

Vocazione artigiana Como, terra di microimprese

Il rapporto. Confartigianato analizza il tessuto lariano. Prevalenza di ditte individuali o con due dipendenti. Sopra la media regionale anche l'incidenza sociale

COMO
MARILENA LUALDI
Como è una delle province a più elevata vocazione artigianale in Lombardia. E si distingue pure a livello italiano. La conferma viene dall'ultimo rapporto di Confartigianato sui territori: un'analisi economico-statistica e elaborazione dati a cura di Enrico Quintavalle con la collaborazione di Silvia Cellini. Se n'è parlato durante la Summer school il presidente dell'associazione provinciale Roberto Galli lo ribadisce con orgoglio: «Abbiamo un'alta incidenza di micro aziende e lo dobbiamo anche a questo spirito brianzolo che ci spinge a fare impresa. A livello italiano, restiamo una delle principali province con questa caratteristica». Ciò che colpisce è la particolare pre-

senza delle aziende sotto i dieci dipendenti, lievemente superiore alla stessa media lombarda: 94,3% contro i 94% regionali. Sopra la vicina Lecco, ad esempio, che non raggiunge il tetto del 94%. A Como ci sono 42.134 imprese di dimensioni così piccole. Ma gli occupati aprono un ulteriore scenario: sono 79.392, quindi davvero parliamo di aziende con pochissimi operai, a volte o due. Ciò significa che le micro attività danno lavoro al 45,7% del totale del personale occupato. In Lombardia è poco più del 34%.

Gli occupati
Se invece prendiamo in esame gli occupati di un range più ampio (fino a cinquanta addetti), sono più di 119mila e rappresentano il 68,7% (53,1% in Lombardia).

In ogni caso, le imprese artigiane registrate sono 15.447, il 32,3% su totale. Anche qui la differenza con la media regionale è evidente, sette punti in più. Ogni giorno sul nostro territorio nascono quattro micro imprese. In questo il Lario sembra non farsi notare particolarmente di primo acchito, ma non bisogna lasciarsi trarre in inganno perché va confrontata la grandezza della popolazione (anche economica) naturalmente con questi nuovi soggetti. Un esempio su tutti: Varese ha quasi 17mila micro aziende in più di Como, eppure

quotidianamente vengono alla luce cinque società artigiane, una in più soltanto. Il dato si riferisce all'anno 2018.

C'è un altro dato particolarmente interessante in questa corposa ricerca che Confartigianato ha rinnovato: si tratta dell'incidenza sociale dell'artigianato. Di quanto cioè faccia parte profondamente del tessuto di un territorio, della sua popolazione, del modo di vivere e di lavorare, di costruire il futuro insieme. Se si rapportano le aziende a ogni cento abitanti, l'incidenza è del 2,6 (2,4 in Lombardia). Considerando invece i nuclei familiari e sempre il parametro dei cento si sale a quota 6 (in regione mediamente 5,4).

In nuovi assunti

Si possono notare in questa mappa un'altra statistica ancora, anzi due nell'ambito del lavoro. Prima di tutto gli occupati indipendenti, che superano i 18mila. Ma c'è un'altra cifra interessante e riguarda gli apprendisti: sono 3.791. In Lombardia risultano 75.255 e in effetti poche altre province hanno un rapporto così significativo tra occupati e giovani assunti con questo contratto. Lecco ne ha quasi la metà. Varese ne ha 4.700, ma sempre con la differenza di partenza già citata. Segno che sempre più piccole aziende comasche stanno ricorrendo con decisione a questo futuro, guardando al futuro.

Così sul territorio

MICROIMPRESE
(fino a dieci addetti)

COMO

42.134

94,3%

LOMBARDIA

765.455

94%

OCCUPATI MICROIMPRESE

COMO

79.392

SU TOTALE IMPRESE

COMO

45,7%

LOMBARDIA

34%

OCCUPATI PICCOLE IMPRESE
(fino a 50 addetti)

COMO

119.219

COMO

68,7%

LOMBARDIA

53,1%

IMPRESSE ARTIGIANE REGISTRATE

COMO

15.447

SU TOTALE

COMO

32,3%

LOMBARDIA

25,4%

INCIDENZA SOCIALE ARTIGIANATO AZIENDE OGNI CENTO ABITANTI

COMO

2,6

LOMBARDIA

2,4

AZIENDE ARTIGIANE OGNI 100 FAMIGLIE

COMO

6

LOMBARDIA

5,4

IMPRESSE FEMMINILI

COMO

2.359

LOMBARDIA

15,2%

15,7%

L'EGO - HUB

In cifre

Un valore di 2 miliardi E crescono i giovani

Il valore aggiunto dell'artigianato? A Como è di 2 miliardi. Un peso acquisito anche grazie alle nuove leve. Un'azienda su dieci è di giovani. Che hanno il coraggio di iniziare l'attività o di raccogliere dalla famiglia: in entrambi i casi, una sfida delicata. Lo osserva Roberto Galli, presidente di Confartigianato Como: «Non è già facile avviare un'impresa, figurarsi per un giovane. Tanto più se prima era un dipendente e ha magari scelto di mettersi in pro-

prio». Per guidare un'attività artigianale, occorre una preparazione di cui non si può fare a meno. E assistenza. Altrimenti alle ineliminabili tempeste burocratiche, viene meno la determinazione: uno scoglio su cui si rischia di infrangersi, sottolinea Galli. Oggi a Como le imprese artigiane giovanili rappresentano appunto il 10%, quasi in linea con la media lombarda. Su questo fronte la vicina Lecco è più vivace e sfiora l'11%. Interessante inoltre lo sguardo

sulle imprese femminili, che sono di poco inferiori a quelle lombarde in media: 15,2% contro 15,7%. I collaboratori artigiani donne sono 2.637. Per quanto riguarda poi le imprese straniere, a Como si piazza al 9,8%, sotto il 10%, anche se si tratta di una quota più alta ad esempio rispetto a Lecco. Quota che però si eleva considerando proprio l'ambito dell'artigianato, perché in questo caso si sale sopra il 13%. Il tasso di occupazione degli stranieri è del 57,6% (minore di Lecco e della media lombarda). Si risale nel settore delle imprese potenzialmente legate al turismo, 11,7% una buona performance, ma sotto quella generale lombarda.

