



Giulio Andreotti (1919-2013). Dall'*Astrolabio* n. 27 del 1967

Alfa Sud

La nostra Irlanda

Il progetto dell'Alfa-Sud riporta in primo piano il problema della *evoluzione* industriale del Mezzogiorno come strumento insostituibile di incremento del reddito e miglioramento delle condizioni di vita. Il CIPE - si dice - sarà presto chiamato a decidere: cioè prima si fa e poi si programma, e non è una cosa nuova. Non è una cosa nuova neppure il progetto di una grande impresa automobilistica a Napoli, e ritornando ora non manca di un certo equivoco sapore elettoralistico, ma è un'idea seria che va seriamente considerata.

Questo lungo dominio democristiano può contare al suo modesto attivo la creazione della Cassa per il Mezzogiorno, con un ampio programma di infrastrutture, purtroppo non completato, necessaria premessa che avrebbe dovuto peraltro esser integrata da una sistematica opera di risveglio, riordinamento, incoraggiamento - non al modo della Coltivatori diretti - dell'*humus* economico di base dei piccoli imprenditori. Scaduto il decennio Campilli ⁽¹⁾, posto il problema della industrializzazione, con una urgenza sollecitata dal confronto stridente con il progresso delle altre regioni italiane lo strumento fondamentale del nuovo piano fu il credito agevolato, strumento normale, anche se variamente modulato, di ogni politica di rinascita.

¹ <https://archiviostorico.fondazionefiera.it/entita/405-campilli-pietro>

Pietro Campilli (Frascati (Roma), 30 novembre 1891 - Roma, 08 luglio 1974) è stato un politico italiano e più volte ministro della Repubblica. Fra i vari incarichi di responsabilità ricoperti si ricorda come nel febbraio 1947, in qualità di ministro delle finanze e del tesoro nel terzo Governo De Gasperi accompagna il presidente del Consiglio negli USA per trattare il prestito di 100 milioni di dollari dell'Export-import bank. Dal maggio 1947 fino al 1949 rappresenterà l'Italia prima al Comitato di cooperazione economica europea e poi all'OECE. Nel 1959 viene nominato presidente del CNEL, carica che ricopre fino alla morte, nel 1974. Mentre tra il 1970 e il 1971 presiede la Montedison come soluzione di compromesso fra democristiani e socialisti, per poi cedere l'incarico a Eugenio Cefis.

Investire a Nord.

Vi fu allora chi dette un consiglio diverso agli italiani.

Avete scarso capitale disponibile: investitelo nelle industrie del Nord, già avviate, sorrette da un buon mercato interno ed esterno, ed investite in esse il capitale di mano d'opera inutilizzata che vi può offrire il Mezzogiorno. E' questo l'impiego che può darvi il reddito nazionale maggiore, più rapido, più sicuro; è questa la miglior politica meridionalista, perché alleggerisce le campagne di un peso ormai insostenibile, e permetterà di dare maggiori mezzi alle sue vocazioni naturali e non artificiali. E sfruttate anche sul piano internazionale un vantaggio che i paesi vostri concorrenti non hanno più. Questa era la tesi, ben nota, di Vera Lutz ⁽²⁾, economista inglese assai apprezzata anche in Italia, buona conoscitrice delle cose italiane.

Figurarsi se poteva dar retta alla signora Lutz un partito che tra meridionali ed insulari ha il 40 per cento dei suoi deputati. Fu subito chiaro che i conti della Lutz non facevano una stima adeguata dei costi sociali connessi con trasmissioni anormali di lavoratori, in primo luogo per il loro nuovo insediamento, mentre non sarebbero affatto diminuiti i costi per le infrastrutture civili ed economiche delle regioni di partenza. Sopravvenne il *boom* a dimostrare quanto possa essere grave il danno ed il pericolo quando il tumultuoso movimento economico e la disordinata fuga al Nord dei lavoratori fa saltare i freni. La recessione completò la serie pendolare dei contraccolpi contenendo i gravosi oneri di nuovo insediamento ed accentuando i bisogni d'intervento a favore dei vecchi. Ma a parte la resa della nostra politica economica dinanzi alla marea montante, i risultati della industrializzazione del Mezzogiorno e delle Isole venivano a dar ragione alla Lutz quando invitava a guardarsi dalle illusioni e dalle delusioni dalle semine d'impresie industriali disposte dove capita capita da Roma. Non occorre ridere come vi siano limitate le isole che continuo qualche tradizione industriale, come sia stentato l'emergere di ceti imprenditoriali contrariato dall'apatia dei "galantuomini" terrieri, dalla formazione umanistica o curiale della borghesia intellettuale. Il capitale e la banca meridionali diffidano degli investimenti meridionali. Le colpe cinquantennali di pigrizia burocratica d'istituti statali come il Banco di Napoli ⁽³⁾ sono gigantesche.

2 Treccani, *Dizionario di Economia e Finanza*, 2012

Vera Lutz. Economista inglese (1912-1976), nata Smith. Allieva di F.A. von Hayek e di G. Haberler, fece parte della scuola neolibérale di Friburgo. Fu estrema sostenitrice del mercato e della concorrenza contro ogni intervento pubblico. Dopo l'attività accademica e di consulenza in prestigiose istituzioni statunitensi, si trasferì a Zurigo, a Parigi, in Italia, dove, presso la Banca d'Italia e la SVIMEZ (1950-63), condusse importanti studi sullo squilibrio Nord-Sud, e sullo sviluppo economico italiano (*Italy: a study in economic development*, 1962).

3 https://www.ilmattino.it/napoli/cronaca/banco_napoli_addio_fusione_intesa-3442509.html del 21 dicembre 2017
Roma. Intesa Sanpaolo fonde il **Banco di Napoli**. È una decisione clamorosa ma inevitabile nell'ambito della razionalizzazione delle attività e del nuovo piano industriale al 2021 che verrà presentato a febbraio. Il cda di Intesa Sp presieduto da Gian Maria Gros-Pietro, riunitosi ieri a Torino, ha deciso di incorporare lo storico istituto partenopeo. Non ci sarà più una banca autonoma, anche se già oggi Banco di Napoli è controllata al 100% dal gruppo guidato da Carlo Messina. Ma resterà il suo marchio. La decisione è stata già recepita dal board dell'istituto di via Toledo presieduto da Maurizio Barracco, riunitosi due giorni fa. Tra novembre 2018 e febbraio 2019 l'incorporazione dovrebbe diventare operativa. Banco Napoli, la cui storia è stata per secoli tutt'uno con la Campania e il Sud, opera con circa 168 filiali nelle aree calabro-lucane, Puglia, oltre che nella regione di origine.

Si diceva che l'operazione è sensazionale, perché mette fine all'autonomia di una banca fondata nel 1539 e che ha segnato, tra alterne vicende, la storia d'Italia. "Le banche Italiane devono recuperare redditività, dopo cinque anni con un roe pressoché nullo. Per farlo devono attuare misure drastiche, di ulteriori, decisi progressi nella riduzione dei costi", ha ribadito in uno degli ultimi interventi il governatore.

Il Banco di Napoli è una delle più antiche banche italiane. Dal 1861 al 1926 è stato istituto di emissione, qualifica persa a seguito del riconoscimento di istituto di diritto pubblico. Le sue origini risalgono ai cosiddetti banchi pubblici dei luoghi pii, sorti a Napoli tra il XVI e il XVII secolo, in particolare ad un monte di pietà, il Banco della Pietà, fondato nel 1539 per concedere prestiti su pegno senza interessi.

