

Anche l'Alfa Romeo e lo stabilimento di Melfi fermi dal 7 al 13 marzo. Domani a Torino presidio dei lavoratori al Gran Galà Olimpico

# Fiat, la cassa integrazione arriva a Pomigliano

Angelo Faccinotto

**MILANO** Non si salva nessuno dalla crisi Fiat. Nemmeno gli stabilimenti che producono i modelli ai vertici delle classifiche di mercato. Dopo quelle per Mirafiori, Cassino e Termini Imerese, a completare il cerchio, ieri il Lingotto ha comunicato una settimana di cassa integrazione - dal 7 al 13 marzo - anche per Melfi e Pomigliano d'Arco, i due impianti dove si assemblano le Lancia Y e i modelli Alfa. Obbligati a queste vacanze forzate (a stipendio ridotto) saranno circa 9.500 lavoratori, 5mila a Melfi, 4.500 a Pomigliano. Col risultato, come fa rilevare il leader della Fiom, Gianni Rinaldini, che tra il 20 febbraio e il 13 marzo tutti gli stabilimenti del gruppo si fermeranno per un periodo compreso tra una e tre settimane.

L'annuncio dell'azienda è stato accolto con preoccupazione dal sindacato, che per l'11 marzo ha già proclamato uno sciopero generale del gruppo con manifestazione nazionale a Roma. «Non ci vogliono esperti per capire che la situazione diventa sempre più drammatica, in questo contesto ogni silenzio diventa complice» - dice Rinaldini. Che torna a chie-

dere un tavolo di confronto con azienda e governo. «Il ricorso alla cassa integrazione a Pomigliano è un campanello d'allarme grave e preoccupante - gli fa eco il segretario generale della Fiom Campania, Maurizio Mascoli -, rende evidente quanto la crisi generale della Fiat investa anche l'Alfa». Ciò che più preoccupa è che, in questo modo, vengono rimessi in discussione gli impegni assunti dal Lingotto con l'accordo dell'aprile 2003. Impegni che prevedevano il rilancio dell'Alfa, ma che finora hanno avuto un'attuazione solo parziale. Visto che, come sottolinea lo stesso Mascoli, a distanza di due anni, a Pomigliano, non vi è stato alcun incremento dei livelli occupazionali, mentre nell'indotto sono oltre 500 i posti di lavoro a rischio. Il timore è che le scelte a suo tempo delineate da Demel - separare le produzioni di Pomigliano dal marchio Alfa e delocalizzare l'indotto nei Paesi emergenti - possano mettere in discussione il futuro dell'auto anche in Campania.

Preoccupate reazioni anche a Melfi. «Chiediamo alla Fiat di venire a spiegare, come previsto nelle procedure per l'attivazione della cassa integrazione ordinaria, lo stato degli impegni presi con il sindacato e i lavoratori negli incontri di dicembre» - dice il

numero uno della Fiom Basilicata, Giuseppe Cillis. «Vogliamo sapere cosa è cambiato rispetto a quegli accordi e che cosa ha determinato questa nuova richiesta di cassa integrazione». Quel che è certo è che, a Melfi come a Pomigliano, il prossimo pacchetto di ore di sciopero da gestire a livello locale, servirà per dire un altro «no» alla politica della cassa integrazione istituzionalizzata adottata da Fiat Auto. Mentre per domani Fiom, Fim, Uilm e Fismic hanno annunciato un presidio a Torino, davanti a Teatro Carignano, in occasione del Gran Galà Olimpico.

Oggi intanto, l'amministratore delegato, Sergio Marchionne, incontrerà - separatamente - il ministro delle Attività Produttive, Antonio Marzano e quello del Welfare, Roberto Maroni. La speranza, negli ambienti sindacali, è che, dopo mesi d'assenza, dal governo venga una spinta allo sganciamento da Gm, vista ormai come un ostacolo ad ogni prospettiva di rilancio. «La Fiat - dice il leader della Cisl, Savino Pezzotta - deve essere rilanciata su tutti i siti produttivi. Una strada è pensare a partnership europee». Anche col sostegno di banche e di altri soggetti, in attesa di valutare l'opportunità o meno di un intervento del governo. Quando sarà il momento.