Energia e batterie Soliani Emc in Germania

Green economy

Il titolare della ditta a Berlino per valutare collaborazioni tra aziende comasche e imprese tedesche

Batterie e mobilità, il futuro non si può lasciare in mano solo ad Asia e Stati Uniti. Lo sottolinea Ivano Soliani, presidente della Emc Soliani di Como che ha partecipato a un incontro a Berlino sul tema. L'Unione Europea ha avviato una ricerca finanziata, con l'obiettivo di ridurre le emissioni di CO2. Questo passa anche dalla crescita della motorizzazione elettrica e dalle batterie, la cui produzione è concentrata in Paesi come Cina, Corea e Giappone. Per contrastare questo predominio, per ogni tipo di batteria, la piccola industria



Ivano Soliani, presidente di Emc Soliani

può fruire di significative agevolazioni. Messaggio che Soliani porta alle aziende lariane.

«La Ue - prosegue - ha deciso di farsi promotrice della cooperazione tra aziende private, stati e università, per costruire un ecosistema europeo che ambisce a colmare il ritardo competitivo, attraverso l'insediamento di una base industriale integrata, sostenibile e competitiva a livello mondiale». Risultato: «Investimenti e innovazione vengono orientati alla creazione di una catena del valore strategica delle batterie in Europa (dall'estrazione, approvvigionamento e trattamento delle materie prime, ai materiali per le batterie, alla produzione di celle, ai sistemi di batterie nonché a loro riutilizzo e riciclaggio).

Sette miliardi sono stati stanziati per la Germania, quindi per la Francia: il primo Paese ha deciso però di aprirsi alla collaborazione all'Italia. Di qui l'incontro di dialogo tra le industrie dei due Paesi sulla produzione di batteria del cellulare, nei giorni scorsi all'ambasciata italiana, grazie all'azione sinergica di Nicoletta Amodio per Con-

findustria e Michael Krause di Klib. L'ambasciatore Luigi Mattiolo era dunque all'incontro che ha permesso di gettare le basi per le collaborazioni tra grandi player e piccole medie imprese, tra cui la Soliani Emc. Per i big, c'era il gruppo Agrati, leader nella produzione di sistemi di fissaggio speciali.

«Si è parlato dei progetti finalizzati alla ricerca di nuove tipologie di batterie e aperti alle evoluzioni quali la tecnologia a idrogeno - spiega Soliani - come sottolineato dalla responsabile del ministero dello sviluppo economico italiano Christine Pfeiffer. Nel caso di risultati positivi, la ricerca sarà supportata con ulteriori importanti incentivi: le Pmi riceveranno contributi fino al 80% i grandi gruppi pari al 45% oltre ad interessanti scambi con importanti partner internazionali». E c'è un altro filo che lega a Como: «Confindustria è riuscita a raggruppare realtà italiane e tedesche, sostenendo un progetto che proietta le Pmi nel futuro e rende omaggio anche al grande genio comasco Alessandro Volta».

M. Lusa.

Calzaturificio Brunate premiato al Salone

Lomazzo

Tra le dodici aziende premiate per il cinquantesimo del Micam - il salone internazionale leader del settore calzaturificio Brunate. L'impresa di Lomazzo è stata applaudita in fiera, per aver contribuito fin dalla prima edizione con i suoi prodotti al successo del made in Italy. Da segnalare la presentazione del nuovo volume della collana Università Cattaneo Libri di Guerini Next, "L'impresa calzaturiera di famiglia. Storie di una generazione che innova", curato da Valentina Lazzarotti (professore associato della Scuola di Ingegneria industriale) e dal rettore Federico Visconti. Un viaggio tra 11 eccellenze di tutta la filiera: una storia è anche quella del Calzaturificio Brunate.



Como

REDCRONACA@LAPROVINCIA.IT Michele Sada m.sada@laprovincia.it, Stefano Ferrari s.ferrari@laprovincia.it, Paolo Moretti p.moretti@laprovincia.it, Tel. 031 582311 Fax 031 582421 Gisela Roncoroni g.roncoroni@laprovincia.it, Franco Tonghini f.tonghini@laprovincia.it

Pedibus addio Al Comune non interessa più

Il caso. Nel 2013 lo facevano 12 scuole, oggi solo due. Il motivo? Palazzo Cernezzini non paga le assicurazioni

SERGIO BACCILIERI

Andare a scuola a piedi in compagnia è bello, serve a ridurre il traffico, a combattere lo smog e ad educare i bambini a stare all'aria aperta e a fare della sana attività sportiva. Il servizio - noto come "Pedibus" - nacque nel 2008 e nel 2013 aveva raggiunto 12 scuole della città, con un'utenza complessiva pari a 1.694 alunni e un'adesione superiore ai 400.

Al seguito dei bimbi, sul percorso casa scuola e ritorno, c'erano 144 accompagnatori tra mamme, papà, nonni, alpini e rangers. Nel 2016 a causa di un calo nel numero degli accompagnatori, scesi a 124, le linee pedibus raggiungevano otto istituti con un bacino totale di 1.300 frequentanti e 317 alunni aderenti. Dopo le ultime elezioni, anche per via del pensionamento della dipendente comunale che se ne occupava in prima persona, il Comune non si è più fatto carico dell'organizzazione del servizio, cioè della copertura assicurativa degli accompagnatori, e del mantenimento dei contatti con i genitori e le associazioni che sostenevano l'iniziativa.

All'ufficio "tempi" squilla a vuoto
Risultato: oggi il pedibus è attivo solo in due scuole, forse tre. Si cammina alla Vacchi di via Montelungo, alla Kolbe di Albate e, forse da fine mese, anche alla Massina di Monte Olimpino.

A fronte di 338 alunni, quelli che aderiranno al servizio saranno in tutto una novantina. Al telefono dell'ufficio "tempi" del Comune non risponde nessuno. Sul sito internet di Palazzo Cernezzini si legge che «il pedibus viene gestito in autonomia dagli istituti comprensivi dove è attivo il servizio».

L'ex assessore all'istruzione **Amelia Locatelli** nel 2017 aveva

La difesa

L'assessore: «Ci metterò la testa»

Pedibus? «Ci metterò la testa».
Nominata a metà luglio, **Alessandra Bonduri** veste da poco i panni di assessore alle Politiche educative. «Sono temi che conosco da poco e dunque non mi è facile dare risposte immediate. Ma di certo è un tema d'interesse, un servizio che credo abbia valore. Dunque per prima cosa dovrò sentire tutte le scuole valutando con loro le necessità e capendo se c'è un'esigenza reale da parte delle famiglie. Poi mi confronterò con il collega C'è anche un problema legato alla difficoltà di trovare dei volontari e immagino sia stato difficile con carenze di personale e referenti portare avanti tutte le tematiche. Comunque studierò l'argomento».

va promesso impegno, volendo garantire, disse, continuità al servizio. E invece. In via Perti, una delle elementari che aveva il pedibus fino a poco fa, non risultano più linee attive. La segreteria della scuola di via XX Settembre spiega che sono due anni che i bimbi non vengono più accompagnati a piedi (tra l'altro fuori da "via Venti" il caos regna sovrano, in ingresso e in uscita da scuola, con decine di auto posteggiate in doppia fila). A Rebbio, in via Giussani, parrebbero interessati a riprovarci.

