

Un docufilm Rai racconta la storia della fabbrica

Dal mito al flop, il crac Alfasud

Dal 1967 al 1986, l'epopea di un'azienda simbolo:
da stabilimento di Stato alla svendita alla Fiat spa

MARIACLELIA NATALE
NAPOLI

E' la storia di un'auto che ha segnato un'epoca quella raccontata da Giuseppe Pesce ed Aldo Zappalà in "Un'auto chiamata Sud. La vera storia dell'Alfa Romeo e dell'Alfasud".

Si tratta di un documfilm realizzato per la "Rai - La Storia Siamo Noi" dalla Village Doc&Films in collaborazione con l'Università Suor Orsola Benincasa di Napoli, che racconta la storia di uno dei tanti fallimenti industriali ed imprenditoriali del Mezzogiorno e l'epopea dello stabilimento di Pomigliano d'Arco, ancora oggi uno degli ultimi superstiti tra i grandi stabilimenti industriali del Sud.

Attraverso l'emblema dell'Alfasud emerge lo scontro epocale tra una azienda privata e una azienda pubblica, perché l'Alfa Romeo era dello Stato prima di essere venduta, o secondo alcuni storici "svenduta" alla Fiat e aveva prodotto macchine meravigliose rimaste per sempre nel cuore degli italiani. Una lunga storia industriale nata a Milano nel 1910 che si caratterizza da subito per le sue auto sportive, che vengono in mito in pochi anni, grazie a piloti come Nuvolari, Fangio e Ferrari. Ma le vittorie sportive non bastano a mandare avanti l'azienda e l'Alfa va presto

in crisi.

A salvarla nel 1915 è un ingegnere napoletano, Nicola Romeo, che legherà per sempre il suo nome allo storico marchio. Negli anni del fascismo l'Alfa Romeo diviene un'azienda pubblica passando all'IRI, che nel 1939 costruisce a Pomigliano d'Arco un grande stabilimento di costruzioni aeronautiche, progettato e diretto da Ugo Gobbato ma poi distrutto dai bombardamenti della seconda guerra mondiale.

Nel dopoguerra l'Italia è un enorme cantiere che lavora per il boom economico e la Fiat lancia le sue prime "auto per tutti": prima la 600 e poi la 500.

L'Alfa Romeo non sta a guardare e nel 1955 si lancia sul mercato con una mitica auto sportiva rimasta nel cuore di molte generazioni: la "Giulietta".

Le auto Alfa Romeo sono sportive e affascinanti, ma non sono alla portata di tutti, come le Fiat, che dominano il mercato. In questi anni Giuseppe Luraghi, manager a capo della Finmeccanica e dell'Alfa Romeo pensa, a più riprese, di produrre un'utilitaria a Pomigliano d'Arco, dove il vecchio stabilimento sopravvive grazie alle commesse statali, producendo motori aerei e autobus a due piani, e ci riesce dopo alcuni anni cogliendo al volo gli ultimi

incentivi statali per l'industrializzazione del Mezzogiorno. Il CIPE finanzia con 300 miliardi di lire un nuovo stabilimento a Pomigliano d'Arco.

Nel 1967, alla posa della prima pietra, ci sono Giovanni Leone e Aldo Moro e dietro di loro, tutta la politica che vede l'area di Napoli come

un irrinunciabile serbatoio di voti. La fabbrica apre nel 1971, e fin dall'inaugurazione si avverte quella che sarà una caratteristica degli operai di Pomigliano d'Arco: sono molto combattivi nel rivendicare ruoli e diritti.

Nel Mezzogiorno nasce così un'auto diversa dalle altre, destinata a suo modo; nel bene e nel male, segnare un'epoca: l'Alfasud.

Un'auto dal cuore sportivo, ma costruita per l'italiano medio. Viene testata in pompa magna sulle piste del deserto in un avventuroso viaggio Milano-Caltanissetta, ma non tardano ad arrivare i primi difetti, su tutti quello che rappresenta il terrore dei costruttori di automobili: la ruggine.

Intanto, mentre la produzione di auto a Pomigliano procede a rilento a causa degli scioperi che fermano di continuo la catena di montaggio, arrivano sul mercato italiano la Renault 5 e la Volkswagen Golf e all'Alfa Romeo di Pomigliano non si riescono a produr-

re le auto richieste.

