

“**V**olevamo ristrutturare casa. Due figli, le esigenze che crescono, era ormai una necessità. Sarebbero venuti dei sacrifici, certo; tuttavia, con due entrate, la mia e quella di mia moglie, non ci sembrava un azzardo. A lavori finiti abbiamo adesso un'abitazione assai più confortevole. Ma potevamo mai prevedere quel che sarebbe successo? Che vuoi che ti dica: ora bisogna stringere la cinghia. Certo, è proprio un bel paradosso”.

#### Dopo la rieducazione

Si, è davvero paradossale la storia di cui è protagonista Stefano Birotti, quarantaquattro anni, Rsu della Fiat di Pomigliano, in fabbrica dall'89, paradossale la vicenda che con lui stanno vivendo dalla scorsa estate, in immediata coincidenza con l'insorgere della crisi, i suoi compagni di lavoro. Sembra ieri – ma è passato più di un anno, parliamo del gennaio-febbraio 2008 – quando, in omaggio all'imperativo della qualità, Sergio Marchionne decideva che gli impianti della cittadina vesuviana avrebbero dovuto cambiare volto. Due mesi di stop, investimenti mirati a modificare l'organizzazione del lavoro, severi corsi di formazione per tutti i dipendenti. “Dovevamo imparare a fare nostri gli obiettivi dell'azienda, interiorizzarli, entrare in competizione gli uni con gli altri per superarci di continuo – ricorda Giuseppe Saccoia, cinquantacinque anni, vecchio militante Fiom, in azienda dal 1972, gli anni dell'Alfasud, in pratica da sempre -. Era la 'rieducazione'. A cosa è servito? Alla vigilia della pausa estiva eravamo già di fronte a questa brutta, disgraziata realtà”. Due, poi due e poi quattro, e poi tre e ancora quattro, infine tre per quattro e all'orizzonte (per ora) due. La

sequenza numerica, mentre dal finestrino della circumvesuviana corre in direzione opposta un paesaggio di cemento su cui il sole sbiadisce, si mescola per proprio conto al ricordo di qualche lettura intorno al rito, celebrato ogni lunedì di Pasqua, per ricordare lo sfregio che l'immagine della Vergine, custodita qui a un passo nel santuario della Madonna dell'Arco, subì nella seconda metà del 400; al rito officiato dai pellegrini, prima che dalla gerarchia ecclesiastica: al tempo del loro incedere, ai tamburi e alle musiche dei visitatori, al loro muoversi sincopato. E alla traduzione di tutto questo, appunto, nell'astrazione matematica.

Letteratura. I numeri che tornano in mente mentre il treno ci riporta a Napoli sono quelli, mese dopo mese, da settembre in avanti, della cassa integrazione; e il paradosso a cui Birotti allude è il traumatico cambio di prospettiva con il quale, scoppiata la crisi, questa gente deve fare i conti: dai moderni riti di autoesaltazione che concludevano i corsi d'inizio 2008, con le promesse di futuro sottese, all'incertezza che proprio sul futuro si è poi addensata, alle difficoltà già grandi del presente. Difficoltà, ci dicono con pudore nella sede Cgil di Pomigliano, che non sono solo il mutuo da pagare e l'incubo che la banca ti chiami il giorno che passa la rata perché i-soldi-sul-conto-scusate-è-sicuramente-un-disguido-ancora-non-ci-sono. Ma che si vedono già nei negozi vuoti, nelle spese che improvvisamente si scoprono superflue, e nell'arrangiarsi dei lavoretti eseguiti durante le ore libere: per qualche decina d'euro in più, facendo magari incassare l'idraulico, l'imbianchino, l'elettricista che fine a qualche tempo fa non immaginava di dover fronteggiare nuovi e più disponibili concorrenti.

soli: 5.300 dipendenti diretti, che con l'indotto arrivano a 18-20mila in tutto il settore automotive della Campania. “La Fiat fa il suo mestiere, il sindacato rincorre, il governo italiano, al contrario di quelli Usa e tedesco, sta alla finestra. Il pericolo – commenta Ugo Marani, economista, docente all'Università Federico II di Napoli e presidente dell'Ires Cgil regionale –, con il Sud di nuovo abbandonato a se stesso, è che alla fitta schiera dei giovani disoccupati e per ora silenti, a quella, rumorosa, dei lavoratori della formazione, se ne aggiunga una terza: gli operai espulsi dalla manifattura. Sotto il profilo sociale, una vera polveriera”. Marani ci riporta così al pericolo che tutti paventano. “Scoppia? E se scoppia?”. L'interrogativo, nei giorni del dopo terremoto in Abruzzo riferito alle pulsioni nascoste nella pancia del Vesuvio – interrogativo a cui, tra parentesi, l'unica risposta possibile è, per ora, quella di fare ricorso alla ricca oggettistica contro la jella di cui il mercato locale dispone –, l'interrogativo, dicevamo, passa intanto da ciò che dentro il vulcano potrebbe accadere a quel che fuori dello stesso già sta accadendo.

