



IL SINDACO DI RIVALTA

LA TECNOLOGIA E UN'ESPERIENZA CHE NON SI POSSONO BUTTARE

NICOLA DE RUGGIERO

Trent'anni fa, nel luglio del 1967 usciva la prima auto prodotta dagli stabilimenti Fiat di Rivalta di Torino: una 850 coupé. Trent'anni di esperienze lavorative, di organizzazione, di know-how ed oggi non sono pochi i pensionati Fiat che, dopo tanti anni trascorsi a Mirafiori o a Rivalta, passano lunghi mesi in Argentina, in India o in Brasile a esportare e trasmettere nei nuovi mercati il loro saper fare. Mi rivolgo, allora, proprio all'Avvocato: può la sua Juve fare a meno dei suoi campioni più esperti, quelli che sanno interpretare la partita e fanno da allenatori in campo? Così la Fiat, può fare a meno del grande bagaglio di esperienze che si è accumulato e continua ad accumularsi nelle linee di produzione dei suoi più storici stabilimenti?

Ma oggi è sterile limitarsi ad un appello agli

affetti, ad un richiamo accorato al rispetto delle origini. Di fronte al processo di globalizzazione, noi tutti non siamo più profondamente radicati al luogo di origine ma siamo più semplicemente ancorati ad un territorio.

Per evitare che si decida di tirar su le ancore e salpare verso altri lidi occorre stabilità di governo politico, e questo a livello locale ormai avviene, e occorre che i siti industriali siano compatibili urbanisticamente, abbiano potenzialità di sviluppo edilizio, siano inseriti in una adeguata viabilità, siano forniti di acqua ad uso industriale ed energia elettrica, siano contornati da un indotto solido ed efficace, etc.

Il sito industriale della Fiat di Tetti Francesco di Rivalta è sotto tutti questi punti di vista un grande sito industriale, che possiede proprio per queste ragioni, un futuro.

Anzi, il sito industriale di Rivalta può oggi rappresentare un porto di approdo per una rilocalizzazione di attività produttive, anche Fiat, oggi impropriamente collocate. Il sito industriale di Rivalta rappresenta una preziosa risorsa per governare il futuro urbanistico della nostra area metropolitana torinese. Torino può continuare a rappresentare per la Fiat il cuore e il cervello di una azienda proiettata sul mercato mondiale intendendosi per cuore e cervello tutto ciò che può andare sotto le parole di progettazione, di produzione avanzata e di formazione.

Su questo ultimo punto vedo una diffusa sottovalutazione delle potenzialità positive di una sinergia tra il mondo della formazione, Politecnico di Torino ma non solo, e mondo della produzione; in questa ottica, ad esempio,

mi viene sollecitata dal settore delle piccole e medie imprese locali la necessità di una palestra di sperimentazione e di addestramento, di una sorta di «Biblioteca tecnologica».

La preoccupazione che circola, al di là delle assicurazioni dei vertici Fiat, è che il compromesso torinese di Mirafiori e di Rivalta sia destinato a ridimensionarsi; può sembrare superfluo o brutale sottolinearlo ma alla fine sarà il mercato a dire se le auto Fiat sono delle auto appetibili, sarà il mercato a dire se la nuova «mission» affidata a Rivalta di coprire il settore della produzione ad alta tecnologia (a partire dalla 166 Alfa Romeo) sarà vincente. Troppo volte in questi cinque anni di governo locale, ho sentito fare previsioni che il mercato, e non altro, ha poi provveduto a spazzare via rapidamente, talvolta in meglio e talvolta in peggio.

