

Niente di nuovo sotto il sole

[i 61 operai della Fiat licenziati nel 1979 e
le fortune (?) dell'automobile]



... SI VINCEREBBE ... MA ...

ristampa del 2012 aggiornata

Niente di nuovo sotto il sole

Edizione cartacea Pon Sin Mor Torino- 2003

INDICE

Introduzione di Diego Giachetti	I-XVI
<i>Una premessa</i>	7
1. Autunno 1979: i fatti.	8
2. La FIAT mente! (Volantino 10.10. '79)	19
3. Il fondo del barile (Opuscolo 1979)	28
4. Bollettino interno Fiat Rivalta – Presse-5.1.'79 36	
5. Spunti per un dibattito...(18.2.1981)	41
6. Da <i>Lavorare in Fiat</i> di Marco Revelli	49
7. Da “ <i>n+1</i> ”: Evitare il traffico inutile	62
8. Da <i>Tutti in Fiat</i> di Franco Milanese, 2001 94	
9. <i>Il cielo sopra Torino</i> , di Loris Campetti.	98
10. Dal <i>manifesto</i> : Claudio Sabbattini: “ <i>Il lavoro di fronte al suo rovescio</i> ”	100
11. Varie schegge biografiche	106

Nota. Ampio materiale di documentazione sul sito
<http://www.pinographic.altervista.org/fiat61.htm>

Prefazione

L'autore di questo libro ha lavorato tre anni alla Fiat, nello stabilimento di Rivalta, dal 1976 al 1979, anno in cui fu licenziato assieme ad altre sessanta persone. Nel corso di una vita lavorativa come la sua, che lo ha portato a tanti altri impieghi presso ditte e situazioni quei tre anni devono essere stati molto intensi, vissuti, pieni, in grado ancora di offrire propellente e stimoli per produrre un libro a più di vent'anni di distanza. Contribuisce a questa callosità della memoria anche il finale traumatico del rapporto di lavoro: il licenziamento, un evento periodizzante nella sua vita che ha lasciato una cicatrice, ben rimarginata, ma pur sempre visibile, capace di far partire, tutte le volte che si osserva, il motore della memoria. Tuttavia questo libro non è mosso solo dall'intento del ricordare, del riproporre qualcosa del passato, c'è in Baral un bisogno di capire che ancora oggi lo divora, trovare cioè una contestualizzazione alla sua storia personale collocandola in un quadro di spiegazione più ampio, di tipo storico-politico. Perché lui? Perché i 61, non uno in più non uno in meno? Forse perché, come scrive nella prima pagina mescolando pezzi della sua formazione chimico-scientifica e classica, nella tavola di Mendelejev l'elemento con numero atomico 61 è il promezio il cui nome deriva da Prometeo, quello che nella mitologia greca rubò il fuoco agli dei per portarlo agli uomini e, per questo, fu punito severamente.

Questa ipotesi, suggestiva, è però subito abbandonata, non c'era nessun Prometeo fra noi, dice. E neanche quello che accadde loro servì ad illuminare più di tanto il mondo degli uomini che operavano alla Fiat. Caso mai, potremmo dire alla luce dei fatti dell'anno dopo, quando la Fiat si liberò di migliaia e migliaia di operai, col ricorso alla cassa integrazione a zero ore e alla mobilità, nei 61 licenziati si trova, tanto per rimanere nel campo della mitologia greca, un gesto premonitore di sventure che sarebbero seguite. Se nessuno era Prometeo, molti furono, volontariamente o involontariamente, Cassandre. Non una Cassandra sola, unica e compatta, ma tante, perché i 61, ci ricorda, erano "esemplari variegati di operaie e operai".

Simili, se osservati con categorie sociologiche e politiche, diversissimi se scomposti per età, provenienza, storie personali, culture, mentalità, costumi.

Il punto d'inizio della narrazione è dato dal 9 ottobre del 1979, quando le direzioni di stabilimento consegnarono a 61 dipendenti Fiat la lettera di licenziamento. La motivazione era generica e uguale per tutti, contestava "un comportamento consistente nell'aver fornito prestazioni di lavoro non rispondenti ai principi della diligenza, correttezza e buona fede e nell'aver costantemente manifestato comportamenti non consoni ai principi della civile convivenza nei luoghi di lavoro". Generica e quindi giuridicamente inconsistente, come stabilì subito la magistratura del lavoro, alla quale i 61 fecero ricorso, e che impose la riassunzione. Riassunzione che non ci fu, perché questa volta, con una seconda lettera di licenziamento la direzione Fiat entrava nello specifico delle accuse per ognuno dei licenziati, attribuendo loro contestazioni circostanziate e particolari. A questo punto i ricorsi divennero individuali. Il sindacato offrì, previa la sottoscrizione di una dichiarazione contro la violenza, il servizio del collegio dei suoi avvocati, la maggioranza dei 61 scelse questa via, altri, una decina, contestarono il provvedimento ricorrendo senza il patrocinio sindacale, Baral, invece, non fece ricorso.

Contestualmente ai licenziamenti la Fiat dichiarava il blocco delle assunzioni in quanto, come diceva Cesare Annibaldi, direttore delle relazioni industriali, "l'inserimento di nuovo personale in un clima come quello attuale rischierebbe di compromettere l'indispensabile momento di riflessione connesso all'esigenza di ripristinare in fabbrica un minimo di governo [perché] il disordine all'interno delle officine è tale da rasentare il collasso" («La Stampa», 11 ottobre 1979). La direzione Fiat intendeva riportare l'ordine aziendale e produttivo in fabbrica e descriveva i suoi reparti in preda ad un caos che durava da quando, con l'autunno caldo del 1969, era iniziata la "grande sarabanda", per dirla con le parole dell'avvocato Agnelli intervistato da «La Stampa» il 1° luglio 1999. Quella stagione di lotte aveva segnato la fine dei precedenti "anni duri alla Fiat", secondo la

bella frase che dà il titolo ad un libro scritto da Emilio Pugno e Sergio Garavini per i tipi dell'Einaudi nel 1974. Anni duri per i lavoratori e i sindacalisti torinesi s'intende, perché, invece, per l'azienda i decenni Cinquanta e Sessanta furono anni di espansione, produttività, profitti e nuovi investimenti. Per l'azienda Fiat gli "anni duri" vennero dopo le lotte del '68-'69 che ridefinirono, modificandoli a favore degli operai, i rapporti di forza all'interno delle officine, destrutturando il vecchio organigramma di comando che governava la produzione e inserendovi elementi di controllo operaio sulla produzione espressi dai delegati e da quello che negli anni Settanta si chiamava il sindacato dei consigli. Certo comandavano ancora i padroni, "ma in condizioni nuove, per la nuova composizione della classe, per le conquiste consolidate di condizioni di lavoro e di vita. E il padronato punta[va] con decisione a liquidare le esperienze di controllo operaio, e i consigli come strumento di democrazia operaia"¹.

Alla fine di quel decennio la direzione aziendale si mosse per riportare ordine nei reparti, il che, sostanzialmente, voleva dire spezzare la forza di contrattazione e di controllo su ritmi, tempi e produzione messa in campo dai lavoratori mediante i consigli di fabbrica. Perché voleva modificare quei rapporti di forza? Forse perché essi erano d'impedimento all'aumento della produzione e la Fiat voleva incrementare la costruzione di automobili? Non era proprio così. Più che sfruttare la forza lavoro alle sue dipendenze, la Fiat aveva bisogno di ridurre il loro numero, per adeguarlo al calo della produzione causato dalla crisi del mercato automobilistico che investiva l'Europa e il mondo. Alcuni mesi dopo i 61 licenziamenti, quando la polemica era sfocata, e ancora non si sentivano palesemente le avvisaglie della lotta dell'autunno 1980 contro la richiesta di mettere 23 mila operai in cassa integrazione, Umberto Agnelli, amministratore delegato della Fiat, in un'intervista comparsa su «La Repubblica» del 21 giugno 1980, poneva due condizioni per la ripresa produttiva: la riduzione del

¹ Franco Calamida, *La borghesia fa cadere grosse pietre sui piedi della sinistra*, «Quotidiano dei lavoratori», settimanale, n. o, 23 dicembre 1979.

numero dei dipendenti e la svalutazione della lira: “oggi la Fiat ha impianti e uomini per produrre 1.800.000, forse 2 milioni di vetture. Ne facciamo un milione e mezzo. E l’anno prossimo riusciremo a collocarne sul mercato ancora meno. In tutta Europa le vendite sono sotto il 10% rispetto a quelle del 1979. Se non potremo ridurre l’occupazione in modo sostanziale non avremo mai i bilanci in pareggio”.

Il problema era quello e si trattava di gestirlo sapendo che la riduzione del numero dei dipendenti avrebbe suscitato dure reazioni da parte dei lavoratori, del sindacato dei consigli, della Federazione Lavoratori Metalmeccanici (FLM), mentre con i Confederali, CGIL, CISL e UIL era possibile trattare, concordare, cioè alla fine trovare un accordo. Si trattava di cominciare a saggiare quelle forze, vederne la consistenza, possibilmente indebolirle, dividerle, costringere la polemica contro l’estremismo della FLM, il sindacato dei consigli, che serpeggiava ai vertici di CGIL, CISL, UIL e di una parte consistente del PCI, a uscire allo scoperto, a dichiararsi.

La Fiat non voleva certo liquidare il sindacato, anzi affermava, per bocca dei suoi dirigenti, di volerlo più forte, nel senso di un sindacato capace di governare la forza lavoro, non quello dei consigli che riteneva incompatibile con gli obiettivi che si poneva per gli anni '80. La nuova strategia legata all’introduzione di nuove tecnologie richiedeva massima libertà di scelta e rapidità di trasformazione, secondo le nuove esigenze di mercato: flessibilità si direbbe oggi. La questione centrale diventava la rottura della rigidità del mercato del lavoro a partire dalla possibilità di licenziare, senza altra motivazione se non l’esigenza di ristrutturare; si voleva introdurre la mobilità ad uso elastico, senza vincoli o controlli; si voleva aumentare la produttività riducendo l’assenteismo, introducendo nuovi turni, intensificando i ritmi; si cominciò a parlare di regolamentazione dello sciopero assieme alle critiche allo Statuto dei lavoratori troppo garantista nei loro confronti; si voleva la libertà di selezione nelle assunzioni con l’eliminazione del controllo da parte del collocamento. Più in generale, la ristrutturazione era una necessità del capitale e delle aziende, ricordava un esponente autorevole del PCI, Giorgio Amendola: “non si può

pensare alla meccanizzazione, all'automazione senza accettare la riduzione del numero degli operai occupati per giungere ad una determinata produzione – riduzione certo concordata, non imposta dal padrone, ma non rifiutata a priori dal sindacato”².

La crisi della maggiore industria automobilistica si manifestava in un contesto in cui violentissima e cruenta era l'azione dei gruppi terroristi contro i quadri aziendali: il 21 settembre 1979 uccidevano Carlo Ghiglieno, responsabile dell'ufficio programmazione Fiat auto, il 4 ottobre ferivano gravemente Cesare Varetto, responsabile delle relazioni sindacali delle carrozzerie Mirafiori. I capi reparto, i capi officina e quadri intermedi, quelli che al tempo di Valletta costituivano l'ossatura del comando della fabbrica, alla fine degli anni Settanta si scoprivano demotivati, incerti circa la loro funzione nell'azienda, abbandonati, sovente poco considerati dai vertici dirigenziali. Effettivamente la struttura consiliare, basata sui delegati eletti dagli operai, aveva via via sostituito molte delle funzioni e dei poteri attribuiti in precedenza alla pletera dei quadri intermedi: controllo dei tempi, dei ritmi, dell'impiego delle maestranze, dei permessi; inoltre, la ristrutturazione del ciclo produttivo che la Fiat stava attuando contribuiva a ridimensionare ulteriormente il loro ruolo e funzione. Montava tra loro un malcontento e una protesta che l'azienda non intendeva certo lasciare senza risposta, prima che essa trovasse magari un riferimento tra i sindacati dei lavoratori, e che si manifesterà l'anno dopo nella periodizzante “marcia dei 40 mila”. Il licenziamento di 61 estremisti era, in quella situazione, un segnale forte indirizzato ai quadri intermedi, quelli che più pativano l'ingovernabilità dei reparti, come dicevano, causata dalla maggiore capacità contrattuale dei lavoratori e degli strumenti sindacali che si erano dati.

