

INDUSTRIA, POLITICA, LAVORO TRA NORD E SUD**1968, l'auto di stato scende al Sud**

LE PARTECIPAZIONI STATALI ■ Il 29 aprile 1968 Aldo Moro pone la prima pietra dello stabilimento Alfa Romeo di Pomigliano d'Arco. Le linee produttive iniziano a funzionare nel febbraio 1972. L'impianto costa circa 300 miliardi di lire, di cui la metà finanziati a tasso agevolato dall'Icipu. La Fiat critica e ostacola fin dall'inizio il progetto dell'Alfasud.

Uno scandalo chiamato Alfasud

SCONTRO E POLEMICHE ■ La fabbrica di Pomigliano diventa negli anni Settanta e Ottanta un caso politico, sociale, industriale. Gianni Agnelli, presidente della Fiat, definisce Pomigliano: «Una pazzia... un'operazione clientelare in grande stile». La Fiat è costretta, però, a seguire l'esempio dell'Alfa Romeo e inizia a investire nel Mezzogiorno.

Pomigliano d'Arco, la storica anomalia di una fabbrica

Rappresenta il 20% del Pil della Campania, il suo ruolo è determinante per l'economia. Ma l'origine statale e il ritorno di un pregiudizio antimeridionale alimentano critiche e accuse spesso pretestuose

L'analisi

RINALDO GIANOLA
MILANO

La fabbrica Giovanni Battista Vico di Pomigliano d'Arco occupa 5193 dipendenti diretti (4720 operai e 473 impiegati), dal 2003 a oggi sono usciti oltre 2500 lavoratori. Lo stabilimento Fiat, con l'indotto, vale il 20% del pil della Regione Campania dove la disoccupazione giovanile supera il 50%. Metà dei comuni del napoletano, secondo il prefetto Alessandro Pansa, è infiltrato o minacciato dalla camorra.

Davanti a questi numeri e fatti i lavoratori e i cittadini di Pomiglia-

no dovrebbero consegnarsi a Sergio Marchionne, iscriversi a Solidarnosc e iniziare a studiare il modello polacco della Fiat, quello della fabbrica di Tychy dove i 5800 dipendenti hanno prodotto 600mila auto nel 2009, circa lo stesso numero di auto uscite dai quattro impianti italiani. Se le cose stanno come dice la Fiat, se larghissima parte del mondo politico e sindacale accettano le condizioni imposte dal Lingotto per avviare la produzione della Nuova Panda, allora il referendum di oggi dovrebbe essere una pura formalità. Vinceranno i "sì", Marchionne potrà trionfare anche a Pomigliano. Si lamenteranno solo quelli della Fiom, qualche costituzionalista e Sergio Cofferati che quando faceva il sindacalista era considerato un "destra".

Ma, probabilmente, il caso Pomi-

gliano ci riserva ancora qualche sorpresa. La Fiat, nonostante il plateale consenso raccolto nella politica e nel sindacato, non ha ancora sciolto la riserva sull'investimento di 700 milioni a Pomigliano.

Forse non basterà una vittoria del "sì", forse non sarà sufficiente nemmeno un plebiscito al documento (non definiamolo un accordo, questo prevederebbe una trattativa che non c'è stata) perché Marchionne ha bisogno di vincere su tutto il fronte, ha la necessità anche di portare a casa la firma della Fiom che, pur essendo il sindacato più piccolo a Pomigliano, mantiene una posizione netta e chiara di opposizione. Mentre i lavoratori si avviano al voto compaiono altri piani della Fiat, compresa la creazione di una nuova

società che assumerebbe i dipendenti di Pomigliano a condizione di sottoscrivere tutte le norme capestro, comprese le deroghe contrattuali e costituzionali. È la dimostrazione, se ce ne fosse bisogno, che su Pomigliano non si gioca solo un importante investimento industriale ma soprattutto la tenuta del sistema dei diritti e delle garanzie per il mondo del lavoro. Se passa il modello polacco, poi si aprirà una voragine: perché mai non si dovrebbe concedere a un'altra impresa quello che questa volta è stato concesso alla Fiat? La storica anomalia di Pomigliano apre dunque una nuova stagione e si misura davanti al caso Fiat e al giudizio espresso da giornali, economisti, politici di vari orientamenti.

Nelle cronache e nei commenti di questi giorni riemerge un pregiudizio