

COME LE ONDE DEL MARE IL BIENNIO ROSSO '68/'69 A MIRAFIORI

INTERVISTA CON
GIOVANNI FALCONE* E **SALVATORE IMPROTA****

a cura di Marina Biggiero***

"In ogni caso, nessun rimorso"
slogan del maggio francese '68

*"Disegniamo il nostro futuro con i colori della
memoria"*
scritta murale ai "Transiti", Milano '97

Giovanni Falcone: Ho iniziato a lavorare in una fabbrica di Asti, dove però eravamo in pochi: una decina di persone tra uomini e donne, non di più. Lì il clima era diverso che in Fiat: non c'era assolutamente conflitto nella fabbrica, non abbiamo mai scioperato, anche se magari ce ne sarebbe stato bisogno anche allora, perchè l'ambiente di lavoro non era assolutamente bello (d'inverno non c'era riscaldamento e faceva molto freddo). L'ambiente era abbastanza familiare: non timbravi la cartolina e, anche se arrivavi 5 o 10 minuti dopo, il padrone non ti diceva niente perchè ti conosceva come un lavoratore onesto e sapeva che poi avresti recuperato. Poi, nel '68, ho fatto domanda alla Fiat: allora ne stavano assumendo molti.

* Operaio metalmeccanico, in Fiat dal 1968 al 1984, dove ha "lavorato" per l'autonomia della sua classe.

** Operaio metalmeccanico, lavora in Fiat dal 1988 ed è delegato della Fiom, oltre che "corrispondente" dalla fabbrica, per "Radio Onda Rossa".

*** Redattrice di "Vis-à-vis", ha raccolto l'intervista nell'ambito di un'inchiesta operaia condotta per la redazione di "Radio Onda Rossa" e per il "Centro di Documentazione per la critica della politica ed il soggetto collettivo", organismi di cui fa parte.

Si ringrazia **Gabriele Polo**, della redazione de "il manifesto", per la preziosa consulenza prestata sia di persona che tramite il grosso contributo offerto con il testo da lui curato, **I tamburi di Mirafiori**, Cric editore, Torino, 1989; tale volume raccoglie una nutrita, interessantissima serie di testimonianze dirette, rilasciate da operai che furono protagonisti dell'"autunno caldo" alla Fiat. Tali ringraziamenti stanno a dimostrare che, anche dove meno uno potrebbe aspettarselo (ed è evidente che "il manifesto", sia come specifica esperienza politico-editoriale, sia come collettivo redazionale, nel suo insieme, non ha mai rappresentato, per noi, un riferimento in alcun modo privilegiato, anzi...), è ancora possibile trovare qualche interlocutore che, malgrado pur non esigie distanze, continua a parlare... la nostra stessa lingua, è disponibile al confronto e, soprattutto, come nel caso di Gabriele e alcuni altri (molto ma molto pochi, invero), si mostra capace di un rapporto non solo politico ma anche umano, insomma, quasi un vero e proprio amicone!

Marina Biggiero: Era il periodo del boom economico, la produzione stava in forte crescita....

G.F.: Sì. A dire il vero, era la seconda domanda di assunzione che facevo. La prima volta, l'avevo fatta come allora facevano quasi tutti: ero andato dal Parroco di Portacomaro, chiedendogli di farmi la domanda per andare a lavorare in Fiat, e lui mi aveva detto di andare alla Cisl di Asti. Così in febbraio-marzo feci la domanda. Passò diverso tempo ma non vedevo arrivare nessuna risposta. Un operaio della Fiat che conoscevo in quanto residente ad Asti, mi disse di farla di nuovo: secondo lui era strano perchè in quel periodo chiamavano tutti. Allora mi sorse un dubbio: quando ero andato alla Cisl non c'era il signore che faceva le domande e io avevo lasciato lì solo i miei dati. Probabilmente non avevano poi fatto nulla perchè non io avevo collegamenti con nessuno: ero andato dal parroco "tanto per", ero poco credente verso la Chiesa, per non parlare poi verso la Cisl, come sindacato. Perciò non avevano avuto nessun interesse a compilarmi la domanda: la domanda si fa sempre ad un iscritto, ad uno che puoi manipolare. Di questo ne sono certo, perchè appena l'ho fatta, come ero capace di farla, mi hanno chiamato e nel giro di un mese sono stato assunto in Fiat, alle carrozzerie. Era l'8 di maggio del '68. Quando siamo arrivati (eravamo un gruppo di 7/8 operai) ci dislocarono alla lastroferratura. Mentre andavamo con un impiegato che ci accompagnava all'officina 53 (poi è diventata la 17), che si trovava tra l'inizio della verniciatura e la lastroferratura, attraversammo tutte le carrozzerie. Per me fu impressionante vedere tutte quelle linee volanti, con i vari transfert¹. Era a dir poco allucinante! Mi ricordo che l'impiegato aveva il passo spedito: sembrava avesse proprio fretta di consegnarci al capo-officina. Quando siamo arrivati dal capo-officina, la prima cosa su cui si raccomandò era di non bisticciare con nessuno, altrimenti saremmo stati licenziati subito. Disse proprio: «Spero che, una volta entrati in fabbrica, andrete in pensione, perchè qui chi viene assunto, una volta confermato, non viene più licenziato se appunto non bisticcia o ruba, se non fa cioè tutte quelle cose per cui normalmente si viene licenziati». A dire il vero, non ci fece nessun discorso politico o antisindacale: disse semplicemente che si bisticciava perchè c'era chi era tifoso della Juve o del Napoli o di altre squadre.

Venni così scelto per andare a lavorare in lastrofferratura, che chiamavano la "giostra", dove allora si costruivano le 850. Vedi, quando senti parlare di giostra magari ti ricordi quando andavi a giocare da bambino, ed era gioioso perchè si faceva festa quando si girava sulla giostra.... Lì no! In Fiat si stava in piedi tutte le otto ore e si doveva lavorare in fretta, perchè questa giostra non era altro che una linea in semicerchio, con più di 40 operai che lavoravano uno accanto all'altro. Ci toccavamo spalla a spalla e se ritardavi l'operazione andavi addosso ai lavoratori che facevano l'operazione successiva. Era una linea che girava sempre, dall'inizio alla fine. Qualche volta capitava che si "rompeva" per qualche guasto tecnico e, quando succedeva, respiravi per 10 o 15 minuti: dopo però erano guai, perchè il capo, per recuperare la mancata produzione, aumentava arbitrariamente, senza nessun controllo, la velocità della linea. Non c'era assolutamente nessuna pausa, tranne quella fisiologica di 5 minuti: il tempo di raggiungere i bagni di corsa, perchè erano sistemati (e penso che lo siano ancora adesso) al piano superiore. Quando avevi bisogno di andare al bagno alzavi la mano e veniva un operatore che, quando era libero da altri impegni di lavoro o non stava già sostituendo un altro operaio, ti dava il cambio. Allora veniva chiamato così, mentre oggi lo definirei un "caporale", un vice

¹ Transfert o convogliatori: macchine su binari che trasportavano, via aerea, il materiale necessario alle postazioni di lavoro.

caposquadra, perchè quando si parla di operatore, si intende operaio specializzato o per lo meno uno molto più bravo degli altri. Questo invece non era altro che un jolly, capace per esperienza di lavorare su tutte le postazioni. Ma il suo era comunque un lavoro da manovalanza, senza professionalità. Poi, il più delle volte, era un ruffiano, una spia del caposquadra che raccontava tutto quello che succedeva in linea. Dicevo che tutto doveva essere fatto in fretta, senza perdere tempo. Il più delle volte c'era qualcuno che non resisteva: si serviva di una bottiglia di Coca-cola (allora c'era la distribuzione delle Coca-cola in vetro) la "spediva" nella scocca che girava e andava a finire chissà dove (magari rimaneva anche nella macchina)!

Questa era la situazione allora: il clima era molto pesante anche se però si cominciava ad avvertire che qualcosa di nuovo stava covando sotto la cenere. Nel '68 ci fu l'elezione in fabbrica della Commissione interna². Prima la maggioranza era del sindacato "giallo" aziendale³, mentre quell'anno, in molte officine, vinse la Fiom, anche se con grosse difficoltà, tra cui quella di trovare i rappresentanti di lista. Mi ricordo il mio amico barese, che in un primo momento mi disse che sarebbe andato a fare lo scrutatore per la Fiom, mentre poi ci ripensò. Non so se era un compagno o meno, sicuramente era uno di sinistra. Era stato assunto qualche mese prima di me. Quando arrivai, avevo difficoltà a tenere il ritmo: la linea andava molto forte e il mio lavoro consisteva nel puntare assieme, con delle saldatrici, le lamiere dell'850. Non avendo ancora preso la mano in quel lavoro, facevo molta fatica e, il più delle volte, rischiavo di rimanere indietro, oltre che faticare moltissimo. Ma c'era il barese che mi dava una mano. Lì si notava la solidarietà che comunque c'era tra alcuni lavoratori, mentre altri si difendevano rifiutandosi di fare qualche operazione: il capo allora non faceva altro che togliere la mansione ad uno, per darla ad un altro, senza cronometrare. Se uno si ribellava veniva accontentato così. Siamo andati avanti così da maggio fino a novembre. Non successe quasi nulla di rilevante, per quanto ricordo, fino allo sciopero delle pensioni (anche allora!!!). Sembra un paradosso, ma è stato il mio primo sciopero in assoluto. Vorrei aprire una parentesi: c'è stato un altro

