

Il lavoro Cancellata la cig del 25 marzo

Spiraglio Panda ordini in crescita oggi ultimo stop

Il modello a metano «trascina» le vendite
Ma i sindacati: primo passo

Pino Neri

POMIGLIANO. Segnali di ripresa. La Panda sta facendo registrare un improvviso aumento degli ordini, presumibilmente per merito degli ecoincentivi statali voluti a dicembre dal governo Monti. Produzioni in ascesa che hanno determinato la cancellazione dell'ultimo stop con cassa integrazione programmata nella grande fabbrica di Pomigliano per il 25 marzo. Oggi lo stabilimento si fermerà come previsto, secondo il programma predisposto all'avvio del piano di riorganizzazione, partito con la chiusura temporanea dell'impianto nelle giornate del primo e dell'11 marzo. Ora però si profila una fine del mese senza intoppi. Con gli ecoincentivi il costo medio di una Panda a metano è passato dagli iniziali 13mila euro agli attuali 10mila. Un ribasso che sta instillando nuova fiducia in un mercato che ne ha disperatamente bisogno.

In Italia c'è un parco auto di 35milioni di vetture. Di queste, circa 11 milioni e mezzo hanno in media dodici anni. Con gli ecoincentivi si tenta di stimolare la crescita e di ridurre l'inquinamento. La Panda a metano va in questa direzione. Questa vettura è stata appena giudicata da una giuria internazionale svizzera come migliore auto ecologica europea. Attualmente a Pomigliano si producono 800 Panda al giorno, delle quali tra le 500 e le 600 sono versioni a metano o a gpl. Complessivamente la produzione si attesta attorno alle 16mila vetture al mese. «C'è però bisogno di un salto di qualità gestionale - è l'appello di Gerardo Giannone, test driver di Pomigliano - alcuni capi e delegati devono eliminare il vecchio modo di intendere la fabbrica». Dal canto loro i sindacati firmatari dell'accordo Panda sono cauti circa questi segnali di ripresa. «C'è una possibile ripresa ma non possiamo parlare di ripresa piena - commenta Giuseppe

Terracciano, coordinatore della Fim metropolitana - gli incentivi ovviamente hanno dato un impulso importante ma il vero rilancio può essere determinato solo dalle politiche di un nuovo governo». Ci va piano anche Giovanni Sgambati, segretario regionale della Uilm: «Sono piccoli segnali ma questo dimostra che il prodotto è molto buono e che la situazione della Fiat sta andando in controtendenza rispetto a quanto sta accadendo in Renault, dove sono stati dichiarati migliaia di esuberi».

Luigi Mercogliano, segretario regionale della Fismic, conclude spiegando che «attraverso la concertazione basata su un corretto ed equilibrato rapporto tra azienda e sindacato sarà possibile costruire un futuro di certezze per tutti i lavoratori di Pomigliano e dell'indotto». E a proposito di indotto spunta una novità: un incontro l'8 aprile sulla Marelli di Poggioreale e i suoi 720 cassintegrati, a palazzo Santa Lucia. Due mesi fa l'assessore regionale al lavoro, Severino Nappi, aveva comunicato che la Fiat si sarebbe presentata in Regione entro marzo. Obiettivo: illustrare un piano industriale. Martedì però è spuntato un altro messaggio ufficiale dell'assessore: una convocazione ad aprile. Ma con i sindacati presenti come al solito a tavoli separati: Fim, Uilm

e Fismic da un lato e la Fiom sola soletta, in una stanza a parte. Ordine del giorno: la situazione Marelli. Tutto qui. Marzo quindi è saltato mentre non c'è nessun piano industriale. Del resto ambienti vicini al Lingotto sostengono che non sia stata l'azienda a chiedere di essere convocata dalla Regione. Insistente la voce di una prospettiva concreta: il prolungamento della cassa integrazione, fino ai primi mesi del 2014.

Ma serpeggia anche la protesta. Ieri gli operai del comitato di lotta dei cassintegrati di Pomigliano hanno distribuito davanti ai cancelli della fabbrica un volantino più che eloquente: «Cacciamo i sindacalisti dalle fabbriche: sono i nemici dei lavoratori».

Ma serpeggia anche la protesta. Ieri gli operai del comitato di lotta dei cassintegrati di Pomigliano hanno distribuito davanti ai cancelli della fabbrica un volantino più che eloquente: «Cacciamo i sindacalisti dalle fabbriche: sono i nemici dei lavoratori».