L'equazione che fu tratteggiata, soprattutto dai maggiori quotidiani nazionali, fu abbastanza semplice e giornalistica: il conflitto in fabbrica – si scrisse – aveva

²Giorgio Amendola, *Interrogativi sul “caso” Fiat*, «Rinascita», 9 novembre 1979

raggiunto livelli tali da essere “oggettivamente” in rapporto col terrorismo, di qui l’equazione conflitto = violenza = terrorismo. Giorgio Amendola, nel già citato articolo, la sposò con entusiasmo e durezza espositiva: “chi può negare che vi sia un rapporto diretto tra la violenza in fabbrica e il terrore? E perché il sindacato, i comunisti non hanno parlato, denunciato in tempo quello che oggi viene rivelato?” Puntò poi il dito contro determinati metodi di lotta, giudicati troppo violenti: “occupazioni stradali, cortei intimidatori, distruzioni vandaliche di macchine e negozi, stazioni occupate, autostrade ostruite, blocco degli aeroporti”.

Così il discorso si spostò dalla crisi Fiat e dalla ristrutturazione che stava mettendo in atto, al dibattito sulle forme di lotta, lecite, illecite, violente, e al legame tra lotta contrattuale e terrorismo. Scrisse all’epoca Loris Campetti sul «Manifesto» del 16 ottobre 1979: “tra le forze di sinistra e dentro il sindacato, si fa più attenzione a come denunciare le forme di violenza in fabbrica che non a respingere i licenziamenti. Troppi hanno paura di sporcarsi le mani con i licenziati: si fanno i distinguo, si parla solo di difesa legale da parte di un collegio di avvocati del sindacato. Il PCI accusa il sindacato di porre resistenze nelle iniziative contro il terrorismo e richiama i suoi quadri che troppo si sono impegnati nelle strutture della FLM e troppo poco come militanti comunisti, a rientrare nei ranghi”.

Effettivamente, di fronte al licenziamento dei 61 il sindacato e la sinistra manifestarono esplicitamente divisioni e polemiche che già serpeggiavano da alcuni anni: l’FLM e i sindacati torinesi, organizzarono scioperi e manifestazioni pubbliche, mentre le confederazioni e il PCI – avvisati personalmente da Cesare Romiti³ prima dell’avvio dei provvedimenti e invitati dalla Fiat a tenere “un atteggiamento responsabile” –, preferirono defilarsi, accusando i sindacalisti torinesi e la FLM di essere

³ Gabriele Polo, Claudio Sabattini, *Restaurazione italiana*, Roma, Manifestolibri, 2000, p. 34.

“renitenti” nella lotta contro il terrorismo e la violenza⁴. Negli anni successivi, a seguito delle indagini della magistratura, si scoprì che dei 61 licenziati solo quattro erano in collegamento, o lo erano stati, con gruppi terroristi⁵.

Che i vertici dei sindacati confederali e dei maggiori partiti politici fossero stati preavvertiti dalla direzione Fiat, circa l'intenzione di procedere con decine e decine di licenziamenti, era una voce diffusasi immediatamente nei giorni seguenti le lettere di licenziamento, lo scriveva ad esempio Loris Campetti sul «Manifesto» del 16 ottobre. Più tardi si sarebbe saputo, per ammissione dei protagonisti, che la direzione Fiat aveva preparato da tempo la sua mossa e aveva avvisato i sindacati: “prima di dare il via a quel provvedimento avvertimmo i capi dei sindacati”, ricorda Cesare Romiti, e le segreterie dei principali partiti. Durante quella riunione Umberto Agnelli avvertì “che le condizioni dell'azienda [rendevano] imperativa una risposta energica”, gli interlocutori ne presero atto, non opposero alcuna obiezione se non la “preoccupazione per la reazione che un provvedimento sensazionale” poteva provocare e consigliarono la “Fiat di presentare circostanziate denunce alla magistratura”. Prima della consegna delle lettere di licenziamento, in tutti gli stabilimenti i responsabili del personale convocarono membri degli esecutivi dei consigli di fabbrica. “Tra gli altri vennero convocati d'urgenza alle Presse di Mirafiori, Felice Celestini e Gino Giulio, ai quali la direzione di stabilimento chiese di tenere rispetto ai licenziamenti una posizione “responsabile” anche perché, fece loro capire, l'operazione era stata concordata con importanti dirigenti nazionali e locali sia del sindacato che del PCI”⁶.

⁴ “La FLM e il sindacato torinese si mostrano renitenti”, scrive a proposito Lorenzo Gianotti in *Gli operai della Fiat hanno cento anni*, Roma, Editori Riuniti, 1999, p. 238.

⁵ Vedi Raffaele Renzacci, in *Cento... e uno anni di Fiat*, a cura di Antonio Moscato, Bolsena (VT), Massari Editore, 2000, p. 85, e Gabriele Polo, Claudio Sabattini, *Restaurazione italiana*, Roma, Manifestolibri, 2000, p.34

⁶Cfr. nell'ordine Pansa-Romiti, *Questi anni alla Fiat*, Milano, Rizzoli, 1988, p. 56; Lorenzo Gianotti, *Gli operai della Fiat hanno cento anni*,

L' FLM, invece, reagì, “siamo al 7 aprile della classe operaia – dichiarava a «La Stampa», il 12 ottobre 1979, Veronese, segretario nazionale –. La Fiat coglie l'occasione del riferimento alla battaglia contro il terrorismo per colpire i lavoratori e recuperare spazi di libertà e arbitrio che aveva perso, strumentalizza il discorso sul terrorismo per colpire un altro bersaglio, le lotte, il sindacato, l'organizzazione operaia in fabbrica”.

Contro i licenziamenti la FML organizzò il 16 ottobre del 1979 al Palazzetto dello Sport un'assemblea di tremila delegati con la presenza dei segretari nazionali delle confederazioni, Lama, Carniti e Benvenuto, nella quale venne dichiarato per il 23 ottobre uno sciopero nazionale dei metalmeccanici e a Torino di tutta l'industria. In quell'occasione, a nome dei 61 prese la parola Angelo Caforio: “Dieci anni fa, proprio in questa stagione, in questo palazzetto c'era un'assemblea simile a questa, era intitolata però ‘Processo alla Fiat’, il processo alla direzione che aveva sospeso novanta operai. Era l'autunno caldo”, ricordò, e proseguì: “tra i 61 licenziati molti rappresentano anche personalmente, fisicamente, la continuità con quell'autunno caldo, hanno più di dieci anni di anzianità Fiat, altri sono entrati invece negli ultimi due anni [...]. Crede davvero la Fiat di aver colpito il terrorismo? – si chiese avviandosi alla conclusione – No, non lo crede, non ci pensa neppure. Sa però che la posta in gioco sono gli anni '80, in fabbrica, a Torino, in Italia”⁷.

Il parallelismo tra l'autunno caldo del 1969 e, dieci anni dopo, “l'autunno freddo” dei 61 licenziati, del terrorismo, della crisi, del compromesso storico, dell'EUR era facile e utile da farsi, anche per segnalare la nuova composizione di classe. I giovani che erano entrati alla Fiat in quegli anni, con la riapertura delle assunzioni, – scrisse Pino Ferraris sul «Manifesto» del 16 novembre 1979 –

cit., p. 236; la testimonianza dei due operai Fiat è stata resa a Raffaele Renzacci che l'ha riportata nel libro *Cento... e uno anni di Fiat*, cit., p. 83.

⁷ L'intervento fu pubblicato sul «Manifesto» del 17 ottobre 1979.

“esprimevano soggettività, culture, bisogni, comportamenti che si erano strutturati nella lunga adolescenza e giovinezza “irregolari” dentro le scuole di massa e nelle periferie urbane, tra gli stimoli dei mass media e il nomadismo delle esperienze e che non conoscevano quasi altra trama di socializzazione che non sia quella degli affetti e della vita emotiva dentro la nuova famiglia estesa, i piccoli gruppi, le amicizie. Irrompe l’irregolarità del bisogno di vita”. La grande fabbrica diventava un laboratorio di conflitti e di mediazioni “tra generazioni operaie, tra uomo e donna, tra cultura del lavoro e cultura dei bisogni”. Erano quelli che Adalberto Minucci, della segreteria del PCI, con un’espressione infelice, ma destinata a diventare categoria storica e sociologica, definì “il fondo del barile” in un’intervista rilasciata a Lietta Tornabuoni a «La Stampa» del 13 ottobre 1979 nella quale diceva: “dal 1973 la Fiat non sostituiva più gli operai che andavano in pensione o si licenziavano. Negli ultimi due anni il turnover è stato riaperto e mi risulta che a Mirafiori siano entrati negli ultimi dodici mesi 12 mila nuovi assunti. Questo ha riportato la fabbrica ad una realtà magmatica, un porto di mare con gente che entra senza avere dimestichezza né a volte attitudine al lavoro e presto se ne va perché non regge. Credo che in quest’ultima ondata a Mirafiori sia entrato un po’ di tutto, dallo studente al disadattato, s’è proprio raschiato il fondo del barile”. Un giudizio netto, intransigente che non lasciava molti spazi d’interpretazione e che, certo, coglieva un aspetto importante della questione: il mutamento della composizione della forza lavoro alla Fiat e della sua coscienza di classe, come si diceva allora. Che qualcosa nella coscienza dei lavoratori fosse cambiato lo avevano già intravisto due ricercatori e militanti torinesi, Brunello Mantelli e Marco Revelli, che avevano intervistato centinaia di operai nel corso dei 55 giorni del rapimento di Aldo Moro da parte delle Brigate Rosse nel 1978. Successivamente, sulla composizione della classe operaia Fiat e sugli atteggiamenti verso il lavoro e l’azienda, era stata pubblicata un’inchiesta dal titolo *Coscienza operaia oggi. I nuovi comportamenti operai in una ricerca gestita dai lavoratori* e, nello specifico, sulle caratteristiche dei nuovi assunti, la ricerca di Silvia Belforte,

*Il fondo del barile: riorganizzazione del ciclo produttivo e composizione operaia alla Fiat dopo le nuove assunzioni*⁸. Anche il PCI, nel 1979, aveva preso l'iniziativa di un sondaggio di massa tra i dipendenti del gruppo i cui risultati furono pubblicati l'anno dopo⁹. Da quel sondaggio emergevano dati importanti, ne segnaliamo due che riguardano il tema che trattiamo. Alla domanda: "perché la Fiat ha licenziato i 61?", il 28,9% rispondeva "per liberarsi dei violenti", il 22,8% "non sono affari miei", il 20,9% "per sfidare il sindacato", il 12,6% "per colpire i più combattivi". Alla domanda: "che cosa pensi della collaborazione tra lavoratori e padroni?", la distribuzione delle risposte era la seguente: "è necessaria perché va a vantaggio di tutti" (44,4%), "è possibile ma va contrattata" (29,4%), mentre il rimanente 29,4% respingeva ogni forma di collaborazione.

