

Bonaventura Alfano

MIRAFIORI E DINTORNI

a cura di
Ivano Franco

testimonianze di
Sergio Cofferati e
Claudio Sabbatini



INTERVENTI



EDIESSE

Trent'anni di Mirafiori

Ho passato un quarto di secolo nel variegato universo di FIAT Mirafiori¹ e dintorni. Posso dire di aver qualcosa da raccontare. Almeno, vorrei provarci.

Sono entrato per la prima volta nella megafabbrica il 7 maggio del 1965. Ero a Torino da poco tempo. Ricordo con esattezza quella prima giornata di lavoro che avrebbe segnato la mia esistenza, il colloquio con Giovalli, il capo-reparto del montaggio cambi officina 26 del settore Meccanica (circa 15.000 addetti): «Siamo una grande famiglia - ci disse (c'erano con me altri due giovani neo-assunti) - comportatevi bene e potrete fare carriera...». Termine, quest'ultimo, che mi richiamò alla mente il servizio militare.

Non mi ero sbagliato: non di una fabbrica si trattava, ma di una fabbrica-caserma, come mi confermarono i fatti successivi.

Appena uscito dall'ufficio, mi trovai scaraventato nei reparti di produzione. Una selva di convogliatori² viaggiavano carichi di materiali sulle nostre teste. Un paesaggio indescrivibile. E poi gli uomini-lavoratori. Tanti... tantissimi, attaccati alle macchine singole nei lavori di preparazione o sulle transfert³ e infine sulle linee di montaggio cambi. L'accompagnamento

¹ Lo stabilimento torinese di Mirafiori della FIAT fu costruito durante il fascismo e inaugurato nel 1939. Con la sua superficie di circa tre milioni di metri quadrati, sino al 1980 è stata la città-fabbrica più grande d'Europa e probabilmente del mondo.

² I convogliatori sono dei trasportatori aerei per portare i materiali sui luoghi di produzione.

³ Le transfert sono macchinari per l'assemblaggio.

musicale era quello tipico della grande fabbrica: gli strumenti erano gli attrezzi usati dagli operai, peraltro silenziosissimi, intenti com'erano allo svolgimento delle proprie mansioni.

Proprio nel momento in cui sentivo crescere forte dentro di me la paura - paura dell'ignoto, paura di non farcela - notai due lavoratori che pulivano una vetrata. Immaginai di essere al loro posto: avevo la certezza che quello fosse l'unico lavoro con cui potessi misurarmi, riuscendoci. Era anche la situazione più umana, l'unica sequenza leggibile nell'universo fantascientifico in cui mi stavo addentrando.

Pensai al Poeta, pensai che tutto quello che mi circondava non fosse nient'altro che una bolgia infernale, tanto era la «selva selvaggia e aspra e forte che nel pensiero rinnova la paura». Ma non c'era tempo per riflettere.

«Questo è il suo posto di lavoro». Era il capo-squadra che mi parlava, un tombolino di poco più alto di me (che sono un metro e sessanta), tutto pelato e rotondo, proprio come la medaglia che aveva attaccata al petto e che faceva bella mostra di sé: il segno del comando.

Il mio lavoro: mettere quattro dadi e altrettante grover⁴ sulle ghiera laterali del differenziale della 500.

Tra i compagni si ricordava spesso che alla progettazione della prima macchina di piccola cilindrata della FIAT, la «600», che rappresentò un nuovo modello di vita e di consumo (oltre che le fortune della stessa FIAT), aveva partecipato un disegnatore che conosco bene, Egidio Sullotto⁵, comunista, licenziato per rappresaglia. Una bella tempra di combattente, un compagno che non rinuncia a dire la sua ancora adesso che ha superato gli ottanta.

Dopo la prima «operazione», come si dice in gergo, mi azzardai con un filo di voce a chiedere al tombolino medagliato cosa altro dovevo fare. «Sempre la stessa cosa», mi fu risposto e io pensai: per otto ore al giorno, per tutti i giorni...

Avevo vent'anni e a quell'età i riflessi sono prontissimi, ep-

⁴ Le grover sono rondelle autobloccanti.

