

Il piano di sviluppo è finalmente una buona notizia, ma apre contrasti a Mirafiori e ad Arese. In cambio carichi di lavoro più pesanti

Per Pomigliano il «modello» Melfi

La Fiat promette investimenti e assunzioni nella fabbrica che ha sempre osteggiato

Segue dalla prima

Inoltre Pomigliano potrebbe replicare Melfi per quanto riguarda l'organizzazione, i tempi, i ritmi di produzione. Anzi si parla esplicitamente di applicare all'impianto campano le Ute (acronimo di Unità tecnologiche elementari, cioè quei gruppi di lavoro che nella «fabbrica integrata» sostituiscono le vecchie squadre) che sono alla base della struttura industriale di Melfi. Il sistema Melfi, che è l'impianto Fiat con i più alti livelli di produttività ed è l'unico che interessa davvero agli americani della General Motors, non è più «il» caso isolato, eccezionale come doveva essere in origine (cioè: tre turni di lavoro di otto ore al giorno, per sei giorni la settimana compreso il sabato, lavoro notturno per tutti, anche per le donne), ma sta diventando il modello prevalente per le fabbriche Fiat con carichi di lavoro più gravosi per i dipendenti.

È stato provato a Cassino, ora tocca a Pomigliano, se ne discute anche per Termini Imerese e per il suo possibile, futuro rilancio. Questioni importanti che i sindacati saranno chiamati a fronteggiare nei prossimi mesi.

Per la verità, però, la notizia degli investimenti della Fiat a Pomigliano ci ha sorpreso per altri motivi. Ci sembrava una notizia quasi impossibile. Guarda un po' com'è strana la storia, quali sorprese riserva a lungo andare. Sì perché se c'è una fabbrica che la Fiat non ha mai potuto sopportare questa è proprio l'Alfa di Pomigliano d'Arco. Possiamo affermare qualche cosa di più: la Fiat, gli Agnelli, hanno contrastato con tutti i mezzi la nascita e lo sviluppo dello stabilimento di Pomigliano. Prima si sono opposti perché temevano la concorrenza, quindi lo hanno duramente contestato perché sprecava miliardi di Stato, alla fine se lo sono comprato.

Il progetto Pomigliano venne deciso alla fine degli anni Sessanta dall'Iri e dalla Finmeccanica, cioè gli



L'interno degli stabilimenti di Pomigliano d'Arco

azionisti della casa automobilistica di Stato, che ipotizzavano una rapi-

Torino aveva contestato prima la nascita e poi lo sviluppo dello stabilimento campano dell'Alfa

da espansione del mercato nazionale dell'auto alla quale avrebbe dovuto partecipare con una quota crescente anche l'Alfa Romeo allora guidata da Giuseppe Luraghi. Il 29 aprile 1968 il presidente del Consiglio, Aldo Moro, pone la prima pietra dell'impianto che rappresenta, comunque lo si giudichi oggi, un punto decisivo per l'industrializzazione del Mezzogiorno.

La Fiat, invece, al Sud proprio non ci pensa e vive la scelta dell'Alfa Romeo come un vero affronto, un'au-

tentica sfida.

Nel febbraio 1969 la commissione Industria della Camera guidata da Antonio Giolitti ascolta il presidente della Fiat, Gianni Agnelli. Il deputato Libertini chiede qual è la ripartizione degli investimenti tra Piemonte, Mezzogiorno, estero. Agnelli: «Credo che all'incirca oltre l'80% sia a Torino, nell'area del Mercato Comune il 10%; nel Mezzogiorno per adesso abbiamo solo lo stabilimento di montaggio in Sicilia». Rispondendo a una domanda del deputato Compagna, il presidente della Fiat aggiunge «Lei in pratica mi chiede se penso che qualche iniziativa possa essere dislocata nel Mezzogiorno. Ebbene, per il settore automobilistico la risposta è no». Il capo dell'Alfa Romeo, Luraghi, scrive che con l'avvio del progetto Alfasud «ebbe inizio un periodo duro, difficilissimo e antipatico; un periodo di tentativi senza esclusione di colpi, durante il quale furono

