

IL LIBRO

Al Sud attardato le auto della Fiat per non restare indietro

di Maddalena Chimisso
a pagina VIII

CON LA CASSA DEL MEZZOGIORNO NASCE IL RAPPORTO DEL MERIDIONE CON LE FABBRICHE DELLA MOBILITÀ

La via italiana dell'automobile

*Il Sud al centro degli investimenti della famiglia Agnelli con gli aiuti dello Stato
Un massiccio piano di incentivi per ridurre il divario con le regioni del Nord supportato da agevolazioni fiscali: un piano che ha cambiato anche abitudini e stili di vita*

di MADDALENA CHIMISSO

Nel secondo Novecento l'Europa fu interessata da un processo di costruzione dei paesaggi industriali che i governi nazionali posero in essere attraverso politiche territoriali di sviluppo economico volte a bilanciare, mediante azioni di rilancio e agevolazioni industriali, gli squilibri di aree regionali, sub-regionali e di aree metropolitane. Nel redesign economico dei territori, l'azione pubblica indirizzò quelle delle grandi imprese nazionali, che senza dubbio rivestirono un ruolo chiave nei processi di industrializzazione. Ed è proprio ripercorrendo le vicende storiche di singoli impianti e di specifici ambiti territoriali in cui gli stabilimenti di produzione vennero realizzati che si possono leggere storie gloocali, racconti che dal locale si inseriscono pienamente nella più ampia storia industriale europea (e globale). La crescita economica che si registrò nel secondo Novecento e che interessò l'Italia ebbe un'incidenza notevole nei terri-

tori del Mezzogiorno e fu occasione per le regioni meridionali di avviare ex novo o ripensare totalmente, e in un'ottica accelerativa, il processo economico di crescita nei settori produttivi, quello industriale in primis. Il nuovo indirizzo governativo, impostato per la rinascita economica dell'Italia, puntava all'industrializzazione del Meridione. La questione volta a ridurre il divario Nord-Sud venne affrontata anche attuando una serie di azioni e programmi dedicati, che si concretizzarono in dispositivi normativi ad hoc, sostegni economici, rinforzi finanziari, agevolazioni fiscali e di carattere creditizio per le aziende che decidevano di avviare o implementare la propria attività d'impresa nel Mezzogiorno. Questo "intervento straordinario per il Mezzogiorno" prese formalmente avvio il 17 marzo 1950 quando De Gasperi presentò alla Camera il disegno di legge istitutivo della Cassa per il Mezzogiorno ponendo l'accento sull'esigenza di creare le condizioni necessarie affinché la questione meridionale si avviasse verso una soluzione attraverso un'impostazione e una visione d'insieme che doveva derivare da un impegno globale e pluriennale dello Stato. Così, si affermò la necessità di un'azione organica di rinnovamento del Sud da intendere come un insieme di realtà diversificate,

ma tra loro connesse e interdipendenti, ascrivibili ad ambiti amministrativi indipendenti che però descrivevano espressioni di un comprensorio unico, una macroregione che era necessario immettere nel circuito economico del Paese.

I primi progetti di industrializzazione accelerata del Mezzogiorno nel secondo Novecento, in particolare, si concretizzarono "nella vita italiana all'automobile" e videro la Fiat protagonista. L'azienda torinese avviò la propria discesa al Sud già nel 1955 con la progettazione a Napoli della grande officina su via De Roberto, stabilimento produttivo di veicoli commerciali e ruote. Tuttavia gli investimenti Fiat nel meridione presero formalmente avvio nel gennaio 1970, quando venne lanciato il Programma di iniziative Fiat nel Mezzogiorno con i dettagli del futuro piano di investimenti triennale (1970-1973).

Va detto che gli investimenti Fiat a Sud, che alla luce di tutti gli incentivi statali cui Fiat riuscì ad attingere non è errato definire "investimenti compartecipati", coprirono un arco temporale compreso tra 1967 e il 1985 e riguardarono, nello specifico, la costruzione dello Stabilimento SicilFiat di Termini Imerese (1967-1970), dello Stabilimento di Cassino (1969-1973), dello Stabilimento di Bari (1970), dello Stabilimento di Sul-

mona (1970-1979), dello Stabilimento di Lecce e della Pista prove di Nardò (1971-1974), dello Stabilimento di Termoli (1971-1976; e 1985), dello Stabilimento Sevel di Vasto-San Salvo (1978-1981).

E in questa prospettiva che si inserisce il racconto sull'impianto produttivo di Termoli, in Molise. Una vicenda, quella dell'impianto termolese, totalmente immersa nelle dinamiche dei cicli politici, economici e sociali del secondo Novecento; una vicenda che, attraverso l'analisi di un peculiare caso studio, permette di allargare la riflessione anche ai molteplici e veloci cambi di paradigma che hanno interessato gli altri contesti regionali in cui Fiat realizzò i propri impianti di produzione e che, più in generale, riguardarono il Mezzogiorno e l'Italia dal boom economico a questi anni più recenti.

