



**Cosa è rimasto in Italia della produzione di automobili Fiat**

**A**Torino, nello stabilimento di Mirafiori (10.700 dipendenti), la Fiat produce la Punto, l'Idea, la Multipla, l'Alfa MiTo, le Lancia Musa e Thesis. A Cassino (Frosinone, 4000 dipendenti), vengono costruite le Fiat Croma e Brava e la Lancia Delta. Dalla fabbrica Giambattista Vico di Pomigliano (Napoli, 5.000 dipendenti) escono

l'Alfa 147, Gt, 159, 159 Spider, 159 Sportwagon, la Fiat Bravo. A Melfi (Potenza) lavorano 5.200 dipendenti per costruire la Grande Punto. Nello stabilimento di Termini Imerese che - come ha annunciato l'amministratore delegato Sergio Marchionne non produrrà più automobili - per ora si costruisce la Lancia Ypsilon. In Val di Sangro (Chieti) il gruppo Fiat ha uno

stabilimento in joint venture con i francesi di Psa dove lavorano 5.900 persone per la produzione di veicoli Psa e del Nuovo Ducato Fiat. Il gruppo ha stabilimenti anche in Polonia, Turchia, Sud America e, dopo l'alleanza con Chrysler, si trova coinvolto nella gestione di fabbriche anche in Messico, Stati Uniti e Canada.

# TERMINI: LA FINE DI UN PROGETTO

## Operai ancora in protesta in Sicilia Ma la Fiat non può avere 6 fabbriche

di **Stefano Feltri**

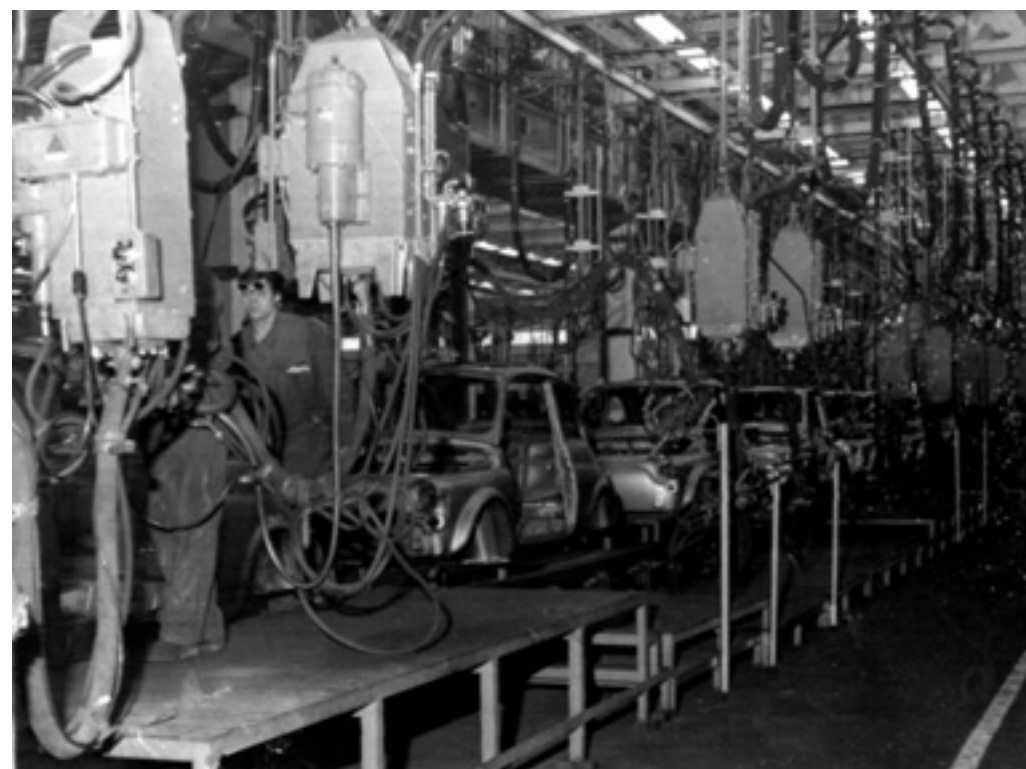
**D**opo l'annuncio di un nuovo periodo di cassa integrazione, hanno passato la notte nel municipio, uno dei loro si è inventato sindaco alternativo, i sindaci veri di tutta la zona si sono riuniti per discutere la situazione: gli operai di Termini Imerese combattono una battaglia che non ha possibilità di vittoria. Sono calati in Sicilia anche il ministro dello Sviluppo economico Claudio Scajola, che si occupa delle trattative con la Fiat anche sugli incentivi alla rottamazione, e il sottosegretario Gianfranco Micciché. "L'Italia è una Repubblica fondata sul lavoro", hanno urlato gli operai ai due esponenti del governo.