Soprattutto i dati relativi alle risposte alla seconda domanda, con quel 44,4% che propendeva per la collaborazione con l'azienda furono presi ad esempio per cominciare a dire che l'intera strategia sindacale andava rivista, corretta, reimpostata. I 61 licenziati fecero divampare la discussione, il tema sindacato o sindacato dei consigli si ripresentò tale e quale, ma con maggiore intensità e drammaticità nel corso della lotta dei trentacinque giorni del

⁸ Cfr.: *Operai senza politica*, a cura di Brunello Mantelli e Marco Revelli, Roma, Savelli, 1979, *Coscienza operaia oggi. I nuovi comportamenti operai in una ricerca gestita dai lavoratori*, a cura di Giulio Girardi, Bari, De Donato, 1980, Silvia Belforte, *Il fondo del barile: riorganizzazione del ciclo produttivo e composizione operaia alla Fiat dopo le nuove assunzioni*, Milano, La salamandra, 1980.

⁹ Cfr. Aris Accornero; Alberto Baldissera, Sergio Scamuzzi, *Ricerca di massa sulla condizione operaia alla Fiat: i primi risultati*, «Bollettino Cespe», Roma, 2 febbraio 1980. Vedi anche l'articolo pubblicato in seguito di A. Accornero, F. Carmignani, N. Magna, *I tre "tipi" di operai della Fiat*, «Politica ed economia», n. 5, maggio 1985 con la quale si classificano tre tipologie di comportamento operaio: conflittuale (chi riconosce l'esistenza e l'inevitabilità del conflitto tra azienda e lavoratori ma ritiene si debba cercare una mediazione attraverso la contrattazione), antagonista (chi è per la lotta intransigente e dura, senza mediazioni e accordi), collaborativo (chi è per la collaborazione con l'azienda). I dati ripetevano il peso statistico del sondaggio riportato nel testo.

1980. La sconfitta subita dai lavoratori con la firma dell'accordo, dopo la faticosa "marcia dei quarantamila", rappresentò, per dirla con Piero Fassino la fine di "un'epoca della storia del sindacato", quello conflittuale e antagonista degli anni settanta. L'anima antagonista andava sostituita, dice il segretario dei DS, con quella contrattualista, questo esigeva una revisione profonda degli obiettivi, alcuni andavano abbandonati, altri introdotti: "competitività, produttività", "adeguamento di diritti e condizioni di lavoro all'evoluzione della struttura produttiva e dei mercati", "part-time, mobilità interna e esterna". Superato ancora il difficile scoglio rappresentato dallo scontro sulla scala mobile del 1984, per fortuna, nel 1993, – conclude Fassino – finalmente il travaglio sindacale, apertosi sulla fine degli anni Settanta, giungeva positivamente a termine con la concertazione e l'accordo del 23 luglio 1993¹⁰.

Simili affermazioni ci fanno ulteriormente capire che l'argomento sollevato dal libro di Baral è "storico" nel senso pieno del termine, rappresenta uno snodo di una vicenda ricca e intensa del movimento operaio italiano che si è conclusa. Oggi gli interlocutori del segretario del maggior partito della sinistra non sono i Baral e questi "tipi umani" non affollavano certo la sala dell'Auditorium del Lingotto di Torino la sera del 7 ottobre 2003 per la presentazione del libro di memorie di Piero Fassino. Al suo fianco c'era l'attuale presidente della Fiat Umberto Agnelli e in platea tanti uomini politici, sindacalisti, amministratori locali. Il presente ha dato ragione (ma a quale prezzo?) a Piero Fassino e torto ai Baral, questo almeno ci consiglia di credere il senso comune, l'apparenza. Un merito grande, filosofico, critico hanno però le vicende raccontate da Baral e le testimonianze di altri protagonisti da lui raccolte e assemblate nel libro, quello di ricordarci, per dirla con Max Horkheimer, che "la denuncia di ciò che al presente viene chiamato ragione è il più grande servizio che la ragione possa prestare".

Diego Giachetti

¹⁰ Piero Fassino, *Per passione*, Milano, Rizzoli, 2003, pp. 129-134.

*“come granelli di sabbia del deserto
danziamo nel girotondo”*

Una premessa

Intrigato dalla scelta padronale di espellere “61” cattivi, ho cercato – per un certo periodo di ripiegamento nell’irrazionale seguito al licenziamento – vari riferimenti storici o casuali. Il più interessante è nella tavola di Mendelejev nel vecchio libro di chimica. L’elemento con numero atomico 61 è il Promezio (Pm) della serie dei Lantanidi, definiti “sconosciuti” e “radioattivi”. Promezio deriva il suo nome da Prometeo. Nella mitologia greca punito dagli dei perchè rubò il fuoco per restituirlo agli uomini.

Non c’era Prometeo fra i 61, semmai esemplari variegati di operaie e operai che non potevano più essere tollerati nella nuova organizzazione che si era data la la Fiat.

Come negli anni ‘50 si partiva dagli “estremisti” per arrivare poi ai grandi numeri.

Giorgio Bocca su Repubblica rispondeva a una lettera di un licenziato, uscita su Lotta Continua – che invitava la Fiat a prendersi la responsabilità dei 15000 e più morti annui sulle strade e criticava le logiche industriali – dicendo che questi apparteneva alla “generazione che è cresciuta nel mito idealista e parafascista che l’immaginazione supera la realtà”...

Il testo che segue ricostruisce questa vicenda e risale a metà degli anni ottanta, con alcuni ritocchi posteriori.

(p.b.)

1. Autunno 1979: i fatti

Si era a sei anni di distanza dalla crisi del petrolio del '73 che aveva avviato una decisa fase di ristrutturazione mondiale. La lotta per il contratto nazionale dei metalmeccanici del 1979 era stata particolarmente accesa, a Torino si era ricorso a blocchi stradali e forme di lotta urbana che avevano accentuato il carattere di ingovernabilità apparente del proletariato di fabbrica. Tutto ciò in presenza di una piattaforma poco convincente, infatti qualcuno dichiarava di forzare le lotte per chiudere presto e pagare poco il contratto...

Da parte della Fiat era in corso di avanzata realizzazione l'introduzione negli stabilimenti di tecnologie che davano vincente il padrone sul breve e "lungo" periodo... coi suoi operai, non certo con la crisi di sovrapproduzione su scala mondiale.

La sinistra di fabbrica legge questa fase in modo frammentato: chi continua a sottolineare la crisi di direzione aziendale e appoggia criticamente la ristrutturazione (Fiom); chi rivendica aumenti salariali e migliori condizioni di lavoro; chi sbandiera i robot come l'arma definitiva del padrone e propone lotte altrettanto 'radicali' (l'autonomia); chi, marginale, dichiara in modo dimesso di trovare difficoltà a produrre merci inutili e dannose e confluisce nella pratica della autoriduzione della produzione. Queste diverse linee raccolgono poi motivazioni le più varie del resto degli operai. Tutto questo nella stagione in cui BR & C. con le raffiche delle mitragliette uccidono o feriscono personaggi scelti secondo un loro criterio come importanti per destabilizzare il potere; in realtà riescono a far ricompattare a destra tutto il possibile. Lo spazio politico si restringe ed è facile essere accusati di 'fiancheggiamento': basta dissentire dalla linea dominante nel sindacato e nella sinistra.

In questa situazione, la scia sanguinosa incide particolarmente alla Fiat che ha una ventina di quadri e dirigenti presi nel mirino. La Fiat, nella lentezza di risultati della magistratura, in quel periodo, decide di fare un colpo di mano direttamente sugli operai, una rappresaglia concordata dai vertici e di cui viene dato preavviso al sindacato (vedi

intervista di Pansa a Romiti, 1989). A ottobre sessantun nomi vengono messi sul tappeto, sotto l'accusa generica di non prestarsi diligentemente alla politica produttiva aziendale.

In realtà i giornali sparano titoli di fuoco sul terrorismo in fabbrica, riportano interviste ai capi; lo stesso sindacato torinese esce con un volantino che condanna il terrorismo e poi sotto sotto cerca di mettere le mani avanti per 'salvare qualcosa'. I 61 da parte loro sentono puzza di bruciato in tutte le direzioni e cercano inizialmente di conoscersi tra loro; escono poi vari volantini di controinformazione e si susseguono assemblee in varie sedi della sinistra e della FLM.

Si fa largo una opinione di sinistra che chiede le prove, condizionando ad una verifica di merito il giudizio di solidarietà coi 61. A questo punto si precisa una spaccatura fra chi accetta di firmare una dichiarazione contro la violenza (richiesta dal sindacato per impugnare i licenziamenti in base all'art. 28 dello Statuto dei lavoratori) ed una decina di dissidenti che formeranno un collegio alternativo di difesa.

L'8 novembre, la sentenza del pretore Converso obbliga la Fiat a riassumere i licenziati in quanto, essendo le motivazioni generiche, manca la *giusta causa* per il licenziamento. La Fiat riassume i 61 (che intanto erano diventati 60) e li sospende nuovamente; l'udienza del 16 novembre dà ragione alla Fiat, consentendo questa seconda sospensione e di conseguenza il 19 arriva il nuovo licenziamento.

Intanto scioperi, collette, manifestazioni di solidarietà, con esito vario ed adesioni limitate, non permettono comunque di invertire la tendenza alla frammentazione.

Dopo un'ulteriore causa di alcune decine per diffamazione (si era parlato di terrorismo) che viene concordata e dà un indennizzo di due milioni, ci saranno solo più cause individuali. La maggior parte concorderà varie decine di milioni di risarcimento, pochissimi vincono ma non rientrano in Fiat, altri nemmeno ricorrono (come nel mio caso).

alcune riflessioni

* Fatto interessante è intanto l'arresto delle azioni armate contro la Fiat entro l'anno 1979, segno, comunque, di un cambiamento di strategia e sintomo della crisi incalzante della lotta armata.

Se esisteva una volontà di questa di 'sbloccare verso destra' la situazione politica nel paese (in modo da chiarire al proletariato l'impraticabilità della via 'legale' ad una modifica del sistema), il risultato era ancora lontano dall'essere raggiunto. Il padrone in fabbrica comunque utilizza tutto nel suo interesse. Infatti l'azione della Fiat proseguì minacciando l'anno successivo 14.000 licenziamenti. 35 giorni di blocco dei cancelli ottengono un mediocre risultato di compromesso: 24.000 in cassa integrazione (gli ultimi superstiti rientreranno nell'87). Qualcuno aggiunge che quella lotta non poteva servire perché gestita da un sindacato saldamente controllato dai padroni - e almeno nella meccanica della votazione finale è dimostrabile la volontà dei vertici di chiudere comunque. Quella che viene definita la tappa decisiva nella grande fabbrica della "sconfitta operaia" era stata sancita a livello di massa con il 'referendum' della marcia dei 20.000 capi, quadri, impiegati... (definiti i '40mila').

* Chi mette in evidenza questo passaggio, sovente non ammette quanto a lungo fosse stato preparato nell'opinione pubblica, nei quadri e con adeguati investimenti che cambiavano progressivamente faccia all'officina.

Questi cambiamenti erano stati sovente 'sollecitati' dalla sinistra 'riformista' che aspettava di poter accedere al comando tecnico della fabbrica, dopo aver ricevuto la delega nelle amministrazioni locali.

* Il nuovo operaio che sarebbe venuto fuori dalla ristrutturazione, sedato, ricattato e in parte rimotivato coi 'circoli di qualità' e nuove mansioni, stava meglio dentro la visione parziale del sindacato che da anni si batteva sul recupero e la valorizzazione della 'professionalità'.

* Intanto ora per i frammenti dell'operaio massa c'erano gli abissi della cassa integrazione. Qui sindacato e sinistra hanno di nuovo marcato il passo non riuscendo a contrattare

ed imporre nemmeno nella pubblica opinione una versione diversa da quella dell'assistenza.
Centinaia di migliaia i cassaintegrati, delle più varie aziende sono stati abbandonati alle sorti più strane e drammatiche.
Una propria autonomia di iniziativa sull'occupazione sinistra e sindacato non riuscivano ad averla.