Qualcuno ci crede ancora

«Noi invece ci crediamo ancora - racconta la maestra **Giulia Spagnolo**, referente per la Kolbe -. Certo dobbiamo fare tutto da soli, il Comune fino a due anni fa collaborava, adesso ci hanno detto che non possono più occuparsene né pagare assicurazione degli accompagnatori. Ma le cose belle non devono sparire. Abbiamo due percorsi per una trentina di bambini e una manciata di volontari».

In via Montelungo il servizio è ripreso ieri, con 25 alunni e la prospettiva di arrivare a 40. Alle polizze pensa il consiglio d'istituto con risorse proprie. Infine la Massina, a Monte Olimpino: «Contiamo di ripartire entro fine mese - dice la preside **Sonia Lulli**, - stiamo raccogliendo le iscrizioni degli accompagnatori».



Una foto del 2013: alunni della scuola di via Perti prendono la strada di casa accompagnati da genitori, nonni e volontari

L'INTERVISTA ELISABETTA PATELLI.

Già consigliere comunale, referente locale dei Verdi: «Avevamo organizzato un servizio sperimentale con 22 equipaggi, ottenendo anche il via libera all'uso delle preferenziali»

«Il car pooling, stessa fine Altro che coscienza green»

Elisabetta Patelli, referente dei Verdi a Como: che fine ha fatto l'esperimento del car pooling per studenti lanciato nel 2017?
Avevamo fatto partire un servizio sperimentale con 22 equipaggi e 88 studenti del Caio Plinio, del Pessina e del Setificio

L'obiettivo era quello di estendere agli altri istituti il servizio e togliere dalle strade diverse centinaia di auto. Ma tutto è stato lasciato naufragare nel più totale disinteresse del Comune. Avevamo anche ottenuto un'ordinanza firmata dalla polizia lo-

cale per far circolare le macchine degli studenti nella corsia preferenziale di via Milano. Il lavoro era pronto, il modello poteva essere seguito anche dai lavoratori delle aziende private e delle amministrazioni pubbliche. E invece niente. Altro che

TELECOMUNICAZIONI
FIBRA FINO A 1000 MB
larioCopy
1 AZIENDA, 4 DIVISIONI, 1000 SOLUZIONI
OFFICE ARREDO SPESSE SOSTANZE TELEFONIA
Tel. 031 566 511 - info@lariocopy.it - www.lariocopy.it

L'idea naufragata dei viaggi condivisi «Ma in Ticino e a Milano funziona»

Il flop
Una volta conclusa la fase di sperimentazione nessuno ha più ripreso in mano l'iniziativa

L'esperienza di car pooling per le scuole superiori di Como si è arenata, ma gli assessori **Vincenzo Bella** e **Marco Galli** sono ancora interessati al tema.

«Due anni fa avevamo aiutato tre scuole superiori, il Comune e il provveditorato a

far partire un progetto di car pooling - ricorda **Andrea Moglia**, fondatore e direttore di Be Pooler - c'era una app per condividere il viaggio, controllare il percorso, bloccando durante il tragitto Whatsapp e i social sul cellulare del guidatore per ovvie ragioni di sicurezza. Poi gli studenti si sono diplomati, abbiamo perso gli utenti e i contatti, non sono arrivati degli sponsor pubblici o privati. La tecnologia però è ancora pronta e la sensibilità non manca. È un modo per

combattere il traffico e l'inquinamento». Be Pooler ha iniziato a lavorare in Svizzera, adesso si concentra su Milano.

«Con il Comune e l'Atm abbiamo lanciato un'applicazione per condividere i viaggi in auto - dice Moglia - parcheggiando poi in stalli riservati negli autosilo accanto alle fermate della metro. Anche la città di Varese si sta muovendo in questa direzione. Questa estate abbiamo incontrato per Como l'assessore all'am-

biente **Marco Galli** e l'assessore alla viabilità **Vincenzo Bella** e ci hanno dimostrato grande interesse. Potremmo pensare a qualcosa di simile con l'autosilo del Valduce o con quello di via Auguadri».

Nel 2017 il car pooling per studenti era partito con 22 equipaggi ed 88 studenti del Caio Plinio, del Pessina e del Setificio. Si stava lavorando per coinvolgere altre scuole, ma anche gli insegnanti e i bidelli e raggiungere la ragguardevole cifra di 100 equipaggi attivi, ovvero 400 studenti che condividono il mezzo. La sperimentazione però è purtroppo finita in soffitta e non ha preso piede.

S. Bac.



Maria Teresa Capasso
«Non succede solo con i bus, ma anche con i treni. La dinamica è la stessa: le carrozze sono corte, non tutti i ragazzi riescono a salire e i ritardi sono costanti»



LA SCHEDA

Gli aumenti tariffari

Dal primo settembre scorso, Asf ha deciso una serie di rincari tariffari su tutte le tipologie di biglietti e sugli abbonamenti annuali, con ritocchi fino al 10%. Resta il problema del numero delle corse e dei mezzi circolanti, giudicati insufficienti



Bus come carri bestiame «I nostri figli? A piedi»

La protesta. Studenti lasciati a terra, autisti costretti a saltare le fermate. I genitori: «E dire che paghiamo»

Autobus strapieni, nelle prime ore del mattino gli studenti neppure riescono a salire a bordo.

Nonostante le rimostranze e le proteste avanzate dalle mamme e dai papà, il servizio di trasporto negli anni non è migliorato. Sono cambiate soltanto le tariffe, tutte aumentate.