C'è una data che ha caratterizzato la storia recente. Nel 1994 il Banco di Napoli fu investito da una crisi durissima, causata da prestiti finiti in sofferenza, che determinò due anni dopo l'intervento dello Stato con la nascita della Sga (1997) con 12.378 miliardi [*di debiti, NdR*] di vecchie lire di questi crediti e la privatizzazione tramite asta pubblica: il controllo passò alla cordata Ina-Bnl per 61 milioni di vecchie lire. E c'è un personaggio che tra luci e ombre ha accompagnato la storia di quegli anni: Ferdinando Ventiglia, costretto a uscire di scena a seguito di un'ispezione Bankitalia durata 11 mesi e chiusa a dicembre 1995.

L'istituto partenopeo è entrato nell'orbita di Intesa Sp, con la fusione tra Intesa e Sanpaolo Imi del 2007. Fu portato in dote dalla banca torinese, che l'acquistò a fine 2002 nell'ambito del compromesso della scalata di Generali a Ina. Alla fine del 2002 ci fu la fusione per incorporazione di Banco di Napoli in Sanpaolo Imi. Successivamente venne costituita Sanpaolo Banco di Napoli alla quale, con decorrenza primo luglio 2003, fu conferita l'intera attività del vecchio Banco

Milano al principio del secolo è riuscita ad emanciparsi dal capitale e dalla banca svizzeri e stranieri in 15-20 anni grazie a buone tradizioni ed a favorevoli condizioni di mercato. Il Mezzogiorno non ha mai dato apprezzabili segni di volersi emancipare dalla iniziativa esterna sotto ogni regime liberal-giolittiano, fascista, democristiano. Ancor oggi, dopo quasi venti anni di Cassa del Mezzogiorno, restano incerte le prospettive di questa capacità di far da sé, E' questione di trapianto? Ha detto Francesco Compagna che l'Italia deve scegliere se a sud di Roma vuole una Irlanda o una California. Ma la California è sorta da una lunga sedimentazione di emigrazioni pionieristiche: è un trapianto nazionale. Gli irlandesi hanno rifiutato il trapianto, e sono rimasti irlandesi. Il trapianto per riuscire va fatto a regola d'arte e per dar raccolti ampi e continui non deve esser fatto a casaccio. Sono dunque anche i meridionali che devono scegliere al di là del trapianto del capitale, delle iniziative, dei tecnici che si attendono dallo Stato o dal Settentrione.

Investimenti e reddito.

I miliardi investiti a sud di Roma e nelle Isole sono ormai veramente molti, ed hanno dato un apporto statisticamente rilevabile all'incremento di reddito di quelle regioni. E tuttavia ad un primo giudizio complessivo nessuna operazione dà una idea tanto infelice della redditività delle grandi iniziative statali. Lasciamo stare i grandi numeri e le medie nazionali, sempre ingannevoli. Assumendo come dato sufficientemente significativo nonostante le sue impurità il reddito medio per abitante delle singole province meridionali ed insulari abbiamo la prova dello stadio del tutto parziale ed ancor iniziale che lo sviluppo dell'attività industriale deve esercitare sulla diversificazione ed arricchimento delle fonti di reddito.

Nel 1965 le 34 province interessate sono ancora come nel 1951, quindici anni avanti, al di sotto della media nazionale; solo Siracusa sfiora questo livello. Negli ultimi cinque-sei anni quattro province, tra le quali Latina, hanno raggiunto l'80 per cento della media nazionale; l'Abruzzo, la Campania interna, la Puglia, la maggior parte della Sicilia e della Sardegna hanno superato il 60 per cento, Sannio, Irpinia, la maggior parte della Basilicata, la Calabria, Agrigento ed Enna, Nuoro sono le isole più sfortunate, quasi tutte sotto il 50 per cento della media nazionale. Nel 1965 il reddito medio capitativo annuo della Lombardia era valutato a 737.000 lire, quello della Calabria a 268.000, nel 1951 eravamo rispettivamente a 256.000 ed 86.000. Si tratta di lire correnti: di mezzo c'è stata la svalutazione che riduce press'a poco al doppio anziché quasi al triplo la misura monetaria del progresso.

Poiché si tratta di reddito interno si deve rilevare che la condizione delle zone anche più derelitte è di qualche poco alleggerita dalle rimesse degli emigrati all'interno ed all'estero. Ma è minore il numero degli occupati che devono sostenere il carico del nucleo familiare. Ed è proporzionalmente maggiore che nelle altre zone d'Italia - salvo la montagna povera - la disoccupazione latente formata dai sottoccupati o maleoccupati, dall'emigrazione non qualificata, dalle donne che si precipitano al lavoro quando si apre anche per esse una possibilità di occupazione. Le rilevazioni trimestrali dell'ISTAT si sono migliorate, ma solo formalmente. Sostanzialmente restano illusorie, anche se danno al Governo la soddisfazione di dichiarare ormai raggiunto il livello europeo della piena occupazione. E' la sufficienza del reddito che conta, non il numero degli occupati, d'altra parte in continua diminuzione. Ben venga quel ministro (perché no, socialista) che organizzi una rilevazione periodica, sempre campionaria, del reddito dei nuclei familiari. Sarà l'unico modo di disporre di misure chiare della nostra involontaria Irlanda.

E di permettere un bilancio non impressionistico, fuori dell'ottimismo governativo ed elettorale, di quanto si è fatto in questo quindicennio. Molti denari, un'alluvione di discorsi, solenni promesse, grandi leggi, magnifici programmi. Credo si debba dar atto ai responsabili e dirigenti della Cassa nella attuazione di questa anticipata programmazione settoriale, troppo superiore ai mezzi e

di Napoli.

Intanto l'altra notte Intesa e sindacati hanno siglato un accordo su 9 mila uscite entro il 2020 e 1500 ingressi. Si prevedono risparmi pari a circa 675 milioni di euro annui. L'accordo «fa seguito a quanto già concordato in relazione all'acquisizione dei rami di attività delle ex Banche Venete», dice una nota. La banca ricorda che sono state presentate circa 7500 domande di uscite volontarie nell'ambito del Fondo di Solidarietà, con le ultime uscite previste entro il 30 giugno 2020.

“Questo accordo scongiura le uscite obbligatorie e garantisce nuova occupazione stabile, con un occhio di riguardo per i precari e per quelle aree del Paese dove più elevato è il tasso di disoccupazione”, dice Roberto Aschiero (Fabi). Infine Intesa sta preparando il rifinanziamento di due bond senior garantiti dallo Stato ex banche venete.

strumenti disponibili. Ma i risultati li abbiamo indicati: sono andate avanti quattro-cinque province beneficiate, a spese dello Stato e della Regione siciliana, dei grandi impianti pubblici e privati; un certo moto ascensionale spinge avanti le province a mare; l'umile e più povera terronia si difende a mala pena dal regresso.

Dietro le cifre degli istituti e sezioni speciali e degli istituti ordinari che gestiscono il credito agevolato si vedono troppo poche imprese non barcollanti, troppo pochi nuovi posti di lavoro. I consuntivi dei piani dell'industrializzazione della Sicilia e della Sardegna segnano un sostanziale fallimento, fallimento di gruppi dirigenti avidi solo di potere. Ora la Cassa, a garantirsi dagli imbrogli e dagli abusi, regolerà i suoi interventi secondo un meticoloso, quasi pedantesco, codice a punteggio come quello che regola i trasferimenti delle maestre. Ma la Cassa attende sempre pazientemente che il mitico protagonista della industrializzazione meridionale, il signor Investitore Privato, si decida a cedere ai suoi adescamenti.

Tra pubblico e privato.

