del 2011 non dovrebbero essere molte di più di quelle del 2010. Faranno un po' meno cassa gli 800 addetti della Mito, il modello Alfa che in questo momento vende bene. Più difficile sarà vedere allavoro gli addetti alla linea Idea Musa, i piccoli monovolume del segmento B che nei prossimi anni verranno sostituiti dai loro eredi prodotti in Serbia.

Un primo effetto dell'accor-

do sottoposto a referendum si avrà il 4 aprile. Da quel giorno verranno tagliate le pause: tre da dieci minuti nell'arco del turno e non più, come accade oggi, due da un quarto d'ora e una da dieci minuti. Il taglio di dieci minuti complessivi verrà compensato con un piccolo incremento retributivo. Il secondo effetto si avrà a partire dal primo luglio prossimo. Da quel giorno scatterà la nuova normativa sulla malattia: se nei primi sei mesi del 2011 il

tasso di assenteismo in fabbrica sarà stato superiore al 6 per cento, non verrà pagato il primo giorno di malattia a chi per due volte nel corso dell'anno ha già usufruito di malattie di durata inferiore ai cinque giorni a cavallo delle festività. I giorni di malattia non pagati diventeranno due a partire dal primo gennaio 2012, se nel secondo semestre del 2011 il tasso di assenteismo non sarà sceso sotto il 4 per cento.

Dal gennaio prossimo do-

Le ferie

14 FEBBRAIO
Inizierà la cassa straordinaria: l'azienda non comunicherà più le settimane di fermata ma quelle in cui funzionano gli impianti

4 APRILE
Primo effetto del referendum. Verranno tagliate le pause: tre da 10 minuti nell'arco del turno e non più due da 15 e una da 10 minuti

GIUGNO 2012
Dovrebbero entrare in funzione le linee (ma c'è chi dice che sarà una sola) per la produzione del modello marchiato Jeep e Alfa Romeo

1° LUGLIO
Scatta la normativa sulla malattia: tagli allo stipendio se nei primi sei mesi 2011 il tasso di assenteismo sarà stato superiore al 6 per cento

vrebbero iniziare i trasferimenti dei dipendenti da Fiat Spa alla nuova società in joint venture con la Chrysler. In occasione del trasferimento, le tute blu della Fiat dovranno firmare individualmente un nuovo contratto di lavoro, così come sta avvenendo in queste settimane a Pomigliano. Il tra-sloco da una società all'altra sarà graduale, legato alla salita produttiva prima del lancio di nuovo suv.

Fiat Il giorno dopo

Voto a Mirafiori, Camusso avverte: «Ricorso al tribunale? Valuteremo»

Sacconi, stop alla Cgil sull'intesa. Marcegaglia: una proposta per i contratti

ROMA — «Valuteremo se ricorrere alla magistratura». Per la prima volta, Susanna Camusso affaccia l'ipotesi di ricorsi contro gli accordi Fiat di Mirafiori e Pogliano. Finora era stata solo la Fiom a far lo. Il segretario della Cgil ha però subito aggiunto, ieri nella trasmissione «In mezz'ora», che non si può pensare per questa via di risolvere il problema della «rappresentanza sindacale». Che è invece oggetto della proposta Cgil che oggi Camusso invierà a Confindustria, Cisl e Uil, con la richiesta di aprire un confronto per un accordo che sostanzialmente allarghi le regole vigenti nel pubblico impiego (Rsu elettive e indici di rappresentatività dei sindacati) al settore privato. Regole necessarie anche secondo il segretario del Pd, Pier Luigi Bersani.

La prima risposta del leader della Cisl, Raffaele Bonanni, è però stata negativa: «Camusso non può chiederci di

mediare tra lei e la Fiom». Difficoltà ancora maggiori ci sono a rispetto all'ipotesi di una riapertura della trattativa con la Fiat, chiesta dal leader della Fiom, Maurizio Landini. I sindacati che hanno firmato l'accordo con la Fiat e vinto il referendum tra i lavoratori non ci pensano proprio. E ieri anche il ministro del Lavoro, Maurizio Sacconi, ha affermato che «l'accordo non sarà ripeto», annunciando invece per i prossimi giorni l'avvio di un tavolo con le parti sociali sul tema di come «modulare i tempi del lavoro con i tempi della famiglia» e rispondere così, secondo Sacconi, anche al disagio espresso dal 46% di no nel referendum di Mirafiori. «Certe volte — ha esemplificato il ministro — la flessibilità di mezz'ora in entrata o uscita risponde alle esigenze delle famiglie», così come l'incentivazione degli «asili nido aziendali».

Visti tutti questi ostacoli la Cgil finirà davvero per percor-

Modo rappresentanza

Oggile regole elaborate dalla Cgil saranno sul tavolo della Confindustria, e di Cisl e Uil

se si perdesse, la svolta Marcegaglia costituirebbe un precedente corroborato anche sul piano giuridico. Verranno quindi percorse prima tutte le altre strade per ricucire, perché «la Fiom non può restare fuori da Mirafiori».

In prospettiva, un tavolo interessante è quello fatto intravedere da Marcegaglia nel-

l'intervista pubblicata ieri dal Sole 24 Ore, quando ha parlato della necessità di evitare per il futuro che altre aziende, come la Fiat, siano costrette a uscire (sia pure momentaneamente) dalla Confindustria per farsi contratti su misura: «È un argomento che abbiamo discusso nel comitato di presidenza e al massimo entro la primavera prepareremo una proposta su come far stare dentro la confederazione mondi diversi. La presenteremo ai sindacati, perché sarà la base dei futuri contratti».

Di sicuro, poi, dovrà aprirsi il tavolo tra Federmeccanica e sindacati sul contratto dell'auto, che dovrebbe servire, secondo gli accordi tra Marcegaglia e Marchionne, a far rientrare la Fiat nel sistema Confindustria. E sarà questa un'occasione concreta di rientro anche per la Fiom.

Enrico Marro

© RIPRODUZIONE RISERVATA

«Dobbiamo tutti quanti un grazie a Marchionne»

MILANO — «Credo che tutti debbano essere grati a Marchionne, perché ha preso la Fiat in un momento di baratro e l'ha salvata». Ma questo, a detta di Carlo De Benedetti, non vuol dire che il modello pensato dal numero uno della Fiat per Mirafiori sia quello vincente. «Non credo — ha detto il presidente onorario della Cir —, che il modello sia il più auspicabile per la maggior parte delle imprese del Paese». De Benedetti ha invitato a «non confondere una situazione specifica, quale quella di Fiat e del processo di integrazione con Chrysler, con quella più generale relativa al futuro delle relazioni industriali in Italia».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Lapo Elkann

«Da azionista: un esito di cui sono contento»

MILANO — Come azionista «non posso che essere contento di questo esito»: così Lapo Elkann, impegnato nella presentazione della collezione Jeans Care Label, di cui è azionista al 25%, ha commentato all'Ansa il risultato del referendum di Mirafiori. Inizialmente reticente a rispondere, Lapo si è poi lasciato andare a una battuta: «Ho rispetto di chi lavora e non ho la presunzione di essere un tuttologo. Sono cose da chiedere a mio fratello John Elkann, presidente del gruppo, ndr) e a Marchionne, io non devo interferire su risposte date da chi lavora ogni giorno nel gruppo di cui sono solo uno dei tanti azionisti». Ma in quanto tale, ha concluso, «non posso che essere contento di questo esito».

A Torino Ancora qualche mese per avviare l'investimento promesso di un miliardo di euro

La lunga marcia della fabbrica che oggi non riapre i cancelli

Dalla «cassa» attuale all'obiettivo di 280 mila auto l'anno

DAL NOSTRO INVIATO

TORINO — Via le telecamere, forse: oggi inquadrirebbero nebbia e nient'altro. E almeno questa pressione se la saranno scrofolata di dosso.

L'altra no. Che siano operai o impiegati o «capi». In qualunque modo abbiano votato. Che ci credano, in un nuovo futuro per la «loro» fabbrica, o siano invece convinti che così si va solo a peggiorare e che tanto Mirafiori non l'avrebbero mai chiusa. La realtà che adesso riprende è uguale per tutti. Questa mattina i cancelli non riapriranno: cassa integrazione. Da domani a giovedì avanti con i tre turni pieni.

Venerdì, dentro appena «quelli della Mito». E soltanto chi le leggi degli stabilimenti, della produzione, del mercato dell'auto non le conosce può sorprendersi. Come: Sergio Marchionne promette di portar qui 280 mila Alfa e Jeep, pretende straordinari, chiede di lavorare il sabato, e intanto nemmeno il tempo di fare il referendum e già li rimette in Cig? Farli prima, quei modelli? E chi garantirà che avranno successo dopo? È il paradosso del mondo *automotive*. È il cataclisma lanciato dalla Grande Crisi. È la strategia — diversa da quella di altri costruttori — scelta da Lingotto per non limitarsi a tamponare le emorragie immediate: per sopravvivere, intanto, e scommettere di giocarsela poi tra i big veri, i protagonisti e

non i comprimari, costruendo una strada che parte da Torino, passa da Detroit, ne fa un'unica «capitale gemella», è di casa un po' dappertutto. E un po' dappertutto più forte.

Certo, ora è solo uno scenario-promessa. Vero, Marchionne ha chiesto fiducia («In voi stessi e nella Fiat»). E sì: chi non gliel'ha data, o è anche solo semplicemente scettico, non va per forza iscritto nell'elenco degli «caccati dall'ideologia».

Prendete un qualsiasi operato di un qualsiasi turno che domani rientrerà a Mirafiori. Ha perso il conto di quanti giorni ha già fatto in «cassa» e di quanti altri ne farà. Ha perso il conto perché va avanti così, a singhiozzo, da due anni (e ce ne sarà ancora uno: esaurita la Cig ordinaria, col 14 febbraio scatterà la straordinaria).

Fine 2008, il mondo sprofonda nella Grande Crisi. Da allora, non solo in Italia, poiché non si possono far macchine per i piazzali si lavora solo quando lo richiede un mercato ko. Arriva — non gli eco-incentivi? Meli, per dire, con la Punto, può trovarsi anche in picchi che richiedono straordinari. Ma Pomigliano, con le Alfa, è fuori: è sta chiusa per mesi e mesi e mesi. Gli aiuti finiscono (2009)? Si inchioda tutto di nuovo. Però Mirafiori, che nel 2004 era morta e poi risorta e ora agonizza di nuovo, lancia la Mito: e non basta a sollevarla, ma a spingere perché almeno quelle linee lavorino

un po' meno a singhiozzo sì.

Il che porta dritto all'accusa più frequente, per Marchionne: la Mito prima, la Giulietta (Cassino) adesso dimostrano che, se il Lingotto avesse investito in nuovi modelli, tutta questa Cig non ci sarebbe. E si citano i tedeschi o i francesi: loro, le quote di mercato le aumentano. Ma loro, è normalmente la risposta di Marchionne, intanto hanno avuto miliardi dai governi. E, aggiunge di solito, la Fiat ha fatto una scelta: in mercati che, prima e dopo la droga-incentivi, perdevano e perdono anche il 20% al mese, una tenuta o un guadagno di quote quale reale rapporto costi-benefici avrebbero prodotto? In un mondo che non abbondava di liquidità, «io ho preferito tenermi le munizioni per quando torneranno la normalità e poi la ripresa vera».

Cioè, dicono le previsioni, l'una a primavera, l'altra verso fine anno.

Può essere, come vuole l'accusa, che in realtà il tutto servisse solo a mascherare il fatto che, impegnato anche nella partita Chrysler, Marchionne troppi soldi da investire qua non ne avesse (ma lui ribatte: la «vecchia» Fiat a ottobre aveva 13 miliardi di cash). Può essere che la strategia si riveli comunque sbagliata.

Però la Panda a Pomigliano è stata calibrata su questi tempi. E il miliardo per Mirafiori comincerà a essere speso tra qualche mese: poi, avvio produzione a inizio 2012, concessionarie intorno all'estate. Solo lì si vedrà se le 250-280 mila Alfa e Jeep saranno una promessa realistica o visionaria. L'alternativa resta sempre quella fotografata con il 2010: 120 mila macchine, la Cig, l'agonia. Agonia visiva in fabbrica, non fuori. Il che forse aiuta a capire perché, dentro, la sfida sia stata sofferta, sofferatissima. Ma alla fine accettata.

Raffaella Polato

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Nata nel 1939

Progettato nel 1936, a causa dell'insufficienza della fabbrica del Lingotto, lo stabilimento di Mirafiori è stato inaugurato il 15 maggio 1939 da Benito Mussolini. Occupa una superficie di due milioni di metri quadri e al suo interno si

snodano 20 chilometri di linee ferroviarie e 11 chilometri di strade sotterranee che collegano i vari capannoni. Attualmente impiega circa 5.400 persone. Nello stabilimento vengono realizzate Fiat Punto, Fiat Idea, Fiat Multipla, Alfa Romeo Mito e Lancia Musa

DALLO STABILIMENTO

Io, impiegato alla carrozzeria, non sono un lavoratore di serie B



Caro direttore, sono un impiegato «professionista» della Carrozzeria di Mirafiori e, pur facendo parte di quella categoria di persone abituate più al fare che al parlare, mi sento chiamato in causa dalle polemiche che hanno seguito il referendum. Ho letto e sentito opinioni sul ruolo avuto da noi impiegati in questa vicenda e soprattutto giudizi del tutto gratuiti e privi di fondamento che richiedono numerose precisazioni. Ho 47 anni e lavoro dal 1989 a

Mirafiori, dove sono entrato come operato e dove ho fatto tutto il mio percorso professionale fino a diventare gestore operativo.

Credo quindi di poter a pieno titolo esprimere un'opinione sulla situazione.

Il primo punto da chiarire è il fatto che il mio voto per il sì, come quello di tanti altri colleghi impiegati, è stato una scelta libera e non condizionata da nessuno. Io ho scelto di votare per la sachezza e la continuità della mia fabbrica, perché credo

nella possibilità di rilancio e nelle capacità di continuare a fare automobili di successo come è avvenuto per tanti anni nel passato. Rispetto chi non ha votato come me, ma non accetto che venga messa in discussione la validità del mio voto.

Il secondo punto è che il mio lavoro non è meno importante di quello dell'operaio che lavora alla linea di montaggio. La mia attività è complementare alla sua, nel senso che senza l'attività organizzativa degli impiegati la fabbrica non

potrebbe funzionare. Quindi nessun ruolo di serie "B". Vivo anch'io nella fabbrica, faccio tutti i turni e condivido tutte le situazioni della produzione. Abbiamo ruoli diversi, ma siamo tutti nella stessa barca.

Il terzo punto è il presunto peggioramento delle condizioni di lavoro. Mi sento di dire che, a parte l'introduzione del turno di notte, non ci siano cambiamenti tali da far gridare allo scandalo: se vogliamo ritrovare la competitività perduta dobbiamo impegnarci a far qualcosa in più

per allinearci a quello che fanno i nostri colleghi in Europa. Del resto credo che sia a tutti noto che il lavoro alla linea di montaggio è impegnativo. Senza un po' di sacrificio e di impegno in più non si va da nessuna parte.

Ultimo punto la questione dei diritti. Leggendo il testo dell'accordo io non ho visto alcuna limitazione dei diritti individuali di nessuno. L'azienda continuerà a chiedermi il rispetto dei miei obblighi contrattuali e io

continuerò a chiedere all'azienda di rispettare i suoi.

Come è sempre stato in tutti gli anni passati e come avviene in tutte le parti del mondo.

Spero che al più presto si possa tornare alla normalità anche nella nostra fabbrica, che finisca il ricorso alla cassa integrazione e che le polemiche lascino il posto al confronto civile sui normali problemi di lavoro.

Io a Mirafiori ho speso tanti anni della mia vita, e mi sento impegnato a dare il mio contributo al suo futuro.

Silvio Francesco Oliva

RIPRODUZIONE RISERVATA

CORRIERE SERA, PAG. 5
17/01

L'ad sfida le tedesche: «Faremo del lusso un diritto, non più un privilegio»

«Lancia e Chrysler? Due sorelle pronte al debutto Flavia e Ypsilon»

Olivier François: «I marchi insieme possono vendere 350 mila auto»

DETROIT — Olivier François, capo del marchio Chrysler, presenta l'ammiraglia 300, quella che in Europa si chiamerà Lancia Thema, sottolineando che «questa vettura è due volte mia, con due marchi che devono confrontarsi, ma differenziarsi».

Ma i due marchi non rischiano di cannibalizzarsi?

«No, anzi: si vogliono bene, hanno modelli che si integrano per dare luogo a una gamma competitiva».

Quali volumi di vendita sono ipotizzati?

«Chrysler e Lancia possono vendere 350 mila vetture all'anno a livello mondiale. Se i mercati ritornano quelli di prima della crisi, si possono sognare 750 mila immatricolazioni».

La Chrysler 300 a quale clientela si rivolge?

«A tutte le persone che considerano il lusso un diritto e non un privilegio, quelle che si sono rivolte finora a un prodotto di origine tedesca».

È stata elogiata l'eleganza degli interni di tutta la gamma: chi sono gli artefici?

