



Torino. Arte e bellezza, la mostra per i 190 anni del Cottolengo

«**Q**uando una persona ammalata, disabile, anziana, fragile si sente guardata con lo sguardo amorevole di Dio, allora ogni espressione artistica trasmette serenità e dignità e la bellezza dell'umano. Lo comunicano i colori, il tratto, i volti e i gesti ed è questo il messaggio che la mostra *Con i miei occhi* lancia nel celebrare i 190 anni da quando san Giuseppe Benedetto Cottolengo diede avvio alla sua opera di accoglienza». Così il padre generale della Piccola Casa della Divina Provvidenza, don Carmine Arice, ha presentato l'esposizione allestita a Torino sino al 25 novembre al Palazzo della Regione in piazza Castello (10-18

ingresso libero). Una quarantina di opere a testimoniare uno sguardo sulla vita che è stupore, gioia, testimonianza di amore ricevuto e donato. «In questi mesi in cui celebriamo la nascita della Piccola Casa - spiega l'organizzatore frate Mauro Ripamonti - abbiamo pensato che un modo per far capire il significato di ciò che viviamo potesse essere quello di affidare proprio a chi ne è parte il compito di raccontarla, con le proprie sensibilità e capacità». Così 24 case cottolenghine d'Italia si sono messe all'opera e hanno prodotto disegni, dipinti su tela, poesie, video, foto narrando vite che per molti appaiono diverse, tristi o ingiuste, rivelandone

invece autenticità, bellezza, semplicità. La mostra è l'espressione «di un ambiente accogliente - prosegue don Arice -, dove si vivono relazioni significative e in cui la sensibilità di persone anche deboli e fragili può manifestare tutta la sua potenzialità fino ad esprimersi nei diversi linguaggi dell'umano». La mostra è articolata in tre sessioni curate rispettivamente da piccoli, disabili e anziani. C'è anche uno spazio per laboratori dove gli ospiti della Piccola Casa «creano in diretta» insieme ai visitatori che vogliono sperimentarsi.

Federica Bello

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Aperta ieri nel Palazzo della Regione. Opere giunte da 24 case cottolenghine di tutta Italia. Don Arice: così si esprimono i più deboli e i più fragili



L'apertura della mostra a Torino (R. Bussio)

OGLIANICO Il Comune chiede alla Curia di intervenire per la messa in sicurezza della torre

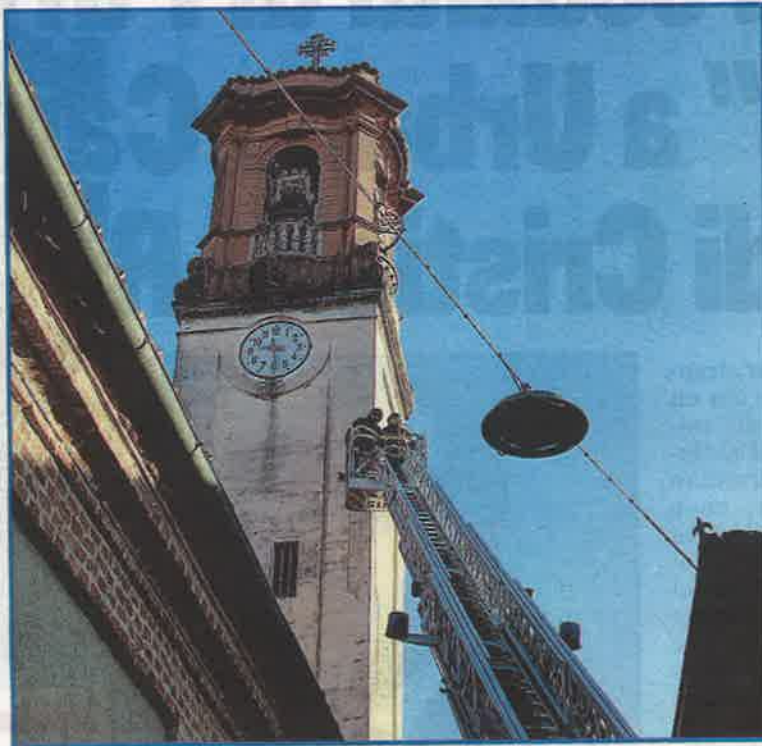
Il campanile perde altri pezzi I calcinacci cadono in strada

Valerio Grosso

→ **Oglianico** Paura ad Oglianico dove sono crollati alcuni calcinacci dalla torre del campanile della chiesa parrocchiale.