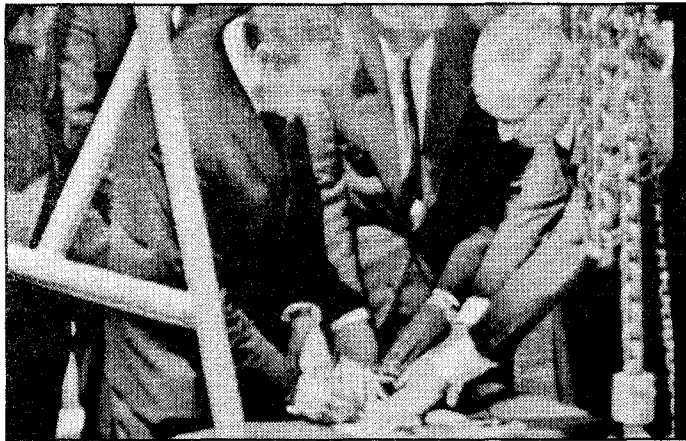
L'Alfasud diviene il simbolo di un sud che non funziona. Per molti storici è stato un errore di marketing persino il nome: aggiungere quel "sud" al nome Alfa. Errore di marketing, conflittualità, ruggine, scioperi selvaggi, crisi del mercato dell'auto. Alla fine degli anni settanta l'Alfasud entra in una crisi profonda a cui i dirigenti dell'Alfa Romeo non sanno trovare soluzione. All'inizio degli anni ottanta Napoli rischia il collasso, con la crisi dell'acciaio che minaccia anche l'Italsider. E' a questo punto che l'IRI, allora guidata dall'ex premier Romano Prodi, cerca la soluzione finale: l'abbraccio con i giapponesi della Nissan.

Dall'unione tra Alfaromeo e Nissan nasce nel 1983 la Arna. Ma è un'altra avventura fallimentare e l'insuccesso aggrava la crisi dell'Alfa Romeo e dell'Alfasud di Pomigliano. Sull'azienda pesano una montagna di debiti e non ci sono alternative: bisogna vendere.

Per prima si fa avanti l'americana Ford. Ma alla fine l'Alfa Romeo resta italiana. Romano Prodi la vende alla Fiat per 1.050 miliardi di lire.

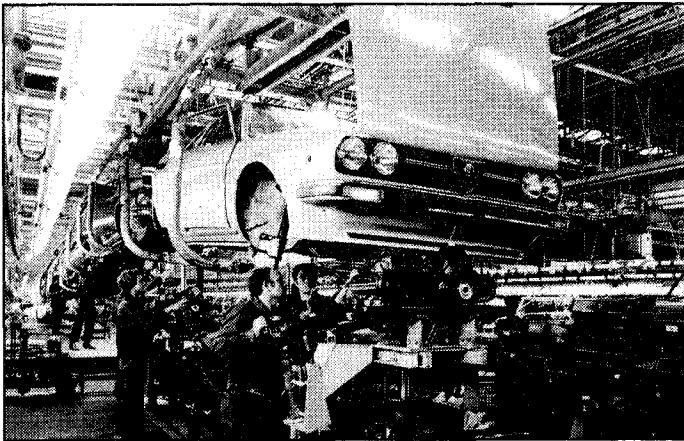
C'è chi dice che è un regalo. Siamo nel 1986, anno cruciale che segna la battuta di arresto della storia di un grande marchio italiano: l'Alfa Romeo è salva, ma d'ora in avanti niente sarà più come prima.

Anche a Pomigliano lo stabilimento è salvo, ma l'idea di un'auto targata, in tutto e per tutto "Sud", è tramontata definitivamente.



La posa della prima pietra

Nel 1967 alla posa della prima pietra ci sono Giovanni Leone e Aldo Moro. La fabbrica è il sogno del sud produttivo. Alla cerimonia vi sono numerosi politici che partecipano a quella che dovrebbe essere l'alba di un nuovo giorno: nasce l'Alfa Sud



La catena di montaggio

Attraverso l'emblema dell'Alfasud emerge lo scontro epocale tra una azienda privata e un'azienda pubblica, perchè l'Alfa Romeo era dello Stato prima di essere venduta, o secondo alcuni storici, "svenduta" alla Fiat.