«Un team diretto da Klaus Busse, che ha lavorato, prima di arrivare da noi, alla Mercedes. Abbiamo cercato di esprimere anche il gusto italiano, migliorando la qualità, che ormai può essere identificata con la migliore produzione mondiale».

Quali gli sviluppi della Chrysler 200?

«Arriverà anche in versione cabrio e con la carrozzeria bicolore, si chiamerà quasi sicuramente Flavia. Al Salone di Ginevra verranno esposte la nuova Ypsilon, l'ammiraglia Thema ed il Voyager marchiat Lancia».

A proposito di motori:

«Oltre al 4 cilindri di 2,4 litri da 173 cavalli, con trasmissione automatica e il nuovo V6 Pentastar di 3,6 litri, da 283 cavalli, anche un TD Multijet con cambio a doppia frizione».

È stato difficile arrivare su questo particolare?

«Abbiamo riscritto la storia della Chrysler in pochi mesi. Possiamo dire che è una vittoria degli uomini di Detroit che hanno tirato su la

testa per andare avanti».

Fondamentale la partnership con Fiat?

«Quello che si vede oggi non avrebbe potuto essere realizzato senza l'aiuto di Fiat, che ha tagliato gli investimenti di sviluppo e ha ridotto l'incidenza dei costi grazie a una maggiore economia di scala, fondamentale per Chrysler, che dispone della maggior parte dei suoi stabilimenti negli Stati Uniti».

b.c.

CORRIERE SERA, PAG. 51
17/10

Nuova Chrysler

Ok al «made in Italy» dalla stampa di settore

DETROIT — Era semplice fare meglio di auto con plastiche «uguali a quelle delle pistole ad acqua cinese», come scriveva due anni fa il *Wall Street Journal*, ma il passo avanti di Chrysler è evidente e la conferma arriva dalla stampa specializzata americana. Prendiamo la 300, tra le novità del Salone. Il giudizio di *Autoweek* è chiaro: «Una delle migliori Chrysler di sempre». La qualità degli interni, qui come sugli altri media, è evidenziata come la sorpresa più grande: «I sedili sono confortevoli e i materiali utilizzati a bordo piacevoli». Una sensazione che conferma le impressioni raccolte dalla stampa a fine 2010 nella prova della nuova 200, la prima Chrysler gestita Fiat: la rivista *Car and Driver* non sembra avere dubbi, la vecchia Sebring si è trasformata da joke, uno «scherzo» su quattro ruote, in una vettura con una guidabilità da vera automobile, «adatta anche a chi apprezza la guida sportiva». Come dire: ora le Chrysler hanno anche un'anima. E sono più confortevoli: mentre la precedente Sebring, secondo *Consumer Reports* (voce dell'associazione consumatori), era «rumorosa», ora a bordo della 200, secondo *Automotive News*, «si può parlare senza bisogno di alzare la voce» grazie all'adozione di 45 sistemi di riduzione del rumore (ci sono anche sulla 300). Al miglioramento del confort di guida contribuiscono anche le nuove sospensioni ridisegnate con la modifica di 26 boccole su 30 e le minori vibrazioni trasmesse dai motori (in particolare il nuovo 3.6 V6 da 283 cv). Positivo è anche il giudizio sul nuovo cambio automatico a 6 rapporti che sostituisce il lento e poco efficiente 4 marce («Stranamente ancora lasciato sulla versione base», critica *Autoblog*). Un miglioramento così evidente che *Car and Driver* non esita a scrivere: «Se Chrysler è riuscita a fare tutto questo in un anno, aspettiamo di vedere cosa accadrà tra 4 anni». Le perplessità evidenziate dai commenti dei blog Usa, semmai, riguardano il design: «Nessuna rivoluzione stilistica, la Chrysler 300 sembra una vecchia Acura (Honda, ndr) RL». Ma, sembra rispondere *Autoweek*, «le potenzialità del marchio Chrysler sono enormi» e, alla fine, «la nuova 300 presentata a Detroit è un'auto della quale essere orgogliosi».

L'esempio Fiat

Dopo la rivoluzione serve un fisco più favorevole

di **Francesco Forte**

La vittoria del sì a Mirafiori è una prima tappa di un movimento che viene dal basso, da un'area di addetti di 46 anni di età media, generalmente con molti anni di lavoro, mediamente venti, nella fabbrica più blasonata d'Italia, Fiat Mirafiori, che a sua volta ha 75 anni di età. Una fabbrica che ha avuto negli anni passati e recenti molte vicissitudini che hanno fatto temere per il posto di lavoro: basti dire che gran parte degli addetti sono tornati in fabbrica l'11 gennaio dopo tre settimane di cassa integrazione a zero ore e dopo molte altre ore di analogo cassa integrazione nei mesi precedenti. Il contratto comporta più lavoro straordinario e notturno, meno assenze non giustificate, una riduzione delle pause allo scopo di realizzare il massimo sfruttamento degli impianti, cioè il contratto aziendale di produttività. Ha detto sì alla produttività con maggior fatica, ma con più paga e più sicurezza (...)

segue a pagina 10
Bonora alle pagine 10-11

LA SVOLTA DEL LINGOTTO

Dopo la rivoluzione Fiat serve un fisco più favorevole

Mirafiori è il simbolo di un movimento che viene da lavoratori maturi. Ora Palazzo Chigi riduca le tasse su straordinari e notturni

dalla prima pagina

(...) del futuro, la maggioranza silenziosa di questi lavoratori, che, con il tipo di contratto di lavoro vigente, hanno avuto poche esperienze positive e molte esperienze di cassa integrazione a retribuzione ridotta, a causa del fatto che il prodotto della loro fabbrica aveva poco mercato, rispetto alla concorrenza, salvo quando c'è stata la droga degli eco incentivi. In Polonia e in Brasile Fiat auto invece va molto bene. E' la filiatra Chrysler è uscita dalla crisi e sta riconquistando il mercato insieme a GM e Ford. Il capo dell'Uaw, il sindacato dell'auto Usa, Bob King, spiega che con i contratti di produttività impianti Chrysler che parevano fuori mercato sono risorti e che i lavoratori si impegnano perché aspirano a condizioni di vita di classe media. In Germania, in dicembre, lavoratori dell'auto, con contratti come quello di Marchionne per Mirafiori, dovevano rinunciare alle ferie, perché la domanda delle auto che producono era in eccesso rispetto all'offerta.

Le mezz'età di Mirafiori, senza fanfara, senza bandiere politiche e senza dottrinarismi, pensando alla famiglia e alle rate da pagare, hanno iniziato la rivoluzione silenziosa che ora sepeggera in tutta l'Italia, perché il problema che loro hanno vissuto e vivono è comune a molte altre aziende industriali di medie e grandi dimensioni, con impianti costosi e domanda variabile, che, per essere competitive richiedono un

ri nei periodi di domanda di punta. Ci sono molte altre fabbriche del settore auto, oltre a Mirafiori anche non Fiat, con problemi di questo genere, in Piemonte e altrove, che hanno bisogno di valorizzare gli impianti. Lo stesso vale per la metallurgia, la cantieristica, per le industrie di elettrodomestici, i tessili, l'aeronautica, il ferrotranviario, le macchine agricole ed edilizie, l'idraulica.

La produttività del lavoro in Italia negli ultimi 30 anni è cresciuta a una media annua dell'1,2%, ma nell'ultimo de-

MANOVRE Con una politica tributaria a favore del «salario di produttività», il governo può stimolare altre formule di lavoro

cennio il suo valore è risultato negativo per lo 0,5%. Il solo settore che ha avuto una produttività positiva è l'agricoltura. La decrescita della produttività ha compresso le retribuzioni. Quelle dell'operato Fiat medio sono di 1.500 euro, contro i 2 mila di quello tedesco. Il nuovo contratto può comportare 250 euro medi mensili aggiuntivi lordi di imposte. Ora si impone una politica tributaria che premi il lavoro notturno e straordinario e la produttività, rendendo più ampi benefici finora connessi. Una riflessione va fatta anche per gli oneri contributivi per le ore ag-

no una maggiore pensione, essendo questa commisurata all'età e alle mensilità di lavoro, non al monte ore effettivo. Con una politica tributaria a favore del «salario di produttività», il governo può stimolare la diffusione delle nuove formule di contratto, che comportano una maggior fatica e un maggior impegno dei lavoratori, che rende di più all'azienda, ma anche all'economia nazionale e quindi allo Stato, tramite un Pil maggiore e una disoccupazione minore. Se è vero che le retribuzioni sono basse, nell'industria, perché la produttività non è cresciuta, è anche vero che le diseguaglianze nei redditi si sono accentuate, perché dove non opera la concorrenza internazionale i guadagni sono aumentati. E, pertanto, bisogna porre in agenda la questione dell'alleggerimento del carico dell'Irpef sulle famiglie dei lavoratori a basso reddito. Non possiamo fare il passo più lungo della gamba: sarebbe pericoloso. Ma il messaggio della rivoluzione silenziosa di Mirafiori va sostenuto anche con un fisco più mite. Perché, come scriveva Einaudi in un libro sulle lotte del lavoro pubblicato negli anni Venti del secolo scorso, il lavoro non va concepito come un dovere in sé ma come uno sforzo che si fa per uno scopo, quello di ricavarne un frutto.

Emma Marcegaglia, in un'intervista al suo «Sole 24 ore», mette ancora le mani avanti e, sull'onda dell'entusiasmo per la vittoria del «si» a Mirafiori, parla di successo della «nostra strategia». Una domanda è d'obbligo: senza la linea di fermezza adottata da Sergio Marchionne, e la compattezza delle sigle extra-Fiom-Cgil, si sarebbe arrivati a questa svolta? Di che veramente il merito dell'avvio del nuovo corso nell'ambito delle relazioni industriali? Il fatto che la Fiat sia uscita, seppur temporaneamente, dal sistema confindustriale, è la dimostrazione che qualcosa in viale dell'Astronomia non ha funzionato. Marcegaglia, nella stessa intervista, afferma poi che «ho già un accordo per far sì che nel più breve tempo possibile le nuove Fiat rientrino in Confindustria, nel momento in cui faremo una normativa ad hoc per l'auto». Vero, così dovrebbero andare le cose. Dunque, si faccia presto questa normativa. Si dia no del segnalati concreti che la discussione è avviata. La Fiat, nel frattempo, va avanti

Reportage È a Detroit la vera «Little Italy» americana

di Pierluigi Bonora

Torino e Detroit, Piemonte e Michigan, Italia e Stati Uniti: il denominatore comune resta sempre l'automobile, ma se dal referendum sull'accordo di Mirafiori, fosse risultato vincitore il «no», la storia dell'industria del nostro Paese avrebbe subito un pesante contraccolpo. Il baricentro tra le due realtà industriali, separate dall'Atlantico, si sarebbe quasi certamente spostato sul versante americano: l'eventuale risultato negativo della consultazione tra gli operai di Mirafiori, da una parte avrebbe premiato la linea dell'intransigenza adottata dalla Fiom di Maurizio Landini, ma dall'altra avrebbe fatto pericolosamente «saltare» il distretto italiano dell'automobile, a tutto vantaggio del sempre più forte polo industriale delle quattro ruote della Contea di Detroit.

La ripartenza di General Motors e Chrysler, insieme alla Ford che ha superato brillantemente il periodo nero della crisi senza attingere fondi della Casa Bianca (all'Auto Show di Detroit il numero uno Alan Mulally ha per di più annunciato 7 mila assunzioni), hanno riacceso i motori del Michigan. «Il clima è tornato positivo - commenta un imprenditore italiano che vive vicino a Detroit - e anche l'esito delle elezioni che ha dato ai repubblicani, sia la carica di sindaco di Motor City sia quella di governatore dello Stato, avrà ricadute positive sul settore automobilistico. Rispetto ai demagogici, i repubblicani sono più orientati al business e sapranno meglio sfruttare la riaccensione dei motori di tutto il territorio».

Il peso dell'Italia, nella graduale inasprita dell'economia del Michigan, non è secondario. La conquista della Chrysler da parte della Fiat

stratore delegato Sergio Marchionne ha saputo abilmente instaurare con le autorità e le forze sindacali, stanno velocemente trasformando il circondario di Detroit in una sorta di «Little Italy». «Marchionne spiega l'imprenditore - vuole i componentiisti vicini alle fabbriche della Chrysler». Ecco, allora, che tra chi ha deciso di puntare sul Michigan e un futuro che vedrà Chrysler e Fiat sempre più un'entità unica, c'è anche Brembo. L'azienda di Alberto Bombassei, neoconsigliere di amministrazione di Fiat Industrial, starebbe trasferendo il proprio Centro ricerche proprio dal Bergamasco alle porte di Motor City.

Ma è tutta la Contea di Detroit a stendere il tappeto rosso quando si parla di Italia. Il colpo di Fincantieri, che si è assicurata una commessa di 4 miliardi di dollari per la costruzione di dieci navi militari, darà

lavoro a 2.500 residenti del circondario di Detroit. Il cantiere di Marinette Marine si trova al confine tra il Wisconsin e il Michigan e può quindi assorbire manodopera da entrambi gli Stati. «Il ritrovato ottimismo in tutta l'area - aggiunge l'im-

OBIETTIVI: il Lingotto punta ad attrarre i suoi fornitori.

Brembo è pronta a portare il Centro ricerche negli Usa

prenditore - deriva anche dal fatto che Marchionne, fino a questo momento, ha rispettato punto per punto le scadenze del piano di rilancio della Chrysler presentato lo scorso 4 novembre. Nel Michigan la popolazione ama le sfide: è tutta gente forte, che periodicamente è sprofondata nell'abisso per riuscire, in

poco tempo, a riemergere e ripartire».

In Marchionne nella Fiat le autorità locali, prima i democratici e ora i repubblicani, con il sindaco di Detroit, Dave Bing e il governatore del Michigan, Rick Snyder, hanno trovato un importante punto di riferimento per dare nuove opportunità al territorio. Non è un caso, al riguardo, che il presidente della Contea di Motor City, l'italo-americano Robert Ficano, abbia dedicato buona parte del suo recente tour in Piemonte alla ricerca di accordi con le piccole e medie realtà industriali del luogo, per lo più aziende della componentistica, quelle del distretto italiano dell'automobile per i tenderi. È ancora un'italo-americano, il sindaco di Sterling Heights, Richard Notte, ha ringraziato pubblicamente Marchionne, dopo aver ricordato le sue radici ciociare, per

INIZIATIVE Fincantieri

dà lavoro a 2.500 addetti di Motor City. Ponti d'oro dalle autorità per chi investe

aver saputo resuscitare uno stabilimento decrepito e adattarlo, in poco tempo, a ospitare le linee di assemblaggio della nuova Chrysler 200, cioè l'erede della Sebring. Il ringraziamento caloroso era comunque molto interessato visto che l'impianto di Sterling Heights era tra quelli candidati a subentrare a Mirafiori, in caso di successo del «no» al referendum.

Ma il legame tra Italia e Michigan non significa solo industria dell'automobile. A Royal Oak, sempre nel circondario di Detroit, Luigi Cutraro fa affari d'oro con il suo ristorante (la cucina è però spagnola) piazzato sull'angolo della Fiat Drive e

ger e tecnici della Chrysler, nonché di uomini d'affari provenienti dall'Italia. «Le autorità del Michigan ci ricorda ancora l'imprenditore - fanno ponti d'oro a chi vuole investire nello Stato. Le aziende possono contare su forti sgravi fiscali e detrazioni sulle proprietà immobiliari. Il nuovo sindaco di Detroit, prima di darsi alla politica, ha lavorato nel settore della componentistica, e per questo è molto sensibile all'argomento».

Dunque, è uno scenario improntato all'ottimismo, grazie anche a un mercato americano dell'auto in ripresa (da 10,4 milioni di unità del 2009 a 11,59 milioni dell'anno passato, con Gm, Ford e Chrysler tutte con il segno positivo) e molto filoa italiano quello che accompagna l'Auto Show di Detroit 2011, aperto al pubblico fino a domenica prossima. «Penso che la vera risposta degli americani alla strategia di Marchionne - ci confessa un manager italiano in pensione che incontra al centro commerciale Somerset di Troy, tra Detroit e Auburn Hills - arriverà dall'impatto che la 500 questa gente non sarà una sfida facile: sono abituati alle auto grandi, Suve pick-up hanno ripreso a correre. Certi Stati sono legati alle loro tradizioni. Da italiano trapiantato negli Usa spero che la 500 «sfondi» ma non sarà facile...».

