

## Microclimi

Un premio  
al cittadino  
tipo

Enzo Costa

Dopo una franca, appassionata ma cordiale discussione, la giuria (costituita dal sottoscritto e dalle sue personalissime idiosincrasie) ha assegnato all'unanimità il premio «Cittadino tipo dell'estate» al giovanotto torinese ammirato nel telegiornale regionale del Piemonte il giorno dell'eclisse più mediaticamente illuminata (e astronomicamente luminosa) nella storia dell'umanità. Quell'emblematico soggetto era lì, al pronto soccorso oftalmico del capoluogo piemontese, in compagnia di altri suoi omologhi, in attesa di un'accurata visita oculistica non presentando a suo stesso dichiarare il benché minimo disturbo visivo da contemplazione di sole (vagamente) nero. Ma tant'è, meglio una controllatina alla retina, specie se semigratuita.

Riassumendo: un individuo suggestionato dalla tivù («l'eclisse! l'eclisse!») e dai suoi allarmismi isterici (i fondi di bottiglia a mo' di filtro ottico erano nel '61 il non plus ultra tecnologico, quest'anno un prodromo alla cecità), pronto a pretendere servizi non necessari dalla sanità pubblica per poi magari sparlarne a vanvera al bar sport. E o non è un cittadino tipo?

## Metropolis



PONTEREDERA, CAPITALE DI UN MITO, SI MISURA CON UN ALTRO MITO DEI NOSTRI TEMPI: LA GLOBALIZZAZIONE. LA VESPA E I SUOI COSTRUTTORI: TANTO LAVORO E TANTA ESPERIENZA CHE SARANNO ANCORA UTILI PER VINCERE UN'ALTRA PREVISTA BATTAGLIA. LA CRISIE UN FUTURO DA COSTRUIRE

La battuta, ormai, la ricorda soltanto i vecchi. «Piglialo, piglialo, va in Piaggio». Era la raccomandazione delle madri alle figlie che cercavano marito: sposa quello, lavora alla Piaggio, ha uno stipendio sicuro. «Entravi in fabbrica - ricorda il sindaco, Paolo Marconcini - e sapevi che saresti uscito da lì solo per andare in pensione. Così ha fatto mio padre. La Piaggio era una vita intera. La fabbrica della Vespa e dell'Ape nel dopoguerra ha vuotato le campagne e le colline. Non a caso, gli operai Piaggio venivano chiamati "metal-meccanici e metà contadini"».

Ci sono due parole usate da tutti, qui a Pontedera, adesso che la Piaggio sta diventando americana: attesa e preoccupazione. Attesa, soprattutto, di conoscere i progetti del Texas Pacific Group che fra due giorni, lunedì, manderà i suoi tecnici a scrutare bilanci, macchine e uomini. Preoccupazione per i posti di lavoro, ma poco altro. L'orgoglio di essere un «piaggista» - si chiamava così anche il giornale di fabbrica - è una cosa del passato. Adesso si va in fabbrica perché non si è trovato altro da fare, e con un milione e 650.000 lire al mese si sopravvive e basta. «Negli anni degli yuppie - dice Domenico Contino, della segreteria Fiom, entrato in Piaggio nel 1977 - la parola «operai» era un insulto. E questo ha pesato. L'orgoglio operaio è venuto meno alla Piaggio ed in tutta la società».

Una volta no, tutto era diverso. Fino agli anni '70 era «piaggista» anche quando capitava una disgrazia. «Piaggista perde la vita / in uno scontro fra auto», titolavano i giornali. «Io sono uno di quelli che ho

fatto il "capolavoro", ed ho passato l'esame». Luciano Boschi, 78 anni, è orgoglioso del suo passato. Entrato in fabbrica nel 1935, all'età di tredici anni e 10 mesi come apprendista fresatore, è diventato poi operaio specializzato. «Mi fecero fare il "capolavoro", si chiamava così. Ti davano un disegno ed un blocco di bronzo. Dovevo tirare fuori il pezzo. Ci sono riuscito e sono passato di grado». Luciano Boschi è stato nella commissione interna, poi è diventato segretario della Fiom e della Camera del Lavoro.