#### Welfare familiare

Marino Niola, antropologo, docente all'Università Suor Orsola Benincasa di Napoli, tiene a sottolineare la grande forza di coesione che ancora mostra, in questa terra, il legame familiare e comunitario. “Penso che a Pomigliano, come del resto in tutto il meridione, ci sia una quota di welfare assicurata dalla famiglia, più in generale dalla società, che consente di reggere meglio ai colpi della crisi. Se la situazione dovesse aggravarsi tutto si farebbe più difficile,

# La fabbrica dell'incertezza

I progetti d'inizio 2008, poi la crisi. In attesa che la Fiat presenti il suo piano, la tensione è grande. Il sindacato tuttavia tiene e lavora per il negoziato

di GIOVANNI RISPOLI

“

*Il ridimensionamento degli impianti, in un terra afflitta da grandi sofferenze sociali, sarebbe un colpo assai duro, che riporterebbe indietro un'intera comunità*

”

#### Le carte del Lingotto

Un paradosso, ancora, che rischia di lasciare il campo, dopo che il ricordo della nuova Pomigliano vagheggiata dal Lingotto si sarà ingrigito, a una ben più cruda realtà. Nella conversazione qui a fianco il responsabile auto della Fiom Enzo Masini ricorda le carte Fiat, chiamiamole così, apparse durante l'incontro di Francoforte, il 13 maggio, con i sindacalisti tedeschi della Opel. Con parole non diverse le riassume Andrea Amendola, della segreteria Fiom Campania, responsabile auto su scala regionale. “Prima ipotesi: chiusura di Pomigliano, e di Termini Imerese, oltre alla cancellazione dell'assemblaggio nello stabilimento Pininfarina di San Giorgio Canavese, in Piemonte. Seconda ipotesi, cronologicamente successiva alla prima, ridimensionamento di Pomigliano e conferma delle intenzioni peggiori per gli altri due siti”.

Escluso che sia davvero pensabile, sostenibile la prima ipotesi, resta in piedi la seconda. “Che sarebbe comunque una iattura – osserva Saccoia -: la fine di quel triangolo industriale che con Melfi e Avellino qui nel tempo si era costruito e il venir meno, o comunque il forte indebolimento, dell'ultima grande realtà industriale che insieme all'Alenia è rimasta nella nostra regione”.

I numeri ancora una volta parlano da

certo. Però non sono pessimista. L'importante è ovviamente che la comunità non resti sola”. “Per ora – aggiunge Amendola – la sensazione è che non ci sia sino in fondo la percezione della crisi. Le difficoltà interessano tutto sommato 'solo' una parte, anche se una parte decisiva, dell'economia. Poi, è vero, il supporto familiare è importante”. Supporto che riscalda, senza dubbio, ma che può anche nascondere, per molti, un arretramento. Massimo Infante è un dipendente di Fenice, la società che assicura i servizi ambientali della Fiat. Ha venticinque anni, due diplomi, si era anche iscritto all'università – ingegneria meccanica –, ma il lavoro con la sua particolare organizzazione, i turni e la notte, non gli permette di studiare: “Quello che sta accadendo mi fa rabbia – dice -. Ho cominciato a lavorare a diciannove anni, sono abituato alla mia autonomia, non ho nessuna voglia di tornare indietro”. Però, gli chiediamo senza girarci intorno, se la situazione precipitasse, te la sentiresti di emigrare? “No – risponde secco –, sarebbe una sconfitta. Abbiamo creduto tutti a un avvenire diverso. Voglio restare qui”.

#### Un mostro mediatico

E così torniamo all'inizio, all'idea che nella sofferenza del Sud, nell'infelicità soprattutto di questa terra, potesse esserci comunque qualcosa di solido,



## L'INTERVISTA

Masini/Fiom

Necessaria la **trattativa**

*La Fiat non può negarsi, dice il responsabile auto dei metalmeccanici Cgil. Necessario un confronto serio per tutelare il lavoro italiano*

**L**a manifestazione di Torino alle spalle – un successo che l'assalto di un gruppo di violenti al palco del comizio e l'aggressione a Rinaldini non hanno potuto oscurare –, vale la pena ora fare il punto sulle incognite aperte in Italia dalle mosse – l'alleanza con Chrysler prima, la trattativa con Opel di questi giorni – decise da Sergio Marchionne per fare della Fiat uno dei grandi gruppi che dalla tempesta attuale dovrebbe uscire con le carte giuste per muoversi da protagonista nel mercato dell'auto. Ne parliamo con Enzo Masini, che in veste di responsabile automotive della Fiom sta seguendo passo dopo passo questa complicata vicenda.

**Rassegna** Partiamo da un punto che il sindacato, ma non solo il sindacato, giudica centrale: il mandato conferito dal cda Fiat a Marchionne di scorporare l'auto dal gruppo.

