

La collaborazione a Studi Cassinati si intende a titolo gratuito.

Articoli, foto, ed altro, inviati in redazione, anche se non pubblicati, non vengono restituiti.

Si raccomanda di inviare i testi per posta elettronica o supporti informatici al fine di evitare eventuali errori di battitura.

Il contenuto e l'attendibilità degli articoli pubblicati sono da riferirsi sempre alla responsabilità degli autori.

Non si accettano testi tratti da altre pubblicazioni o scaricati da internet senza l'autorizzazione degli autori.

\*\*\*

Copie arretrate sono disponibili presso i punti vendita segnalati.

Possono, tuttavia, essere richieste alla redazione versando un adeguato contributo per le spese di spedizione.

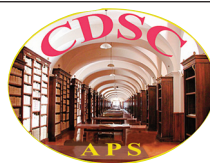
La spedizione gratuita a domicilio è riservata ai soli soci.

\*\*\*

**Punti vendita:**

- Libreria Ugo Sambucci, V.le Dante, 59  
- 03043 CASSINO  
Tel. 077621542

- Libreria Mondadori, Corso della Repubblica, 160 - 03043 CASSINO  
Tel. 077622514



**CENTRO DOCUMENTAZIONE E STUDI CASSINATI - APS**

**STUDI CASSINATI**

Bollettino trimestrale di studi storici del Lazio meridionale

**Anno XXII, n. 2, Aprile - Giugno 2022**

***www.cdskonlus.it - studi.cassinati@libero.it***

Autorizzazione del Tribunale di Cassino N. 1/2001

La quota associativa annuale al CDSC-Aps è pari a

**€ 35.00**

e può essere versata con bonifico, codice Iban:

**IT 09 R 07601 14800 000075845248**

oppure sul **c.c.p.: 75845248** (Codice SIA: **BE7JI**)

intestato a:

*Centro Documentazione e Studi Cassinati - Aps*

*Via S. Pasquale - 03043 CASSINO (Fr)*

**C.F.: 90013480604**

\*\*\*

Direttore: *Gaetano de Angelis-Curtis*

Direttore Responsabile: *Giovanni D'Orefice*

Vice Direttore: *Arturo Gallozzi*

Coordinatore: *Chiara Mangiante*

Segretario di Redazione: *Fernando Sidonio*

Redazione: *Ilenia Carnevale, Domenico Cedrone, Erasmo Di Vito, Costantino Jadecola, Gaetano Lena, Alberto Mangiante, Giovanni Petrucci†, Fernando Riccardi, Maurizio Zambardi.*

Recapito: Gaetano de Angelis-Curtis, Via G. Curtis n. 4  
03044 CERVARO - studi.cassinati@libero.it

Stampa: Tipografia Arte Stampa - ROCCASECCA (Fr)

Tel. 0776.566655 - p.e.: [tipografia@artestampa.org](mailto:tipografia@artestampa.org)

**In 1ª di copertina: Cassino maggio 2022 - «Le Luci della Fratellanza» a Rocca Janula**

**In 4ª di copertina: Cassino 1945 - sullo sfondo l'edificio «Cantine Petrarcone» (Collezione privata Alberto Mangiante).**