² Organismo elettivo degli operai. La commissione interna venne ricostituita nel 1946 ed era composta da circa 20 membri. Sulla sua storia, legata sostanzialmente alle dinamiche conflittuali che attraversarono il nostro secolo, è andata accumulandosi una nutrita bibliografia storico-politica. In questo contesto, ci pare utile, sia per sostanziale correttezza nei confronti dei nostri due interlocutori, che per rendere conto dello spessore della discussione che attraversava in quegli anni la sinistra di classe, citare un testo per tutti: si tratta di un opuscolo stilato e ciclostilato dai compagni di Lotta Continua della federazione di Napoli, nel marzo del 1973, intitolato "**Sulla questione dei delegati e l'organizzazione di massa**". Tale opuscolo espone, in maniera critica e sintetica, la storia delle organizzazioni sindacali e degli organi elettivi dei lavoratori, a partire dal biennio rosso '19/'20. Ciò, al di là delle specifiche posizioni espresse, riguardo alla questione dei delegati, dalla stessa L.C., che proprio in quell'anno in cui il contratto nazionale dei metalmeccanici sancì una prima inversione di tendenza, introducendo fra l'altro dei primi elementi di flessibilità ai danni della rigidità della forza-lavoro operaia, decise di rimangiarsi il suo "storico salarialismo", un po' ingenuotto e un po' massimalista, e di aderire ai C.d.F; si badi: a quelli ormai in via di "istituzionalizzazione" del sindacato post-autunno, non agli embrionali organismi di democrazia diretta nati agli albori di quella stagione di lotta, come espressione diretta, vincolata e revocabile della composizione di classe, immediatamente modellata sulla strutturazione materiale di questa, in un'autentica fucina di democrazia di base. D'altronde, era l'anno in cui si svolse il congresso nazionale di tale "gruppo", dove fu anche resa operativa la parola d'ordine di "agire da partito", che già da tempo la dirigenza dell'organizzazione aveva lanciato, abbandonando l'originaria dimensione più "movimentista" e lo slogan che corrispondeva a tale fase, il famoso "siamo tutti delegati" (vedasi in questa sezione lo scritto indeito di Pino Ferraris, che rappresenta appunto un momento alto del dibattito serratissimo che coinvolse le avanguardie di movimento dentro la FIAT, proprio in merito alla questione delle forme organizzative di lotta, già nel luglio del 1969, tre mesi prima dell'esplosione dell'"autunno caldo"). Fu un congresso che sancì un'enorme diaspora "da sinistra", specialmente di ampi settori di operai e di proletariato metropolitano. Il libretto è reperibile presso l'Archivio del "**Centro di documentazione per la critica della politica e il soggetto collettivo**", tramite contatti con la redazione romana di "**Vis-à-Vis**" (Fax: 06/30367939, e-mail: <karletto@rm.ats.it>).

³ S.I.D.A. (Sindacato Italiano dell'Automobile). Sindacato sostanzialmente aziendale, oggi conosciuto come F.I.S.M.I.C.

sciopero (non mi ricordo se c'è stato alla fine del '68 o nei primi del '69, probabilmente nei primi mesi del '69), quello di Battipaglia⁴, dove ci furono due morti, tra cui una ragazza che si affacciò su di un balcone, durante la sparatoria della polizia. Ma di questo sciopero è meglio parlare dopo.

M.B.: Gli avvenimenti di Battipaglia ebbero una certa risonanza, se non altro perchè la maggioranza dei lavoratori della Fiat erano immigrati meridionali.⁵

G.F.: Sì, anche se lo sciopero venne convocato dal Sindacato e fu di un quarto d'ora...

Torniamo invece al mio primo sciopero in assoluto, che fu nel novembre del '68, per le pensioni (prima, come vi ho già raccontato, lavoravo in una piccola fabbrica di Asti, dove non ho avuto occasioni di fare sciopero, anche perchè lì il sindacato non c'era, nel modo più assoluto, c'era solo qualche anziano iscritto alla Cgil, che aveva preso la tessera alla Camera del Lavoro). Era uno sciopero "esterno", di otto ore: avevo 27 anni allora. Mi ricordo che facevo il secondo turno e che arrivai a Mirafiori davanti alla porta n.1, ad un quarto alle due, dove trovai già i picchetti con gli studenti e tutti i gruppi di allora (allora c'erano tanti studenti e pochi gruppi, rispetto a dopo). Per me fu qualcosa di assolutamente nuovo, pensai di non entrare, anche se ero stato assunto da poco (circa 4/5 mesi). Noi pendolari, che arrivavamo da Asti, siamo rimasti fuori quasi tutti: qualcuno è entrato prendendosi le solite monetine, qualche sputo e così via. Poi, dopo qualche, ora ci fu lo scontro: operai e studenti incominciarono a fronteggiare la Polizia. Allora non ero assolutamente politicizzato, ma l'istinto fu subito quello di scioperare e di non andare via, di rimanere assieme agli altri operai e agli studenti. Ricordo una cosa che fa maturare e prendere coscienza. C'era un operaio che guardava dal marciapiede, tenendosi a notevole distanza dal cancello; arrivò un poliziotto che, con il solito scudo e manganello, gli disse di andare via. Lui gli rispose che voleva rimanere lì. Il poliziotto gli mise prima il manganello sotto il naso e, avendo visto che questo non voleva retrocedere, gli diede due manganellate in testa. A partire da quel momento incominciammo a tirare le pietre, a rincorrerci in mezzo ai viali e, alla fine, dopo tre o quattro ore, lo scontro finì con il Vice-Questore (quello con la fascia tricolore) portato via sanguinante. Gli arrivò in faccia un sasso abbastanza grosso. Noi ci disperdemmo in mezzo alle case attorno a Mirafiori.

Il '68, come azione di lotta, si conclude lì, per quanto io me ne ricordo, a Corso Tazzoni. Corso Bassani verrà dopo, nel '69. Ma nel '68 c'era per noi il maggio francese: lo vedevamo in televisione, ne sapevamo qualcosa dai giornali, e continuò comunque il costante quotidiano contatto con tanti studenti che incontravamo ai cancelli.

M.B.: Quando sentivate queste notizie, a esempio quelle riguardanti il maggio francese, dove addirittura il movimento arrivò ad occupare alcune sedi dell'allora televisione di

⁴ Lo sciopero dell'11 aprile 1969, di due ore, per i fatti Battipaglia, venne indetto da Cgil, Cisl e Uil. A Battipaglia, durante una manifestazione contro la chiusura di un cotonificio, la polizia aveva sparato uccidendo due persone e provocando una forte reazione di popolo (lo stesso commissariato era "casualmente" finito in fiamme).

⁵ Nel periodo tra il 1960 e il 1962, immigrarono a Torino circa 230.000 lavoratori prevalentemente dal meridione, mentre dal 1967 al 1970 ne immigrarono circa 170.000. Sulle caratteristiche sociali di questa nuova manodopera, rimandiamo alla lettura del testo di Goffredo Fofi, **L'immigrazione meridionale a Torino**, Feltrinelli, Milano, 1975. In tale scritto, l'autore delinea, da un punto di vista precipuamente di classe e con un approccio non certo sociologico, le caratteristiche delle due diverse successive ondate migratorie, inserendole nel contesto complessivo del processo di industrializzazione nell'Italia del secondo dopoguerra. Non a caso, l'autore, nella stesura del testo, si avvale, per quanto concerne il primo flusso immigratorio, dei dati forniti dall'inchiesta del gruppo dei "Quaderni Rossi" e, per il secondo, di informazioni comunque «ovviamente basate soprattutto sull'osservazione dei militanti che hanno seguito le lotte alla Fiat dell'anno scorso ['69]» (p. 304); inoltre, non a caso, il libro è dedicato a Tonino Micciché, immigrato meridionale a Torino e avanguardia di lotta nel movimento di quegli anni, assassinato il 17 aprile del 1975, durante lo svolgimento di un'occupazione di case a Falchera, quartiere torinese.

Stato, cosa pensavate? Era un movimento che si ribellava radicalmente allo stato di cose presente ed era un movimento allora sì a carattere assolutamente internazionale.

G.F.: Nonostante la ferrea disciplina aziendale, si viveva già in quell'anno, giorno per giorno, la sensazione che qualcosa si stava muovendo. Ad esempio, a Mirafiori, in marzo e aprile, già c'erano stati degli scioperi "esterni" in carrozzeria, per il contratto aziendale, ed erano andati discretamente perchè la gente aveva partecipato. Il primo sciopero significativo e vincente fu quello per le pensioni di novembre. Però già gli scioperi per i contratti aziendali davano il segno che qualcosa stava succedendo, che i tempi stavano cambiando. Ma la Fiat aveva la sua struttura, tant'è vero che questi erano, e sono ancora oggi, strutturati militarmente: il caposquadra è il tenente dell'esercito, il capofficina è un capitano, e questo non lo dico solo io, Giovanni Falcone, bensì anche la stampa ufficiale.

Salvatore Improda: Ora come ora c'è un grosso conflitto, dentro la dirigenza Fiat. C'è la gerarchia di officina che continua a funzionare come allora, mentre ci sono le spinte esterne che non vogliono che continui a funzionare in quel modo.

G.F.: Si stanno aggiornando, tutto invecchia, compreso il modo di dirigere.

S.I.: I capisquadra prima erano i ruffiani, dei ruffiani che facevano carriera, oggi sono impiegati magari ingegneri, che cominciano da lì: prima era il punto di arrivo ora il punto di partenza.