⁵ Egidio Sullotto, nato nel 1908, disegnatore della FIAT che partecipò alla progettazione della prima utilitaria, la FIAT 600, licenziato per rappresaglia dopo la guerra. È stato segretario della FIOM torinese, quindi della Camera del Lavoro di Torino e parlamentare eletto per tre legislature nelle liste del PCI.

pure quell'infernale linea di montaggio aveva qualcosa di diabolico. Era sempre più veloce, troppo, più di me, giovane di belle speranze, approdato dalla natia Lucania in quel di Torino, la fredda...

E fredda lo era veramente, e anche umida, in quel marzo del 1964, quando giunsi nella città dell'auto.

Avevo passato tutta la notte in piedi nel corridoio del treno sul quale viaggiavano con me tutte le mie speranze giovanili. Mi ero lasciato dietro una donna con due bambini con sé e un terzo in collegio: Raffaella, mia madre. Per pagarmi il biglietto del treno, i miei fratellini avevano dato fondo a tutti i loro risparmi in cambio di una promessa: chiamaci appena puoi, non lasciarci in balia dell'incertezza e della miseria ben note a tanti bambini del Sud, e per giunta senza una guida paterna.

Non si tratta di un inedito De Amicis, né di *Rocco e i suoi fratelli*, ma di me: tutto vero, tragicamente vero...

La notte sognavo la linea di montaggio che correva, correva più veloce di me. Erano sonni travagliatissimi in un'anonima cameretta senza riscaldamento, che avevo affittato nel centro storico. Era fredda l'aria, era fredda la fabbrica, e ancora più fredda era la città, dove non era raro trovare sui portoni delle case sfitte la scritta «NON SI AFFITTA A MERIDIONALI». Così Torino trattava la gente del Sud, me compreso, che mi alzavo alle 4,30 del mattino per andare al lavoro col tram numero 1, che mi portava dalla città-dormitorio alla città-fabbrica, alla fabbrica-caserma: la FIAT Mirafiori. Un aggregato umano di circa sessantamila lavoratori, ossessionati da ritmi di lavoro insostenibili, con lavori dequalificati, per lo più monotoni, stupidi, ripetitivi e stressanti; vi si respirava un'aria grave, pesante, disumana.

I metodi autoritari utilizzati si sposavano bene con l'organizzazione tayloristica⁶ del lavoro. Erano in pochi a pensare e a comandare e la stragrande maggioranza ubbidiva senza riserve: gli esecutori, appunto, quelli senza una coscienza collettiva. Non i «produttori» di gramsciana memoria.

⁶ L'organizzazione tayloristica è il sistema dell'organizzazione del lavoro, detta *Scientific Management*, studiato dall'ingegnere statunitense Frederick Winslow Taylor a cavallo del Novecento.

Ma chi era passato su questo deserto? L'angelo sterminatore? Attila? Macché. Era solo successo che, una decina d'anni prima, il padrone aveva fatto tabula rasa di centinaia di sindacalisti della FIOM-CGIL⁷, il sindacato di classe, e si era quindi fatta strada tra i lavoratori prima la paura e poi l'omologazione al modello dominante (quello padronale), che in cambio offriva la possibilità di avere la macchina, la «500».

Erano cominciati così gli anni duri, gli anni del dominio incontrastato della FIAT.

Tutto questo io non lo sapevo, e come avrei potuto? Lo scoprii alcuni anni dopo.

Siamo nel 1968 e attorno alla Mirafiori c'è una strana animazione: Davanti alle porte infatti, oltre ai lavoratori, si nota la presenza di ragazzi e ragazze il cui capo di abbigliamento predominante è uno strano impermeabile verde col cappuccio imbottito: l'«eskimo». Sono gli studenti, gli universitari che cercano un contatto con gli operai della FIAT Mirafiori. Non si era mai visto niente del genere davanti ai cancelli del più grande stabilimento automobilistico d'Europa.

La curiosità era grande. Insieme ad altri giovani operai, cominciai a discutere con loro. Il loro linguaggio suonava del tutto nuovo: parlavano di unità tra studenti in lotta (avevano occupato Palazzo Campana)⁸ e operai, di «lotta di classe», di «potere»; insomma, proprio come gli studenti francesi, quelli del maggio del 1968, di cui ci era giunta l'eco qualche tempo prima.