Le prime proteste operaie

Nel 1967 è il Cipe a finanziare con oltre 300 miliardi di lire un nuovo stabilimento a Pomigliano d'Arco. Negli anni successivi l'Alfasud diventerà il simbolo di un sud che non funziona. Parole che ripeterà anche Marchionne

IL DIRETTORE DELLO STABILIMENTO



Franco Viezzoli, intervistato dalla docufiction della Rai guida lo stabilimento dell'Alfasud negli anni del rilancio dell'azienda di Pomigliano

BARBATO, IL SINDACALISTA

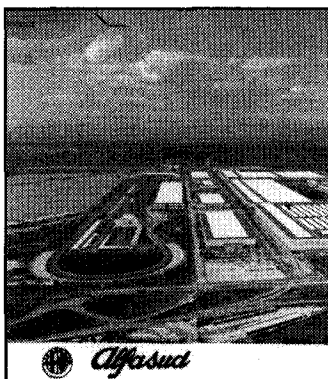


Vincenzo Barbato è il sindacalista dell'azienda che vive soprattutto all'inizio degli anni '80 momenti di crisi

L'EX SEGRETARIO DEL PCI CAMPANIA



Antonio Bassolino è l'ex segretario del Pci della Campania che dal 1976 al 1983 guida le proteste operaie nella Regione. È l'occasione per la sinistra di confrontarsi coi temi del lavoro.

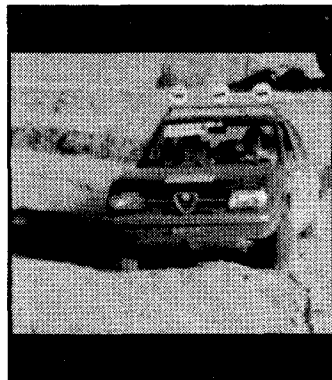


L'evento. Il filmato proiettato al Suor Orsola in anteprima nazionale

“Un'auto chiamata Sud”, la tesi di Valeria Amitrano



La tesista Valeria Amitrano



La studentessa napoletana si laureerà con una tesi sul “Mistero Alfa Romeo”

Sarà l'Università Suor Orsola Benincasa di Napoli la sede della proiezione in anteprima nazionale del docufilm “Un'auto chiamata Sud. La vera storia dell'Alfa Romeo e dell'Alfasud”. L'appuntamento è fissato per domani alle ore 11.30 nella Sala Villani dell'Ateneo napoletano e nasce nell'ambito

delle attività accademiche dell'unico corso di laurea del Mezzogiorno dedicato specificamente ad “Imprenditoria e creatività per cinema teatro e televisione” e molto spesso partner di numerose produzioni televisive in particolare per la Rai.

La proiezione sarà seguita da una tavola rotonda a cui prenderanno parte il responsabile de “La Storia Siamo Noi” Piero Corsini, il direttore di “Quattro ruote” Carlo Cavicchi, il direttore de “L'Europeo” Daniele Protti e il sociologo Domenico De Masi.

Il documentario è tratto dalla tesi di laurea “Il Mistero Alfa Romeo. Inchiesta su mito della storia d'Italia e della sua memoria depauperata” di Valeria Amitrano, studentessa proprio del corso di laurea magistrale in Imprenditoria e creatività per cinema teatro e televisione, del Suor Orsola. “Ho ritenuto che ricostruire la storia del marchio, dell'azienda

dell'Alfa Romeo e in particolare dello stabilimento di Pomigliano d'Arco, fosse fondamentale per il recupero di una memoria economica, industriale di quegli anni, specchio a sua volta della storia culturale e sociale del nostro Paese”. Presenta così il suo lavoro Valeria Amitrano che discuterà la tesi il 22 Giugno. Un lavoro di ricostruzione capillare che ha suscitato l'interesse e l'apprezzamento anche del Presidente della Repubblica, Giorgio Napolitano, che, proprio ieri, in una lettera di felicitazioni inviata a Giuseppe Pesce, uno degli autori del documentario tratto dalla tesi di laurea, ha espresso “il suo apprezzamento per aver voluto raccontare la storia di uno dei più prestigiosi marchi italiani”.