Ed ecco l'altra grande contraddizione nella quale si è finora intasata la politica meridionalista, che è l'incerta ed oscillante empiria dell'economia mezzo e mezzo: una reverenza all'iniziativa privata, un'occhiata d'intesa alla impresa pubblica. Il primo centro-sinistra pareva aver rotto questa comoda prassi dei governi centristi; ora questi governi a programmazione denicotinizzata la hanno in sostanza ripresa. Manca nella filosofia di governo dell'economia nazionale il principio dell'impiego dell'impresa pubblica come strumento primario di controllo e guida del mercato. La rapida evoluzione verso le grandi dimensioni d'impresa è anche evoluzione verso mercati sempre più manovrati: la difesa dell'interesse pubblico rende necessaria e permanente la possibilità di strumenti di confronto, regolazione e rottura.

L'investimento privato si muove cauto e circospetto pure in questa fase di più chiara ripresa. Prima che la media e piccola impresa scendano ad abbeverarsi al credito agevolato, con tanti fattori generali e locali d'incertezza e di perplessità, ne han da passare delle stagioni. Restano sempre possibili i grandi carrozzoni e trasferimenti d'industrie pesanti che non sono normalmente fattori dell'industrializzazione diffusa: così come non sono quelli di Brindisi e di Siracusa e, proporzionalmente all'investimenti, quelli di Taranto e di Gela, né quelle che si progettano per la Sardegna. Sembrava chiaro da vari anni che a rompere questa lunga paralisi potevano servire imprese trasformatrici, capaci di irradiazione e proliferazione, razionalmente scelte e dislocate. Questo era il compito di un governo programmatore e meridionalista.

E qui torna il discorso sull'Alfa-Sud ⁽⁴⁾, poiché l'impresa automobilistica o motoristica è quella che tipicamente crea intorno a sé corone d'impresе sussidiarie, tradizioni e inclinazioni di lavoro, come dimostra l'esempio classico di Torino. Nemico dei monopoli, ma amico del Mezzogiorno non mi

4 <https://motori.virgilio.it/auto-epoca/alfasud-la-storia-di-un-mito-italiano/80322/> del 21 marzo 2016

L'Alfa Romeo Alfasud nasce nel 1972 presso lo stabilimento di Pomigliano D'Arco. Con oltre un milione di autovetture, risulta essere la più venduta nella storia del marchio Alfa Romeo. Venne prodotta fino al 1984. Auto simili, con cui questo modello si affrontò sul mercato, erano la Citroen GS, le Fiat 128 e Ritmo, la Ford Escort, la Lancia Delta, l'Opel Kadett e la Volkswagen Golf. Analizziamo ora meglio la storia di questa quattro ruote tutta italiana. La storia di questa mitica auto corre di pari passo con quella del suo stabilimento di produzione. Infatti, lo **stabilimento di Pomigliano d'Arco**, in provincia di Napoli, venne realizzato per favorire l'industrializzazione del sud Italia e il primo modello di automobile prodotto fu proprio l'Alfasud. La progettazione di impianto e vettura venne affidata a Rudolf Hruschka, ai tempi uno dei più importanti ingegneri del mondo. Il design dell'auto portava invece la firma di Giugiaro.

Nel 1971, al **salone dell'automobile di Torino**, venne presentata per la prima volta l'Alfa Romeo Alfasud, una berlina quattro porte che presentava soluzioni meccaniche all'avanguardia per l'epoca: motore boxer 4 cilindri raffreddato ad acqua, trazione anteriore, freni a disco. Fu subito un grande successo. Nei successivi anni vennero prodotte anche altre versioni, come la coupè Alfasud Sprint, l'Alfasud Ti a 2 porte con allestimento sportivo, la Giardinetta e la Quadrifoglio Verde. La versione più potente fu l'Alfasud Trofeo che, con i suoi 126 cavalli motore e una coppia massima di 137 Nm, era in grado di toccare i 185 km/h, velocità molto elevata per quei tempi. La gamma delle 1.5 (Super, Ti e Quadrifoglio Verde) erano invece quelle con cilindrata massima, tutte da 1490.

Unica pecca dei primi modelli di berlina era l'assenza del portellone posteriore, che venne aggiunto solo nel 1981, a gran richiesta dalla clientela. Per l'azienda però, non fu un'ottima mossa, dato che i macchinari di produzione dovettero subire delle importanti modifiche per permettere l'aggiunta del portellone sulle auto e le spese affrontate non vennero mai ammortizzate. Il 1984 fu l'ultimo anno di produzione del modello berlina, sostituita dall'Alfa Romeo 33. Solo il modello Sprint sopravvisse per altri cinque anni, fino al 1989. L'Alfasud venne anche messa a disposizione della **Polizia di Stato** italiana.

sarei adontato se al momento dei grandi rinnovi fosse stato il prof. Valletta a creare una FIAT-Sud ⁽⁵⁾: poteva essere il governo a solleccitarlo. E starebbero bene a Bari e Catania grandi centri trasformatori delle materie plastiche.

E poiché come alternativa all'Alfa-Sud si contrappongono le industrie nuove - aeronautica, elettronica, elettronucleare, spaziale in co-produzione con altri paesi europei - va detto che non si insisterà mai abbastanza a favore di alcune di esse, specialmente, per ora, sull'elettronica. Ma è un discorso che può rientrare - a convenienze economiche ed industriali attentamente considerate - ma non può surrogare un quadro organico d'impresе industriali pilota.

L'Alfa-Sud. ⁽⁶⁾

Mi auguro che questo scritto non capiti sotto gli occhi del Governatore della Banca d'Italia. Che cosa sono queste sparate stataliste e dirigiste - egli ci fulminerebbe - dopo che nella mia Relazione

5 Da Wikipedia. Lo **stabilimento di Termini Imerese**, aperto nel 1970, è stato uno stabilimento per la produzione di autoveicoli di piccola cilindrata dei marchi FIAT e, negli ultimi anni, Lancia. Fu dismesso definitivamente dalla Fiat Spa il 31 dicembre 2011. Nel 1967 nacque la "Sicilfiat", una società a partecipazione pubblica, di cui la FIAT deteneva il pacchetto di maggioranza con il 60% delle azioni e la Regione Siciliana il restante 40%, tramite la So.Fi.S prima e poi tramite l'ESPI (Ente siciliano per la promozione industriale). Lo stabilimento fu completato nel 1970 nel territorio comunale di Termini Imerese, grazie ad un consistente contributo della Regione erogato al gruppo Fiat per ottenerne la localizzazione nel territorio, con un'occupazione iniziale di 350 addetti. Nel 1977 la Fiat acquisì la totalità delle azioni, per cui lo stabilimento divenne uno dei tanti del gruppo con una forza lavoro che era in quel momento di circa 1500 addetti.

La fabbrica di Termini Imerese, come riconosceva anche Sergio Marchionne, era divenuta un modello produttivo; con 1.500 dipendenti nel 1979 all'avvio della produzione della Panda e lavoro articolato su tre turni. Nella seconda metà degli anni ottanta a Termini erano occupati 3.200 operai con almeno 1.200 nell'indotto. Nel 1993 iniziò la crisi del settore auto in concomitanza con l'inizio della produzione della Tipo e si verificò la prima ristrutturazione aziendale; ebbe così inizio la cassa integrazione. Il numero di occupati continuò a scendere fino ai 1900 dell'ultimo periodo di vita in seguito alle ripetute riorganizzazioni della forza-lavoro.

In conseguenza del calo delle vendite del gruppo Fiat lo stabilimento di Termini Imerese venne inserito tra quelli economicamente poco competitivi secondo i piani aziendali, in quanto buona parte della componentistica per l'assemblaggio delle vetture era prodotta nel Nord Italia e ciò faceva aumentare i costi a causa del trasporto. Tra il 1991 e il 2001 il numero di addetti occupati si ridusse di 1.134 unità.

Come motivo sfavorevole all'impianto venne addotto il fatto che, producendo un solo modello per volta, fosse rimasto strettamente legato nel calcolo produttivo al successo commerciale dell'auto prodotta. Per questi motivi venne inserito tra gli stabilimenti *da chiudere* secondo il piano approntato dall'amministratore delegato del gruppo, Sergio Marchionne.