Noi non eravamo abituati a quel lessico tutto politico, e ci faceva un certo effetto sentire le ragazze...

Un giorno, alla fine del turno di lavoro, mi sorpresi in via Po mentre muovevo le mani quasi come se avvitassi dei dadi: lo stesso movimento che facevo mentre lavoravo.

⁷ In questo caso si fa riferimento ai licenziamenti degli anni cinquanta che colpirono numerosi lavoratori della FIOM e iscritti al PCI, culminati con la sconfitta dell'organizzazione dei metalmeccanici della CGIL nell'elezione delle Commissioni interne del 1955 e con l'avvio dei «reparti confino» per i lavoratori «indesiderati». La sconfitta del '55 fu dovuta proprio al clima di terrore che regnava nelle fabbriche nei confronti degli operai che si schieravano con la FIOM e che ebbe come conseguenza la difficoltà da parte di questa organizzazione sindacale di presentare proprie liste in numerosi luoghi di lavoro.

⁸ Palazzo Campana era sede dell'Università degli studi di Torino.

Fu come una rivelazione: uno choc. Una presa di coscienza. Capii all'istante che, così come stavano, le cose non potevano continuare.

Allora si lavorava anche il sabato, si facevano quarantotto ore di lavoro settimanale e spesso si era praticamente obbligati - per via del «clima aziendale» - a lavorare anche la domenica mattina. La stanchezza si accumulava e cominciava a produrre i suoi effetti devastanti anche su di me, che pure ero giovane e avevo una tempra forte. Bisognava fare qualcosa, subito.

Ne cominciai a parlare agli altri giovani operai di linea, e scoprii che non ero il solo ad avere problemi di quel genere. Eravamo in tanti. Eravamo tutti!

La comunicazione che si instaurò tra di noi ci aiutò a prendere coscienza dei problemi di tutti e ad avere una visione collettiva della nostra condizione, della condizione operaia in generale. Perché tutto questo non accadeva solo nel mio reparto di lavoro, ma dappertutto, in tutta la FIAT Mirafiori.

Fu quasi naturale la collaborazione che si creò tra noi e gli studenti. Loro contestavano la scuola di classe. Noi - mano a mano che acquisivamo la consapevolezza di essere LA CLASSE - ci ponevamo l'obiettivo di migliorarne le condizioni di vita e di lavoro. In questo clima nacquero i primi scioperi⁹: in modo spontaneo o, come all'officina 32, sulla spinta di gruppi di lavoratori che rivendicavano un maggior riconoscimento professionale.

«La "seconda" per tutti», si diceva, rivendicando il passaggio ad un livello superiore dell'inquadramento professionale.

Lo sciopero per le categorie durò una settimana e si concluse con ottimi risultati. Ma sulle linee di montaggio cambi-motori della Meccanica, e un po' dappertutto nella FIAT Mirafiori, nascevano «focolai» che mettevano in discussione il tipo di organizzazione tayloristica del lavoro, fino ad allora totem incontrastato e dominante. Fu così che emersero i punti di riferimento, i capipopolo, quelli che sarebbero stati di lì a poco i delegati, veri e propri megafoni fedeli delle sacrosante esigenze dei lavoratori della megafabbrica-caserma.

⁹ Il riferimento è agli scioperi spontanei del 1969, che esplosero a macchia di leopardo in vari reparti della Mirafiori.

Era ormai in discussione il potere assoluto e incontrastato della Grande Madre: della FIAT.

Furono anni di esperienze indimenticabili, sul piano umano e sul piano sindacale e politico, oltre che su quello sociale. Anni irripetibili. La FIAT Mirafiori, questo enorme crogiolo nel quale si mescolavano cento dialetti diversi, cominciava a parlare un unico linguaggio: quello della lotta collettiva. Sia pure in modo scoordinato e confuso, si stavano creando le basi per far tornare in fabbrica il sindacato, quello di classe.

Come era inevitabile, mi iscrissi prima alla FIOM e, subito dopo, al Partito comunista: nella mia squadra ci iscriveremo in nove, e tutti giovani. Cominciò così un periodo di grandi lotte e di grandi conquiste per tutto il mondo del lavoro.