È accaduto nella mattinata di ieri quando grossi pezzi di muratura si sono staccati dall'antico campanile e sono precipitati al suolo. Solo per fortuna non hanno creato danni a cose o persone. Questo perché il crollo è avvenuto su una strada già interdetta alle auto dal gennaio scorso, sempre a causa del pericolo di crolli dalla torre campanaria. Sul posto sono intervenuti i vigili del fuoco di Ivrea con l'autoscala che hanno messo in sicurezza il campanile.

Purtroppo la torre campanaria necessiterebbe di interventi urgenti di consolidamento. Interventi che sono a carico della curia di Torino. La strada sotto il campanile resterà ancora chiusa al traffico fino a quando non partiranno i cantieri. I vigili del fuoco hanno ispezionato a lungo la torre



campanaria verificandone la situazione. Sul posto è intervenuto anche il primo cittadino di Oglianico, Leonardo Vacca.

Dal precedente episodio la diocesi di Torino e l'amministrazione comunale hanno dibattuto sulla proprietà del campanile e, di fatto, sulla

LA POLEMICA

La diocesi di Torino e l'amministrazione comunale hanno dibattuto a lungo sulla proprietà del campanile e, di fatto, sulla responsabilità dei lavori di ristrutturazione urgente. Ora che il Comune ha chiarito la situazione, toccherà proprio alla Curia torinese intervenire

responsabilità dei lavori di ristrutturazione urgente. Ora che il Comune, documenti alla mano, ha chiarito la situazione, toccherà proprio alla Curia torinese intervenire. Un intervento che metterebbe fine ai rischi collegati ai crolli. Era il 20 gennaio quando, forse a causa del vento forte, ci furono i primi crolli dal campanile, risalente al 1928, e a seguito di questo episodio via Debernardi fu chiusa. Anche in quel caso nessuno riportò conseguenze e fu richiesto l'intervento dei vigili del fuoco per verificare la situazione. Una misura preventiva in attesa dei lavori di restauro.

crucchi qui PDA, 25

L'Europa avverte sulla Tav «Fondi a rischio se slitta»

Monito dell'Ue. E l'Osservatorio calcola i danni

PAOLO PITTALUGA

INVIATO A TORINO

È la giornata del "s'ha da fare". L'Europa richiama - il giorno dopo in cui il ministro dei Trasporti francese, Elisabeth Borne, ha riferito al Parlamento di non condividere quanto affermato da Toninelli ma di prenderne atto, sottolineando che la Francia è per il rispetto degli accordi internazionali e non vuole perdere i fondi europei - la Tav è «un progetto importante non solo per l'Italia e la Francia ma anche per l'Europa. Il progetto è in corso ed è importante che tutte le parti mantengano i loro sforzi per completarlo in tempo». Il portavoce della Commissione Ue responsabile del dossier Trasporti, Enrico Brivio è chiaro. «Abbiamo visto l'esito della riunione» bilaterale tra i due ministri a Bruxelles e «quello che posso aggiungere è che, come abbiamo già detto e ripetiamo, ogni ritardo nella implementazione del progetto rischia di comportare una riduzione dei fondi».

Intanto a Torino l'Osservatorio Torino-Lione presenta i contributi tecnici redatti dalla stessa struttura e che, martedì, sono stati inviati al premier, Giuseppe Conte e al titolare del dicastero dei Trasporti, Danilo Toninelli. Il punto è che l'infrastruttura va fatta e che a dicembre devono partire le gare d'appalto perché lo stop fa perdere 75 milioni al mese. Il che rappresenta pure, puntualizza il presidente L'Osservatorio, Paolo Fioletta, «un danno erariale».

D'altra parte siamo davanti ad un'opera giunta alla fase di realizzazione dopo 7 accordi e 7 analisi costi-benefici. La Tav non è più un'ipotesi ma è stata approvata dai Parlamenti di Italia e Francia a marzo 2017: è un trattato internazionale con finanziamenti stanziati per l'85% e progetti approvati. Spendere un'infrastruttura a suon di "twit" è un atto ostile, sorride Fioletta. La preoccupazione c'è e nel centro congressi, durante la presentazione curata da Roberto Zucchetti della Bocconi, c'è chi sorride pensando ad un vice premier che dice che non è stato realizzato nemmeno un km - sul versante i-

taliano è ultimato un tunnel di 7 - e un ministro che asserisce che la Francia è d'accordo nello stop. Ma gli audio parlamentari parigini mostrano il contrario. E poi la domanda, non retorica: è stata raddoppiata la canna autostradale del Frejus con disagi e una grave proiezione di crescita degli inquinanti e nessuno ha protestato?

