

La Bertone promette camper e auto, ma taglia i posti

Due settimane almeno per decidere, la produzione al via fra due anni

■ / Milano

INIZIATIVA Un incontro «insoddisfacente», quello di ieri, per i sindacati torinesi, impegnati nel tentativo di salvare il salvabile delle Carrozzerie Bertone e, soprattutto, del futuro di centinaia di lavoratori. L'azienda ha chiesto ancora tempo. Due settimane, che

però si sommano ai due anni e mezzo di false speranze procrastinate con ossessiva puntualità. La Bertone, infatti, deciderà soltanto alla fine di aprile se proseguire l'attività produttiva, realizzando oltre ai camper anche un modello di automobile in proprio. Ma in ogni caso, anche nella migliore delle ipotesi possibili, ci sarà comunque la riduzione dei dipendenti, allo stato ancora non quantificabile. È questa l'indicazione che l'azienda

ha fornito nell'atteso incontro di ieri con le istituzioni locali e i sindacati, mentre i lavoratori, che da quasi ottanta giorni presidiano la fabbrica, hanno manifestato davanti alla sede della giunta regionale in attesa di notizie.

La Bertone ha spiegato di avere allo studio la produzione di 20.000 auto, ma si tratta di un progetto che non potrebbe partire prima del 2009 e darebbe lavoro al massimo a metà dei 1.500 attuali lavoratori. Insomma, tutto resta appeso a un filo. E per rivelare qualcosa di più su questi propositi l'azienda ha rinvio tutti a un nuovo incontro fissato per il 2 maggio.

«Non siamo affatto soddisfatti», spiega Giorgio Airaud, segretario generale della Fiom di Tori-

no - e chiediamo che si avvii subito un piano sociale per la ricollocazione dei lavoratori. Per questo ci rivolgeremo alla Pininfarina e alla Mac, dove sono già in distacco 600 lavoratori della Bertone, e anche alla Fiat dal momento che l'amministratore delegato Sergio Marchionne ha personalmente dichiarato la disponibilità dell'azienda ad assorbire alcuni di questi lavoratori dalla professionalità elevata e riconosciuta». Ma Airaud avverte: «due settimane sono tante, i lavoratori non possono più aspettare, soprattutto dopo due anni di rinvii e false speranze». Scettica anche Angela Migliasso, assessore regionale al Lavoro: «Difficile che mettano a punto in quindici giorni quello che non sono stati in grado di fare

Rimane certa la riduzione degli organici
L'incontro di ieri «insoddisfacente» per i sindacati



Un operaio della Bertone. Foto Ansa

in tre anni. Ci prepariamo a gestire questa situazione in modo rovesciato, partendo dall'annuncio che ci saranno esuberanti. Studieremo un piano sociale per la ricollocazione dei lavoratori e contatteremo le aziende». Insomma, la situazione resta molto delicata. E adesso sarà il sindacato a darsi da fare, praticamente bussando alle porte delle imprese torinesi, nel tentativo di ricollocare gli «orfani» delle carrozzerie Bertone, un nome storico per l'industria del capoluogo piemontese, scivolata in una crisi senza fine per effetto di scelte manageriali sciagurate.

«Dobbiamo agire subito, senza aspettare che ci venga comunicato il numero degli esuberanti», spiega ancora il leader della Fiom Torinese - per questo abbiamo già annunciato all'Ama, l'Associazione degli industriali metalmeccanici, la nostra intenzione di aprire un confronto che conduca a un «piano sociale» per la ricollocazione di quei lavoratori». E in vista del prossimo, delicatissimo, incontro con l'azienda, la celebrazione nazionale del primo maggio, che quest'anno si tiene proprio a Torino, assume ancora più significato.

Richard Ginori verso il fallimento

Una delle più prestigiose aziende della Toscana rischia di morire

■ di Francesco Sangermano

TRIBUNALE La lettera sarebbe già pronta. Ed attenderebbe «solo» di essere depositata presso il tribunale fallimentare. Mittenti: i sindacati revisori di Richard Ginori. Il futuro di una delle più prestigiose aziende toscane (oltre un secolo e mezzo di storia che hanno reso il marchio di ceramica famoso in tutto il mondo) sembra davvero appeso a un filo. E stando alle ultime indiscrezioni l'ultimatum dei sindacati avrebbe anche una scadenza molto precisa nel consiglio d'amministrazione fissato per domani. In sintesi: o Carlo Rinaldini, azionista di controllo dell'azienda, si presenta con un accordo, sottoscritto e garantito, per la ricapitalizzazione da 20-30 milioni di euro che garantirebbe il riequilibrio finanziario della società o i libri contabili varcheranno le soglie del tribunale. «Chi dovesse portare la Ginori al fallimento sarà ricordato come un criminale economico - ha tuo-

