

TERMINI E POMIGLIANO: STORIE DEL SUD CHE SI INCONTRANO

Costruire sapere a partire dal sapere di ciascuno

Laboratorio per una riflessione e un'azione comune su welfare e lavoro, sviluppo del territorio, politiche del lavoro

Giovedì 12 maggio, ore 16.30-20.00
Istituto di Formazione Politica "Pedro Arrupe"
Palermo, via Franz Lehar 6

Anna Staropoli, coordinatrice Laboratorio welfare Istituto Arrupe - moderatrice:

Adesso, entriamo nel vivo dei problemi. Una battuta soltanto, visto che gli interventi che mi hanno preceduta hanno spiegato bene il senso di questa iniziativa.

All'Arrupe stanno a cuore i problemi, e questo è un modo per entrare nel cuore dei problemi. E io penso che qui ci siano persone che vogliono stare nel cuore dei problemi. Ecco perché abbiamo invitato Franco Piro a ripercorrere le tappe principali della storia di Fiat di Termini. Gli abbiamo chiesto una capacità di sintesi non indifferente, però anche lui sa andare al cuore delle cose e quindi ci darà almeno delle indicazioni sue quelle che per lui sono delle tappe significative.

Questo per creare anche una conoscenza comune; non è detto che tutti abbiamo chiaro il percorso. Al prof. Adam Asmundo, economista, abbiamo chiesto di dipingere lo scenario, quindi di darci un'idea internazionale, per capire in che contesto Termini si pone ed aiutarci ad analizzare il sistema economico dentro il quale viviamo.

Lascio a loro la parola.

Intervento di Franco Piro, già deputato e vice-sindaco di Termini Imerese:

Ho scelto, per cominciare, una data che secondo me è uno spartiacque nella storia della Fiat di Termini Imerese: il 21 dicembre 2009. In quella data, a Roma, la Fiat di Marchionne presenta il piano industriale che contiene l'ufficializzazione della dismissione della produzione nello stabilimento di Termini a partire dal 1° gennaio 2012. Negli stessi giorni, a Belgrado, il numero due di Marchionne firma con il governo serbo un accordo perché la Fiat si installi nella città serba di Kragujevac, dove c'era uno stabilimento della fabbrica automobilistica Zastava che fu bombardato dalla Nato nel 1999, per produrre 200.000 automobili l'anno.

La chiusura di Termini non era e non è un fatto ineluttabile; la storia della Fiat di Termini è una storia di scelte, alcune delle quali, a mio avviso, sicuramente sbagliate. E' una storia di cose che potevano essere fatte e non sono state fatte e di assenza di strategia che si riscontra un po' in tutta la situazione siciliana.

La produzione inizia nel 1970; c'era già l'area industriale di Termini Imerese. Corrono leggende metropolitane per cui la Fiat ha determinato la realizzazione dell'area industriale, ma non è vero; si era già installata una delle più grosse centrali termoelettriche che c'erano in Sicilia, allora appartenente alla Tifeo, poi diventata Enel.

La Fiat decide di venire a Termini per una strategia che diventerà impellente dopo il '69, quella di cominciare a delocalizzare, a privare l'eccesso di potere contrattuale degli operai, soprattutto negli stabilimenti della Fiat in quel momento concentrati nella cintura torinese. E poi perché ci sono fortissime agevolazioni. Nasce come Sicilfiat, per la presenza della Regione attraverso una finanziaria regionale che si chiamava Sofis. Lo stabilimento poi viene ceduto praticamente gratis alla Fiat tra il 1976 e il 1977. Questo dei contributi pubblici è una costante: l'automobile, nel mondo, è un settore assistito dai governi. Lo è stata particolarmente la Fiat in Italia.

Ovviamente, la Regione ha fatto bene a uscire; ciò che ha sbagliato è che da quel momento si è totalmente disinteressata di quello che era lo sviluppo della presenza di questa azienda. Sul territorio, la nascita della Fiat e quasi contemporaneamente la realizzazione della Centrale Enel (400 addetti diretti più quelli dell'indotto) determinano un salto culturale e sociale di enorme rilevanza. La presenza di una classe operaia sostanzialmente di fabbrica produce non solo una mobilità sociale particolare, ma modifica anche l'assetto dei rapporti di forza sul territorio, assume un ruolo decisivo anche all'interno dei partiti e dei sindacati. Ricordo che dopo un primissimo periodo di sindacalismo confuso, a Termini Imerese si costituì una delle sedi della FLM, il sindacato unitario dei metalmeccanici, una delle più attive in Italia e che divenne un punto

di riferimento per tutti nella città di Termini. Così come le fabbriche, che sono state un punto di riferimento, una palestra, non solo per chi ci ha lavorato, ma anche per chi dall'esterno in qualche modo ha attinto. Una parte della mia formazione politica, io l'ho fatta sui marciapiedi della Fiat e dell'Enel. In quegli anni, soprattutto la nuova Sinistra aveva un'intensità di lavoro sulle fabbriche, anche se la prima grossa lotta fu una lotta perdente, impostata male. Mentre più importante per gli sviluppi successivi fu la lotta esterna alla fabbrica del 1976 e del 1977, quando ci fu un grosso movimento di disoccupati che, dal momento che la Fiat raddoppiava lo stabilimento, voleva giustamente imporre le assunzioni attraverso il collocamento ed il rispetto delle quote di operai paese per paese.