G.F.: Il caposquadra alla Fiat allora non era un operaio specializzato, era, come diceva Salvatore, un carrierista fedele e disciplinato.

Ma torniamo al '68. Tu prima mi domandavi che cosa si sentiva e che cosa accadeva durante il '68/'69. E' vero, in parte, che non accadeva nulla, tanto che nel maggio-giugno del '69 i lavoratori delle meccaniche scioperarono autonomamente senza che il sindacato avesse organizzato nulla. Chiesero un aumento, non riuscirono a ottenerlo tutto, ma lo sciopero fu ad oltranza e durò 15 giorni, non poco. Investì solamente le meccaniche. Noi, tutta la squadra, andammo in Quinta lega (adesso si chiama così) dove c'era il segretario sindacale, al quale dicemmo che anche noi volevamo promuovere uno sciopero. Anche se la lotta alle meccaniche si esaurì, loro riuscirono comunque ad ottenere 20 lire, che per i tempi di allora non erano poche. Oggi fanno ridere, ma allora era già qualcosa. Noi avevamo l'intenzione di scioperare per chiedere 100 lire all'ora. Il sindacalista ci disse che gli faceva piacere che eravamo venuti, che dovevamo venire anche tutti i giorni, però ci liquidò dicendoci che non poteva accogliere la richiesta di fare una vertenza come noi chiedevamo, perchè da lì a breve ci sarebbe stata la piattaforma in elaborazione sul contratto nazionale dei metalmeccanici, per cui sarebbe stato meglio rimandare al contratto nazionale, altrimenti avremmo rischiato di bruciarci ecc. ecc. In sostanza non ci appoggiò. Devo però dire che la linea dove lavoravo non era delle più ribelli. C'erano linee migliori. Noi eravamo 40 operai, non tanti, mentre c'erano altre linee che sicuramente erano più forti di noi, con più avanguardie, con gente più brava. Già questo primo sciopero delle meccaniche fu "interno" e ruppe la tradizione sindacale che voleva gli scioperi "esterni". Ricordo che, mentre le meccaniche scioperavano in quei quindici giorni, noi a Mirafiori eravamo fermi perchè ci mancavano i pezzi e, essendo collegati, non potevamo lavorare. Però non ci mandavano a casa: stavamo lì a giocare a carte, passavamo il tempo senza fare nulla, il capo non ci diceva nulla e finchè la vera vertenza non si chiuse non lavorammo. Qualche volta ci mandavano a lavorare in qualche altra squadra, ma era raro. Di fatto ci pagavano senza farci lavorare e questo non ci dispiaceva affatto, visti i ritmi di lavoro che si dovevano sopportare. Era una manna dal cielo!

Dopo lo sciopero delle pensioni ci fu lo sciopero per i fatti di Battipaglia. Non è stato uno sciopero lungo e la cosa impressionante furono i capi che facevano politica e davano la disciplina. Quando ci fu l'ora dello sciopero, noi ci fermammo tutti. I capi passa-

vano da noi uno per uno e dicevano: «Lei cosa fa?» (ci davano del Lei, mentre tra operai ci si dava tutti del tu), «Lei sciopera?» e, a secondo della risposta, ci dividevano in gruppi. Chi scioperava da una parte e chi non scioperava dall'altra. Io non ho avuto dubbi e mi sono messo con quelli che scioperavano, che erano la maggioranza. Ma furono tanti anche quelli che non scioperarono, nonostante i fatti gravissimi e che, come dicevi tu prima Marina, molti di noi fossero del sud. Ma io credo che quando c'è la paura non conta il fatto di essere di uno stesso paese: se hai una coscienza di classe e politica scioperi per chiunque, per qualunque cosa e dovunque accada, anche per un paese lontano, come poi è successo dopo.

Quest'episodio finisce qui ed arriviamo agli scioperi per il contratto nazionale del '69, il famoso '69: l'anno della lotta violenta, molto dura e duratura. Solo le lotte successive, quelle degli anni '70, sono state così lunghe, ma erano diverse, con una partecipazione diversa. Il '69 è caratterizzato dalla rabbia e dalla violenza operaia, da una giusta ribellione dopo tanti anni di sfruttamento e di oppressione, perchè proprio di oppressione si tratta. Perchè quando si arriva solo dopo le lotte, con il contratto del '69, a garantire la pausa fisiologica (fino a 40 minuti), mentre prima, sulla carta, non avevi nulla, se non solo la possibilità, quando ti veniva concessa, di andare di corsa al gabinetto, perchè un bisogno fisiologico non viene negato nemmeno ai detenuti. Ritmi di lavoro alti, senza controlli, ecc. Come si può definirla se non oppressione? Esplode la rabbia operaia con le lotte del '69, ma la cosa nuova è che lo sciopero non è più "esterno", ma "interno". Per la prima volta vedevo i cortei all'interno della fabbrica che, quando passavano, erano il terrore dei capi e dei crumiri (che comunque erano pochi e nel '69 io non ricordo zone di crumiraggio significative, come poi ci sono state in seguito). Durante quella lotta scioperarono assolutamente tutti: come ricordavamo, la partecipazione ai cortei era spontanea e di massa, anche se guidata dalle avanguardie. In testa ai cortei c'erano le foto di Ho chi min e di Mao e non certo dei leader sindacali, o di quelli della Commissione interna, che il più delle volte beccavano dei calci in culo perchè gli scioperi sconfinavano: non erano più programmati dal sindacato e si protravevano per delle ore, o a volte per tutto il giorno. Mi ricordo che partecipavano anche le poche donne che c'erano allora a Mirafiori, che lavoravano in selleria e qualcuna anche in meccanica. In carrozzeria le donne sono arrivate dopo, nel '70/'71. Questi scioperi "interni" giravano i reparti, svuotavano le officine. Uscivamo tutti e usavamo i "tamburi", che erano le famose latte che si recuperavano. Il corteo era temuto: appena si sentiva il fischietto, i crumiri scappavano. Obiettivamente non tutti partecipavano: la maggioranza sì, mentre gli altri impiegavano il tempo come meglio credevano, magari giocando a scopetta. Ma, quando c'erano gli scioperi "interni", nessuno lavorava, nel modo più assoluto. Poi si usciva fuori, si girava nei quartieri attorno a Mirafiori e c'erano delle manifestazioni a Piazza San Gallo, sempre molto partecipate. Poi ci fu il famoso sciopero, consegnato alla storia, di Corso Traiano. Lì ci sono arrivato tardi perchè ero di turno. Quando siamo arrivati, ci raccontarono che addirittura gli operai edili erano andati in un quartiere a prendere una ruspa per portarla in strada e fare assieme a noi il corteo. In quell'occasione ci fu un duro scontro con la polizia, che tutti noi ricordiamo e conosciamo⁶.

⁶ La manifestazione di corso Traiano del 3 luglio del 1969 venne indetta dall'Assemblea operai-studenti (costituitasi nel maggio del '69). Fu il primo atto politico ufficiale di rottura con il Sindacato e i partiti della sinistra costituzionale. «La giornata del 3 luglio non è un episodio isolato o un'esplosione incontrollata di rivolta. Essa viene dopo cinquanta giorni di lotta alla Fiat, lotta che ha coinvolto un enorme numero di operai, ha bloccato completamente il ciclo produttivo, ha segnato il punto più alto di autonomia politica e organizzativa finora raggiunto dalle lotte operaie, distruggendo ogni capacità di controllo sindacale. [...] Centinaia di operai e studenti decidono in assemblea di convocare

M.B.: Quale era allora il vostro rapporto con gli “esterni” (non con il sindacato), gli studenti, o per meglio dire, il movimento del '68?

G.F.: Facevamo delle assemblee assieme, scrivevano delle cose che comunque incidevano sugli operai. Qualcuno diceva che la ribellione non nasce e non cade dagli alberi: avviene se c'è chi la costruisce in mezzo alla gente.

M.B.: Fu come una sorta di miscela esplosiva. Voi e il movimento del '68.

G.F.: Sì, certamente c'è stata contaminazione reciproca. Tu prima parlavi del maggio francese: in parte era pure vero che noi poco ce ne eravamo accorti, però le idee e gli effetti di quelle lotte, le onde, come diceva Salvatore, del mare arrivano, magari in ritardo, ma arrivano. E' quando non c'è nulla come adesso, che non può arrivare nulla, solo la risacca.

S.I.: Adesso siamo nel 1997 e bene o male continuiamo a sentire parlare ad avere un po' di memoria di quelle lotte della fine degli anni '60 e degli anni '70. Quando tu sei entrato in fabbrica sentivi parlare degli scioperi che c'erano stati nel dopoguerra?

