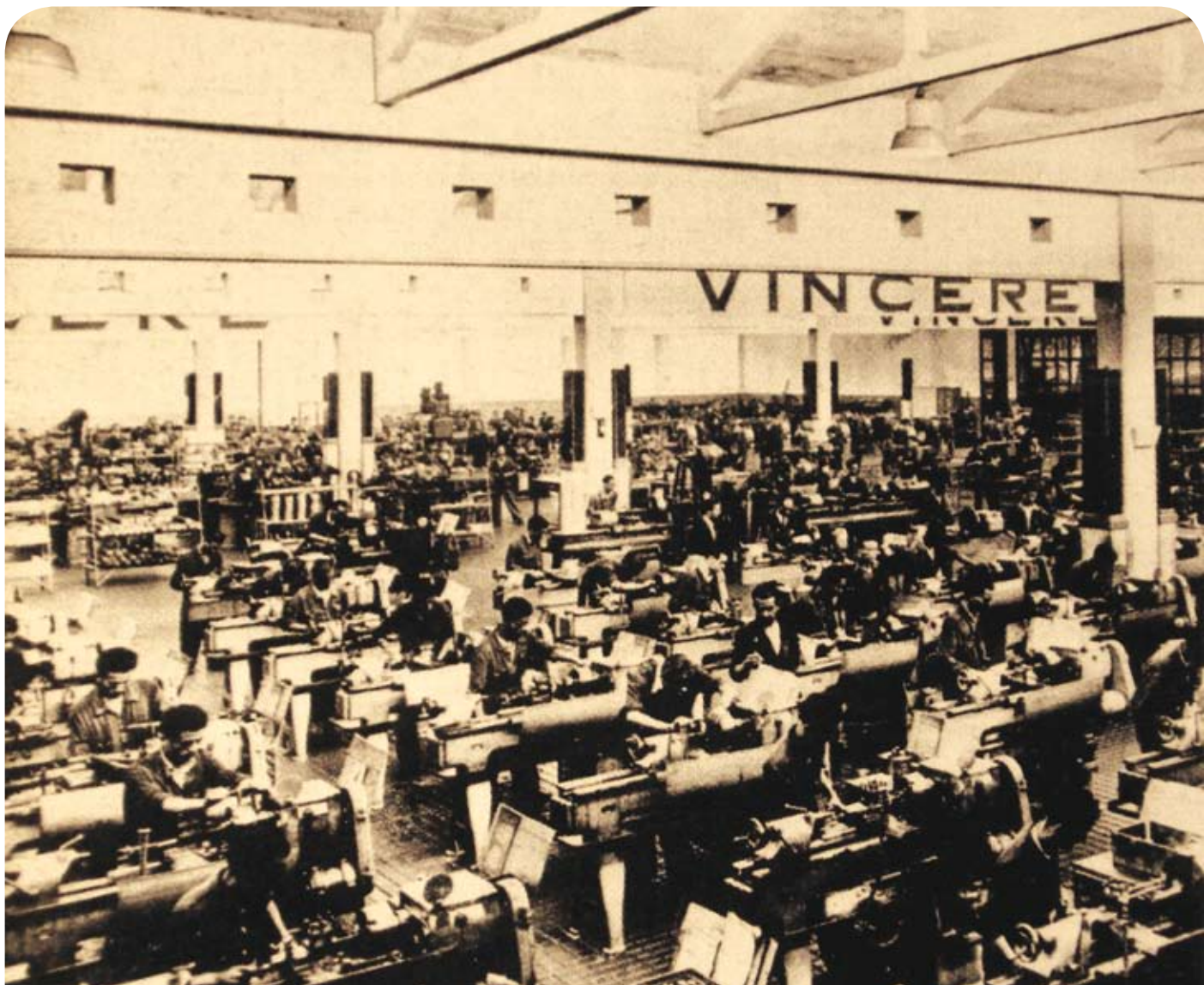


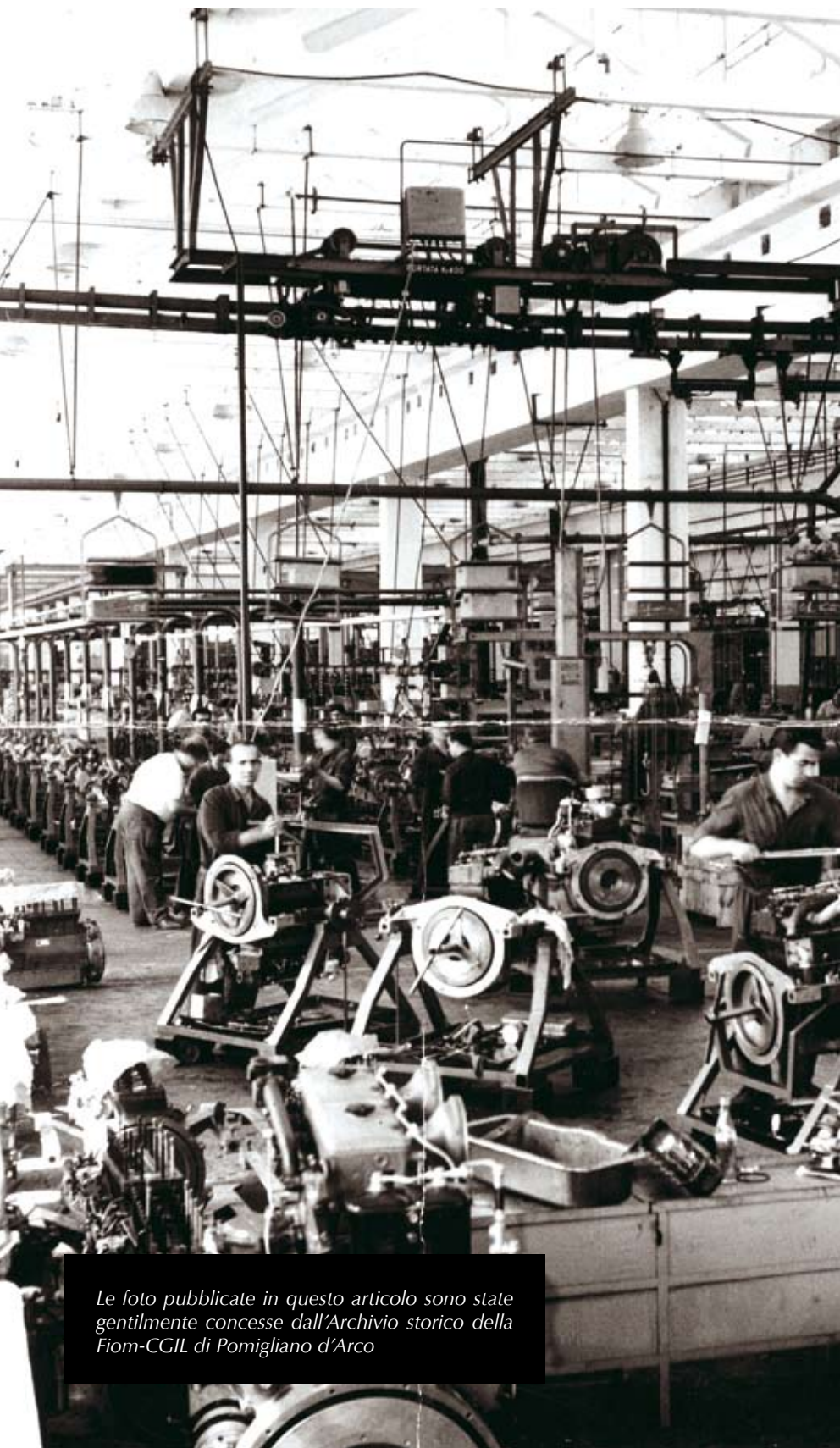


L'Alfa Romeo, Pomigliano d'Arco e il sogno di un'industria meridionale

Un motore per il Sud

Giuseppe Pesce





Per capire davvero cosa sta accadendo a Pomigliano d'Arco, dove la crisi della Fiat rischia di dare un pericoloso colpo all'industria campana, bisogna tornare indietro di molti anni, e ripercorrere un secolo di storia italiana. Forse un secolo di questione meridionale. Perché l'Alfa Romeo, gloriosa casa milanese, affonda in realtà le sue radici nel Sud molto più di quanto si possa credere; e non solo perché Nicola Romeo era napoletano, ma soprattutto per le vicende di Pomigliano d'Arco, simbolo dell'industrializzazione del Mezzogiorno fin dai tempi del fascismo, ma anche terreno di una lunga 'guerra fredda' con la Fiat, nonché racconto significativo degli sforzi (e dei tanti errori) della politica meridionale e meridionalista.

