

Un pezzo di storia personale

Gli inizi alla Fiat

Anno 1969, è il primo aprile, ma non è uno scherzo, vengo assunto alla Fiat Rivalta. Vengo posizionato sulla linea di montaggio della vettura 128, alla seconda stazione subito dopo che la scocca nuda, in arrivo dalla verniciatura, scende in linea dagli accumuli aerei. Nella prima stazione c'è un operaio che apre il cofano e le porte legandole con il nastro, mette il cartellino con le caratteristiche dalla vettura nell'apposito scomparto e subito dopo vengo io.

Il mio lavoro consiste di montare la serratura di apertura cofano con due bulloncini usando il motorino e introdurre negli appositi fori della scocca due spruzzatori per i lavavetri e collegarli a due tubicini gialli di plastica, un lavoretto a prima vista semplice e non faticoso rispetto a chi, più avanti di me, deve entrare nella scocca e lavorare piegato e contorto o mettere i tiranti delle porte che richiede una discreta forza e fatica.

Mi sono sentito fortunato ma ben presto mi resi conto che non era così, infatti, come si dice in gergo, non riuscivo a **tenere la linea**, cioè la mia lentezza nell'eseguire l'operazione era tale che andavo a finire ad intralciare l'operaio che era dopo di me e per quanti sforzi facessi non riuscivo a **tirarmi su** e lavoravo tutto il giorno **imbarcato** con grande fatica, avevo l'impressione che la linea viaggiasse ad una velocità enorme, a volte, per pietà, i compagni di lavoro mi davano una mano mi aiutavano montandomi qualche pezzo così recuperavo un po' per un certo periodo ma poi ero daccapo.

A fine turno ero sfinito, cominciarono a venirmi le vesciche alle dita e poi il sangue, la notte non riuscivo a dormire per il dolore alle gambe e mi svegliavo di colpo rifacendo i movimenti del montaggio, un inferno, pensavo che non mi avrebbero confermato dopo i 12 giorni di prova, spesso pensavo di non andare più al lavoro e farla finita.

Dopo 10 giorni, però, iniziavo a fare qualche progresso, i compagni m'insegnarono alcuni trucchetti e la cosa cominciava ad andare meglio. Al termine dei giorni di prova il capo mi confermò. A pensarci ora, quel capo fece, per la Fiat, la cosa più negativa della sua vita.

Da non crederci, in breve tempo mi ritrovavo ad aspettare la vettura successiva perché avevo finito di svolgere la mia mansione e spesso mi sedevo un attimo a riposare sul cassone a lato linea aspettando la vettura successiva.

Eravamo nel pieno dell'autunno caldo o giù di lì, fuori dalla fabbrica c'erano fermenti, agitazioni e scioperi vari, presto anche all'interno dalla

fabbrica sarebbe scoppiato il putiferio. Siccome eravamo tutti giovani e turbolenti, per tenerci buoni la Fiat faceva passare in linea anche il **cappellano**, un prete con la tunica nera lunga fino ai piedi, distribuiva sorrisi e santini e diceva a tutti: "*lavorate, lavorate.....andrete in paradiso*" "*il regno dei cieli sarà vostro.....*"

Ben presto il clima cambiò, cominciarono a vedersi dei cortei interni, noi li sentivamo da lontano, facevano un rumore infernale coi fischietti e con i bastoni che battevano ritmando sui cassoni, poi la linea si fermava, arrivava il corteo composto da "omoni" con tute strane e sporche, provenivano quasi sempre dalla lastratura, e io mi accodavo a loro come molti altri e il corteo s'ingrossava.

Erano le lotte spontanee che poi sfociarono nell'accordo '71. Il corteo finiva immancabilmente in meccanica dove c'erano "*i conigli*", la meccanica era quasi tutta composta da piemontesi provenienti dalle vallate di Pinerolo, "*i barotti*" notoriamente allergici allo sciopero. Quando ci sentivano arrivare si davano alla fuga imboscandosi e trovavamo il reparto vuoto.

Successivamente, per sorprenderli, in prossimità della meccanica c'imponevamo il silenzio e poi, come un'orda di barbari urlanti facevamo irruzione nel reparto. A quel punto loro mettevano delle "sentinelle" per dare l'allarme e scappare prima che noi arrivassimo.