Un'opera che va realizzata perché se ciò non accadesse l'Italia sarebbe responsabile di avere impedito la chiusura del "Corridoio Mediterraneo" che giunge a Budapest. Là dove arrivano i cinesi con la Via della seta. E bloccherebbe l'asse con la Francia che ha il 20% del volume di traffici internazionali, il più alto. E bloccherebbe le merci da e per Portogallo, Francia e Regno Unito. Ma bloccherebbe trasporti veloci per i passeggeri: Milano-Parigi in 4 ore e mez-

za contro le 7 attuali, Milano-Barcellona o Bruxelles in 6. Bloccherebbe i treni merci del futuro perché l'attuale linea di metà '800 non è implementabile sia come infrastruttura - non vi possono transitare i container di nuova generazione - sia come pendenze - oggi sono richieste anche 3 locomotive a convoglio. E oggi Fs traina treni da 650 tonnellate quando la standard europeo è di 850 e salirà presto ad oltre 1.000. Senza dimenticare che un treno europeo sostituisce 60 tir per una media di 1.000 km. Inoltre il vecchio tunnel è utilizzato in deroga: l'interasse tra i binari è ravvicinato, col rischio di strisciamento dei vagoni. È vietato l'incrocio tra un merci e un passeggeri: non ci sono vie di fuga né aree di evacuazione.

AV
PAG. 23

Il sistema locale fa squadra

Le associazioni torinesi a Di Maio: «Pronti al confronto sull'opera»

ANDREA ZAGHI
TORINO

No a Chiara Appendino, sì a Luigi Di Maio. È la posizione espressa ieri dal sistema dell'economia e della produzione torinese. Dopo una rapida riunione in Camera di commercio a margine della conferenza stampa del commissario di governo Paolo Foietta, le 33 sigle associative che rappresentano le imprese e il lavoro hanno deciso cosa fare di fronte agli inviti informali per un incontro arrivati dalla sindaca di Torino e alla volontà espressa dal responsabile del Mise di incontrare le forze economiche che sabato scorso erano in piazza a dire "sì Tav" e non solo. Posizione dura, quella del-

l'economia, che arriva dopo la constatazione della «non competenza istituzionale» del Comune sul tema della Tav. Le sigle in una nota congiunta hanno spiegato: «In attesa di convocazioni formali, ad oggi non ancora pervenute, le stesse Associazioni affermano che quella del Governo è l'unica sede di confronto nella quale discutere dell'opera sulla base di dati certi e incontrovertibili». Al di là della risposta a Appendino e dell'apertura a Di Maio, ieri le imprese hanno anche puntato il dito contro il ministro Danilo Toninelli. Nel corso di una visita al cantiere del tunnel di base in Francia, il presidente di Confindustria Piemonte, Fabio Ravanelli, ha infatti affermato: «Il ministro Toninelli dovrebbe vergognarsi: venga a vedere i cantieri e la smetta di dire che la Tav è una galle-

ria che non c'è». Affermazione alla quale Toninelli ha risposto in serata: «Nessuna vergogna, anzi, mi sento orgoglioso per lo sforzo che sto facendo per usare con attenzione i danari pubblici, rispetto a un'opera che dopo decenni di discussioni non ha ancora visto scavare un centimetro del tunnel di base». Mentre Dario Gallina, di Unione industriale, ha sottolineato: «Un Paese che vuole crescere apre nuovi cantieri per realizzare infrastrutture a sostegno dello sviluppo; non chiude, viceversa, quelli già aperti e in avanzata fase di operatività». E Corrado Alberto, presidente delle Pmi di Api Torino ha aggiunto: «La Torino Lione è parte fondamentale di una serie di opere infrastrutturali funzionali a dare un futuro al nostro territorio e al Paese. Non farla, significherebbe abbattere ulteriormente la competitività del Nord-Ovest e dell'Italia». Ancora gli Industriali, hanno poi sottolineato che il blocco della Torino Lione «renderebbe inutili 3mila chilometri di Corridoio Mediterraneo, tagliando fuori il cuore produttivo dell'industria italiana». Intanto le imprese si preparano agli "stati generali" dell'economia che si svolgeranno a Torino il 3 dicembre e che vedranno riuniti i vertici nazionali di tutte le associazioni industriali.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

AV. P.D.G. 23

Tutti i rappresentanti delle imprese sono compatti sulla stessa linea e respingono i tentativi di ricucire di Chiara Appendino

“Parliamo col governo” Sulla Tav le categorie isolano la sindaca

CA STAMPA PSC, GJ

RETROSCENA

«**N**on abbiamo più tempo da perdere». Nelle parole di un alto dirigente di una delle più forti associazioni di categoria c'è il senso profondo del segnale che il mondo produttivo torinese ha lanciato ieri a Chiara Appendino.

