

UN'AZIENDA AL CAPOLINEA

il caso

GIANLUCA PAOLUCCI

«Qualcuno andava sacrificato, non potevano essere salvati tutti», dice un conoscitore delle vicende sindacali torinesi. Quel qualcuno sono gli 800 della De Tomaso, che con il passaggio del marchio ai cinesi di Ideal Team restano a casa.

Perché la storia recente dei mitici carrozzieri della Torino Valley è una storia di scelte sbagliate, dissesti e salvataggi. Non a caso, l'unico dei grandi carrozzieri torinesi rimasti lontani dai disastri finanziari è Giorgietto Giugiaro. Ha sempre fatto solo design e progettazione e non si è mai voluto piegare alla voglia di produrre in proprio che ha inguaiato i suoi «colleghi» Pininfarina e Bertone. La sua Italdesign è dal 2010 nelle mani del gruppo Volkswagen, via Audi e non se la passa affatto male. Ci lavorano in 950, poco meno di un terzo laureati, uffici a Barcellona e Ingolstadt. Dopo aver dato il suo stile a 50 milioni di auto di tutti i più importanti marchi del settore, ha un solo un cliente: i quattro cerchi di Audi.

I dipendenti

È andata bene anche ai circa mille dipendenti della Bertone. Sono finiti nel gruppo Fca e adesso nello stabilimento di Grugliasco che fu del carrozziere nascono le Maserati che vanno in tutto il mondo, con i modelli del Tridente che contribuiscono in maniera decisa alla ripresa dell'export piemontese. Il marchio fatto grande da Nuccio Bertone invece non esiste più, dopo il fallimento lo scorso anno di Stile Bertone. Destinata ad andare all'estero ma a mantenere solide basi in Italia è la Pininfarina. I consulenti della famiglia torinese (Rothschild) stanno trattando ancora in queste ore con gli indiani di Mahindra. Un gruppo importante, con una solida posizione nei propri mercati di riferimento che ha già sotto il suo cappello il salvataggio della coreana SsangYong. Gli indiani conoscono bene lo storico marchio italiano. Sono da tempo clienti di Pininfarina e sono già presenti a Torino: nel 2008 hanno acquisito la Grd di Beinascio specializzata nella pro-



Lo storico Per Giuseppe Berta Torino deve avere la capacità di formare nuovi designer



L'inchiesta Gian Mario Rossignolo è al centro di un'inchiesta della magistratura di Torino

Quattro marchi, quattro storie

**DE TOMASO**  
Acquirente: **Ideal Team Ventures (Cina)\***  
800 dipendenti in mobilità (ex Pininfarina)

**BERTONE**  
Circa 1.000 dipendenti dello stabilimento di Grugliasco interamente assorbiti da Fca (Maserati)

**Marchio scomparso** dopo il fallimento di Stile Bertone nel 2014

**pininfarina**  
Tratta con **Mahindra (India)**  
779 dipendenti (prevalentemente ingegneria e stile)

**GIUGIARO**  
Acquirente: **Volkswagen (2010)**  
950 dipendenti

Pininfarina tratta con gli indiani

# Grandi case o grandi incognite il destino dei carrozzieri torinesi

gettazione e nello sviluppo di componenti per l'industria automobilistica e motociclistica. Per chiudere l'intesa però manca ancora qualche tempo, e dopo serve il via libera delle banche che hanno sostenuto finora la ristrutturazione del gruppo, che nel 2009 ha abbandonato la produzione e adesso si occupa solo di progettazione e design. Difficile però che dicano di no ad un progetto industriale vero che consenta di recuperare almeno in parte il proprio debito residuo rilanciando l'attività.

**Il manager**  
Alla fine, quelli rimasti con il cerino in mano sono gli ex operai della Pininfarina «acquisti» da Gian Mario Rossignolo nel 2009. Il manager aveva rilevato il marchio De Tomaso poco prima, e pensava in grande. Produrre suv e coupé per i nuovi ricchi del Golfo e del Far East. Il progetto (sulla carta) era esaltante ma non diventerà mai una realtà nonostante la presentazione in pompa magna del prototipo alle autorità. Rossignolo e il figlio finiscono in carcere per una brut-

ta storia di truffa allo Stato: avevano presentato dei documenti bancari falsi per ottenere l'assegnazione di fondi pubblici. Che il destino degli 800 della De Tomaso fosse segnato lo si è capito però qualche settimana fa, quando il tribunale prende per buona l'offerta della L3. Ma al momento di pagare non si presenta nessuno. Ieri, la volta dei cinesi di Ideal. Prendono solo il marchio, qualunque cosa diventerà il sogno a quattro ruote dell'argentino Alejandro De Tomaso, che negli anni '60 aveva co-

minciato a produrre sportive mitiche a Modena, difficilmente sarà in qualche modo legato alla Torino Valley delle quattro ruote. «Quello che la città non deve mollare è la capacità di formare le nuove generazioni di designer e progettisti», dice Giuseppe Berta, storico dell'industria e profondo conoscitore del settore auto. E questo non dipende dalla proprietà cinese o indiana dei marchi storici, ma «dal sistema locale che deve avere la consapevolezza che questa è la priorità».

Incidenti sul lavoro

## «Sicurezza, responsabilità alle imprese»

ANTONELLA MARIOTTI

«L'azienda intera deve essere responsabile della sicurezza sul lavoro, non solo il direttore del cantiere. Andiamo dai soci azionisti, questo si deve fare». Ciro Santoriello, sostituto procuratore ha parlato ieri al Forum internazionale sulla sicurezza nei luoghi di lavoro e nei cantieri. Il Forum proseguirà ancora oggi e domani, tre giorni in cui architetti (l'ordine professionale ha organizzato il forum), imprese e istituzioni si confrontano per fermare incidenti, che rendono invalidi a vita, che provocano morti. «Non servono altre leggi - ha detto Giuseppe Provisiero presidente dell'Ance -, se il massimo ribasso negli appalti si applicasse solo ai materiali e non ai costi di manodopera: le aziende per partecipare agli appalti non sarebbero costrette a risparmiare sulla sicurezza».