Cose che ricordandole ora ci appaiono perlomeno strane e fuori luogo, ma succedevano davvero. Poi le cose precipitarono, la rabbia di molti era tale che, nel passare con i cortei, rovesciavano cassoni di materiali e danneggiavano le vetture in linea, fummo costretti a mettere un servizio d'ordine alla fine dei cortei per evitare il peggio e ritorsioni della Fiat. Non sapemmo mai se ci fossero dei provocatori infiltrati dall'azienda, come è probabile, per far esasperare il conflitto.

Perché tutte queste lotte avvenivano senza organizzazione sindacale, i delegati non esistevano ancora. C'erano alcuni membri della **Commissione Interna** che a me apparivano abbastanza compiacenti con la direzione e cercavano di calmarci.....e forse avevano ragione.

Fuori dai cancelli, alla fine del turno ci aspettavano regolarmente strani personaggi, studenti con la barba, i capelli lunghi e l'**eschimo**, ci fermavano, volevano sapere, ci accalappiavano distribuendo anche volantini e invitandoci a delle riunioni. Io andavo qualche volta a quelle riunioni semi-clandestine in uno scantinato di **Tetti Francesi**, una frazione di Rivalta, seppi poi che ero finito con **Lotta Continua** e come tale fui etichettato senza mai avere aderito.

La Fiat fu colta di sorpresa e, per evitare il congiungimento dei cortei tra i vari settori, la Fiat fece costruire dei robusti cancelli alle imboccature del sottopassaggio che congiungeva, passando sotto la statale, i settori. Cancelli

che regolarmente abbattevamo, a volte con l'aiuto di palanchini o di un carrello, dopo di che la Fiat li ripristinava e noi ritornavamo ad abbattearli.

Poi, per farla breve, con l'accordo '71 le lotte finirono, e per me iniziò il calvario. Di punto in bianco venni trasferito di brutto in meccanica dove rimasi per 15 giorni a stazionare davanti all'ufficio del capo officina per poi essere rimandato indietro al montaggio, **INDESIDERATO!**

Passarono pochi giorni e mi spedirono, questa volta alle presse.

Alle presse mi diedero subito una tuta, un casco ed un paio di guanti di cuoio e mi mandarono, attraverso una botola nel sottosuolo, costituito da un assito di legno, sotto le presse passava un nastro trasportatore che raccoglieva gli sfridi della lamiera ce accidentalmente cadevano. Il mio compito consisteva nel raccogliere gli sfridi che cadevano e rimetterli nel nastro, non senza pericolo. Rimasi un mese in quest'ambiente semibuio, umido e puzzolente e isolato a fare per 8 ore al giorno questo lavoro stupido ed inutile, dopo di che fui rimandato al montaggio.

Il giorno dopo mi convoca il Capo Officina e mi dice: *“Lei è stato richiesto in manutenzione.....aveva fatto richiesta?”* io risposi di no e aggiunse: *“....si presenti domani mattina alle 6 all'officina 88”*.

L'officina 88 era effettivamente la manutenzione ma io fui aggregato al gruppo 881 denominato **pulizie tecniche**. L'orario di lavoro si svolgeva in 3 turni, primo secondo e notte a rotazione e si lavorava 7 giorni su 7 compresi quindi i sabati e le domeniche, il riposo settimanale si faceva in compensativo, quando capitava, al lunedì o al martedì, a rotazione. Questi orari non erano pagati con le maggiorazioni ma normalmente.

Il reparto si trovava in un capannone isolato e si entrava da una porta dove non c'era assolutamente il modo di incontrare altri operai oltre ad una ventina di altri operai che, come me, si erano distinti durante le lotte dell'ultimo anno. In sostanza si trattava di un **reparto confino**, anche il nostro capo squadra era un capo che aveva commesso qualche grave mancanza ed era stato messo lì per *riabilitarsi* e con il compito di stufarci e far sì che ci licenziassimo o che commettessimo qualche sbaglio per poi essere licenziati.

