



La Fiat di Pomigliano d'Arco riprenderà la produzione il prossimo 3 marzo. Fino ad allora gli operai faranno formazione

# Scommessa giapponese per Pomigliano

## Visita allo stabilimento Fiat in via di rinnovamento tra seminari e tecnologie

di Roberto Rossi inviato a Pomigliano D'Arco

**RISORTA** Era famosa per la produzione della mitica Alfasud. Ma anche per la difficoltà dell'ambiente, per la sua scarsa produttività, per l'arretratezza dei suoi impianti e la durezza del lavoro. La fabbrica Fiat di Pomigliano D'Arco, nata nel 1968 in provincia di

Napoli, per molti era un reperto archeologico. 280 ettari di industria destinati, forse, a diventare una nuova Bagnoli, un terreno industriale da riqualificare. Era risaputo che del gruppo Fiat l'Alfa di Pomigliano era il peggior stabilimento. Se negli altri impianti italiani per costruire una vettura ci voleva un solo lavoratore, a Pomigliano ce ne volevano due. Il destino sembrava segnato, almeno fino all'anno scorso. Quando Sergio Marchionne amministratore delegato della Fiat ne decise il rilancio in grande stile cercando di farne un modello di produzione. Una sorta di Toyota, ma nella pianura campana. Pomigliano sarà «il primo stabilimento in Italia» ha detto il direttore dell'impianto Sebastiano Garofalo, ingegnere di Siracusa, chiamato a rilanciare il più grosso complesso industriale regionale con 6mila impiegati, 9mila se si considera l'indotto. Il manager ieri per la prima volta ha aperto la fabbrica ai giornalisti. Con una doppia finalità: illustrare il piano di rilancio di Pomigliano, che in realtà si conosce da due mesi, da quando, cioè, lo stesso Marchionne lo aveva annunciato nel dicembre scorso, e riqualificare l'immagine dello stabilimento dopo la denuncia di «militarizzazione» della fabbrica da parte dei sindacati

e la sospensione di sette lavoratori (poi revocata) in seguito a un corteo interno. E anche di questo si è parlato ieri durante un nuovo incontro tra Fiom, Fim e Uilm e i rappresentanti della Fiat per una verifica del piano straordinario. «Positivo l'andamento» hanno spiega-

to i sindacati, a quali l'idea del rilancio piace, anche se rimangono alcune criticità. Come la gestione del modello di organizzazione delle relazioni sindacali all'interno della fabbrica tutto «baricentrico», come ha spiegato Massimo Brancato della Fiom di Napoli, sulla funzione dei capi di produzione e sull'utilizzo abnorme delle contestazioni disciplinari da parte dei vigilantes. «Il problema - ha detto ancora il sindacalista - è che invece di favorire un clima di compartecipazione si sta generando una tensione latente che con l'avvio delle produzioni rischia di venire fuori. L'azienda focalizza troppo l'attenzione sulle regole di compor-

tamento». Va detto che Pomigliano non è mai stato uno stabilimento facile. Nel passato più di una volta erano intervenute le forze dell'ordine. «Episodi di malavita ci sono anche adesso» ha denunciato Garofalo. «Secondo me - ha continuato il manager - è

leri l'incontro tra azienda e sindacati: l'aggiornamento procede, con qualche problema

### La Nuova Pomigliano

**6000** DIPENDENTI circa. Che produrranno l'Alfa 147, 159 e Gran Turismo.

**280** ETTARI di superficie della fabbrica. È l'azienda più grande della Campania. Con l'indotto si arrivano ad impiegare circa 9 mila lavoratori.

**70** MILIONI di investimento per il piano di recupero. Altri 40 sono quelli destinati per costi aggiuntivi (stipendi, formazione, sicurezza).