G.F.: Salvatore si riferisce agli scioperi del 1943⁷. Quando noi parliamo di militarizzazione alla Fiat è anche perchè, se andiamo agli anni '50, troviamo i famosi reparti rossi di confino⁸. Allora ci, fu una grossa epurazione. Nel '43 e in quegli anni in Fiat c'erano anche i partigiani, quelli che avevano salvato Valletta: alcuni dicevano che Valletta i partigiani lo avevano sbattuto fuori, mentre poi il Partito Comunista e gli stessi partigiani lo avevano rivoltato perchè lui era un ottimo manager, un ottimo dirigente⁹. E' stato indubbiamente un ottimo manager per la Fiat: negli anni '50 fece tabula rasa di tutto. Allora bastava che arrivassi con l'Unità ed eri già confinato, perchè eri un ribelle, un rosso. Ci fu

per il giorno dello sciopero un grande corteo che da Mirafiori raggiunga i quartieri popolari, unisca gli operai delle diverse fabbriche. [...] E' una prova di forza, una manifestazione operaia massiccia, al di fuori e contro i sindacati e i partiti. [...] E' troppo per i padroni». Tali cronache sono tratte dal documento dell'assemblea operai-studenti di Torino, del 5-luglio-1973. Il materiale citato è tratto da **Il giorno più lungo. La rivolta di corso Traiano**, Ed. Biblioteca Franco Serantini, Pisa, 1997, ottimo lavoro di Diego Giachetti, di cui si consiglia la lettura, oltre che per la scrupolosa ricostruzione, basata sulle testimonianze dei diretti protagonisti e sul materiale allora prodotto, anche per la dimensione di assoluta internità dell'autore rispetto al materiale trattato; internità che emerge, fra l'altro, dal fatto eloquentissimo che nella sua apertura il testo viene dedicato «ai protagonisti del '69 operaio tanto esaltati quanto poi rapidamente dimenticati».

⁷ Il 1943 segna la ripresa della conflittualità di classe dopo un ventennio di barbarie fascista, durante il quale le condizioni di vita degli operai erano diventate sempre più drammatiche: nel '45 il salario era ridotto ad un quinto rispetto a quello del 1913. Come di consueto, lo scontro si manifestò subito con particolare asprezza proprio in Fiat, dove, nel mese di marzo, iniziò una valanga montante di scioperi autonomi. Furono lotte sostanzialmente in difesa del salario, che sancirono una certa continuità con il ciclo del biennio '19/'20. Sull'argomento si consiglia di consultare l'ottimo lavoro di Romolo Gobbi, **Operai e resistenza**, Musolini editore, Torino, 1973, in cui si sostiene l'assoluta capacità di autodeterminazione espressa dalla classe in quella tornata di lotte, in termini di reale e compiuta autonomia ricompositiva, sul piano della soggettività, della progettualità e della pratica conflittuale: «Ammettere che la classe operaia abbia una propria esistenza autonoma da quella delle forme di organizzazione che si è data storicamente, che sia in grado di portare avanti da sola i propri interessi di classe anche in momenti di assenza o di forte carenza organizzativa, non è ancora un dato accettato da molti. Se poi si precisa che autonomia operaia non vuol dire reazione spontanea, ribellione istintiva, ma scelta collettiva dei tempi e dei modi della propria lotta, allora quasi più nessuno è d'accordo.» p. 27. L'intento polemico dell'autore con la storiografia ufficiale del Pci togliattiano è chiaro: questa, per non smentire una chiara abitudine alla falsificazione storica, interpretò le lotte di quell'anno in chiave unicamente antitedesca e pacifista, in linea con la “svolta” di Salerno o, per meglio dire, con le direttive di Mosca.

⁸ Famoso il reparto “Stella rossa”, dove vennero confinati negli anni '50 i militanti comunisti e della Fiom. Durante l'autunno caldo non esistevano più simili reparti. La Fiat dovrà attendere fino al 1980 per ricostituirli nella loro sostanziale essenza di luoghi di punizione ed emarginazione delle avanguardie di lotta e/o di quanti, anche per motivi di salute, non pienamente idonei alla produzione. Cfr. G. Polo e M. Revelli, **I relegati di reparto**, Eremme edizioni, 1992.

⁹ Cfr. Liliana Lanzardo, **Classe operaia e partito comunista alla Fiat. La strategia della collaborazione 1945-1949**, Einaudi, Torino, 1971.

così una sconfitta della Fiom che si trascinò per una decina di anni. Prima ancora del '68 ci fu Piazza Statuto¹⁰, scioperi estremi, violenti, dove gli operai della Fiom ed altri sfasciarono la sede della Uilm che allora aveva firmato l'accordo separato. Il risultato fu che l'azienda ne licenziò un mucchio. Ricordo il racconto di un operaio. Si chiamava Baldini, era veneto, mi raccontava che era dovuto andare a piangere dal capofficina, dicendo che non aveva fatto nulla, che aveva solo scioperato rimanendo fuori. Il sindacato non fece nulla per farlo riassumere. Ma a volte bisogna saper fare dei distinguo. Molto spesso si danno tutte le colpe al sindacato, ma certe volte vanno fatti dei distinguo: allora la sconfitta che esso subì fu davvero grossa. Invece gli operai credono che il sindacato sia onnipotente e che possa fare tutto: il potere assoluto. In alcuni casi è vero: riesce magari a fare qualcosa che gli serve e che non dà molto fastidio al padrone. E' così dappertutto ed è così ancora oggi. Però gli operai pensano in assoluto di poter essere tutelati dal sindacato sempre e comunque, ma in realtà non è affatto così. La vera forza, diciamo, "sindacale" degli operai è la forza che gli operai riescono a mettere in campo da loro stessi, meglio ancora se autonoma da tutti. Ma questo è difficilissimo.

M.B.: E la storia stessa del biennio rosso ha dimostrato come, di fatto, questa forza autonoma, l'autentica "autonomia operaia", si sia trovata contro anche gli apparati sindacali e di partito che hanno oggettivamente lavorato contro di lei.

G.F.: Sì è proprio vero, anche se questo avverrà dopo. Solo dopo tentarono di arginare quella che era stata la forza del '69 e che era stata, appunto, autonoma da loro. Il '69, in particolare alla Fiat Mirafiori, aveva espresso un potenziale di avanguardie incontrollabili e penso che nasca proprio da lì l'idea sindacale di arrivare ai delegati, anche se loro dicono che avevano obiettivi diversi. In sostanza il delegato doveva essere la struttura di base, e anche, perchè no?, il futuro dirigente aziendale, nei sogni di qualcuno. Il padrone lo accetta volentieri e in particolare modo Agnelli, perchè capisce che se non si canalizza nel sindacato, quella forza diveniva incontrollabile. Qui nasce la posizione di Lotta Continua, subito dopo, che fa sua la parola d'ordine "siamo tutti delegati", rifiutando inizialmente con durezza la figura del delegato, perchè lo vedeva come "un inquadramento nella linea sindacale, un ingabbiamento delle lotte operaie". In parte fu così, ma in parte no, tant'è che poi Lotta Continua, seppure qualche anno dopo, ha rivisto le sue posizioni, magari pure troppo.

Quello che precede il '68, come dicevi tu, è un'esplosione, però i segnali ci sono tutti. Infatti, come prima ti dicevo, era partita una lotta autonoma e ad oltranza di due settimane in meccanica (maggio-giugno), uno sciopero, seppure non lungo, di solidarietà per i fatti di Battipaglia, ma anche gli stessi operai della mia stessa squadra, che come raccontavo non erano certo tra i più ribelli, in quanto ex-contadini per tradizione portati sempre a un atteggiamento diverso verso le lotte e verso il sindacato, partono e decidono di scioperare autonomamente, come accadeva alle meccaniche, e vanno dal sindacato per dirgli che vogliono scioperare, e poi, ancora, la Fiom che vince le elezioni, all'interno di alcune officine, e la gente che non aveva più tanta paura. I segnali c'erano tutti. Prima raccontavo di quell'operaio che la faceva nella bottiglia di Coca-Cola: beh! di quell'autunno ricordo invece di un altro che lascia gli attrezzi e va lo stesso al gabinetto anche se non arriva il cambio. Tanti piccoli episodi apparentemente forse insignificanti finchè vuoi, ma di fatto estremamente importanti per capire l'andazzo. E poi mettici gli studenti che arrivano alle porte e in particolare le ragazze che erano una novità. Forse c'è

¹⁰ Cfr. Roberto Finelli, Marco Melotti e Raffaele Sbardella, **Piazza Statuto, il '68, Corso Traiano: riflessioni sui soggetti collettivi**, su "Quaderni del Cric", n. 3, Torino, 1988.

un po' da vergognarsi, però alcuni operai si fermavano più per la curiosità di sentir parlare le ragazze!! E come si fermavano!!! Si fermavano, parlavano con loro e magari facevano anche qualche battuta... Forse alcuni comportamenti non erano proprio sani...

S.I.: Nulla da vergognarsi: io ho iniziato a fare politica perchè mi piaceva una ragazza...

M.B.: Girò, probabilmente proprio dopo episodi di questo genere, la famosa vignetta di Gasparazzo, in cui si diceva che non bisognava "toccare il culo" alle compagne di Lotta Continua ...

G.F.: A parte il fatto che, comunque, da lì a poco qualcuno si fece carico di consigliare atteggiamenti diversi! Diciamo che c'era questo scambio "culturale" e poi si faceva amicizia ci si parlava e questo avveniva durante le lotte. Molti di quelli che guidavano il corteo facevano riferimento o erano proprio di Lotta Continua o di Potere Operaio ed erano quelli che, di fatto, si assumevano l'onere di guidare le lotte, i cortei interni. Molti pagarono e duramente: la Fiat licenziava anche allora. Ha sempre decimato. La repressione l'ha sempre fatta!

C'era un grosso tessuto di ribellione, ma poi non c'era molta coscienza politica e inoltre c'era anche uno scontro generazionale. Per esempio ti trovavi gente anziana che, finite le ore di sciopero programmate dal sindacato (le 2 o 3 ore), non continuava a scioperare con te. Noi gli rispondevamo che lo sciopero dichiarato dal sindacato era riduttivo, per cui si doveva scioperare tutto il giorno. A Mirafiori, a partire dal '69, si finiva comunque per andare ad oltranza con scioperi e blocchi. Sempre nel '69, la funzione dei cortei era quella di unificare la classe, anche, magari, ricorrendo ad un po' di giusta, sacrosanta "violenza", nei confronti sia del controllo interno che dei "pompieri".