Ecco alcune testimonianze di famiglie e genitori i cui figli ogni giorno prendono il bus per andare a scuola. «La linea 6 fa pietà - racconta Barbara Pelandini - ed è sempre peggio. Avevamo chiesto un intervento all'azienda, e lo avevamo chiesto anche al Comune, ma niente. Mia figlia, che frequenta il liceo Gioivo, è stata costretta a chiedere un'autorizzazione per entrare sistematicamente dieci minuti dopo il suono della prima campanella, e a me pare assurdo. Risiediamo nella zona di via Madruzzo, c'è un autobus che arriva da Tavernola sempre con una ventina di minuti di ritardo, motivo per il quale tanti studenti preferiscono raggiungere a piedi via Napoleona. L'abbonamento non è gratis. Costa, e quest'anno è anche un po' aumentato».

In altre parole si paga per un servizio non proprio comodissimo. «Da Largo Silo per raggiungere piazza Vittoria ci sono un autobus alle 7.22 e uno alle 7.37 - spiega **Alessandro Grassotti**, un papà -. Sono corse utili agli studenti del Volta, ma anche a quelli del Pessina, della Cicieri eccetera. Alle 7.22 ci sono una ventina di studenti in attesa, spesso non tutti riescono a salire. Proprio



Avanti c'è posto: studenti alla fermata del bus di via Paoli **BUTTI**

Il liceo Gioivo consente da anni l'entrata posticipata agli alunni che viaggiano sui bus

Negli ultimi anni sono cambiate soltanto le tariffe. Ritoccate al rialzo su tutte le linee

ieri (lunedì, ndr) in cinque sono rimasti per strada. Dopodiché, per il resto del suo percorso, l'autobus salta le fermate, non potendo più caricare nessuno. Quanto al 7.37, in genere arriva a destinazione quando le lezioni sono già iniziate. E così qualche volta i ragazzi, se non piove, vanno in bici, oppure

qualche genitore prende la macchina e accompagna tutti gli appiedati».

«Le capienze dei bus hanno un limite - aggiunge **Giovanni Pianigiani**, un papà di Como Borghi -. Gli studenti sono stipati come sardine e capita spesso che qualcuno non riesca a salire».

Tutto questo accade in città, ma in realtà le linee numericamente più battute dai ragazzi sono quelle extra urbane, che interessano gli alunni in arrivo da fuori città. «Per anni al Gioivo il liceo ha riconosciuto un permesso per entrare in ritardo a chi usava con i mezzi pubblici - spiega **Maria Teresa Capasso**, una mamma già rappresentante dei genitori -, ed è così anche alla Cicieri. Non succede solo con i bus, ma anche con i treni. La dinamica è la stessa: le carrozze sono corte, non tutti i ragazzi riescono a salire e i ritardi sono costanti».

“green”.

Intanto la città continua ad avere i suoi problemi di smog...

L'utenza che gravita attorno alle scuole al mattino è un tema chiave per Como. La mobilità studentesca paralizza il traffico. Si potrebbe cercare di incidere mettendo in campo qualche nuova strategia. Ci sono delle leve, il car pooling, il pedibus, certo sono misure complicate da organizzare e magari non del tutto risolutive. Io però da parte del Comune non vedo il benché minimo impegno.

Evero che il 12% dei 10mila studenti delle superiori di Como città usa la macchina al mattino?

Di più: in nove casi su dieci chi guida viaggia da solo o si fa portare da un genitore. L'alternativa è il trasporto pubblico che però è inadeguato e costoso. Lo dico per esperienza. I miei figli sono abituati dall'età di sei anni ad usare sempre i bus di linea per andare a scuola e per frequentare i corsi e le attività al pomeriggio. È una fatica. Abbonamenti e biglietti hanno prezzi ingiustificati. È difficile riuscire a salire sulle corse, chi è a bordo poi deve adattarsi a condizioni quasi disumane. Vale per la linea urbana in città e anche per quelle extra urbana. Raggiungere anche solo Tavernerio è già un gran viaggio.

S. Bac.



Elisabetta Patelli

L'ex autista in pensione «Vi racconto io la verità»

La testimonianza

A chi spettano i controlli sul rispetto della "portata"? Secondo Patrizio Chiappa «tocca a vigili e polizia»

I bus degli studenti sono affollati? «La polizia dovrebbe fare controlli e multe». **Patrizio Chiappa** è stato per una vita al volante dei bus di linea in particolare di quelli extra urbani che al mattino rag-

giungono la città stracolmi di studenti. «Dipende dal mezzo, ma da libretto su una corriera possono starci al massimo tra le 70 e le 80 persone, sedute e in piedi - racconta Chiappa, in pensione da quest'anno - ma sulle corse per studenti però è sempre un gran casino. Per gli autisti è impossibile stare a contare i ragazzi che salgono e quelli che scendono, è impossibile, ci vorrebbero sei occhi. Un altro problema sono le car-

telle che occupano sempre troppo spazio. Una regola non scritta valida per noi autisti dice che le porte si aprono finché non si riesce più a chiuderle. Ma è un bel problema perché bisogna rispettare la legge e garantire la sicurezza». Iniziamo dalle regole. «Intanto il bus pieno zeppo di studenti risponde in maniera diversa alle frenate e allo sterzo, non c'è da scherzare - dice Chiappa, ex sinda-



Patrizio Chiappa

calista della Cgil per gli autisti - quanto alle norme oltre la capienza massima bisognerebbe non far salire più nessuno. L'azienda chiede ai suoi dipendenti di attenersi alle regole, ci mancherebbe. Poi però se gli alunni restano per strada i genitori si arrabbiano, inoltrano la segnalazione alle varie autorità e Asf prontamente manda un richiamo all'autista. Insomma qualunque cosa fai sbagli. In teoria dovrebbero esserci i controllori a controllare, ma ormai non si vedono quasi più. Anche la polizia dovrebbe vigilare, una volta succedeva. Contavano i passeggeri e in caso di eccesso ci multavano e facevano scendere i viaggiatori. Adesso avranno altro da fare».

Ci sono linee più affollate, altre meno. I principali fruitori del servizio restano gli studenti che partono al mattino e tornano dopo la fine delle lezioni. «Sì, io posso dire che le linee per gli studenti da Appiano Gentile fino all'anno scorso erano molto cariche - racconta ancora l'ex autista - già tra Oltrona e Caccivio il bus si riempiva. Arrivati a Lucino e a Lazzago eravamo sempre al completo. Stessa situazione per altri collegi su altre tratte, dalla bassa al canturino. L'azienda diceva di far salire ancora a ridosso della città per aiutare il servizio urbano, ma è difficile avere ancora posto a bordo tra Brescia e Camerlata».