Da lunedì la sindaca è impegnata in un incessante lavoro per far rientrare il dissenso esploso nelle ultime settimane e culminato nell'imponente manifestazione di piazza Castello. Una fatica per ora vana, se è vero che ieri ha incassato il secondo No in tre giorni. Dopo le promotrici del comitato «Sì, Torino va avanti» anche le organizzazioni di categoria hanno scelto di non incontrarla. «Quella del governo è l'unica sede di confronto, collegata anche alle richieste formalmente fatte avere tramite il Prefetto, nella quale discutere della Tav sulla base di dati certi e incontrovertibili», scrivono in una nota congiunta le venti associazioni che due settimane fa hanno lanciato una piattaforma per lo sviluppo di Torino e aderito alla manifestazione di sabato.

Dietro il tono neutro dei comunicati stampa si cela una frattura difficile da ricomporre nonostante gli sforzi su entrambi i fronti. Il segnale è pesante: l'incontro con le sette organizzatrici della manifestazione serviva alla sindaca per provare a riconnettersi sentimentalmente con una piazza - e un pezzo di città - che l'ha apertamente sfidata. Ma sedersi con le categorie aveva ben altro scopo: non certamente parlare di Tav (non era quello il senso dell'invito) ma riaprire quella concertazione con le forze economiche indispensabile per



Tav, lavoro e Olimpiadi i temi chiave della protesta in piazza

VINCENZO ILOTTE
PRESIDENTE CAMERA
DI COMMERCIO



Siamo compatti nel contrastare scelte, dal governo al Comune, ostili agli interessi del territorio

chiunque voglia amministrare una grande città. Per questo il rifiuto è più doloroso, sebbene prevedibile: dopo piazza Castello le categorie chiedevano segnali concreti alla sindaca e subordinavano la riapertura del dialogo a un cambio di rotta sulla Tav: «Se è il sindaco di tutti deve farsi carico di chi la pensa diversamente da lei, soprattutto quando dimostra di essere maggioranza».

Invece, sindaca e associazioni seguono due traiettorie opposte. Appendino cerca di ricucire e gioca di sponda con il governo: un esempio è il piano per le aree di crisi industriale in cui Torino potrebbe rientrare. Tenta di separare i piani: i de-

stini della Tav non dipendono da me, ma ci sono molti fronti su cui è indispensabile dialogare per il bene della città. Le categorie la vedono in altro modo: confronto su specifici temi, ma quando si parla dello sviluppo di Torino la Tav è centrale e non la si può accantonare o barattare con altro.

Il segnale esplicito l'hanno lanciato ieri quando i vertici di diverse categorie - Unione industriale, Amma, Api, Confindustria, Confartigianato, Ordine degli architetti, Cisl e altri - hanno partecipato con il presidente della Camera di Commercio Vincenzo Ilotte alla presentazione del dossier del commissario di governo Fioletta. «Il mondo del lavoro è compatto», dice Ilotte, «nel contrastare scelte, dal governo al Comune, ostili agli interessi del territorio».

Lo scontro in atto riguarda, in fondo, la traiettoria di Torino: per la sindaca il futuro non passa dalla Tav; per le categorie sì. In questo momento sono punti di vista che scavano un solco profondo. A. R. —

«Il Frejus è senza futuro, la manfrina su Torino-Lione costerà 75 milioni al mese»

Il doppio allarme del commissario di governo Paolo Foietta

Il «tassametro», così l'ha definito il commissario di governo Paolo Foietta, scatterà tra quindici giorni. «A partire da quel momento — ha dichiarato ieri, presentando la «sua» analisi sulla Torino-Lione —, andranno in fumo 75 milioni di euro al mese: perché se i bandi non andranno avanti usciranno dalla tabella di marcia e non ci sarà più tempo per spendere entro la scadenza i 2 miliardi di euro di finanziamenti europei». Soldi «che la Francia non ha nessuna intenzione di perdere», ha rimarcato Foietta, ormai in rotta con il governo M5S-Lega che, in attesa della famigerata analisi costi-benefici, si rifiuta di incontrarlo.

«Il danno erariale»

«La Torino-Lione non è un'ipotesi, ma un'opera approvata dai parlamenti italiano e francese. Questa manfrina, in assenza di atti formali che blocchino l'opera, causerà un danno erariale. Chi ne risponderà?», ha attaccato il commissario che ieri, alla Camera di Commercio, ha presentato un nuovo documento «per una discussione trasparente» che «eviti scorciatoie utili a giustificare scelte già compiute nelle segrete stanze». Un dossier, quello del «Quaderno 11» dell'Osservatorio Tav, trasmesso al premier Conte e a cui hanno lavorato gli economisti Andrea Boitani e Lanfranco Senn.