M.B.: Ecco questo discorso sulla violenza, spesso viene rimosso, oppure ne viene data un'immagine totalmente negativa.

G.F.: Bisogna distinguere: quando si parla di violenza rispetto agli anni successivi si parla di qualcosa che era andata diventando lotta terroristica. Si era passati a uccidere o a gambizzare e per questi fatti si è finito per addomesticare tutto. Quando io parlo di violenza parlo di un corteo che va dagli impiegati, gli sfonda la porta e li fa uscire, o del capo messo in testa al corteo con la bandiera rossa! Questa è violenza, violenza di massa, trasparente a tutti e alla luce del sole. Un conto è un corteo che sfonda la porta e unifica, ed è una unificazione violenta e diretta del movimento seppure forzata, un altro conto è aspettare uno sotto casa e gambizzarlo. I picchetti violenti o i cortei sono spariti dal vocabolario sindacale degli anni '80: non sono metodi sindacali si va predicando. Così, secondo me, si vuol solo dimenticare la storia! Quando noi picchettavamo con gli scioperi Mirafiori, c'erano degli operai che saltavano il muro per entrare. Mi ricordo che una volta, mentre facevamo un'operazione di ronda attorno ai muri degli stabilimenti, arrivò una signora anziana del Pci che ci domandò come stava andando. Gli rispondemmo che qualcuno era riuscito a saltare il muro. Lei semplicemente ci disse: «Bisogna vedere dov'è la sua macchina per tagliargli le gomme». Questa era una signora già in pensione. Da chi le aveva imparate queste cose? Era la sua esperienza passata di lotta (magari ai suoi tempi si tagliavano le gomme delle biciclette). Dobbiamo capire che ci sono dei momenti (ed io, anche in base all'esperienza che ho avuto, ho ben chiaro, comunque, che non puoi basare le lotte solo sulla violenza), in cui, lavorando politicamente e sindacalmente per far crescere i lavoratori, devi esercitare una giusta violenza di massa. Quando dichiari lo sciopero per non far entrare la gente, se vuoi applicare la "democrazia universale" dovresti far entrare tutti quelli che vogliono farlo. E così, immancabilmente, per far funzionare uno sciopero devi esercitare un tipo di giusta violenza, perchè se lui entra, di fatto forza e anche lui fa violenza e imponendo la sua libertà impedisce che si sviluppi la mia. E' un discorso abbastanza complesso, ma credo che i risultati che si sono avuti nel '69 non si sarebbero avuti

senza un movimento così forte, grande, impetuoso, con la sua giusta e utile dose di violenza di massa, con le armi dei cortei, delle porte sfondate, dei crumiri obbligati a fare i cortei. Questo è stato vincente per molti anni, poi dopo si è perso.

S.I.: Già si è perso tutto, diciassette anni dopo, soprattutto in carrozzeria, dove ci fu una grossa epurazione nell'80.

G.F.: Adesso come allora quello che li frega è la mancanza di fiducia nella lotta. E la Fiat ha la capacità di insinuare la paura tra gli operai. L'operaio non si fida di quello che gli lavora al fianco perchè ha paura che vada a riferire tutto al capo. Dimmi se non è terrore, militarismo (anche se si usano armi sottili), farti aver paura di comunicare con il tuo compagno di lavoro. Io ho la fortuna, dopo 17 anni di non lavorare più in Fiat.

M.B.: Tu sei uscito nell'80?

G.F.: Esattamente nell'86 sono uscito dal libro paga Fiat; di fatto sono uscito nell'80, e sono rimasto fino all'86 in forza, come cassa integrato a zero ore. Quando incontro degli ex-compagni di viaggio, che vanno da Asti a Torino, ci parliamo ed ancora adesso dicono che non si fidano più di nessuno. Questo è gravissimo. Se uno dice che bisogna ribellarsi ai ritmi di lavoro, a un suo compagno di lavoro, questo lo va a dire al capo. Se magari uno aderisce a uno sciopero che poi riesce male, lo spostano. In Fiat hanno un metodo sottile per punirti: ti spostano di linea, di reparto: ti isolano cioè dal tuo gruppo. Allora era così (poi chiediamo a Salvatore se è ancora così, ma è senz'altro pure peggiorato). Era brutto, perchè prima di prendere la mano per poter lavorare facendo il minor sforzo possibile, ci impiegavi parecchio tempo. Per impadronirti di questi meccanismi hai bisogno di tanta pratica e, soprattutto, di un fitto rapporto con i tuoi "vicini"; quando ripetono per giorni e giorni il loro lavoro, tutti i lavoratori mettono in atto una serie di accorgimenti dove imparano collettivamente qualche malizia per risparmiare qualche secondo. Quando ti spostano di lavorazione, diventano dolori per tutti. Anche per l'ambientazione. E' vero che non ti fidi molto, però se lavori con alcuni lavoratori per mesi o anni, un po' di amicizia, un legame si crea. Raccontavo, all'inizio, di quel lavoratore che mi aiutava e penso che questo avvenga anche oggi in alcuni casi, ma con più difficoltà. Quando vai in un ambiente nuovo è faticoso proprio per tutti questi motivi e quindi ti puniscono così. Ma non solo quello: quando c'è un periodo di cassa integrazione, ti minacciano anche con quella. Se sei giovane ti dicono che magari ti passano di livello, se sei anziano magari ti promettono l'assunzione del figlio o del nipote. E così via. Quindi le loro armi di ricatto sono sempre tante. Aggiungiamo che la forza sindacale è praticamente inesistente.... perchè poi di quello si tratta. Io sono stato sfortunato perchè sono stato licenziato dalla Fiat, ma sono riuscito a venire a lavorare ad Asti, e qui faccio il delegato in una fabbrica in cui il sindacato, nonostante ci sia da poco, conta ancora qualcosa. I lavoratori qui si rivolgono al delegato per essere tutelati: la ragazza madre che magari ha bisogno di un certo orario di lavoro, uno che non può fare i turni e così via. Sono tutte quelle piccole contrattazioni che oggi in Fiat sono sconosciute. Perchè un operaio in Fiat, se il clima che abbiamo descritto è questo, dovrebbe riuscire ad aver fiducia del Sindacato o nella lotta?

Ma, sempre parlando del '69, abbiamo dimenticato di dire che tutti facevamo 48 ore compreso il sabato e il secondo turno, poi siamo passati alle 44 e adesso stiamo tornando invece di nuovo alle 48, tant'è vero che la media di tutti i lavoratori in Italia è di 44. Molti ne fanno 48 e molti vanno a lavorare anche la domenica. Ci sono addirittura le squadrette dei giovani del sabato e della domenica. Queste sono le condizioni, se vogliono lavorare. La Fiat, quando chiede i sabati lavorativi, o glieli concede il sindacato o se li prende, perchè la Fiat oggi ha il potere di imporre ai lavoratori di lavorare il sabato e la notte. La Fiom ha addirittura perso il referendum contro il sabato lavorativo. Apriamo una parentesi: torniamo al '77/'78. Allora la Fiat ci chiese di lavorare un sabato, per fare

un ponte. Non c'era nulla di straordinario. Ci dissero attraverso il Sida, l'allora sindacato aziendale, di far passare il ponte. Noi abbiamo avuto la capacità di passare dagli operai, uno per uno, e dirgli di rifiutare perchè quello sarebbe stato l'inizio dell'introduzione del sabato lavorativo. Gli dicemmo di no e non ci furono difficoltà. Nel '78 ci si chiese di lavorare il sabato per recuperare 200.000 vetture che non si riusciva a consegnare e noi gli dicemmo ancora di no. Tra il '78 e il '79 la Fiat assunse 12.000 operai in carrozzeria e subito dopo ne licenziò 25.000. Questo per dirti che anche allora i giovani entravano in massa e avevano bisogno di lavorare, però non si sognavano mai di andare a lavorare il sabato. Questo perchè tu avevi il controllo, la fabbrica, malgrado tutto, era ancora in mano ai lavoratori. Oggi non è così: l'azienda, manovrando il Sindacato, la Uilm ...

S.I.: Anche la Fiom!

G.F.: Sì, anche la Fiom ma fino a un certo punto. Su quello che tu dici non sono molto d'accordo. Io sono della Fiom ed è bene che lo diciamo subito ...

S.I.: Anche io sono della Fiom.

G.F.: Le altre due confederazioni sono sicuramente peggio e, unendosi al peggio della Fiom, emarginano quella parte di questa che non vuole una certa linea sindacale, e finiscono per vincere.

S.I.: Anche quando eravamo la maggioranza, alla fine ci mettevano in minoranza.

G.F.: Sì perchè si mettono insieme. In democrazia vince chi fa più di uno. Cosa dobbiamo farci?

S.I.: Stavo pensando che alcune cose che tu raccontavi sono rimaste ...

G.F.: Sono contento ...

S.I.: Ad esempio, quando erano cominciati gli scioperi sulle pensioni (periodo Berlusconi), da noi, c'erano stati gli operai più anziani, di quelli che era una vita che non scioperavano più...