Detroit, intanto, fatica sempre a togliersi di dosso un triste marchio, quello di città pericolosa (tra le prime tre negli Stati Uniti): la media, secondo gli ultimi dati, è di una vittima al giorno in scontri a fuoco per rapine a negozi e distributori di carburante. La periferia di Motor City resta sempre off limits. Il degrado, non è un caso, confina con le fabbriche in disuso delle Big Three, veri monumenti alla paura. Chissà se la

Sacconi alla Cgil: «L'accordo di Mirafiori non sarà riaperto»

Camusso: «Valuteremo se procedere con le carte bollate. Diritti da salvaguardare»

■ Finita la via crucis del referendum, anche se le polemiche - seppur a senso unico (leggi soprattutto Fiom e Cgil) - proseguono, le nuove scadenze previste dal piano Fabbrica Italia sul tavolo di Sergio Marchionne sono due: costituire la joint-venture per Mirafiori tra Fiat e Chrysler che darà vita alla newco, mettere a punto con i sindacati firmatari dell'accordo (Fim, Uilm, Fismic e Ugl) il contratto di lavoro. Impossibile, per ora,

Quando saranno affrontati i casi Melfi e Cassino? Anche in questo caso è complicato fare previsioni. Il 2011 sarà un altro anno difficile sul fronte delle vendite di auto in Europa, e Marchionne attende gli auspiciati segnali di schiarita. Per ora il doppio amministratore delegato (Fiat e Chrysler) resta concentrato su Mirafiori e Pomigliano d'Arco, in attesa di chiudere i conti dell'esercizio 2010 della Fiat, insieme a quelli del quarto trimestre,

per il quale il ministro del Lavoro, Maurizio Sacconi, ha chiesto ogni porta alla Fiom e alla Cgil circa l'ipotesi, anche remota, di riaprire i negoziati su Mirafiori. Capitolo chiuso. E alla possibilità che Susanna Camusso, leader di Cgil, ricorra alle carte bol-

CALENDARIO L'agenda di Marchionne: creare la società con Chrysler e formalizzare il contratto

ipoteciare i tempi. Di certo occorrerà qualche mese per chiudere tutte le incombenze burocratiche su Mirafiori. La nuova società, che nasce grazie all'investimento di oltre un miliardo, comincerà a produrre i suoi frutti nel secondo-terzo trimestre del prossimo anno: SUV dei marchi Jeep e Alfa Romeo al ritmo di un migliaio di unità al giorno, destinati per la metà ai mercati fuori dall'Ue. E gli altri stabilimenti?

Lo spillo La matematica è un'opinione

Il caso Mirafiori ha mandato a ramengo i pallottolieri della sinistra. «Anzi tutto, l'aritmica», scrive Eugenio Scalfari su *Repubblica*. Ma l'idea che Barabapà ha dei numeri è aleatoria: «Al netto del voto impiegatizio, i "sì" hanno vinto per 9 voti, di cui due contestati. Quindi Marchionne non ha raggiunto il 51% che aveva dichiarato». A parte che gli impiegati non sono una «tara» da computare a parte, la maggioranza è il 50% più uno: lo insegnano in terza elementare. Dove dovrebbe tornare Concita De Gregorio, ideatrice di un teorema matematico tutto suo: «Se il conto si fa sugli aventi diritto e non solo sui votanti - scrive sull'*Unità* - esse si tengono fuori gli impiegati, vedrete che la maggioranza dei lavoratori di Mirafiori non ha votato "sì"». Consiglio: se toglie quelli coi baffi, quelli con la taglia 56, quelli nati in provincia di Asti e quelli che hanno fatto la scarlatina, forse i «no» raggiungono l'80%. D'altronde abbiamo imparato che l'aritmetica è un'opinione. Anche se spesso è sbagliata.

late (di valuteremo, sicuramente ci sono dei diritti che non sono a disposizione di alcun accordo sindacale e che vanno salvaguardati). Sacconi ha risposto che insieme alla via giudiziaria c'è quella sindacale. «Credo - ha spiegato - valga la via politica-sindacale; valga per la Fiom e come riflessione dell'intera confederazione a cui appartiene, e anche come riflessione da parte della stessa azienda e delle altre organizzazioni sindacali, pervenire quale possa essere un comune denominatore, magari anche un minimo comune denominatore, per coabitare pur avendo una posizione diversari-spetto all'accordo che, ribadisco, non sarà riaperto». Ma Camusso insiste: «In tribunale potrebbe essere difeso il diritto di sciopero, un tema che sicuramente arriva sino alla Corte costituzionale». L'accordo - aggiunge la sindacalista - prevede l'esclusione della Fiom dalle Rappresentanze sindacali aziendali, riservate alle sole organizzazioni firmatarie dell'intesa: il tempo è maturo affinché ci sia anche una legge sulla rappresentanza». E sulla fermezza di Sacconi: «Al ministro vorrei dire che non decide lui se servono o non servono delle leggi».

Marchionne, intanto, domani sarà a Windsor, in Canada, per porre un altro tassello alla ricostruzione della Chrysler. Nella fabbrica al di là del fiume Detroit, è in programma l'avvio della linea di produzione del nuovo Chrysler Grand Voyager (in Italia sarà targato Lancia) e del minivan Dodge Grand Caravan.

17/01

IL GIORNALE

PAG. 11

L'DIBATTITO

Sindacati: «Nessun problema in fabbrica, fermeremo la Fio»

La vittoria del «sì» al referendum segna il rilancio di Mirafiori e permette a Sergio Marchionne di fare avanzare il progetto «Fabbrica Italia». L'esito uscito dalle urne, dove favorevoli si sono fermati al 51%, lascia però aperto il nodo della «governabilità» della fabbrica torinese. I ga-

raniti dell'accordo saranno le quattro sigle sindacali che hanno combattuto sul fronte del «sì»: Fim, Uilm, Fismic e Uilg. Da qui l'idea del «Giornale» di porre al quattro leader (rispettivamente Giuseppe Farina, Rocco Palombella, Roberto Di Maulò e Giovanni Centrella) due domande:

1 A Mirafiori quanto sarà marcato il problema della governabilità del sindacato americano dei metalmeccanici)? Nel suo recente viaggio a Torino, il capo delle tute blu statunitensi, Bob King, era infatti rimasto sorpreso

creare anche in Italia un blocco sindacato unico sul modello della Uaw (il sindacato americano dei metalmeccanici)? Nel suo recente viaggio a Torino, il capo delle tute blu statunitensi, Bob King, era infatti rimasto sorpreso

dalla frammentazione delle sigle sindacali in Italia. «Troppe voci per potersi mettere d'accordo su determinati e fondamentali argomenti in tempi rapidi», aveva commentato al suo rientro a Detroit.

GIUSEPPE FARINA

Se qualcosa non va bene i sono le commissioni»

«Governabilità? Macché, non ci sarà alcun problema. Il referendum è stato fatto apposta per costringere i lavoratori a prendere delle decisioni. È uno strumento, appunto, che serve a capire se la maggioranza è d'accordo su una linea da seguire. Qui i lavoratori si sono espressi, e a maggioranza hanno deciso. Sono assolutamente certo che ho capito che l'accordo inserisce nuove regole sul lavoro: è stata una decisione democratica, e i lavoratori si comporteranno di conseguenza. Ogni novità andrà rotolata e per questo sono state istituite delle commissioni paritetiche con l'azienda per effettuare le giuste verifiche e per valutare la nuova organizzazione. Vedremo in quella sede, innanzitutto, se le cose miglioreranno con la nuova organizzazione. A quel punto noi svolgeremo il ruolo tipico del sindacato, contribuendo a correggere eventuali anomalie».

OTESI
La sola sigla impossibile, a serve il coesione

«Creare un sindacato unico dell'auto in Italia, secondo me non è una strada praticabile. Da noi la storia della rappresentanza dei lavoratori è plurale». La nascita della Uaw negli Stati Uniti ha radici diverse da quelle che hanno le organizzazioni in Italia. Unirle, ma spingere per ottenere una più forte intesa unitaria tra le sigle, questo sì. Non è solo auspicabile, ma veramente necessario».

LUCA ROCCO PALOMBELLA

«Ritrovata la serenità tutti capiranno il "sì"»

«Il problema della governabilità dello stabilimento sono certo che non si porrà: perché l'esito del referendum è importante nonostante la campagna aggressiva, anzi violenta, della Fiom. Ora inizia una fase in cui noi abbiamo la pressibilità, finalmente, di parificare con la maggioranza delle persone: finora ci è stato precluso. C'era un clima invivibile all'interno dello stabilimento, creato dalla Fiom, un clima di terrore. Hanno detto di tutto, soprattutto bugie. Un clima che non ci ha permesso di spiegare pacatamente e approfonditamente i contenuti dell'intesa. La prossima settimana comincerà la fase dei chiarimenti, dunque: pubblicheremo le ragioni del "sì" tra i lavoratori e il risultato diventerà un consenso generalizzato tra le persone. Il punto fondamentale è capire che l'accordo non mette in discussione i diritti ma, al contrario crea la certezza dei diritti e migliori prospettive di lavoro. Non intravedo pericoli, perché non credo che quello del "no" sia un fronte consolidato: il 47% dei lavoratori non è iscritto al sindacato».

PROSPETTIVE
Ogni novità sarà rotolata, andrà tutto per il meglio

«Improbabile pensare in Italia a un sindacato unico per l'auto. Da noi le organizzazioni sono cresciute con differenze chiare: un blocco riformista da una parte e un Blocco itelologico dall'altra. Democrazia è discutere, ma è dannoso se la contrapposizione è esasperata».

FISMIC DI MAULO

«A Torino è gente seria che adesso lavorerà»

«La governabilità dello stabilimento non è un problema e nessuno lo mette in dubbio. Anche perché, purtroppo, bisogna fare i conti con la cassa integrazione del 2011 e ci sarà tutto il tempo per digerire le nuove regole, da mettere in campo nel migliore dei modi. Casomai il problema della governabilità ci poteva essere fino al consenso sulle nuove regole. Oggi queste sono passate e lavoreremo tutti. Pensare il contrario è un falso problema: a Torino ci sono lavoratori seri, con una media di 45 anni, che non considerano lo sciopero una scappatoia. Il problema, piuttosto, è quello di partire dal risultato e dalla consapevolezza del voto per costruire su questi un colloquio diverso tra azienda e organizzazioni sindacali, per conquistare un consenso più largo alle intese. Non lo vedo un lavoro difficile».

PRESENZA
Il nostro spirito aziendale ci rende più vicini alle difficoltà

«A un sindacato unico dell'auto noi della Fismic ci pensiamo. Peccato che gli altri sindacati non ne vogliono sapere. Noi saremmo l'organizzazione in grado di meglio raccogliere quel tipo di istruzione. Ma la realtà italiana è più complessa, poggia su grandi confederazioni, con una logica più politica che realmente sindacale. Le grandi organizzazioni sono lontane dai problemi reali dei lavoratori. Noi siamo nati invece con la logica del sindacato aziendale, e siamo più vicini a chi lavora».

GIOVANNI CENTRELLA

«Nemmeno la Uaw è una entità unica»

«Nessuno si pone il problema della governabilità dello stabilimento, semplicemente perché il problema non c'è. Se qualcuno vuole sollevarlo, è spinto da retrospettivi: se lo dice l'azienda, è in quanto non vuole investire e cerca di accampare delle scuse; se lo dice il sindacato perdente, la Fiom, è perché non vuole riconoscere di aver perso, e ha tutto l'interesse di dire che lo stabilimento non è gestibile. Instrukto: non è vero! Gli operai badano al proprio lavoro, i dipendenti hanno bisogno di lavorare e di prendere lo stipendio alla fine del mese. Hanno vinto i sì, le regole approvate a maggioranza sono quelle, la prospettiva per tutti è lavorare regolarmente».

STABILIMENTO
Ingovernabile? Se lo dice l'azienda è per non investire

«Un sindacato unico dell'auto, com'è organizzato negli Stati Uniti con la Uaw in Germania con la Uilg-Metall, non fa parte della cultura che si è sviluppata in Italia. Sono nato a Detroit in vista alla Union automobile workers circa un anno e mezzo fa, e mi sono fatto un'idea precisa: la Uaw è un sindacato unico ma poi si divide in tanti sindacati aziendali, anche piccoli, che devono aderire alle esigenze della maggioranza. Quindi, dire unico è una semplificazione. Da noi, anni fa ci si provò con la Fim, la Federazione dei lavoratori metalmeccanici, formata da Fim, Fiom e Uilm. Durò poco. Non appartenne alla nostra cultura sindacale».

17/201

scende in campo De Benedetti e la corsa di Fassino parte in salita

L'Ingegnere benedice la candidatura a sindaco dell'ex segretario dei Ds dalla prime ma le sue incoronazioni si sono rivelate letali per tanti leader di sinistra

Paolo Bracalini

Per il segnalibro Fassino, già debitato di suo, può essere il colpo di grazia, l'abbraccio mortale che condanna a una lunga scia di vittime già tritate e rottamate. L'investitura letale di democratico su cui puntare è caduta su di lui, ed ora è soltanto questione di tempo per fare i conti col

pacio sulfureo di Carlo De Benedetti, l'ingegnere-affossatore di prossime riformiste. Sei mesi, un anno, quanto rosolerà il povero Fassino, appena eletto nuova speranza dal campo dell'armata *Espresso*? È questione di «amicizia» che «dura da 35 anni», ma non è solo (...)

segue a pagina 8

(...) per quello che l'editore più detestato dal Pd dopo Berlusconi appoggerà la campagna di «Spillo» Fassino.

Uno che non avrà «il carisma di D'Alema, o di Veltroni, Cofferati, Bassolino», che non è nemmeno «tipo da inventarsi nuove strade, è più un mediano alla Oriali», come radiografo la sua *Repubblica*, ma al quale, per insoddisfatti coincidenze astrali, tocca stavolta la gran croce debenedettiana di sicuro centravanti di sfondamento

(«Sono qui per testimoniare che Fassino potrà essere un grande sindaco di Torino», è firmata ieri dall'ing.). Che sia Fassino anche il risolvitore delle sorti del Pd, nella mente profetica di De Benedetti? Il sabauo detto Cicogna preghi che non sia così, altrimenti si affretti a prenotare un posto nello scantinato che già ospita Occhetto, Rutelli, Veltroni, Franceschini, e altri fidanzati temporanei, e altri dismessi in ancor più breve tempo. E che con il Partito democratico in generale De Benedetti ha uno strano amore-odio, in cui più spesso prevale il sadismo. Di lui si ricorda l'autoelezione a primatesera del Pd, prima ancora che nascesse, ma ci si ricorda male - spiegherà molto più tardi, quando il partito era già in brandelli, il diretto interessato -, perché «io un tesserao del partito di Veltroni?

L'Ingegnere che va dove lo porta il cuore aveva scelto, quindi il destino era segnato, fatalmente, e infatti il comincio l'inesorabile china di Rutelli, mai più candidato premier, ricandidato sindaco,

ma sconfitto.

Una volta liquidato Rutelli, le attenzioni del cuore debenedettiano si spostano su Veltroni, vittima designata. Lo vezzeggia intorno al 2005, lo esorta ad «avere coraggio», a

non farsi condizionare «dai tanti Ghino di Tacco che girano per l'Italia». Alle primarie del Pd, in un seggio di Torino, De Benedetti si presenterà di persona e il suo voto sarà privo di misteri: «Avevo au-

L'ABBRACCIO

Piero Fassino e Carlo De Benedetti insieme ieri a Torino, alla convention della campagna elettorale del Pd ex segretario dei Ds come candidato alle primarie per diventare sindaco. Non un buon presagio, per Fassino, questa sponsorizzazione: di solito i politici di centro-sinistra «adottati» dall'ingegnere finiscono per fare flop. Ne sanno qualcosa Occhetto, e l'ex segretario del Pd Veltroni

(Ansa)

spicato che si andasse alla costituzione del Partito democratico e avevo anche indicato in Veltroni uno dei leader che avrebbe potuto realizzarlo. Qualche mese dopo, il primo incidente per Veltroni, battuto alle politiche. Subito appresso la disfatta Pd alle Comunal di Roma, che scelse a rimproverare di De Benedetti in merito alla staffetta Veltroni-Rutelli (suoi esproferiti): «Questo giocare a dama con i candidati probabilmente non è quello che la gente si aspetta», sentenzia l'ingegnere mettendone una pietra sopra al veltronismo. A quel punto gli restano gli epigoni, tipo Dario Franceschini, a cui infatti *Repubblica* tira la volata per il congresso Pd. Che, fatalmente, sarà una sconfitta per Franceschini, battuto da Beisani. Uno che secondo De Benedetti

FLOP STORICI Da

Occhetto a Rutelli, da Veltroni a Franceschini, i prescelti sono finiti ko

(che si è confessato a Paolo Guzzanti in un libro-intervista) «come leader è totalmente inadeguato». Lui e D'Alema «stanno ammazando il Pd, mi odiano, ci odiano, si sono messi in testa che Ezio Mauro voglia diventare leader del Pd e questo li fa impazzire». Una «panzana», è evidente. Lui e loro si limitano solo ad indicare il prossimo perdente.

Paolo Bracalini

VERSO IL VOTO COMUNALI

Fassino: "Gli operai non resteranno soli"

La kermesse del candidato: Mirafiori si governa con il consenso

ANDREA ROSSI
MAURIZIO TROPEANO

«Non lasceremo soli gli operai della Fiat». Quando Piero Fassino pronuncia queste parole si commuove per la seconda volta nei quaranta minuti che servono per declinare le ragioni della sua candidatura a sindaco. L'ex segretario dei Ds è solo all'inizio del viaggio: ci sono le primarie del centrosinistra il 27 febbraio e poi le comunali vere, a metà maggio. Però parla, si infervora, si fa prendere dall'emozione, come se il testimone di Sergio Chiamparino fosse già nelle sue mani. Di certo, almeno per ora, c'è l'ap-

**Finora è l'unico
ad aver raccolto
le firme necessarie
per le primarie**

poggio del partito: l'ex ministro ha incassato già 1.200 firme tra gli iscritti, quasi il doppio di quanto serve per candidarsi alle primarie di coalizione. Gli avversari - Ardito, Gariglio e Placido - seguono a distanza siderale. La sensazione è che l'obiettivo non sia alla portata di nessuno.