Un treno per 60 Tir

Il rapporto di Foietta vuole sottolineare l'utilità dell'opera. In 124 pagine di dati e tabelle sulle prospettive di crescita del traffico merci tra Italia e Francia (al 90% su gomma, mentre quello diretto in Svizzera è al 70% su rotaia) si torna a sottolineare l'utilità del nuovo traforo. «Un'opera

— sottolinea Foietta — che consentirà di andare da Milano a Parigi in 4 ore e mezza rispetto alle attuali 7 e di togliere dalla strada 60 tir per ogni treno. Con un risparmio, se si arrivasse a trasferire su ferrovia il 30% del traffico, di 847 milioni di chilometri percorsi dai Tir e di 352 milioni di euro di costi di trasporto».

«Asini che parlano»

Ma l'obiettivo dei tecnici dell'Osservatorio è anche un al-



L'attuale ferrovia

**La linea storica è saturata
Chi dice il contrario?
Gli asini non volano, ma di questi tempi parlano**

tro: confutare la tesi No Tav di un possibile sfruttamento della vecchia linea, quella che passa attraverso la galleria del Fréjus voluta da Cavour, in alternativa al nuovo tunnel di base del Moncenisio. «La linea storica è inutilizzabile a causa di problemi fisici, strutturali e di sicurezza. È saturata e chi dice il contrario — afferma il commissario — straparla: è come dire che gli asini volano, e gli asini, anche di questi tempi, non volano...».



**Il tunnel di Cavour
Non è sicuro. Se vogliono mi denuncino per procurato allarme: porterò i dati in tribunale**

«Ma parlano», ha aggiunto con una battuta Roberto Zucchetti, docente della Bocconi.

La galleria del Fréjus

Se il governo dovesse decidere di fermare i lavori per il tunnel del Moncenisio, «l'ipotesi zero non esiste — ha sottolineato il professor Zucchetti —, a meno che non si voglia perdere tutto il traffico ferroviario». In sostanza servirebbe rivedere o raddoppiare il Fréjus. «Ma — ha sostenuto Foietta — vorrebbe dire riparare una cosa che non può funzionare». Già oggi, sottolinea il commissario, «ciò che passa da quel tunnel, può farlo solo come trasporto eccezionale. Tant'è vero che vige già il divieto di incrocio tra treni merci e treni passeggeri». «L'attuale galleria non è sicura, mi denuncino pure per procurato allarme — ha

aggiunto — sono pronto a portare i dati in tribunale».

Tunnel senza uscite

Le foto scattate durante l'ultima prova di evacuazione mostrano uno spazio minimo tra le vetture e le pareti del tunnel. Certo, ci passa il Tgv: «Ma è come far viaggiare una Ferrari su una carrareccia», scrive nel dossier Foietta, secondo il quale la linea attuale è «incompatibile con gli standard di sicurezza europei»: senza uscite di sicurezza né percorsi di esodo. Ed è pure «fuori mercato»: «Oggi la capacità effettiva è di 94 treni al giorno — chiarisce — di cui 60 per le merci». Per

migliorare le condizioni di sicurezza Rfi valuta di ridurre ancora la capacità imponendo il limite di un solo treno in galleria per volta. «Questo — calcola Foietta — ridurrebbe i volumi a 42 treni al giorno, il che significherebbe tagliare della metà il numero di treni merci oggi in esercizio».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

CORRIERE
POLI SENA
TORINO
1992 2

Prima operazione di Gorlier Fca apre l'hub di Mopar all'ex impianto di Rivalta

Investimento da oltre 100 milioni e assunzioni in arrivo
Sarà il centro mondiale dei ricambi: servirà 5 mila destinazioni

Li dove nacquero utilitarie passate alla storia come Ritmo e Uno, ricomincia il cammino di Fiat Chrysler in Europa. È infatti nell'ex stabilimento di Rivalta che il Lingotto ha deciso di far nascere l'hub mondiale dei ricambi auto della controllata Mopar. Un'operazione da oltre 100 milioni di euro, che porterà anche a nuove assunzioni e intanto mette d'accordo i sindacati.

Si tratta della seconda operazione in casa Fiat dell'era post Marchionne e il primo investimento di Pietro Gorlier, 55 anni, nuovo responsabile Emea del gruppo, nonché dal 2009 ad di Mopar, il service che fornisce ricambi, assistenza tecnica e servizio clienti per tutti i marchi del Lingotto.

Le opzioni in campo per il nuovo centro erano tante, ma è significativo che la scelta sia ricaduta sullo storico impianto in val Sangone. A Rivalta sorgerà un magazzino futuribile, improntato a criteri di efficienza energetica e sostenibilità ambientale per lo stoccaggio e la distribuzione di accessori e ricambi. Il nuovo centro servirà oltre 5.000 destinazioni. Sorgerà su 340mila metri quadri, di cui 40mila destinati a nuovi edifici, dove, entro il 2020 troverà casa il quartier generale regionale della stessa Mopar. Nello specifico gli uffici si estenderanno per circa 13.000 metri quadrati. L'head quarter combinerà spazi per uffici, sale riunioni, caffetteria, ristoranti, una sala conferenza, un parcheggio e un'area paesaggistica esterna a disposizione del personale.

