

Gli operai: "Per noi è la fine della cassa integrazione"

La Fiom e i Cobas organizzano un presidio anti-Marchionne
 Il presidente del Lingotto: "Non siamo un partito, facciamo auto"

Reportage

MARCO ALFIERI
 INVIATO A POMIGLIANO

Quando sono rimasto in cassa integrazione Luca aveva 3 anni. L'altro ieri ne ha compiuti 6, è un ometto, così ho deciso di portarlo a vedere la fabbrica dove lavora papà...». Mentre lo dice a Paolo S., 37 anni, di Casoria, si rompe un po' la voce. «Mi hanno chiamato la settimana scorsa per l'addestramento - ci racconta con il figlioletto per mano, davanti all'ingresso 1 del Giambattista Vico -, tra poco rientro al reparto verniciatura».

Magari non per tutti ma certo per molti (finora sono rientrati 600 addetti, mille entro fine anno, poi dipenderà dalla domanda), ieri è stato un giorno di festa. «Stare a casa è insopportabile. Non è solo un problema di soldi», continua Paolo. «È che ti perdi gli affetti, litighi coi tuoi, ti crolla l'autostima...».

Anche nell'indotto è così. Le aziendine sotto i 15 dipendenti sono in cassa in deroga. Vivere di cig ammazza l'economia. Qui sono tutti fornitori: se si ferma Fiat, Avio o Alenia la ricaduta è immediata. «Non c'è più nemmeno il lavoro nero per arrotondare», ammette sconcolato un operaio

a passeggio nella centrale piazza Primavera. «Per qualche mese ho fatto l'imbianchino ma anche l'immobiliare dopo il boom 2004-2008 è crollato». Le banche non danno più mutui e la gente non riesce a stare dietro alle rate mensili. Basta farsi un giro per i paesi intorno: Caivano, Acerra, Casoria, Somma Vesuviana. Ci sono torsoli di appartamenti cominciati e lasciati a metà. C'è come un supplemento di Meridione da queste parti. Pomigliano nel giorno del ritorno di Fiat è un paese sospeso tra speranza e rassegnazione. Per questo la festa di ieri, l'investimento sulle linee produttive dopo 3 anni di cassa, è una piccola manna.

Verso mezzogiorno il presidio pacifico anti Marchionne fuori dai cancelli del Giambattista Vico è arrivato al massimo. Saranno in duecento divisi in gruppetti: c'è quello Fiom in assemblea sotto la tettoia di una roulotte parcheggiata a bordo strada, ci sono i Cobas, c'è il banchetto di Ri-

fondazione comunista, c'è il gruppo Banchi Nuovi arrivati in corteo, gli operai in mobilità di Fincantieri e di altre crisi industriali campane, e la pattuglia di «eat the rich». Bandiere rosse, striscioni e sfottò («Marchionne in fonderia, la nostra democrazia») e qualche sciarpa del Napoli. Il calcio in fondo non ha colori. La polizia guarda impassibile. Poi l'ala fionmina si stacca e va a volantinare dai giornalisti che escono per il test drive della nuova Panda. Nel pomeriggio nella fabbrica entra la comunità lo-

cale. Politici, portaborse, istituzioni, militari, il vescovo e signore vistose vestite della festa. Arrivano anche l'ex ministro del Lavoro, Maurizio Sacconi, che loda la riapertura («patti rispettati, percorso avviato»), Luigi Angeletti (Uil) e Giovanni Centrella (Ugl).

I vertici Fiat ripetono la presentazione della mattina alla stampa con alcune variazioni. Gli applausi scattano sulle corde dell'orgoglio e della produzione locale. Quando Marchionne ringrazia i lavoratori che «non si sono fatti distrarre da chi ci ha attaccati» o quando l'ingegnere che ha progettato la nuova Panda la chiama «l'auto fatta dalla gente di Pomigliano». C'è un'aspettativa sociale altissima su questo stabilimento. «Rientreranno davvero tutti?», è il passaparola che circola nel teatrino montato in mezzo alle linee di montaggio. Dipende. John Elkann parlando alla classe dirigente locale descrive la nuova filosofia del Lingotto non solo al Sud ma soprattutto al Sud: «Fiat Chrysler non è un partito politico e nemmeno un movimento di opinione. Noi facciamo automobili». Dunque lo scambio non sarà politico-clientelare: gli investimenti dipenderanno da produttività, competizione e trasparenza. Se così sarà, Pomigliano durerà nel tempo, anche oltre la Panda.

Prima del giro per la fabbrica il governatore campano, Stefano Caldoro, si mostra soddisfatto. «Quando si riapre una grande azienda è sempre una giornata importante. Qui si rea-

lizza un'auto competitiva, nella migliore tradizione italiana. La regione - dice - ha sostenuto l'accordo e i lavoratori». Anche il sindaco di Pomigliano, Raffaele Russo, sposa la linea dell'ottimismo: «Sono colpito dalla nuova filosofia produttiva di Fiat. Rispetto al vecchio impianto, hanno cambiato il modo di lavorare degli operai, speriamo davvero...».

«Non credo che solo la Panda basti a riassorbire tutta la manodopera ma oggi è un bel giorno perché significa rimettere in moto un'economia che vivacchia di sola cig. Anche a questo servono le grandi imprese, a portare innovazione sul territorio», commenta di fianco al sindaco Antonio Romano fasciato in un perfetto abito blu. Con la sua Romano Autogas progetta, produce ed esporta in tutto il mondo serbatoi Gpl. Prima meccanico generico, poi installatore Tartarini fino al 1978, quando diventa distributore. Poi ancora, dall'82, la produzione diretta. Oggi la sua è una delle poche medie imprese di Pomigliano che girano bene e stanno sul mercato. Non a caso è proprietario della squadra di calcio locale (milita in serie D) e finanzia un settore giovanile di 300 ragazzi di cui 60 non pagano per problemi familiari. In principio fu la Renault 4, «la prima auto prodotta dall'Alfa Romeo in Campania su licenza della casa francese. Da ragazzo passavo a vederla costruire, era bellissima», s'intenerisce il signor Antonio, guardando i nuovi robot nella fabbrica rinata. «Chissà mai che un domani...».