«La prima paga, 35 centesimi all'ora. Ma alla fine del mese erano 32 lire e mio padre, che faceva il barbiere, sei scudi d'argento tutti assieme non li aveva mai visti. L'orgoglio operaio era una cosa naturale. Quando sono entrato io, la Piaggio era due capannoni. Si è fatta noi operai, questa fabbrica. Lo stabilimento di Biella, in mano ai tedeschi, è stato salvato dagli operai e dai partigiani, e riportato qui a Pontedera. E poi, nel '46, la battaglia con la Lambretta...».

I ricordi sono vivi, come se tutto fosse successo ieri l'altro. «Si doveva uscire con la prima Vespa, in primavera. Noi operai si lavorava con le mani e con la testa, si cercavano innovazioni. Non c'erano i computer, allora. Adesso è facile, schiacci un bottone ed esce il pezzo. Allora, ad esempio, la scocca si faceva con i martellini, tutta a mano. Però, la soddisfazione di arrivare primi, di essere sul mercato prima della Lambretta...».

«Riconoscimenti? Nessuno. Anni dopo, quando partecipavo come capo della commissione interna agli incontri con altre grandi fabbriche del Nord, sentivo de-

## Le cento città



## Ruote e paesi

Nella patria della Vespa alle prese con gli acquirenti che vengono dal Texas e sventolano la bandiera della globalizzazione: storie, memorie e tanti saperi

Pontedera con la nostalgia  
del «piaggista» da sposare

DALL'INVIATO JENNER MELETTI

Sopra e a destra due foto di Mario De Biasi tratte dal volume «Milano. Cinquant'anni di fotografia», a cura di Giuliana Scime (Grafica & Arte)

nunciare il paternalismo dei padroni. Dai noi il problema non esiste, spiegavo io, abbiamo vinto la battaglia con la Lambretta e non ci hanno detto nemmeno grazie. «Sono tornato in fabbrica due anni fa, con un gruppo di pensionati. Tutto era cambiato. Ho visto una fabbrica senza capo né coda, dove tutti comandano e nessuno comanda. Ma dico io: come si può mandare in rosso una fabbrica come la Piaggio? Noi sì: è lottato tanto. Due mesi di sciopero nel '51, e sciopero dal maggio all'agosto del 1962. Si lottava non tanto per i soldi, ma per avere più libertà. Adesso che la Piaggio è diventata americana, mi sono fermato a parlare con alcuni operai. Gliene importa po-

co, chi sia il padrone. Pensano al posto di lavoro, e basta. Del resto, non c'è da stupirsi. Questi ultimi dirigenti hanno chiesto ed ottenuto sacrifici, e non hanno dato nulla in cambio».

Pontedera non è Mirafiori, non si vive di sola Piaggio. Su 4.800 dipendenti (quasi mille gli impiegati, che rischiano più degli operai) meno di mille vivono nella città dell'Era. Fra il 1983 ed il 1990 i dipendenti sono passati da 12.000 a 6.000, ed allora decine di capireparto o operai hanno aperto aziende artigiane e fabbrichette che oggi danno lavoro ad altri 3.500 operai. «Ma questo comparto - dice Enrico Rossi, 41 anni, sindaco dal 1990 fino al giugno di quest'anno - è to-

talmente «piaggiodipendente». Se c'è la cassa integrazione alla Piaggio, chiude subito anche l'indotto».

«E così - dice Enrico Rossi, che ora lavora al dipartimento economia a Botteghe Oscure - eccoci dentro la globalizzazione, che purtroppo è passiva. Sono gli americani a venire qui, e non la Piaggio a conquistare Cina ed India ed America Latina. Ci ha provato, ed ha trovato quasi soltanto fallimenti. Certo, era meglio la globalizzazione attiva... Anche perché questi dirigenti e proprietari hanno venduto un'azienda risanata grazie all'impegno dei sindacati e delle istituzioni. La «concertazione» è nata qui a Pontedera quattro anni fa. Ero sindaco, e Rifondazione ci accusò di avere sventato l'autonomia del Comune rosso. Non era vero nulla. Prima di questo accordo c'era una contrapposizione formale fra città di sinistra e Piaggio, ma in realtà c'era anche complicità. Concertazione ha voluto dire portare i rapporti fra Comune e azienda alla luce del sole, in modo che la città potesse giudicare».