Dopo la proiezione in anteprima al Suor Orsola sarà possibile vedere il documentario il 12 Giugno alle 23.45 su Rai Due e il 13 Giugno alle 10 su Rai Tre.

nuovo, efficiente motore «boxer» di 63 cv a cilindri contrapposti. La macchina viene collaudata in avventurosi raid tra Africa e Asia e sembrerebbe perfetta per conquistare i mercati, se accanto ai pregi non emergessero anche vistose carenze, come la ruggine che corrode la carrozzeria. Qualche volta il motore «fonde». Le cose peggioreranno quando l'Alfaromeo creerà una joint-venture con la Nissan per costruire una nuova vettura che sfrutti la meccanica dell'Alfasud. Nonostante gli slogan che accompagnano il lancio del modello («Arna, e sei subito Alfista») le auto costruite a Pratola Serra rimangono a marcire malinconicamente nei piazzali. L'Alfaromeo, che è ormai un'azienda decotta, viene venduta alla Fiat. È il 1986.

Nel 2008 Pomigliano d'Arco ha preso il nome di «Stabilimento Giambattista Vico». Sergio Marchionne spera ancora nel successo della "Nuova Panda Ecologica", ma il mercato delle auto boccheggia, con le mogli dei cassintegrati che proprio oggi scendono in piazza a difendere il lavoro dei loro uomini.

L'appuntamento

Al Suor Orsola Benincasa di Napoli proiezione in anteprima del docufilm «Un'auto chiamata Sud. La vera storia dell'Alfa Romeo e dell'Alfasud», oggi alle 11.30; la proiezione sarà seguita da una tavola rotonda con il responsabile de «La Storia siamo noi» Piero Corsini, il direttore di «Quattroruote» Carlo Cavicchi, il direttore de «L'Europeo» Daniele Protti e il sociologo Domenico De Masi. Il documentario è tratto dalla tesi di laurea «Il Mistero Alfa Romeo. Inchiesta su mito della storia d'Italia e della sua memoria depauperata» di Valeria Amitrano. Un lavoro di ricostruzione capillare che ha suscitato l'apprezzamento anche del Presidente della Repubblica, Giorgio Napolitano, che in una lettera di felicitazioni inviata a Giuseppe Pesce, uno degli autori del documentario tratto dalla tesi di laurea, ha espresso «il suo apprezzamento per aver voluto raccontare la storia di uno dei più prestigiosi marchi italiani». Documentario in onda il 12 giugno alle 23.45 su Rai Due e il 13 giugno alle 10 su Rai Tre.

Pomigliano Il documentario realizzato per «La storia siamo noi»

Alfasud, un mito a quattro ruote



Proiezione in anteprima
al Suor Orsola Benincasa
In onda il 12 e 13 giugno

Un mito su quattro ruote raccontato insieme con la storia dello stabilimento che l'ha prodotta, del territorio, dello

sviluppo industriale e del costume: stamattina alle 11.30 nella Sala degli Angeli dell'Università Suor Orsola Benincasa proiezione in anteprima nazionale del documentario di Giuseppe Pesce e Aldo Zappalà «Un'Auto chiamata Sud. La vera storia dell'Alfa Romeo e dell'Alfasud» realizzato da Village Doc&Films in collaborazione con l'Ateneo per «Rai-La Storia siamo noi».

La proiezione del documentario in anteprima - che sarà trasmesso il 12 giugno su RaiDue (ore 23.45) e il 13 su RaiTre (ore 10) - verrà seguita da un dibattito che sarà introdotto da Lucio d'Alessandro, rettore dell'Università Suor Orsola Benincasa e da Enrico Corbi, preside della facoltà di Scienze della Formazione a Suor Orsola. Alla tavola rotonda, che sarà coordinata da Aldo Zappalà, autore del documentario e docente di scritture creative presso il corso di laurea magistrale in Impren-

ditoria e creatività per cinema, teatro e televisione dell'Università Suor Orsola Benincasa, prenderanno parte il responsabile de «La Storia siamo noi» Piero Corsini, il direttore di «Quattroruote» Carlo Cavicchi, il direttore de «L'Europeo» Daniele Protti, il giornalista e coautore del documentario Giuseppe Pesce, il sociologo Domenico De Masi.