**LA FINE.** Ma Termini Imerese è spacciata. Non solo per le dichiarazioni dell'amministratore delegato di Fiat Sergio Marchionne che ha annunciato da tempo che dal 2011 a Termini non si produrranno più automobili (che cosa si farà non è ancora chiaro). E non è neanche colpa soltanto dei dati sul costo del lavoro. Già nel 2004 l'allora capo di Fiat Auto Herbert Demel spiegava ai sindacati che un'ora di lavoro costa 30 euro in Polonia e in Turchia, 55 a Melfi, 75 a Pomigliano e Cassino, 80 a Mirafiori e 90 a Termini Imerese. "Ma il costo del lavoro non è la variabile decisiva", ripete spesso Marchionne, che guarda al costo complessivo. A segnare il destino della fabbrica è la sua storia, il suo declino prevedibile, almeno in una certa misura fin dall'inizio: "Termini non ha funzionato", è il bilancio di quasi 40 anni di storia secondo Giuseppe Berta, professore di Storia economica alla Bocconi ed ex direttore dell'archivio storico Fiat. Bastano due numeri per capirlo: quando Termini ha ini-

ziato l'ultima fase di declino, negli anni più difficili per il gruppo all'inizio di questo decennio, il suo indotto era di soli 500 posti di lavoro. E non è aumentato mentre i dipendenti si riducevano ai 1400 circa di oggi. "È un'azienda costruita in un posto assurdo secondo qualsiasi valutazione razionale", dice Berta. La fabbrica più sbagliata della Fiat, secondo Berta, è considerata Pomigliano d'Arco costruita con logiche di divisione del lavoro tayloristiche quando ormai il modello della catena di montaggio era superato. Ma a posteriori perfino quella si è rivelata meglio di Termini che è completamente isolata, intorno non ha alcun tessuto industriale in grado di valorizzarla, mentre Pomigliano è messa meglio da quel punto di vista.

**GLI INIZI.** Per capire le ragioni di un fallimento storico biso-

gna tornare alle origini e alla scelta di espansione nel Mezzogiorno. Era il 1970, alla Fiat c'era una gestione in condominio di due amministratori delegati, l'ingegner Gaudenzio Bono e Umberto Agnelli. Il Lingotto deve confrontarsi con due problemi strutturali: la prima motorizzazione degli italiani si è conclusa da tempo, la domanda interna stagna, le finanze del gruppo sono deteriorate tanto che nel giro di un paio d'anni porterà l'azienda (con un passivo di 150 miliardi nel settore auto) sull'orlo della "irizzazione", cioè del passaggio sotto la mano pubblica dell'Iri. Nell'aprile del 1970 la Fiat annuncia un piano con ambizioni strategiche pluridecennali: investimenti per 250 miliardi di lire - sfruttando i finanziamenti offerti dal governo a chi punta-