## IN QUESTO NUMERO

- Pag. 83 *Editoriale. L'abate Donato Ogliari da Montecassino a San Paolo fuori le mura* (gdac).
- “ 86 *Il prof. Francesco Sabatini ospite del Cdsc a Montecassino.*
- “ 90 *E. Pistilli, L'abate di Montecassino Prospero De Rosa e le insolenze della principessa Satriano.*
- “ 92 *M. Zambardi, A proposito del terrazzamento in opera poligonale di Via Mura Ciclopiche di Venafro.*
- “ 94 *A. Mangiante, Un edificio da preservare: le «Cantine Petrarcone».*
- “ 97 *C. Jadecola, Nel Cassinate la più antica produzione italiana di aghi?*
- “ 99 *M. Zambardi, La «Croce in ferro» posta all'ingresso del vecchio centro di San Pietro Infine.*
- “ 101 *A Poggi, La ricostruzione della Chiesa di Sant'Antonio a Cassino nel dopoguerra: la testimonianza dell'arch. Giuseppe Poggi.*
- “ 107 *P. Ianniello, Il Minturnese. L'opera letteraria di Cristoforo Sparagna.*
- “ 118 *A. Crescenzi, A cinquant'anni di distanza. L'avvio della produzione industriale nello stabilimento Fiat di Cassino e il “romitismo”.*
- “ 121 *E. Di Vito, Il ricordo del legame di Giovanni Paolo II all'abbazia di Montecassino e a Cassino suggellato da una lapide nel Municipio.*
- “ 123 *A. Spera, Convegno su Cervaro e la distruzione di Montecassino nel Diario di Giuseppe Spera.*
- “ 127 *G. de Angelis-Curtis, Giuseppe Spera e la sua esperienza di guerra tra Sarno, Cervaro e Montecassino.*
- “ 133 *Istituto di Istruzione Superiore Medaglia d'oro Città di Cassino. «Festa dell'Europa» - 3ª Edizione.*
- “ 134 *La Linea Gustav. Storie di uomini e donne. Soldati e civili nel turbine della guerra.*
- “ 135 *La luce del focolare spento. Diario di guerra di Mariano Di Vito l'uomo che salvò le donne dalla furia marocchina.*
- “ 137 *«Le Luci della Fratellanza» per commemorare la Battaglia di Cassino.*
- “ 140 *L'odissea di Angelo Riccardi un «eroe italiano ed ellenico».*
- “ 142 *Le UNicittà 2022. UNICAS come patrimonio culturale della città.*
- “ 143 *G. Russo, All'Historiale di Cassino anteprima della nuova esposizione sulla Gustav Line.*
- “ 145 *Piedimonte San Germano: [www.museodellamemoria.eu](http://www.museodellamemoria.eu) - «Il Museo della Memoria e della Guerra». Un progetto dell'Associazione Antares.*
- “ 147 *Università degli Studi di Cassino e del Lazio meridionale: Intitolazione della Biblioteca del Dipartimento di Economia e Giurisprudenza alla «memoria dell'avvocato Guido Varlese».*
- “ 150 *RECENSIONI BIBLIOGRAFICHE.*
- “ 153 *In memoria di don Germano Savelli.*
- “ 154 *In ricordo di Andrea Paliotta (gdac).*
- “ 155 *ELENCO SOCI CDSC 2022*
- “ 158 *EDIZIONI CDSC*

## A cinquant'anni di distanza

# L'avvio della produzione industriale nello stabilimento Fiat di Cassino e il “romitismo”

di

Antonio Crescenzi

**N**ell'ottobre del 1972 iniziava la produzione della Fiat 126 con circa 2000 dipendenti: era in progetto un'assunzione graduale di 6000 persone ed una produzione di 250.000 macchine all'anno, pari a 1000 vetture al giorno. Subito si misero in evidenza la professionalità e la tenacia dei dipendenti di Cassino, da un lato il sistema produttivo, dall'altro il sistema tecnico. Difatti si doveva risolvere un'anomalia di progetto (le cosiddette anomalie infantili): la mancanza di ventilazione nella parte posteriore della vettura. Dopo accurate analisi e studi, si decise di ricavare delle aperture sulla fiancata nelle parti laterali posteriori e i risultati furono ottimi. La 126 sarà a tutti gli effetti uno dei modelli storici della casa torinese. È stata un'auto da record, prodotta per ben ventotto anni, dal 1972 al 2000, e ne furono realizzati oltre sei milioni di esemplari in ben sette stabilimenti. Inizia Cassino e poi Termini Imerese, Desio, n. 2 in Polonia, Austria e Jugoslavia. Fu presentata al salone dell'automobile di Torino nel 1972. La 126 aveva una larghezza di 1377 mm, un'altezza di 1345 mm una lunghezza di 3107 mm e un peso massimo di 620 Kg.