Il sindacato contestato, la tensione, una storia lunga un secolo

Torino, 16 maggio 2009: alla manifestazione dei lavoratori Fiat indetta dai sindacati dei metalmeccanici si vivono momenti di tensione. I Cobas, la più piccola sigla sindacale dello stabilimento di Pomigliano d'Arco, interrompono il comizio, e il segretario generale della Fiom, Gianni Rinaldini, viene stratonato e cade dal palco. Il segretario della Uilm piemontese, Maurizio Peverati, viene colpito da una cinghiata. Al segretario generale della Fim, Giuseppe Farina, i contestatori urlano «venduto»; poi occupano il palco, strappano gli striscioni dei sindacati, e prendono il microfono per protestare contro alcuni trasferimenti.

A qualcuno sembra di essere tornato indietro di trent'anni: a Roma, il 17 febbraio del 1977, quando il segretario della CGIL, Luciano Lama, dovrebbe tenere un comizio alla Sapienza occupata dagli studenti, ma non riesce a parlare; la contestazione si trasforma in scontro aperto col servizio d'ordine del sindacato: il comizio si scioglie, Lama e la delegazione CGIL lascia l'università, che viene consegnata alla Polizia.

La cosiddetta "Cacciata di Lama" segna l'avvio delle contestazioni del 1977, da parte di una sinistra extraparlamentare che è contraria alla politica del 'compromesso storico', e ha deciso ormai di rompere definitivamente con il PCI.

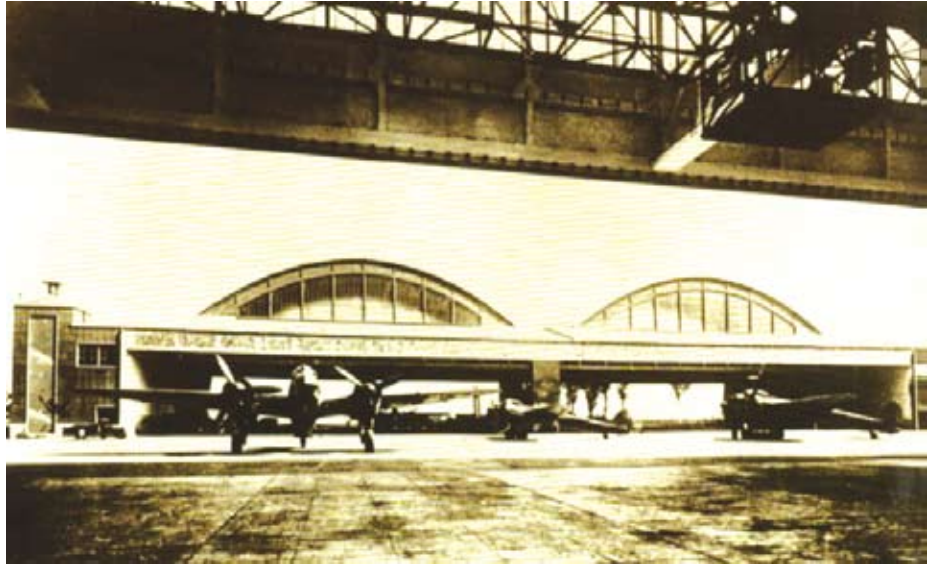
Ma questa è storia passata. Dalle colonne del *Corriere della sera*, infatti, il numero uno

Le foto pubblicate in questo articolo sono state gentilmente concesse dall'Archivio storico della Fiom-CGIL di Pomigliano d'Arco

della Fiom, Giorgio Cremaschi, ridimensiona subito l'accaduto di Torino, imputandolo soprattutto alla ingenuità degli organizzatori della manifestazione: «Ci siamo fatti fregare come polli, perché quelli dello Slai-Cobas, la più piccola sigla sindacale presente in Fiat, hanno agito come ultras di una squadra di calcio. Sono partiti da Nola con un progetto preciso: fare casino per farsi pubblicità». Per Cremaschi un rischio di natura terroristica è ormai anacronistico, anche se, dice: «intravedo però la possibilità che si creino scenari di tensione... se chiudono la Fiat di Pomigliano d'Arco, il rischio di reazioni disperate è alto. E la disperazione porta rabbia, e la rabbia può provocare violenza... il rischio di insorgenza sociale è forte, noi cerchiamo di guidarla e, in qualche modo, di tenerla».