Lo stabilimento dell'Alfa di Pomigliano d'Arco

DE LONGHI

## Si fermano le aziende del gruppo

Domani sciopero nazionale di otto ore in tutte le aziende del Gruppo De Longhi contro i licenziamenti e le delocalizzazioni. La decisione è stata assunta da Fiom, Fim e Uilm per contrastare la decisione dell'azienda di delocalizzare in Cina la produzione dei piccoli elettrodomestici, attualmente svolte negli stabilimenti trevigiani, con conseguente apertura di una procedura di mobilità-licenziamento per 650 dipendenti.

MCDONALD'S

## Il mercato europeo traina le vendite

Inizio d'anno positivo per il colosso delle catene di ristorazione McDonald's: le vendite in tutto il mondo nel mese di gennaio sono infatti aumentate del 5,2% al traino del buon andamento delle vendite europee, ai massimi da 11 mesi. Le vendite nelle filiali europee, hanno registrato una crescita del 5,4% (per il quarto mese consecutivo di aumenti). Negli Stati Uniti l'incremento è stato invece del 4,1%.

TRASPORTO AEREO

## Il Sult conferma lo stop di domani

Il Sult conferma lo sciopero nel trasporto aereo che si terrà domani dalle 12,30 alle 16,30. L'agitazione riguarderà i lavoratori di terra degli aeroporti italiani e gli assistenti di volo Alitalia. Il Sult sciopera per arrivare ad un contratto unico del settore e per la sicurezza, a causa dell'appesantimento dei carichi di lavoro di hostess e steward.

SALERNO-REGGIO CALABRIA

## Autostrada bloccata contro i licenziamenti

L'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria è stata chiusa ieri al traffico per alcune ore nel tratto tra Rosarno e Gioia Tauro per una manifestazione di una cinquantina di operai della ditta Baldassini, che ha ottenuto un appalto per lavori di rifacimento della stessa autostrada. I lavoratori hanno protestato contro la decisione dell'azienda di licenziare 30 degli 80 dipendenti.

# I ferrovieri correggono Lunardi

Il ministro attacca il diritto di sciopero. I sindacati: la protesta rimane di 24 ore

Felicia Masocco

**ROMA** È sempre più aspro il conflitto che oppone i sindacati al ministro delle Infrastrutture e alla Commissione di garanzia sugli scioperi che si è schierata con lui. L'ordinanza di Lunardi che riduce a otto ore lo stop dei treni e dei traghetti proclamato per l'intera giornata è stata respinta da Filt, Fit, Uilt, Sma, Orsa e Ugl che ieri hanno confermato la protesta nella sua totalità. E al loro fianco sono scese le confederazioni, Cgil, Cisl e Uil. I treni resteranno fermi dalle 21 di domani alla stessa ora di venerdì, verranno garantiti i servizi minimi ai pendolari nelle fasce previste dalla legge. I sindacati presenteranno oggi un ricorso al Tar contro l'ordinanza del ministro, il quale insiste: lo stop deve essere di otto ore, dalle 9 alle 17 di venerdì «per ridurre i disagi agli utenti e per garantire il diritto alla mobilità».

La burrasca era nell'aria, l'incontro di ieri mattina tra i garanti e i sindacati si è risolto in un'audizione di questi ultimi. La Commissione avrebbe dovuto riunirsi oggi per prendere una qualche decisione e invece ieri pomeriggio ha

fatto sapere di voler procedere con la linea dura. L'organismo presieduto da Antonio Martone afferma che lo sciopero di 24 ore «viola la legge» in quanto «manca una ragionevole immediatezza con l'evento». Per capire di che cosa si tratta occorre fare un passo indietro: lo sciopero è stato indetto dopo il disastro ferroviario di Crevalcore per chiedere maggiore sicurezza sui binari per chi lavora e per chi viaggia. Ma parlare di sicurezza prescindendo dalla richiesta di maggiori investimenti, da garanzie sul futuro dell'assetto societario di Fs, o da una degna politica dei trasporti risulta quantomeno parziale. Nella piattaforma a base dello sciopero i sindacati hanno dunque messo insieme tutto. Ma prima la Commissione, poi il ministro, quindi ancora la Commissione affermano che se queste sono le motivazioni, lo sciopero di 24 ore è fuorilegge. «Per legge - spiega infatti Antonio Martone - la prima azione di sciopero nell'ambito di una vertenza non può essere di 24 ore, ma di 8. E questa è una vertenza in atto non solo sulla sicurezza ma anche su tutta una serie di altri problemi». Conclusione «una eventuale seconda azione di sciopero potrà essere di 24 ore, non la prima, la legge prevede una

gradualità».