* Altra battaglia persa per strada fu quella sul collocamento: dopo le assunzioni degli ultimi anni Settanta che avevano portato in fabbrica strati giovanili non selezionati come nel passato, si fece come rappresaglia il blocco delle assunzioni. Revocato, fu poi trasformato nel ripristino legale delle assunzioni nominative (utilizzando il seguito il contratto formazione lavoro e simili).

Nel '79 un dirigente torinese del PCI parlò di 'raschiatura del fondo del barile', come se il lavoro nella grande fabbrica non fosse nemmeno più per la sinistra un diritto bensì un premio da dare ai migliori. In questo modo il barile della forza lavoro era meglio fosse tenuto sempre mezzo pieno di disoccupati.

* La preoccupazione sul carattere più o meno dannoso e sullo spreco legato al modo di produzione capitalista (prima che dei verdi, argomento 'storico' comunista) non ha fatto molta strada fra i produttori, al massimo era opera di qualche osservatore esterno. Tocca infatti ai verdi nel '90 infastidire gli azionisti... In-tanto si parla di 'qualità totale'...per rendere più micidiale e redditizia la merce Fiat. Produrre e consumare auto, nel nostro caso, è ancora un affare e una 'moda' (imposta), anche per l'o-peraio medio che paga una tangente del 20% del salario all'in-dustria automobilistica/petrolifera che gli fornisce quella che, più che un mezzo di trasporto individuale, si rivela un'arma più potente della droga.

Da quando la CGIL appoggiò il piano per l'automobile popolare – anni '50 – la Fiat è diventata multinazionale e il sindacato ... è sceso al 20% nelle adesioni operaie.

E non si parli di politica energetica e prezzi del petrolio che nel polverone la linea vincente è sempre quella di pagare poco le materie prime e fregarsene dei consumi energetici (e delle guerre del petrolio).

per concludere

* Nella luce di questi problemi, molti comportamenti operai ribelli possono essere ridimensionati (e a maggior ragione tanti comportamenti 'rivoluzionari' che giustificavano espropri sulla base di bisogni crescenti, scaricando su terzi il compito di produrre e subire il torchio padronale). Tante cose han pesato nell'accelerare i tempi della ristrutturazione, oltre la lotta interna agli stabilimenti, la svolta della crisi del '73, le innovazioni tecnologiche della concorrenza estera, l'attività prolungata della lotta armata e le nuove ideologie produttive (poi sarebbero arrivata la saturazione dei mercati e nuove strategie aziendali su scala mondiale).

* Gli operai della grande fabbrica, che pur si continuava a dire fossero alla guida del proletariato italiano, avevano comunque molti retaggi, illusioni e ritardi che li frenavano. Nel monte merci illusoriamente aumentato – mentre i salari stagnavano – e nella insufficiente alleanza coi lavoratori della piccola industria e con i disoccupati in continua crescita (per guardare a una parte di chi sta peggio) ci sono pezzi della catena materiale che li (ci) lega alla borghesia.

La catena ideologica era ed è ancor più forte per i tanti vicoli ciechi in cui la carente – o complice, dice qualcuno – politica della sinistra ha condotto e abbandonato tante volte la classe operaia.

piero baral



ALCUNI COMMENTI su giornali e libri

1. “(...)A fianco di una linea restauratrice avanza un preciso attacco alle forme di lotta praticate in questi anni.

La svolta del padronato è netta: si intende recuperare attraverso l'incremento della produttività (straordinari, turni, organici, tempo di pausa, saturazioni, tempo risparmiato autonomamente). Tutto ciò risulta più chiaro quando la Fiat comunica ai giornalisti (e non già alle organizzazioni sindacali) la chiusura delle assunzioni dimostrando con quali intenzioni intende applicare la prima parte del contratto. Con questa grave decisione la Fiat non solo ricatta gli occupati, ma attacca l'attuale legislazione sul collocamento, accusando che questo non seleziona tra i disoccupati quelli ritenuti politicamente e socialmente pericolosi.(...)”

Adriano Serafino (Segretario CISL),
Introduzione all'Assemblea al Palasport,
in *Sindacato Unitario FLM*, 22 ottobre 1979.

2. **“Colpirne 61 per educare chi?”** –“Cronache di un attacco alla continuità delle lotte degli anni 70 e dei nuovi assunti. In nome della ‘diligenza, correttezza, buona fede, civile convivenza’ la Fiat licenzia. In tutto questo il terrorismo non c’entra, è un attacco alle forme di lotta, al sindacato, ad ogni forma di controllo operaio. Produttività e disciplina sono le parole d’ordine di Agnelli preoccupato di fronteggiare l’idea che ‘si lavora per vivere’ portata dentro la Fiat dai nuovi assunti. Quelli stessi che il Pci chiama disadattati.(...)”

Prima pagina del settimanale
“Quotidiano dei lavoratori”, n° 0, 23 ottobre 1979.

3. “(...) I più sono preoccupati per nostra sorte e per il clima di repressione che si sta instaurando dentro la fabbrica. La paura c’è ed è diffusa, diffusissima è anche la situazione di impotenza dal momento che ogni singolo operaio si sente solo contro il padrone, solo contro la mostruosa macchina

repressiva, messa in moto dal padrone attraverso la stampa, la televisione, la gerarchia di fabbrica, a cui non fa più da contraltare altro tipo di informazione, di propaganda, di iniziativa. Si aspetta il processo, si aspetta la sentenza, mentre la gente che ha praticato la lotta su cui la magistratura dovrebbe pronunciarsi viene fatta estraniare, viene espropriata di dieci anni di storia, della sua storia. (...)”

Licio Rossi, uno dei 61, durante il digiuno in un furgone a Rivalta davanti alla porta 12, scrive al quotidiano

Lotta Continua, 6 novembre 1979.

4. “(...) In realtà la Fiat sa benissimo che questa manovra non servirà a colpire il terrorismo. Al contrario, caso mai, è un invito a nozze rivolto a BR e soci concorrenti per inaugurare una nuova campagna di fuoco e di sangue. Un invito al crimine che regala alle formazioni armate una patente di giustizieri e difensori del proletariato che nessuno gli aveva rilasciato. Un incentivo al reclutamento e all’espansione dell’area della clandestinità e della lotta armata.

Da sempre la Fiat ha fondato il suo potere e i suoi profitti sulla pelle di operai morti ammazzati dalla fatalità del lavoro salariato: morti mai degni di conquistare le prime pagine dei giornali. Oggi è chiaro come il sole: sulla vita e sul sangue di capi e dirigenti assassinati dal Piombo BR la Fiat vuole spregiudicatamente speculare per imporre di brutto il ritorno ai più tranquilli tem-pi di Valletta. Se ne rendono conto i capi che vanno a *La Stam-pa* a fare dichiarazioni come questa? “Cerchiamo di fare il nostro dovere; siamo lavoratori come tutti gli altri”-13 ottobre 1979.

In compenso, i 61 licenziati si trovano indicati come i rappresentanti semiclandestini del terrorismo in fabbrica. Colpendo i 61, la Fiat non vuol liberarsi degli “ultimi comunisti” rimasti, ma vuol dare una lezione a tutti gli altri. Vuole liquidare i poteri del movimento sindacale. Con la repressione in doppiopetto vuole sopprimere poco per volta il diritto alla lotta e all’opposi-zione operaia nei reparti. Vuole distruggere quanto resta di un sindacato dei consigli già guastato da anni di politica dell’auste-rità e dei sacrifici a

senso unico; impegnato, più che a organizzare le lotte e i bisogni della gente, a seminare sfiducia nelle proprie forze e a convincere i lavoratori a trangugiare la minestra che passa il convento”. (...)

Dall'opuscolo *“il fondo del barile”* del *Collettivo di informazione Indesit e Fiat-Rivalta / “L'asinistra”*
1979.

5. *I licenziati degli anni '50 prendono le distanze dai 61:*

“(...) La vicenda dei 61 licenziamenti alla Fiat, con la motivazione che li definisce fomentatori delle violenze subite dai capi in fabbrica e “picchiatori”, non può non suscitare risonanze in questi anziani militanti: tutta la loro storia è in gioco.

‘Quando si condanna il terrorismo non si condanna il patrimonio di lotta della classe operaia, perchè la classe operaia torinese ha conosciuto sempre il terrorismo padronale, manifestatosi con particolare virulenza negli anni '50 contro i lavoratori, gli aderenti alla Cgil e al Pci fino al licenziamento per rappresaglia. Il nostro patrimonio di lotta è nella storia del movimento operaio, ma esso non è mai stato, in questi anni durissimi, terroristico. Di lotte durissime e anche accese, sì! Ma non un bullone né altra arma impropria o propria è mai apparsa nelle nostre mani’
E più avanti si ribadisce: “Non abbiamo mai sparato a un capo, o picchiato” E ancora : “e quando il padronato e il governo ci attaccarono con la politica della ‘riconversione industriale’ attuando licenziamenti in massa noi risponderemo con la lotta ma anche con le conferenze di produzione ...’

Tanto “la Stampa” che “l’Unità” danno grande rilievo a questa “lettera aperta” di una ventina di licenziati per rappresaglia degli anni ‘50, di tre pagine fitte di memoria ed analisi. (...) - novembre 1979 –

Adriano Bellone, *Uomini fabbrica e potere. Storia dell’Associazione nazionale perseguitati e licenziati per rappresaglia politica e sindacale*, 1987, pg.6.

6. “(...) Chi sono questi sessantuno? In maggioranza operai che hanno fatto parte di gruppi dell’estrema sinistra, *Potere Operaio* o *Lotta Continua*, leader delle lotte degli anni’70, qualcuno già entrato nel terrorismo, altri ai suoi margini. Per la sinistra estrema del Movimento i sessantuno non sono dei terroristi né suoi complici: sono dei coraggiosi militanti comunisti che rifiutano il lavoro capitalistico. Per il sindacato sono i grandi rompiscatole e provocatori che da anni mettono il bastone tra le ruote in fabbrica e fuori. Il sindacato li ha denunciati segretamente, ma non può accogliere con approvazione esplicita il loro licenziamento. Chi la fa l’aspetti, è il caso di dire. La Fiat ha preso il sindacato in contropiede: se lascia passare i licenziamenti perde credibilità, se difende i licenziati si contraddice, ammette che hanno in parte ragione.

Per la direzione Fiat quei sessantuno sono soprattutto un segnale di svolta: la grande ristrutturazione della fabbrica è in notevole parte compiuta. Se si continua con una produttività bassissima l’avvenire dell’azienda è compromesso; bisogna cambiare registro, tornare alla disciplina dell’età vallettiana, togliere al sindacato gli spazi troppo grandi che si è conquistato e schiacciare la contestazione violenta. (...)”

Giorgio Bocca , *Gli anni del terrorismo*, capitolo *Terrorismo e fabbriche*, 1988, pg 209.

7. “(...)La Fiat , la più grande azienda privata italiana, rischiava d’esser condotta al disastro, nonostante tutti i nostri sforzi per razionalizzarla, per ammodernarla, per tagliare i rami deboli. Sforzi inutili, se prima non si metteva un alt alla disgregazione interna e non si affrontava il problema della scarsa produttività e dell’enorme peso della manodopera. (...) Ma poteva mollare anche la linea più alta, non soltanto quella dei capisquadra o dei capiofficina. E sa perché non ha mollato? Perché dopo l’omicidio di Ghiglieno abbiamo preso quel provvedimento che s’era già stabilito di prendere.(...) All’inizio , avevamo individuato circa duecento violenti da allontanare (...) Alla fine risultarono sessantuno, ma potevano anche essere sessanta o settanta. (...) La prova

che avevamo colpito giusto e che gli operai erano stanchi di questo clima in fabbrica, la si ebbe subito: lo sciopero indetto dalla FLM per protestare contro i licenziamenti fu un fallimento. (...)

Di lì a poco prese il via una serie di provvedimenti poco conosciuti: il licenziamento sistematico di centinaia e centinaia di assenteisti. Parlo di licenziamenti individuali, a norma di contratto. Quest'operazione durò mesi, sino all'autunno dell'80, al momento della grande crisi.(...)