nato ieri Gianni Gianassi, il sindaco del Comune di Sesto Fiorentino dove sorge la fabbrica - perché fallire con un prodotto come Ginori è una cosa che non si è mai vista. In gioco ci sono 350 lavoratori qualificati, la storia operaia della provincia di Firenze ed il destino del manifatturiero in Toscana».

L'iniziativa dei sindacati, comunque, era in qualche modo già nell'aria. Nel febbraio scorso, infatti, lo stesso collegio sindacale aveva indirizzato una lettera al cda definendo l'aumento di capitale «assolutamente necessario per la sopravvivenza della società». Ma da allora ad oggi non è arrivata alcuna modificazione in una crisi aziendale che si trascina ormai da oltre un anno e che ha visto i lavoratori impegnati in mesi di durissima vertenza. Ed a niente, almeno per ora, pare esser servita l'alleanza del patron Rinaldini dapprima con Rocco Bormioli e ora con Luca Sarreri. Di rinvio in rinvio i soldi per l'aumento di capitale non sono mai comparsi così che l'ultima voce (quella di un ritorno in pista di Starfin) viene considerata con molto interesse dalle parti in causa. La finanziaria che fa capo all'uomo d'affari Roberto Villa e che è azionista di Ginori con una quota pari al 7%, infatti, già l'anno scorso aveva avanzato un'offerta da 0,5 euro per azione. Rinaldini, in quell'occasione, aveva sbarrato la porta a un possibile accordo ma non è escluso che adesso, con la pressione dell'ultimatum dei sindacati revisori, il finale possa essere diverso.

L'unica via d'uscita
una ricapitalizzazione da 20/30 milioni
In gioco il lavoro di 350 persone

SCIOPERO Venerdì disagi nel trasporto ferroviario

■ Attenzione ai disagi per chi deve viaggiare questa settimana. In occasione dello sciopero nazionale di 8 ore del personale addetto alla circolazione dei treni per venerdì 13 aprile dalle 9 alle 17 saranno possibili cancellazioni e limitazioni di percorso di convogli nazionali e locali.

Così spiegano le Ferrovie che in una nota invitano i viaggiatori ad informarsi sui treni nazionali e internazionali in circolazione. Nel corso dello sciopero sarà garantito il collegamento tra Roma Termini e l'Aeroporto di Fiumicino, con il «Leonardo express» o con autobus sostitutivi. Le Fs ricordano infine che lo sciopero non interessa le fasce orarie a maggiore mobilità pendolare (6-9 e 18-21) durante le quali i treni regionali saranno in circolazione regolarmente.

ANTITRUST Prorogata indagine su petrolieri

■ L'Autorità garante della concorrenza e del mercato ha prorogato al 30 aprile la conclusione del procedimento su un'intesa fra società petrolifere e con altre imprese nella commercializzazione del carburante per aviazione e nei servizi di stoccaggio e messa a bordo di carburanti (jet fuel) per le compagnie aeree negli aeroporti. Lo si legge nel Bollettino dell'Authority, che ritiene necessario acquisire ulteriori elementi sulle modalità con cui le imprese possono rimuovere le barriere all'ingresso di concorrenti sul mercato del jet fuel. Il 20 giugno scorso, l'Antitrust aveva multato per 315,4 milioni di euro sei compagnie petrolifere per «un'intesa restrittiva della concorrenza» nei rifornimenti di jet-fuel: l'Eni, la Esso, la Q8, la Shell, Shell Italia Aviazione, Tamoil e Total. Le multe erano state confermate dal Tar del Lazio il 29 gennaio.