Fassino già pensa alla «Gran Torino», che campeggia nel logo a tinte gialloblu. E il viaggio non può che iniziare in continuità con le precedenti amministrazioni - se qualcuno nutrisse dubbi, in prima fila c'è buona parte dell'establishment cittadino - seppur con piccoli segnali di discontinuità necessari per soddisfare la richiesta di rinnovamento che arriva da pezzi consistenti del partito, e soprattutto dai cittadini. Fassino l'asseconda: «Non ho mai amato e non amo essere un uomo solo al comando. Metterò insieme

una squadra di persone giovani e competenti».

Chi ha organizzato la kermesse voleva forse dimostrare che c'è qualcosa di ineluttabile, naturale, in questa transizione. Ma l'ex ministro non dà nulla per scontato. Affronta il migliaio di persone «amiche» - molti ex Ds, ma anche popolari e liberali, categorie produttive, associazionismo - assiepite nella Sala Gialla del Lingotto. Fa capire che ha scelto di giocare fino in fondo la sua partita. Una partita nazionale: «Ci rifiutiamo di accettare che il Nord sia terra straniera per il centrosinistra. Il Nord è un motore che dev'essere tenuto su di giri. Dobbiamo rappresentare le sue istanze produttive».

Una delle prime sfide sarà la gestione dell'accordo di Mirafiori. «Se fossi sindaco - spiega Fassino - direi a Marchionne di farsi carico del malessere degli operai. Nessuna azienda si governa solo con il comando. Serve anche il consenso dei lavoratori». Non è finita. Al quadro manca un tassello: «C'è un governo che è stato ed è scandalosamente assente nelle scelte di politica industriale».

Da sindaco, vorrebbe lavorare per «creare un grande hub del lavoro intelligente, perché la sfida della competizione non si vince solo sui costi ma sulla qualità». Per farcela, però, servono condizioni «accoglienti», una città vivace e inclusiva. Risorse, investimenti e persone si attraggono se la qualità della vita cresce. E allora: pedonalizzazioni, valorizzazione delle sponde dei fiumi, piste ciclabili, linea 2 del metrò. Con un occhio alle periferie: «È giusto che arte e cultura arrivino anche lì. Penso a una stagione di concerti delle orchestre torinesi, o magari all'apertura di qualche succursale dei musei». Il messaggio è chiaro: portare a compimento il

lavoro iniziato, estendere dal centro alla periferia il restyling della città. Un'attenzione ai più fragili. Fassino raccoglie l'assist di Sergio Chiamparino, seduto accanto a lui. Il sindaco, in un moto d'orgoglio, rivendica il cammino della sua amministrazione. E non lesina sciabolate: «I profeti della sinistra che verrà ci stanno lasciando soli nella battaglia per spiegare che è giusto costruire una moschea, un luogo dignitoso dove pregare. E qualche campione dei diritti ha sgomberato i campi rom con le ruspe. Noi, invece, abbiamo aiutato chi vive in Lungo Stura Lazio a ripulire tutto».

LA STAMPA, PAG. 56
(CRONACA)

17/01

17/01

LA STAMPA, PAG. 56 e 57
(CRONACA)

La platea del Lingotto

L'establishment cittadino si schiera tutti in prima fila per l'ex ministro

Chissà chi ha studiato la disposizione dei posti. Schierati in prima fila ci sono soprattutto le personalità che in questi 18 anni di governo del centro-sinistra hanno rappresentato la realizzazione di quel patto tra capitale, grande borghesia

cittadina e gli eredi del Pci allora guidati da Sergio Chiamparino. C'è uno dei suoi promotori di quel pat-

to siglato all'inizio degli anni Novanta: Enrico Salza. E c'è Valentino Castellani, il sindaco eletto grazie a quell'intesa. E poi l'ex amministratore delegato della Fiat e attuale consigliere Iren Paolo Cantarella; il presidente della Compagnia di San Paolo Angelo Benessia;

il Sovrintendente del Regio Valter Vergnano; il prorettore dell'Università Sergio Roda. E c'è un amico di lunga data di Fassino: il presidente del gruppo Espresso Carlo De Benedetti. E poi deputati e senatori del Pd, due ex ministri (Turco e Damia-

IL LAVORATORE FIAT
Striglia la politica
«Nelle fabbriche è forte il disagio»

no) e l'ex presidente della Regione, Mercedes Bresso. Sparsi in sala - anzi, in seconda fila -

Evelina Christillin, presidente del Teatro Stabile, l'ex presidente dell'Unione Industriale Alberto Tazzetti, il numero uno della Fiera del Libro, Rolando Picchioni; l'industriale Cornelio Valetto e il presidente dell'Osservatorio sulla Torino-Lione Mario Virano.

Non tutti gradiscono. «Un

muro di potenti che contrasta con il discorso e le tesi di Piero Fassino», spiega Mario Sechi, leader di Sinistra in rete. La corrente dalemiana, che spinge per un rinnovamento generazionale, dà la stura al timore che preval-

ga la continuità con le gestioni Chiamparino e Castellani.

In sala qualcuno si defila, sfugge all'endorsement esplicito. Salza: «Sono qui per ascoltare. Se mi inviterà il centrodestra andrò anche da loro con lo stesso spirito». E Benessia: «È una manifestazione di contenuto democratico, la presentazione di un candidato importante. Mi sembra giusto che chi rappresenta un'istituzione venga ad ascoltare». De Benedetti, invece, si schiera senza mezzi termini.

In prima fila, a rompere quel muro, e a mettere la faccia a so-

stegno di Fassino c'è un operaio della Fiat. Mauro Ferrari, che lavora alle Presse ma che è anche un militante del Pd, racconta del disagio in fabbrica per quel «sì» all'accordo tanto invocato da Fassino, «anche se almeno lui ha avuto il coraggio di dirlo». E poi una dipendente dell'aerospaziale, precari, ambulanti. E due giovani studentesse. Una, Tatiana, iscritta a Economia, fa una considerazione: «Io mi fido di lei, perché ha esperienza. Era consigliere comunale quando io nemmeno ero nata».

[A. ROS. e M. TR.]

Fassino, parte la corsa da sindaco

“La sinistra saprà parlare a Torino”

Emette “fraternità” tra le sue parole-bandiera

DIEGO LONGHIN

TORINO — «Innovazione, fraternità e accoglienza». Le tre chiavi che Piero Fassino userà per vincere i torinesi a sostenere la sua candidatura a sindaco del centro-sinistra. A poche ore dal responso delle urne di Mirafiori, nella Sala Gialla del Lingotto, quella dove sabato prossimo tornerà Veltroni, l'ultimo segretario del Ds ha presentato la sua campagna in vista delle primarie. L'appuntamento è per il 27 febbraio, anche se l'ex ministro sembra guardare oltre. In

Commozione per il ritorno nella sua città natale
“La mia scelta è un atto d'amore”

campo ci sono il vicepresidente del consiglio regionale Roberto Placido, il consigliere regionale Davide Gariglio e l'ex presidente delle case popolari, Giorgio Ardito.

L'ex segretario sale sul palco commosso, dopo le parole del sindaco Sergio Chiamparino, quasi un passaggio di testimone: «Invece di stare a Roma tranquillo si è

messo in gioco per la sua città e per questo vincerà». A sostenere Fassino, in prima fila, c'era anche il presidente del gruppo l'Espresso, Carlo De Benedetti: «Conosco e stimo Piero da 35 anni, mi sono trovato in antagonismo con lui quando ero presidente dell'Unione industriale. C'è sempre stata lealtà e rispetto dei ruoli. Sono qui per testimoniare che Fassino, che si contraddistingue per senso di responsabilità, sarà un grande sindaco di Torino». La sala è piena. Come colonna sonora l'ex ministro ha scelto le note della colonna sonora del film “La Vita è Bella” e “Il meglio deve ancora venire” di Ligabue.

Fassino sale sul palco commosso: «Questa è la mia città — dice — questa candidatura è un atto d'amore verso Torino». Ma l'ex ministro sa bene che sotto la Mole si gioca una partita politica impor-

tante per battere PdL e Lega: «Considerata la crisi politica e morale in atto, nel crepuscolo di una destra non più all'altezza — sottolinea —

qui ha perso appeal. Il voto ai sindacati sarà significativo in un momento in cui il governo è in crisi».

L'ultimo segretario del Ds ha scelto lo slogan “Gran Torino”, un richiamo al film di Clint Eastwood, ma soprattutto all'auto prodotta dalla Ford negli anni '60, omaggio alla “Detroit d'Italia”. Il senso? «Scommettere su una città che sia all'altezza della sua grandezza», dice Fassino. «Città che è stata e continua ad essere capitale di tante cose», aggiunge. «Una Torino che deve saper integrare, trasformarsi per diventare ancora più bella, attirare imprese e manager. Questo è l'accoglienza». Si deve puntare sull'innovazione, «per diventare un hub tecnologico non solo dell'auto, ma dell' lavoro intelligente, privilegiando qualità e specializzazione».

Su Mirafiori l'ex ministro conferma l'importanza della vittoria

del «sì», ma sottolinea che «l'azienda si deve fare carico del benessere degli operai, si lavora bene non solo se è forte il comando, ma

Per la campagna delle primarie scelto lo slogan “Gran Torino” del film di Eastwood

se c'è condivisione». Per Fassino l'altro punto fondamentale è la fraternità: «Nessuno si deve sentir solo. Se sarà sindaco lancerò un grande progetto di banca del tempo civica per permettere ai torinesi di mettersi a disposizione degli altri. Così si liberano energie positive. Ma il programma lo scriviamo insieme».

Fassino: "Ecco la mia Gran Torino"

Chiamparino: si è messo in gioco per la città e vincerà. De Benedetti: sarà un ottimo sindaco

DIEGO LONGHIN

IL CLAMM, che ricordate il film di Clint Eastwood del 2008 e il modello prodotto dalla Ford da metà degli anni '60 vuole dare il senso delle linee del programma di Fassino: «Scommette su una città che sia all'altezza della sua grandezza». Fra i sostenitori, in prima fila, l'amico Carlo De Benedetti, presidente del gruppo editoriale l'Espresso, che ha preso la parola durante la convention: «Sono qui perché per me l'amicizia ha un grande valore, conosco Piero da 35 anni, mi è stato antagonista per molto tempo quando ero presidente della Confindustria di questa città. E posso testimoniare che, per la sua autorevolezza, per il suo senso dell'impegnatura, potrà essere un grande sindaco di Torino».

È toccato poi al primo cittadino uscente, in un ideale passaggio di testimone, presentare il candidato. Prima Sergio Chiamparino ha voluto togliersi qualche sassolino dalla scarpa rispetto ai «presunti campioni della sinistra», quelli che non si sono mossi e schierati «mentre la città sta facendo una battaglia per garantire la libertà di preghiera anche a chi ha una fede diversa da quella cattolica». La stessa città che «a differenza della sinistra dei diritti che è andata

con le ruspe a rimuovere i campi nomadi abusivi, ha cercato con i nomadi del campo Stura il confronto di renderli protagonisti di un percorso di vita che porti all'integrazione». Poi ha chiamato Fassino: «Per lui fare politica vuol dire sbattersi dal mattino alla sera», ha ricordato Chiamparino. «È invece di stare a Roma tranquillo, si è messo in gioco per la sua città e per questo vincerà». Scattano gli applausi della sala. L'ultimo segretario dei Ds sale sul podio, è commosso per la grande partecipazione: «Torino è la mia città. Questa candidatura è un atto d'amore nei confronti di Torino. Voglio mettere a disposizione la mia esperienza, ciò che ho imparato, conosciuto e realizzato».

Le tre parole d'ordine: «Innovazione, fraternità e accoglienza». Fassino ricorda «la capitale di tante cose» che Torino è stata, ma pensa soprattutto a quello che sarà, a come riuscire a farla continuare ad essere un modello: «Non si vive solo di eredità, si ha bisogno sempre di nuove sfide». Il referendum Fiat? «Oral'azienda si faccia carico del malessere della classe operaia, anche di quegli operai che hanno dato il loro sofferto sì al referendum garantendo un futuro allo stabilimento. Abbiamo il dovere di non lasciarli soli». E per Fassino Torino deve diventare «il grande hub del lavoro intelligente».

L'ex ministro non ha ancora il programma in mano, vuole costruirlo nelle prossime settimane, confrontandosi e ascoltando. In fondo c'è il coordinatore di tutto questo lavoro, Enzo Lavolta, uno dei pochi under 40 della sala. Ed è forse questo l'unico neo della convention: la ri-

**«La vita è bella»
e «Il meglio deve
ancora venire»
hanno fatto da
colonna sonora**

dotta presenza di giovani leve. Troppa telegiornale. E una disposizione degli ospiti, da Angelo Benessia a Paolo Cantarella, da Enrico Salza a Luciano Violante, che all'inizio della mattinata fa battibeccare Giancarlo Quagliotti e Silvana Sanlorenzo, esponenti di punta dello staff dell'ex segretario Ds. Fassino rassicura: «La giovane classe dirigente c'è e io mi metto a disposizione». Sono quasi le dodici e trenta, «a Torino si mangia alla mezza», ricorda con una battuta, ma prima di salutare tocca un

**Le tre parole chiave
del programma
«Innovazione
fraternità
e accoglienza»**

tema cruciale, le alleanze. Ci sarà il tempo di parlare dopo le primarie, ma la base di partenza è la coalizione uscente, da Sel a Moderati, una forza considerata ormai «consolidata» in città. Prima di lasciare il podio, Fassino parla di «passione, generosità, ottimismo, perché il meglio deve ancora venire...». L'abbraccio con Chiamparino e le note in sottofondo di uno degli ultimi successi di Ligabue.

IL CASO

Gariglio, Placido e Ardito: tutti in tour a caccia delle firme

COSA fanno gli altri tre candidati? L'ex presidente di Palazzo Lascaris, Davide Gariglio, bloccato per due giorni dall'influenza, oggi si rimetterà in moto per raccogliere le firme. Sostiene di «essere alla metà dell'opera» e «che è un lavoro duro, ma contiamo con determinazione». Sulla stessa linea Giorgio Ardito. Il vicepresidente del consiglio regionale, Roberto Placido, prosegue i suoi tour venerdì alle 21 ha in programma una convention alla Gam. Iniziativa aperta a tutti, anche se punta molto sugli iscritti che ha invitato con una lettera. Il radicale Silvio Viale, da esterno, conferma: lui correrà per l'area «laica-socialista-liberale».

(d. lon.)

17/01

L'opposizione I democratici

CORRIERE SERA,

PAG. 10

Fassino lancia la sua «Gran Torino» Sfilata di big per l'ex leader candidato

«Bene l'accordo, ora Fiat ascolti gli operai». Benessia e Salza: qui per ascoltare

DAL NOSTRO INVIATO

molto gradito a Nichi Vendola. Nelle prime due file, presiedute dal poteri più o meno forti della città, è difficile trovare qualche parere difforme dalla lode a Sergio Marchionne. Notati, tra gli altri, il presidente del gruppo L'Espresso Carlo De Benedetti («Conosco e stimo Fassino da oltre 35 anni»), il presidente della Compagnia San Paolo Angelo Benessia, l'ex amministratore delegato di Fiat Paoletto Cantarella, il banchiere Enrico Salza. «Sono qui come esponente della società civile — ha detto quest'ultimo — se mi inviterà il centrodestra andrò anch'io a ascoltare». A memoria d'uomo non si ricordava una presenza così massiccia dell'establishment torinese a un evento politico locale. Messa

saggio forte e chiaro. Prima che il candidato salga sul palco viene data la parola anche a un operaio di Mirafiori, opportunamente selezionato. Si chiama Mauro Ferrari, lavora alle Prestese, quindi non è stato chiamato a votare sul referendum. «Tutti gli operai della fabbrica sono fuori dal contratto nazionale di lavoro, e buona parte di loro in futuro non avrà rappresentanza sindacale. Molti credono che questo modello sia estendibile.

Le primarie

Parte la corsa alle primarie con il sostegno del sindaco. In sala tanti ex cds, da Violante alla Turco

tervento è un inno all'orgoglio subalpino, dall'Unità d'Italia a oggi, passando per la primogenitura del cinema italiano e anche della moda. «Mi candido perché voglio restituire alla città quel che la città mi ha dato». La prima delle tre parole-slogan è innovazione. «La chiave per gestire il cambiamento, quello del lavoro innanzitutto. Mi sono speso per il sì al referendum, perché la crisi ha cambiato il nostro mondo, solo due anni fa la Fiat era vicina alla chiusura dello stabilimento». Ecco la risposta all'operaio: «Ma questo accordo comporta una maggiore onerosità delle condizioni di lavoro. La Fiat deve farsi carico del disagio e del malessere emerso dalla forte percentuale di voti contrari. Un'azienda non si governa solo con il comando, serve

il consenso dei lavoratori, e trovo anch'io inaccettabile che molti di loro possano ritrovarsi senza rappresentanza».