Mirafiori, dove la Fiat prende le misure

I luoghi urbani e il cuore industriale della crisi e di uno sviluppo possibile

MICHELE RUGGIERO

TORINO Mirafiori e Rivalta «fratelli» non lo sono mai stati. All'apogeo del «boom» su quattro ruote, l'epoca in cui, racconta l'Avvocato, «un torinese su dieci lavorava alla Fiat ed uno su sei era coinvolto nell'indotto-auto», si sarebbero potuti percepire «fratellastri» con radici culturali e storiche decisamente agli antipodi. Del resto, lo stabilimento della seconda cintura torinese altro non è che la continuazione di un «miracolo economico» a temposcaduto e fuori luogo nella tradizione di un uomo forte (Valletta) al tramonto. Mirafiori, invece, è la Storia, nell'essenza del suo scontro tra classi sociali. Nulla poteva essere, arretramenti od avanzate, se non era obliterato dalle cartoline all'uscita dei cancelli di corso Tazzoli e di corso Settembrini. Dello stato di salute degli operai al loro orientamento politico, Mirafiori è stato il contenitore di tutto e il contrario di tutto. Fino al senso della diversità dei comunisti torinesi maturato con i licenziamenti per rappresaglia di Battista Santhià e Vito D'Amico negli anni Cinquanta, all'interno di un perimetro in cui si fronteggiavano le avanguardie operaie e il capitalismo più moderno incarnato da quel genio «piccolo e cattivo» del professor Vittorio Valletta. Una convivenza a distanza, destinata a confluire nel classico collo di bottiglia con la domanda dell'auto in ascesa e le procedure in servizio permanente effettivo di cassintegrato. All'inizio di questo decennio è uscita allo scoperto l'ipotesi dell'alternativa secca: l'uno o l'altro, con l'interrogativo del che fare? delle aree dismesse e di altre cose non secondarie. Eppure, secondo il sindacato, della diatriba sui due stabilimenti rimane solo la cenere di un antagonismo da leggenda metropolitana. Claudio Stacchini, dirigente della 5a Lega Fiom-Cgil di Mirafiori, alla domanda si rifugia in un sano pragmatismo. «Se dovesse chiudere uno dei due stabilimenti - dice - non rimarrebbe in piedi neppure l'altro». E il significato dell'implosione non potrebbe essere che uno: «La Fiat ha perso la scommessa in Europa sulle vetture di fascia alta e ridotto il suo ruolo di produttore globale». E in soccorso dell'argomentazione sindacale viene la stessa azienda che, per la prima volta, ha varato un'unica direzione del personale per il comprensorio distrettuale all'interno della carrozzeria. L'obiettivo è razionalizzare (e ridurre) l'uso della cassa integrazione... Ancorarsi alla soluzione degli spostamenti di manodopera non rimuove l'altro problema: la destinazione d'uso degli spazi.

Da una sommaria radiografia appare evidente che il raddoppio di Mirafiori è in progressivo svuotamento. «La sezione Acciai Teksid, 800 lavoratori, - conferma Stacchini - verrà chiusa nella metà del prossimo anno. Analogo destino per la Meccanica 2, 700 addetti, prossima al trasferimento ed ad una diversificazione produttiva su costruzioni sperimentali. Di positivo, c'è la trasformazione di un'area inutilizzata di Mirafiori 1 in centro operativo. Un ulteriore



L'arrivo degli operai alla fermata del pullman per Mirafiori

FABBRICHE A RISCHIO
Smobilitare?
Sarebbe una sfida perduta
Gli interrogativi su uno spazio da rigenerare

aziendale. Un progetto realizzabile? Ma, allora, in questo contesto, come, quando e con chi si pianifica e si riqualifica il territorio? tema cruciale del governo dell'area metropolitana, azzarda ironicamente Angelo Pichièri, sociologo. A lui, a Sergio Conti e Emilio Baroni, il Comune di Torino ha commissionato uno studio per una variante del piano regolatore su Mirafiori. Studio rimasto stranamente privo di seguito, nonostante la presenza di un «particolare» scomodo: la componentistica si è sviluppata non a Torino, ma nella sua conurbazione. In altri termini, per Castellani è in scadenza la cambiale di politica industriale. Terreno minato su cui non si tro-