**720** CIRCA le auto completate al giorno. Lo stabilimento prima della chiusura ne produceva circa 700.

**55** MILIONI finora appaltati. Sono i soldi destinati alla ristrutturazione dell'impianto operato da terzi.

**3** MESI LA DURATA del piano di recupero. Che è partito il 7 gennaio scorso e si concluderà il prossimo due marzo.

uno degli stabilimenti più difficili che abbia mai incontrato. Più difficile anche di Termini Imerese». Che spesso le istituzioni hanno dimenticato. «Dei 30 comuni limitrofi che abbiamo invitato alla presentazione del piano se ne sono presentati in 15» ha sottolineato Garofalo. Tra questi non figurava Napoli. «Il 3 marzo, comunque, riprenderemo la produzione» ha sostenuto Garofalo. Fiat in questo progetto ha investito 70 milioni, mentre altri 40 li ha impiegati per la formazione del personale e per garantire gli stipendi in questa fase di inattività. Che è iniziata il 7 gennaio e si concluderà il 2 marzo. Alla sua riapertura

Pomigliano riprenderà a produrre l'Alfa 147, la 159 e la Gran Turismo. Per ora. «Marchionne deve esplicitare quale sarà la missione di Pomigliano» ha detto Brancato. «Dalla stampa abbiamo appreso che il modello che sostituisce la 147 molto probabilmente andrà su Cassino. Vogliamo sapere se è vero. La risposta dell'azienda non è stata soddisfacente». E l'insieme di queste questioni sarà oggetto di un attivo dei quadri e delegati Fiom di tutte le aziende del perimetro Fiat. Che si terrà, alla presenza del segretario Gianni Rinaldini, il prossimo venerdì (9,30, sala Borsellino) a Pomigliano. Un nuovo Giappone nella piana campana.

### Bertone senza pace: ora si ritira Reviglio

■ Nuovo colpo di scena nella tormentata vicenda delle Carrozzeria Bertone di Torino. Domenico Reviglio ha deciso di ritirarsi dal perfezionamento del contratto e dalla realizzazione del progetto - annunciato e ribadito nelle scorse settimane - di rilancio del marchio Bertone e di tutte le attività industriali. Lo ha comunicato ieri lo stesso gruppo Keiber, guidato da Reviglio. La decisione, spiega una nota, è stata presa dopo che non è arrivata da parte di Lilli Bertone una risposta sulla disponibilità di lasciare fuori dal contratto la società Bat. «Pongo le azioni in possesso della Kepler (la società costituita per questa operazione, ndr) - fa sapere Reviglio - a disposizione del curatore giudiziale e degli aventi diritto e mi ritiro da questa situazione sicuro che il mio ritiro non causerà danno ai lavoratori della Bertone che troveranno sicura tutela eventualmente sotto la gestione di un commissario. Ho fatto tutto il possibile per intraprendere un'impresa industriale secondo una logica di imprenditore e non di finanziere, ma non ho nessuna intenzione di farmi coinvolgere in disavventure giudiziali». Reviglio parla di «una giornata trascorsa nell'attesa di una risposta da parte della signora Bertone in merito alla sua disponibilità di stralciare dal contratto quanto faceva riferimento alla Bat, come concordato martedì con la procura di Torino. «Non è rimasto che lo stupore di questo silenzio», afferma Reviglio, aggiungendo che il suo gruppo «si riserva di tutelare i propri diritti nelle sedi competenti». Per i circa mille lavoratori della bertone, dunque, si torna al punto di partenza.

**LA STORIA** Gli impianti dell'Alfasud furono considerati un'offesa, un attacco al dominio del Lingotto. Oggi vengono rinnovati e rilanciati

## Quando Agnelli non voleva fabbriche al Sud

di Rinaldo Gianola

La storia, è noto, è una brutta bestia. Si può tirare da una parte e dall'altra, raccontare e revisionare, interpretare e selezionare, e fa sempre la sua bella figura. Uno la può raccontare come vuole. Consideriamo, ad esempio, la storia della fabbrica di Pomigliano d'Arco, costruita dall'Alfa Romeo e oggi di proprietà della Fiat. Fa davvero piacere sentire i vertici della Fiat dichiarare il loro impegno per lo sviluppo e l'innovazione dello stabilimento, destinato addirittura a diventare una delle punte di eccellenza del gruppo, una specie di Toyota nella pianura campana. Per anni si è parlato e discusso se valeva la pena tenere aperto Pomigliano d'Arco, se gli operai meridionali erano «adatti» a produrre auto. Adesso non ci sono più dubbi: Pomigliano è strategica per la più grande azienda privata italiana. In effetti fa piacere e anche un po' di meraviglia sentire queste parole