Il lavoro durante i giorni diurni era un lavoro spesso inutile, come verniciare e riverniciare e poi ancora riverniciare, con vernice color alluminio, sempre lo stesso impianto per giorni e giorni, lo spessore della vernice era di quasi un centimetro. Oppure, con un raschietto battere su delle griglie, che provenivano dalle cabine di verniciatura, dopo che erano state immerse nella soda caustica bollente, con evidente nocività.

Il brutto avveniva durante la notte quando gli impianti erano fermi, dal capannone partivano gruppi di 3/4 operai con un “capo uomo” e andavamo a

pulire gli impianti più disparati. Cambiare le griglie nelle cabine di verniciatura intrise all'inverosimile di stati di vernice, oppure con delle pompe ad altissima pressione e con acqua bollente a sciogliere la cera accumulate in un mese nelle cabine di ceratura, oppure venivano introdotti nei cunicoli bui degli impianti di aspirazione a raschiare con un attrezzo lo sporco che si era accumulato, spesso andavamo in meccanica e calati sotto le trasferte a ripristinare l'olio emulsionato esausto, tutti lavoretti *puliti e poco nocivi*.

Il massimo era quando, periodicamente venivano svuotati i cosiddetti **vasconi**, dovete sapere che sotto ad ogni cabina di verniciatura scorre dell'acqua, come un fiume in piena che serve a trasportare via la (molta) vernice che cade a terra in modo che la cabina sia sempre pulita che si crei quella corrente d'aria indispensabile per l'aerazione dell'ambiente, tutti questi fiumi sotterranei vanno a finire in grandi vasconi abbastanza isolati dai capannoni.

In questi vasconi una draga raccoglieva la vernice resa esausta con delle sostanze opportune e veniva pescata e messa in cassoni e poi smaltita come rifiuti tossici. Ebbene, questi vasconi venivano periodicamente svuotati dell'acqua e noi venivamo imbragati e calati per una decina di metri a raschiare le pareti con dei raschietti per esportare la vernice residua.

Questi ed molti altri lavori di **manutenzione** dello stesso tenore che ci obbligavano a fare il tutto condito da continue provocazioni e trabocchetti, a noi non restava che star zitti ed ingoiare

Racconto due episodi per far capire il clima che si respirava, spesso di notte tutti gli operai partivano per la loro destinazione e io venivo lasciato solo tutta la notte nel capannone illuminato da centinaia di neon solo per me, in attesa che mi venisse detto cosa dovevo fare, la notte passava e non si vedeva nessuno. Una notte di queste vennero a trovarmi tre personaggi nel cuore della notte in tuta, uno di loro portava una catena di quelle che usano per appendere le scocche nude nelle linee di verniciatura dopo qualche insulto se ne vanno da dove sono venuti, una chiara intimidazione. Uno dei tre lo riconobbi anni dopo come un sorvegliante.

Un'altra notte, lasciato solo, dopo un certo tempo, non avendo niente da fare mi siedo su un cassone, improvvisamente arriva il capo quadra con due sorveglianti e mi intima: “ *lei...cosa sta facendo lì seduto... cosa fa sta oziando!* “. Due giorni dopo mi arriva la lettera che allego. Durante i due anni della mia permanenza nell'officina mi furono comminate diverse multe e svariati giorni di sospensione ma non riuscirono a farmi fuori, purtroppo di 23 operai “ribelli” confinato ben 20 si licenziarono o furono licenziati.

Un giorno all'uscita del primo turno alla porta 12 fui avvicinato da un

sindacalista della Fiom, si trattava di **Piovano**, iniziammo a parlare e alla fine mi offerse la copertura sindacale ed io accettai, fu l'inizio della costruzione del sindacato alla Fiat Rivalta.


FIAT

DIVISIONE RIVALTA
Servizio Personale
/fw p.1331

Rivalta, 27/9/1972

Signor SARTIRANO Luigi
Off. 88 - n° 887579

Le contestiamo il comportamento da Lei tenuto il giorno 15/9/1972 alle ore 02,40 consistente nell'essere sorpreso ad oziare durante le ore di lavoro. Ci riserviamo di adottare i provvedimenti del caso.

LA DIREZIONE 

Mod 265 000