Nel 2002 furono licenziati 223 dipendenti. Si prospettò la chiusura. Iniziarono le lotte sindacali che sembrarono salvare la fabbrica. Ma la forza lavoro scese a 1.536 unità con il calo anche dell'indotto a circa 800.

Nel giugno 2009 la Fiat, per bocca del suo CEO Marchionne confermava la produzione della Lancia Ypsilon fino al 2011 e, rispetto al tema scottante delle sorti dello stabilimento che intendeva mantenerlo ma *con produzioni diverse da quella automobilistica* e per questo, aggiungeva, *si dovrà rivedere l'accordo di programma*.

Nel gennaio 2010, durante il suo intervento all'Automotive News World Congress organizzato al Renaissance Center di Detroit l'amministratore delegato della Fiat, Sergio Marchionne, affermava categoricamente l'irrevocabilità dei piani di chiusura della fabbrica siciliana.

Il 26 novembre 2011 venne ufficializzata la chiusura della trattativa sulla parte economica riguardante gli incentivi alla mobilità per gli ultimi lavoratori dello stabilimento, e dismesso definitivamente dalla Fiat il 31 dicembre 2011.

Le tante ipotesi sul salvataggio dell'importante struttura rimasero prive di riscontri oggettivi. Tra le tante ipotesi di riconversione, poi non realizzatesi, una prevedeva che lo stabilimento venisse acquistato dal gruppo italiano DR Motor Company. Dal 1 gennaio 2015 lo stabilimento passò alla newco Blutec, società del gruppo Metec (Stola) per la produzione di componenti per auto, con il sostegno di finanziamenti erogati da Invitalia. Contestualmente il viale principale del sito venne rinominato Viale 1 maggio. Lo stesso anno vennero riassunti novanta operai, già in cassa integrazione, ma solo per una preparazione operativa dei futuri lavori. Con l'acquisto e l'arrivo dei macchinari e le necessarie modifiche degli impianti lo stabilimento sarebbe dovuto tornare a produrre auto, ma di nuovo tipo: ibride ed elettriche. Il programma tuttavia non è di fatto decollato e sono sorti problemi relativi al finanziamento Invitalia.

Nonostante i propositi e i programmi, nessuna attività concreta ha avuto inizio. Nel marzo 2019 il vertice di Blutec (il presidente Roberto Ginatta e l'amministratore delegato Cosimo Di Cursi) è finito agli arresti domiciliari per malversazione ai danni dello Stato. La Guardia di Finanza ha sequestrato anche la fabbrica e 16 milioni.

6 <https://www.firstonline.info/alfa-romeo-di-arese-30-anni-fa-arrivo-la-fiat-oggi-ce-un-centro-commerciale/> del 31 gennaio 2017 di Giorgio Giva

Trenta anni fa, nel gennaio 1987, la Fiat acquisiva dalle Partecipazioni Statali l'azienda Alfa Romeo, con le sue due realtà storiche, l'Alfa di Arese e l'**AlfaSud** di Pomigliano d'Arco. Mentre i lavoratori ed il sindacato di Pomigliano accoglievano con favore il passaggio (come disse allora il segretario del sindacato napoletano riprendendo un vecchio detto popolare "o Franza o Spagna purché se magna"), ad Arese si radicalizzava una opposizione sindacale alla paventata "omologazione" Fiat nelle relazioni sindacali di fabbrica, una opposizione che in pochi anni avrebbe portato

ho avvertito a discrete ma chiare note come uno spiacevole mercato politico ed elettoralistico inquina questa pericolosa pratica del credito agevolato. Perché tanta moria di imprese fasulle, perché trovano facile entrata speculatori ed avventurieri, perché si combinano poli di sviluppo a genio di gruppi politici e di ministri, perché si impegnano istituti speciali in salvataggi deplorabili, perché si agevolano senza limite esportazioni rischiose? Brutti “perché”. Duro capo di accusa. Poniamo d'altra parte, contro il credito di favore ed in sostegno della nostra tesi l'esempio quotidiano delle imprese pubbliche, anche di nuova costituzione, industrialmente valide.

Certo il primo sostegno deve venire da una chiara volontà politica. (La lingua va sempre a battere sul solito dente socialista) anche perché solo essa può rispondere a due obiezioni di fondo. La prima riguarda la crescente penetrazione delle imprese pubbliche con imprese private italiane ed estere. Possono rispondere a quella moderna necessità tecnica cui si è accennato. Ma possono

al graduale spegnimento dello stabilimento, avvalorando la tesi di chi ritiene che una delle principali cause della scomparsa della grande industria nel nostro Paese sia stato proprio il sindacato stesso.

All'Alfa di Arese, come nelle altre grandi fabbriche di Milano, la Magneti Marelli, la OM, la Sit-Siemens o la Pirelli, a partire dagli anni settanta e sino ai primi anni ottanta, non passa anno che non vi sia una vertenza sindacale con le relative forme e dosi di conflittualità: picchetti, cortei interni, violenze sui capi. Un inferno che per molto tempo verrà sottovalutato o non percepito all'esterno dall'opinione pubblica e dalle forze politiche e sociali.

Per tutto questo tempo la conflittualità e l'antagonismo saranno i valori su cui si ispireranno i sindacalisti, i “signori dello sciopero” come furono definiti da un illustre giornalista. Il sistema di rappresentanza sindacale si baserà sui principi di democrazia diretta con i delegati, riuniti nel “consiglio di fabbrica”, eletti dai lavoratori del proprio gruppo omogeneo con procedure non formalizzate e molto approssimative (la pratica più diffusa era far girare sulle linee dei bigliettini su cui scrivere il nominativo da eleggere): il sindacato ufficiale provvedeva poi a dare loro la copertura legale (rappresentanti sindacali aziendali o membri dei direttivi provinciali) per poter fruire dei permessi retribuiti previsti dallo Statuto dei Lavoratori e dal Contratto Nazionale di categoria.

Al momento del passaggio in Fiat, ad Arese circa mille operai con la “copertura” di delegati, su un organico complessivo di 18.000 lavoratori, poteva fruire dei permessi sindacali retribuiti. Mentre le lotte operaie si inasprivano e gli scioperi si moltiplicavano, prendeva corpo anche ad Arese un altro dramma, il più grave di tutti, il terrorismo brigatista con attentati incendiari nei reparti di verniciatura e di carrozzatura oltre a gambizzazioni e sequestri di dirigenti: soltanto nel 1983 veniva debellata la colonna armata dell'Alfa.

L'esasperata conflittualità interna e un livello di bassissima produttività (35/40 punti percentuali in meno rispetto allo standard europeo), in una situazione strutturale di dimensioni e volumi insufficienti per sostenere la competitività internazionale, portano l'azienda Alfa Romeo, nel corso degli anni, ad una serie di bilanci negativi continuamente ripianati dallo Stato. A quel tempo si era soliti dire che ogni Alfa prodotta costasse al cittadino contribuente oltre un milione e mezzo di lire.

Per evitare il definitivo collasso la Finmeccanica, l'allora finanziaria dell'IRI per il settore meccanico, decide nel 1986 di privatizzare la sua controllata Alfa Romeo, le cui perdite in corso d'anno ammontavano ormai a circa il 18% del fatturato. A farsi avanti è l'americana Ford, interessata a rafforzare, anche con un insediamento produttivo, la propria posizione sul mercato italiano, che in quegli anni era il secondo mercato automobilistico europeo, rilevando la quota del 7 per cento dell'Alfa e contemporaneamente lanciare una sfida alla Fiat, leader del mercato nazionale con oltre il 60 per cento di quota, che non più tardi di un anno prima aveva tentato di acquisire la succursale europea della Ford stessa.

