

TERRITORI DEINDUSTRIALIZZATI, IL CASO DI TERMINI IMERESE CHE SOMIGLIA ALL'ABRUZZO

7 Febbraio 2020



L'AQUILA - Il collasso di un territorio deindustrializzato visto con gli "occhi" del giovane antropologo che lavora in fabbrica in Sicilia, dopo un'esperienza come operaio a Torino.

Si trovano diverse analogie - tra disoccupazione, cassa integrazione, emigrazione - con l'Abruzzo, un cui pezzo è aggrappato allo stabilimento Sevel di Atessa (Chieti), un tempo pieno di industrie a pieno regime nel libro di Tommaso India, dal titolo *Antropologia della deindustrializzazione. Il caso della Fiat di Termini Imerese*.

Uno studio firmato da un figlio, classe 1983, di un operaio Fiat, un figlio che nasce e cresce in quel territorio siciliano che nell'arco di qualche decennio "sboccia", diventa grande e poi finisce in coma quasi irreversibile.

Un coma prodotto, appunto, dalla deindustrializzazione, fenomeno che riguarda ormai l'Italia delle eccezioni che confermano la regola.

"Il libro - spiega Tommaso India ad *AbruzzoWeb* - è frutto della mia tesi di dottorato. L'antropologia degli Usa ha da sempre guardato a certi fenomeni, mentre quella italiana si è concentrata sempre sul mondo contadino, vivendo il mondo operaio più dal punto di vista della memoria che su ciò che accadeva storicamente, sul momento. Su questo ha pesato a mio avviso il contesto ideologico in cui è stato da sempre inserito il mondo operaio, con la sinistra italiana che da un lato ha sicuramente avuto il grandissimo merito di portare il mondo operaio alla ribalta dell'opinione pubblica, dall'altro ha però ha egemonizzato il tutto per poi, alla fine, metterlo da parte".

Lei è uno dei figli di Termini Imerese. È diventato grande mentre lo stabilimento Fiat andava verso una "morte programmata".

Sono originario di un paesino molto vicino a Termini Imerese, a Termini Imerese ho studiato fino all'università. Il rapporto con la Fiat è stato "mediato" da quello con mio padre, che in Fiat ha lavorato per trentacinque anni come operaio. Nel momento in cui mi accingevo a intraprendere il percorso del dottorato, la questione Fiat a Termini Imerese era appena esplosa. Uno stabilimento destinato alla chiusura, con dipendenti diretti di circa 1.500 unità. Negli ultimi anni, dal 2002-2004, cioè il periodo della grande crisi del sito, si è passati da 3 mila a 1.500 lavoratori, con molti di loro andati in pensione proprio negli ultimi anni, gli stessi anni senza produzione a ciclo continuo, dunque con diversi mesi di cassa integrazione. C'è stato, insomma, un accompagnamento alla chiusura del sito.

Nel libro racconta come e perché nasce quello stabilimento.

Sì. Lo stabilimento di Termini Imerese nasce come esperimento produttivo Fiat tra la metà degli anni sessanta e l'inizio dei settanta del secolo scorso, nell'ottica di una nuova distribuzione operaia sul territorio. La Fiat viveva già la fortissima opposizione operaia, con le fabbriche del nord occupate, una storia che però cambierà del tutto con la marcia dei 40 mila del 1980. Ecco, Termini Imerese nasce a metà di questa storia, con l'obiettivo, da parte della Fiat, di avere a che fare un fronte operaio diffuso, non compatto, già smembrato in partenza.

In ogni caso, dentro quello stabilimento sono passate diverse generazioni di lavoratori.

Sono tre le generazioni di operai presenti al momento della chiusura dello stabilimento: la prima è quella che dal 1970 al 1977 ha fatto il suo ingresso in fabbrica e che veniva da esperienze lavorative importanti. Ci sono studi che li identificano come “metalbraccianti”, o “metalartigiani”. Quelle esperienze lavorative vengono portate in fabbrica, adattando il mondo dell'industria al proprio. Sono gli operai più vicini alla pensione, o andati in pensione. Con la chiusura del sito, i governi hanno approvato quattro anni di mobilità, nella maggior parte dei casi si è trattato di operai anziani praticamente accompagnati alla pensione.

La seconda generazione è quella che fa l'ingresso in fabbrica intorno agli anni '80, che cresce già con il mito della Fiat, un'azienda solida e con un respiro internazionale e che non ha nulla di paragonabile al territorio poco industrializzato di Termini Imerese. Per questa seconda generazione, si tratta di un'occasione per salire di livello nella scala sociale. Sono persone, in pratica, che possono avere di più rispetto a quello che hanno avuto i loro genitori, ma sono pure le persone che non riescono a immaginarsi al di fuori del contesto della Fiat, poiché la loro è una esperienza totalizzante. Hanno identità professionali che li costringono a vivere solo e soltanto la fabbrica, in modo tale da renderli incapaci di ripensarsi al di fuori di essa.