C'era chi sosteneva di abbassare il tiro. Io sostenevo: no, bisogna andare avanti, siamo appena agli inizi, bisogna arrivare a qualche decisione sui grandi numeri, altrimenti l'azienda non ce la farà a tirarsi su dal pozzo.”

Così Cesare Romiti, nel libro-intervista di Giampaolo Pansa, *Questi anni alla Fiat*, 1989.

vedi anche:

Bianca Guidetti Serra, *Le schedature Fiat*, Rosenberg & Sellier, 1984.

Giorgio Ghezzi, *Processo al sindacato*, De Donato, 1981.

Quale giustizia, n°51, 1979.

Coordinamento cassaintegrati, *L'altra faccia della Fiat*, Erre Emme, 1990

D. Giachetti, G. Polo, R. Renzacci, M. Revelli, *Cento...e uno anni di Fiat. Dagli Agnelli alla General Motors*, 2000.



2. Volantino distribuito alle Presse di Rivalta – 300 copie

LA FIAT MENTE!

Sono uno di quelli che la Fiat ha sospeso. Secondo me la Fiat sa di mentire, con queste accuse generiche. Ha bisogno di capri espiatori. Vuole dare in pasto all'opinione pubblica un 'nemico' visibile perchè sarebbe troppo lungo e spiacevole spiegare la sua politica aziendale di questi anni e questa fretta sospetta con cui nel bel mezzo di questa crisi, rivendica i suoi diritti.

LA FIAT MENTE!

Quando **individua in una minoranza di lavoratori 'cattivi' - da licenziare o da reprimere in qualche modo - la parte malata della forza lavoro**. Si è trovata in difficoltà con i precedenti licenziamenti, non ha avuto soddisfazione dalla magistratura rispetto ai 'blocchi dei cancelli', vuole insomma crearsi un rapporto di forza da cui trattare.

Il suo obiettivo vero non sono quei vecchi o nuovi operai che si ribellano alla disciplina di fabbrica. La Fiat vuole colpire il movimento sindacale, i suoi spazi di contrattazione, 'la libertà di parola, di lotta' nelle fabbriche (di cui se mai se ne usa troppo poco) il diritto di sciopero riconosciuto dalla Costituzione. Sa di non essere la sola a consigliare rimedi drastici per i lavoratori, basta leggere i giornali...

LA FIAT MENTE!

Quando **parla di "comportamenti incompatibili"** (solo perchè avvengono all'interno della fabbrica). Ma se tutto quanto nuoce in Fiat avviene invece fuori, nella società, allora è sopportabile, se avviene in qualche paese sudamericano è perfettamente lecito!, Quando si tratta di fare affari la stessa Fiat 'non guarda in faccia a nessuno' – delinquenti o gorilla fascisti vanno bene, il denaro non ha odore.

Abbiamo detto sovente che la Fiat mancava di responsabilità verso i nuovi assunti, eppure non può dire di non averli selezionati accuratamente – più della metà scartati, con la scusa delle visite mediche. Eppure è sempre lei che li ha inseriti in un contesto produttivo dove da anni aveva intenzionalmente scelto la strada della manica larga, del lasciare andare. Anche per questo non pare altro che una provocazione, e ben costruita!

LA FIAT MENTE!

Vuole la botte piena e la moglie ubriaca. Vuole i giovani che siano rassegnati come i vecchi, accetta le donne – ma devono stare zitte altrimenti le rispedisce a casa – assume gli auto-nomi ma a condizione che se la prendano col sindacato, gli ex carcerati ma devono subire i ricatti pena la perdita del posto di lavoro e nuove grane con la giustizia, gli hippjes, perchè no... ma devono venire a lavorare tutti i giorni, produce malati e invalidi, ma chiede che li prenda in carico lo stato. Insieme a tanti altri vorrebbe farci appoggiare la politica dei sacrifici a senso unico e che fossimo anche felici.

Dopo tutto questo, vorrebbe che ci scannassimo fra di noi – ‘buoni’ contro ‘cattivi’.

Non è fra noi che siamo incompatibili, anche se esistono profonde divisioni politiche e culturali! Lo abbiamo dimostrato presentando a settembre la richiesta della conservazione del posto di lavoro per un operaio colpito dal confino: il lavoro è un diritto!

LA FIAT MENTE!

Quando **parla di danni morali e materiali!** Abbiamo sempre cercato la lotta di massa ed il dibattito, criticato le scorciatoie e gli scioperi imposti. Abbiamo sempre denunciato le cause di ogni problema sovente prima che diventassero esplosivi.

E la Fiat che ha fatto? Si è messa da parte, preparandosi a ‘fare la vittima’ n°1. Quando comincerà a pagare i danni causati dall’immigrazione, dall’organizzazione del lavoro,

dalla alienazione in cui si lavora e si vive, dai rumori, ritmi, infortuni, orari comodi a lei?

Se aspettiamo la Fiat, mai! Infatti senza farci illusioni sull'inter-vento divino abbiamo praticato la lotta di massa e la vigilanza ed il controllo – quando siamo riusciti ad esercitarli – soli strumenti che difendevano la salute, il salario, i diritti sindacali.

Ma la Fiat, come la DC, non accetta di essere processata, tanto meno di risarcire i danni morali e materiali! Vedi la fine del processo di Napoli per le schedature di massa degli anni '50 (l'epu-razione – di noi 61 – è stata richiesta anche in sede sindacale).

LA FIAT MENTE!

Quando **parla di “destabilizzazione”**, secondo lei provocata dalle azioni di quei settori minoritari ampiamente infiltrati da parte dei corpi separati dello stato. Azioni di sedicente giustizia (individuale) a nome della classe operaia.

La destabilizzazione è quella provocata dalla lotta interna alla borghesia, dalla concorrenza 'con' le altre multinazionali e dalla strategia di ristrutturazione che ne deriva all'interno della divisione internazionale del lavoro e quindi all'interno del ciclo Fiat. Scorpori, trasferimenti, licenziamenti – ora di una minoranza e poi a livello di massa: questo è il vero motivo della paura che assale operai, impiegati, capi.

La Fiat ha bisogno della paura, per imporre straordinari, cottimi individuali come illusori rimedi.

LA FIAT MENTE!

Quando **parla di ‘correttezza e buona fede’!** Perché non vuole firmare il contratto nazionale? Se ha ragione, perché adopera la violenza di questa rappresaglia sotto la copertura dello Stato? (Vedi reparti speciali della forza pubblica a Torino).

Se ha ragione, se è in buona fede, se sa di avere la maggioranza dei lavoratori, perché usa questo sistema – il 'blitz'? Crede forse che siano passate le manovre di quelle forze politiche che pur facendo parte della sinistra hanno

cercato di convincere i lavoratori che essi stessi lavoratori sono lo stato e chiunque non si identifica con lo stato è un terrorista?

LA FIAT MENTE!

Quando **si copre dietro la falsa immagine di “parte più produttiva della nazione”**, isola felice in una società profondamente ferita dallo “sviluppo” che le ha consentito di diventare una multinazionale! Che cosa crea la Fiat? Diciamolo chiaro, come la maggior parte dell’industria, produce merci sovente inutili e quasi sempre dannose, sia per i criteri di progettazione, per l’uso che se ne farà, per lo spreco di forza lavoro, di energia, di capitale. Parla di morale, ma non ne ha quando decide le norme di sicurezza, quando si preoccupa di ritardarne l’applicazione a fini di basso lucro: prendiamo la ‘circolazione dei veicoli’...negli anni ‘50, certo si crepava prevalentemente sul lavoro e adesso nella grande fabbrica sono diminuiti gli infortuni mortali... in compenso ci sono 15.000 morti l’anno sulle strade (una piccola guerra di cui nessuno si vuol prendere la responsabilità). Chi è che spinge per le centrali nucleari in Italia, per non cambiare le scelte di fondo illudendosi che l’energia nucleare supplisca alla mancanza di responsabilità sociale?

LA FIAT MENTE!

Quando **parla di ordine produttivo!** E’ giusto che si lavori, che si riducano i lavori improduttivi, ma la Fiat parla di ben altro. La sua è la volontà di continuare ... a sfruttarci. Fa il suo mestiere. Da Parigi, dal suo nero grattacielo nel quartiere delle multinazionali, ci vede come piccoli burattini, numeri di cartolina. Sulle nostre spalle sperimenta tecniche di produzione e prodotti, noncurante delle conseguenze che provoca su tutto il paese e nel mondo. L’abbiamo visto fare a Seveso dalla Roche... A Torino la Fiat fa la gran signora, imitando le vecchie maniere della famiglia Agnelli, ma è la stessa Fiat che si appoggia ai gorilla fascisti in Sudamerica.

LA FIAT MENTE!

Dice di **avere a cuore gli interessi dei capi**. E' da lei che si devono difendere, dalle sue manipolazioni, non dagli operai! A Torino, in fabbrica, si vive sotto la minaccia, dice, ma ce l'ha con quanti senza minacciare discutono senza pregiudizi, ha paura di una saldatura dei capi con gli operai, degli operai con la città.

Chi ragiona con "la testa Fiat" è una minoranza anche nei capi, vuole farla diventare maggioranza. Gli stessi capi ammettono che è questione di generazioni, altro che sognare gli anni '50 e per poche lire in più degli operai! Ma quale può essere ormai il potere lasciato ai capi? Perfino la produzione è ormai rilevata da sistemi automatici, guidata dal calcolatore e dagli 'umori del mercato', gruppi di operai cominciano ovunque ad assumere responsabilità di spezzoni di apparato produttivo... Non ci sono basi reali per la nostalgia, è pura propaganda.

Come tratta i capi la Fiat lo si vede quando sollecitano provvedimenti antinfortunistici seri e non pseudo soluzioni individuali: "C'è tempo- dice- pensate a produrre e mandate avanti!"

La verità è che siamo ormai tutti a budget: quando è ora, l'azienda non guarda in faccia a nessuno e sbaracca tutto (macchinari, operai, capi). Il fatto è che i capi non si sono ancora decisi a lottare a fianco degli operai... e noi da un po' di tempo abbiamo dato prova di poca fiducia nelle nostre forze.

LA FIAT MENTE!

Quando **gioca sul timore, sulla paura e il desiderio di pace**. Come tutti i monopoli, come tutte le multinazionali ha sempre avuto una sola esigenza: espandersi e fare più profitti. A costo di chiudere aziende sane e far fallire chi non accetta le sue condizioni. A costo, prima o poi, di esportare automobili dietro la scia dei carri armati tricolore. Da luglio si rifiuta di firmare il contratto, vuole altre garanzie, cambiali in bianco dal sindacato ma soprattutto dai lavoratori. Ogni due mesi aumenta i prezzi di listino senza chiedere permesso. La Fiat è la legge! Se a questo punto vogliamo usare la parola 'criminali' non devono essere gli operai i

primi ad essere messi sotto accusa, specialmente in questo paese 'più libero del mondo' dove a dieci anni da Piazza Fontana vediamo ancora in TV – dentro e fuori del 'processo'- le facce sorridenti dei complici e dei mandanti.
EPPURE IL PADRONATO CI RIPROVA: abbiamo imparato da questi dieci anni? Dimostriamolo.
NESSUN LICENZIATO! Unità di tutti i lavoratori! Lotta articolata! No al polverone/ Assemblee.

piero baral

cicl. in proprio, a cura del *Collettivo l'asinistra*
10/10/'79, via Rochis, 3- Pinerolo

tolleriamo che ci
strappino delle leggi
però applicarle
è un'altra cosa,
anzi è da
soversivi !