«Cavilli», ribattono i sindacati, motivazioni spicchiose. E contro il comportamento del ministro Lunardi si leva anche la voce di Cgil, Cisl e Uil che esprimono «pieno sostegno» ai sindacati dei ferrovieri. «Il ministro Lunardi, mentre si conferma totalmente assente sui gravi nodi della politica dei trasporti del nostro paese appare invece solerte e sprezzante quando si tratta di attaccare il diritto di sciopero», commentano i sindacati. L'ordinanza è stata emanata senza il previsto tentativo di conciliazione, quindi in violazione della legge. Parlare di danni all'utenza è inoltre «pretestuoso», perché i servizi indispensabili saranno garantiti. Quanto alla Commissione di garanzia viene chiamata alla stessa responsabilità, soprattutto a quella di «limitare il diritto di sciopero». «Sono stati usati - spiegano ad una sola voce i sindacati - diversi pesi e misure per valutare diverse iniziative di sciopero e si sono spesso travalicati i limiti che la legge pone alla Commissione invadendo il campo della libertà e dell'autonomia sindacale».

A difesa del diritto di sciopero, Cgil, Cisl e Uil annunciano «tutte le necessarie iniziative di carattere istituzionale». Tanto più se alla base

di una protesta ci sono motivazioni gravi come nella vertenza dei ferrovieri. L'elenco è lungo: a cominciare dal tragico incidente di Crevalcore, per il quale «non è stata attivata alcuna iniziativa concreta per la messa in sicurezza del sistema ferroviario», ai pesanti tagli agli investimenti «che gravano sulla sicurezza della circolazione e su un'utenza che, come confermano i quasi quotidiani blocchi da parte di pendolari, è ormai esasperata dai disservizi». A questo si somma, per i sindacati, l'ipotesi di scorporo della società Rfi che gestisce l'infrastruttura ferroviaria dalla holding Fs che «indebolisce ulteriormente il già gracile assetto delle ferrovie italiane».

«Andremo avanti», dichiara il leader della Cisl Savino Pezzotta, «la decisione dei ferrovieri rientra nelle regole. Ricordo a Lunardi che è già successo ed ha taciuto». Il riferimento di Pezzotta è allo sciopero di 24 ore proclamato dai sindacati di base subito dopo l'incidente di Crevalcore. La Commissione però respinge l'accusa di distinguere tra protesta e protesta e ricorda che il mancato rispetto della precettazione espone i sindacati e i lavoratori a sanzioni amministrative.

# Guarguaglini, i segreti di «mister Difesa»

Le frequentazioni con Necci e Pacini Battaglia. La «svolta atlantica» e Castellaneta come commesso viaggiatore

Bianca Di Giovanni

**ROMA** Il grande pubblico lo ha conosciuto solo pochi giorni fa, quando è stato incoronato primo straniero a rifornire la Casa Bianca di elicotteri. Eppure Pierfrancesco Guarguaglini, capo assoluto di Finmeccanica, «naviga» ai vertici dell'impresa pubblica italiana da almeno un ventennio. Il fatto è che tra le sue doti, ce n'è una indiscussa: lavorare nell'ombra. Mantenere un profilo basso, restando però al centro della stanza dei bottoni. Insomma, un'eminenza grigia dell'industria bellica, il «king maker» che distribuisce le carte al tavolo del potere.

Pare che quando arrivò la telefonata da Washington che gli annunciava la vittoria nella gara per la fornitura degli elicotteri del presidente Usa, Guarguaglini sia riuscito in un altro - piccolo - miracolo: unificare le due anime del socialismo italiano inesorabilmente divise dal dopo-Craxi. Sia Giuliano Amato, sia Gianni De Michelis si sono congratulati con lui. Gli amici di un tempo, con cui ha condiviso i «lustrini» della Milano da bere e poi qualche fastidioso pasticcio. Con altri amici - Pierfrancesco Pacini Battaglia e Lorenzo Necci - con cui magari si concedeva qualche chiacchiera in toscano, incappò nella rete dei giudici spezzini, coinvolto in un filone d'inchiesta per traffico d'armi con i Paesi sotto embargo. All'epoca era il numero uno dell'Oto Melara, antica fabbrica di carri armati. Sempre in «casa» Finmeccanica.