Il piano Ford, sostenuto dalla sinistra e dal sindacato milanese, prevedeva di rilevare soltanto lo stabilimento di Arese, non avendo manifestato interesse allo stabilimento di Pomigliano, senza più prodotto e con oltre 4.000 operai sospesi a zero ore e a tempo indeterminato. È a fronte della presentazione del piano Ford che inizia una serie di pressioni del sindacato romano, di esponenti del PCI torinese, della Democrazia Cristiana campana affinché anche la Fiat presenti un piano di acquisizione dell'Alfa Romeo che salvaguardi l'intero complesso aziendale.

Nel novembre 1986 il CIPI, valutata la proposta Fiat, delibera, nell'interesse dell'economia nazionale, la cessione alla Fiat stessa dell'intero complesso aziendale facente capo all'Alfa Romeo, e cioè, oltre agli stabilimenti automobilistici di Arese e Pomigliano d'Arco, anche l'ex Arna di Avellino, la società Arveco di veicoli commerciali sempre a Pomigliano, e quelle componentistiche della Spica di Livorno e della Merisinter di Arzano in provincia di Napoli.

Dopo una laboriosa trattativa, nel maggio 1987 la Fiat firma un accordo sindacale nazionale basato sulla logica dello scambio: l'azienda si impegna, con la realizzazione di un piano industriale di consolidamento e rilancio, ad eliminare negli stabilimenti ex Alfa la cassa integrazione e rioccupare il personale sospeso, mentre il sindacato nazionale dà il suo consenso alla definizione di norme che permettano di raggiungere un livello di produttività allineato a quelli delle altre industrie automobilistiche europee, oltre a una regolamentazione dei diritti sindacali e dei rapporti in azienda analoga a quella vigente negli altri stabilimenti Fiat.

L'accordo sindacale viene sottoposto al vaglio dei lavoratori tramite referendum: i lavoratori di Pomigliano e delle altre società acquisite lo approvano a larga maggioranza, mentre i lavoratori di Arese lo bocchiano se pur di stretta misura. Il risultato di Arese rafforzerà l'atteggiamento contrario all'accordo nazionale del sindacato milanese, arroccato nella difesa del “diverso modo di fare l'automobile” attraverso i gruppi di produzione, che invece avevano rappresentato uno dei fattori del gap di produttività.

In massima parte infatti i differenziali di produttività connessi alla prestazione lavorativa erano imputabili alla organizzazione del lavoro, secondo la quale i tempi di lavoro applicati non erano quelli determinati da una metodologia

sollevare perplessità ed obiezioni in quanto per questa strada, passo passo possono condurre alla prevalenza di abitudini e concezioni privatistiche della funzione di queste aziende. Non è ai loro dirigenti che spetta la risposta. E' il Governo che ha la responsabilità di dirigere, correggere, vigilare.

La seconda obiezione tocca specificamente l'Alfa-Sud. Sono i sindacati che arricciano il naso al dirottamento del pubblico verso un consumo socialmente dissipatore, che trascina con sé autostrade, problemi già insolubili di circolazione urbana, eccetera. E' una lezione non nuova, già sostenuta anche su questo giornale. Pure...

Pure l'evoluzione rapida dei gusti e dei bisogni ci ha insegnato che il divertimento, il mare, la vacanza familiare sono diventati una necessità primaria anche per i lavoratori, che nessuno ormai più frena, in nessuna parte del mondo, quando arrivano ad un certo livello di retribuzione. Gli operai cinesi usano la bicicletta, ma i paesi dell'Est già sono su questa strada, pur parsimoniosamente regolata. Se intervenisse il disarmo anche le mogli dei Niam Niam vorrebbero la macchina e le strade. Chi può resistere alle mogli? E' meglio, amici sindacalisti, acconciarsi a questa prospettiva, regolando al meglio - con lo strumento fiscale - lo sviluppo di questo consumo. E' coordinandolo con l'ammodernamento e potenziamento dei mezzi di trasporto collettivi, che restano ugualmente necessari.

Certo per dieci anni almeno la scelta degli investimenti per i servizi civili e le infrastrutture resterà tormentosa, e metterà alla prova la coscienza dell'interesse pubblico delle classi dirigenti. Certo la iniziativa pubblica ha bisogno di maggior spazio nel mercato finanziario e di migliori strumenti di finanziamento. E ringraziamo Iddio che sulla via di Damasco anche l'on. Colombo si è convertito a queste idee, e non si spaventa dei 300 miliardi necessari in 3-4 anni per la nuova grande fabbrica napoletana.

La facciamo dunque questa Alfa-Sud? Io non sono un tecnico, e la risposta va lasciata ad esperti obiettivi e non prevenuti. A me le prospettive sembrano buone e sufficienti, ed artificiose molte

scientifiche, bensì quelli che di fatto venivano accettati dai lavoratori nel gruppo di produzione: in questo modo il gruppo di produzione con la produttività più bassa condizionava al ribasso la quantità di lavoro degli altri gruppi, creando l'effetto del convoglio lento che determina la velocità del treno.

L'atteggiamento conflittuale del sindacato di Arese resta dunque identico rispetto al passato. Continueranno gli scioperi contro l'applicazione dell'accordo nazionale, con i relativi corollari di cortei interni ed invasione di uffici. La cronaca registrerà anche momenti di tensione, che vedono protagonisti "delegati" sindacali, cui l'azienda risponde con alcuni licenziamenti disciplinari su cui si innescherà un intricatissimo contenzioso giudiziario, risolto solo dopo alcuni anni dalla Suprema Corte con la conferma dei licenziamenti stessi.

Alla strada maestra del confronto sindacale, il sindacato antagonista opererà per quella della autotutela e del ricorso alla Magistratura, con un comportamento che può essere riassunto, in modo sintetico, così: quando non accetto le regole del gioco mi faccio ragione da solo; se l'azienda mi sanziona ricorro al magistrato; se il magistrato mi dà torto è asservito alla Fiat; se il magistrato mi dà ragione è un atto di giustizia; se i magistrati di grado successivo mi danno torto allora esprimono un giudizio "politico".

Su Arese si verifica infine anche l'ultimo scontro del PCI con la Fiat. I rapporti del Pci con la Fiat, dal secondo dopoguerra e sino al suo scioglimento, sono sempre stati caratterizzati da periodi, più o meno lunghi, di duro confronto e scontro: basti pensare all'isolamento degli attivisti comunisti nelle cosiddette "officine stella rossa" degli anni 50, al processo per le schedature "politiche" dei primi anni 70 o al sostegno dato nella vertenza dei 35 giorni dell'autunno 80 a chi propugnava l'occupazione di Mirafiori.

L'arrivo della Fiat ad Arese mette in crisi il ruolo dei rappresentanti della sezione del partito in fabbrica, abituati, nella gestione statale precedente, a dialogare "politicamente" con la struttura aziendale. A fine dicembre 1988, con una violenza inusitata (pari solo a quella lanciata dalla Fiom oltre vent'anni dopo) il PCI, nella sua ala operaista, sferra l'attacco alla Fiat, accusata di presunte violazioni delle libertà sindacali e di discriminazione all'Alfa di Arese.