se solo si pensa alla guerra che la Fiat per decenni ha scatenato contro la fabbrica costruita dall'Alfa Romeo alla fine degli Anni '60 (la prima pietra venne posta proprio quarant'anni fa, il 29 aprile 1968, da Aldo Moro) ed entrata in funzione nel 1972. Quella fabbrica, che rappresentava un'importante seppur discutibile iniziativa pubblica per l'industrializzazione del Mezzogiorno, fu sempre considerata dai vertici della Fiat come un'offesa intollerabile, un affronto alla sacralità del Lingotto, e definita da Gianni Agnelli in una famosa intervista concessa a Eugenio Scalfari «una pazzia (...), un'operazione clientelare in grande stile, nient'altro». Per la verità l'avvocato Agnelli disse anche di peggio contro l'Alfa Romeo di Giuseppe Luraghi, che nel 1966 propose coraggiosamente all'Iri e a Finmeccanica il progetto del nuovo stabilimento. Ma la filosofia del Lingotto, che fino all'inizio degli Anni '70 puntava a concentrare solo al Nord l'intera pro-

duzione di auto richiamando a Torino migliaia di lavoratori del Sud costretti a vivere in condizioni pietose, finì per modificarsi proprio come reazione all'investimento meridionale del Biscione milanese. Qualche carta d'archivio ci aiuta a comprendere il rapporto tra la Fiat e il Mezzogiorno. Il 20 febbraio 1969 la commissione Industria della Camera presieduta da Antonio Giolitti ascoltò Gianni Agnelli. Su domanda del deputato Libertini, l'avvocato definì la ripartizione degli investimenti: «Non vorrei improvvisare, ma credo che all'incirca oltre l'80% sia a Torino, nell'area del Mercato Comune il 10%; nel Mezzogiorno, per adesso, abbiamo solo lo stabilimento di montaggio in Sicilia».

Al deputato Compagna che gli chiese se la Fiat intendesse produrre auto al Sud, Agnelli replicava: «Lei in pratica mi chiede se penso che qualche iniziativa possa essere dislocata nel Mezzogiorno. Ebbene, per il settore automobilistico la risposta è no». Quindi mentre l'Alfa Romeo costruiva la fabbrica dell'Alfasud e a Torino nascevano misteriosi comitati anti-Alfa, come il Movimento Meridionalista Italiano e l'Organizzazione Cittadini Indipendenti che contestavano l'insediamento di Pomigliano, la Fiat ribadiva di non voler cambiare strada. L'Alfa Romeo finì per essere accusata sulla

«Pomigliano è una pazzia, un'operazione clientelare in grande stile, nient'altro»



stampa nazionale di voler costruire una «cattedrale nel deserto» solo per ottenere finanziamenti pubblici. Ma lo «scandalo» dell'Alfasud venne presto seguito da una svolta epocale da parte della Fiat. Nel settembre 1969, mentre stava per esplodere l'Autunno caldo, il vicepresidente della Fiat Bono comunicò al governo che il piano di investimenti del gruppo 1970-72 prevedeva 245 miliardi di lire destinati al Mezzogiorno per costruire due stabilimenti per la produzione di auto, uno a Cassino e l'altro a Ternoli. Un segno di cambiamento che segnò poi le azioni di Torino: da allora la produzione di auto della Fiat si sviluppò enormemente negli stabilimenti del Sud. Una tendenza costantemente seguita, tanto che all'inizio degli Anni '90 la Fiat di Agnelli e Romiti decise di insediare nella piana di Melfi, il famoso «prato verde» non conflittuale, il più moderno e produttivo impianto del gruppo torinese. Un investimento al quale,

lo ricordiamo per la storia, contribuì in misura significativa anche lo Stato. Certo meno virtuosa, almeno agli occhi degli esperti e dell'opinione pubblica, è stata la vita di Pomigliano diventato, nel corso degli anni, il paradigma della fabbrica poco produttiva, con alto tasso di assenteismo, molto conflittuale. Così quando nel 1986 Bettino Craxi conseguì a sorpresa l'Alfa Romeo alla Fiat, l'avvocato Agnelli poté finalmente concludere il lungo duello con il concorrente pubblico con una delle sue proverbiali cattiverie: «In realtà l'operazione risale a vent'anni fa quando fu costruito lo stabilimento Alfasud di Pomigliano d'Arco, io già sapevo come sarebbe andata a finire, che sarebbe stato un disastro economico e che avremmo finito per ricomprarlo noi». Poi aggiunse: «Ci siamo annessi una provincia debole». Oggi la provincia meridionale della Fiat, se di provincia ancora si tratta, non sembra davvero debole.