vano volontari disposti a camminare. Chiosa ancora Pichièri: «Mirafiori e Rivalta, da questo punto di vista, sono lo specchio dell'«indipendenza» locale pensata male ed usata peggio. Ogni amministrazione del Torinese, infatti, marcia per conto proprio, in maniera selvaggia, arrivando a promuovere una micropolitica industriale per attrarre gli insediamenti produttivi. Una competizione pericolosa che si rifà all'idea vischiosa che qualunque operazione comune sia a somma zero». In proposito, arriva l'autorevole conferma di Francesco Devalle, presidente dell'Unione Industriale di Torino: «La realtà rispetto agli anni Sessanta si è profondamente modificata. Oggi nell'arco di 7-8 chilometri c'è un reticolo di subfornitori altamente qualificato, con un nutrito portafoglio ordini estero, tutt'altro che subalterno rispetto alla grande impresa. Di qui, l'esigenza di un raccordo per scenari futuri che non siano penalizzanti per nessuno». A chi la prima mossa? Pichièri non ha dubbi: è il Comune, istituzione che in questi anni si è «comportato come un convitato di pietra». Anche nei momenti di maggiore potere con-

trattuale, cioè all'epoca degli incentivi per la rottamazione, quando il mondo politico subalpino gettò sul piatto della bilancia la forza dei suoi parlamentari. Chiamato in causa, Sergio Chiamparino, ex segretario provinciale della Quercia «prestato» a Montecitorio, non è restio ad ammettere che a non funzionare fu il gioco di squadra. «In questo senso, la rottamazione è stata un'occasione mancata per sviluppare un dialogo nuovo all'ombra dell'Ulivo tra centro e periferia, tra parlamentari e istituzioni locali. Però...». Il solito però è presto spiegato: «Noi parlamentari possiamo solo...» dare. Chi ha nelle mani le leve della pianificazione territoriale sono gli amministratori pubblici. Ora, non voglio generalizzare, né nascondermi dietro un dito, ma la maggior parte di essi guarda ai parlamentari come ad un taxi su cui salire per attingere ai finanzia-

menti statali. Magari le colpe di questa situazione sono tutte nostre. Allora qualcuno dovrebbe spiegarci perché abbiamo una linea di dialogo continua con il mondo economico-industriale e non con le istituzioni locali». Perché? Bruno Torresin, assessore comunale al lavoro con un lungo trascorso nelle file della Uil, definitiva. Tuttavia dalle sue parole emerge lo spaccato di un conflitto storicamente irrisolto tra due correnti di pensiero che hanno sempre fatto capolino nelle sue due campagne elettorali di Castellani: o la città è ancora in grado di svilupparsi sulla scia della grande impresa o lo sviluppo industriale è a fine ciclo. All'opposto, come dovremmo comportarci ci viene suggerito dalla storia. Se è vero che Mirafiori è uno stabilimento progettato per una produzione a ciclo finito, la sua riorganizzazione è ineluttabile. E la riorganizzazione non può essere gestita in forma silenziosa dall'azienda, mentre il dilemma irrisolto della globalizzazione, ed è il pensiero dello stesso Cantarella, non si risolve se non si hanno radici forti nel territorio».

L'INTERVISTA/ BERTA

Il fordismo torinese ha un futuro modulare

Il professor Giuseppe Berta, piemontese, è tra gli storici più indicati per sintetizzare che cosa è stato, e che cosa è tuttora, lo stabilimento di Mirafiori. Responsabile scientifico dell'Archivio storico Fiat, Berta ha al suo attivo un libro recente (pubblicato dal Mulino nella collana sull'identità italiana diretta da Ernesto Galli della Loggia) sull'insediamento produttivo che, realizzato sul finire degli anni Trenta, rafforzava il modello fordista, iniziatosi con il pionieristico Lingotto. Costruito su un milione di metri quadrati, Mirafiori era il più grande sito industriale d'Europa e una formidabile concentrazione operaia vista con sospetto dal Regime fascista.

Qualche decennio più tardi, in sella alla motorizzazione di massa, l'intransigente professor Valletta avrebbe imposto al Paese e all'Inghilterra torinese (Torino nel 1921 aveva mezzo milione di abitanti, nel '60 il doppio) un ultimo strappo di sofferta immigrazione interna con la costruzione di Rivalta.