Un'immagine d'archivio della catena di montaggio di Termini Imerese ferma dopo un incidente mortale (Foto Ansa)

gioni meridionali. È la prima volta che la Fiat cerca di "esportare l'industrializzazione", come dice Berta. Secondo lo storico Valerio Castronovo, autore del monumentale "Fiat, una storia del capitalismo italiano", la dirigenza del Lingotto era convinta che questa operazione avrebbe "esorcizzato il pericolo che Torino continuasse a essere investita da ingenti ondate migratorie" e migliorato l'immagine di un'azienda accusata di "una politica gretta, an-

timerdionalista e contrari agli stessi interessi di uno sviluppo equilibrato nell'area torinese". Secondo altre interpretazioni, invece, era troppo tardi per perseguire un'industrializzazione più armonica tra Nord e Sud, perché l'immigrazione a Torino durava da oltre vent'anni. L'ambizione era di creare 19.000 posti di lavoro e altrettanti nell'indotto. Non è successo.

L'ascesa della SicilFiat, nome originario dello stabilimento,

dura solo un quindicennio. Per sette anni al progetto partecipava anche la Regione Sicilia come finanziatore, si parte con 350 addetti che fabbricano la 500, poi il boom con la Panda a metà degli anni Ottanta, con un terzo turno di lavoro per fabbricare la Panda. Negli anni Novanta iniziano le ristrutturazioni, prima per produrre la Tipo, poi la Punto. Inizia la cassa integrazione, i contratti a tempo determinato non vengono rinnovati, Torino inizia a chiedersi che senso abbia tenere aperto lo stabilimento.

**CAMBIA IL PATTO.** Secondo molti osservatori delle vicende di casa Agnelli, il rapporto tra l'azienda e lo Stato si è retto su un tacito patto: il bilancio pubblico sostiene la Fiat nei momenti di difficoltà e in cambio il Lingotto garantisce occupazione. Ora il numero di lavoratori Fiat al Sud sta diminuendo: 5.000 a Pomigliano, 5.200 a Melfi, 4.000 a Cassino. La concessione degli incentivi e del supporto della linea torinese nei negoziati commerciali con la Corea del sud senza contropartite occupazionali certifica che la natura del patto è cambiata.

Spiega il professor Berta: "Se crediamo che l'automobile abbia un futuro anche in Italia, dobbiamo fare delle scelte drastiche, non si possono produrre 600mila auto in 6 fabbriche diverse". Ovvero: quello che oggi interessa alla politica (e forse anche al Paese, sostiene qualcuno) è che la Fiat mantenga in Italia il cervello e il controllo del gruppo, non qualche centinaio o migliaio di posti di lavoro non più competitivi. Anche se il costo (politico e sociale) è che qualche altro modello verrà prodotto nello stabilimento serbo acquisito da poco o in Polonia.

## 11 milioni della Calabria svaniti nel nulla

**VIBO VALENTIA: OMEGA NON PAGA GLI STIPENDI GARANTITI DAI SOLDI DELLA REGIONE**

di **Beatrice Borromeo**

**L**a regione Calabria ha stanziato, nel 2008, 11 milioni di euro - provenienti dai fondi europei - per contrattualizzare 240 dipendenti del call center Phonemedia. Oggi nessuno sa che fine abbiano fatto quei soldi: il bando della Regione prevede che i fondi vengano usati per trasformare i contratti dei lavoratori a progetto in impieghi a tempo indeterminato. I patti tra Regione e Phonemedia, quando arriva il finanziamento, sono chiari: i fondi europei vengono elargiti a condizione che il beneficiario li utilizzi per assicurare il mantenimento dell'occupazione dei propri dipendenti per almeno 36 mesi. La Calabria si è fatta garante di queste condizioni anche tramite una fideiussione. In concreto, nessun rischio di licen-

ziamento o di inadempienze economiche per i lavoratori Phonemedia. Così è stato, fino a che la proprietà (il geometra Fabrizio Cazzago, fondatore del call center), anche in conseguenza degli effetti della recessione, ha deciso di vendere Phonemedia a Omega.