Seconda lettera di licenziamento

Fiat Auto S.p.A:
9.11.1979

Egregio Sig.
Piero Baral
Via Santorre di Santarosa 22
Pinerolo (Torino)

Egregio Signore,

considerato che il Decreto 8/11/79 emesso dal Pretore di Torino si fonda sulla ritenuta nullità del negozio-licenziamento per violazione della forma convenzionale stabilita dal Contratto Collettivo, al fine di rinnovare le procedure, secondo le forme indicate, con la presente le comunichiamo la revoca del licenziamento intimatole con nostra del 17.10.79 per il ritenuto vizio formale.

Ciò premesso le contestiamo i seguenti comportamenti che costituiscono trasgressione agli obblighi contrattuali di legge:

- Avere nei giorni 29 e 30/8/79 come successivamente emerso, abbandonato arbitrariamente il posto di lavoro.
- Avere fornito una produzione insufficiente con autoriduzione della prestazione lavorativa da Maggio a Settembre 1979 e, in particolare modo, nei mesi di Luglio e Settembre
- Avere diffamato rappresentanti della Direzione Aziendale nel mese di Giugno 1979 attraverso scritti diffusi all'interno dello Stabilimento
- Avere tenuto, come successivamente emerso, un comportamento minaccioso e violento durante le manifestazioni sindacali del giorno 12/4/79 e del giorno 9/7/79 nel quale si mostrava armato di bastoni ed intimidiva altri lavoratori affinché sospendessero l'attività lavorativa.
- Avere, facendo parte di un gruppo, tradotto all'interno dello Stabilimento atteggiamenti nei confronti delle

gerarchie aziendali e dei rappresentanti sindacali, sistemi, metodi intimidatori e violenti di lotta, di eversione dell'organizzazione aziendale, partecipando altresì a episodi di intimidazione e violenza riconducibili al gruppo stesso.

Ella potrà presentare le sue giustificazioni, anche verbalmente, con l'eventuale assistenza di un rappresentante sindacale, entro 5 giorni dalla data di ricezione della presente, presso l'AMMA – Via Vela 17, Torino.

In relazione alla gravità delle mancanze sopra contestate, abbiamo disposto la sua sospensione cautelare non disciplinare con effetto immediato, ai sensi del vigente Contratto Collettivo.

Distinti saluti

La Direzione

Commento

Non avendo fatto ricorso non conosco alcuni particolari contestati.

- *L'abbandono del posto di lavoro consiste in brevi ritardi nel rientrare in linea dopo le pause – mi recavo a raccogliere firme per un operaio inviato al confino, per la difesa del suo posto di lavoro*
- *La riduzione della produzione è l'unico fatto reale, praticata da molti giovani e vecchi. Peccato che non ci fossero contestazioni tempestive da parte della gerarchia e si intervenisse solo dopo mesi*
- *La diffamazione non esiste, solo un breve articolo ironico sul responsabile della sicurezza delle Presse chiamato Supermanichette e apparso sul 'Bollettino interno Presse' che curavo – testo scritto e siglato da un giovane lavoratore*
- *La violenza è inesistente – Il fatto di aprile non mi è noto, quello di luglio è un intervento per invitare alcuni lavoratori delle Presse che avevano ripreso anticipatamente il lavoro durante uno sciopero, perché partecipassero a una importante assemblea davanti alla Palazzina. Battei con un bastone sul tavolo di lamiera in coda a una Pressa per richiamare l'attenzione.*
- *Ero iscritto CGIL, non facevo parte del Collettivo*

operaio di Rivalta, vicino all'Autonomia, cui si riferisce la lettera della direzione. Per il resto tutto fumo denigratorio.(piero baral)

SUPER-manichette alle Presse della Fiat Rivalta



MA IL NOSTRO EROE
NON MOLLÀ!

BASTA CHE
MI GIRI UN
ATTINO E SE
LE TOLGONO

E LE
MANICHETTE
DOUREBBERO
SALVARCI DALLA
NOCIVITA' IN AUMENTO PER I
RITMI E L'ORGANIZZAZIONE DEL
LAVORO!
E DAGLI STAMPA CHE CADONO?

3. IL FONDO DEL BARILE

Opuscolo
sui licenziamenti dei 61 della Fiat
a cura dell'asinistra (1979)

“Mentre i terroristi giocano a ‘destabilizzare’ e indebolire lo stato, noi operai vediamo lo stato, più forte che mai, imporci con la sua mano pesante tasse e prezzi più cari e sacrifici; mentre costoro terroristi dicono di ‘indebolire il comando di fabbrica’ noi operai vediamo in fabbrica crescere ritmi, licenziamenti, multe, disoccupazione.

Non ci difendono in niente nelle nostre condizioni di vita, non possono dire di rappresentare i nostri interessi”.

GLI OPERAI LICENZIATI-FIAT RIVALTA

**C'E' QUALCOSA DI NUOVO
OGGI NEL SOLE... ANZI D'ANTICO**

Sì, tutto è stato preceduto da un'accurata preparazione attraverso la stampa e la TV con dichiarazioni di uomini politici, industriali, dirigenti sindacali.

Si comincia durante il cosiddetto governo di unità nazionale quando la politica dei sacrifici trovava appoggi nella sinistra, Le frasi che una volta ci facevano sghignazzare perché dette da loro signori venivano (allora come oggi) pronunciate anche da esponenti della sinistra. Anche per questo cominciavano a trovare appoggio tra i lavoratori.

EPPURE NON E' CAMBIATO NIENTE.

Eravamo sì nella stessa barca, ma noi a remare, lor signori a battere il tempo.

Anzi era successo qualcosa di più grave. Lor signori davano solo più gli ordini, qualcun altro si incaricava timidamente di imparare a battere il tempo.

Lor signori continuavano come prima, anzi più di prima a non pagare le tasse. Avevano cominciato a piantare il dente nel tenero, visto che trovavano validi, qualificati e autorevoli alleati nelle fila della classe operaia. Strillavano che le sacre leggi del mercato dovevano essere rispettate, che le industrie dovevano tornare ad essere competitive. Agitavano lo spauracchio della bancarotta e della chiusura. Bisognava che i lavoratori occupati si mettessero sull'attenti, se davvero volevano evitare che le fabbriche finissero sotto il controllo dello Stato, sinonimo di inefficienza e corruzione. CONTEMPORANEAMENTE, STRANO MA VERO, non disdegnavano i regali che lo stato e i governi facevano loro, sotto forma di fiscalizzazione degli oneri sociali (= meno tasse). UNA PIOGGIA DI MILIARDI RASTRELLATI DALLE TASCHE DEI LAVORATORI ATTREVERSO L'AUMENTO DELLE TARIFFE E DEI PREZZI AFFLUIVANO ALLEGREMENTE NELLE TASCHE DEGLI INDUSTRIALI.

“FIAT: SE NON SI FRENA IL CAOS CHIUDEREMO”

Gazzetta del Popolo, 12 ottobre 1979

Il terrorismo interveniva poi pesantemente in soccorso dei padroni e del governo. Moro, ucciso dalle BR, da capo di un partito di ladri che era, veniva santificato e promosso ad esempio.

Noi sostenemmo che non sarebbe bastato il sangue di Moro a cancellare le colpe storiche della DC e dello stato democristiano.

Dal movimento di opposizione nacque lo slogan: né con le BR, né con lo Stato, subito accusato di promuovere l'indifferenza e il disarmo morale.

Un po' ingenuo nella sua semplicità, in effetti prendeva atto del riconoscimento che ambedue i guerriglieri (Stato e BR) si erano scambiati di ruolo, sulla testa e con l'esclusione dei lavoratori.

Facevano a gara l'uno in brutalità omicida, l'altro in involuzione autoritaria e repressiva. Correggendo quello

slogan in CONTRO QUESTO STATO, CONTRO LE BR, sapevamo benissimo di ridurci a minoranza. Eravamo e restiamo convinti che questo stato non può battere le BR, non perché non ne abbia la forza, ma perché non gli interessa, Con le loro azioni disperate i brigatisti legittimano la repressione del dissenso, le leggi liberticide, l'arroganza del potere, la ricomposizione di un fronte reazionario che miete proseliti anche tra i lavoratori. I QUALI POI NE FANNO REGOLARMENTE LE SPESE, TANTO PER CAMBIARE, IN TERMINI DI LIBERTA' E DI POTERE NELLA FABBRICA E NELLA SOCIETA'.

IL TERRORISMO IN FIN DEI CONTI FA COMODO AI PADRONI.

Può costare la vita a dirigenti industriali, giornalisti, uomini politici, magistrati. In compenso alimenta una domanda di stato forte nella quale il potere costruisce la sua fortuna e la sicurezza del suo futuro.

Nel frattempo una parte della sinistra, per crearsi attestati di merito nei confronti di lor signori non esita a dire che "la classe operaia si è fatta stato" e che "chi è contro questo stato è con le BR", dando così la possibilità a lor signori di dire che chi non è d'accordo con le porcherie di questo stato è un potenziale terrorista.

FIAT: LA VOLONTA' DI CONTINUARE

Come il cacio sui maccheroni sono piombati i licenziamenti alla Fiat. La Fiat racconta in giro che questo era l'unico metodo che le restava per farla finita con il terrorismo e i suoi fiancheggiatori annidati nelle fabbriche.

In realtà la Fiat sa benissimo che questa manovra non servirà a colpire il terrorismo. Al contrario, caso mai, è un invito a nozze rivolto a BR e soci concorrenti per inaugurare una nuova campagna di fuoco e di sangue.

Un invito al crimine che regala alle formazioni armate una patente di giustizieri e difensori del proletariato che nessuno gli aveva rilasciato.

Un incentivo al reclutamento e all'espansione della clandestinità e della lotta armata.

Da sempre la Fiat ha fondato il suo potere e i suoi profitti sulla pelle di operai morti ammazzati dalle fatalità del lavoro salariato: morti mai degni di conquistare le prime pagine dei giornali.

Oggi è chiaro come il sole: sulla vita e sul sangue di dirigenti assassinati dal piombo BR la Fiat vuole spregiudicatamente speculare per imporre di brutto il ritorno ai più tranquilli tempi di Valletta.

Se ne rendono conto i capi che vanno a “La Stampa” a fare dichiarazioni come questa?

“Cerchiamo di fare il nostro dovere; siamo lavoratori come tutti gli altri”

(La Stampa, 12 ottobre 1979)

In compenso i 61 licenziati si trovano indiziati come i rappresentanti clandestini del terrorismo in fabbrica. Colpendo i 61 la Fiat non vuole liberarsi degli “ultimi comunisti”, ma vuole dare una lezione a tutti gli altri. Vuole liquidare i poteri del movimento sindacale.

Con la repressione in doppiopetto vuol sopprimere poco alla volta il diritto alla lotta e all’opposizione operaia nei reparti. Vuole distruggere quanto resta di un sindacato dei consigli già guastato da anni di politica dell’austerità e dei sacrifici a senso unico; impegnato più che a organizzare le lotte e i bisogni della gente a seminare sfiducia nelle proprie forze e a convincere i lavoratori a trangugiare la minestra che passa il convento.

La Fiat è pronta, ben contenta di instaurare un rapporto privilegiato con questo sindacato. Specialmente se si dimostrerà una volta di più disposto a collaborare per la ripresa dell’economia nazionale (cioè dei profitti), a sostenere la produttività e la competitività, a fare suoi i valori del mercato e della centralità dell’impresa.

Naturale che Agnelli pretenda dal sindacato COERENZA con le passate affermazioni della volontà di far piazza pulita dei mostri nelle fabbriche, come primo passo per disciplinare la conflittualità entro binari ritenuti sopportabili dalla Fiat.

Quindi la sfida: o con noi o con il terrorismo!!!

C'E' DELL'ALTRO !

I licenziamenti alla Fiat hanno scatenato la vena dei mille benpensanti di tutta Italia. Contro il terrorismo diffuso e cospirativo, contro l'ingovernabilità delle fabbriche e l'eccessiva conflittualità, chi più ne ha più ne metta.

In definitiva, detti benpensanti ci rimproverano di essere pieni di pretese e di privilegi. Tutta gente, ovvio, che la fabbrica l'ha vista solo per sentito dire.