Le altre due parole sono fraternità, con annessa proposta di creare una banca del tempo civico, e accoglienza, «perché una città dove è bello vivere attrae investitori, ricercatori e turisti». Il programma, più avanti.

Il convegno si chiude sulle note di Ligabue, «Il meglio deve ancora venire». La matinée fassiniana al Lingotto, luogo simbolo della mitologia Fiat, si intitola «Gran Torino», probabile slogan della campagna elettorale. Il film di Clint Eastwood era stato chiamato così in omaggio a un modello d'auto del 1972. Una Ford.

Marco Imarisio

SI RIPRODUCE PER FINESTRA

ciglio appare persino una lacrima. Chiamparino lo ha introdotto con parole calorose, «è lui ad avermi insegnato che la politica è studio e impegno», e il candidato conferma di essersi molto applicato sulle sudate carte torinesi. Il suo lungo in-

“Abbiamo perso troppo tempo per cercare il candidato sindaco”

Coppola, dopo 11 anni addio (con polemica) alla Sala Rossa

DIEGO LONGHIN

CON la prima chiamata Piero Fassino fa il pieno e apre in grande stile la sua campagna elettorale. La Sala Rossa del Lingotto non basta per accogliere tutti i sostenitori dell'ex ministro: gli ultimi arrivati sono costretti a seguire le due ore abbondanti di convention su un televisore ricuperato all'ultimo fuori. Fassino, prende la parola alla fine, prima vuol far parlare la città, attraverso un video inchiesta sulla Torino di oggi, e far sollevare le questioni cruciali dai vip e dalle persone comuni che si sono date appuntamento nel quartiere fieristico accolti dalla colonna sonora de "La vita è bella" di Nicola Piovani.

Una carrellata di temi, dal precariato al referendum Fiat, dall'integrazione ai problemi del commercio, passando per la cultura e l'assistenza, le trasformazioni urbane, il turismo. Tutto ciò che dà vita alla "Gran Torino", lo slogan scelto per la campagna in vista delle primarie del 27 febbraio, anche se Fassino, forte delle 1.200 firme già raccolte fra gli iscritti Pd, guarda oltre.

SEGUE A PAGINA III

DIEGO LONGHIN

MICHELE Coppola dà l'addio alla Sala Rossa. O forse è solo un arrivederci. Molto dipenderà dalle scelte del Pdl e del centrodestra per l'assessore alla Cultura della giunta Cota, considerato uno dei volti nuovi della politica. Strano che Coppola, che si era già dimesso da vicepresidente del Consiglio Comunale, lasci a pochi mesi dalla fine della legislatura. Una scelta che in generale avrebbe un senso, visto che è passato il rischio ricorso al Tar contro l'elezione di Cota e che l'assessore è preso dagli altri impegni. Ma non nel caso di Coppola.

Il giovane rampante del Pdl non ha messo da parte le ambizioni di rappresentare il centrodestra alle prossime elezioni comunali e tentare quello che a molti sembra impossibile. In suo favore, la scorsa estate, si era espresso il coordinatore regionale del Pdl, Enzo Ghigo. Poie le beghe interne al centrodestra, i distinguo sul suo nome, i tentennamenti, le primarie on-line. E Coppola decide di lasciare, l'unico addio ingiustificato della truppa pidellina promossa in Regione. Lo fa senza polemiche aperte, ma la sua mossa è un messaggio al centrodestra.

Coppola, nella lettera di dimissioni, sostiene di aver aspettato «perché credo di riuscire a mantenere fede a quell'impegno con dedizione, ma il lavoro in assessorato e in giro per il Pie-

monte mi impedisce di dedicarmi a Torino come vorrei e come una città così importante merita». E aggiunge: «È giusto quindi — aggiunge — lasciare il proprio posto ad altri, a nuovi amministratori comunali che subentrando negli ultimi mesi di un mandato amministrativo potranno così prepararsi alla prossima campagna elettorale». E la sua campagna elettorale? L'assessore aspetta, ma appare un po' amareggiato, non tanto perché il suo nome fa parte del gruppo, ma per il tempo perso: «Potremmo partire già da due mesi a costruire campagna e candidato, sfruttando

anche le lacerazioni del centrosinistra, costruendo un percorso con i torinesi».

Nella lettera Coppola, quasi annuncia un programma elettorale: «Torino è una grande città che deve scegliere la propria strada, deve tornare a sprigionare quell'energia positiva che l'ha resa un laboratorio di idee, di iniziative, ma soprattutto di nuove imprese. Italia 150 non dovrà solo essere l'anno delle celebrazioni del compleanno dell'Italia, sarebbe un fallimento, il 2011 sia il momento per obbligare la politica a programmare i prossimi 20 anni di Torino».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

17/01

LA REPUBBLICA, F. III

Il racconto

Salza e Benessia siedono agli antipodi In sala tutta la società

VERA SCHIAVAZZI

«IL MEGLIO deve ancora venire», di Ligabue, è — datai — la colonna sonora ufficiale della campagna di Piero Fassino. Un destino benevolo, o forse soltanto l'eccezione di democrazia di chi aveva preferito non assegnare i posti in prima fila, ha consentito a Enrico Salza, consigliere di Iren e a lungo kingmaker della vita politica torinese, di trovare posto all'estrema destra mentre il suo successore alla guida della Compagnia di San Paolo, l'avvocato Angelo Benessia, si sistemava all'estremità opposta.

SEGUE A PAGINA III

Uno sguardo in platea tra la studentessa bionda e l'operaio Fiat che invita il candidato pd a ricucire con la Fiom

Salza e Benessia seduti agli antipodi In sala ambulanti e commercialisti

(segue dalla prima di cronaca)

VERA SCHIAVAZZI

Gli altri ospiti eccellenti sono accomodati in ordine d'arrivo: Carlo De Benedetti con la moglie Silvia, la parlamentare Anna Serafini, la consorte del candidato, Paolo Cantarella. Evelina Christillin reduce da un infortunio che la costringe a camminare con le stampelle e una frivola paratofolina di feltro tirolese, Sergio Chiamparino e Tatiana Zarik (una bella ragazza bionda studentessa di Economia, fino a ieri sconosciuta ai più, che ha dichiarato al microfono il suo tifo e la sua speranza che il più magro tra i candidati a sindaco trovi comunque il tempo di cibarsi), Valentino Castellani, Mercede Bresso, Luciano Violante, Antonio Rossomando, Cesare Damiano, Livia Turco, Walter Vergnàno con la moglie Angela La Rotella, a poca distanza dal-

l'assessore Fiorenzo Alfieri di cui sarebbe il successore inpecore. Un video inchiesta realizzata dalla giornalista romana Giulia Fossà (tra i testimoni Vittorio Bo, Castellani e Bresso, ma anche Ernesto Olivero del Sermig, mentre Luigi Ciotti è stato almeno per un giorno dimenticato dalla sinistra "ufficiale") rompe il ghiaccio, poi Alessandra Perera, volto del Gp di Grp, apre le danze: De Benedetti "lancia" Fassino, un amico «da 35 anni nonostante a volte abbiamo avuto posizioni antagoniste», Chiamparino si scalda quando parla di moschee di rom, bacchettando l'assenza sui due temi di «tanta sinistra del futuro», Davide Mattiello di «Benvenuti in Italia» ricorda a

Ci sono Farinetti e Vergano Christillin e Gisella Giambone militante storica cui l'ex ministro dedica il primo saluto

chi se lo fosse dimenticato che la sua associazione non si è ancora schierata. Oscar Farinetti, patron di Eataly, resta non senza un certo stile fino alla fine in piedi, sul fondo. Applausi "sulla fiducia", prima ancora che apra bocca, per Mauro Ferrari, uno tra i pochi operai Fiat con la tessera del Pd in tasca. Ma sono ben meritati: «Bisognava votare

si perché sarebbe stato un errore fare diversamente, ma ora a Fassino chiedo che cosa farà per ricucire lo strappo tra i sindacati e in che modo pensa di ottenere il rispetto degli impegni di Marchionne.

Sfilano un ricercatore precario, un insegnante, un ambulante e un commercialista. Vergano loda i risultati turistici della città, il sindaco di Nichelina Pino Catizone insiste sulla banda larga. Silvana Sanlorenzo e Massimo Gibelli, colonne di uno staff che per ora si divide tra Torino e Roma, si aggirano soddisfatti, fino a quando Fassino prende la parola sulle note della colonna sonora di «La vita è bella». Gli ingredienti della sua ricetta, a quel punto, sono

chiari, fin da quando dedica a Gisella Giambone, una delle militanti "storiche" presenti in sala, il suo primo saluto. Come lui, è la figlia di un partigiano, e di un martire: accarezzare le radici e l'orgoglio identitario è qualcosa che Fassino non può e non vuole evitare.

Ma basta spostare lo sguardo verso la sala per capire che c'è anche dell'altro: molti ex socialisti, per esempio, qualche erede della sinistra Dc (o anche della non sinistra, come Rolando Picchioni), intellettuali, docenti universitari, militanti dirigenti che avevano abbandonato la vita politica attiva e che ora si riconoscono in quella politica. Una politica che non lucida e non grida, che ha nel realismo e nella mediazione la sua cifra e che da domani deve gestire, soprattutto, la risposta al grido di dolore di Ferrari: che fare per ricucire lo strappo con chi al Lingotto non ha messo piede?

di FRANCESCO DE MINGHANA

I "frondisti" del Pdl si contano alla Gam

Il gelo di Ghigo: "Pensassero alle elezioni..."

A SINISTRA DEL PD

Airaudò due giorni per decidere

■ Nichi Vendola, leader nazionale di Sinistra e Libertà, punta tutte le carte su Giorgio Airaudò, segretario regionale Fiom. Il sindacalista, che oggi tornerà dalla Polonia, dove ha incontrato i suoi colleghi stranieri, ha escluso che i metalmeccanici della Cgil abbiano bisogno di liste e candidati ma ha spiegato che poi ci «sono le scelte personali». A oggi nessuno ha chiesto ufficialmente ad Airaudò di candidarsi, ma il presidente della Puglia è convinto che solo con lui si possa giocare a Torino la sfida con il Pd. E così sabato il responsabile enti locali di Sel, Paolo Cento, ha incontrato i vertici torinesi per fare il punto della situazione. Oggi Monica Cerutti, membro della segreteria nazionale, volerà a Roma per fare il punto. La riunione del centrosinistra torinese per definire le regole per le primarie, sarà invece venerdì. Prima di quel giorno si saprà se in campo ci sarà anche Airaudò. Di sicuro ci sarà il radicale Silvio Viale, che ha detto di voler correre. «Airaudò si candida per la sinistra? Nessun problema, ma le coalizioni si costruiscono sulla base di programmi comuni». Lo dice Piero Fassino appena chiuso la kermesse del Lingotto. Delinea i confini dell'alleanza di centrosinistra: «Parte dall'attuale maggioranza che sostiene Chiamparino: Pd, Idv, Sel, movimenti a sinistra del Pd e i Moderati». Ma non pone veti sul nome di altri competitor.

il caso

ALESSANDRO MONDO

Ci sono particolari che riassumono questioni più ampie. Così la richiesta di disfarsi dei prestigiosi uffici di corso Vittorio, quartier generale del Pdl, acquista significato alla luce del perché. «Non ci serve un palazzo aulico, chiuso al rapporto con gli elettori - avverte Daniele Cantore - Meglio sostituirlo con 4-5 sezioni tra la gente». Applauso.

La platea era quella riunitasi ieri mattina alla Gam su impulso delle associazioni che fanno capo a pesi massimi e medi del Pdl: Bonsignore, Vignale, Burzi, Cantore, Ventriglia, Priano, Tentoni, Bonansea, Comba. Con l'adesione di Maria Teresa Armosino, uno dei referenti sul territorio. L'occasione formale era la prima assemblea dei Popolari Europei piemontesi in vista del nuovo Pdl vagheggiato da Berlusconi. Quella sostanziale rimandava alla volontà di contarsi da parte di quanti, con gradi di insofferenza diversi, eccediscono sul partito così com'è. A maggior ragione, nella delicata fase di avvicinamento alle comunali.

Adesione massiccia, circa 500 persone, ed elencazione di obiettivi che - letti all'inverso -, marcano altrettanti deficit del Pdl. Il primo a entrare nel merito è stato Bonsignore, tra i registi dell'incontro e catalizzatore dei malpancisti: compresi quelli che, pur non volendo legarsi all'europarlamentare, hanno superato le remore dell'ultimo minuto sfidando l'irritazione della coppia Ghigo-Ghiglia, peraltro non invitati (c'era solo Giacomo, il coordinatore cittadino). Emblematica la precisazione di Burzi: «Sia chiaro, oggi non c'è nessuna eresia».

Più agganci con la società civile. Più determinazione

promozione delle competenze, guai agli inciuci con gli avversari... Così Bonsignore. Parole d'ordine condivise e integrate da Armosino, Costa, Burzi, Vignale, Cantore, Tentoni, Bonansea, Ventriglia, Comba: inclusione; confronto; meritocrazia nella selezione dei dirigenti; rapporto stretto con la base; un programma elettorale veramente alternativo alla sinistra; pochi cedimenti ai «salotti sinistrorsi»; meno sudditanza verso la Lega. E via andare: dai quadri agli amministratori sul territorio (come Maurizio Tomeo, sindaco di Trofarello, o Gemma Amprino da Susa), fino ai rappresentanti nelle circoscrizioni più periferiche. Dove, a sentire gli interessati, la dirigenza non brilla per apparizioni.

Ora bisogna capire dove porterà questo percorso e quali i margini di dialogo con i coordinatori. «Ascolteremo tutti con pazienza - replica Ghigo -, ma non è il momento per distrarsi dall'obiettivo principale: cioè le comunali». Più tranchant Ghiglia: «Richieste condivisibili, se non fosse che il Pdl è già così... Lo segnalo a chi, non lavorando in prima linea, si limita a evocare problemi. Magari per portare a casa qualche preferenza».

17/01

LA STAMPA, PAG. 57

(CRONACA)

PALAZZO CIVICO

Coppola si dimette da consigliere

■ Michele Coppola lascia la carica di consigliere comunale. Una decisione, due chiavi di lettura. La prima è la volontà di concentrarsi sull'impegno come assessore in Regione e sulla partita delle comunali, che lo vede tra i candidati più accreditati del Pdl. Stando alla seconda interpretazione, l'entusiasmo di Coppola come aspirante sindaco si starebbe bruscamente raffreddando. A fare la differenza, la litigiosità nel centrodestra e i tempi troppo lunghi nella scelta del candidato. Che senso ha lasciare un ente che si punta a guidare dallo schermo più alto? Così argomentano i soliti maliziosi nei corridoi di Palazzo civico. Bella domanda.

Il retroscena

Pdl, avances al terzo polo per conquistare il municipio

MARCO TRABUCCO

SI INCONTRETERANNO venerdì per capire se la "grosse koalition" necessaria per strappare al centrosinistra Torino sia possibile. Fli, Udce e Api infatti hanno deciso di "andare a vedere" se l'offerta di Agostino Ghiglia (vicecoordinatore regionale Pdl) di unire tutte le forze del centro e del centrodestra per dare una svolta alla scena politica cittadina e costruire un progetto per la Torino del 2020 ha la possibilità di concretizzarsi. «Non possiamo non prendere atto», spiega il leader piemontese di Fli, Roberto Rosso, «che Ghiglia ha fatto ripetute aperture nei nostri confronti».

SEGUE A PAGINA 11

annunci.kataweb.it

Rosso, Fli: discutiamone. Convention anti-Ghigo dell'europarlamentare Bonsignore che crea una corrente

Pdl, avances al terzo polo per espugnare la roccaforte rossa

per costruire il terzo polo. In Piemonte si voterà in dieci realtà tra Comuni superiori ai 15 mila abitanti e province. In alcune si può discutere di una collaborazione con il Pdl». Anche a Torino? «Torino è la realtà più importante, un simbolo - sottolinea Rosso - quindi perché il terzo polo non faccia liste autonome dovrebbe accadere qualcosa di particolare». Magari un Pdl disposto a cedere la candidatura a sindaco. Prima del vertice di venerdì con il Pdl, il caso torinese sarà esaminato con i leader nazionali del terzo polo, mercoledì.

Per venerdì poi dovrebbero già essere noti i risultati del sondaggio che il Pdl ha commissionato sulle Comuni. Cinque i nomi testati: Enzo Ghigo, il suo vice Agostino Ghiglia, gli assessori regionali Barbara Bonino e Michele Coppola, l'europarlamentare Vito Bonsignore. Proprio lui, l'ex leader andreettiano finito in disgrazia durante Tangentopoli, ieri in un'affollata convention alla Gam ha lanciato la corrente, i Popolari Europei. Ignazio La Russa gli aveva chiesto di rinviarla o almeno di invitare Chigo e Ghiglia. Bonsignore non ha «obbe-

dito». Con lui ieri c'erano esponenti di spicco del Pdl piemontese come la presidente della Provincia di Asti Maria Teresa Armosino, e molti consiglieri regionali (tra cui Angelo Burzi e Gianluca Vignale) uniti per chiedere «più democrazia nel partito e un rinnovamento della classe dirigente». Un'iniziativa anti-Ghigo che non turba il coordinatore regionale: «Non ero invitato, ma so che i toni sono stati pacati e senza attacchi personali. Se è così ogni contributo che serva ad allargare il consenso è benvenuto».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA REPUBBLICA, PAG. II
17/01

il caso

LETIZIA TORTELLO

Amani giunte rivoltate al Signore o inginocchiate su una stuoia in direzione della Mecca, o in altri mille modi che suggerisce il cuore. A Torino si prega sempre di più, sempre più in lingue e per divinità diverse.