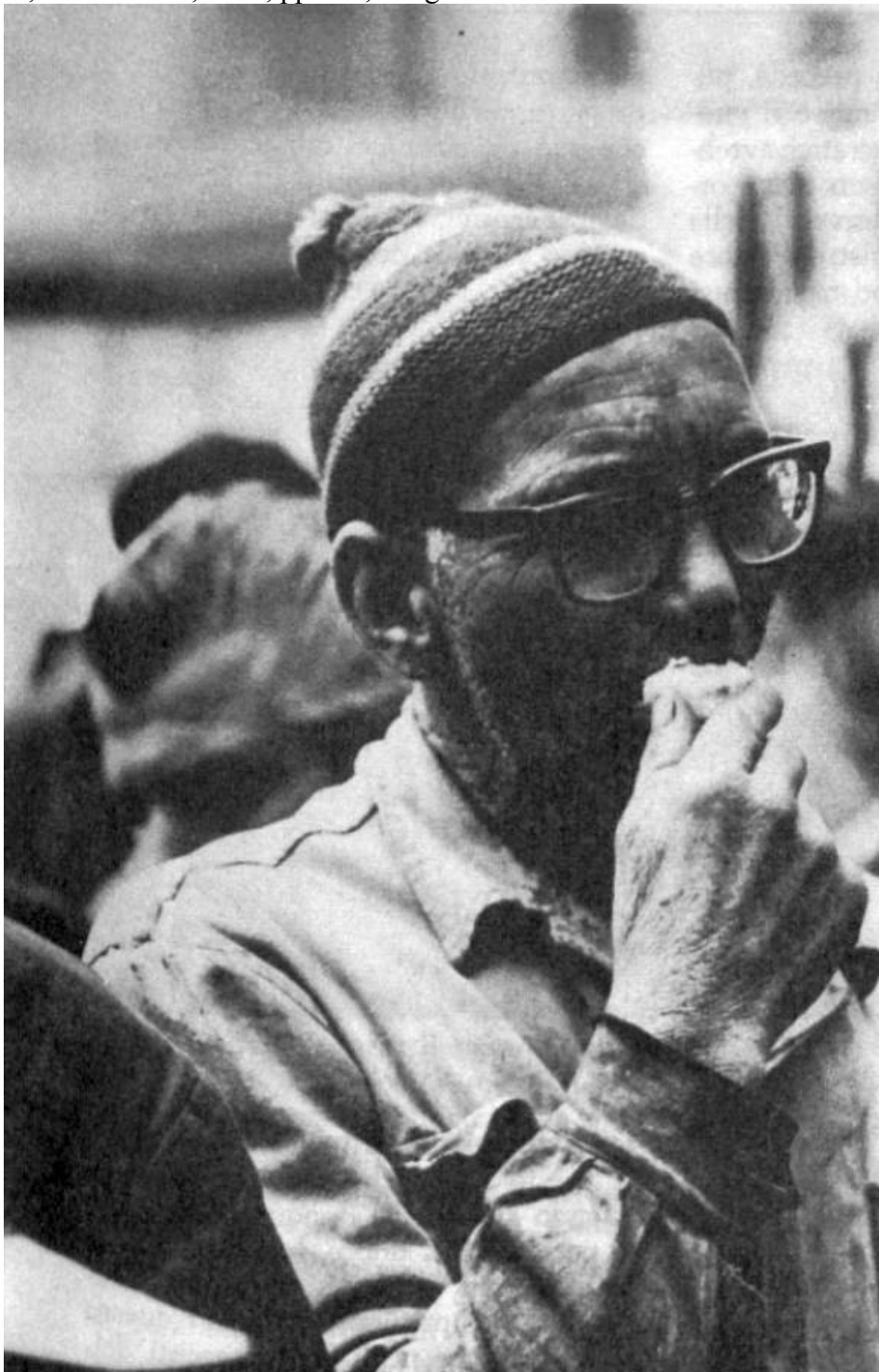
Il Partito Comunista, partendo da alcuni casi dimostratisi successivamente infondati (tra cui uno riguardante il segretario della sezione di fabbrica) ma proposti all'opinione pubblica tramite i mass media (37 articoli in 20 giorni sull'*Unità* e una intera puntata di Samarcanda sulla RAI TV), orchestra una campagna di denuncia contro l'azienda accusandola di comportamento antisindacale. L'accusa specifica fu di discriminare gli iscritti al sindacato nella gestione della meritocrazia e di sollecitare le dimissioni dal sindacato offrendo aumenti di salario.

I dati emersi dall'ispezione ministeriale dimostrarono il contrario e la campagna stampa si concluse quando il Ministro del Lavoro dichiarò che non esisteva un disegno strategico di antisindacalità da parte dell'azienda. Questo complicato scenario politico-sindacale convinse peraltro la Fiat a desistere dal progetto di concentrare ad Arese la produzione delle vetture grandi dei suoi marchi (Alfa 164, Lancia Thema e Fiat Croma).

Ad Arese furono destinate le produzioni dei modelli fine serie (come la Y10) o di nicchia (come la Multipla a metano) sino agli inizi degli anni 2000 quando cessò ogni tipo di produzione. Oggi sull'area industriale di quella che fu una delle più grandi fabbriche italiane sorge uno dei maggiori centri commerciali d'Europa.

delle obiezioni sedicenti tecniche. Non sarà il rinnovamento e progresso tecnologico a soffrirne; se mai si rinverrà a miglior tempo il ponte di Messina. Ma l'effetto di certo in questo Mezzogiorno affamato di macchine può esser tale da assegnare la priorità nelle scelte del Governo a questo progetto. Purché sia l'inizio di una iniziativa meridionalista più organica, coerente e continuativa.

Ferruccio Parri, *L'Astrolabio*, n. 28, pp. 4-6, 9 luglio 1967



Dall'*Astrolabio* n. 28 del 1967.

Alfa Sud

Le tentazioni dorotee

I problemi sollevati dal progetto per l'Alfa-Sud ⁽¹⁾ hanno tale importanza e tale interesse per

1 <https://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/1986/05/24/quella-fabbrica-senza-speranza-imposta-da-un.html> del 24 maggio 1986 di Giorgio Bocca.

l'orientamento economico e sociale del nostro paese da meritare con la sopportazione dei lettori qualche altra parola di chiarimento. Lasciamo da parte la valutazione strettamente tecnica. Non è affar nostro. D'altra parte conta, e deve naturalmente pesare, il parere di tecnici effettivamente indipendenti, Ce ne sono? Probabilmente pochi Secondo la Costituzione che registra, naturalmente, le libertà astratte, non le realtà concrete, "l'iniziativa privata è libera"; ma quando è insieme padrona di comperarsi tutti i tecnici si ha una di quelle condizioni di fatto che obbligano a lottare contro le concentrazioni di potere dominatrici del mercato. Prendiamo dunque con il necessario grano di diffidenza i pareri che vengono direttamente o indirettamente dalla FIAT, cioè anche da ambienti giornalistici, industriali o finanziari legati o amici.

E lasciamo da parte anche il problema industriale dell'Alfa-Romeo. Non perché le prospettive di sviluppo di questa impresa non abbiano intrinseca importanza, ma perché è un problema particolare

Abano. "Il vecchio Henry Ford diceva: quando passa un'Alfa io mi tolgo il cappello. Adesso è l'Alfa che si toglie il cappello di fronte alla Ford. E' una grande vergogna. Io mi sento amareggiato, umiliato. 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". Giuseppe Luraghi è ad Abano per i fanghi: un po' di reumatismi, ma è il Luraghi di sempre, concreto, razionale, chiaro, lo stesso che fece la fortuna dell'Alfa Romeo fino al 1973, quando, per giusto compenso partitocratico, fu messo alla porta dai politici che non avevano bisogno di imprenditori, ma di servitori. "Leggo ogni tanto che il tale è stato mandato in prigione per un furto di qualche milione. E allora con questi che si dovrebbe fare? Fucilarli?".