Cambia la produzione; si faceva all'inizio la mitica 500L, poi arrivò la 126. Tra il 1976 e il 1978 entrano quasi 1000 operai, molti dei quali provengono da quella lotta, ci sono anche giovani con ampia scolarizzazione. Qui c'è un ulteriore salto di qualità nell'organizzazione interna, che si combina con lo sviluppo del movimento operaio. Un ruolo fondamentale cominciarono a esercitarlo i delegati ed il consiglio di fabbrica, sia in termini di organizzazione diretta che di capacità di gestione delle vertenze sindacali.

Sappiamo che sono gli anni della svolta, dell'imposizione di quella che noi chiamiamo "FilosoFiat", dei licenziamenti a Mirafiori, della marcia dei 40.000. Anche a Termini c'è una svolta, che ha un punto preciso di applicazione nel 1983, quando a seguito di una lotta di fabbrica viene licenziato il più bravo tra i delegati operai della Fiat di Termini Imerese: Filippo Giunta, che è qui e dopo ascolteremo.

Lì, la Fiat cambia atteggiamento. Quella che è stata una sconfitta per gli operai cambia i rapporti di forza dentro lo stabilimento e anche all'interno dei sindacati. La Fiat cresce ulteriormente fino ad arrivare agli inizi degli anni Novanta a circa 3500 addetti diretti, con il terzo turno notturno per un certo periodo, e un ingresso piuttosto consistente anche di donne, sulle linee, sostanzialmente.

E' anche un periodo in cui la Fiat, come risposta alla situazione nuova che si era creata al Nord, decide - anche per sfruttare nel frattempo le nuove agevolazioni del Mezzogiorno - uno spostamento massiccio di produzione nel Mezzogiorno. Agli inizi degli anni novanta si segnalano due fatti: a Termini parte la produzione della Punto, dopo un consistente intervento di ristrutturazione dello stabilimento (1200 miliardi di lire) e si costruisce lo stabilimento di Melfi. Melfi è particolare perché non è uno stabilimento con il marchio Fiat, all'interno della proprietà di questa azienda ci sono le istituzioni pubbliche, si fa un accordo con esse e con il sindacato e con un contratto particolare, con specifici tempi e ritmi di lavoro, minore salario. Attenzione: è Melfi che diventa lo stabilimento di riferimento per la Fiat e questo porta dei cambiamenti per Termini Imerese. Non a caso in quel periodo comincia il suo declino; va via via regredendo in termini di occupati e di volumi produttivi. Il decremento dello stabilimento di Termini è collegato anche alla finanziarizzazione, cioè alle scelte fatte dalla proprietà e dal management della Fiat, che in poco tempo diventa una azienda che non fa più macchine, non produce modelli nuovi, arretrando fortemente anche su terreni che prima erano privilegiati: le piccole automobili, i motori risparmiatori, ecc.

Il management della Fiat si concentra al massimo nel tentativo di fare innovazioni di processo, soprattutto con l'intensificazione dell'utilizzo della manodopera. Non fa nessuna innovazione di prodotto: questo segna il punto di crisi vera della Fiat che comincia a travolgere alcuni stabilimenti del Sud, tra cui quello di Termini. Agli inizi del 2000, a Termini, funziona una sola delle due linee di produzione che ci sono. Lo stabilimento è enorme, è arrivato a produrre quasi 900 automobili al giorno.

Fino a che, dentro la crisi ulteriore determinata dall'implosione dell'accordo con GM, la Fiat annuncia nell'ottobre 2002 la chiusura di Termini. La Fiat, in quel momento, è un'azienda duale: ha gli stabilimenti di produzione quasi tutti concentrati al Sud, ma aveva già fatto e continua a fare la scelta di concentrare al Nord tutta la parte progettuale, dell'innovazione dei prodotti, della ricerca. Non a caso, mentre chiude Termini, Fiat fa l'accordo con il Presidente della Regione Lombardia Formigoni su Arese e apre la ricerca all'idrogeno su Mantova. Tutte cose che probabilmente potevano essere fatte al Sud - anche in qualche misura in Sicilia, se mai a quel tempo il governo nazionale e la Regione Siciliana avessero posto attenzione a problemi strategici di questo tipo e avessero chiamato la Fiat a sedersi ad un tavolo per vedere come far evolvere positivamente la situazione.

Nel 2002 - è storia quasi di questi giorni - parte quella che io ritengo la più straordinaria lotta operaia e popolare che si sia fatta in Italia dopo gli eventi del '69. Con un coinvolgimento straordinario del territorio, con protagonisti anche nuovi. Si pensi al ruolo che hanno avuto le donne, in gran parte mogli degli operai ed

anche la chiesa. Una lotta moderna che, anzi, apre una stagione di modernità, una lotta che si è sviluppata con la fabbrica chiusa. Una lotta che con grande intelligenza ha mirato soprattutto al coinvolgimento dell'opinione pubblica, in cui le iniziative sono state fatte non per la forza in sé, ma per l'impatto che poteva avere sui mezzi di comunicazione di massa e sulla mobilitazione delle coscienze.