G.F.: Già, poi i vecchi sono peggiori

S.I.: Non sono peggiori, sono uguali. Oggi non mi sembra che ci sia scarto generazionale. I vecchi dicono che sono peggio i giovani e viceversa i giovani insomma quando ci sono stati gli scioperi alcuni vecchi operai dicevano: «gli studenti, perchè non vengono gli studenti?» Qualcosa è rimasto.

G.F.: Loro si ricordano di quando venivano gli studenti che gli davano una mano a fare i picchetti. Gli studenti addirittura li facevamo entrare dentro noi!

S.I.: Tutto questo è rimasto, almeno come memoria ... ma non in carrozzeria, lì sembra proprio di no! Sarà forse proprio per la stessa organizzazione del lavoro: in meccanica, ad esempio, si lavora in maniera diversa. In carrozzeria il grosso del lavoro si svolge sulla linea di montaggio e sulle isole, in meccanica, grazie anche agli accordi sui ritmi di lavoro, hai più possibilità di parlare con quelli con cui lavori, c'è, insomma, un clima diverso.

G.F.: Lo abbiamo detto prima che da voi è rimasto un clima di sindacalizzazione, una certa disponibilità alle lotte. E' vero. E perchè è successo questo? Perchè il loro era il reparto più sindacalizzato: nelle meccaniche per tradizione, era forte l'ex-Pci. Quindi, in un certo senso, avevano una "coscienza" sindacale più marcata anche in chiave politica, anche se quella del vecchio Pci. Da noi c'era più ribellione, più antagonismo, e meno "coscienza sindacale": la ribellione è quella cosa che esplose in un rifiuto globale e nessuno può controllare dall'esterno, la coscienza sindacale è incanalata, ma ha il pregio, se così possiamo dire, di... durare di più. Per semplificare, un rapporto di avventura e un rapporto sentimentale: l'avventura è bella, forse più intensa, ma ha i suoi limiti di durata, mentre il rapporto sentimentale si consolida, dura di più. In mezzo ai lavoratori delle meccaniche c'era una cultura sindacale che sicuramente non c'era nelle carrozzerie.

S.I.: Però questa cultura sindacale si ripercuote sull'organizzazione del lavoro e, ripercuotendosi su questa arrivando magari a incidere pur minimamente sui ritmi di lavoro, tu hai modo di conoscere quello che lavora di fianco a te; per cui giorno dopo giorno, anche se questo magari, a prima vista, ti dava la sensazione di essere un ruffiano, tu hai la possibilità di parlarci, per cui un minimo di fiducia può venir fuori. Cosa, questa, che in carrozzeria non avviene, perchè dai racconti di tutti i miei amici che lavorano in carrozzeria emergono questi comportamenti: se loro discutono di qualcosa col capo sono gli operai stessi che gli dicono «fatti i cazzi tuoi e lavora»!

G.F.: La di là, comunque, del livello di "sindacalizzazione", va detto che prima, quando c'ero io, le linee erano "fordiste", adesso sono organizzate sul cosiddetto modello "toyota" e il metodo di lavoro è molto diverso: oggi qualcuno delle carrozzerie, ad esempio, mi dice che «una volta volevano solo che uscissero le macchine, io facevo la mia operazione e basta. Adesso devo anche controllare la qualità, che il lavoro sia ben fatto»!

S.I.: Di fatto, sei costretto a lavorare "solo" di più, con molta più attenzione e concentrazione di prima.

G.F.: C'è la frase storica di Ford che dice «noi dobbiamo fare in modo che i lavoratori che stanno sulla linea di montaggio non abbiano bisogno di pensare per fare i lavori che devono fare». Oggi ti danno il premio, come dicevi prima, se il cliente è soddisfatto e questo vuol dire che devi guardare che la macchina non abbia il difetto, devi fare in modo che l'operazione sia fatta bene. E' così dappertutto, anche nella fabbrica dove lavoriamo noi, che produce ammortizzatori per la Fiat (anche se però noi francamente abbiamo sempre scioperato).

M.B.: Salvatore non mi sembrava tanto d'accordo sul fatto che oggi sei costretto a pensare. Parlava di attenzione. Prima il lavoro era meccanico...

G.F.: I "sociologi", dopo, hanno addirittura parlato di umanizzazione del lavoro. Ma io so solo che, prima, quando tu imparavi tutti i tuoi accorgimenti riuscivi addirittura ad anticipare il lavoro e avevi un attimo di respiro. Ad esempio: tornando alla fine del '69 e nel '70, come effetto delle lotte del '69, gli operai delle carrozzerie, sulla linea 124, giocavano a carte mentre lavoravano. Intanto precisiamo che giocavano a mazzetto, un gioco rapido. Loro si "portavano avanti", poi tornavano indietro e facevano una puntatina sul tavolo verde e poi tornavano a lavorare e avevano questa possibilità proprio perchè il lavoro era semplice. Oggi non solo sarebbe un sogno giocare a carte: non hai nemmeno le pause e devi stare attento in ogni momento, guardare la qualità.

S.I.: Però ci sono furbizie su altre cose...

G.F.: Sì, ma se tu sei impegnato sulla qualità e non hai tempo da recuperare, c'è maggiore saturazione. Poi non solo devi controllare quello che fai tu, ma anche quello che fanno gli altri. Non ti chiedono più, e questo succede anche a noi, come era prima, negli anni '70, di essere soltanto responsabile del tuo lavoro, mentre lo fai: adesso devi anche essere responsabile del lavoro di quello prima di te, nel senso che devi controllare e vedere se c'è un difetto e segnalarlo. Ma perchè viene fatto questo? Perchè ora hanno eliminato a monte una serie di controlli che prima facevano.

S.I.: Comunque, puoi ancora utilizzare alcune cose a tuo favore: la difettosità è maggiore di prima, ci sono più difetti che devi controllare rispetto a prima. Se quando lavoravi una volta, con ritmi più bassi, era più difficile sbagliare, adesso che questa logica è stata applicata anche ai fornitori ed a tutti quelli che lavorano attorno alla Fiat, con questi ritmi la difettosità aumenta perchè si è abbassato il livello di criticità. Se prima la tolleranza era un tot adesso è minore. Due pezzi sbagliati equivalgono a 20 di prima. Ci saranno forse meno difetti in alcuni casi, ma la tolleranza è diminuita e questo può essere utilizzato a tuo

favore. Perchè se vado dal capo e gli dico che ci sono tutti questi pezzi sbagliati, guadagno tempo proprio su questo perchè il capo non mi può dire vai avanti a lavorare. Io mi fermo proprio perchè sono l'operaio bravo che ci tiene alla qualità! Prima la malizia stava nel fatto che mettevi il grasso con il pennello adesso è cambiata.

G.F.: Addirittura nel '68, quante volte saltava una vite che non mettevi quando non era determinante.....

S.I.: Se l'azienda lo avesse saputo avrebbe eliminato quella vite, perchè la tua malizia sarebbe stata un risparmio per loro. Avrebbero eliminato il buco in cui mettere la vite e ti avrebbero dato un altro lavoro da fare. Adesso è uguale, anche se l'impostazione è diversa. Tu parlavi di militarizzazione, però per fare questa roba qua, del coinvolgimento, non possono usare la militarizzazione perchè è una contraddizione!

G.F.: Questo quando tutto gli va in porto liscio secondo i nuovi moduli produttivi! Ma quando sono stato assunto, nel '68, non potevi spostarti da un reparto all'altro, nel caso si fosse fermata una linea (capitava anche allora). Tu avevi un compagno di lavoro a 50 metri e non potevi andare fuori dal reparto.

S.I.: Nemmeno adesso ...

G.F.: Ci voleva il permesso. E questa cos'è se non militarizzazione! Nell'ambito della fabbrica io non posso spostarmi senza abbandonare il posto di lavoro.

S.I.: La differenza è che oggi sei tu che non ti allontani.

G.F.: Perchè ti hanno convinto a non farlo.

S.I.: Anche, ma non solo: pure la fisionomia concreta del reparto cambia. Comunque, per fare un esempio, quando io mi accorgevo di qual'era il difetto dell'impianto, facevo in modo tale che la catena sempre lì si andava ad inceppare. Adesso la situazione meccanica è molto meno controllabile e, d'altro canto, può anche capitare che alcuni, che magari hanno la presunzione di ritenersi "elementi di avanguardia", si prendono la briga di andare ad avvertire i capi per dimostrare che loro son più "bravi" nel preoccuparsi che l'azienda tenga sul mercato e rimanga in attivo... è un po' come quando gli studenti occupano e poi chiedono di studiare di più, meglio ed in modo più efficiente!!! E non si rendono conto che tu magari studi pure di più, ma sempre quello che vogliono loro e solo loro!

M.B.: Una cultura lavoristica ben diversa da quella maturata nel '69: allora c'era il rifiuto del lavoro.

G.F.: C'era il rifiuto del lavoro e del metodo e dei contenuti dello studio. Allora si leggeva e si studiava tanto.

M.B.: Da quello che ci racconta Salvatore, ben poco sembra oggi essere rimasto delle lotte passate nelle carrozzerie (dove, fra l'altro, la grossa epurazione fatta nell'80 colpì molto duramente), mentre appare diversa la situazione alle meccaniche. Inoltre, accennavate ad una storia politica e sindacale diversa nelle meccaniche e nelle carrozzerie. Da una parte, le meccaniche con una ben definita esperienza storica di sindacalizzazione, una certa propensione alla dimensione della contrattazione (pur se anche lì, però, nei momenti alti dello scontro, la parola d'ordine era stata "siamo tutti delegati") e, dall'altra parte, le carrozzerie con la loro composizione di classe di più recente formazione e, in certo senso, priva di memoria, rispetto alla tradizione sindacale così radicata nella storia "torinese" della Fiat, da cui le esplosioni irruente, radicali che travolsero a lungo quei reparti... (quelli, fra l'altro, a più alto tasso di nocività: le fosse, le verniciature ecc.)