Ma serpeggia anche la protesta. Ieri gli operai del comitato di lotta dei cassintegrati di Pomigliano hanno distribuito davanti ai cancelli della fabbrica un volantino più che eloquente: «Cacciamo i sindacalisti dalle fabbriche: sono i nemici dei lavoratori».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



10.000

Il prezzo

La Panda a metano, che attualmente trascina la produzione, costa tremila euro in meno

800

La produzione

È il numero di Panda che escono ogni giorno dallo stabilimento di Pomigliano

12 anni

L'età media

Il parco auto degli italiani è tra i più vecchi d'Europa: 11 milioni di auto «target» anni 90

Il Codacons: carenze sulla Concordia la difesa di Schettino segna un punto

Il processo

A Genova la nuova udienza sul licenziamento dell'ufficiale Il giudice si riserva di decidere

Ciriaco M. Viggiano

Nel processo per il licenziamento di Francesco Schettino irrompe il Codacons. Nel corso dell'udienza celebrata ieri davanti al tribunale di Genova, l'associazione rappresentativa dei consumatori ha depositato una perizia per chiedere ai giudici di vagliare attentamente la posizione di Costa Crociere. Secondo i periti del Codacons, la Costa Concordia, naufragata il 13 gennaio 2012 al largo dell'isola del Giglio, avrebbe presentato «molteplici e decisive carenze». Problemi relativi non solo alla nave ma anche all'organizzazione interna, «da cui assenza avrebbe segnato un diverso corso degli eventi e forse evitato il tragico epilogo». Prime fra tutte le porte stagne, ritenute «inadeguate» dai periti del Codacons: «L'analisi accurata della timeline completa ha permesso di mettere in evidenza un evento che la relazione peritale aveva escluso potersi essere verificato: l'apertura della porta stagna A24 alle ore 22.23. La porta - si legge nella perizia - mette in collegamento lo scompartimento 4 allagato con il 3 ancora integro e asciutto. Non ci sono indicazioni che la por-



ta venga richiusa fino alle 22.35 quando si perde il controllo a causa dell'allagamento del ponte 0».

A corroborare il giudizio dei periti del Codacons, viene riportato anche lo stralcio di un'intercettazione che vede protagonista Massimo Garbarino, altro comandante di Costa Crociere: «Queste porte stagne sono di quella ditta che abbiamo noi che... belin... sono da mettere in prigione, hanno una tenuta come una baderna». Ma non finisce qui: nel mirino dei consumatori è finito anche Jacob Rusli, il timoniere indonesiano che, in quei minuti concitati, non avrebbe compreso le direttive impartitegli dal coman-

La perizia
Disfunzioni strutturali e organizzative: per l'associazione sul naufragio pesano colpe della Costa

dante Schettino: «È inammissibile che il timoniere di una nave non sia in grado di comprendere gli ordini solo perché non conosce bene l'italiano e l'inglese», si legge ancora nella perizia. È sulla base di questi elementi che il Codacons ha chiesto di approfondire una serie di aspetti che potrebbero alleggerire la posizione di Francesco Schettino. Per il momento, il giudice Enrico Ravera ha congelato la sua decisione sull'ammissibilità dell'intervento del Codacons. Per l'avvocato Rosario D'Orazio, il lavorista napoletano che assiste Schettino, la causa di licenziamento segna un importante punto a favore: «Se Costa Crociere pensava di risolvere la questione in tempi rapidi, scaricando tutte le responsabilità su un unico capro espiatorio, ha fatto male i suoi conti».

Per il resto, la prossima udienza del processo è stata fissata per il 4 luglio. Il giudice di Genova ha sospeso il giudizio, attivato secondo la nuova procedura contemplata dalla legge Fornero, in attesa che la Corte di Cassazione si pronunciasse sul regolamento di competenza proposto dalla difesa di Schettino. Secondo l'avvocato D'Orazio, infatti, il processo per il licenziamento del marittimo metese dovrebbe celebrarsi a Torre Annunziata. Motivo? Il tribunale campano è quello competente per territorio, visto che il licenziamento è stato notificato a Schettino presso la sua abitazione di Meta. Per i legali di Costa Crociere, invece, a pronunciarsi deve essere il giudice di Genova, luogo dove è sorto il rapporto di lavoro. Porte stagne e incomprensioni col timoniere, licenziamento e giudice competente: il braccio di ferro tra Francesco Schettino e Costa Crociere promette altre sorprese.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Segue dalla prima di cronaca

Concorso internazionale...