Il documentario è tratto dalla tesi di laurea «Il mistero Alfa Romeo. Inchiesta su un mito della storia d'Italia e della sua memoria depauperata» di Valeria Amitrano, studentessa del corso di laurea magistrale in Imprenditoria e creatività per cinema, teatro e televisione dell'Università Suor Orsola Benincasa. La tesi, che ricostruisce la storia della storia dell'azienda dell'Alfa Romeo e in particolare dello stabilimento di Pomigliano d'Arco, verrà discussa il 22 giugno nell'aula magna del Suor Orsola.

Suor Orsola Benincasa

Un'auto targata Sud storia dell'Alfa Romeo



Una foto del vecchio stabilimento dell'Alfa Romeo

A guardarli dall'alto, quei 300 ettari di hangar e capannoni di area industriale sono estesi persino più di Pomigliano. L'Alfa Romeo della città operaia compie quarant'anni, e si racconta in "Un'auto targata Sud", documentario di 55 minuti curato da Giuseppe Pesce con Aldo Zappalà. Sarà proiettato in anteprima nazionale domani alle 11 al Suor Orsola Benincasa. Il filmato, elogiato in una lettera agli autori anche dal presidente Napolitano, andrà poi in onda su Rai 2 martedì 12 alle 23.45, nel programma "La Storia siamo noi" di Giovanni Minoli. «Raccontiamo - spiega Pesce - gli anni dell'Alfa Romeo prima della privatizzazione da parte della Fiat nel 1986». Una storia di motori e operai, aerei e automobili, specchio riflesso dell'Italia dell'ultimo secolo dal Fascismo alla crisi degli anni Ottanta. Con i suoi 5300 operai, lo stabilimento pomiglianese oggi copre un terzo di tutto il settore secondario campano, rappresentando, anche con le sue periodiche lotte tra sindacati e aziende (non ultimo il "lodo Marchionne"), un punto di riferimento per tutto il polo industriale del Meridione.

Tutto cominciò quasi cent'anni fa, quando nel 1926 il napoletano Nicola Romeo, già dirigente dell'Alfa milanese, decise di avviare proprio a Pomigliano la produzione di motori aerei. In meno di dieci anni, il neo Centro aeronautico "Avio", diretto poi da Ugo Gobbato, divenne una punta di diamante dell'Iri, tra gli stabilimenti più all'avanguardia in Europa. Fu allora che iniziò la costruzione del quartiere operaio di viale Alfa: 500 abitazioni, ognuna con un piccolo giardino. I bombardamenti alleati del 1943, spazzarono via l'intera area, utilizzata come hangar di riparo per aerei tedeschi.

«Bisognerà attendere il 1967 - prosegue Pesce - perché parta la produzione automobilistica "Alfasud" pomiglianese». Lo stabilimento fu inaugurato nel 1972, con Giuseppe Luraghi, «non senza una vera e propria frizione da guerra fredda da parte della Fiat degli Agnelli, in quel periodo impegnati nel lancio della 500 e 600». Il boom era ormai passato, e cominciare a produrre automobili in quel periodo, nel pieno delle rivolte studentesche e operaie, fu quasi un suicidio. Furono gli anni dei "Zezi" e delle "Nacchiere rosse", gruppo operaio che riuscì a trasformare la protesta in musica. Ma l'Alfa sopravvisse, producendo auto di successo del calibro della 156 e 147. Oggi, intitolata a Giambattista Vico, e specializzata nella produzione della nuova Panda, continua a rappresentare saldamente l'identità di un'intera città.

(paolo de luca)

Info www.giuseppesce.wordpress.com

© RIPRODUZIONE RISERVATA

[OGGI]

Ore 11:30 - Napoli, Sala degli Angeli, Università Suor Orsola Benincasa, via Suor Orsola 10 Napoli
La vera storia dell'Alfa Romeo e dell'Alfasud

Anteprima nazionale del documentario di Giuseppe Pesce e Aldo Zappalà "Un'Auto chiamata Sud. La vera storia dell'Alfa Romeo e dell'Alfasud", realizzato per la Rai - La Storia Siamo Noi da Village Doc&Films in collaborazione con l'Università degli Studi di Napoli Suor Orsola Benincasa.