Il nuovo hub si svilupperà seguendo i dettami della fabbrica green, in particolare l'utilizzo di pannelli fotovoltaici, sistemi di recupero dell'acqua piovana e la scelta di materiali sostenibili dal punto di vista ambientale, in ogni caso ponendo la massima attenzione alla valutazione dei cicli di vita delle risorse, dalla produzione allo smaltimento.

«Alla luce dello sviluppo

del brand Mopar a livello internazionale, la soddisfazione dei clienti continua ad essere una delle nostre principali priorità globali — dice Gorlier —. La consegna del ricambio giusto al momento giusto a livello globale è il nostro core business, pertanto continuiamo a investire in oltre 50 centri di distribuzione ricambi nel mondo. Nel caso di Rivalta, è per noi motivo di orgoglio far rivivere uno stabilimento simbolo di una grande eredità industriale e trasformarlo in un centro di distribuzione internazionale di ricambi, all'avanguardia e innovativo che servirà i nostri mercati in Europa e oltre mare».

L'operazione convince i sindacati, che però tengono l'attenzione concentrata sugli incontri di fine mese, quando Gorlier e forse Mike Manley illustreranno loro il futuro della produzione negli stabilimenti italiani.

«Valutiamo l'operazione di Mopar a Rivalta, dove nascerà un polo d'eccellenza nei ricambi per tutta l'area del mediterraneo come un segnale positivo per il territorio», è soddisfatto Dario Basso, numero uno della Uilm. «A cui

dovranno seguire — puntualizza — gli investimenti per le linee dei nuovi modelli a Mirafiori e Grugliasco».

«I 1.500 lavoratori di Mopar saranno coinvolti in un processo di trasferimento nell'arco di due anni, di cui le Rsa sono già state informate e hanno già attivato tutte le necessarie iniziative e richieste inerenti lo spostamento — spiega Claudio Chiarle, segre-

Nuovo centro

Sorgerà su 340 mila metri quadri, di cui 40 mila destinati a nuovi edifici

tario della Fim Cisl —. Questa operazione è importante perché si colloca dentro il periodo del nuovo Piano Industriale illustrato a giugno 2018 e segna un rafforzamento di un'area industriale e di occupazione che non potrà fare altro che svilupparsi nel futuro».

A Rivalta dunque convoglieranno gli oltre mille addetti di Fiat ricambi in forze a Volvera: in questo modo verranno accorpati sotto l'unico

cappello di Mopar.

«Apprendiamo positivamente la notizia dell'investimento. Finalmente Fca torna a investire sul territorio destinando risorse al centro logistico ricambi a Torino — commenta Edi Lazzi, segretario Fiom Cgil —. Tuttavia non deve venire meno l'attenzione sugli stabilimenti di Mirafiori e di Grugliasco, ancora in attesa di sapere quali modelli verranno prodotti».

È sul finire del '67 che l'impianto di Rivalta cominciò sfornare le quattro ruote Fiat, tra i primi modelli la 850 e la Dino. Con la produzione a regime la fabbrica arrivò a dare lavoro fino a 18 mila persone e a mettere su strada addirittura vetture Lancia come la Delta e la Thesis. A cui seguirono auto dal design iconico, tale da portarle nel segmento di nicchia, vedi la Lancia K, l'Alfa 166 e la Lancia Lybra, ultimi canti di una fabbrica ormai svuotata. Dopo il trasferimento della produzione della Lancia Thesis a Mirafiori, nel 2001 3.500 operai vengono trasferiti nel quartiere Sud di Torino e due anni dopo l'impianto viene infatti conferito al consorzio Carlyle-Finmeccanica insieme alla divisione Fiat Avio dei motori aeronautici.

Oggi la rinascita con un'altra insegna storica, Mopar, nata nel 1937 come nome di una linea di prodotti antigelo e dalla contrazione di «Motor» e «Parts».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

CORRIERE

CRONACA DI TORINO

5
TO

ANDEZENO Proposto solo un incentivo economico ancora da quantificare

Hag, nessuna speranza per gli operai «La proprietà conferma la chiusura»

→ **Andezeno** «Non abbiamo più nessuno speranza di salvare il nostro posto di lavoro: l'azienda ci ha giusto proposto un contentino economico ma non sappiamo ancora quanto valga». Andrea Errico, rsu della Jde di Andezeno, è sconsigliato all'uscita dall'Unione industriale, dove ieri si è tenuto un incontro fra sindacati, rappresentanti dei lavoratori e i vertici della multinazionale olandese Jde. La società ha sostanzialmente confermato la posizione del 25 settembre, quando ha annunciato la chiusura dello stabilimento e l'avvio del licenziamento collettivo per 57 lavoratori. Di conseguenza, entro il 9 dicembre, sarà trasferita all'estero la produzione di Hag e Splendid, gli storici marchi di caffè che si producono da 60 anni a due passi da Torino.