Altri tempi. A rivederli oggi sembra passato un secolo. Eppure Guarguaglini resta il player numero uno della Difesa italiana. Non più solo fucili e armamenti convenzionali. La sua missione in Finmeccanica è chiara: puntare tutto sul «core business», ovvero sistemi integrati di difesa. Concentrarsi su quella «vocazione bellica» magari a costo di spaccare il gruppo in due parti, cedendo ad altri (forse Finintec) le attività civili. Ieri, nel corso di un'audizione in Parlamento, ha potuto affermare con orgoglio che «L'obiettivo di un fatturato vicino ai 10 miliardi di euro nel 2006, si può considerare raggiunto». E ancora: «Finmeccanica avrà le basi per partecipare con un ruolo di primo piano a processi di consolidamento dell'industria europea».

L'idea di Finmeccanica separata da Finmeccanica2 - su cui entro marzo dovrebbero arrivare novità - non nasce con Guarguaglini. Ma è con lui che la «casa madre» dell'aerospazio e della difesa italiana cambia il suo Dna, trasformandosi da holding finanziaria di una miriade di aziende, in holding industriale capace di produrre una rete di servizi per la difesa. È questo il marchio che il capozainda da al colosso italiano appena sbarca a Piazza Monte Grappa, nell'aprile del 2002. Con l'addio di Alberto Lina il gruppo



Antonio Martino, Silvio Berlusconi, il presidente di Finmeccanica Guarguaglini e Antonio Marzano alla presentazione del nuovo aereo M346 nell'ottobre scorso

Per la pubblicità su **l'Unità** **PK** pubblicità

**MILANO**, via G. Carlucci 29, Tel. 02.244.24611  
**TORINO**, c.so Massimo d'Azeglio 60, Tel. 011.6665211  
**ALESSANDRIA**, via Cavour 58, Tel. 0131.445552  
**AOSTA**, piazza Chanoux 28/A, Tel. 0165.231424  
**ASTI**, c.so Dante 80, Tel. 0141.351011  
**BARI**, via Amendola 166/5, Tel. 080.5485111  
**BIELLA**, viale Roma 5, Tel. 015.8491212  
**BOLOGNA**, via Parmeggiani 8, Tel. 051.6494626  
**BOLOGNA**, via del Borgo 101/a, Tel. 051.4210955  
**CAGLIARI**, via Scano 14, Tel. 070.308308  
**CASALE MONF.**, via Corte d'Appello 4, Tel. 0142.452154  
**CATANIA**, c.so Sicilia 37/43, Tel. 095.7305311  
**CATANZARO**, via M. Greco 78, Tel. 0961.724090-725129  
**COSENZA**, via Montebello 39, Tel. 0984.72527  
**CUNEO**, c.so Giolitti 21bis, Tel. 0171.609122  
**FIRENZE**, via Don Minzoni 46, Tel. 055.561192-573668

**FIRENZE**, via Turchia 9, Tel. 055.6821553  
**GENOVA**, via D'Annunzio 2/109, Tel. 010.53070.1  
**GOZZANO**, via Cervino 10, Tel. 0322.913839  
**IMPERIA**, via Alfieri 10, Tel. 0183.273371 - 273373  
**LECCE**, via Trinchese 87, Tel. 0832.314185  
**MESSINA**, via U. Bonino 15/c, Tel. 090.65084.11  
**NOVARA**, via Cavour 13, Tel. 0321.33341  
**NOVARA**, via Mentana 6, Tel. 049.8734711  
**PADOVA**, via Marconi 19, Tel. 049.6230511  
**PALERMO**, via Diana 3, Tel. 0965.24478-9  
**REGGIO C.**, via Brigata Reggio 32, Tel. 0522.368511  
**REGGIO E.**, via Barberini 86, Tel. 05.4200891  
**ROMA**, via Roma 176, Tel. 0184.501555-501556  
**SANREMO**, via Roma 176, Tel. 0184.501555-501556  
**SAVONA**, p.zza Marconi 3/5, Tel. 019.814887-811182  
**SIRACUSA**, v.le Teracati 3/5, Tel. 0931.412131  
**VERCELLI**, via Verdi 40, Tel. 0161.250754

**PER NECROLOGIE-ADESIONI-ANNIVERSARI TELEFONARE ALL'UFFICIO DI ZONA DAL LUNEDÌ AL VENERDÌ ore 9,00-13,00 / 14,00-18,00**  
**Sabato ore 15,00-18,00 / Domenica ore 17,30-18,30 Tel. 06.58.557.395**  
 Tariffe base: 5,51 Euro Iva esclusa a parola (non vengono conteggiati spazi e punteggiatura)

«Questo di che sta sorgendo tramontare non più vedrà»  
 All'alba di oggi ci ha lasciato

**MARIA VIRGINIA POGLIANI (Mariella)**

Ne danno il triste annuncio i fratelli Benedetto e Sandro con la moglie Silvia, i nipoti Giovanni, Guglielmo e Giacomo e l'amico di sempre Roberto.