Il giorno precedente, a Napoli, i disoccupati hanno dato alle fiamme un autobus in pieno centro, e proprio mentre a Torino si svolge la manifestazione sindacale, dei gruppi organizzati occupano la Galleria Umberto.

Ma l'episodio più inquietante era avvenuto qualche mese prima. Il 5 febbraio 2009 un gruppo di operai della Fiat di Pomigliano blocca lo svincolo dell'autostrada che porta a Nola; intervengono naturalmente le forze dell'ordine, e sale la tensione tra manifestanti e polizia, che li carica per tre volte. Qualche giorno dopo, il 10 febbraio, a Milano, dove è in corso il processo alle nuove Brigate Rosse, uno degli imputati, Vincenzo Sisi, inizia a leggere in aula un documento,



ma viene subito interrotto dal pubblico ministero Ilda Boccassini, perché «gli argomenti esposti non sono attinenti al processo». Il giudice sospende l'udienza. Ma cosa dice quel documento? «Abbiamo avuto modo di vedere lo Stato democratico all'opera con le manganellate sulle teste degli operai Fiat di Pomigliano d'Arco in lotta per difendere il posto di lavoro». Il documento esprime «Piena solidarietà agli operai Fiat di Pomigliano in lotta» e porta la firma di sette «militanti comunisti prigionieri», tutti imputati nel processo alle nuove Br, tutti destinatari di una richiesta di condanna.

Le nuove BR guardano con interesse a Pomigliano, dunque, e soffiano sul fuoco della protesta; anche se il segretario della Fiom esclude che si possa scivolare di nuovo verso il terrorismo, perché, dice lui, «Storicamente, quel tipo di deriva non può essere replicata».

La tensione alla Fiat di Pomigliano, però, resta altissima. Perché questo stabilimento, che conta oggi circa 5.300 dipendenti, rappresenta da solo quasi 1/3 dell'intera industria campana. Ed è ormai l'ultimo bastione della grande industria nel napoletano, dopo la chiusura del polo siderurgico di





S. & Officine ferroviarie Meridionali
 Direzione ed Officine: Corso Orientale 8. Napoli
 Aeroplani ed idrovolanti militari e civili.
 XXXII

Bagnoli. La protesta che infiamma la Fiat di Pomigliano d'Arco non è dunque solo una conseguenza della crisi mondiale, ma anche un capitolo importante, di una questione che da un secolo appassiona e preoccupa l'Italia e il Mezzogiorno, senza soluzione: il sogno di una grande industria meridionale.

E quella di Pomigliano è davvero una storia italiana lunga un secolo, che attraversa in pieno tutte le crisi del Novecento: perché è la storia di una società, l'Alfa Romeo, salvata dall'IRI nel 1933; e di uno stabilimento, l'Alfasud, che è stato l'ultimo grande insediamento finanziato dalla Cassa per il Mezzogiorno.

L'avventura industriale, Nicola Romeo, la statalizzazione dell'IRI

Il sogno imprenditoriale comincia nel 1910, quando un gruppo lombardo rileva la *Automobili Darracq*, azienda in liquidazione di un francese che qualche anno prima aveva tentato, con scarso successo, l'avventura industriale a Napoli e poi a Milano. Nasce così la *ALFA: Anonima Lombarda Fabbrica Automobili*, che si lancia subito nella competizione sportiva, partecipando già nel 1911 alla più famosa gara italiana del tempo, la *Targa Florio*.

Pochi anni dopo, nel 1915, alla vigilia della Grande Guerra, entra nella società un ambizioso ingegnere, di ritorno dal Belgio: si chiama Nicola Romeo, ed è originario di Sant'Antimo, vicino Napoli. Diviene subito azionista di maggioranza e modifica il nome in *Alfa Romeo Milano*. La fabbrica viene convertita per le esigenze di industria bellica, ma nel 1920 riprende la regolare produzione di autoveicoli.

Nel 1926 Romeo decide di avviare, proprio a Pomigliano d'Arco, la produzione di motori aerei; ma il terremoto della finanza mondiale del 1929 è alle porte, e travolge la sua iniziativa: in un paio d'anni Romeo è fuori dalla società, che finisce nella mani della *Banca italiana di sconto*.