Poi c'è la terza generazione, quella che entra in fabbrica dopo il 1997, dopo il Pacchetto Treu, quello delle prime forme di lavoro precarizzato, con contratti a termine e identità professionali frastagliate. La fabbrica, da loro, viene vista come momento di passaggio, anche se importante ed economicamente solido. È una generazione che proprio in virtù di questa consapevolezza, sa che oltre la Fiat c'è anche altro. Ed essendo persone giovani, riescono a reinventarsi a livello professionale, però emigrando. Chi è in possesso di diplomi specialistici tenta di entrare nelle altre fabbriche della zona, qualcuno ci riesce anche, ma Termini Imerese e i paesi intorno subiscono il contraccolpo dell'emigrazione.

E a quel punto comincia il “balletto” delle soluzioni a un disastro epocale.

Nel libro non ho avuto modo di trattare la questione di chi ha rilevato lo stabilimento, una società, che ha dietro dei fondi di investimento stranieri, individuata da Invitalia, il cui presidente è stato arrestato. Il territorio di Termini Imerese, nel libro questo lo racconto, è socialmente esploso, nel senso che a livello sociale una parte della popolazione si è trovata a vivere sospesa tra ammortizzatori sociali e la speranza di trovare qualcosa di diverso, ma senza avere possibilità e coraggio di lasciare gli ammortizzatori sociali, un rischio davvero troppo grande.

Anche perché intorno...

Intorno a Termini Imerese c'è un'alta disoccupazione e, non dimentichiamolo, pure un alto tasso di criminalità. Così in tanti lasciano il territorio per non tornare mai più. In questo scenario drammatico, però, a mio avviso, spicca su tutto l'assoluta mancanza di visione industriale e politica, ma questo si può dire, purtroppo, per la deindustrializzazione che vive il resto d'Italia. Inoltre, è evidente l'accettazione della situazione da parte di chi ha rinunciato a mettere in campo battaglie sociali.

Domanda sciocca: come si fa a salvare la situazione?

Manca la visione del futuro. La fabbrica chiude, cosa facciamo? E qui scattano le narrazioni degli attori sociali del territorio, dal sempreverde turismo ai progetti di riconversione che a livello personale, non da antropologo, giudico folli o, quantomeno, sui generis. A un certo punto si era pensato di realizzare addirittura un parco acquatico a tema.

Forse perché la riconversione di un sito industriale, al di là delle frasi fatte, non è una passeggiata?

Se guardiamo ai dati della Ruhr tedesca, dopo la chiusura della maggior parte delle fabbriche la riconversione ha richiesto quasi quarantacinque anni. E neppure oggi, con le tecnologie attuali, si potrebbe impiegare meno tempo. E, soprattutto, i livelli occupazionali, nel caso della Ruhr, non sono minimamente paragonabili a quando c'erano le fabbriche. Qui come altrove si parla di alberghi diffusi, ad esempio, per spingere sul turismo, ma a Palermo, dove vivo e lavoro, stiamo vivendo la morte di interi quartieri del centro storico che hanno scelto questa soluzione. Penso alla Vucciria, uno dei mercati più famosi della città, letteralmente snaturato con l'arrivo dei turisti. Gli abitanti locali se ne sono andati, il calo dei turisti prima o poi arriva e così le cose non le aggiusti più. Nella nostra vicenda, comunque, il vero problema è stato politico, dal locale al nazionale fino al livello europeo.

Si spieghi meglio.

Nel 2007, l'abruzzese Sergio Marchionne si presentò a Termini Imerese con un progetto che prevedeva l'aumento della produzione sul modello di Melfi, con l'installazione di fabbriche che avrebbero prodotto sul posto le varie componentistiche

con l'aumento della manodopera da circa 2 mila diretti a circa 5 mila. Secondo Marchionne, il progetto prevedeva metà della cifra totale dalla Fiat, l'altra metà divisa tra governo nazionale, all'epoca c'era Romano Prodi il cui governo però cade, e regionale in Sicilia, con il governatore Salvatore Cuffaro che si dimette. La Fiat, alla fine, finisce in Serbia, dove il governo locale garantisce grossi incentivi. Non la concorrenza cinese, ma da parte di un tuo vicino di casa. Ecco perché nella nostra vicenda ciò che emerge di più è il vuoto politico, al di là di certe operazioni della Fiat su cui si può essere d'accordo o meno. Parliamo sempre di un'azienda che ha ricevuto una montagna di soldi dai vari governi italiani, ma una volta che le cose prendono una piega diversa, cioè se non l'hai nazionalizzata, il vuoto politico non fa altro che aumentare i danni. E le dinamiche sulla deindustrializzazione sono sempre state le stesse, da quando è stato inventato il termine alla fine della Seconda guerra mondiale. Del resto, sono diversi gli economisti che sostengono che i processi di deindustrializzazione sono previsti e integrati all'interno dei processi economici.