Questi chi, ingegnere? "Questi politici che hanno fatto perdere all'Alfa migliaia di miliardi". Ma chi di preciso? "Vuole qualche nome? Carlo Donat Cattin, nel 1973 ministro del Lavoro, l'altro ministro alle Partecipazioni statali Gullotti, l'onorevole De Mita che voleva ad ogni costo una fabbrica Alfa ad Avellino, i dirigenti dell'Iri di allora Petrilli e Medugno. Son tutti nomi che ho fatto, cose che ho scritto senza che succedesse alcuno scandalo. Del resto non sono tutti impuniti i responsabili dello sperpero di Gioia Tauro?". Chi sa ingegnere, *repetita juvant*, dicono. "Si era nel 1973, la vendita delle Alfa andava in crescendo, lo stabilimento di Arese cominciava a starci stretto. Ampliarlo? No, i danni della immigrazione erano già troppo forti. Conveniva fare uno stabilimento al Sud. C'era l'area di Pomigliano già fornita di servizi e infrastrutture. Lavorammo come pazzi, in tre anni furono pronti gli stabilimenti e quel gioiello d'auto che era l'Alfasud. Eravamo riusciti perfino a preparare il personale usando tutti i centri di addestramento e riqualificazione tra Napoli e Caserta. Insomma 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 collocamento. Roba da pazzi! Ci mandano pregiudicati, ammalati, gente che abita a cento chilometri da Pomigliano. Non importa, vogliamo partire egualmente, rifaremo la preparazione del personale, ma ecco arrivare il nuovo altolà di Gullotti: "Se non si fa anche uno stabilimento ad Avellino l'operazione è sospesa". Scusi ingegnere, negli anni passati ne abbiamo viste di cotte e di crude, ma il 1973 non era l'anno della crisi petrolifera? e questi politici pretendevano una nuova fabbrica d'automobile come si trattasse di un'edicola per giornali o di una licenza per ortolano?". "Nell'Italia politica di allora - quella di oggi per fortuna non la frequento - c'era un'aria da Basso Impero. Corro a Roma all'Iri da Petrilli e Medugno. Sono perfettamente d'accordo con me, Avellino è una follia. "Allora direte di no?", chiedo. Mi rispondono: "Vedi Luraghi, tu sei un gran bravo tecnico, ma non sai come muoverti nel mondo politico. Di di sì, di che farai lo stabilimento ad Avellino. Intanto rimandi tutte le operazioni all'infinito". Me ne tornai a Milano, offeso più che addolorato. Io credevo nella industrializzazione del Sud e loro mi proponevano un imbroglio. Pensi che essendo entrate in produzione ad Arese le Alfetta, Petrilli mi fece questa proposta: "Perché il montaggio dell'Alfetta non lo fai ad Avellino?". Gli risposi: perché dovrei licenziare cinquemila operai qui ad Arese e triplicare i costi. Perché mi chiedi di affossare l'Alfa". Che è successo allora ingegnere? "Mi cacciarono. Gettarono nel cestino la proposta che gli avevo fatto in *extremis* di sospendere le decisioni, in attesa che fossero più chiari gli effetti della crisi petrolifera. Non vollero saperne, i politici volevano l'Alfa ad Avellino e l'Alfa ci è andata ad Avellino, a fabbricare quell'obbrobrio che è l'Arna". Ricapitoliamo ingegnere: esce dalla scena Giuseppe Luraghi l'imprenditore che ha dato all'Italia qualcosa di simile alla Mercedes, una azienda che fabbrica e vende con profitto auto di prestigio. E i suoi successori che cosa hanno fatto? "Io dico che qualcuno dovrebbe pur rispondere di questa colossale dilapidazione. In quindici anni non hanno tirato fuori un solo tipo nuovo d'automobile. Non uno. La "33" è una copia dell'Alfasud, la serie della "75" copia dell'Alfetta. Come a dire che il programma Alfa è stato questo: declino fino a completa consumazione. Come fa una azienda che vive su progetti avanzati, sulle ricerche avanzate, a stare quindici anni senza produrre niente di nuovo?". Eppure ingegnere i suoi successori dicevano che i conti tornavano al pareggio. "Gli ignobili trucchi di bilancio fatti in questi quindici anni non si contano. Hanno liquidato tutta la rete di distribuzione e di assistenza, una rete stupenda che copriva Stati Uniti, Francia, Germania, Inghilterra e Italia. Sa perché? Per vendere a mille ciò che nel bilancio era segnato cento. Per aggiustare i conti anche a costo di affossare l'azienda". I suoi successori si sono difesi dicendo che la potenzialità dell'Alfa era esagerata, che mancava un mercato per le 400 mila auto prodotte ad Arese e a Pomigliano. "Ma non dicano idiozie: l'Audi vende 350 mila vetture, la Mercedes 500 mila, la Bmw 420 mila, la Volvo 380 mila. Il mercato c'è, solo che bisogna saper produrre e vendere". Luraghi, cosa ne pensa della proposta Ford? "La Ford è potente, ricca, ben radicata in Inghilterra e Germania. Quasi certamente saturerà le produzioni di Arese e di Pomigliano, ma addio Alfa Romeo. La Ford farà delle Ford, anche se userà il nome Alfa". Ma c'è altra scelta? E poi questa cessione rientra nella nuova filosofia dell'Iri, che punta sulle produzioni strategiche e lascia ad altri alimentari ed automobili. "Prodi sarà un onest'uomo e un bravo professore, ma questa cessione è una vergognosa dichiarazione di incapacità. Ma come? In Italia

che non ha le dimensioni nazionali delle scelte d'indirizzo della politica economica generale e della politica meridionalista. Conviene tuttavia rilevare il ritardo col quale il progetto dell'Alfa-Sud arriva alla pubblica discussione ed alla decisione: una deliberazione di massima sull'assetto di questa impresa automobilistica in mano pubblica, cioè sviluppo o smobilitazione alle dipendenze della FIAT, sembra dovesse esser presa quando le difficoltà della finanza pubblica obbligarono a sospendere e rinviare i finanziamenti necessari al pieno e industrialmente logico sviluppo dei nuovi impianti di Arese. Una decisione presa nel 1969 arriverebbe davvero troppo tardi, a gioco fatto. Non occorre particolare competenza per ritenere che lo sviluppo, non sopprimibile, dell'auto privata e familiare lasci spazio nei prossimi anni ad una seconda impresa di sufficienti dimensioni, visto che non sta scritto nella Costituzione che la FIAT abbia diritto al monopolio del 100 per 100. Posto un sufficiente, progressivo ampliamento della domanda, la razionalità della impostazione è condizione determinante per la soluzione dei problemi di competitività e di organizzazione. Non è l'Alfa-Sud che porta nuovi interrogativi sui trasporti collettivi, sulle severità per gli autoveicoli di lusso, sulla regolazione della circolazione, sulla politica stradale. Sono problemi d'inalterata urgenza.

La filosofia dorotea.

Certo sono bastati pochi anni (ed un'alluvione) a mutare visuali e metri di giudizio. Il programma è stato pensato nel 1964; diventerà legge dello Stato, con la prossima approvazione del Senato, nel luglio 1967. Hanno valore di legge, contro la logica, non solo l'obbligazione ad una politica di programma, le sue direttive ed i suoi obiettivi ma anche le previsioni quantitative e temporali ed il preciso affettamento delle disponibilità tra i vari impieghi: materia di un quadro provvisorio e del tutto esemplificativo. A voler esser seri, con la discussione del prossimo bilancio di previsione sarebbe necessario rivedere questi conti, e di fronte all'urto delle necessità pubbliche crescenti e tutte urgenti, al conflitto delle priorità, alle strettezze della finanza pubblica, ed in particolare della cassa statale, a non voler prenderci in giro si dovrà convenire che ci vorranno alquanto più anni oltre il 1970 a realizzare questo primo programma.