Fallita anche la banca, nel 1933 l'*Alfa Romeo* viene acquistata dall'IRI, l'ente creato dal governo fascista per ristrutturare l'industria italiana in crisi. Abbandonata l'attività sportiva, la produzione della società viene diversificata: dagli autobus agli autocarri, ai motori aerei.

Proprio in questi anni, sotto la guida dell'ingegnere Ugo Gobbato, viene rilanciato ed ampliato il vecchio stabilimento di Pomigliano d'Arco, dove nasce nel 1939 la fabbrica di motori *Avio*.

Intanto, lo stato fascista cambia il volto del paese, costruendo un moderno quartiere-operaio; le aziende aeronautiche che si sviluppano nella zona danno lavoro a più di 7mila operai, e nasce addirittura un aeroporto: Mussolini in persona viene a posare la prima pietra.

Ma il sogno industriale non dura a lungo: il 30 maggio del 1943, giorno di domenica, le formazioni aeree anglo-americane coprono il cielo di Pomigliano e bombardano il polo aeronautico, radendo al suolo i capannoni, dove sono in riparazione gli aerei della Luftwaffe tedesca; sotto le macerie restano anche 23 operai.

La ripresa, Giuseppe Luraghi, l'Alfasud

Nel dopoguerra, l'*Alfa Romeo* riparte soprattutto da Milano, dove produce le sue fiammanti berline dalle linee sportive. A Pomigliano, invece, l'IRI continua a puntare sugli aerei: la Aerfer comincia la sua lenta ripresa, lavorando per gli americani; la vecchia *Avio* è in affanno, l'*Alfa Romeo* produce motori diesel. Da sole, queste attività non riescono, comunque, in alcun modo, a far fronte alla richiesta di lavoro. La situazione occupazionale nel circondario, da Acerra a Nola, è drammatica: centinaia di giovani emigrano per cercare un posto nelle fabbriche del Nord-Italia, in Svizzera o in Germania. Fuggono da una agricoltura povera e arretrata, dominata da vecchi gruppi familiari,

e vessata dalla camorra dalle campagne. Intanto, l'*Alfa Romeo*, finora specializzata in costose berline e fiammanti sportive, comincia a pensare di produrre anche un'utilitaria per le famiglie italiane. Lungimirante, il presidente Giuseppe Luraghi abbozza un primo progetto già nel 1954: pensa ad un'auto alla portata dell'italiano medio, che non consumi molto; un'auto da produrre in un nuovo stabilimento nel Sud Italia, magari proprio a Pomigliano. L'idea resta però nel cassetto per diversi anni. L'*Alfa Romeo*, infatti, impiega tutte le sue forze nel nuovo stabilimento di Arese – 2 milioni di mq a nord di Milano – dal quale esce nel 1963 una nuova esclusiva berlina: la Giulia.

Sono gli anni del boom economico, e Luraghi sa bene che cambiare segmento, passare ad una fascia più bassa e "popolare", sarebbe una mossa vincente; ma non è una operazione facile, perché vuol dire innanzitutto entrare in conflitto con la po-



tentissima Fiat. Intanto, però, fa le prime prove: stringe un accordo con la francese Renault, e alla fine del 1961, proprio a Pomigliano, produce la R4 per il mercato italiano.

Nonostante il pubblico dissenso di Giovanni Agnelli, nel 1967 Luraghi riesce a trovare i finanziamenti per il suo progetto; sono 300 miliardi di lire: 100 dall'IRI e 45 dalla Cassa per il Mezzogiorno, il resto in prestito a tasso agevolato.

La condizione del finanziamento statale, ovviamente, è che lo stabilimento si costruisca nel Sud. La scelta cade subito su Pomigliano e nasce la INCA: Industria Napoletana Costruzione Autoveicoli, detenuta quasi al 90 per cento dall'Alfa Romeo; il nuovo stabilimento coprirà l'intera area dell'ex aeroporto: 2 milioni e 300mila metri quadrati, di cui 400mila coperti.

Il 29 aprile 1968, il presidente consiglio Aldo Moro viene per la tradizionale prima pietra: nei cantieri lavorano 3mila operai,

e un team di progettisti d'avanguardia, guidato dal tecnico austriaco Rudolf Hruska. A Pomigliano l'Alfa Romeo produrrà la sua prima 'vettura media': la *Alfasud*, una berlina dalla caratteristica e innovativa struttura 'a sogliola', disegnata Giorgetto Giugiaro, con un motore di appena 1.200 cc di cilindrata.