Dunque, professor Berta, Mirafiori e Rivalta come storie in parallelo, ma molto diverse tra loro...

«Ad essere diverse sono le fasi storiche dell'industria automobilistica. In realtà, Rivalta rappresenta solo la continuazione di una politica di produzione di massa, di cui Mirafiori e Lingotto sono le sommarie di un progetto industriale visibile, cioè quello di ibridare in un ceppo europeo l'americanismo, l'anima fordista e, di conseguenza, la produzione automobilistica».

E la costruzione di Rivalta, che non ha questa connotazione, è in un certo qual senso una forzatura, se commisurata all'esigenza di uno sviluppo industriale del Sud.

«Però la stessa storia degli stabilimenti Fiat ha un comune tracciato di forzature... Mirafiori lo era per l'epoca per il suo gigantismo e la presenza di 22 mila operai che Mussolini istintivamente avversava e viveva con riluttanza».

La genesi di Rivalta è comunque rettilinea?

«Al contrario. La sua è una storia tormentata e, in parte, osteggiata dai quei segmenti dell'economia di Stato che guardavano con preoccupazione ad un altro e massiccio esodo dal Sud al Nord, alla riedizione dei «Treni del Sole» a cavallo degli anni Cinquanta e Sessanta».

Ma non vi fu nulla da fare...

«Di recente, parlando dell'argomento con alcuni ex funzionari dello Stato, Luciano Cafagna e Giorgio Ruffolo, è emerso come la Fiat non tenesse in alcun conto le iniziative per il Mezzogiorno. I

due, nel tentativo di dissuadere la Fiat, ebbero anche un lungo colloquio con l'ingegnere Bono (dirigente di primo piano nel periodo vallettiano ndr), il quale però non lasciò loro nessuna speranza e li accomiata dicendo che i piani di investimenti «erano già stati approvati».

Si era al crepuscolo dell'era Valletta e, forse, la costruzione dello stabilimento sull'area del comune di Rivalta contribuiva a svelare le contraddizioni e storture di un azionalismo rigidamente gerarchico, ancora fondato sul controllo esasperato della manodopera in fabbrica alla vigilia del biennio 68-69.

«In parte. Ma Rivalta incarna la produzione di scala. Il suo è un esempio di razionalizzazione. Non a caso non ha un'immagine forte nella simbologia torinese, della classe operaia torinese e degli operai comunisti d'allora».

La fabbrica d'auto, che ha subito l'ennesima trasformazione, può ancora contemplare Mirafiori e Rivalta così come sono?

«Oggi si è passati dal gigantismo a fabbriche di nuova concezione, superautomizzate, di piccole dimensioni, in cui la tecnologia cammina di pari passo ad un nuovo disegno produttivo. Quale? Se il gigantismo rispondeva al governo di grandi flussi di manodopera non qualificata, i nuovi stabilimenti esprimono un modello di fabbrica, da quello italiano di Melfi all'italiano di Melfi all'italiano in Argentina, che risponde alla necessità di governare i flussi logistici (componentistica, subfornitori, ecc.)».

Riprendiamo il discorso su Mirafiori e Rivalta...

«Il primo ha un potenziale di spazio enorme che ne fa lo stabilimento ideale per una sperimentazione modulare, in cui la grande impresa congloba al suo interno l'indotto. La messa a valore di Rivalta, emipare l'orientamento del top management Fiat, è la sua settorializzazione in un segmento particolare del mercato auto, se la produzione della 166 Alfa risponde, come credo, ad una precisa strategia industriale».

Il futuro prossimo?

«Dell'auto non lo sa nessuno. Nello specifico, cadute remore e prevenzioni, potrebbe essere quello di un'integrazione vincente tra Mirafiori e Rivalta che sfrutti la filosofia costruttiva del primo (una fabbrica concepita per durare) e la flessibilità dell'altro, in una fase in cui per competitività la coesistenza pacifica nel sistema industriale è destinata a scomparire, ma nella quale la soglia di redditività e resistenza nel mercato dell'auto potrebbe avere una ragione forte nei capisaldi regionali».

M. R.