G.F.: Non dimentichiamo che dalle carrozzerie, nell'80, uscirono ben 4.000 operai. Si che eravamo 25.000 in tutto, ma 4.000 ne uscirono! Non erano certo tutte avanguardie, perchè altrimenti avremmo fatto ben altro! Però la stragrande maggioranza lo erano. E'

stata fatta un'epurazione non da poco, un'operazione chirurgica perfetta!! Gli scioperi riuscivano al 100% perchè le avanguardie che guidavano il corteo avevano il compito di bloccare i crumiri. Dopo tale decimazione, i cortei si riuscivano anche a fare, ma oramai non facevano più paura a nessuno: erano mutilati, decapitati. Quando prima parlavamo di violenza, ... se fai un corteo e nessuno lo teme, cosa lo fai a fare? Il corteo serve per unire, dare coraggio a te e dare un segno della tua forza all'avversario, per obbligarlo sulla difensiva.

S.I.: C'era proprio un'impostazione di lavoro diversa. Nelle meccaniche era più finalizzato alla riuscita della contrattazione, sull'ottenere le cose. Alle carrozzerie eravate, in certo senso, più politicizzati.

G.F.: Questo però ha a che vedere con una certa filosofia di Così, su cui io non sono d'accordo...

M.B.: Infatti la maggior parte delle testimonianze¹¹ non vedono queste due anime come separate. Anzi, mi sembra che la maggioranza dei compagni si interroghi su come sia possibile coniugare il momento della spontaneità, della passionalità, quello in cui ti senti «uomo libero», al di là delle barriere del salario, cioè della tua monetizzazione (cui sei obbligato per la “pagnotta” quotidiana), con la contrattazione per la vendita della tua merce, del tuo lavoro: la progettualità strategica del “rifiuto del lavoro”, radicalmente antagonista al capitalismo, con l'articolazione tattica della lotta per il salario reale e sociale, per il miglioramento, qui ed ora, della condizione operaia. Se non mi sbaglio, poi questa “dialettica” era interna a tutti quei luoghi che furono attraversati in quel periodo dall'ondata rivoluzionaria. Parecchie testimonianze mettono l'accento su come la questione dell'organizzazione, della democrazia diretta (“siamo tutti delegati”), potesse essere un momento in cui questi due aspetti potevano marciare insieme, unificarsi in una pratica autonoma e di massa.

G.F.: Allora, infatti, non erano separati tali due livelli, però poi con l'andar del tempo, di fatto, tornarono a separarsi e in questo ha assolutamente ragione Salvatore. Noi, al limite, facevamo per primi i blocchi dei cancelli e poi loro ci seguivano e in quel momento pagava. Però, nello stesso tempo, da noi si curava più l'azione che il risultato, cioè, la permanenza diciamo “sindacale”. C'era tanto entusiasmo, ma anche forse tanta ingenuità. Noi nei cortei gridavamo tupamaros, vietcong!

S.I.: Forse il punto d'unione di cui parlava prima Marina si poteva raggiungere sia attraverso la lotta politica, volevate fare la rivoluzione, sia, anche, attraverso la lotta sindacale, per migliorare la situazione. Perchè in un momento successivo, quando non avrò più questa spinta, avrò bisogno dei paletti che comunque mi sorreggano in una fase di debolezza, per andare avanti comunque. Altrimenti dovrei essere sempre al massimo della forza. E questo non accade mai!

G.F.: Le carrozzerie sono anche più deboli perchè nelle meccaniche è rimasta una parte dell'ex Pci, mentre in carrozzeria la Fiat, a me e a tanti altri ci ha fatto fuori tutti. Ma perchè questo? Perchè bene o male quelli avevano un atteggiamento diverso con la direzione: di contrattazione, anche lo stesso Così che nessuno si sognava di mettere fuori perchè lui non aveva un atteggiamento violento, irriducibile. Loro avevano con la direzione un rapporto diverso. Così era collegato al Pci, aveva una sua linea riformista allora e c'è l'ha adesso. Quei pochi del Pci di allora che non la pensavano così sono stati messi in cassa integrazione come me. I democristiani che erano per i cortei, fuori anche loro! Era

¹¹ Cfr. Gabriele Polo, **I Tamburi di Mirafiori**, Edizioni Cric, Torino, 1989.

li la differenza! L'azienda ha saputo scegliere e punire certi personaggi! Ha fatto un'operazione chirurgica mirata contro le avanguardie!

Nell'80 siamo stati il 18% ad essere sbattuti fuori. Il 18% dei delegati. In questo 18% c'erano gli assenteisti, quelli che facevano politica (Lotta Continua ed altri) e quelli, tra i delegati, che non accettavano la linea sindacale, comunque tendente a uno sbocco, a un risultato concreto, pur se parziale. Nelle meccaniche c'erano diversi che avevano un'ottica sindacale ed è chiaro che avendo una struttura intatta, avendo mantenuto un retroterra di operai, hanno potuto fare qualcosa, ma non un gran che: solo un pochino più degli altri....

S.I.: Non voglio difenderli....

G.F.: Oggettivamente, se c'è una coscienza sindacale, tu riuscirai a fare delle cose piccole, magari, ma puoi meglio durare nel tempo, questo è fuori dubbio. Ma non esci mai fuori dagli schemi! E comunque, anche in questa situazione, loro qualche risultato lo portano a casa, mentre in carrozzeria no, perchè lì, dopo la grande spallata, di fatto rischia proprio di non rimanerti nulla, se non la repressione.

M.B.: Torniamo a parlare dei delegati nel '69.

G.F.: Si passa dunque dalla situazione che avevamo descritto prima, del "siamo tutti delegati", a quella in cui l'elezione dei delegati fu accettata da tutti. Questi allora venivano eletti con dei bigliettini che erano messi in un berretto e poi si tirava a sorte tra chi aveva preso più voti. Si ottennero già grazie anche alla struttura interna dei delegati di reparto e di gruppo le pause fisiologiche di 40 minuti per tutti. E poi "scalavamo" ed era una cosa grandissima, che non esiste più da nessuna parte e che non era passata nemmeno in altre fabbriche. Ad Asti, dove lavoro adesso, gli operai avevano tantissima libertà ma non avevano questa pratica che c'era a Mirafiori e che veniva adottata in tutti quei luoghi dove c'era una vera forza operaia. Avevi la linea che andava a un tempo costante, prendevano i tempi e lei andava. Prima del '69, se la linea si rompeva per qualche guasto tecnico (e non parlo qui dei casi in cui poteva esserci il "contributo" di qualcuno), il caposquadra, alla ripresa, accelerava la linea e ti obbligava a terminare tutta la produzione programmata, anche andando a saturare tutte le pause eventualmente previste, fino ad attendere l'entrata in opera del turno successivo al quale tu consegnavi gli attrezzi; e così si otteneva che per l'azienda la linea, di fatto, era come se non si fosse fermata e la produzione era comunque garantita totalmente. Dal '69, tramite i delegati dei gruppi omogenei, si controllava il tempo che la linea stava ferma e, di conseguenza, si detraeva, si "scalava" appunto come dicevo, il numero di scocche o di altri pezzi che corrispondevano al tempo di arresto della linea, in modo che, se poi lavoravi più veloce dei tempi prestabiliti, riuscivi comunque a finire prima, recuperando qualche pausa, pur non completando la produzione. Questa fu una grossa conquista. Dopo l'80, da come mi raccontano, quando i capi ti vedevano finire la produzione ti dicevano di andare con loro per un altro lavoro.

S.I.: Adesso non riesci nemmeno a finire la produzione, perchè anche se si ferma la catena la saturazione dei tempi è talmente alta, che non riesci mai a portarti avanti nel lavoro!

G.F.: Prima la saturazione era quella ufficiale. Poi il capo, per garantirsi la produzione, la aumentava e di conseguenza aveva sempre la produzione garantita, ma se si fermava, tu automaticamente scalavi.

S.I.: Adesso hanno applicato il TMC2, mentre prima c'era il TMC1¹².

¹² TMC sta per "tempo medio ciclo", la numerazione rappresenta la propedeuticità d'introduzione di tali metodologie di calcolo dei tempi, adottate in Fiat, dopo l'autunno caldo, nel 1971, sulla traccia di quanto avvenuto precedentemente alla Ford, ma con sistemi autonomamente selezionati dall'azienda torinese per non dover dipendere (anche come pagamenti del "servizio") dalla concorrente. Tali modelli analitici di computo sono specificatamente mirati a

G.F.: Sono metodi più veloci per prendere il tempo.

S.I.: Adesso, per esempio, ci sono le operazioni “accoppiate”. Prima ti pagavano per prendere un bullone con una mano e, se tu usavi invece le due mani, potevi avere qualche centesimo di secondo di vantaggio. Adesso, invece, i calcoli li fanno direttamente con le operazioni accoppiate! Ma, comunque, con queste nuove tabelle di computo hanno parcellizzato il nostro lavoro in un’immensità di piccoli frammenti, tutti con un loro “prezzo” e tutti singolarmente studiati per ottimizzarne la resa per l’azienda ...