Il Sessantotto, lo scontro sulla produttività

Lo stabilimento viene tirato su in meno di tre anni: un tempo da record, soprattutto se si pensa al clima infuocato del Sessantotto. In Campania, infatti, alla contestazione studentesca si uniscono le continue proteste per la mancanza di lavoro. L'episodio più grave avviene a Battipaglia, in provincia di Salerno: nell'aprile del 1969 la polizia spara contro una manifestazione di piazza, una

donna e un ragazzo vengono uccisi, in più di cento restano feriti.

Il cantiere di Pomigliano, dunque, procede veloce anche per arginare una protesta sociale sempre più difficile da contenere, e dare delle risposte concrete: secondo il governo, infatti, l'*Alfasud* dovrà rilanciare l'occupazione nel napoletano, creando 15mila nuovi posti di lavoro, ma arrivando addirittura a superare i 40mila con le aziende dell'indotto.

Alla fine del 1971 lo stabilimento è quasi completato, il 30 ottobre viene inaugurato ufficialmente dal presidente del consiglio Emilio Colombo, accolto dai ministri napoletani Silvio Gava (all'industria) e Giacinto Bosco (alle poste e telecomunicazioni).

Ma fin dall'inaugurazione, è subito chiaro che i rapporti con Pomigliano non saranno facili. I sindacati, infatti, accolgono il capo del governo con un durissimo discorso, letto da un giovane operaio. La catena di montaggio è ancora ferma, ma già si parla di



speranze disattese, di impegni non mantenuti; l'Alfasud è già considerata "una cattedrale in un cimitero di piccole e medie imprese": una grande fabbrica che non nasce per sollecitare il mercato, ma solo per rimediare, in qualche modo, alla crisi che sta mettendo in ginocchio il napoletano. Colombo è costretto a strappare le 18 pagine del suo discorso: parla a braccio per un'ora e si appella alla solidarietà nazionale, ricorda la legge per il Mezzogiorno appena approvata in parlamento, che prevede investimenti per 7mila miliardi.

La produzione comincia l'anno seguente, ma gli obiettivi non saranno mai raggiunti: erano previste 1.000 automobili al giorno, ma dalla catena di montaggio ne escono appena 300.

Contro lo stabilimento di Pomigliano d'Arco prende forma da subito una ambigua campagna di diffidenza e di sfiducia; già nel 1972, infatti, l'ex sindaco di Napoli, il "comandante" Achille Lauro, alza la voce

per dire che «le industrie che nascono al Sud sono destinate a fallire, e l'Alfasud ci sta solo rimettendo tanti di quei soldi».

Vincenzo Barbato, delegato sindacale fin dal 1970, è stato uno dei principali protagonisti degli ultimi decenni; un giorno forse scriverà un libro. Ricorda: «I primi ad essere assunti all'Alfasud erano stati i muratori delle imprese che avevano costruito lo stabilimento. Poi, attraverso la nuova legge sul collocamento del 1970, le assunzioni furono divise, in proporzione, tra tutti i comuni della provincia di Napoli. Ma qualcuno veniva anche da Benevento e da Avellino. Tra il 1976-77 toccammo la punta massima di 15.600 dipendenti.

Quali erano i principali problemi? «I più elementari: i treni della Circumvesuviana, ad esempio, erano insufficienti, e non coprivano gli orari di fabbrica; per cui dovemmo aprire una vertenza con la Regione per organizzare un sistema di trasporto che permettesse a migliaia di operai di raggiungere ogni gior-

no Pomigliano. Ma i problemi più seri erano quelli che riguardavano la struttura della fabbrica, che era troppo rigida, sia dal punto di vista fisico, degli impianti, che per quanto riguardava l'organizzazione del lavoro».

Mentre la produzione resta sempre al di sotto delle aspettative, cresce la campagna di diffidenza: si parla di altissimi tassi di assenteismo, di operai che lasciano la catena di montaggio per dedicarsi alla raccolta stagionale delle patate: li chiamano i "metal-mezzadri".

È anche uno scontro tra Nord e Sud: i vertici milanesi, infatti, puntano l'indice contro la classe politica meridionale, contro la DC che difende l'occupazione a tutti i costi, ma senza tener conto delle logiche di mercato e della produttività.