Funerali giovedì 10 febbraio alle ore 10.00 nella Basilica di Santa Maria in Trastevere.

La presidenza con i senatori e le senatrici, le segreterie, i collaboratori del gruppo Ds del Senato partecipano commossi al dolore della famiglia per la prematura scomparsa di

**LUCIANO GORI**

Il presidente Luciano Violante, le deputate e i deputati del Gruppo Democratici di Sinistra-l'Ulivo della Camera partecipano al cordoglio per la scomparsa di

**CESARINO NICCOLAI**

deputato del Pci nella V e nella VI legislatura.

**ANNIVERSARIO**

A due anni di distanza dalla scomparsa di

**VINCENZO MARTINO**

il Consiglio di Amministrazione della Cooperativa Costruzioni, i soci e i lavoratori tutti, lo ricordano con immutata stima.

Bologna, 9 febbraio 2005

diventerà una holding industriale, che fornisce elicotteri, aerei, sistemi di difesa, radar: una rete di servizi.

Guarguaglini diventa subito il «braccio armato» di Palazzo Chigi, l'esecutore della scelta atlantica di Silvio Berlusconi. Dopo pochi mesi dal suo arrivo, subito il colpo di scena: Finmeccanica «rompe» con la francese Thales, il più grande gruppo europeo dell'elettronica della difesa, e finisce tra le braccia dell'inglese Bae System siglando l'accordo EuroSystem. In fatto di aerei, navi, sistemi radar e quant'altro l'Italia non guarda più all'Europa continentale ma al mondo anglosassone, e l'EuroSystem dovrà essere la piattaforma di lancio di questa avventura atlantica. Quasi per paradosso, però, proprio quel pilastro che avrebbe dovuto unire Italia e Gran Bretagna in una joint venture unitaria nell'elettronica, avionica e comunicazioni, alla fine non si è mai costruito. Oggi restano tre accordi separati in ciascuno dei tre settori, senza quella visione unitaria e strategica che avrebbe dovuto aprire le porte all'Italia del mercato americano delle cosiddette «network centric operations», cioè la nuova frontiera della guerra elettronica. Obiettivo fallito. Anzi, in questo caso la strategia di Guarguaglini è riuscita persino a distruggere quello che prima di lui aveva costruito nel lontano 1998 Fabiano Fabiani. Nell'ottobre del 2004 infatti Finmeccanica e BaeSystem decidono di sciogliere la joint venture paritetica Ams (Alenia Marconi System): Finmeccanica recupera la parte italiana, la Bae quella inglese.

Le «secche» dell'avventura EuroSystem non frenano certo le «curiosità» americane della Finmeccanica di Guarguaglini. Anzi. E con il fondo Usa Carlyle che il presidente e amministratore delegato chiude la partita Fiat Avio, il pilastro privato dell'industria bellica italiana. Cede agli amici d'oltre Atlantico la maggioranza del gruppo (70%) ritagliando per sé solo il 30%. Poi arriva la gara per gli elicotteri della marina a stelle e strisce, costruita passo passo sulle due sponde dell'Atlantico. L'accordo con la Lockheed Martin (capofila della cordata) e con la Bell, antica alleata industriale di Agusta. Poi la società con l'inglese Westland, che tempo un paio d'anni e diventa tutta italiana. Un lavoro da certosino, portato avanti ai tavoli industriali e a quelli diplomatici. È a questo punto che entra in scena Giovanni Castellaneta, il consigliere diplomatico del premier che arriva nel consiglio di Finmeccanica quando ne esce Andrea Testore, l'amministratore delegato e direttore generale del gruppo da sempre in rotta di collisione con Guarguaglini.

La convenienza dei due si trasforma in una diarchia paralizzante, fino a quando Testore non lascia. Con Castellaneta l'America si fa più vicina. La prossima frontiera nel far west è la seconda commessa di elicotteri (stavolta dell'aeronautica Usa) e forse il sogno nel cassetto: acquisire la Bell.