S. Bac.

Lago e Valli

Il commissario e la Cri senza soldi «L'85% del fatturato non è pagato»

Allarme Uil sugli stipendi
«Ci dicano tutta la verità»

Menaggio. Ciapponi e le accuse di chi ha sempre rifornito di benzina i mezzi del presidio
«È vero, ci sono grandi difficoltà. Ma la causa sono i notevoli crediti che dobbiamo incassare»

MENAGGIO

GIANPIERO RIVA

La Croce Rossa di Menaggio ha difficoltà di liquidità. Le rimostranze del titolare della pompa di carburante IP del paese, **Gaetano Poncia**, che dopo quattro mesi di mancato saldo dei rifornimenti del mezzo del presidio (circa 1.500 euro al mese) ha detto "basta", ne sono la dimostrazione lampante.

Il commissario incaricato da oltre un anno di gestire il comitato locale, **Stefano Ciapponi**, che nei giorni è stato impossibilitato a spiegare i fatti, interviene ora per chiarire la situazione: «Una cosa dev'essere innanzitutto chiara: il servizio svolto non verrà mai meno. Lo dico apertamente rivolgendomi alla popolazione del territorio di competenza: il presidio Cri di Menaggio continuerà a svolgere regolarmente, senza alcuna riduzione o penalizzazione. Lo posso garantire alla luce del principio di sussidiarietà che vige fra comitati, che esiste da sempre e sempre esisterà».

Problemi

«Detto questo - prosegue Ciapponi - non nascondo che il presidio attraversa una fase difficile dal punto di vista economico. Abbiamo difficoltà di liquidità e quando un'azienda si trova con l'85% del proprio fatturato non saldato, è ovvio che incontra dif-

ficoltà e problemi».

Sull'origine delle difficoltà, il commissario si limita a parlare del persistere di notevoli crediti con i clienti.

Per un presidio di soccorso il cliente si chiama fondamentalmente Areu (Azienda regionale emergenze urgenze): da lì partono le direttive per gli interventi urgenti, che richiedono l'uscita di medico e personale e l'impiego di

■ «Posso assicurare che l'attività non verrà mai meno. Qui ci sono persone capaci»

■ Spaggiari
«Siamo con la Cri. Pronti a denunciare chi rischia di fermare il servizio»

mezzi.

«Ci stiamo impegnando e organizzando per far fronte ai problemi - assicura Ciapponi - A Menaggio ho trovato davvero una realtà di prim'ordine, con personale e volontari capaci e motivati, sempre puntuali e animati da un spirito di dedizione non comune. È un punto a favore in più per il presidio. Ho chia-

rito a tutti loro la situazione, com'era giusto fare, e sono certo che anche questi problemi contingenti si risolveranno. È vero, ora siamo noi in arretrato con i pagamenti del carburante - aggiunge Ciapponi - e comprendo anche la reazione del titolare della stazione IP. Il mio telefono, tuttavia, è sempre acceso e sono disponibilissimo a fornire tutte le rassicurazioni del caso anche a lui».

L'amministrazione comunale si schiera a fianco del presidio della Croce Rossa:

La seconda lettera

«Ho inviato una seconda lettera ai vertici regionali e nazionali chiedendo come mai i soldi che il comitato di Menaggio aspetta non sono ancora arrivati - interviene il sindaco **Michele Spaggiari** - In questo modo viene messa in crisi l'attività del presidio. Ho anche aggiunto che, nel malaugurato caso dovessero venir compromessi i servizi, mi premurerò personalmente di valutare se sussistono gli estremi per un'azione legale per interruzione di pubblico servizio».

«Nel frattempo stiamo cercando, assieme ai volontari e ai soci Cri, di organizzarci per raccogliere fondi che garantiscano lo svolgimento regolare dell'attività in questa fase, in attesa che la situazione si sblocchi» ha concluso Spaggiari.



Stefano Ciapponi, a destra, premiato nei giorni scorsi a Morbegno



La Croce rossa impegnata in un intervento di emergenza ARCHIVIO

MENAGGIO

Forti preoccupazioni per il futuro del servizio e per i dipendenti, ma anche il timore che i problemi economici di Croce Rossa siano ancora più allarmanti di quanto evidenziato fino ad oggi.

«Siamo molto allarmati per la situazione dei dipendenti della Croce Rossa di Menaggio - spiega **Massimo Coppia**, segretario della Uil Fpl del Lario - non sono stati pagati gli ultimi due stipendi, tra poco saremo al terzo mese. Chiediamo che vengano date più certezze sui pagamenti e sul futuro di queste persone». Il responsabile del sindacato per la sanità spiega così che in caso di mancato pagamento del terzo stipendio si passerà alla segnalazione all'Inps, passaggio necessario per accedere al fondo di solidarietà.

Il dubbio però è che ci siano ulteriori problemi economici non dichiarati. «Croce Rossa deve rendere conto dello stato delle proprie casse perché si tratta di soldi pubblici - aggiunge Coppia - C'è il rischio di fallimento? Che ce lo dicano. Chiediamo al prefetto di intervenire perché se la situazione peggiora si rischia l'interruzione di pubblico servizio, visto che ai mezzi non verrà più fornito carburante se non verrà pagato».

La situazione del parco mezzi della Cri di Menaggio è allarmante visto che le manutenzioni non possono essere eseguite perché mancano i soldi e così sono fermi.

Quello di Menaggio oltretutto non sarebbe un caso isolato. Negli ultimi mesi sarebbero altri i comitati locali che avrebbero presentato ingiunzione di pagamento per non aver ricevuto i fondi previsti dalle convenzioni.

Francesca Guido



CISL dei LAGHI

www.cisldeilaghi.it

RASSEGNA STAMPA

Attesa per il funerale dell'operaio morto I sindacati: «Troppi incidenti in Valle»

San Bartolomeo

Effettuata l'autopsia
Intanto Cgil, Cisl e Uil chiedono
«maggiori controlli nei cantieri
La fatalità non esiste»

Si allunga l'attesa per l'ultimo saluto a **Rosario Lo Bue**, il muratore di 57 anni di Cima morto nel primo pomeriggio di lunedì nel cantiere della pista ciclabile del Comune ad Oggia. L'autopsia è stata eseguita ieri,

ma la salma non è ancora stata riconsegnata ai parenti. La data dei funerali verrà presumibilmente concordata oggi.