Luraghi racconterà a Gioglio Bocca: «Avevamo pronti i tubisti, i meccanici, gli elettricisti, eccetera. Stiamo per assumerli quando Donat Cattin blocca tutto. Le assunzioni, dice, le fanno gli uffici di collo-



camento. Roba da pazzi! Ci mandano pregiudicati, ammalati, gente che abita a cento chilometri da Pomigliano. Non importa, vogliamo partire egualmente, ma ecco arrivare il nuovo altolà di Gullotti: "Se non si fa anche uno stabilimento ad Avellino l'operazione è sospesa".

Ciriaco De Mita vuole a tutti i costi una fabbrica Alfa ad Avellino, e Luraghi cerca di prendere tempo davanti a questa assurda richiesta. Ma alla fine ha la peggio: lui, il manager pubblico che si è messo contro la Fiat, ed ha portato 300 miliardi a Pomigliano, nel 1974 ha il benservito dai vertici dell'IRI, che non lo riconfermano alla guida dell'Alfa Romeo.

La crisi, il dissesto finanziario, la vendita alla Fiat

Intanto, continuano le proteste, e nel 1976 i sindacati indicano una grande "Conferenza di produzione": contestano all'Alfa Romeo che Pomigliano non ha un adeguato piano industriale, perché produce un unico modello di vettura; ma soprattutto, denunciano con forza che lo stabilimento, considerato formalmente una realtà autonoma, nei

fatti è diretto e gestito da Milano.

Come se non bastasse, ai contrasti sindacali si aggiungono le crisi petrolifere del 1973 e del 1979, le cui ripercussioni incidono pesantemente sul mondo dell'auto.

Nel 1980, puntando ad un nuovo settore di mercato, l'Alfa Romeo stringe un accordo con la giapponese Nissan. Vicino Avellino nasce il nuovo, desiderato, stabilimento di Pratola Serre, dove viene prodotta la ARNA, una vettura di segmento medio-basso, che si rivela subito un clamoroso fallimento.

Pomigliano d'Arco riesce a sopravvivere mandando in produzione la nuova Alfa 33, progettata sul pianale della vecchia Alfasud. Ma la situazione della società diviene sempre più critica: nel 1982 c'è il primo grande accordo per la Cassa Integrazione straordinaria. Ne seguiranno molti altri, tra scioperi e proteste, fino al 1985, quando l'IRI, per far fronte alle perdite, decide di vendere.

Il vecchio presidente Luraghi confida a Giorgio Bocca: «C'è una cultura operaia, una cultura tecnica e manageriale che ha dato tutto all'Alfa Romeo. E ora la vendono al migliore offerente. Se siamo al meretricio, Ford è un buon cliente».

Ricorda Vincenzo Barbato: «Oramai era chiaro da anni, che bisognava cercare dei partner per poter andare avanti, ma noi non

eravamo convinti che bisognava cedere tutto. La trattativa avviata con la Ford, alla CGIL non dispiaceva, perché sembrava offrire buone garanzie: Il Sole 24 ore ironizzava, ci chiamava "i comunisti filo-americani".

Invece la storia andò in un altro modo: «Ricordo la "riunione ristretta" del PCI, alla vigilia della faticosa decisione: c'erano il segretario nazionale, Alessandro Natta, e Piero Fassino, che all'epoca era segretario a Torino, e che disse chiaramente: "Se viene Ford in Italia, mettiamo in pericolo gli stabilimenti Fiat"; e Natta, a quel punto, alzò le mani. Fummo messi in minoranza, e la reazione dei compagni di Pomigliano fu violenta: in centinaia strapparono le tessere del partito e del sindacato: si sentivano delusi, traditi».

Il caso arriva in Parlamento e alla fine, nel 1986, l'IRI guidata da Romano Prodi, abbandona le trattative con la Ford e cede l'Alfa Romeo alla Fiat, che la accorpa subito alla Lancia. Dei 16mila dipendenti dello stabilimento milanese di Arese, 6mila finiscono in cassa integrazione nel giro di un anno. Tra gli anni Ottanta e Novanta, a Milano la produzione si riduce drasticamente, i dipendenti vengono accompagnati alla pensione: oggi sono circa 500, tutti in Cassa Integrazione.