messi in giuoco tutti i mezzi possibili per arrestare l'approvazione dell'iniziativa. Fu messa in piedi una febbrile campagna per influenzare l'opinione pubblica, soprattutto torinese, con discorsi, interviste, manifesti, denunce, articoli di giornali di ispirazione non dubbia, comitati cittadini di difesa dell'attività locale». A Torino nascono il Movimento Merionalista Italiano e l'Organizzazione Cittadini Indipendenti che contestano la scelta dello Stato e si appellano ai lavoratori: «Difendete il vostro avvenire, difendete il vostro posto di lavoro, difendete la vostra busta paga, difendete le possibilità di progresso, difendete la vostra famiglia, difendete la vostra città, difendete i vostri fratelli al Sud». Le linee di Pomigliano, comunque, iniziano a produrre nel febbraio 1972 e i prototipi della nuova vettura Alfasud danno subito ottimi risultati.

A quel tempo, tuttavia, anche la

Fiat ha deciso di aggiornare la sua strategia e allargare la sua struttura produttiva al Sud, con la costruzione degli impianti di Termoli e Cassino che in pochi anni, secondo i progetti iniziali del vicepresidente del gruppo Bono, esprimono una capacità produttiva di 500 mila auto all'anno. Dopo Termoli e Cassino, per la Fiat verranno altri rilevanti investimenti nel Mezzogiorno fino alla metà degli anni Ottanta quando Torino rileva l'Alfa Romeo e dunque anche lo stabilimento di Pomiglia-

Agnelli definiva il progetto Alfasud «una follia, solo una operazione clientelare». Adesso è della Fiat

no. Ma i vertici di Torino, anche se sono felici di aver preso il controllo di un marchio prestigioso come l'Alfa per un pugno di miliardi, non rettificano il loro giudizio su Pomigliano. In un'intervista concessa a Eugenio Scalfari il presidente Agnelli definisce ancora l'Alfasud «una pazzia, un'operazione clientelare in grande stile, nient'altro». Comunque, anche dal «trauma» Pomigliano, la Fiat matura la convinzione che il Mezzogiorno è un'occasione importante di investimento. Anzi, il Sud diventa per Torino una scelta per cercare di cambiare addirittura la natura conflittuale della fabbrica fordista. Basta con Mirafiori e Arese, cattedrali dei metalmeccanici, ostaggio di vertenze e di tensioni sociali, la Fiat ha bisogno del «prato verde» per avviare impianti innovativi, dove si lavori in pace, senza conflitti, al riparo per quanto possibile degli scontri di classe. Ecco cosa scriveva nel 1989 sulla rivista «Meridiana» Cesare Annibaldi, responsabile delle relazioni istituzionali della Fiat, a proposito della scelta di Melfi per insediare il più moderno stabilimento del gruppo: «La Fiat privilegia aree fondamentalmente agricole, dove la manodopera si adatta più facilmente al lavoro industriale» in quanto «è il ruolo del lavoro agricolo che, di sua natura, non è contestativo». Melfi, evidentemente, ha prodotto i suoi frutti per la Fiat. La fabbrica funziona, produce, la conflittualità viene giudicata sotto controllo e per i giovani assunti col contratto di formazione c'è pur sempre il «ricatto» dell'assunzione definitiva e del posto sicuro. La formula Melfi ha funzionato tanto che la Fiat vorrebbe oggi replicarla anche a Pomigliano d'Arco, la fabbrica tanto osteggiata un tempo e che diventa un'occasione industriale e di occupazione, dove spenderci dei soldi. L'unico dubbio è che Pomigliano possa diventare «non contestativa» come sperano al Lingotto.

Rinaldo Gianola

In ordine pubblico

10 scrittori per 10 storie

Storie di strada, storie di giovani morti nelle piazze d'Italia negli anni Settanta. Come Carlo Giuliani.

Il ricordo della loro vita, delle loro lotte nei racconti di dieci scrittori.



Nanni Balestrini
Pino Cacucci
Massimo Carlotto
Erri De Luca
Alessandro Pera
Lidia Ravera
Ivo Scanner
Paola Staccioli
Stefano Tassinari
Roberto Tumminelli

in edicola con

l'Unità il manifesto
manifestolibri
Liberazione **CRTA**

a € 3,10 in più