**La Fiat 126.**

L'insediamento della Fiat a Cassino sarà un fattore determinante di trasformazione economica, sociale, occupazionale e culturale. Tramonta la civiltà rurale e tradizionale; ne sorge un'altra, quella industriale, anche se lentamente. Non mancheranno gli episodi di violenza che dal nord non potevano lasciare la nostra zona estranea ad un fenomeno nazionale che la inserì tra gli obiettivi strategici delle brigate rosse. A Cassino trovarono l'epilogo nell'uccisione del maggiore De Rosa e in altre bravate delle forze extra parlamentari (vedi sabotaggio della centrale elettrica). La fabbrica di Cassino iniziò dal punto di vista organizzativo del lavoro con il sistema tayloristico: lavorazioni principalmente tradizionali, con cenni di automatizzazioni. L'organizzazione tayloristica del lavoro ha rappresentato un notevole salto di qualità dell'attività industriale, poiché basata su un'analisi del processo lavorativo estremamente rigoroso e su un modello di funzionamento adatto alle risorse del tempo.

Produzione di massa centrata su grandi volumi, standardizzazione spinta, indifferenziazione del fattore lavoro sono state le fasi concettuali e pragmatiche del modello Taylor. Tale modello si è inserito nella produzione di massa grazie al fordismo, che nell'applicazione pratica di queste logiche era nelle fabbriche Ford. Dopo circa 90 anni dalla sua introduzione, pur con tutte le successive modifiche, il modello è diventato progressivamente inadeguato di fronte ai nuovi scenari di fine secolo. Scarsa reattività di cambiamenti improvvisi di mercato, processi decisionali lenti, scissione netta fra chi decide e chi esegue, inadeguatezza rispetto ad una richiesta di qualità sempre crescente: sono questi alcuni dei motivi che spinsero le imprese al superamento del taylorismo.

Questi concetti vengono recepiti dalla Fiat, che alla fine degli anni '70 inizia l'automatizzazione degli impianti e dà un forte impulso alla riorganizzazione del lavoro. Verso la fine degli anni '70 in lastratura vengono installati dei robot tipo «Unimate»; iniziano gli studi e si avvia la preparazione delle aree da automatizzare. Parte un grande progetto che sarà il fiore all'occhiello dello stabilimento: l'installazione del "robogate", un impianto robotizzato gestito da calcolatori PDP 11 e da stazioni di saldatura sequenziali, le scocche venivano trasportate tramite carrelli filoguidati mediante filo annegato nel pavimento.

In verniciatura si installano sistemi automatici secondo il processo produttivo: la bonderizzazione, la cataforesi, l'applicazione dei sigillanti, l'applicazione del protettivo sotto scocca, cottura in forni, applicazione strati di vernice, controlli ispettivi finali. Il servizio tecnico inizia i primi studi per effettuare un sistema di ventilazione idoneo ad abbattere, verso il suolo, le polveri sottili sospese nell'area di lavorazione (fui coinvolto in prima persona). L'attenzione in quegli anni fu rivolta al magazzino scocche verniciate. L'impianto era gestito da un calcolatore PDP11/34 con la potenzialità di 643 posti in grado di sequenziare e, secondo le richieste del montaggio, venivano realizzate 1000 vetture al giorno. Il magazzino era dotato di quattro trasla elevatori e quattro stazioni entrata e uscita scocche.

Quante ore e quante notti abbiamo trascorso per assistere, riparare, modificare il sistema che in fondo poi ci riempiva di orgoglio e di soddisfazioni.

Nell'area montaggio, giorno dopo giorno, furono installate n. 2 linee lunghe e n. 4 linee corte, 14218 metri di bi-rotaia aerea, 20872 metri di catene per il trasporto vetture, n. 7 discensori di carico e n. 8 discensori di scarico con 1602 bilancelle per il trasporto scocche. Le tapparelle n. 2 filo terra con una lunghezza di catene di 1698 metri. Gran parte di questi impianti erano gestiti da elaboratori digitali FDP11/05 con una potenzialità di 800 vetture/giorno. Inoltre un reparto (F7) del montaggio si occupava della costruzione dei rivestimenti interno vettura. Vi erano installate n. 7 macchine per cucire con multi aghi e n. 53 con un solo ago. Inoltre vi erano delle saldatrici a radio frequenza (esperienza portata dallo stabilimento di Rivalta, Torino), n. 2 korting Kieffel da 80Kw e n. 1 da 50Kw, n. 4 saldatrici Radyne da 40 Kw. L'assistenza e la manutenzione di questi impianti e macchinari veniva svolta dall'officina di manutenzione.