A Pomigliano d'Arco, invece, tra alterni



periodi di crisi, alla oramai 'ex' Alfasud, la produzione non viene mai fermata: alla Alfa 33 si aggiungono infatti la Lancia Y 10 e la Fiat Tipo, e poi la Lancia Delta, e in anni più recenti le nuove Alfa 155, 145 e 146.

Si sceglie insomma di mantenere i livelli occupazionali al Sud, dove, con la chiusura del polo siderurgico di Bagnoli, la situazione lavorativa diviene sempre più difficile.

Vincenzo Barbato parla di una 'fiattizzazione' dell'Alfasud: «*Fiattizzare voleva dire dare un bel giro di vite: adottare sistemi più rigidi e aumentare i ritmi produttivi, ma soprattutto spegnere ogni dialogo con gli operai; per noi voleva dire accettare passivamente la linea aziendale, qualunque fosse stata.*



Pomigliano, la fabbrica modello e il futuro che non c'è

Per la Fiat, a Pomigliano non mancano però nemmeno le soddisfazioni: la 156 è "vettura dell'anno 1998" e nel 2000 tocca alla 147. Il consorzio di ricerca Elasis, sorto nel 1988 accanto allo stabilimento, si impone inoltre tra le più importanti società europee di ingegneria avanzata. Le punte massime di produttività si toccano nel 1989-1990 e nel 2002, sfiorando le 200mila vetture l'anno; complessivamente, dal 1972 alla fine del 2008, dallo stabilimento di Pomigliano d'Arco escono oltre 4 milioni e 620mila automobili.

Intanto, i 12.400 dipendenti ereditati dalla FIAT nel 1987, una decina di anni dopo si sono quasi dimezzati. Ma c'è stato anche un vero e proprio ricambio generazionale, con il pensionamento della "vecchia guardia" di operai, e le nuove assunzioni degli anni Novanta. Pomigliano è uno stabilimento giovane, con una età media di 36 anni, che oggi conta 4.998 dipendenti, più altri 300 con contratto di apprendistato.

Uno stabilimento che, anche con questi numeri, resta la principale realtà occupazionale del napoletano.

Andrea Amendola, segretario napoletano della Fiom, è piuttosto preoccupato per l'andamento degli ultimi anni: «*Nel 2003 firmammo un accordo che prevedeva il rilancio di Pomigliano, dove si sarebbero concentrate tutte le produzioni Alfa: 159, 147, la GT e la Kamal, una bellissima Cross-over, che non è mai andata in produzione. Il piano industriale era impegnativo, prevedeva 2 milioni*





di euro di investimenti in 4 anni. Poi la Fiat ha disdettato tutto. Su Pomigliano si sono accesi nuovamente i riflettori per dire che era uno stabilimento con altissimi tassi di assenteismo, soprattutto quando giocava il Napoli o l'Italia, o quando c'erano le elezioni».

Oggi Pomigliano è quasi uno stabilimento modello, ma senza prospettive: «Nel 2008 Marchionne ha voluto dare un 'giro di vite' con un Piano per la 'Nuova Pomigliano', che prevedeva in pratica più vigilanza, un'organizzazione naturalmente più rigida, e corsi di formazione per qualificare gli operai. Oggi

Pomigliano è uno stabilimento con un bassissimo livello di assenteismo, con un'ottima capacità produttiva, ma senza adeguate commesse. Si produce fundamentalmente una sola vettura, la 147: l'anno scorso ne sono uscite poco più di 80mila, quest'anno, se tutto va bene, arriveremo a 30mila».

È proprio contro questa mancanza di prospettive che si infiamma la protesta degli operai di Pomigliano, sempre più dura da quando, da gennaio del 2009, la Fiat ha cominciato a fare un massiccio ricorso alla cassa integrazione. Quattro settimane a gennaio, tre nei mesi successivi.

Il 27 febbraio, i sindacati organizzano una manifestazione di piazza a Pomigliano; secondo gli organizzatori, sono in 20mila; c'è il sindaco, e c'è anche il Vescovo della vicina Nola, Beniamino De Palma. In prima linea, dietro lo striscione, c'è il segretario della Fiom Gianni Rinaldini: sulla sua spalla la mano di un lavoratore.

A giugno, Fiat stringe un accordo con l'americana Chrysler. Nasce una nuova potente multinazionale: i vertici assicurano che non toccheranno Pomigliano, ma operai e sindacati sono preoccupati perché vedono assottigliarsi, sempre di più, le possibilità di contrattazione.