A Giorgio Bocca che su "Repubblica" sostiene che mettere il bastone fra le ruote al mercato e al capitale equivale al sabotaggio del progresso e della civiltà, fa eco su "La Stampa" Adalberto Minucci. Adalberto è un prestigioso dirigente del movimento operaio torinese. Eppure in questa occasione usa un linguaggio tipico del più navigato funzionario della Confindustria...

A Torino il mercato del lavoro è proprio saturo? Si è mai presentato Adalberto al cinema Adriano per constatare le coltellate che si promettono i disoccupati in guerra per un posto di lavoro?

In fabbrica è entrata gente "non per lavorare, ma per far casino"?

Ci vogliono presentare un identikit dell'operaio modello?

Quasi come dire che, non essendoci più disoccupati, il povero Agnelli è stato costretto ad assumere gentaglia da 4 soldi, poco raccomandabile?

Del resto ci pare che nessuno entri in fabbrica e ci resti felice di fare l'operaio.

Spesso sono quelli che ci sfruttano e vivono sul nostro lavoro a chiamarci fannulloni. Del resto anche gli operai fanno carte false per mandare i loro figli all'Università nella speranza di non assicurargli un futuro da baracchini.

Ma se tutti vogliamo fare i postini, i bidelli, gli impiegati, gli insegnanti, i vigili urbani, chi lavorerà domani? I NEGRI?

Bisognerebbe rendere la fabbrica più vivibile per la salute e la dignità degli esseri umani, ma per imporlo ai padroni la strada è lunga.

L'assenteismo certo non è una forma di lotta. Tutt'al più può andare bene per chi a lottare (e a lavorare) vuol lasciare i soliti fessi. In fondo il mondo è fatto dei furbi. E in fondo i

furbi che praticano e teorizzano l'assenteismo come lotta contro l'organizzazione del lavoro salariato, non contestano né il modo di produrre, né il contenuto finale, i prodotti spesso inutili e dannosi alla vita e ai bisogni della gente, utili solo per i profitti, consumi impostici dal capitale per tenerci legati al carro della produzione.

GLI VA BENE DI USARLI,

PURCHE' A SOFFRIRE PER PRODURLI SIANO ALTRI.

CHI SONO I 61?

Se la Fiat avesse sfoderato l'attacco durante le lotte del contratto ne avremmo viste delle belle. La scelta dei tempi è un capolavoro: dopo il contratto (che però non è ancora firmato!) quando i lavoratori sono senza soldi, con il riscaldamento da pagare, un sacco di problemi.

Ma il capolavoro è la scelta dei 61 da buttare fuori. Agnelli voluntas sua ci ha messo di tutto. La miscela preparata dagli uomini Fiat è esplosiva. Non è facile ricondurre tutti i licenziati a un comportamento unitario. Nessuno dei 61 milita nel PCI o PSI, ma appartiene a quell'area che si è opposta oltre alle scelte padronali, anche alla politica dei sacrifici e alla linea dell'EUR. Una volta colpito il settore che aveva minori probabilità di essere difeso con efficacia dalle organizzazioni sindacali e politiche la Fiat voleva dare una lezione a tutti i lavoratori occupati alla Fiat. E a coloro che aspirano a diventarlo...

E a dare il "la" a tutti i padroni d'Italia...

IL GIOCHETTO E' RIUSCITO A META'.

Le organizzazioni sindacali dopo momenti di incertezze si sono ricordate che questo è il sindacato dei consigli. Ha affermato che è suo dovere rappresentare fino in fondo tutti quelli che sono allineati sulle posizioni dei vertici e quelli che vi dissentono. Gli iscritti e quelli che non lo sono.

Ma fra i 61 le contraddizioni non sono da meno.

C'è chi come attività dentro la Fiat non è andato oltre la semplice partecipazione agli scioperi. Altri davano un contributo estremamente critico alle posizioni sindacali. Altri ancora dichiaravano e dichiarano la volontà di scontrarsi col sindacato, considerato ormai un puro e semplice organismo

di controllo sui lavoratori, una istituzione al servizio della produzione.

Le azioni che possono essere attribuite ai licenziati non sono però molto al di fuori del normale, cioè di quello che durante gli scioperi fanno migliaia di altri lavoratori di tutte le parrocchie, dai cortei, ai picchetti, al blocco delle merci.

Evidentemente la Fiat non può attribuire loro nient'altro di concreto anche se minimo. Altrimenti sarebbe stata molto precisa nelle lettere di sospensione, certa che le sue dichiarazioni avrebbero ricevuto in magistratura un'accoglienza di tutto rispetto. Come dimostra la recente conclusione del processo per le schedature.

Un discorso a parte merita il 61°, certo Umberto Farioli, condannato per appartenenza alle brigate rosse, attualmente in libertà provvisoria. Nessuno né in fabbrica né fuori lo conosceva. La Fiat l'aveva assunto qualche mese fa.

Adesso mettendolo nel mazzo e parlando di terrorismo in fabbrica, poi negando che ce ne fossero tra i 61, AVVALORA LE VOCI MESSE IN GIRO.

A noi interessano relativamente le vicende di Farioli, però se uno chiede ed ottiene la libertà provvisoria, ma non ha il diritto di lavorare, ce lo spiega Agnelli che cosa deve fare?

O forse l'Avvocato vuole che si infoltisca l'esercito dei "desperados" che sparacchiano qua e là?

“FANNO IL DIGIUNO DINNANZI ALLA FIAT.
Una tenda a pochi metri dal cancello di Rivalta.”

“HANNO DECISO LO SCIOPERO DELLA FAME”.

Molti compagni di lavoro si sono subito presa la libertà di scherzare, di far battute ciniche, di paragonarli a Pannella.

Noi siamo d'accordo con Franco che la lotta di classe è insostituibile. Ma quando dalle organizzazioni e dai lavoratori non si fanno strada proposte di azioni collettive, l'unica prospettiva che si offre è il sacrificio individuale.

IL BAMBINO CONTRO IL GIGANTE

Noi siamo d'accordo a piantare le tende, per tenere alta la discussione. Non solo davanti alle fabbriche, specialmente nei quartieri, nei paesi, alle fermate dei pulman, ai mercati.
FINO A PROVA CONTRARIA GLI OPERAI IN ITALIA FANNO IL LORO DOVERE PIU' DEGLI ALTRI E PRETENDONO I LORO DIRITTI.
Gli operai intendono far rispettare la loro dignità. Lo dobbiamo dire a tutti e a testa alta.

a cura del *Collettivo di Informazione*
INDESIT E FIAT RIVALTA l'asinistra



TERRORISMO ?...

4. BOLLETTINO INTERNO – PRESSE RIVALTA – N.1 - 5.1.1979

Questi appunti riportano una parte della discussione fatta in squadra- linea 9- a proposito dei **carichi di lavoro**, delle **pause** ed alcune proposte su **come recuperare un controllo sulla mobilità** e la **distribuzione delle mansioni e delle categorie**. Su quest'ultimo punto ritorneremo in un prossimo bollettino anche perché prima vorremmo riuscire a fare il punto sullo sciopero 'contro il terrorismo' mentre è ancora 'tiepido'.

Alcuni compagni della squadra, adesso che abbiamo cominciato a far circolare questi appunti, hanno precisato meglio le loro posizioni (soprattutto rispetto alle categorie) e li invitiamo a metterle per scritto così che si possa discutere sul serio.

L'ORARIO. Come abbiamo visto, nella piattaforma contrattuale FLM si parla di riduzione orario. Si dice che non sarà generalizzata, ma solo per particolari settori. Si dice anche che avrà effetti sull'occupazione: quali? Non di sicuro degli effetti 'auto-matici'... Intanto ci interessa parlare non della quantità di forza lavoro occupata (che sappiamo in costante diminuzione a livello generale) ma della qualità: dove saranno i nuovi assunti (e dove avvengono già oggi le assunzioni), quali sono le condizioni in cui si lavora ecc.

Come vediamo, la condotta prudente in questo contratto lascia spazio alla ristrutturazione: non possiamo rimandare al contratto aziendale i problemi che si stanno aggravando sotto i nostri occhi. Si sa che la Fiat vuole in questo momento concentrare in poche sezioni del Nord lo stampaggio- a spese non solo della futura occupazione al SUD... ma di quella già esistente nelle sezioni del Nord Italia. Rivalta è una di quelle da potenziare e lo provano le continue assunzioni: insomma mentre molti si facevano belli dei 'risultati positivi della riduzione orario di mezz'ora', le assunzioni si sono rivelate maggiori del previsto. . In buona parte sono allora giustificate da una diversa strategia della Fiat, che ha preso in contropiede il sindacato.

A chi tira in ballo l'utilizzo degli impianti diciamo che non è un problema del futuro ma è una realtà con cui facciamo i conti tutti i giorni nei reparti. Da questa esperienza abbiamo imparato che il risultato è un puro recupero di produttività, a spese della forza lavoro...oggi di altre sezioni e domani anche di Rivalta.

Detto questo noi non siamo contro l'utilizzo degli impianti, il decentramento ed altre cose: siamo contro alla logica che li guida, quella degli interessi del capitale che non sono certo quelli della classe operaia!

La ristrutturazione degli anni scorsi ha già permesso di ridurre a soli 400 operai di produzione l'organico delle

Presse (compresi i nuovi assunti), più altri 800 fra manutenzione ed ausiliari vari: totale 1200 contro i duemila che c'erano all'inizio. Facciamo i conti e vediamo come con meno operai, maggior mobilità interna e un forte utilizzo degli impianti la sostanza della nostra condizione di lavoro non è cambiata. Sia come ambiente di lavoro, sia come potere d'acquisto del salario, che come qualità delle condizioni di vita non abbiamo fatto passi avanti. Chi li ha fatti invece è chi continua a lamentarsi che dovremmo lavorare di più...

Secondo questo punto di vista, se si è evitato un peggioramento alle presse (tutta una serie di passaggi di categoria non sono altro che una paga di posto- nocività mascherata) è solo perché si continua a resistere, in vari modi, al quotidiano tentativo di tagliare i tempi e gli organici. Intanto è bene non farsi troppe illusioni: in assenza di un serio dibattito in fabbrica si rischia di fare solo dei ritocchi marginali (dopo la riduzione di mezz'ora, in cui ha prevalso chi voleva arrivare a casa prima alla sera rispetto a chi proponeva di avvicinare il primo turno all'orario centrale), è più chiaro che non è possibile far quadrare il sistema di turni con le nostre esigenze).

Comunque sembra che basti essere in tanti e poi tutto diventa possibile: i turni di notte in meccanica e alle presse non fanno il compensativo per recuperare la mezzora. Mentre invece c'è chi nella FLM se la prende con i picchetti contro lo straordinario...

Succede poi che un operaio per esigenze sue particolari (andare a trovare la moglie al sud) chiede di far straordinario al sabato in modo da coprire i giorni di permesso. Gli rispondono: "non si può perché poi chissà cosa succede!".

Succede che lo straordinario senza compensativo è permesso se invece che per la moglie serve per comprarsi la TV a colori, per cambiare la macchina ecc. Addirittura c'è chi va in giro a dire che se non facciamo straordinari danneggiamo... la sezione di Cassino e quindi l'occupazione al sud!

Cretini a parte, è vero che ognuno ha la sua idea di come dovrebbe essere il lavoro ed il tempo libero: fin che saremo

proletari sotto il torchio del capitale la nostra situazione non può certo migliorare **per tutti**.

Per il momento la nostra funzione, come parte di classe operaia, è quella di costruire un nostro punto di vista non solo sulla condizione di fabbrica, ma su quanto produciamo e consumiamo, e su questa base opporci quotidianamente a chi invece vive del nostro sfruttamento.