Si è nel 1992 quando, per l'ultima volta, Pontedera si unisce per difendere la «sua» fabbrica. Il ministro Cirino Pomicino vuole trasferire la Piaggio a Nusco, paese di De Mita, e l'azienda è d'accordo, perché là il lavoro costa meno e soprattutto c'è la defiscalizzazione degli oneri. La città si ribella, e sul palco dei comizi ci sono anche il parroco ed i democristiani. La Piaggio resta, e nel 1994 inizia una stagione di speranza, con l'arrivo di Giovanni Alberto Agnelli. Il simbolo della «nuova Piaggio» è la nuova officina meccanica, dove si costruiscono i motori, che deve sorgere nell'ex aeroporto militare. È il segno che la Piaggio vuole restare e crescere sulle rive dell'Era. La morte del giovane Agnelli (dicembre 1997) mette tutto in discussione. L'azienda rinuncia a volare alto. «Fra il 1996 e il '97 - dice Moreno Bertelli, segretario provinciale della Fiom - la Piaggio ha perduto 150 miliardi. L'anno scorso ne ha guadagnati 10. Per consentire il risanamento, noi abbiamo perso mille posti di lavoro, abbiamo tolto 15 minuti alla pausa

## INFO

Con Pisa  
otto  
secoli  
di storia

Aventi chilometri da Pisa e dall'aeroporto, nella Lunigiana, Pontedera fu eretta nel secolo XII come castello pisano, nella pianura formata



dalla confluenza del fiume Era con l'Arno. Fu, per la sua importanza strategica, a lungo contesa tra Pisa e Firenze. Di un certo interesse artistico è la chiesa dei Santi Jacopo e Filippo costruita nel XII secolo e rimangiata nel XVIII. All'interno una scultura lignea di scuola pisana del XIV secolo, la Madonna del Rosario del Cigoli e un tabernacolo in argento del XIX secolo

quotidiana, ed abbiamo accettato l'accelerazione dei tempi e la flessibilità degli orari. Hanno risanato l'azienda, e l'hanno venduta».

Ma non è finita, la partita di Pontedera. Lunedì non ci sarà solo l'arrivo degli americani. Ci saranno due ore di sciopero, con assemblea in fabbrica, e soprattutto ci sarà la consegna, da parte del Comune, dell'ex aeroporto per costruire la nuova officina. La Piaggio ha già detto che l'area non interessa più, perché pensa a ristrutturare le attuali officine, dietro la stazione. Nell'ex aeroporto vorrebbe mettere solo un magazzino dei prodotti finiti. Per dare questa area demaniale alla Piaggio hanno lavorato, dal 1995 ad oggi, Comune, Regio-

ne, ministri delle Finanze e della Difesa e presidenza del Consiglio. «Ed ora la Piaggio dice no grazie? Non accetteremo mai - si arrabbia il sindaco Paolo Marconcini - questo voltafaccia». C'è un indovinello, fra gli addetti ai lavori sulle rive dell'Era. «L'attuale presidente della Piaggio, Alessandro Barberis, si rimangia gli accordi per conto degli americani che gli hanno chiesto questo ultimo favore, o ha deciso di testa sua per fare vedere di essere bravo, ed indispensabile anche alla nuova proprietà?». Domande che avranno risposte nei prossimi mesi, quando dagli Usa non arriveranno solo i tecnici. Certo, nella direzione Piaggio nessuno è tranquillo. Tutti hanno letto il ritratto del fondatore del Texas Pacific Group, David «Bondo» Bonderman, apparso su «Il Sole 24 ore». «Bonderman - è bello danzare con la donna che ti invita al ballo. Mase non puoi, a volte devi sparargli». «Piglialo, piglialo, va in Piaggio», non vale più nemmeno per il «top management».