Sono 130, tra città e provincia, le forme del pluralismo religioso. Una cifra che ha dell'incredibile. Che svela una faccia insolita e spiritualmente molto attiva del nostro capoluogo, da sempre grande «cattedrale» della convivenza tra le molteplici fedi.

Oggi, grazie ai molti immigrati che arrivano dall'Africa, dall'Europa dell'Est (Romania, Moldavia, Ucraina), dal Sudamerica e dall'Oriente (India, Pakistan, Cina), il panorama delle appartenenze religiose cambia a vista d'occhio. Crescono gli ortodossi, molto più che i musulmani. Ed ecco che, nell'elenco dei

TRA I MEMO NUMEROSI
Gli etiopi hanno una sede in corso Vercelli e solo cinquanta fedeli

culti professati sotto la Mole, spuntano anche gruppi e simboli che vanno ben al di là delle religioni tradizionali. Uno stuolo di «chiese» che raduna un popolo di fedeli più o meno visibili, alla ricerca di un modo più personale ed emozionante di invocare un dio.

È quanto emerge da una ricerca, condotta dal professor Luigi Berzano, ordinario di Sociologia dei processi culturali all'Università di Torino, che sarà pubblicata online tra qualche giorno sul suo sito. È l'aggiornamento di un lavoro già svolto nel 1997, dal titolo «Forme del pluralismo religioso a Torino». Rappresenta la più attuale e completa radiografia delle forme di «credo»: dai grandi movimenti alle minoranze con meno di una decina di adepti; giù giù, fino alle manifestazioni ibride di una spiritualità secolarizzata, come quella praticata nelle palestre dello yoga o della bio-danza. Nell'insieme, queste 130 fedi si dividono in quattro macro-gruppi: giudaico-cristiano, musulmano, di origine orientale, d'innovazione.

I cattolici rappresentano naturalmente la larghissima

Dalla moschea alla sinagoga

Le 130 fedi si dividono in quattro macro-gruppi: giudaico-cristiano, musulmano, di origine orientale, d'innovazione. I cattolici rappresentano la larghissima maggioranza (tra l'80 e l'85% dei fedeli)

Preghiamo sempre di più ma in 130 modi diversi

Indagine dell'Università: la maggioranza è cattolica ma poco praticante

maggioranza: tra l'80 e l'85% dei fedeli, anche se solo il 20% va a messa la domenica. A margine della religione ufficiale, si collocano però i gruppi cosiddetti «di frangia», come l'Istituto Mater Boni Consilii, lefebviriano, autore di una certi-

ciò seguace di una spiritualità personale, il 4% ateo.
Più del 6% (su oltre 100 mila credenti stimati, compresi gli assidui, i simpatizzanti e i frequentatori occasionali) crede, ma sta fuori dal culto papale. Primi fra tutti, gli ortodossi. In espansione dopo l'arrivo massiccio di donne da Romania e Moldavia. Si radunano attorno ai quattro patriarchati: romeno, russo, copto e greco. Convivono fraternamente con i cattolici, spesso ospitati nelle loro stesse chiese.
Immediatezza del sacro, fede nei miracoli e grande partecipazione emotiva sono le parole chiave del rito dei nuovi protestanti. Un gruppo molto ricco, che raccoglie le frange «storiche», come la Chiesa Battista-

BUDDHA BATTE ISLAM
I seguaci della «fede» indiana sono molti di più di chi legge il Corano

monie tanto integralista quanto spettacolare: in questi riti, il sacerdote celebra l'eucarestia girato di schiena, in latino, e s'intonano canti gregoriani.
Per il resto, il 5% di torinesi e immigrati dichiara di essere «religioso senza religione»,

sta, le Evangeliche Apostoliche, l'Evangelica Valdese; e quelle pentecostali etniche (africana, brasiliana o romena). Non è raro che ogni comunità, quasi ogni famiglia, d'immigrati, una volta giunta a Torino, inventi un suo modo di

NUOVISSIMI
Esiste un mosaico di credenze inventate e strampalate

pregare. In particolare per gli africani, le assemblee di preghiera sono composte da pochi membri, per lo più donne, che colgono l'occasione della lettura della Bibbia per ritrovarsi e fare socialità. Qualche esemplio? La Chiesa Etiope Braham-

me Cristos in corso Vercelli 160, nata nel '94 da 5 anziani, oggi conta una cinquantina di fedeli. O la Power of Faith Chapel di corso Vigevano 33, a maggioranza nigeriana.

Sempre più numerosi sono i seguaci del Buddha. Il gruppo di riferimento, frequentato da giovani anche italiani e di buona istruzione, è l'Associazione Italiana Soka Gakkai (conta 3500 membri). Di seguito, per numero di fedeli, viene l'Islam. In coda alla classifica, sta la comunità ebraica. E infine tutto quel colorato mosaico di fedi recenti, spesso strampalate e inventate, che si richiamano a predicatori semiconosciuti e animano la mappa religiosa con riti improbabili, in molti casi al confine con la legalità.

In festa le Suore della Carità di Ivrea

DA IVREA
 ROBERTO FARINELLA

Gioia, gratitudine e commozione. Sono stati i sentimenti con cui la Congregazione delle Suore della Carità dell'Immacolata Concezione di Ivrea ha accolto l'annuncio della promulgazione del decreto di riconoscimento del miracolo attribuito all'intercessione di madre Antonia Maria Verna, fondatrice dell'Istituto religioso. Un annuncio che arriva proprio nel giorno in cui iniziano gli incontri mensile programmati per il Canavese in sei luoghi (Rivarolo - San Giorgio - Caluso - Strambino - Montanaro - Ivrea) dalla Famiglia verniana piemontese, d'intesa con la Superiora generale, madre Palma Porro e con il vescovo d'Ivrea, Arrigo Miglio, che ne sarà parte attiva nella presentazione di questa donna canavesana, vissuta a cavallo tra due secoli (1773-1838), a cui è stato fatto dono di una spiritualità ispirata al mistero dell'Immacolata e fortemente attratta da quello della salvezza per ogni uomo. Pronta a rispondere alle povertà del suo tempo, individuò nei malati abbandonati nei bambini privi di istruzione e nei poveri, soprattutto i più bisognosi del suo aiuto. «Eleviamo, con il cuore colmo di gioia, il "grazie" al Dio Altissimo, tre volte Santo, cantando solennemente il Magnificat e invocando la protezione del-

la nuova beata sulla Famiglia che è sua e su tutta la Chiesa - commenta suor Ines Polacchini, madre provinciale delle Suore della Carità dell'Immacolata Concezione di Ivrea -. Pensiamo alla gioia di ogni suora di Madre Antonia ovunque si trovi, di ogni Missionaria di Carità dell'Immacolata Concezione (laiche consacrate), di ogni laico verniano e di tanti altri; all'esultanza della Chiesa eporediese per questa sua umile grande figlia e al giubilo del suo borgo natale Pasquaro e del suo Comune, Rivarolo, dove iniziò ed ebbe sede la Fondazione religiosa della nuova beata prima di essere a Ivrea, centro della Chiesa diocesana». E anche il vescovo della diocesi eporediese ha voluto esprimere la propria gioia affidandola a un messaggio inviato a tutti i fedeli della

Piemontese, vissuta tra il 1773 e il 1838, la fondatrice della Congregazione operò in favore dell'educazione di fanciulli e ragazze. Il vescovo Miglio: si affidò alla Divina Provvidenza

diocesi non appena appresa la notizia della promulgazione del decreto di riconoscimento del miracolo attribuito all'intercessione della fondatrice della Congregazione. «Tre sono le caratteristiche che mi pare importante ricordare in que-

sto momento - scrive il vescovo, Arrigo Miglio -. In primo luogo la passione educativa di questa donna, che fin da giovane ha sentito la chiamata ad occuparsi dei fanciulli bisognosi non solo di assistenza ma soprattutto di educazione. Per raggiungere questo scopo si organizzò per trovare una scuola anzitutto per se stessa e non esitò a percorrere giornalmente a piedi i circa 10 chilometri da Rivarolo a San Giorgio dove poteva frequentare il primo livello scolastico all'Istituto Rigoletti. Successivamente accettò di spostarsi a Milano per qualificarsi come maestra di asilo secondo la nuova metodologia educativa introdotta dall'abate Ferrante Aperti. È dunque particolarmente significativo il fatto che la beatifica-

zione giunga all'inizio del decennio che la Chiesa italiana ha deciso di dedicare al problema educativo. In secondo luogo vorrei ricordare l'attenzione particolare che Antonia Verna riservò all'educazione e alla formazione delle ragazze: siamo ai primi anni dell'Ottocento e tutti i discorsi di promozione della donna nella società civile erano ancora di là da venire. Un terzo aspetto importante è proprio quello della fiducia e dell'abbandono alla Divina Provvidenza. Il progetto di madre Antonia si realizzò in mezzo a mille difficoltà, più di una volta dovette ricominciare da capo, proprio perché si trattava di un progetto innovativo e le autorità del tempo cercarono più volte di ricondurla entro le istituzioni già esistenti. Testarda, venne definita: oggi diciamo paziente e lungimirante. Anche la sua devozione all'Immacolata Concezione, mezzo secolo prima della definizione dogmatica fatta dal beato Pio IX - ricorda Miglio -, appariva troppo originale e si cercò di convincerla ad adottare qualche altra icona mariana più conosciuta. Per lei invece si trattava di una luce nuova, che ben illuminava il suo progetto nuovo, e proprio frequentando la scuola di San Giorgio, vicina alla confraternita dell'Immacolata Concezione, poté coltivare questa sua devozione ed approfondire l'intuizione che la grazia del Signore le aveva donato».

OLTRE GLI SPOT DELLA SINISTRA

Gazebo del Pdl per dire no alla seconda moschea

Referendum e patto sociale: centrodestra e Comitati spontanei chiedono maggiori garanzie e confronto con i cittadini

«Rivolgersi al popolo è sempre una forma basilare della democrazia». E allora, venga il referendum sulle moschee chiesto dalla Lega Nord, ma anche nuove iniziative come i gazebo che il Pdl ha intenzione di portare oggi nei mercati di Barriera di Milano. «Ritengo che il principio della libertà religiosa sia un principio fondamentale in una società democratica», spiega il consigliere regionale del Pdl, Giampiero Leo - e che luoghi di culto regolari, legali, trasparenti, retti da precisi accordi con le istituzioni, oltre a essere positivi di per sé siano un valido antidoto a una cultura di eversione e di estremismo religioso». Nessun pregiudizio, dunque, rispetto alla nascita di nuovi luoghi di culto islamico sotto la Mole. «Come il collega Daniele Cantore», prosegue Leo, «concordo sul fatto che la possibile realizzazione di una o più moschee debba comunque prescindere da requisiti inderogabili qua-

L'INIZIATIVA Oggi saranno allestiti banchetti nei mercati del quartiere Barriera di Milano per raccogliere il parere dei residenti

li controlli e sicurezza, e che prima ancora di pensare al referendum vada avviato un confronto tra Prefettura, Comune, Circostrizioni, Comitati di residenti, Diocesi di Torino ed esponenti della comunità musulmana torinese, proprio allo scopo di verificare la possibilità di stilare una sorta di codice per la vera integrazione e favorire la reciproca convivenza». In pratica, un tavolo di confronto sulla falsariga di quanto richiesto dal Coordinamento dei Comitati spontanei torinesi, per promuovere un patto sociale che rappresenti una garanzia per i cittadini. Per quei cittadini che troppo spesso si sentono abbandonati dalle istituzioni e che altrettanto sovente si trovano costretti a subire decisioni imposte dall'alto. «Le periferie e tutta la cittadinanza sono orfane di un'amministrazione comunale in grado di gestire processi di fondamentale importanza come l'integrazione degli immigrati e la prevenzione delle tensioni culturali-religiose», riflette il vice coordinatore cittadino del Pdl, Maurizio Marrone - perché, come al solito, dalla sinistra arrivano solo video, campagne pubblicitarie, spot, mentre in quartieri già gravati da campi rom, discariche, occupazioni abusive e cantieri sbucano come funghi moschee fai da te nella completa assenza del Comune». Secondo Marrone, «è il Comune, sono le istituzioni ed è soprattutto la politica a doversi assumere le proprie responsabilità per garantire la libertà di culto sancita dalla Costituzione nel rispetto della legge, della sicurezza, del decoro dei quartieri e della nostra identità culturale». Responsabilità che purtroppo di questi tempi chi sta sulle poltrone più alte di Palazzo civico sembra restio ad assumere. «L'amministrazione comunale preferisce rinchiudersi nei palazzi e teme il confronto con la gente. Noi invece», annuncia Marrone - «saremo domani (oggi, ndr) nei mercati di Barriera di Milano a raccogliere il parere dei cittadini, a ribadire il nostro no alle moschee abusive fai

sponsabilità che tutto il centrodestra e i comitati spontanei stanno chiedendo a gran voce». A fare paura è soprattutto la leggerezza con cui la giunta Chiamparino parrebbe affrontare la questione delle moschee. «Che dal Comune non sapessero nulla di una richiesta depositata negli uffici per la realizzazione di una seconda moschea, a maggior ragione se il cantiere potrebbe partire entro appena trenta giorni, rende ancora più grave il via libera ai lavori per un altro edificio di culto islamico quando ancora aspettiamo le garanzie e il confronto richiesto sulla moschea, ancora peraltro al centro di polemiche, di via Urbino», fa notare il vice coordinatore regionale del Pdl, Agostino Ghiglia. «Siamo allibiti da tanta superficialità e pressapochismo da parte della giunta Chiamparino, sindaco e assessore Curti in primis, nel valutare l'impatto di un secondo edificio di culto islamico sul territorio torinese. Sen-

GHIGLIA «Siamo allibiti da tanta superficialità da parte della giunta Chiamparino nel valutare l'impatto di un secondo edificio di culto»

za garanzie, né informazioni precise sulla destinazione d'uso e su chi ha fatto richiesta, con rischi reali di dar voce e spazio al fondamentalismo islamico, e senza alcun confronto con le forze politiche tutte né con i cittadini stessi, i torinesi potrebbero trovarsi ad essere, in men che non si dica, stranieri nel loro quartiere». Per fare chiarezza sulla nascita di una seconda moschea in via Mottarone, il Pdl ha già fatto richiesta di accesso agli atti per poter conoscere il contenuto della Dia presentata il 30 dicembre scorso.

[IDot]

il Giornale del Piemonte

Sabato 15 gennaio 2011

IL RETROSCENA Il consolato preme per entrare nella gestione del centro. Ma l'imam dice

Anche il governo del Marocco dietro alla seconda moschea

→ La differenza sostanziale sta nei contributi ricevuti dal ministero degli Affari Religiosi del Marocco, ma l'interessamento c'è stato in entrambi i casi. L'Onlus "La Palma" di Abdelaziz Khounati i soldi li ha ricevuti per costruire la Moschea del Misericordioso di via Urbino e relativo centro islamico, mentre l'associazione "Casa di Famiglia" dell'imam Bahreddine provvederà soltanto con contributi privati a creare la propria moschea con annesso «oratorio» in Barriera di Milano. Da parte del Consolato marocchino, però, le richieste di udienza non sono mancate, insieme all'espressa volontà dei funzionari di Rabat di entrare nei direttivi o instaurare rapporti ufficiali con le due associazioni.

«Infatti noi abbiamo pagato tutto dalle nostre tasche, senza contributi governativi. Se dobbiamo fare qualcosa dobbiamo farlo con il governo italiano, non c'entra nulla quello marocchino» ci tiene a precisare Mohamed Bahreddine, parlando dell'associazione "Casa di Famiglia". Tentando di dare maggiore risalto ai servizi offerti che al luogo di culto, preoccupato per le polemiche che ogni nuova moschea si trascina dietro. «Noi, come l'imam Khounati, facciamo un bel lavoro perché così permettiamo ai nostri fedeli di uscire dai garage, dalle moschee nere, dai sottoscala. Parliamo di un Islam libero, un Islam italiano, con associazioni italiane in tutto e per tutto». Un'indipendenza che non sembra ben vista dall'altra parte del Mediterraneo. «Il consolato mi ha chiesto di lavorare con una federazione che riunisce i centri islamici del Nord Italia, ma non intendo farlo - spiega ancora l'imam Bahreddine -. È qualcosa che si avvicina troppo alla politica e c'entra poco con la preghiera. Sono atti politici che nascono dalle precedenti esperienze e dai buoni rapporti avuti in passato con Francia e Belgio, in particolare. Noi, qui in Italia,

siamo un'altra realtà, più giovane, diversa». Sul fronte politico locale, dopo la richiesta di un «referendum sulle moschee» avanzata dalla Lega, atto bollato come «illegittimo su questa materia» dall'assessore Curti, il Pdl chiede l'accesso agli atti e spiegazioni su come possa essere sfuggito al Comune il progetto per la nuova moschea. «Gli atti non sono ancora stati valutati» spiega l'assessore. «Si tratta di una dichiarazione di inizio attività, che chiunque può sottoporre al Comune, con

un iter diverso da quello seguito per il centro islamico di via Urbino». E il vicecoordinatore cittadino del Pdl, Maurizio Marrone, annuncia per oggi la presenza di gazebo informativi al mercato di corso Taranto. «Per raccogliere il parere dei cittadini e ribadire il nostro impegno alle moschee abusive, rilanciando l'urgenza di un patto responsabilità che tutto il centro destra e i comitati spontanei chiedono a gran voce».

