

Da cronista a sindaco: così ho visto la Fiat dentro Torino

IL RICORDO

DIEGO NOVELLI

NEL FILM DELLA MEMORIA DI OGNI TORINESE DOC O D'ADOZIONE l'acronimo Fiat ricorda qualcosa di vissuto e di ascoltato dal padre o dai nonni. Due note di storia che i cantori dell'azienda non ricordano mai. Nel quadro del pittore Lorenzo Delleani (1899) dove sono raffigurati i fondatori della Fabbrica Italiana Automobili Torino, Giovanni Agnelli (il bisnonno di John Elkann) è in piedi sulla destra attorniato dagli amici che entravano nel primo consiglio d'amministrazione. Al tavolo della presidenza troviamo seduto il conte Biscaretti di Ruffia. Nel giro di pochi anni l'ex ufficiale di Cavalleria si sbarazzava degli amici soci per diventare "l'uomo solo al comando". Tante sono le traversie del giovane Agnelli nella veste di capo assoluto, ma su tutte va ricordato un famoso processo per agiotaggio. Tra

un rinvio e l'altro delle udienze e con la benedizione del ministro Vittorio Emanuele Orlando, l'imputato riuscì a convincere il perito finanziario della parte lesa a saltare il banco del tribunale diventando il suo consulente. Quel ragioniere si chiamava Vittorio Valletta che legò tutta la sua vita alla Fiat.

Ho avuto, come giovane cronista de "L'Unità", la fortuna di sentire raccontare la storia dell'occupazione delle fabbriche (1922) come quella dell'inaugurazione del Lingotto, la prima fabbrica in Italia sul modello fordista, soprannominata dagli operai Portolongone. Con il regime fascista Giovanni Agnelli - fatto senatore del re - aderì senza esitazione e come ai bei tempi (per lui) della Prima Guerra Mondiale diventò grande fornitore di materiale bellico per lo Stato per le guerre in Africa, in Spagna e per la Seconda Guerra Mondiale.

Il nome Fiat è stato per decenni il mito per milioni di uomini e donne che sognavano di trovare un lavoro

soprattutto quelli provenienti dal sud. Tutto era Fiat: le colonie Fiat, la mutua Fiat, le case Fiat, i treni per i pellegrinaggi a Lourdes pagati dalla Fiat (aboliti dall'arcivescovo Michele Pellegrino, il quale disse: «Agnelli pensi costruire belle automobili, noi pensiamo alle anime»). L'egemonia della Fiat sulla città è stata esercitata per anni dal quotidiano "La Stampa" di proprietà della famiglia Agnelli. Non posso non ricordare la collaborazione con i tedeschi e con i fascisti durante la guerra mantenendo però contatti con uomini della Resistenza. Gli anni della Guerra Fredda sono stati i più feroci per la repressione nei confronti dei lavoratori iscritti al Pci o al sindacato di classe, la Fiom. Licenziamenti, reparti confino, schedature illegali erano all'ordine del giorno. Oltre i cancelli degli stabilimenti Fiat le leggi dello Stato italiano non esistevano a partire dalla Costituzione. Per trenta e più anni alla Fiat è stato "vietato" morire in fabbrica anche per le vittime di atroci infortuni sul lavoro. Tre righe il giorno

dopo su "La Stampa" informavano «il poveretto è morto mentre lo stavano trasferendo all'ospedale». Anche pagare la tasse non è mai stato nelle priorità della famiglia Agnelli. Nel 1964 ho scoperto che il nipote di Giovanni Agnelli, conosciuto come "l'avvocato" (anche se non lo era perché non diede mai l'esame di procuratore legale) da cinque anni non pagava l'imposta di famiglia a quei tempi in vigore. Nei dieci anni che sono stato sindaco della città ricordo quello che scrisse il giorno dopo alla mia elezione Gianpaolo Pansa sul "Corriere della Sera" che mi aveva chiesto quali erano le linee guida per i rapporti con la Fiat: «Eserciterò il mio ruolo di primo cittadino senza intrusioni o particolari contrasti con la grande azienda» e così fu. Ebbi modo di conoscere da vicino i due fratelli Gianni e Umberto e sono convinto che la storia avrà modo di ricordare la profonda differenza tra i due e come "Umbertino" (come lo chiamavano gli amici) sia in forte credito con la città. I nostri rapporti si fecero aspri dopo la

richiesta di quindicimila licenziamenti (1980) e la famosa marcia dei quarantamila presentata come un'iniziativa spontanea di quadri e di impiegati. Molti anni dopo Carlo Callieri, capo del personale di Mirafiori, confessava di essere stato lui l'inventore e l'organizzatore della marcia.

Sulle notizie di questi giorni posso dire che i trasferimenti in Olanda e in Inghilterra sono una perdita per Torino anche se l'aspetto più importante è il mantenimento della produzione nella "Company Town" come Torino veniva chiamata dai giornalisti stranieri. Sinceramente sono preoccupato perché le promesse di Marchionne sinora sono state molto aleatorie. Aveva annunciato un «piano con investimenti per venti miliardi di euro». Su quelle promesse fu fatto un accordo con i sindacati e un referendum. Vinse il sì, sostenuto da Bonanni, Angeletti e soci: la Fiom votò no. Quel piano non si è mai visto così come i venti miliardi promessi.