

Nel 1965, alle Carrozzerie Mirafiori, il primo sciopero interno riuscito dopo 10 anni

Testimonianza di Adriano Serafino

Pochi mezzi e tanta fantasia tra Fim e Fiom. Le Leghe della Fim e della Fiom nel 1965 erano due realtà organizzative ben diverse: come organico e mezzi di comunicazione ai cancelli (potenti megafoni) era come rapportare la potenza motrice di una “cinquecento” ad una “Land Rover”. Coordinando le iniziative si mise in campo un gran lavoro alle porte. La Fiom allestiva grandi tabelloni da esporre alle porte, la Fim creava nuove forme di collegamento interno con fogli di “controinformazione” dal titolo “leggi e passa” con la collaborazione di giovani studenti.

Si pubblicavano notizie socioeconomiche de “La Stampa” (la busiarda) facendole il controcanto. Se ne stampavano circa 1.000 copie ed andavano a ruba sulle linee della carrozzeria, fatte circolare da un gruppo di giovani. In quel periodo si fece un ottimo utilizzo delle relazioni radio svolte, a turno durante la mensa, dai membri della Commissione Interna: Mario Gheddo parlava senza mai superare i 5 minuti ed il testo veniva diffuso tra gli attivisti; Aldo Surdo parlava più a lungo.

La presenza continua alla Porta 1 della Carrozzeria di C.so Tazzoli. La Fim concentrò la sua iniziativa sulle Carrozzerie, in particolare alla porta 1 dove al cambio turno si avvicendavano oltre 10.000 operai. La Fiom era sulla porta 2 e sulla Meccanica in Via Settembrini.

Funzionava bene il coordinamento sulla porta (scambio di notizie ed informazioni), frequenti erano gli incontri di mezz'ora o meno al “gabbiotto” dove faceva capolinea il tram 10, un casetta in legno con Bar annesso che sopravvisse fino al tempo delle Olimpiadi 2006 quando l'intera area fu ristrutturata.

Grazie a tante riunioni “volanti” si costruì un percorso per affrontare organicamente i problemi della condizione operaria con al centro i quattro fattori (rumore- fumi - fatica - stress) di nocività individuati con il gruppo di Ivar Oddone.

Dopo la fiammata del Contratto Nazionale del 1962 la Mirafiori era ritornata in una prolungata pausa anche per i timori indotti dalla frenata congiunturale iniziata nel 64 che si prolungò all'inverno del '66. Molte furono le ore di Cig alla Fiat ed in altre importanti fabbriche torinesi.

Dopo dieci anni riuscì lo sciopero interno a Mirafiori, all'officina 53 Quell'assidua presenza alla Porta 1 contribuì a costruire quello sciopero interno della lastroferratura all'officina 53 che rappresentò un segnale di speranza soprattutto per gli operai più anziani che per ricordare un simile evento dovevano andare indietro di 10 anni.

La lotta degli operai della lastroferratura dell'officina 53 riguardava un numero ristretto di lavoratori ma acquisì un grande significato simbolico: riuscì uno sciopero interno dichiarato ufficialmente, con tanto di volantino dal sindacato.

Tutti compresero che quel fatto era cosa ben diversa dalle fermate spontanee, che qua e là, ogni anno avvenivano nel cuore dell'estate per le temperature elevate che rendevano insopportabili i già elevati carichi di lavoro.

Quelle fermate era tollerate dai capi e sortivano il loro effetto di far aprire qualche vetrata in più. Quella volta fu diverso: la Fim e la Fiom chiamarono alla protesta ed i lavoratori compatti seguirono le indicazioni.

A quel tempo furono azioni di lotta sindacale straordinarie, quando le fermate riuscirono si alzò un urlo dei lavoratori, fermi al loro posto di lavoro, contro i "guardio- ni" Fiat che erano subito accorsi.

La più corale manifestazione di partecipazione interna ad un'azione sindacale era l'urlo, il grido, non certamente il distacco dal posto di lavoro, meno che meno un corteo interno.

Le fermate interne riuscirono per tre, quattro, cinque giorni con dichiarazioni di sciopero interno di due - tre ore, iniziarono perché la Fiat non voleva più far lavare a suo carico, al termine della settimana, la tuta dei lavoratori della Lastroferratura.

La Direzione intendeva assegnar ne due tute all'anno, e lavoratori dovevano lavarsela a casa. Probabilmente prima dei lavoratori si ribellarono le mogli o le madri di quei lavoratori perché lavare un indumento tanto sporco (conseguenza di fare un lavoro molto imbrattante) comprometteva il buon funzionamento delle lavatrici per altri lavaggi.

Forse perché avevamo distribuito molti volantini sulla condizione ambientale in quelle officine (per le lavorazioni di discatura facendo esaminare il prodotto lavorato, alla pomiciatura ove si stava con le gambe nell'acqua per l'intero turno e si orinava dove si lavorava), forse perché l'indignazione delle donne chiamate a svolgere quell'ingrata funzione contagiò i portatori di quelle tute blu, forse perché era avviata la campagna Fim - Fiom sui rischi collegati alle operazioni di discatura e della limatura a piombo, per l'insieme di questi motivi lo sciopero "per le tute" riuscì ed entrò nella storia.

«Sciopero di un'ora alle linee 500, 600 e 850» titolavano L'Unità e la Stampa del 15/6/65. L'articolo de L'Unità mise in rilievo che il fatto segnava la *«fine degli anni bui. Dopo 10 anni era stato dichiarato uno sciopero interno dal sindacato ed era pienamente riuscito»*. In quei giorni, il ruolo ed il morale degli attivisti Fim e Fiom in quell'officina era alto, erano stati loro i veri sensori dell'iniziativa unitaria. Furono premiati e gratificati dai fatti che si svolsero sotto i loro occhi e per loro merito. Era stato infranto un tabù. La lotta si chiuse con risultati modesti rispetto le richieste per

migliorare l'ambiente di lavoro, però sulla tuta i lavoratori ebbero ragione e la Fiat fece marcia indietro.

A quelle fermate parteciparono alcune centinaia di lavoratori; la Fiat in seguito attuò una repressione "educativa", spostando in altri stabilimenti o officine 40 - 50 dei lavoratori che avevano partecipato alle fermate interne, motivando per «esigenze produttive», tra di loro anche coloro che avevano guidato le fermate con gran coraggio, quelli che incontravamo alla porta 1 o al bar, (si potrebbero recuperare i nomi per completare questa storia...)

Ma quei spostamenti si tramutarono per la Fiat in un boomerang.

La presa di coscienza era iniziata, quelle decine di operai, di militanti che avevano partecipato alla lotta finalmente unitaria li abbiamo ritrovati tutti negli anni successivi, nel '68 - 69, in diverse officine e sezioni a sostenere ancora lotte unitarie, sempre più ampie.