Enrico Romanello

Lucento

Dopo otto anni d'attesa
apre la casa di riposo

PAOLO COCCORESE

Dopo otto anni di attesa Casa Serena ha finalmente aperto le sue porte al quartiere di Lucento. Con l'ingresso e l'accoglienza dei primi sei ospiti, si conclude il calvario della residenza per anziani di corso Lombardia.

Una storia tormentata fatta di promesse non mantenute, intoppi burocratici e ritardi vari. Un'odissea che ha visto protagonista la casa di riposo più importante della Circoscrizione 5 che questa settimana ha battezzato il primo lotto dell'edificio ristrutturato. «Il meccanismo è finalmente entrato in funzione». Con queste parole il direttore Cristian Ga-

gliani dà il benvenuto alla rinnovata struttura per l'accoglienza degli anziani a sei mesi esatti dalla data prevista nella tabella di marcia. Un ulteriore ritardo che si aggiunge ai quasi otto anni da quando nel 2002 la struttura fu chiusa per permettere la bonifica dell'amianto. Un passato che oggi si vuole cancellare pensando alla rinascita di struttura modernissima. L'investimento del Consorzio «InRete» che si è aggiudicato la concessione onerosa dell'edificio è di 11 milioni di euro. Un impegno economico elevato per un complesso sanitario che accoglierà 170 anziani (96 posti in Rsa e 74 in Raf). La nuova Casa Serena, però, non sarà una semplice casa di riposo, ma l'obiettivo è tra-

sformarla in una risorsa per l'intero quartiere. «L'obiettivo è creare un polo per le attività sanitarie di domiciliarità» dice il coordinatore della Circoscrizione 5 Enzo Buda. Nei progetti, infatti, sono stati previsti spazi dalle grandi potenzialità. Una sala polifunzionale capace di accogliere le attività ricreative, un sala ristorante e un'area che

potrebbe accogliere dei poliambulatori. Più di un centinaio il personale che lavorerà nella nuova struttura che per il momento offre 88 posti letto. «Stiamo raccogliendo le domande per i nuovi ospiti - dice Massimo Buriani, presidente del consorzio Casa Serena -. L'inaugurazione dell'ultimo lotto è prevista entro marzo».

la Repubblica

SABATO 15 GENNAIO 2011
TORINO

CRONACA

Cronaca

La Regione azzera lo stanziamento previsto dalla legge

Niente fondi al commercio solidale
Casoni: "Assurdo dargli vantaggi"

LA REGIONE azzera i fondi per il commercio equo e solidale. Una sforbiata che ricade sulle oltre 60 "Botteghe del Mondo" - cioè punti vendita no profit presenti in Piemonte. «Le cooperative e le associazioni che li gestiscono - sottolinea Alberto Anfossi, presidente di Mondo Unito - raccolgono oltre 5 mila cittadini in qualità di soci, circa 700 volontari e danno lavoro a 150 persone. La legge regionale, approvata nel 2009 per la promozione del commercio equo solidale, non sarà però mai attuata. Già la scorsa estate la nuova giunta aveva annunciato

Crisi per 60 punti vendita no profit in Piemonte che danno lavoro a 150 persone

una riduzione dei fondi, da 350 mila euro a 30 mila. Sul 2011 i finanziamenti sono stati addirittura azzerati. «È poco sensato - critica Alessandro Franceschini, presidente dell'Assemblea italiana del commercio equo e solidale - che una regione vari una legge e poi non la finanzia». L'as-

sessore regionale al Commercio, William Casoni non nega di "aver azzerato i fondi, ma solo quelli dedicati ai negozi equo e solidali". «Una minoranza - sottolinea Casoni - rispetto al totale delle attività. I finanziamenti sul commercio ci sono: sul 2011 abbiamo stanziato 6 milioni di euro. Cambia solo un aspetto: saranno accessibili a tutti i negozianti senza favorire alcun tipo di attività a discapito di altre. Le botteghe equo e solidali non hanno diritto di essere avvantaggiate: sarebbe anticonstituzionale»

(e.d.b.)

L'INTERVISTA / MASSIMO FEIRA

«Più erogazioni, ma anche maggiore informazione»

Il presidente di Finpiemonte: «Vogliamo che tutto il territorio abbia le stesse opportunità»

MASSIMILIANO SCIULLO

Erogazioni cresciute di circa settanta milioni di euro rispetto al 2009 (da poco meno di 300 a oltre 363), con una crescente attenzione per le province extra torinesi e con una spiccata vocazione a semplificare la vita a chi intende partecipare ai fondi di assegnazione. Il 2010 di Finpiemonte, sotto la guida del presidente Massimo Feira, può essere sintetizzato in questi tre concetti.

STRATEGIA «I bandi per le imprese, ma non solo per loro, devono essere sempre più semplici e accessibili. Così i fondi arrivano anche lontano da Torino»

Presidente Feira, soddisfatto di quanto fatto?
«Credo che il giudizio su quanto abbiamo fatto spetti ad altri, non a noi. Noi siamo uno strumento della Regione Piemonte e rispondiamo agli input che ci arrivano dal presidente Roberto Cota, ma anche dall'assessore Massimo Giordano e dall'assessore Elena Maccanti. Certo, ci stiamo mettendo risorse e impegno per fare in modo che strumenti come il Piano per l'Occupazione e quello per la Competitività raggiungano i destinatari, con efficienza ed ef-

ficacia. E circa 370 milioni di erogazioni in un anno rappresentano un dato importante, in un contesto in cui la liquidità delle imprese non è florida».

Uno dei punti chiave della nuova impostazione che hanno voluto dare dalla Giunta è stato quello della semplificazione.

«Infatti il nostro impegno è stato anche quello di "comunicare l'opportunità" ai soggetti interessati dai bandi, imprese, ma non solo. Abbiamo lavorato per arrivare a una semplificazione massima dei bandi, ma anche a una divulgazione il più capillare possibile, come dimostrano gli accordi stretti con Unioncamere Piemonte e Confindustria Piemonte. A tutto questo si aggiunge un'attività di formazione per tutte quelle professionalità che si trovano a relazionarsi con gli utenti e che quindi devono sapere bene di cosa stanno parlando. Dal 13 dicembre, in-

fine, abbiamo attivato anche un numero verde che mette a disposizione un contact center per tutti coloro che hanno bisogno di aiuti o chiarimenti. Arrivano moltissime chiamate al giorno e le persone cui non si riesce a rispondere subito vengono richiamate nel giro di pochissime ore».

Uno dei difetti che venivano imputati: passato (non solo di Finpiemonte, ma della Regione in generale) era uno spiccato torinocentrismo. Sta cambiando qualcosa?
«Beh, una certa predominanza di Torino è legata ai numeri, diciamo che è fisiologica. Ma è importante che le aziende presenti nelle altre province abbiano le stesse opportunità di ve-

nire a conoscenza dei bandi e di parteciparvi. Proprio lunedì saremo a Cuneo a presentare il Piano Occupazione presso la Camera di Commercio. E così, a fronte di un importo erogato ancora molto legato a Torino, il numero di imprese beneficiarie ogni mille imprese registrate vede la città della Mole seguire quelle di Vercelli e Novara, con poco vantaggio su Biella e Vco».

Cosa fa Finpiemonte, a parte risolvere al ruolo legato alle erogazioni?

«Abbiamo rafforzato ulteriormente la nostra attività di consulenza, di ricerca e possiamo dire di "fantasia" per contribuire a fare della Regione un modello virtuoso per tutta l'Italia».

Analisi

MARIA TERESA MARTINENGO

Con 45 mila stranieri di fede musulmana e cinquemila italiani convertiti in provincia di Torino, una decina di moschee in garage e magazzini non bastano. Poi, bisogna pensare ai giovani, ai tanti studenti che vanno all'Università: bisogna dare loro luoghi dignitosi e, in tema di religione, risposte credibili. Nel ribadire la necessità del centro progettato nel basso fabbricato di Barriera, tra via Mottarone e via Cervino, con oratorio, sportelli di consulenza, spazi per le famiglie, l'imam Mohammed Bahreddine sottolinea la necessità di un miglioramento delle condizioni in cui i torinesi musulmani possano praticare la loro religione. E, nell'ambito della sfaccettata comunità islamica cittadina, altri gli fanno eco chiedendo quel «salto di qualità» che ora si sta concretizzando con la Moschea del Misericordioso di via Urbino. Come spiega Abdelaziz Khounati, presidente dell'associazione La Pal-

I TORINESI

«Si sono già espressi non ci sono comitati contro o proteste»

ma che ha promosso l'iniziativa, «speriamo di concludere i lavori entro l'anno».

«Abbiamo bisogno di luoghi - dice Amir Younes, responsabile del Centro Mecca di via Botticelli - che servano davvero all'integrazione dei giovani, dove le nuove generazioni possano dire la loro. È assurdo che finora i giovani non abbiano potuto dire la loro, non siano stati coinvolti. L'Islam torinese è piuttosto "vecchio". Younes - giornalista e responsabile del Coordinamento Immigrati - ricorda la necessità di arrivare ad una rappresentanza dell'Islam torinese. «Da anni lavoriamo alla costruzione di un coordinamento delle moschee che possa essere riferimento per le autorità, che possa parlare in modo credibile dei problemi aperti. Purtroppo ci sono troppi personalismi e non si arriva ad una conclusione. I fraintendimenti, nascono anche da questa mancanza di riferimenti».

Un tema caldo è quello del rispetto della sicurezza. «Lo stato italiano comincerà ad interessarsene seriamente quando capiterà l'incidente? Forse, perché la questione non tocca italiani?», riflette il responsabile del Centro Mecca. Ed Elvio Arancio, rappresentante per l'Italia dell'European Muslim Network dell'in-

tellettuale Tariq Ramadan, concorda. «A Torino gli spazi di preghiera a disposizione dei musulmani sono insufficienti e le norme di sicurezza non rispettate». Arancio aggiunge: «Con luoghi di culto adeguati e riconosciuti diventerebbe più facile la comunicazione con la città, l'avvio di processi culturali per una maggiore integrazione. E ci sarebbero meno occasioni per chi vuole sfruttare a fini elettorali i problemi di una comunità che chiede solo il rispetto del diritto a professare la propria fede».

Questo diritto è ribadito da

“E’ un problema di spazi non di politica”

Gli imam: abbiamo bisogno di luoghi dignitosi

La polemica

Porchietto: scuola
aerospaziale
il cuore resta qui

Andrea Giorgis, capogruppo Pd in Comune, in relazione alla richiesta di referendum sulle moschee avanzata dalla Lega Nord. «Il diritto non si discute e non dipende dalla concessione di qualcuno. Per altro, i cittadini - ampiamente consultati sulla moschea di via Urbino, tanto da poter parlare di progetto di "urbanistica partecipata" -, si sono dimostrati molto più avanti della Lega, che sollecita le paure della gente. Hanno capito che il progetto mira a rendere trasparente e permeabile l'Islam torinese, tant'è che nessun comitato si è costituito né ci sono state iniziative contrarie. Per tutte queste ragioni bocceremo la mozione della Lega in aula».

Contro il centro di via Cervino, invece, annuncia una raccolta di firme Io Amo l'Italia, il movimento dell'europarlamentare Magdi Cristiano Allam.

«TORINO resta al centro della formazione di addetti per il comparto aeronautico». Con queste parole l'assessore regionale alla Formazione, Claudia Porchietto, risponde all'allarme lanciato nei giorni scorsi dalla collega provinciale Ida Vana, che aveva denunciato l'avvio a Novara, e non a Torino, dei corsi di formazione per gli addetti all'aerospazio, accusando la Regione di trascurare il comparto torinese. Non è così risponde Porchietto: «È previsto il coinvolgimento di due sedi operative, una a Novara e una a Torino, dove addirittura andranno più fondi». Porchietto parla di strumentalizzazione perché i corsi, che partiranno a settembre, «devono ancora essere progettati». Nessuna strumentalizzazione replica Ida Vana, che ritorna sull'«effetto sorpresa»: «Dal nostro punto di vista le decisioni prese non sono state concertate. Si è stabilito tutto in due settimane: si può discutere di ogni cosa, ma bisogna coinvolgere tutte le parti in causa».

(mc.g.)

REPUBBLICA
16/1

Torino, san Cafasso «speranza»

dei carcerati

DA TORINO
MARINA LOMUNNO

Due braccia che sostengono una lampada con una catena spezzata adagiata sui polsi: è il dono che i detenuti della Casa di reclusione di Augusta hanno voluto posare, a nome di tutti i carcerati d'Italia e del mondo, davanti all'urna dove si venerano le spoglie mortali del loro patrono, san Giuseppe Cafasso. Così nella mattinata di ieri, nel Santuario della Consolata a Torino, con una Messa presieduta dall'arcivescovo Cesare Nosiglia, hanno preso il via le celebrazioni per i 200 anni dalla

nascita del santo. Un prete torinese che con la sua vita interamente dedicata agli ultimi, tra cui i carcerati e i condannati a morte, fu precursore e ispiratore dei santi sociali nella Torino dell'800, città che al «prete della forca» ha dedicato un monumento che lo raffigura a portare conforto a un carcerato nella piazza dove un tempo avvenivano le impiccagioni.

La lampada accesa presso l'urna di Cafasso è stata realizzata da Stanislaw Kowalski, detenuto ad Augusta (Siracusa) e portata a Torino dal compagno di cella Giovanni La Terra, accompagnato dal cappellano fra' Maurizio

Sierna e da Antonino Terzo in rappresentanza dei volontari che operano nel carcere siciliano. Giovanni, padre e nonno, siciliano di Vittoria, detenuto da 20 e a Torino in premio speciale per buona condotta, durante la Messa ha letto con commozione un messaggio a nome dei compagni detenuti della Casa di reclusione di Augusta: «Noi detenuti ci sentiamo spesso rassicurati dalle parole del nostro patrono che ripeteva sovente nelle sue predicazioni, quasi dando a tutti un meraviglioso appuntamento: "Se avete peccato, chissà quante volte, non importa. C'è rimedio a tutto. Il Paradiso è anche per

voi, è sicuro, è vicino". Ecco perché la lampada, segno di speranza, che noi detenuti oggi portiamo simbolicamente al nostro patrono raffigura due mani con una catena aperta: sta a significare che possiamo continuare sempre a credere nel nostro riscatto, nel nostro fattivo reinserimento nella società». Nosiglia, nella sua omelia, ha ricordato come Cafasso si sia fatto santo perché ha speso tutta la sua vita a portare l'annuncio che Dio è misericordioso: «I detenuti di cui il Cafasso è patrono sono figli di Dio che vanno accolti e aiutati a ritrovare dignità e fiducia in se stessi. Per il Signore nessuno è perduto.

Non dimentichiamoci che il primo ad entrare in Paradiso con Gesù è stato un ladro, il buon ladrone».

Al termine della Messa l'arcivescovo e il rettore della Consolata don Marino Basso hanno inaugurato la mostra che illustra l'opera del Cafasso: tra gli oggetti esposti un reliquiario del santo che in occasione del 150° dalla nascita del santo fu portata in pellegrinaggio in numerose carceri italiane. Davanti all'urna Giovanni e il cappellano del carcere di Augusta lanciano una proposta: una nuova «peregrinatio» a partire da Augusta attraverso le 307 carceri italiane per arrivare a Torino.

Si sono aperte ieri con Nosiglia le celebrazioni per i 200 anni dalla nascita del prete patrono dei detenuti. La testimonianza: «Grazie a lui possiamo continuare a credere nel nostro riscatto»

T1 T2 PRCV

LA STAMPA
DOMENICA 16 GENNAIO 2011

Metropoli | 65

Rivoli Marcia della Pace

Il Comune di Rivoli, la Consulta Pace e le quattro Parrocchie cittadine organizzano alle 15 la Marcia della Pace, composta da due cortei che partiranno da piazza Cavallero e dai Giardini Caduti di Nassirya. L'arrivo dei cortei è alle 15,40 in piazza dei Portici.

Trofarello Benedizione animali

Alle 15 la tradizionale benedizione degli animali in concomitanza delle festa del protettore sant'Antonio Abate. Sarà il parroco don Sergio Fedrigo a officiare la cerimonia sul sagrato del santuario della Madonna di Celle.

Centro San Cafasso

Cominciano oggi i festeggiamenti per i 200 anni dalla nascita di san Giuseppe Cafasso, patrono dei carcerati, con la Messa celebrata da mons. Cesare Nosiglia alle 10 alla Consolata. Al termine, s'inaugura la mostra dedicata al Santo, allestita dai volontari dell'associazione «Amici della Consolata».