IL CASO L'industriale di Brescia si riprende la Sidermeccanica di Lovere già ceduta al colosso Severstal

Lucchini ricompra una fabbrica dai russi

■ di Giampiero Rossi / Milano

Lo «zio» è tomato. Alla Sidermeccanica di Lovere avevano accarezzato l'idea di essersi liberati di lui per quasi due anni e mezzo, ma adesso Lucchini è tomato. Si è comprato la «sua» fabbrica storica sulle rive del lago d'Iseo dopo averla ceduta, insieme a tutto il gruppo siderurgico, al colosso russo Severstal. «Chiunque sarà meglio di Lucchini», dicevano i lavoratori. Ma adesso che «lo zio» è tomato, nonostante tutto quello che gli viene attribuito per i guai del passato, va bene così, perché con i russi le cose stavano per mettersi davvero male. Ma perché la famiglia Lucchini ha deciso di ricomparsi un pezzo di quell'impero d'acciaio consegnato nel 2004 al colosso del Volga per ripianare una voragine debitoria? Questione di obiettivi: a quanto pare quelli dei russi sono molto ambiziosi, planetari. La Severstal continua a fare acquisizioni in giro per il mondo perché punta a un ruolo di leader dell'acciaio, al punto da po-

tere condizionare i prezzi in ogni angolo del globo terraqueo. Per questo, evidentemente, la «fabbrichetta» di Lovere non era poi un boccone così interessante, al punto che i manager russi hanno fatto intendere di essere pronti a «sacrificarla», per tenersi stretti gli stabilimenti di Piombino e Servola (Trieste), oltre a molti altri sparsi in tutto il mondo. Ma per la famiglia Lucchini, invece, la Sidermeccanica si è presentata come la grande occasione per tornare sul mercato siderurgico alla modica cifra di 210 milioni di euro. Un'opportunità insperata per un gruppo che soltanto 30 mesi fa aveva una situazione debitoria stimata attorno al migliaio di euro. Anche perché nel pacchetto sono comprese una commessa dalle ferrovie cinesi da 8 milioni di euro all'anno per i prossimi 15 anni e prospettive tutt'altro che trascurabili. Dallo stabilimento di Lovere, infatti, escono prodotti che possono con-



I sindacati: speriamo che ora si rendano conto di cosa vuole dire avere uno stabilimento così...

tare su un mercato indubbiamente florido nei prossimi anni: quello del materiale rotabile per linee ferroviarie ad alta velocità. E la Sidermeccanica può vantare la favorevole circostanza di essere uno dei tre stabilimenti al mondo specializzati di questo segmento industriale. «Anche se di questi tempi è fuori moda, io dico che è tornata in mano italiana un'azienda dall'elevato valore aggiunto», commenta Enrico Stagni, responsabile del settore siderurgico per la Fiom Cgil. E su queste basi ecco che il nome di Lucchini, vituperato per le non poche sbandate imprenditoriali degli anni passati, adesso suona meno sinistro. Almeno fino a prova contraria. Di sicuro, però, sono bastati un paio d'anni di gestione russa per cogliere le differenze di approccio e, soprattutto, di solidità del «padrone». Sebbene il management sia sempre rimasto italiano, infatti, agli operai di Lovere non è sfuggito il fatto che nelle loro mani e nelle «loro» fucine sono arrivate materie prime di qualità. E non si

tratta di un dettaglio per chi, per anni, è stato costretto a lavorare rigorosamente con materiali di scarto o di riciclo, che non è proprio l'ideale per produrre ruote ferroviarie «silenziate» destinate a soddisfare una domanda esigente. «Forse adesso i Lucchini capiranno cosa significa avere in mano una fabbrica che rende almeno 250 milioni di fatturato all'anno», sottolinea il segretario della Fiom della Valcamonica, Franco Ballerini. Tra l'altro, a segnare già un confine tra il prima e il dopo, è in atto anche un rinnovamento (leggi: cacciata dei generali) di manager legati al periodo in cui più che prodotti in acciaio di qualità si sono fabbricati debiti su debiti. Forse per chi un tempo veniva etichettato come «il re del tordino» potrà essere poca cosa essere diventato «lo zio» di un solo stabilimento, dopo averlo ricomprato a chi guarda al palcoscenico mondiale dell'acciaio. Ma per gli 800 operai di Lovere il mondo ruota attorno a quei 500.000 metri quadrati di fabbrica in riva al lago.