G.F.: Ma anche senza prendere il TMC2, da noi addirittura siamo arrivati al superamento dei cottimi, il che è peggio perché ti fanno lavorare, come diceva Salvatore, prendendoti i tempi e se il pezzo non è pesantissimo ti fanno loro lavorare con due mani: con una metti e con l’altra togli. E mentre metti e togli, devi anche guardare che l’operazione precedente sia stata fatta a regola d’arte: il cosiddetto “controllo del lavoro”.

M.B.: Cioè il controllo della qualità?

G.F.: Sì, è un controllo visivo.

S.I.: Adesso lo devi guardare il pezzo e ... non puoi guardare la tipa che passa!

G.F.: Adesso devi anche guardare il lavoro che fanno gli altri!

S.I.: Gli accordi loro poi li aggirano tutti con i nuovi impianti: quando hanno fatto il Lam¹³ ti hanno fregato, tu non controlli quasi più niente del ciclo e sei ancora più isolato rispetto agli altri. Nei cambi nuovi, dove hanno messo le figure dei conduttori, quelli, con la scusa della tutina rossa da qualificati, “impazziscono”. Sono andato a trovare un mio amico ai cambi, che faceva il delegato, e c’era un ragazzo, credimi, ... Charlot in “Tempi Moderni”: parlava letteralmente con la “sua” macchina, «dài, forza, cammina, stronza!, ecc.».

G.F.: Comunque, io ho notato che i giovani, quando entrano in fabbrica, oggi si adeguano immediatamente. Se entrano nella nostra fabbrica, dove c’è ancora un minimo di libertà individuale, fanno esattamente quello che fanno gli anziani. Se l’anziano si va a cambiare

scorporare l’atto lavorativo dell’operaio, parcellizzandolo in segmenti a ciascuno dei quali è attribuito un costo preciso che contribuisce, per la sua propria quota parte, alla definizione complessiva del salario in busta-paga. E’ evidente che tale metodologia di calcolo, da parte dell’azienda, è mirata soprattutto alla saturazione dei tempi morti durante l’atto lavorativo applicato alla linea macchinica e ad essa subordinato. Il TMC1 (il primo modello d’analisi) fu sostituito dal TMC2 nel corso degli anni ’80, dopo la sconfitta del 1980, non a caso! Quest’ultimo, evidentemente, ha rappresentato un netto peggioramento della condizione operaia nella produzione, riducendo pause, abolendo singoli movimenti, perfezionandone altri ed accelerandone l’esecuzione; il tutto, ovviamente in funzione di un costante processo di innovazione tecnologica teso a intensificare sempre più lo sfruttamento della forza-lavoro, ottimizzandone l’uso anzitutto sul piano di quell’attenzione esasperata all’ergonomia del corpo umano che contraddistingueva il modello tecnico-aziendale introdotto da Taylor: proprio lui, che da più parti oggi si vorrebbe vedere come un vecchio arnese da buttare in soffitta, una sorta d’inservibile “cane morto”, continua a rappresentare invece un’attualissima fonte d’ispirazione per *Monsieur le capital!* Con buona pace dei tanti cantori di un suo epocale superamento nella “nuova” fabbrica ad alta tecnologia di tipo “post-fordista”! ... ma andassero tutti a ... quel paese!

¹³ Sempre dopo la sconfitta dell’80, fu introdotto il LAM nei reparti delle “meccaniche”. «Il Lam è un sistema complesso di stazioni di montaggio motori (Meccanica 3), ognuna in grado di eseguire una molteplicità di operazioni secondo una sequenza flessibile (cioè non vincolata rigidamente alle stazioni a monte e a valle), collegate da carrelli automatici guidati da un calcolatore. Questo può pilotare il motore in formazione secondo percorsi di volta in volta mutevoli, a seconda delle stazioni che via via trova libere in modo che, al termine del percorso (sempre, comunque, il più breve) tutte le operazioni previste siano state compiute. Per questa via la rigidità tradizionale della catena di montaggio, in cui, appunto, la velocità di esecuzione delle operazioni in ogni sezione finiva per incidere sulla cadenza di tutta la linea e ogni segmento del ciclo finiva, quindi, per trasformarsi in una “strozzatura”, risulta dissolta» (Marco Revelli, **Composizione di classe e memoria**, in AA.VV., **Macchine e utopia**, a cura di Marco Melotti, Edizioni Dedalo, Bari, 1986, p. 59. Ma c’è di più (l’appetito, anche a lor signori, vien mangiando), tale innovazione, introducendo il cosiddetto “lavoro ad isole”, permette di scippare agli operai la pausa di 20 minuti che era loro concessa in nome del “lavoro vincolato” che erano prima costretti a svolgere, seguendo gli spostamenti della macchina o muovendosi intorno ad essa: ora essi restano di fatto fermi e la macchina “gira” loro intorno, per cui viene a cessare, secondo l’azienda, un aggravio di fatica cui, appunto, prima corrispondeva la pausa.

prima, lo fanno anche loro. Se l'anziano si ferma e sciopera lo fanno anche loro. Si adeguano. Vanno in una fabbrica dove si lavora il Sabato e loro lavorano anche il Sabato. Non si fa sciopero, non fanno sciopero. Penso che sia la cosa più negativa di oggi: si vive un momento di vuoto e mentre prima il giovane tendeva ad essere critico, a ribellarsi nei confronti del sistema esistente, adesso vedo che entra nelle fabbriche, come dovunque, e si adatta.

M.B.: Questo discorso mi sembra più valido per la Fiat a Torino, che ha avuto una storia particolare. Tu prima Salvatore dicevi che «è saltata, dopo l'80, la generazione di mezzo». Però diversi casi di ribellione, di insubordinazione ci sono stati tra la nuova generazione di operai. Di esempi ne potremmo portare diversi. Uno fra tutti quello della Zanussi, dove, oltre ai giovani, anche le donne si erano irritate moltissimo per l'introduzione del lavoro notturno. Alla Piaggio stessa, sono tanti gli operai, uomini e donne e giovani, che hanno bocciato gli accordi e partecipato agli scioperi. Oppure, la stessa vicenda della Fiat di Termoli, tanto per citare i casi più noti.

G.F.: Nell'astigiano, dove scioperano gli anziani, loro scioperano, ma in un'altra fabbrica, dove sono tutti giovani con pochi anziani (nelle fabbriche dell'astigiano lavorano molti giovani), se non succede niente non sono loro che promuovono momenti di incazzatura. Il giovane di solito dovrebbe essere portato a ribellarsi di più, l'anziano ha più paura è più ricattabile, perchè sei sposato ed hai dei figli. I giovani di oggi per esempio da noi non fanno lo straordinario e fanno bene perchè vanno a divertirsi!

M.B.: Già, però i giovani, oggi, sono per lo più assunti a formazione lavoro, o a tempo determinato o con i famosi contratti "pipistrello" e sono ricattabilissimi, lo ricordavi giustamente anche tu prima.

G.F.: Certamente, sono ricattabilissimi e le contraddizioni degli anziani vengono scaricate su di loro, però, nonostante questo, in passato hai avuto generazioni di giovani che tentavano di ribellarsi più dell'anziano. Per esempio, fra noi, sempre per parlare della Fiat, fin dal '69, chi si ribellava eravamo quasi sempre noi, gli operai delle linee, sfruttati al massimo, meridionali e giovani tra i 25/28 anni. Dopo siamo diventati classe operaia vecchia intorno ai 40 anni.

S.I.: Adesso l'età media è di 48 anni.

G.F.: La Fiat, a ridosso del contratto del '73 dei metalmeccanici, quello delle 200 ore di sciopero che fece cadere Andreotti, fa un'infornata di giovani. La lotta per il contratto dei metalmeccanici durò moltissimo e lì c'erano stati molti giovani assunti apposta, a ridosso del rinnovo contrattuale, perchè credevano che questi non avrebbero scioperato (perchè non avevano pratica di lotta e credevano di metterli in conflitto con gli anziani). Invece no. I giovani, ed è la storia di allora, si inseriscono subito ed è sciopero! I giovani che entrano nel '77/'78 scioperano (non proprio come facevamo noi) ma, dove le avanguardie riuscirono a stabilire dei contatti, scioperarono!

S.I.: Anche quelli assunti nell'88/'89 scioperano, ma dopo il contratto del '90 non scioperano più. Malgrado ciò, però, io credo che sotto sotto, la volontà di ribellione c'è: se trovano la sponda vanno avanti!

M.B.: Nel biennio rosso non c'erano sponde sindacali....

S.I.: C'era ben altra sponda: questa non deve essere necessariamente sindacale, anzi. Se io sento da solo la voglia di ribellarmi, vivo solo di frustrazioni proprio perchè mi è indispensabile avere una qualche forma di comunicazione che mi permetta di sapere se quello che ho vicino la pensa come me ed ha voglia di ribellarsi. E la comunicazione, oggi, ti viene negata anche dalle nuove forme contrattuali, con la terziarizzazione siamo poi uno diverso dall'altro. Secondo me, oggi, il punto è quale possono essere fra di noi le nuove forme di organizzazione, di riunificazione e su che basi. Un nuovo sindacato o una nuova

idea? Secondo me una nuova idea perchè non puoi riproporre quello schema sindacale. Il Cobas ad esempio per me non funziona, può andar bene come spinta iniziale, però funziona se c'è altro, se cominci a comunicare con la società, con altre fasce di proletariato, per la ricostruzione di un'idea di trasformazione complessiva comune, altrimenti rimani isolato nel tuo ghetto salariale.