 I libri
 dei lettori

Torino in pillole. Del '700

Un lavoro notevole, quello di Dina Rebaudengo. Con impegno e determinazione trascrive e schiava il manoscritto di Francesco Ludovico Soleri, attuario (scrivano) del Senato: un diario che è anche una sorta di telegiornale *ante litteram*, una cronaca minima, ma non per questo meno importante, del capoluogo piemontese tra XVII e XVIII secolo. La Rebaudengo riesce a decifrare 558 pagine, parola per parola, scritte in un italiano misto a francesismi e dialetto. Per 39 anni (dal 1682 al 1721) Soleri, con certossina e metodica perseveranza, raccoglie di prima mano notizie di politica, economia (anche banchieri falliti), pestilenze (con relativa affumicatura della posta in arrivo), novene, processioni, persecuzioni dei valdesi nelle loro valli, roghi di streghe. *Torino racconta* (490 pagine, Altieri editore, 38 euro) è soprattutto la descrizione di una

società che cambia all'interno di un contesto europeo, con i turchi che assediano Vienna o il capoluogo piemontese che resiste alle cannonate francesi (oltre 300mila i nemici che la circondano): è infatti un'epoca determinante per la storia politica, militare, architettonica e urbanistica di una città che, con la guerra di successione spagnola e il trattato di Utrecht, diventa capitale di un regno e sarà poi promotrice e artefice dell'unità d'Italia.

Soleri dimostra di amare la sua Torino, descrivendo, per esempio, i particolari dei progetti che vogliono renderla più grande e bella: lo scalone di Palazzo Madama, l'altare della Sindone. Non manca, poi, la cronaca rosa: matrimoni regali o in crisi, intrighi di corte, lo scandalo delle donne che imitano la moda francese, Vittorio Amedeo II che va a Palermo a farsi incoronare. L'attuario del Senato, a conclusione del suo manoscritto, non dimentica la lezione che può dare questa sua storia raccontata giorno per giorno. E lascia ai posteri il testamento dell'imperatore Marco Aurelio al figlio Comodo.

(M.Car.)

IL GIORNALE

SLALOM GIGANTE PER PRETI E SUORE

Anche il vescovo mette gli sci per la «Sursum corda» di Limone

Un campionato di sci per preti e suore. Accade a Limone Piemonte, in provincia di Cuneo, dove un centinaio di sacerdoti e operatori pastorali, il prossimo 7 febbraio, si contenderanno la quattordicesima edizione di «Sursum corda», uno slalom gigante organizzato dalla parrocchia di San Pietro Apostolo che è stato ribattezzato, con il benestare del Vaticano, «descensio fluctuosa». Partita quasi in sordina nel 1997, la competizione, inizialmente frequentata solo da sacerdoti cuneesi, con un passaparola si è estesa a prelati di altre regioni. E la fama della gara di Limone Piemonte è arrivata addirittura in Francia. Lo scorso anno, per una sorta di gemel-

laggio, le due manifestazioni sono state unite e sulle piste cuneesi sono arrivati sessanta preti sciatori francesi. E quest'anno si replica. E, tra i partecipanti alla «descensio fluctuosa», non ci saranno solo sacerdoti di piccole parrocchie di provincia. A dare filo da torcere ai preti sciatori ci sarà persino un monsignore: il vescovo della diocesi di Saluzzo, Giuseppe Guerrini. Ma la vera novità, come racconta don Romano Fian-dra, il sacerdote ideatore della competizione, sta nel fatto che la gara sciistica è aperta anche alle suore. «Vedremo se quest'anno si faranno vive. Di solito temono la figuraccia, e all'ultimo non si presentano».

OTTAVIA GIUSTETTI

SEI mesi di tempo per lo studio di fattibilità di Città della Salute, e l'Aress si rivolge al masterplan e poi il progetto. Claudio Zanon e Mario Lombardo hanno incontrato il rettore Francesco Profumo e un gruppo di esperti del settore, architetti e ingegneri dell'area, nel mese di dicembre e, a giorni, il contratto di "collaborazione" potrebbe essere ufficializzato. Ma l'indicazione sui tempi è categorica: non più

A dicembre il vertice fra Zanon, Lombardo e Profumo, a giorni il contratto

di sei mesi per disegnare i contorni di questa opera che ormai da dieci anni è stata scritta e riscritta ma mai realizzata. La trattativa si era bloccata quando, dopo l'insediamento di Roberto Cota, la giunta e i suoi tecnici avevano abbandonato il progetto di Mercedes Bresso di spostare il grande ospedale della città "fuori dalle mura".

Ma oggi, azzerate le resistenze di universitari e medici, si dovrà fare i conti con la difficoltà di costruire in uno spazio relativamente ristretto e vincolato dall'esigenza di sopravvivere della struttura attuale. Il

Città della salute firmata Politecnico

Sei mesi per lo studio preliminare

progetto necessariamente prevederà di demolire e ricostruire parte per parte, ampliando solo quell'idea di torre chirurgica che doveva sorgere in corso Bramante per supplire alla vetustà delle sale operatorie. L'asse intorno al quale dovrà ruotare il nuovo grande ospedale è quello di corso Spezia che con il sottopasso può diventare una grande piazza circondata dalle strutture ospedaliere, per la didattica e per la ricerca. E, nella bozza di progetto elaborata internamente all'Aress, è illustrato il progetto di costruire tre torri capaci di

3 TORRI

Tante sono diventate i nuovi edifici di Città della Salute pensata sull'attuale area delle Molinette

1000 POSTI LETTO

Saranno all'incirca mille i letti del nuovo grande ospedale secondo la prima idea presentata dall'Aress al Politecnico

MOLINETTE

Il progetto riguarda soprattutto il grande ospedale. Sotto, Claudio Zanon

mobiliare dei privati. I tempi sono molto stretti e i temi da considerare sono molteplici. Vanno da quelli più tecnici o clinici e sanitari, a quelli urbanistici, dei trasporti, del modello architettonico da adottare, a quello energetico e logistico.

Mentre sul fronte della progettazione e della fattibilità economico finanziaria dell'opera lavorano Aress e Politecnico, il nuovo direttore generale delle Molinette, Emilio Iodice, è già all'opera sul fronte della gestione degli ospedali in vista del grande accorpamento

Ci sarà anche spazio per gli studenti, la ricerca e un incubatore di imprese

delle tre strutture: Molinette, Sant'Anna-Regina Margherita e Cto. Un colosso mai visto prima in Piemonte che avrà sotto una sola gestione tutte le specialità mediche e più di mille posti letto. Parte dei tagli, in realtà sono già figli della passata gestione di Giuseppe Galazzi che, per rispettare il piano di rientro imposto dal presidente Roberto Cota, aveva imposto

alcune pesanti razionalizzazioni come quella delle chirurgie. E che ha aperto la strada alla definizione dell'organizzazione del nuovo ospedale.

contenere spazi per quattrocento posti l'uno, poco più, poco meno. La Città della Salute non sarà solo ospedale, ma anche spazio per gli studenti, per i ricercatori e per un incubatore di imprese del settore sanitario.

Non si prevedono invece per ora, imponenti speculazioni immobiliari sull'area per finanziare l'opera. Una parte delle costruzioni potrebbe essere destinata ad alloggi o alberghi, ma lo studio di fattibilità non prevede che l'area di maggior pregio, affacciata sul fiume, possa essere destinata a una massiccia operazione im-

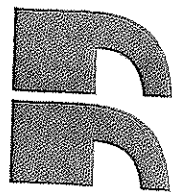
17/01

LA STAMPA, PAG. 62 (CROMACA)

“L'individualità religiosa cresce con l'immigrazione”

L'esperto: “La nuova moschea aggrenderà più fedeli”

Intervista



Professor Berzano, come avete condotto la ricerca? Abbiamo interpellato tutti i gruppi religiosi che hanno una sede con numero civico, o almeno un referente. Fatto l'elenco,

ne abbiamo studiato origine, composizione, simbologia, finalità spirituali e ritualità».

Centotrenta gruppi: Torino, città modello della convivenza tra le Chiese?

«Sicuramente siamo una metropoli aperta e tollerante. Questo moltiplicarsi degli indirizzi di culto e delle sedi oggi è dovuto a due fenomeni: il volano dell'immigrazione e il bisogno di individualizzazione, anche religiosa. Questo ad esempio, vale per i musulmani».

Si stimano più di 30 mila immigrati che provengono da paesi di religione islamica. Quanti di questi sono davvero praticanti?

«Un numero molto piccolo, il 3%.

Ci sono gli immigrati di seconda o terza generazione, che vivono senza seguire le restrizioni religiose. Lo dice una recente ricerca, in

arabo, francese e inglese con interviste a 1000 individui tra egiziani, albanesi, eritrei, senegalesi e marocchini: l'80% si dice islamico; ma interpellando gli imam, i fedeli che frequentano la moschea si dimezza. Contandoli all'ingresso, la cifra scende appunto al 3%».

Crede quindi che la polemica sulla costruzione delle nuove moschee sia una strumentalizzazione?

«E' una discussione legittima, che non mi stupisce. Forse la nuova moschea aggrenderà più fedeli di quelli che oggi frequentano i centri di culto. Sicuramente sarà

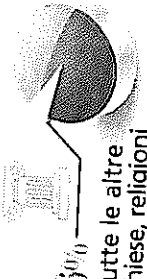
I numeri



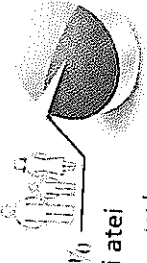
80-85%
La percentuale dei fedeli della Chiesa cattolica



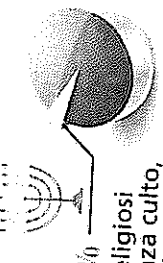
20%
Quella dei cattolici che la domenica vanno a messa



60%
Tutte le altre chiese, religioni e culti raccolgono meno di un decimo del totale dei fedeli



4%
Gli atei



3%
I religiosi senza culto, cioè seguaci di una spiritualità personale

Centimetri/LA STAMPA

Ognuno con il suo Dio

Cresce il popolo dei seguaci di fedi ristrette a pochi partecipanti: alcune non hanno neanche una sede vera e propria

un'importante forma di legittimazione. Nella mia classifica, tuttavia, i musulmani stanno molto più indietro di ortodossi, valdesi, protestanti, testimoni di Geova e budisti».

Tra qualche anno, con le ondate migratorie, la situazione potrebbe cambiare?

«L'80% dei fedeli si dichiara cattolico. Tuttavia, se anche solo il 30% osservasse regolarmente, non basterebbero le chiese di Torino per le messe. Facendo semplici proiezioni su base demografica, nel

ESOTERISMO
«E' sempre stata una grande fascino per questo è in aumento»

2050 i gruppi di fede pentecostale saranno una componente davvero rilevante».

Se le fedi ufficiali sono in calo, crescono invece i gruppi parareligiosi, tipo Scientology... «Torino ha sempre avuto una fascinazione per la tradizione esoterica. Già dal 1800 la borghesia amava leggere gli annali dello spiritismo. La nascita di gruppi assai distanti dalle religioni ufficiali è segno di libertà di culto e di pensiero».

(L. TOR.)

Neo-spiritualità C'è chi cerca un dio "respirando" o tra gli alieni

PAG. 62 - LA STAMPA

17/01

C'è chi desidera «ritrovare se stesso» e chi cerca risposte a dubbi e bisogni spirituali. Chi subisce il fascino della promessa: «Controllerai la tua mente»; chi si compiace di fare parte di sette esoteriche. La Torino che prega nasconde un universo sempre più vasto di culti di recentissima invenzione. Altro che religioni millenarie. Sono molti gli italiani che sentono il bisogno di evadere dagli schemi teologici ufficiali e optano per altre forme di partecipazione spirituale.

E' il caso di chi crede nell'Anima Universale, il movimento di Roberto Casarin, con sede principale a Leini. Culto monoteista che si rivolge al dio di tutte le genti. Raduna centinaia di persone dalla penisola, molto devote della Madonna, che si riuniscono per recitare il rosario e una sorta di «mantra». Rivolgono un'intensa attività ai malati, vivono in comunità, dove celebrano anche battesimi e matrimoni. Sta per aprire una nuova grande sede a Rivoli la Chiesa di Scientology, che conta circa 600 discepoli.

Tra le associazioni più secolarizzate, ci sono poi quelle che mirano allo «sviluppo della coscienza». Il Metodo Silva-Mind Control di Roberto Favro, ideato da José Silva, nato in Texas nel 1914, si rifà a tecniche di rilassamento che favoriscono la concentrazione. Dai primi anni '90 è attivo il Movimento Raeliano: a Torino ha una decina di membri, segue la credenza secondo cui sarebbero stati gli extraterrestri a creare la vita, attraverso l'ingegneria genetica. Si richiama invece a Crowley l'Oto (Ordo Templi Orientis), movimento massonico, cultore di antichi misteri, che svolge riti tantrici per preparare l'Elisir, cioè l'insieme dei fluidi sessuali maschili e femminili. Solo «gli eletti» accedono infine al Centro Studi Tradizionale e di Formazione Interiore, prosecutore del metodo di G.I. Gurdjieff. Non esiste sede né telefono o sito web. Per prenderne parte occorre mandare una mail. Dopo alcuni giorni si viene contattati da un responsabile, che propone un incontro preliminare in qualche caffè. I più «fortunati» e motivati potranno poi continuare il percorso di asceti spirituale. [L. TOR.]

L'inchiesta

Anche la rivolta in Tunisia finisce sui muri della città

FCHI «torinesi» della rivolta tunisina. Ieri mattina sulla vetrata dell'Energy Store Eni in corso Vercelli 136/a è stata scoperta la scritta «Eni complici regime tunisino». La facciata dello stabile era stata imbrattata con il lancio di uova riempite con vernice rossa. In corso Palermo, sempre di fronte ad un sede Eni, è stata trovata un'altra scritta («Assassini»). In questo caso oltre a lanciare uova di vernice rossa i misteriosi attentatori hanno bloccati le serrande con lucchetti. Anche la sede Uil di via Bologna 9 è però entrata nel mirino della protesta. Contro l'ingresso della sede sindacale sempre sabato notte sono state lanciate diverse uova colme di vernice rossa. Su tutti gli episodi stanno indagando gli investigatori della Digos. (r. r.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA REPUBBLICA, PAG. V

AF/CA

LA STAMPA, PAG. 32
 17/10

Educazione all'affetto più che al sesso

Il Papa non si è pronunciato contro l'educazione sessuale nelle scuole ma contro l'imposizione di certi corsi che contrastano con l'impostazione educativa delle famiglie. Personalmente non sono contrario a un'educazione sessuale che educi all'affettività e a una sessualità responsabile; purtroppo in alcuni Paesi ci si limita a una esposizione tecnica e alla distribuzione di anticoncezionali con risultati spesso devastanti: i rapporti sessuali precoci sono triplicati e spesso le ragazzine di 12-13 anni rimangono incinte per gioco. L'invito del Papa a una retta ragione può essere condiviso anche dai non cattolici.

V. GUERRINI

Libertà religiosa e libertà personale

Benedetto XVI ha affermato che l'educazione sessuale nelle scuole di alcuni Paesi europei è una minaccia alla libertà religiosa. Benedetto XVI forse ha ragione. Nelle scuole bisognerebbe insegnare la morale sessuale della Chiesa

cattolica. Nessun rapporto con la persona amata, persino per tutta la vita, se non si è sposati (art. 2353 del Catechismo). E, in mancanza di rapporti, attenzione a non masturbarsi, perché «la masturbazione è un atto intrinsecamente gravemente disordinato» (art. 2352). Gli omosessuali, da accogliere con compassione, sono chiamati alla castità (art. 2358). Quindi nessun rapporto per tutta la vita con persone della stessa identità di genere. Atto «intrinsecamente cattivo», anche per persone sposate in Chiesa, ricorre al condom al fine di non procurare (art. 2370). Una donna che abortisce, anche nel caso in cui il feto sia affetto da malattia gravissima, oppure concepito a seguito di uno stupro, è un'assassina come Caino (Giovanni Paolo II, *Evangelium vitae*). D'accordo la libertà religiosa, ma quella della persona?

FRANCESCA RIBEIRO

Tassa sul divorzio perché no?

Una corrispondenza giornalistica da Londra rende noto che il governo inglese sta studiando una tassa sul divorzio. Questa tassa servirà a finanziare il fondo esistente in Gran Bretagna per il mantenimento dei figli dei divorziati, che presenta un buco enorme. In Italia non c'è un fondo analogo, ma il problema sussiste ugualmente.

I casi di divorziati inadempienti agli impegni presi sugli alimenti sono numerosi anche da noi e poiché gli errori e le trascuratezze dei padri (e delle madri) non devono ricadere sui figli, diventa urgente istituire anche in Italia il fondo per i figli dei divorziati da finanziare con una tassa a carico degli stessi divorziati. Si otterrebbe in aggiunta un altro effetto positivo. Questa tassa sarebbe un buon deterrente contro il divorzio che ha raggiunto livelli preoccupanti anche nella nostra società.

BRUNO MARDEGAN MILANO

Test di lingua e di Costituzione