## Commercio, anche piazza Duomo reclama il contratto

I lavoratori della Rinascente espongono un enorme striscione sul tetto dello storico negozio nel cuore di Milano

di Giampiero Rossi / Milano

**ATTESA** Il palcoscenico è di quelli che non possono passare inosservati: Milano, piazza Duomo. Il messaggio diretto, esplicito. «Contratto subito». Il mezzo di comunicazione: uno striscione lungo 20 metri esposto sul terrazzo dello storico edificio che ospita la sede principale dei grandi magazzini «La Rinascente» e poi calato fino alla piazza in mezzo a migliaia di volanti colorati. I lavoratori del commercio di un'azienda simbolo del settore

hanno voluto partecipare così all'atmosfera carnevalesca che si respira a Milano. Ma lo hanno fatto per ricordare a tutta Italia che il loro contratto di lavoro (che riguarda circa due milioni di addetti) è scaduto da 13 mesi, che non si intravede l'approdo nonostante molte ore di sciopero e che la busta paga reclama quelle integrazioni, proprio mentre gli imprenditori fanno a gara per dirsi interessati al potere d'acquisto dei propri dipendenti, ma soltanto se serve per mettere in un angolo i sindacati, come dimostra la vicenda Tod's.



La manifestazione davanti alla Rinascente di Corso Vittorio Emanuele a Milano

«È inaccettabile che dopo tredici mesi, per elargire l'aumento contrattuale (che non copre nemmeno l'adeguamento all'aumento del costo della vita)

si chiedano contropartite in termini di maggiore flessibilità, lavoro domenicale, malattia non pagata - osserva Graziella Carneri, segretaria della Filcams

Cgil di Milano - questo è un settore dove la flessibilità e la precarietà dei rapporti di lavoro è estesissima, in particolare proprio nelle imprese della grande distribuzione che sono quelle che, più di altre, stanno bloccando la firma del contratto». Ora l'azione dimostrativa di piazza Duomo parla anche ai datori di lavoro alla vigilia della ripresa del confronto. «Chiediamo - dice ancora Graziella Carneri - che nella trattativa, prevista per i prossimi giorni, Commercio abbandonino le pretese e firmi l'accordo garantendo i diritti salariali e i diritti legati alle condizioni dei lavoratori e delle lavoratrici».

### CONSUMI

Caro-carne, Mister Prezzi convoca le categorie

**La prossima settimana**, su segnalazione di Mister Prezzi, il ministero delle Politiche Agricole convocherà le categorie produttive del settore delle carni per analizzare le cause dei rincari, in particolare quelli del pollame. L'iniziativa del garante ha trovata piena adesione sia da parte delle associazioni dei consumatori che delle associazioni agricole. Secondo i consumatori i rincari dei prezzi della carne pesano sulla borsa della spesa degli italiani per circa 14 euro al mese, visto che da novembre 2007 ad oggi ha subito aumenti dell'ordine del 10%. In particolare, secondo gli osservatori di Adusbef e Federconsumatori, le fettine di manzo sono aumentate dell'11%, le braciole di maiale del 12%, così come le cosce di pollo, e le bistecche di vitello del 10%. Secondo le associazioni dei produttori, la forbice tra i prezzi alla produzione e quelli al consumo è di oltre cinque volte per il coniglio fino a venti volte dal maiale al prosciutto con la conseguente crisi per tutto il settore dell'allevamento. I consumi sono infatti ad alto rischio con cali del 4,2% registrati per la carne bovina e del 2,3% per quella di maiale, mentre - come sottolinea la Cia - la crescita negli acquisti di pollo (più 6,2%) va inquadrata in una situazione che ha visto il comparto in gravi difficoltà, con vendite a picco per la psicosi provocata dall'influenza aviaria.