Le carte d'archivio cui si è attinto hanno permesso di ricostruire nel dettaglio la storia dello stabilimento di Termoli, e di raccontare non solo le vicende puntuali che hanno interessato questo specifico impianto produttivo, ma anche di ripercorrere tutte le fasi salienti relative alla politica Fiat di investimenti nel Mezzogiorno. La realizzazione dello spazio di produzione battezzato Termoli 1 (1973) rientrava, infatti, nel primo blocco di investimenti che la Fiat effettuò al Sud relativi alla realizzazione di stabilimenti da destinare a produzioni specifiche. L'impianto denominato Termoli 2 (1975) venne invece realizzato con il successivo programma triennale di investimenti che l'azienda torinese orientò agli ampliamenti degli impianti esistenti. E infine l'impianto no-

to come Termoli 3 (1985) fu invece costruito durante la fase di intensa automazione dei processi produttivi e rappresentò il concretizzarsi della Fabbrica ad Alta Automazione per la cui inaugurazione (marzo 1985) l'allora presidente Sandro Pertini e il patron Giovanni Agnelli raggiunsero la cittadina adriatica.

Quella dell'unico impianto Fiat molisano è una storia che può assumere caratteristiche paradigmatiche e che permette di individuare anche aspetti comuni agli altri contesti regionali attenzionati dalla Fiat nel secondo Novecento. Le microstorie di impianti periferici rispetto al quartiere generale di Torino assumono centralità nel racconto di storie capaci di uscire anche fuori dallo "spazio della produzione" e di incidere positivamente sui contesti urbani legati alla fabbrica. Se l'impianto termolese rappresenta un esempio concreto delle sperimentazioni che progettisti e tecnici della Fiat Engineering attuarono attraverso la realizzazione di modelli tipo-

logici elaborati per i nuovi impianti da realizzare a Sud, anche il Progetto Case Sud è un ulteriore passaggio importante su cui riflettere. La costruzione di quartieri residenziali rappresentò, infatti, per la Fiat un cospicuo capitolo di investimenti, resi ancora una volta possibili dalle disponibilità previste dalla Cassa per il Mezzogiorno in seno al Programma edilizia economico-popolare promosso dal Ministero per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno: nello specifico nell'area di sviluppo industriale di Cassino e nel nucleo di industrializzazione di Termoli furono effettuati investimenti per 377 milioni di lire, a Lecce e Vasto per 203 milioni di lire, 140 milioni di lire a Bari e 94 milioni di lire a Sulmona.

Riflettere sullo stabilimento Fiat di Termoli, e più in generale sugli impianti Fiat a Sud, vuol riflettere sulla dimensione urbano-territoriale, economica, sociale, culturale e sui dualismi che la presenza della grande industria ha generato in ambiti territoriali circoscritti, profondamente modificati dall'incontro-scontro tra visioni globali e azioni locali, interessati, soprattutto nella fase iniziale, da uno sviluppo accelerato che a volte, ha oscillato tra partecipazione voluta e imposizione subita.





Maddalena Chimisso e la copertina di "La Fiat a Termoli. Per una storia della grande industria nel Molise" (Rubbettino)

Il libro di Chimisso

La fabbrica diventa paesaggio Termoli cambia con la guida Fiat

Ein uscita per Rubbettino *La Fiat a Termoli. Per una storia della grande industria nel Molise (1969-1991)*, un importante studio di Maddalena Chimisso, docente di Archeologia della produzione presso l'Università del Molise. Il volume ricostruisce una delle esperienze più significative dell'industrializzazione italiana del secondo Novecento, ponendo al centro lo stabilimento Fiat di Termoli, inaugurato nei primi anni Settanta. Attraverso una solida e articolata ricerca archivistica, l'autrice racconta l'arrivo della grande industria in una regione fino ad allora segnata da marginalità economica, vocazione agricola ed emigrazione. Il Molise emerge così come laboratorio emblematico dell'"industrializzazione assistita", sostenuta dall'intervento straordinario dello Stato e dalle strategie di espansione del gruppo torinese. Termoli non viene letto soltanto come luogo della produzione, ma come fulcro di un sistema territoriale complesso. Attorno alla fabbrica si sviluppano infrastrutture, edilizia residenziale, servizi e forme di welfare aziendale che contribuiscono a ridisegnare il paesaggio e l'organizzazione sociale. La fabbrica diventa paesaggio, e il paesaggio si industrializza, incidendo profondamente sull'identità dei luoghi e delle comunità. Centrale è anche il tema del lavoro, con la figura dell'"operaio-contadino", simbolo di una modernizzazione rapida ma contraddittoria. Il volume segue inoltre l'evoluzione tecnologica dell'impianto, dal modello fordista all'alta automazione, mostrando come Termoli sia stato un banco di prova per nuove forme di organizzazione produttiva. Tuttavia, il modello di sviluppo incarnato dalla Fiat - rileva l'autrice - appare efficace nel breve periodo, ma fragile nel lungo, fortemente dipendente dalle politiche pubbliche e dalle strategie aziendali.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

006833-IT0C55