**Masini** Sì, è il punto da cui partire, la difficile novità con la quale ci troviamo a fare i conti. Una novità che ha molteplici ricadute, la prima delle quali consiste nel fatto che i fronti d'impegno sono diventati due: ciò che è auto, com'è ovvio, e ciò che auto – nel mondo Fiat – non è. Quindi Mirafiori e poi Pomigliano e poi Melfi, Termini Imerese e così via da un lato; e, dall'altro, Iveco – che sta subendo la crisi in maniera ancora più pesante dell'auto –, Cnh, Magneti Marelli e tutta la componentistica. Con la mole gigantesca di questioni che il cambiamento in corso annuncia – per dirne una: dove vanno i debiti, come verranno spalmati, su chi ricadranno? – e che si aggiunge al problema oggi più vistoso: il destino degli stabilimenti automobilistici italiani nel grande gioco delle acquisizioni internazionali. Problema de-

cisivo, com'è a tutti evidente – stiamo parlando del destino di Pomigliano e Termini Imerese –, ma che non è il solo su cui, ripeto, siamo tuttora impegnati.

**Rassegna** Veniamo a Pomigliano e Termini Imerese, appunto. Dopo l'incontro di Francoforte con i sindacalisti tedeschi della Opel, il 13 maggio, si è saputo...

**Masini** ...quel che la carte Fiat dicevano con chiarezza. Abbiamo preso visione di due piani. Il primo prevede la chiusura degli impianti di Pomigliano e Termini Imerese, cui si aggiunge la fine delle funzioni di assemblaggio assegnate allo stabilimento Pininfarina di San Giorgio Canavese, in Piemonte. Il secondo, successivo – viene un paio di settimane dopo –, in cui Pomigliano non si chiude più ma subisce comunque un ridimensionamento, mentre resta l'ipotesi estrema per Termini Imerese oltre che per l'azienda di Pininfarina. Ci sono altri piani? Non lo sappiamo. Quello che più ci preme è discutere. Occorre che la Fiat presenti il suo piano, l'ultimo, il definitivo, è necessario che ci si confronti: con noi, con il governo – del tutto assente – e con le Regioni interessate. La cosa che non è pensabile è essere informati a cose fatte. Non è l'informazione che vogliamo, ma un negoziato, un negoziato vero su quel che il gruppo intende fare, sui suoi progetti, sul futuro degli stabilimenti presenti nel nostro paese, sui livelli di occupazione – che, l'abbiamo detto e ripetuto, devono essere salvaguardati –. È a questo che bisogna arrivare. Nella consapevolezza che la chiusura di questo o quell'impianto non significa il potenziamento, sul territorio nazionale, di altri stabilimenti. Non è in vista nessun meccanismo di compensazione; e l'indebolimento o addirittura la cancellazione di questo o quel sito sarebbe grave non solo per le sue ricadute sociali ma per la stessa capacità produttiva del paese.

**Rassegna** Sedersi intorno a un tavolo e discutere, dici. Intanto, dopo la manifestazione di Torino, e proprio per costringere la Fiat ad avviare una trattativa, quali sono le iniziative previste?

**Masini** Abbiamo deciso unitariamente il blocco degli straordinari e della flessibilità in tutti gli stabilimenti. Stiamo discutendo come muoverci verso Palazzo Chigi, vogliamo concretamente verificare, infine, la possibilità di una mobilitazione sul piano europeo. **G. Ri.**

nell'economia e nel lavoro, su cui contare. La crisi mette in dubbio questa convinzione, rende tutto terribilmente incerto. "E produce tanta amarezza – osserva Saccoia –. Giudicalo pure un luogo comune, ma siamo sempre noi a pagare". "Tuttavia io non sono pessimista – prosegue –.

Ho fatto per anni il collaudatore: una mansione che, come si può immaginare, richiede una certa professionalità. Alla fine della mia vita di lavoro mi sono ritrovato sbattuto da un giorno all'altro, ti parlo dei primi mesi del 2008, il tempo della 'rieducazione', nel nuovo centro per la logistica creato dalla Fiat a Nola.

Un posto finto, in realtà un nuovo reparto confino, com'è tradizione del Lingotto, questa volta non più solo per i 'politici', ma per i politici, ovvero alcuni degli operai più sindacalizzati, e poi un po' di dipendenti che per le ragioni più disparate l'azienda non gradisce. Bene, ciò nonostante, non sono pessimista".

"Perché? – conclude –. Perché stiamo lavorando bene. Perché abbiamo saputo contrastare il mostro mediatico che avevamo contro, perché dovevamo batterci contro la spazzatura per strada, non solo contro i pregiudizi nei nostri confronti. La partita non è chiusa. Se riusciamo a portare la Fiat, e il governo, a un tavolo di negoziato, la partita, credimi, non è chiusa". •



“

*La lotta di questi mesi ha dovuto fare i conti con il pregiudizio di tanta parte dei media e dell'opinione pubblica. Ma la partita non è chiusa, l'azienda dovrà negoziare. Solo allora si potrà decidere per davvero il destino dello stabilimento*

”