«Ormai abbiamo la certezza che perderemo il lavoro - continua Errico - L'azienda ha rifiutato anche la cassa integrazione per cessata attività, che avrebbe almeno permesso un'eventuale reindustrializzazione del sito. Quindi è impossibile anche quella strada». Non c'è speranza neppure di una ricollocazione, a



Fumata nera dall'incontro all'Unione Industriale

parte due persone che potrebbero essere avviate alla pensione: «Ci sono un paio di posti a Milano e due a Barcellona per gli impiegati, gli operai potrebbero andare nello stabilimento francese del gruppo» sorride amaro il rappresentante dei lavoratori, che ieri hanno allestito un presidio proprio sotto la sede dell'Unione industriali di Torino.

L'unica concessione è una sorta di "elemosina" che

l'azienda vorrebbe concedere a quelli che, fra meno di un mese, saranno suoi ex dipendenti: «Ci hanno parlato di una sorta di incentivo, senza specificare di quanto sarebbe. Ne riparleremo al prossimo incontro, fissato per il 22 novembre: aspettiamo di saperne di più, tanto non possiamo fare altro. Anche la Regione e il ministero hanno già fatto tutto quello che era in loro potere».

Federico Gottardo

CRANOS QUI PAG. 25

Piazza Baldissera, un incubo ore di paralisi per mezza città

Auto ferme ovunque, ingorghi con effetto domino. Opposizioni all'attacco: "Via l'assessora"

CARLOTTA ROCCI

Da un paio di giorni intorno a piazza Baldissera è comparso un nastro bianco con la scritta "Brutto", opera di un collettivo chiamato Simplification Art. Ieri però la parola più usata dagli automobilisti a descrivere la situazione nello snodo più criticato della città era "inferno". «La sindaca Chiara Appendino venga a vedere di persona», è il ritornello che si ripete su Facebook.

Dopo alcune giornate in cui la situazione sembrava migliorata, ieri nemmeno otto pattuglie dei vigili mandate a regolare il traffico sono riuscite a domare le code che si sono formate dalle 15 e alla fine la polizia municipale è stata costretta a chiudere l'accesso alla rotonda moltiplicando gli ingorghi, con un effetto domino, in mezza città. L'attesa delle auto ferme tra corso Vigevano, corso Principe Oddone, via Cecchi, corso Mortara e corso Venezia ha superato le due ore. Non passava nessuno, nemmeno i

cronizzazione dei semafori) per diuire il traffico della zona. «È un'incubo», ammette in serata la stessa assessora alla viabilità Maria Lapietra, annunciando che già oggi partirà la terza fase, con la firma dell'ordinanza per chiudere anche il nuovo tratto di corso Venezia e limitare gli ingressi della vettura nella rotonda: «La misura sarà adottata fino a quando non sarà ripristinata la normale viabilità all'intersezione con corso Grosseto», si legge in una nota ufficiale del Comune.

Pd e opposizioni sono sul piede di guerra. Ieri su Facebook la consigliera regionale dem Nadia Conticelli, presidente della commissione Trasporti, ha chiesto le «dimissioni immediate e irrevocabili dell'assessora Lapietra». E i consiglieri comunali di minoranza oggi probabilmente presenteranno un documento di sfiducia all'assessora.

Il problema della rotonda infernale era arrivato sul tavolo dell'assessora Maria Lapietra settimane

Caos e aria irrespirabile dopo gli interventi correttivi sulla viabilità
Ora il Comune si prepara a chiudere corso Venezia

bus. Gli autisti Gtt sono stati costretti a far scendere i passeggeri, che hanno preferito proseguire a piedi piuttosto che rimanere bloccati ore sui mezzi pubblici. E le fermate si sono riempite di persone in attesa, mentre non si vedevano mezzi pubblici in arrivo. Ore di caos e di aria irrespirabile. Una situazione disastrosa proprio nel primo giorno in cui sono state disgregate le corsie preferenziali dei bus che, assieme alla segnaletica, sono il secondo step (dopo la sin-

fa e l'amministrazione pentastellata aveva studiato una serie di misure per porre rimedio a un'opera che così come è costruita non funziona. Correttivi che non volevano prendere in considerazione il sottopasso, previsto nel progetto iniziale ereditato dalla vecchia giunta, che dimezzerebbe il traffico attorno alla rotonda. «In place de la Concorde a Parigi ci sono 12 arterie e la rotonda è più grande: mi chiedo se non sia il caso di aumentare la larghezza della rotonda piutto-

sto che chiudere corso Venezia», è il pensiero di Luca Deri, presidente della circoscrizione 7.