Ennio Cascetta

Su quei rendimenti si basava, per il vero già in modo precario, l'equilibrio finanziario della componente immobiliare, il contributo alla urbanizzazione e all'equilibrio di bilancio della società di trasformazione urbana Bagnoli Futura. Analogamente il porto turistico previsto non a Nisida, ma con un intervento costosissimo nella parte a ovest della linea di costa è oggi molto probabilmente al di fuori di qualunque ipotesi di sostenibilità economica in Project Financing. E del resto è difficile immaginare una futura

vocazione turistico-ricreativa di Bagnoli senza una presenza della nautica da diporto. Ancora l'assetto urbanistico di Bagnoli è strettamente collegato al sistema della accessibilità, ad iniziare dal collegamento su ferro con la rete di metropolitana che si sta costruendo a Napoli e con l'Alta Velocità, ma anche con la Tangenziale, i parcheggi e così via. È evidente che i progetti di mobilità dipendono dalle scelte urbanistiche e viceversa. Una linea di metropolitana deve servire gli insediamenti più importanti e viceversa gli insediamenti più importanti e a maggiore attrazione di traffico andranno collocati in modo da rendere meno difficile e meno costoso il collegamento ferroviario. Né si può pensare di modificare un progetto che aveva una sua ispirazione unitaria come quello contenuto nel Piano Regolatore Generale con tante micro-varianti che ne cambiano frammentaria-

mente la concezione, come pure emerge da alcune delle proposte che si stanno leggendo in questi giorni. In definitiva mi sembra ci sia la necessità di ripensare complessivamente l'assetto urbanistico e produttivo di Bagnoli a partire, ovviamente, da ciò che è stato fatto e che deve essere completato.

Come procedere quindi? Qui la proposta. Io penso che un tema complesso e carico di un dibattito stratificato negli anni, talvolta condotto con toni ideologici più che con analisi concrete, vada affrontato con occhi e metodi completamente nuovi. Penso che si debba rivedere il progetto complessivo, la idea di sviluppo urbano collegata all'utilizzo delle aree di Bagnoli attraverso un concorso internazionale che, a partire dalle cose fatte e dai vincoli forniti dalla Amministrazione Comunale, consenta ai migliori gruppi di progettazione di formulare proposte anche diverse fra lo-

ro ma comunemente caratterizzate da una verificata fattibilità economica. I vincoli a mio avviso dovrebbero essere ampi in modo da sollecitare progetti alternativi rispetto alla dimensione del parco, alla rimozione della colmata, al recupero del litorale, ai meccanismi e alla copertura dei costi delle bonifiche residue, alle attività da collocare come attrattori economici in grado di sostenere lo sviluppo e la occupazione, alla necessità di finanziamenti pubblici sempre più scarsi. Proposte alternative e internamente coerenti da mettere alla base di un confronto aperto con la opinione pubblica, le istituzioni, la politica, le parti sociali. Un metodo moderno per arrivare a decisioni collettive le più condivise possibili, al limite la proposta alla città di scegliere fra due o più proposte alternative con un refe-

rendum. Un percorso di questo tipo non riduce il ruolo e la responsabilità della Amministrazione, anzi ne richiede una grande capacità tecnica e politica per gestire il processo nelle diverse fasi con i tempi giusti. Nella letteratura scientifica si chiama Public Engagment e in molti contesti si è rivelato un modo magari più costoso e più faticoso, ma grazie al quale si sono effettuate scelte più condivise e meno legate al ciclo politico, necessariamente limitato, di una amministrazione pubblica. Ovviamente in questo processo andrebbe ripensato il modello gestionale per la realizzazione del progetto della Nuova Bagnoli. Anche qui ci sono diverse possibilità, inclusa quella di mantenere la Società di Trasformazione Urbana, ma di vendere a privati con know how adeguato la quota di maggioranza, ricavando risorse per le esangui casse del Comune, risorse tanto più significative

quanto più interessante sarà il progetto urbanistico, e affidare la gestione di una operazione così complessa a competenze e professionalità sperimentate. Il Comune e le altre istituzioni potrebbero mantenere una quota di minoranza per garantire il controllo degli impegni e il rispetto degli interessi pubblici.

Si tratterebbe in definitiva di rimettere in moto un progetto di futuro per la città di Napoli, per far parlare di Bagnoli a livello nazionale ed internazionale non per il rogo, ma per le idee e le prospettive. Qualcuno obietterà che rimettendo in discussione le scelte fatte nel passato si possono allungare i tempi. A mio avviso non sarebbe una perdita di tempo, ma piuttosto un modo innovativo e non accidentale per prendere decisioni, soprattutto se le scelte del passato oggi sono sostanzialmente irrealizzabili.

© RIPRODUZIONE RISERVATA