Si registra, intanto, un duro intervento delle segreterie provinciali di Feneal, Filca e Fillea: «Adesso basta. L'infortunio mortale avvenuto lunedì a San Bartolomeo, l'ultimo in ordine di tempo, riporta alla ribalta in maniera preoccupante il problema della sicurezza sul lavoro. Basti pensare che, negli ultimi

LA PROVINCIA
GIOVEDÌ 19 SETTEMBRE 2019



Rosario Lo Bue

dieci mesi, solo in Val Cavargna si sono contati quattro incidenti gravissimi, di cui due mortali. La nostra solidarietà e vicinanza, in questo momento di straziante dolore, va alla famiglia di Rosario Lo Bue. Ma occorre individuare le responsabilità, perché in cantiere la fatalità non esiste: di lavoro non si deve morire».

«Per questo chiediamo il completamento di quanto previsto dalla legge 81, con la patente a punti per il sistema di qualificazione delle imprese e maggiori controlli. Occorre contrastare il lavoro irregolare e applicare il contratto collettivo a tutti i lavoratori di un cantiere».

G. Riv.



Ospedale senza Tac: è emergenza

Apparecchi in tilt, uno in sostituzione. Pazienti trasportati in ambulanza al Santa Maria

Funziona, no è ferma, no si è surriscaldata per la troppa attività. Che siano reali le motivazioni date al blackout di una Tac all'ospedale di Circolo, una cosa è certa. Da 48 ore è emergenza sul fronte degli accertamenti diagnostici. Le tomografie assiali computerizzate e la Pet-Tc della Medicina nucleare si sono guastate. Quella che rappresentava la valvola di salvezza, e cioè la Tac del padiglione Santa Maria, utilizzata per i pazienti esterni, ieri è andata in tilt verso l'ora di pranzo. Uno stop che ha lasciato scoperto l'intero ospedale del prezioso impianto diagnostico. Nel pomeriggio i tecnici hanno deciso di rimetterlo in funzione. Il macchinario - che nelle ultime ore aveva lavorato troppo - è "sotto osservazione".

Che cosa è accaduto

Due impianti si sono rotti e tutto è accaduto nel momento in cui si era deciso di chiudere le porte, letteralmente, al comparto del Pronto soccorso che ospita la Tac dei pazienti che arrivano in ospedale, per esempio, in seguito incidenti della strada. Un apparecchio essenziale per dare ai medici gli elementi di valutazione necessari e decidere se fare entrare subito in sala operatoria oppure no il paziente. L'apparecchio in questo caso è fermo perché verrà sostituito con un impianto top di gamma, come si dice in questi casi. Dopo i lavori di muratura e per adeguare gli spazi (112 mila euro) da qualche giorno è stata chiusa la sala che ospita l'impianto all'interno del Pronto soccorso, per smontare la vecchia Tac e sostituirla con quella nuova. Un investimento del valore di



L'area della Tac al Pronto soccorso, chiusa per i lavori di sostituzione del macchinario



L'impianto al Santa Maria spento solo per precauzione, non è vero che si è rotto

400mila euro. I lavori dureranno circa un mese. L'idea iniziale: i pazienti del Ps che hanno bisogno dell'accertamento diagnostico specifico si possono appoggiare alla due altre Tac presenti in ospedale. E cioè a quella al piano meno uno del monoblocco o alla Pet-Tc della Medicina nucleare. Nell'arco di poche ore quest'ultimo macchinario ha cominciato a funzionare a singhiozzo e poi si è fermato: manca una scheda elettronica, pare che

deba arrivare dalla Germania. Un guasto ha colpito anche la Tac che si trova "sotto" il Pronto soccorso, al piano meno uno dell'ospedale, apparecchio di solito destinato ai pazienti ricoverati. Ieri mattina è stato annunciato il ripristino dell'impianto nell'arco della giornata, ma evidentemente il guasto deve essere stato più difficile da affrontare rispetto al previsto.

Non esistono tunnel o collegamenti diretti per arrivare al padiglione Santa Maria dove è accesa l'unica Tac funzionante. Ciò significa che il trasporto dei pazienti deve avvenire con le ambulanze che dal Pronto soccorso o dal monoblocco, dove ci sono i reparti, arrivano fino al padiglione facilmente raggiungibile dall'ingresso di via Lazio.

La versione dell'Asst

«Non corrisponde al vero che vi



Smantellato l'impianto al Pronto soccorso: ne arriva uno top di gamma

sia stato un altro guasto che ha interessato la Tac al Santa Maria». Questa la versione dell'Azienda sociosanitaria. «Il macchinario è stato spento per un'oretta, volutamente e per scelta dei tecnici, per evitare che si surriscaldasse per il troppo utilizzo e potesse avere altri problemi». In una lunga riunione del pomeriggio, i vertici dell'Asst Sette Laghi hanno affrontato la questione di come uscire da questa emergenza. È stato richiesto

al 118 di limitare (quando possibile) il trasporto di pazienti che potrebbero avere bisogno di esami specifici. Inoltre si è discusso sulla possibilità di tamponare il disagio con l'affitto di una Tac mobile. In serata è arrivato da Villa Tamagno la conferma che si è parlato dell'ipotesi della Tac mobile ma - per ora - non è stato deciso alcun passo in questo senso. Si punta al funzionamento non a singhiozzo dell'apparecchio al Santa Maria e alla possibilità di aggiustare forse già oggi quello al piano meno uno del monoblocco.

Nuovi impianti

A gennaio era stato annunciato l'acquisto di apparecchiature diagnostiche per quasi due milioni di euro. Il 2019 si era aperto con la Tac al Santa Maria già sostituita: il macchinario per fotografare in profondità parti del corpo umano è oggi la salvezza dell'ospedale di Circolo, dopo i guasti a catena e la partenza dei lavori al Pronto soccorso.

A Giubano, all'ospedale Del Ponte, è già cominciata l'installazione della nuova Tac che consentirà, entro la fine di ottobre, «di eseguire indagini complete e mirate su particolari distretti anatomici, in particolare quello cardiologico». Entrambi gli impianti, all'ospedale della mamma e del bambino e al Circolo - è stato detto all'inizio dei lavori - sono «Tac modernissime che miglioreranno le attuali prestazioni soprattutto in termini di riduzione dei tempi di esecuzione degli esami e della qualità delle immagini».