«Piazza Baldissera sembra Città del Messico. Ora, sindaca e assessora ci vuole umiltà. Mettetevi davvero al lavoro, il vostro piano è miseramente fallito. ma intanto chiedete scusa alla città e liberate gli automobilisti in ostaggio. Magari evitate di cercare colpevoli su cui scariare le colpe», commenta Mimmo Carretta, segretario del Pd.

REPUBBLICA
2009, III

Il Piemonte rallenta Ritmi produttivi ed export in calo

LO STOPPA PNG. 46

IL CASO

CLAUDIA LUISE

Si ferma l'export, rallentano i ritmi produttivi e aumenta l'incertezza. Non ci sono notizie positive per l'economia piemontese nei primi sei mesi del 2018. Certo il segno è ancora positivo, ma sulla crescita già fragile della regione si abbatte una scure che finisce per raffreddare gli entusiasmi. Questi segnali emergono dall'aggiornamento congiunturale della Banca d'Italia sull'economia del Piemonte.

«C'è un rallentamento in atto e una crescente incertezza», sintetizza il direttore della sede torinese di Bankitalia, Luigi Capra, spiegando che nella prima parte del 2018 la produzione è ancora cresciuta ma a tassi meno intensi. E infatti si è passati da un +3,6% dell'anno scorso a un +2,2. Anche per il fatturato vale lo stesso discorso: è positivo ma meno del 2017 quando si era attestato a un +4,4% mentre ora, secondo stime basate anche su dati Unioncamere, si attesterebbe tra il +2,5-3%. Il rallentamen-

2,20%
È il tasso di produzione registrato nella prima parte del 2018, lo scorso anno era +3,6%

8,70%
È il livello del tasso di disoccupazione, in discesa nel primo semestre

to produttivo si rileva in tutti i principali settori, tranne che nel tessile, ma la zavorra più grande è lo stop delle esportazioni nel comparto dei mezzi di trasporto. Insieme al settore, orafo molto forte nell'alessandrino nel distretto di Valenza, che registra una brusca frenata dell'export verso la Francia dovuta soprattutto alla domanda di Bulgari che invece, nei periodi precedenti, era cresciuta moltissimo. Un elemento da considerare per poi analizzarne le cause: la domanda per le

imprese si è indebolita sia per il mercato interno, sia per il mercato estero. Quindi proprio l'export che fino ad ora aveva fortemente trainato la ripresa, sta ristagnando.

Il comparto auto merita un capitolo a parte. A pesare, sulle previsioni del campione di imprese intervistato da Bankitalia tra settembre e ottobre, la preoccupazione sulle nuove norme europee relative all'emissioni delle auto, che hanno portato a un rallentamento degli investimenti, una contrazione generale del mercato mondiale e le difficoltà relative alla questione dazi. A questo si somma una frenata di Fca nella produzione dei modelli Maserati negli stabilimenti torinesi. In generale le indicazioni peggiori riguardano le aziende di minore dimensione, e questo ancora una volta è dovuta alla propensione verso i mercati esteri. «In un momento di rallentamento - spiega Roberto Cullino dell'Ufficio Studi - le aziende piccole restano più indietro e scontano una maggiore mancanza di produttività».

A voler guardare il bicchiere mezzo pieno, ci sono alcuni



Sul settore auto pesa l'incognita delle norme UE sulle emissioni

elementi positivi: «L'attività di investimento è rimasta intensa - aggiunge Cullino - l'occupazione ha continuato a crescere, il credito alle imprese è cresciuto a tassi moderati e quello alle famiglie ha continuato a espandersi con un aumento dei mutui e delle transazioni immobiliari. Inoltre è proseguito il miglioramento della qualità del credito». Procedendo per punti, i piani formulati a inizio anno dalle imprese prevedevano una crescita rispetto al 2017 e sono stati confermati da due aziende su

tre e rivisti al rialzo da una su cinque. Per quanto riguarda l'occupazione ha continuato a crescere, trainata dal tempo determinato, e il tasso di disoccupazione è sceso nel semestre all'8,7%. Segnali di recupero arrivano per quanto riguarda il lavoro autonomo che sembra essere in ripresa. Infine, per quanto riguarda il tasso di deterioramento del credito, si rafforza ulteriormente il calo e si riduce anche l'incidenza dello stock di prestiti deteriorati. —