Alla fine del 2002 governo e Fiat stipulano un accordo sullo stabilimento, senza i sindacati. A parte il fatto che l'accordo è stato sostanzialmente non mantenuto soprattutto per quegli aspetti riguardanti l'innovazione, la ricerca, il polo d'eccellenza; il punto di defaillance decisivo è stato questo: il problema non era più solo il rilancio dello stabilimento; il tema era la riqualificazione dell'area industriale di Termini e dell'apparato produttivo. Quello era il tema, anche perché Termini è l'unico polo industriale esistente in Sicilia in cui c'è stata e c'è ancora la presenza di una grossa azienda manifatturiera; tutti gli altri sono poli energetici, con tutto l'impatto conseguente sull'ambiente e sulla salute. Termini era esemplare, da questo punto di vista.

L'accordo prevedeva alcuni impegni: il governo nazionale e la Fiat non li hanno mantenuti. Anche per questo è iniziata l'agonia dello stabilimento, che a fine 2004 esplose, perché la Fiat non aveva garantito un nuovo modello che sostituisse la Punto restyling. Questa volta, la lotta parte dall'indotto della Fiat e si arriva, attraverso altri mesi di lotta abbastanza dura, ad un nuovo accordo di programma che propone Marchionne, per cui si decide di spostare la produzione della Ypsilon da Melfi a Termini Imerese. Però, con minori addetti, minori volumi produttivi e soprattutto con il mantenimento dell'indotto a Melfi.

Di circa 25 aziende (non quelle dei servizi, ma quelle che facevano componenti, sparse nel territorio siciliano tra Termini, Palermo, Carini, Castelvetro, Vicari, ecc.) ne chiudono 22. Ne sopravvivono tre: la Ergom, la Lear e la Bienne Sud. Tutto il resto è azzerato.

Chi conosce la Fiat sa che non è l'indotto che si muove verso la Fiat, è la Fiat che costruisce l'indotto. La Fiat l'ha fatto nascere, pur con i limiti che ha avuto, la Fiat l'ha fatto morire. Per questo, quando Marchionne dice che qui non c'era indotto dice una cosa non vera e non si attribuisce responsabilità che invece la Fiat ha.

Nel 2007, però, si verifica un fatto che quasi nessuno si aspettava: la Fiat avanza un'ipotesi di contratto di programma articolato in due piani: A e B. Il piano A è una vera e propria sorpresa perché è molto complesso e finalmente potrebbe far fare il salto di qualità che mai c'è stato su Termini Imerese, perché la Fiat propone di spostare su Termini le presse e una decina di aziende dell'indotto. Tenete presente che il limite di Termini Imerese non è stato solo quello di essere periferico, ma anche quello di essere marginale nel contesto produttivo Fiat (oggi, si chiama stabilimento cacciavite, dove sostanzialmente si montano i componenti costruiti altrove e non c'è molto valore aggiunto). Quella proposta del 2007 (5000 lavoratori occupati, 1.300 milioni di euro di investimento di cui 800 a carico della Fiat), avrebbe potuto determinare una svolta decisiva per realizzare un distretto produttivo, aumentandone anche la dimensione tecnologica. La Fiat chiede al governo regionale due interventi: mettere a disposizione aree e capannoni industriali, deliberare agevolazioni per trasformare i contratti di apprendistato in contratti a tempo indeterminato. A livello nazionale ed europeo l'ipotesi aveva praticamente completato il suo iter; la defaillance della Regione Siciliana però è stata totale e gravissima. Il disegno di legge sull'apprendistato non cominciò neanche il percorso in commissione; inoltre, per le aree fu formulato solo un emendamento che arrivò in aula all'ultimo minuto ma non fu presentato da Cuffar, per ritorsione contro Montezemolo che ne aveva chiesto le dimissioni. Non so come sarebbe andata a finire, ma siccome la storia non si fa con i se, intanto registriamo che la Regione Siciliana ha fornito un assist formidabile alla Fiat per andarsene.

Vengo all'ultima questione. Qualcuno ha detto che la Fiat di Termini Imerese è il sogno spezzato dei siciliani. Noi non siamo una regione in cui l'industria può assumere le dimensioni che ha nel nord del paese; di contro, però, attenzione a immaginare una Sicilia senza industrie. Questo è un errore di prospettiva drammatico. Io dico che c'è un problema ed è sempre quello: non occorre solo seguire il contratto di programma, ma bisogna avere la capacità di indirizzare le scelte che verranno fatte. Per sostituire il ruolo della Fiat si deve individuare un nuovo fattore di aggregazione e di possibile crescita nell'area industriale di Termini Imerese.

In questo momento sono state espresse delle disponibilità. Mi auguro che stavolta le istituzioni e le forze sociali sappiano valutare la necessità di una innovazione strategica in grado di trasformare la tragedia della chiusura della Fiat di Termini in una nuova possibilità. Trasformare un vincolo in una risorsa.