Barbara Zanetti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL PUNTO

Ma la legge di Murphy non vale

(b.z.) - La legge di Murphy calza a pennello: se qualcosa può andare male, è certo che lo farà. Solo che in questo caso non c'è nulla di ironico, non può essere così, quando si parla della salute dei cittadini. Si spegne un apparecchio diagnostico per sostituirlo con un altro all'avanguardia e magicamente, ma l'avverbio in questo caso non ha alcuna sfumatura positiva, si bloccano gli altri due che dovrebbero andare in soccorso. Una terza Tac, nella cittadella della salute del Circolo, ma senza un collegamento diretto al chiuso per fare giungere i pazienti, se non con un'ambulanza, viene messa in stand by, nel giorno più critico, per evitare che si surriscaldi e si rompa del tutto. «Non funziona più nulla!», è il tam tam che si diffonde. Ora: servono interventi rapidi dei tecnici e sostituzioni (già annunciate) più che veloci, degli impianti. Che non si rompono per sfortuna, sono soltanto troppo vecchi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Un tris di serate sull'Alzheimer

Al Salone Estense incontri aperti con gli specialisti: «Rete di servizi»



La presentazione della campagna e, sotto, la Fondazione Molina, centro di riferimento per la patologia (foto Blitz)



Per rendersi conto della gravità del fenomeno, basta contare fino a tre. Sono tali, infatti, i secondi che, secondo le statistiche, intercorrono a livello globale tra la scoperta di un caso di demenza senile e l'altro. E questo dato si traduce in 50 milioni persone al mondo colpite dalla patologia, di cui in Italia sono circa un milione 200mila, metà dei quali riconducibili propriamente ad Alzheimer. Perciò, la Fondazione Molina, in collaborazione con l'Associazione Varese Alzheimer e l'Assessorato ai Servizi Sociali del Comune di Varese, propone tre serate, aperte a tutta la cittadinanza, che hanno come focus questa malattia in progressiva crescita, che ha un impatto devastante non solo sul malato, bensì su tutta la famiglia. Gli incontri si svolgeranno al Salone Estense, in via Sacco 5, per tre giovedì consecutivi alle ore 21: il primo, il 3 ottobre, dal titolo "L'invecchiamento e il declino cognitivo". Seguiranno, per dare un panorama completo sulla malattia e sulla rete dei servizi territoriali a livello sanitario, assistenziale e sociale, altri due incontri: "La famiglia che assiste" (10 ottobre) e "La rete territoriale a disposizione" (16 ottobre).

«Un'iniziativa portata avanti con entusiasmo: l'Alzheimer - spiega il vicepresidente della Fondazione Molina Orlando Vivaldo Rinaldi -, è un tema complesso e delicato che sempre più si riscontra anche per l'affinamento delle tecniche diagnostiche, soprattutto attraverso i test neurologici e psicologici. E, oltre ai risvolti personali del paziente, ci sono le implicazioni familiari, sociali ed economiche. È dunque bello sensibilizzare la cittadinanza sulle diagnosi precoci, creando sinergie tra tutte le risorse territoriali». Settembre è il mese dell'Alzheimer e dopodomani ricorrerà la giornata celebrativa istituita dal 1994: «Fondamentale avere la stessa consonanza di valutazione del problema e di ricerca congiunta, ognuno con le proprie competenze. Solo così è possibile dare una risposta di senso nei confronti di un bisogno sempre più stringente: ecco il significato profondo dell'iniziativa», commenta Pier Maria Morresi, presidente di Varese Alzheimer.

Elisabetta Castellini

© RIPRODUZIONE RISERVATA

SINDA care

UFFICIO VERTENZE INDIVIDUALI



- CONTROLLO BUSTE PAGA
- IMPUGNAZIONE LICENZIAMENTI
- PROCEDURE CONCORSUALI E FALLIMENTI
- RECUPERO CREDITI DA LAVORO
- CONTROVERSIE DISCIPLINARI
- DANNO BIOLOGICO
- EMERSIONE DEL LAVORO NERO
- MOBBING
- ASSISTENZA LEGALE
- DIMISSIONI TELEMATICHE

PROVINCIA VARESE	TELEFONO	MATTINO	POMERIGGIO	NOTE
VARESE Via B. Luini, 8	0332-241736		14.30 - 18.00	Da Lunedì a Venerdì pomeriggio (escluso il Martedì)
*BUSTO ARSIZIO Via Carroli, 7	0331-625595	9.00 - 12.30	14.30 - 17.30	Lunedì, Giovedì e Venerdì, tutto il giorno - Martedì solo mattina (pre-tribunale previo contatto telefonico)
*GALLARATE Via Cecchi, 5	0331-795515		14.30 - 18.00	Martedì o Giovedì pomeriggio
BESOZZO Via Zangrilli, 10	0332-771344		15.00 - 18.00	Martedì pomeriggio
LUINO Piazza Marconi, 35	0332-531767	9.00 - 12.30	14.30 - 17.30	Martedì mattina - Servizio Dimissioni Inerziali Mercoledì pomeriggio - Servizio Vertenze
SARONNO Via A. Manzoni, 35	02-9602666		15.00 - 18.00	Giovedì pomeriggio

*ATTENZIONE: sono stati modificati gli orari di Gallarate e Busto Arsizio

Whirlpool Emea e la storia di una trattativa mai decollata

Date : 18 settembre 2019

Dopo la decisione presa unilateralmente da **Whirlpool Emea** di cedere **il ramo d'azienda di Napoli**, dove produceva lavatrici, si apre una nuova fase che rimette in discussione le solide relazioni sindacali create nell'arco di trent'anni. Il comportamento dei dirigenti di Whirlpool tenuto durante la trattativa è stato bollato dai segretari nazionali dei sindacati metalmeccanici come **«arrogante e irresponsabile»**. Parole che compromettono quel rapporto sul piano della credibilità, tanto che inizia a farsi largo la convinzione che questa mossa a sorpresa prelude ad un disimpegno della multinazionale americana rispetto all'Italia. A che cosa sono serviti tutti gli incontri di questi mesi al ministero dello Sviluppo economico, se poi la multinazionale americana ha deciso unilateralmente di vendere lo stabilimento di Napoli? E perché Whirlpool Emea ha deciso di **disattendere così clamorosamente l'accordo siglato con i sindacati nell'ottobre del 2018?**

LE CRITICITÀ DEL PIANO PER L'ITALIA

Per rispondere a queste domande bisogna risalire al [Piano per l'Italia del 2015](#). Durante quella trattativa **Whirlpool Emea** aveva manifestato la necessità di una riduzione di costi che avrebbe coinvolto la **Turchia** e il **Sudafrica**. Con la chiusura del Piano per l'Italia però **non si erano risolte alcune criticità degli stabilimenti italiani**, in particolare quelli di **Napoli**, dove si producevano lavatrici, e **Siena**, specializzata nei congelatori, che avevano difficoltà a stare sul mercato e a mantenere la loro missione produttiva. Nonostante il trasferimento di una parte del personale, quelle criticità rimanevano e ogni decisione in merito al loro destino veniva di fatto rinviata.

