



Emma Marcegaglia

«La crisi ha tolto ossigeno alle imprese e manca chi dovrebbe e potrebbe fornirlo, ovvero gli enti pubblici che non pagano i lavori ordinati»



Paolo Ferrero

«Invitiamo tutti il 5 dicembre a partecipare alla manifestazione per mandare a casa Berlusconi. Ha già fatto abbastanza guai»

ne. Oltre alla produzione, l'impianto ospita anche la Racing Division, quella che si occupa delle moto da corsa. Da oltre vent'anni l'azienda macina profitti da primato, mai un problema.

Sul sito della Yamaha, sotto il titolo "We had a dream", l'azienda oggi scrive: «Era il 1980 e, nell'hinterland milanese, nasceva un sogno. La sfida era impegnativa ma affascinante: promuovere le moto Yamaha in Italia. Un marchio famoso in tutto il mondo, già sinonimo di primato nelle competizioni, con fuoriclasse come "King" Kenny Roberts, Eddy Lawson, Giacomo Agostini...E il sogno si è realizzato. Oggi Yamaha Motor Italia è leader di mercato, ha costruito autentici miti su due ruote. Ha contribuito a scrivere capitoli importanti nella storia delle moto, degli scooter, ma anche dello sport e del costume».

Se il "sogno" è stato realizzato perchè Yamaha chiude la produzione in Italia e licenzia i lavoratori? Non ci sono motivazioni industriali, non ci sono problemi finanziari perchè i bilanci sono sempre stati positivi, non si possono accusare i lavoratori perchè gli stessi giapponesi riconoscono la loro professionalità e il loro impegno. E allora? Il presidente della Yamaha Motor Italia, il giapponese Murata, non si fa vedere. Il direttore generale Enrico Pellegrino ripete una litania che gli viene suggerita dall'estero. La chiusura dell'impianto della Yamaha è riconducibile solo alle scelte, spesso incomprensibili, di una multinazionale che non guarda in faccia nessuno.

La lotta dei lavoratori della Yamaha è durissima. Domani, assieme a molti altri dipendenti di aziende a rischio, sfiliranno al Pirellone, sede della Regione Lombardia. Gli operai della Yamaha vorrebbero organizzare un "funerale pubblico" dell'azienda. Ma le brutte notizie non finiscono mai nella adorata Brianza del premier. Ieri all'Officina Meccanica Ventura la direzione ha deciso il licenziamento di tre operai, senza spiegazioni e senza confronto. L'azienda ha minacciato di tagliare il 30% dei dipendenti se i sindacati si opporranno al licenziamento. Questa è l'Italia 2009. ♦



Alfa Romeo Ultimi giorni per Arese

Alta tensione a Milano Oggi la Fiat conferma la chiusura di Arese

Si chiude la storia della grande fabbrica di Arese. Un patrimonio industriale distrutto, migliaia di posti di lavoro scomparsi. rimane solo il simbolo del Biscione che la Fiat ha deciso di rilanciare anche in America.

M.T.
MILANO

Alta tensione a Milano: oggi la Fiat potrebbe decidere la fine dell'Alfa Romeo di Arese. In giornata, infatti, è previsto nella sede dell'Assolombarda il secondo incontro tra Fiat e sindacati. Un paio di settimane fa il Lingotto aveva presentato le sue proposte di trasferire il Centro Stile e Progettazione a Torino mettendo così fine ad ogni ipotesi di produzione di auto ad Arese. Una decisione contrastata fin dall'inizio dai sindacati, che per oggi hanno organizzato un presidio davanti alla sede degli industriali.

Il polo industriale dell'Alfa Romeo di Arese è già stato largamente distrutto dalla Fiat che, nella sua logica, intende mantenere solo il simbolo del Biscione. A metà degli anni Ottanta Arese occupava ancora 16mila dipendenti, oggi l'Alfa Romeo non esiste più come dimensione aziendale e sono rimasti solo pochi "mohicani" a ricordare un glorioso passato industriale e operaio.

Oggi in gioco c'è il futuro di 232 lavoratori degli enti tecnici mentre per quanto riguarda i 113 dipendenti di Powertrain, la divisione

cambi e motori del gruppo, la decisione è rinviata solo di qualche mese, con lo scadere della cassa integrazione a febbraio.

Il Centro Stile di Arese, tra i tanti progetti archiviati in oltre 40 anni di storia (la produzione della Giulia fu trasferita dallo storico Portello, oggi FieramilanoCity, nel 1964) vanta quello della recente MiTo, così chiamata proprio per celebrare la città dove è stata disegnata (Milano) e quella in cui viene prodotta (Torino). Nel frattempo, il progettore dell'ultimo successo dell'Alfa, Wolfgang Egger, è emigrato da Arese a Ingolstadt (Germania) per guidare il centro stile dell'Audi. «Un'altra mente se ne è andata - ha commentato Carlo Pariani, della FlmU-Cub, seguendo le orme di Walter de Silva, prima responsabile del Centro Stile di Arese ed ora capo alla Volkswagen».

Maria Sciancati, della Fiom Cgil di Milano, ribadisce la richiesta fatta ai vertici del Lingotto: «L'azienda torni indietro sulla procedura di trasferimento, aprendo un tavolo anche con la regione Lombardia che si era impegnata nel 2004 con il Polo per la Mobilità Sostenibile». «Alla luce del piano Chrysler - spiega la sindacalista - ci sono tutte le premesse perchè Arese possa mantenere la propria funzione di progettazione e collaudo ampliandola, con lo sviluppo dell'auto ecologica che non possiamo lasciare fare solo agli americani». ♦

Foto di Daniel Dal Zennaro/Ansa



Aiuto Gli operai chiamano Valentino

duta d'immagine, come se l'immagine Yamaha contasse qualcosa quando licenzia decine di lavoratori.

La Yamaha Motor Italia è un'azienda eccellente, tecnologicamente avanzata. Fa capo alla multinazionale giapponese delle moto. I giapponesi hanno riconosciuto agli operai italiani una capacità professionale talmente elevata da consentire alla fabbrica brianzola di sviluppare produzioni che, nella logica della multinazionale, non potevano essere realizzate fuori dal Giappono.