I numeri sugli infortuni li ha poi dati l'assessore al Lavoro della Regione, Gianna Pentenero: «Sei incidenti invalidanti al giorno e una morte bianca la settimana. Questi sono i dati forniti dall'Inail». L'assessorato al Lavoro ha organizzato corsi di formazione e prevenzione sulla sicurezza, coinvolte 72 mila persona. Secondo l'Inail in Piemonte, nel 2012, sono stati denunciati 50.488 infortuni: il 9% in meno rispetto all'anno precedente, ma c'è da considerare la crisi e quindi la diminuzione dei cantieri e degli appalti pubblici. Le vittime sono 58, anche qui in calo per lo stesso motivo. «Usiamo tanta tecnologia per qualunque cosa, perché non usarla anche per i lavoratori nei cantieri. Costa poco e salverebbe delle vite» Ezio Benetello, per Uil Piemonte è responsabile della formazione: «Il caso degli estranei nel cantiere Expo, per esempio sarebbe stato evitabile con i microchip nei caschetti». Ma ieri mattina è stato anche il giorno della protesta: fuori dalla sede dell'Unimanagerment, sede del forum, c'era un presidio della Cisl edili: «La sicurezza non è mai abbastanza. Un quinto dei morti sul lavoro è nell'edilizia».

Un lettore scrive:

Consapevole delle mie scarsissime conoscenze botaniche, vorrei che qualcuno mi spiegasse per quale motivo il Comune di Torino, che dichiara notevoli difficoltà economiche per provvedere alla manutenzione stradale, si stia impegnando nella cementificazione delle zone di sterrato situate alla base delle piante di corso Francia. Quelle aree di terriccio, per intenderci, che in tante città europee sono ricoperte da grate metalliche di piacevole esecuzione che, presumo, possano servire a permettere un migliore sviluppo delle piante stesse. Se questo è lo scopo altrove, quale è quello del Comune di Torino?». **L.VOLPE**

Un lettore scrive:

«Una cosa non mi è chiara, e forse il comandante dei vigili di Torino, o chi

per esso potrà chiarirla. Se il Giudice di pace di Torino ha dato ragione agli autisti di Uber, perché i vigili continuano ad accanirsi contro di loro? Perché non si occupano di prendere i vari borseggiatori, ladri e altri criminali o teppisti di cui è piena Torino? Perché sprecano i nostri soldi in questa crociata? Ma in quale modo i tassisti, oltre alle varie minacce, sono riusciti ad avere i vigili dalla loro, a dispetto di quanto stabilito da un giudice? Non riesco proprio ad immaginare... Se all'inizio di questa storia la mia

opinione su taxisti e «uberini» era neutra, ora sicuramente, dovessi averne bisogno, chiamerei un uberino». **HOLLY**

Una lettrice scrive:

«Quando lo scorso anno ho dovuto pagare 75 euro al Caf per il 730, mi sono detta che non avrei più pagato... per pagare le tasse. Quindi quest'anno mi sono organizzata, ho raccolto la documentazione e ho chiesto il pin all'Inps. Fin qui tutto ok. Venerdì ho sentito Crozza che, per non offendere noi anziani, parlava

della sua mamma e dell'impossibilità di servirsi del 730 precompilato. Urtata nella mia suscettibilità di anziana che è solita pagare on line, ieri mi sono messa davanti al video e ho impostato codice fiscale e pin per avere un altro pin. Questa è già una procedura originale. Poi mi è stato chiesto di scannerizzare una dichiarazione e la mia carta di identità, firmare la prima e rinviare: fatto, è comparso di attendere, non so quanto, per accedere al famoso 730. Tutto bene, ma poi ho scoperto, ditemi che sbaglio, che se devo ag-

giungere spese di ristrutturazioni e mediche devo andare a un Caf. Cioè io mi sarei fatta tutto il percorso di guerra per tornare poi a Canossa con 75 euro in mano? Ditemi che Crozza ha sbagliato, che è tutto una finta! Un dubbio mi resta: in buona parte delle procedure on line compare che... se non riesco posso rivolgermi a un Caf». **MARIA ELISABETTA BRUSA**

Un lettore scrive:

«Prendendo spunto dalla lettera del signor Vanni, pubblicata sulla rubrica Specchio

# Specchio dei tempi

«Perché il Comune cementifica gli alberi?» - «Uber, i vigili si occupino di altro» - «730 precompilato: si finisce (quasi) sempre al Caf» - «Eni il rimborso mancato»

dei tempi di domenica scorsa, relativa a rimborsi di benzina non erogata da stazioni di servizio Eni: ebbene, pensate che io ne attendo una addirittura dall'agosto del 2012, quindi da quasi tre anni. Non si contano le numerose telefonate di sollecito e i fax, e non ultimo ho saputo che la mia pratica l'avevano chiusa senza mai espletarla. Quindi poco tempo fa ho mandato una mail furiosa al servizio clienti nella quale raccontavo quanto sono stata presa in giro dal loro comportamento fasullo. Finalmente la prima risposta in questi tre anni: dovevo pazientare ancora i tempi tecnici, perché Eni stava lavorando per una tempestiva risoluzione». **B.I.**

specchiotempi@lastampa.it  
via Lugaresi 15, 10126 Torino  
Forum lettere su  
www.lastampa.it/specchio  
www.facebook.com/specchiodetempi