Alla fine degli anni '70 il sistema manutentivo di tutto lo stabilimento era composto da un capo officina, n. 2 vice capi officina (uno dei due era il sottoscritto), n. 8 capi reparto e circa n. 25 capi squadra su tre turni di lavoro.

Un reparto di manutenzione per i servizi generali si occupava della gestione e riparazione di n. 159 carrelli elevatori, n. 8 bofors trasporto containers, n. 3 locomotori per i treni che entravano e uscivano dallo stabilimento e n. 30 trattori con n. 35 motocarri.

Il 1974 fu l'anno in cui Cesare Romiti (24.5.1923-18.8.2020) prese fra le mani il timone dell'industria dell'auto fino al 1998 come amministratore delegato; fu uno dei periodi più difficili della storia italiana. Il suo stile era duro e quasi brutale, ma possedeva un lato sensibile, aveva un cuore solidale. L'uomo simbolo dei poteri forti del capitalismo italiano guidò l'impero della Fiat per un quarto di secolo, fino all'età di 75 anni. Romiti ha un posto nella storia dell'industria italiana per ciò che ha significato nel bene e nel male con il suo "romitismo", ovvero il neologismo con cui si fa riferimento al suo stile nella Trecani. Pochi sanno che nel 1991 fu il precursore, ad un passo, dall'acquisto della Chrysler.

Nel giugno 1998, durante il saluto delle associazioni aziendali alla presenza di Giovanni Agnelli (ricordo l'emozione che provai), Paolo Cantarella, amministratore delegato del gruppo, consegnò a Cesare Romiti una scultura che riproduceva l'andamento del patrimonio netto aziendale fatto con legno, acciaio e pietra (i materiali con cui è costruita una fabbrica). Nel suo intervento Giovanni Agnelli affermò: «lasciare qualcosa nella vita - una persona, un paese, un'azienda - suscita un sentimento di nostalgia direttamente proporzionale a quanto uno ci ha creduto e ci ha dedicato se stesso, non ce dubbio che Cesare Romiti nella Fiat ci abbia creduto e ci abbia messo tanto. Tanto in termini d'impegno, fatica, emozioni. Per quello che ha fatto», concluse Agnelli, «io credo che gli dobbiamo tutti riconoscenza e gratitudine; per quello che farà, gli auguriamo di lasciare un segno forte, sicuro, duraturo come quello che resterà nella storia della Fiat». Commosso salì sul palco Cesare Romiti, che definì gli anni trascorsi in Fiat non solo come un'esperienza di lavoro ma come «un'esperienza di vita che ho cercato di affrontare dando sempre il massimo di me stesso, raggiungendo sempre nuovi traguardi. È stato il mio compito, ma nessun comandante può vincere alcunché se non ha intorno a sé persone affidabili, leali, capaci di ragionare con la propria testa, che condividono gli stessi valori». Poi aggiunse: «La Fiat ha fatto tanti progressi in questo quarto di secolo, guadagnandosi un grande rispetto fuori dalle mura domestiche, siamo ormai nel mondo. Ora il mio compito qui è finito. Vi lascio in ottime mani. Ma c'è un'ultima cosa che vorrei dirvi, sento che tra me e voi, in questo lungo viaggio, si è creato un legame che non si scioglierà più. La mia speranza è che voi mi ricordiate, mentre raccoglierete i successi che meritate, come avete meritato quelli che insieme abbiamo condiviso. Grazie ancora a tutti voi».



**Gianni Agnelli e Cesare Romiti.**