Il quale vale se i Governi che si succederanno a Roma intenderanno servirsi della impresa e della iniziativa pubblica come strumento primario della politica economica. Che cosa vuol dire politica dorotea in termini propri? Vuol dire governi che hanno l'orecchio sordo da questa parte. Verità elementari, forse ormai fastidiose, che i pericoli e le tentazioni del doroteismo affiorati - se non ci inganniamo - durante le recenti discussioni al Comitato centrale del Partito socialista ci suggeriscono di richiamare. La evoluzione verso unità imprenditoriali efficienti anche per le dimensioni non deve oscurare come una cortina fumogena il problema politico del controllo dei prezzi e degli investimenti. Questo non è ancora socialismo; sono soltanto postulati democratici. Se abbandoniamo anche questi, al fondo dello scivolo troviamo la Filosofia Dorotea.

La quale ora sembra disposta a far una benevola eccezione per l'Alfa-Sud ⁽²⁾, forse perché sacerdoti

abbiamo i migliori carrozzieri del mondo, dei motoristi stupendi, degli operai specializzati formidabili e l'Iri non riesce a risanare l'Alfa". Ingegnere, che farà la Fiat? Lei pensa che la Fiat lascerà fare? "Sa che l'Alfa e la Fiat dovevano sposarsi quando ci fu la crisi della Lancia? Valletta mi incontrò e mi fece questa proposta: prendiamo assieme la Lancia e ci dividiamo il mercato; la Fiat produce le auto di massa, la Lancia le ministeriali e l'Alfa le sportive. L'accordo era già pronto quando lo stato maggiore Fiat riuscì a silurarlo". Ma crede che l'accordo con la Ford passerà? "Spero di no. Non per sentimentalismo o per nazionalismo. Ma per questa precisa ragione: il prodotto Alfa era un simbolo, una bandiera dei talenti italiani. E' davvero il caso di svenderlo?".

2 <https://nazionalpopolare70.wordpress.com/2016/12/10/gli-esordi-di-gianni-agnelli-in-fiat-breve-storia-politica-dellalfasud/>

[...] Il progetto di produrre auto di dimensioni medio-piccole nell'**Italia meridionale** risaliva agli anni Cinquanta, ma fu di fatto reso operativo soltanto agli inizi dei Settanta. Uno dei motivi che spinse **Luraghi** a realizzare l'**Alfasud** fu quello di limitare la disoccupazione nel **Mezzogiorno d'Italia** e quindi il massiccio esodo di migranti verso il **Nord**. La realizzazione dello stabilimento fu ultimata in tempi relativamente rapidi: a partire dal 1967 fu progettata sia la fabbrica che il nuovo modello di auto, cioè l'**Alfasud**, tutto sotto la direzione dell'**ingegner Rudolf Hruska**: la **Alfasud spa** fu resa formalmente autonoma dalla "**Alfanord**" di **Arese**. L'approvazione definitiva del progetto del nuovo stabilimento avvenne nel gennaio 1968, prevedendo l'inizio della produzione nel gennaio 1972. La posa della prima pietra del nuovo stabilimento avvenne il 28 aprile 1968, alla presenza del presidente del consiglio **Aldo Moro**. Nonostante le agitazioni sindacali, la produzione slittò di soli tre mesi, iniziando nell'aprile 1972.

– L'**Alfasud** fu la prima auto **Alfaromeo** a trazione anteriore e venne presentata al **salone dell'automobile di Torino del 1971**: si trattava di un'auto "compatta" a due volumi con coda *fastback*. Il portellone venne aggiunto soltanto nell'ultima parte di produzione a partire dai primi anni Ottanta. L'**Alfasud** ebbe, tutto sommato, dei buoni riscontri di

e credenti sono in gran parte meridionali. E si sono - credo - convinti che gli interessi sommati di tutta l'industria non fanno di per sé una politica d'industrializzazione meridionalista, neppure con il solletico degli incentivi; si sono allarmati - suppongo - della lentezza con cui si muovono gli investimenti anche al Nord. Una recente previsione statistica per il quadriennio 1967-70 formulata dal Servizio studi della Confindustria dovrebbe contribuire a colmare gli ottimismo al rosolio delle esegesi di parte governativa, esposte anche al Senato, sulle promesse meridionaliste del piano Pieraccini. E' una previsione attendibile perché fornita direttamente dalle imprese, condizionata dal permanere di condizioni favorevoli di prezzi costi e salari, e, tutto sommato, esposta più a pericoli di peggioramento che a possibilità di miglioramento. Devo dire, per parte mia, che ha persuaso anche me della opportunità del progetto Alfa-Sud, come giudizio politico, beninteso, e con ogni riserva tecnica.

Precisioni per il Sud.

Secondo questa indagine nel quadriennio gli investimenti industriali dovrebbero in tutta Italia raggiungere circa 8.400 miliardi di lire, produttivi di circa 240.000 nuovi posti di lavoro. Il piano prevedeva investimenti per 10.400 miliardi, con 300 mila nuovi occupati. Il costo *medio* per posto di lavoro riferito alla sola industria manifatturiera, sia a Nord sia nel Mezzogiorno, si aggira sui 20 milioni, 4 o 5 volte quello corrente una decina di anni or sono.

Quale la parte per il Mezzogiorno secondo la Confindustria? Investimenti, 2.400 miliardi, cioè il 29 per cento del totale; nuova occupazione, 80.000 unità. Se consideriamo la sola industria manifatturiera, la più occupazionale, gli investimenti riducono a circa 400 miliardi annui, ed i nuovi occupati annui scendono a 15-20.000. In queste previsioni sono compresi gli investimenti, notevoli, dell'IRI, dell'ENI e delle industrie pesanti private già piazzate al Sud. Quale parte resta alle medie e piccole imprese, e quale è in questa la partecipazione dell'imprenditore privato, ed in particolare del capitale settentrionale? Mancano dati precisi, ma si tratta di poche, poche decine di miliardi.

Troppo scarse speranze di lavoro, troppo scarso capitale per i bisogni del Mezzogiorno, troppo scarso sollievo per la miseria stabile dell'Appennino sterile. La recessione ha frenato l'esodo rurale, che preme tuttavia sempre sotto pelle pronto a scivolare nella semi-occupazione e nella sottoccupazione di ripiego delle città che la statistica a campione non ha strumenti per rilevare. E' la mancanza di occasioni di lavoro la causa principale della diminuzione delle forze di lavoro, che superano il 40 per cento della popolazione presente in Piemonte e Lombardia, scendono a poco più del 30 nelle isole. Una crisi quasi endemica, e non solo nel Mezzogiorno, minaccia le medie piccole imprese. Temo francamente peggioramenti, non miglioramenti, nella situazione del Mezzogiorno come mercato di lavoro, nonostante i grandi aggregati e le grandi medie statistiche, più ingannevoli dal punto di vista sociale ed umano dei bollettini di guerra.

Siamo dunque ad un punto critico. Nonostante le responsabilità di fronte alle condizioni economiche del popolo delle loro terre della classe politica del Mezzogiorno continentale e delle isole a statuto speciale, nonostante gli inguaribili e pestiferi costumi d'intralazzo, nonostante il barbaro sperpero del denaro pubblico e dell'aiuto statale nuove possibilità, nuove speranze, nuove forze si fanno luce. L'industrializzazione delle colture specializzate nelle fasce litoranee apre prospettive nuove di diversificazione ed estensione delle fonti di reddito, una organioa, sistematica razionale e perciò non forzata estensione della industria leggera in tutte le sue gamme deve fornire l'altra base della elevazione dei redditi da lavoro e della condizione sociale del popolo meridionale. L'iniziativa privata non precede, potrà seguire. Governi cristiani se si vuole, ma sinceramente democratici avrebbero dovuto dar mano ad un piano ordinato e coordinato d'interventi della iniziativa pubblica. Il ministro Pastore non dissentiva: diceva che mancavano gli strumenti legislativi. Ora viene il progetto per l'Alfa-Sud. Ben venga poiché può segnare quel momento di urto che si è atteso invano dallo strumento degli incentivi. E' questo titolo che soverchia tutte le possibili obiezioni.

Ferruccio Parri