Ricordiamo la sua storia recente: Omega è una società definita "killer" dai lavoratori che ne fanno parte. Ai vertici ci sono Claudio Marcello Massa, amministratore unico, e Sebastiano Liori. Entrambi sono stati coinvolti in numerosi fallimenti societari (sei per Massa, quattro per Liori) delle aziende che amministravano. Omega è anche la società che ha acquisito prima dell'estate da Eutelia il ramo d'azienda che si occupa di informatica, in cui lavorano 2.000 persone: non vengono pagati da agosto e 1192 dipendenti hanno ricevuto da poche settimane la lettera di licenziamento. Omega, secondo i lavoratori, è un'azienda che raggruppa personale mirando a fallire per evitare di far pagare le liquidazioni - che ammontano a decine di milioni di euro (del gruppo fanno parte circa diecimila persone) - agli originali datori di lavoro. Una truffa, secondo i sindacati, da cui guadagnano i dirigenti mentre i dipendenti restano senza nulla.

Quando Omega rileva Phonemedia, è passato un solo anno dal finanziamento della Regione: agli operatori del call center, che si occupa di vendite, viene assicurato che nulla cambierà, che la copertura resta. Ma da agosto anche loro non ricevono lo stipendio. Nemmeno la regione Calabria sa spiegarsi l'accaduto: "Stiamo controllando Omega dalla fine di luglio - spiega Marinella Marino, responsabile della gestione dei fondi europei per la Calabria - cioè da quando sono cominciate le presunte irregolarità. Le condizioni a cui concediamo i finanziamenti sono rigide, e se Omega non le rispetta la Regione revoccherà i fondi. Questo andrebbe a scapito dei lavoratori, ma è l'unica cosa che ci è concesso di fare". Nonostante l'allerta, la Regione non è ancora stata in grado di ricostruire nel dettaglio come siano stati utilizzati i fondi, né di prevedere una data entro la quale la situazione verrà risolta. Il 9 novembre tutti i dipendenti della sede Phonemedia di Vibo Valentia hanno occupato il municipio, insieme alle loro famiglie: "Com'è possibile - dice Raffaele Corso, dipendente - che non ci paghino da tre mesi? Dove sono finiti i soldi della Regione? Sono arrabbiato perché ci stanno prendendo in giro per l'ennesima volta. Noi abbiamo fatto dei progetti sul futuro sapendo di avere il contratto a tempo indeterminato. Da quando ci ha acquisiti Omega brancoliamo nel buio". C'erano anche loro in piazza, martedì scorso a Roma, per protestare contro Omega e per chiedere al governo che imponga l'amministrazione straordinaria e sollevi la proprietà da ogni compito di gestione.

**Il gruppo dello scandalo Eutelia intasca denari pubblici senza pagare i lavoratori**

**EUTELIA**

di **Bea.Bor.**

### LE RELAZIONI IMBARAZZANTI DI MPS

**Q**uesito del venerdì: quanto è brutto per un azionista della Monte dei Paschi di Siena sapere che nel collegio di revisione della Banca c'è stato, fino a ieri, il presidente del consiglio di amministrazione di una delle società più esposte nei loro confronti? Almeno un po' sgradevole deve esserlo, visto che Leonardo Pizzichi, attuale presidente del cda di Eutelia, ha deciso di dare le dimissioni dalla carica di sindaco revisore della Monte Paschi, incarico che ha ricoperto fino a ieri. Pizzichi, uomo di fiducia degli azionisti di Mps, non era nelle condizioni ottimali per svolgere il

suo compito dentro la banca (il collegio sindacale ha accesso a dati interni, compresi i debiti e i crediti): il collegio dovrebbe controllare gli amministratori. Invece lui con una mano dirigeva Eutelia e con l'altra faceva il sindaco. Eutelia, quotata in Borsa, è entrata tra le 20 società della lista nera della Consob, la commissione che vigila su Piazza Affari. L'attenzione della stampa su Eutelia deve aver sollevato questioni di "opportunità" nei riguardi degli incarichi di Pizzichi, visto che Mps sostiene con forza, anche nei comunicati ufficiali, di non avere altro legame con Eutelia se non di credito.

**Nel 1970 la Fiat lanciò il piano per creare 38 mila posti di lavoro nel sud. Non ha funzionato**