A Bologna, Conad fa le ore piccole

Inaugurato un drugstore automatizzato aperto tutta la notte: è il primo in Italia

■ Esperimento in Italia e Conad è all'avanguardia: il primo drugstore automatico con un ricco assortimento di prodotti alimentari e freschi, che apre oggi e resterà aperto ventiquattro ore su ventiquattro. Capita a Bologna, in via San Donato 6, a ridosso della zona universitaria, per soddisfare i desideri di chi avrà voglia (o bisogno) di un piatto di spaghetti o di un'insalata caprese alle 3 di notte, dopo aver scoperto completamente vuoti dispensa e frigo. Grande quanto la vetrina di un supermercato, Conad Shop 24 si presenta come un punto di vendita completamente automatizzato, vale a dire privo di personale di servizio a disposizione del cliente, destinato a far fronte ad una spesa di emergenza. In vetrina e in vendita si presenteranno oltre duecento prodotti, che



vanno dalla prima colazione al pranzo alla cena, comprese frutta e verdura fresche e piatti pronti in bella varietà (dai tortelloni alle olive ascolate, dall'insalata di mare ai Cordon blu). Banditi tutti i tipi di alcolici (anche il vino), si potranno invece acquistare prodotti per piccole emergenze (cerotti, adesivi universali, collant), per l'igiene e la cura del corpo (dentifricio, spazzolino, rasoi) e per la pulizia della casa. La spesa sarà rapida: selezione, pagamento (bancomat, carta di credito, contanti), ritiro della merce acquistata, per cinque prodotti si calco-

lano quaranta secondi. L'assortimento sarà garantito da vari rifornimenti quotidiani. Bologna farà da capofila, ma l'esperimento non si fermerà in via San Donato. Come ha annunciato Mauro Lusetti, amministratore delegato di Nordiconad, questa è solo la prima di una serie di cento aperture che interesseranno tutta l'Italia nei prossimi cinque anni. «Dopo Bologna - ha assicurato Lusetti - porteremo Shop 24 a Genova, Torino e Perugia. Non sono mancati per Conad i complimenti dell'assessore alle attività commerciali di Bologna, Maria Cristina Santandrea: «Conad ha colto un'esigenza forte. In una città come Bologna, con cinquantamila studenti fuori sede, è un segno di attenzione da cogliere con piena soddisfazione».

La vertenza Ergon blocca ancora la Fiat

Nuovi fermi annunciati a Termini Imerese e a Pomigliano. Ieri incontro a Roma

■ È ripreso il confronto tra la Fiat e i sindacati metalmeccanici sull'organizzazione del lavoro negli stabilimenti, i diritti sindacali e sulla protesta della Ergon che di fatto ha bloccato l'attività degli impianti di Pomigliano e Termini Imerese. Fiat e sindacati si sono incontrati a Roma per fare il punto sulle diverse questioni a partire dai compensi per gli straordinari e le modifiche delle turnazioni, e si sono dati un nuovo appuntamento per il 2 maggio a Roma sulla riorganizzazione del lavoro, per il 10 maggio a Torino sui diritti sindacali e per il 18 aprile per la Sevel sulla parificazione con il resto del gruppo per i trattamenti economici del lavoro notturno e festivo. Sui compensi per il lavoro straordinario e sui cambi di turnazioni

non è ancora fissata la data del prossimo incontro. Nella riunione romana, alla quale hanno partecipato il responsabile delle relazioni industriali del Gruppo Fiat, Paolo Rebaudengo e i responsabili di settore di Fiom, Fim e Uilm, Enzo Masini, Bruno Vitali e Eros Panicali, la Fiat ha espresso la sua preoccupazione per la situazione che si è creata negli stabilimenti di Pomigliano D'Arco e di Termini Imerese con il blocco delle merci dei lavoratori della Ergon, ditta fornitrice delle componenti plastiche. La Fiat - hanno riferito i sindacati - si è mostrata determinata a restare fuori da vertenza Ergon, ma ha sottolineato che questa vicenda mette a rischio le prospettive dei due stabilimenti (già oggi previsto un fermo, per il primo tur-

no, a Termini Imerese). «Nel corso della riunione, la Fiat - ha commentato Masini - ha fatto presente ai sindacati l'esigenza di implementare l'uso degli impianti, cioè di utilizzarli al meglio delle loro potenzialità, negli stabilimenti Powertrain di Termoli (Campobasso) e di Foggia e quella di ricorrere ad alcuni sabati di lavoro straordinario negli stabilimenti Iveco di Brescia e di Mantova. I sindacati hanno ribadito la necessità di ricercare intese con le Rsu negli stabilimenti interessati». Quanto alla vertenza Ergon, «i sindacati di categoria - ha ricordato ancora Masini - hanno chiesto a Fiat un impegno affinché ai lavoratori coinvolti nella ristrutturazione di un'azienda che lavora esclusivamente per la stessa Fiat siano garantiti processi di ricollocazione».