L'ACCORDO DEL 2018

Nell'ottobre del 2018, **Fim, Fiom e Uilm** e **Whirlpool** raggiungevano l'accordo sul piano **industriale** che però non prevedeva la chiusura di Napoli. Sei mesi dopo il sindacato chiedendo all'azienda una verifica di quel piano, scoprivano che i dirigenti di Whirlpool in una slide avevano previsto la **chiusura dello stabilimento napoletano**. Una doccia fredda per il sindacato che, in un durissimo confronto al Mise, metteva la multinazionale di fronte alla sua palese contraddizione: perché non aveva sollevato quel problema sei mesi prima? A questo proposito c'è un dettaglio significativo: la dirigenza che ha deciso di disattendere quell'accordo non è la stessa che [lo ha sottoscritto](#). Nel gennaio 2019 **Whirlpool corporation** aveva nominato il [nuovo presidente della regione Emea](#) che è **anche vicepresidente esecutivo di Whirlpool corporation** e quindi riferisce direttamente agli americani e al ceo **Marc Bitzer**. Un allineamento in sintonia con gli interessi degli azionisti che potrebbero aver gradito la proposta di una riduzione dei costi dei siti meno performanti a fronte di un **bilancio**, quello della regione Emea, che nel 2018 presentava **perdite consistenti**. Una nota curiosa: **Bitzer** è tra i 181 [ceo di multinazionali americane firmatari del manifesto di Business Roundtable](#) che per la prima volta nella sua storia non mette al centro il profitto e gli azionisti.

LA CONFUSIONE DI WHIRLPOOL NELLA TRATTATIVA

Il sindacato in questi mesi ha sempre sottolineato l'atteggiamento poco chiaro dei nuovi dirigenti che in prima battuta hanno presentato alle organizzazioni sindacali ben **cinque soluzioni praticabili per Napoli**, facendo al contempo fughe in avanti con **dichiarazioni alla stampa**, spesso in contraddizione con quanto veniva detto durante la trattativa. **Strategia, comunicazione a orologeria o improvvisazione?** Qualunque sia la risposta, l'unico effetto è stata la totale confusione e l'irritazione del sindacato dei metalmeccanici che a più riprese ha richiamato l'azienda a una maggiore serietà, invitando i manager della multinazionale [a dire quello che pensavano durante la trattativa](#). Un appello inascoltato, perché con il passare del tempo la situazione invece di migliorare è via via peggiorata. La comunicazione della multinazionale americana ha continuato a viaggiare su un doppio binario anomalo: quello delle trattative e quello che si anticipava alla stampa. Per esempio, Whirlpool affidava a un comunicato una dichiarazione importante ai fini della trattativa sugli [interventi contenuti nel decreto legge "Disposizioni urgenti per la tutela del lavoro e per la risoluzione di crisi aziendali"](#), dove affermava che **non erano sufficienti** a garantire «la profittabilità dello stabilimento partenopeo nel lungo periodo e la competitività di **Whirlpool nella Regione Emea**» e che per il sito di **Napoli all'orizzonte c'era «una nuova missione industriale»**. L'ultima comunicazione è stata quella di mercoledì **17 settembre** con cui la multinazionale ha messo la parola fine alla trattativa, decidendo unilateralmente di vendere la fabbrica di Napoli alla **Prs, società svizzera** che si occupa di refrigerazione passiva.

UN GOVERNO INADEGUATO

Il ruolo tenuto dal ministro dello Sviluppo economico **Luigi Di Maio** in questa trattativa è stato caratterizzato da molte ombre e poche luci. Probabilmente ha pagato **l'inesperienza e l'ingenuità** di certe posizioni, che si colorano di colpa grave quando riguardano un ministro e mettono a repentaglio **412 posti di lavoro**. Il rapporto del grillino Di Maio con il sindacato non è mai stato idilliaco. Alla **chiusura dell'accordo del 2018**, la segretaria della **Fim Cisl** nazionale, **Alessandra Damiani**, una che non le manda certo a dire, sollecitava il neoministro a **non attribuirsi meriti che non aveva**, ricordandogli che quell'accordo era il frutto del lavoro di chi l'aveva preceduto al Mise. Durante la trattativa le bacchettate a Di Maio sono state diverse, ma l'accusa principale era il **mancato rispetto del ruolo del sindacato**. Anziché mediare tra le parti, il ministero era diventato a sua volta parte in causa, si schierava sovrapponendosi alle richieste fatte dalle organizzazioni sindacali. Il culmine venne raggiunto all'inizio dell'estate: il giorno prima dell'incontro con le parti sociali, Di Maio dichiarava di **voler revocare gli incentivi alla Whirlpool**. Una manciata di milioni di euro, circa otto. Il nulla di fronte al **bilancio miliardario della multinazionale** e alle centinaia di milioni di euro di investimenti fatti in Italia. Un assist maldestro che diventò un autogol nel momento in cui Whirlpool chiedeva a sua volta il tempo necessario per potersi **confrontare con la casa madre americana** perché le dichiarazioni del ministro avevano creato «**una turbativa azionaria**».

POTEVA ANDARE DIVERSAMENTE

L'epilogo di questa strampalata trattativa è ormai deciso: Whirlpool lascerà Napoli. **Fiom, Fim e Uilm** hanno fatto la loro parte, con serietà, forse con l'unico rammarico di **non aver affrontato alcune criticità nei tempi giusti**, cioè fin dalla **chiusura del Piano per l'Italia**, senza rinviarle ad un secondo momento che non c'è mai stato per scelta dell'azienda. Il **sindacato** si è **fidato di Whirlpool** e della parola data con l'approvazione del piano industriale nell'ottobre del 2018. E d'altronde per quale motivo non avrebbe dovuto fidarsi? Trent'anni di buone relazioni sindacali, vogliono pur dir qualcosa. E poi c'era un precedente importante: lo stabilimento di **Carinaro (Caserta)** che, destinato ad essere chiuso nel 2015, fu salvato grazie a una intelligente trattativa che **fece cambiare idea ai vertici americani**.

<https://www.varesenews.it/2018/10/piano-whirlpool-litalia-zero-esuberi-250-milioni-investimenti-rientro-delle-lavatrici-dalla-polonia/762725/>