Con una piccola inchiesta abbiamo visto che molti operai anziani dicono: 7 ore di lavoro alle Presse sono già fin troppi. Propongono di non recuperare più le fermate. Ci sono varie proposte: tenere le pause collettive e quindi lavorare massimo 7 ore, oppure introdurre pause a scorrimento, per cui si tratta di avere ogni 14 operai un sostituto, in modo che tutti abbiano almeno mezzora di pausa (in questo caso le linee funzionano per 7 ore e mezza).

Fra l'altro la piattaforma contrattuale parla di 38 ore settimanali in alcuni settori, fra cui le presse...

La mobilità interna oggi tiene conto solo delle esigenze produttive e si viene spostati per tutta l'officina. Bisognerebbe chiarire quanti operai sono 'sostituti assenti' e cioè quale è l'organico di produzione su cui vengono impostati i programmi. A questo punto è possibile fissare dei riferimenti minimi: ad esempio ogni spostamento significa 10 minuti in meno di produzione ecc. Anche l'uso che la direzione fa delle presse porta ad un peggioramento delle condizioni di lavoro, che viene battezzato invece 'modifiche tecnologiche'... cosa abbiamo da dire qui sopra?

I NUOVI ASSUNTI: benché siano ormai la maggioranza degli operai in produzione c'è chi pretende di 'inquadrarli' invece di valorizzarli. Sono tutti buttati allo sbaraglio senza alcuna idea di cosa sono le presse (basterebbe che si chiedessero di dove sono venuti fuori i circa 70 'non idonei' per lesioni alla spina dorsale, all'udito, dermatosi ecc): non basta certo dire loro 'abbiamo presentato una lunga fila di richieste alla direzione' !!

Se si vuol fare un passo in avanti rispetto alla pura tattica difensiva (che ogni operaio anziano si spera si è già premurato di far conoscere ai nuovi assunti) è indispensabile conoscere le tecniche di lavorazione, le sostanze e le

tecnologie impiegate, e i 'pericoli nascosti' che la Fiat pur con tanta propaganda sull'antin-fortunistica non ha ancora degnato finora nemmeno di un comunicato.

Dice un dirigente illuminato: "mettetevi i tappi" !!!

La nostra proposta, su cui ritorneremo, è di studiare forme di rotazione estese a tutti i nuovi assunti, per conoscere vari aspetti del lavoro alle presse (compreso il sistema a trasferta).

Si dovrebbe ricavare all'interno dell'orario di lavoro un monte ore per questa rotazione che può comprendere anche dei corsi (di cui contenuti e gestione devono essere in mano ai lavoratori).

Questa può essere una strada per aprire in tempi brevi il 3° livello ai nuovi assunti.

Infine un problema spinoso: gli operai in economia fissa: La Fiat non prende nessuna iniziativa nei loro confronti che non sia nel senso della emarginazione... anticamera, magari, di espulsione dal processo produttivo della grande fabbrica.

Noi non abbiamo proposte belle e pronte: resta il fatto che dobbiamo trovare insieme sbocchi produttivi, magari a orario ridotto per questi compagni di lavoro 'spremuti'.

E se riusciamo a renderci conto che al capitale non interessa la nostra vita se non per utilizzarci come forza lavoro (o come massa d'uro per ricattare la classe operaia - quel che si chiama appunto esercito industriale di riserva), allora è nostro interesse 'produrre' meno invalidi... e magari anche meno automobili.

Sarebbe bene che in attesa della riduzione delle produzioni più alte (richiesta dal consiglio di fabbrica) non si accettassero come invece sta succedendo gli aumenti di quelle ritenute dalla direzione troppo basse!

No agli aumenti di produzione!

Rivalta, 5-1-79

antonio, cosimo, gerardo, luigi, piero, renato

Chi ha delle cose da dire trovi il modo di mettere giù anche poche righe, ci impegniamo a far circolare tutte le posizioni che vengono dall'interno della classe operaia (anche se certe volte ripetono gli slogans dei padroni...).



4. Spunti per un dibattito sui licenziamenti fiat

Il Collettivo operaio di informazione operava alla Fiat di Villar Perosa e contava una ventina di aderenti. Furono tutti messi in CIG a zero ore nell'81 e non rientrarono più. Gli operai della Fiat di Villar avevano aderito alla lotta dell'80 bloccando i cancelli anche se non erano coinvolti nei licenziamenti decisi dalla Fiat.

COME PARTE L'ATTACCO DELLA FIAT?

Già prima del contratto, un certo tipo di organi di informazione diceva che gli operai dovevano fare i sacrifici e che stavano già troppo bene.

Durante la prima parte del contratto, la Fiat tende a rallentare le trattative, denuncia alcuni lavoratori, ne licenzia 11.

A luglio, nella fase calda, la Fiat denuncia 300 lavoratori, che hanno l'unica colpa di fare il blocco delle merci ai cancelli. In questo clima di tensione, si arriva, pochi giorni prima delle ferie, alla firma del contratto, grazie sia a questo tipo di lotta che allo sciopero dei portuali. Sciopero richiesto dalla FLM per impedire che la Fiat importasse le vetture prodotte all'estero e le vendesse in Italia, rendendo così inutili le centinaia di ore di sciopero.

COSA SUCCEDDE DOPO LE FERIE?

A settembre finiscono le ferie ma non l'attacco della Fiat. A Mirafiori in carrozzeria vengono introdotte due nuove cabine di verniciatura in grado di aumentare la produzione. La Fiat dicendo che le condizioni di lavoro a Mirafiori sono migliori che in altri stabilimenti diminuisce le pause da 112 a 90 minuti, cercando così di annullare i miglioramenti che gli operai di Mirafiori, una delle fabbriche più combattive, hanno conquistato in 50 anni di lotta.

I cabinisti entrano in sciopero e la Fiat, pur di non cedere su questa battaglia politica, perde ben 6000 auto, con la mandata a casa di centinaia di operai ogni giorno. Il sindacato in difficoltà non chiama alla mobilitazione tutta la categoria, lasciando che la lotta se la gestiscano i soli operai della verniciatura e ottiene solo di rimandare di un mese l'abolizione delle extra pause.

La debolezza del sindacato, come rilevato da più parti, deriva dagli impegni presi in materia di produttività ed efficienza.

ARRIVANO LE SOSPENSIONI!

Il 9 ottobre arrivano le 61 lettere di sospensione: le motivazioni sono a dir poco generiche (si parla di buona fede,

correttezza, diligenza). Il sindacato torinese sostiene che si tratta di un attacco politico che niente ha a che vedere col terrorismo. I vertici sindacali nazionali, sono invece molto cauti, hanno paura di trovarsi tra le mani gente non difendibile. Di fatto la posizione che il sindacato assume è quella delle segreterie nazionali e, invece di rispondere subito con la mobilitazione degli operai, aspetta ben tre giorni prima di proclamare tre ore di sciopero. Lo sciopero, non preparato, va piuttosto male. La Fiat rincara la dose e blocca le assunzioni, intanto il sindacato chiama in causa il governo che, dopo averlo preso in giro sulla questione del fisco, gli chiude la porta in faccia anche sulle sospensioni.

... E POI I LICENZIAMENTI!

Il 16 ottobre arrivano le lettere di licenziamento e c'è il coordinamento dei delegati del Piemonte. Nell'assemblea parla a nome dei 61 Angelino Caforio che, in un intervento applauditissimo, spiega la natura dell'attacco Fiat, sostiene che c'è un abisso tra lotte anche dure e terrorismo, critica la linea dell'EUR e chiede lo sciopero generale.

Si arriva così allo sciopero di 2 ore del 23; un fiasco.

Il sindacato questa volta lo aveva preparato bene e si scaglia contro la grande stampa accusandola di aver portato avanti una campagna di diffamazione. Forse più che gli articoli dei 'giornali borghesi', ha fatto fallire questo sciopero la martellante campagna fatta da tutti i partiti dell'unità nazionale che diceva: "O con lo stato o con le BR" e definiva fiancheggiatore chiunque non si riconosceva in questa posizione.

COSA NE PENSIAMO NOI

Noi pensiamo che il terrorismo sia da condannare duramente, perché non si costruisce certamente il socialismo sparacchiando ai capi e ai dirigenti aziendali o facendo agguati ai proletari meridionali costretti a fare i carabinieri per non restare disoccupati; d'altra parte pensiamo che altrettanto duramente sia da condannare questo stato, che in 30 anni di malgoverni DC, con i furti, gli scandali, le leggi

truffa, le bustarelle, le bombe di piazza Fontana, gli operai uccisi nelle piazze, l'aumento indiscriminato dei prezzi, ha sempre calpestato i valori e la costituzione nata dalla resistenza, fatta dal popolo e non dai notabili che ci governano.

Siamo invece convinti che sia possibile costruire una società migliore, non più basata sullo sfruttamento dell'uomo sull'uomo, con la crescita culturale e politica della gente e con la mobilitazione di massa.

I LICENZIATI, IL SINDACATO...

Il 29 i 61 si presentano al dibattito col sindacato e con il collegio di difesa con un documento in cui rivendicano le esperienze delle lotte di giugno e luglio, si afferma che il padrone vuole, con i licenziamenti, mettere a tacere queste espressioni di lotta operaia e quindi attaccare tutta una fetta del sindacato torinese per spostare l'ago della bilancia verso tendenze più accomodanti rispetto ai padroni. Chiede quindi una risposta ampia e convincente in termini di mobilitazione e respinge la divisione dei licenziati in buoni e cattivi. Arriva ai 61, da parte del sindacato, la richiesta di sottoscrivere un documento che condanna duramente la violenza di ogni tipo, in quanto viene affermato: "è al di fuori della tradizione del movimento operaio".

I licenziati vengono così setacciati, una decina decide di non sottoscrivere il documento e si rivolge ad un collegio di difesa alternativo.

Pensiamo che il documento sindacale sia scorretto perché non ha nessun senso la divisione tra forme di lotta legali ed illegali in quanto il movimento operaio si è sempre servito di forme di lotta dure ed a volte illegali (blocco delle merci, occupazione delle fabbriche) rese necessarie dall'intransigenza padronale.

... E LA MAGISTRATURA

L'8 novembre, la sentenza del pretore Converso obbliga la Fiat a riassumere i licenziati in quanto, essendo le motivazioni generiche, manca la *giusta causa* per il

licenziamento. La Fiat riassume i 61 (che intanto erano diventati 60) e li sospende nuovamente; l'udienza del 16 novembre dà ragione alla Fiat, consentendo questa seconda sospensione e di conseguenza il 19 arriva il nuovo licenziamento.

Il 19 i licenziati difesi dal collegio sindacale del sindacato emettono un comunicato rivolto alla FLM. In questo chiedono tre cose, poste come condizione, salvo ricusare gli avvocati difensori:

- Maggiore impegno del sindacato nella mobilitazione politica dei lavoratori
- Chiarezza al proprio interno su cosa si intende fare per forme di lotta lecite.
- Che gli avvocati del sindacato contestino alla Fiat la violazione dell'art. 28 dello statuto dei lavoratori (che riguarda l'antisindacalità dei provvedimenti padronali).

Questo significa per il sindacato riconoscere l'attacco di tipo politico sferrato dalla Fiat alla Classe Operaia.

Il 19 stesso la Fiat denuncia 11 dei licenziati, i 10 del collegio di difesa alternativo ed uno del collegio FLM, approfittando delle divisioni già create con la sottoscrizione del documento sindacale contro la violenza.

Senza entrare nel merito delle accuse della Fiat, bisogna tener presente che ogni operaio che abbia fatto il blocco delle merci è perseguibile e punibile dalla legge borghese (in quanto forma di lotta illegale). In seguito, il sindacato decide di impugnare contro la Fiat l'art. 28 e di impegnarsi maggiormente nella mobilitazione (come richiesto dai licenziati), dimostrando che seppur lentamente, l'FLM sta cambiando posizione rispetto al problema, anche se grazie a questo ritardo la grossa battaglia la Fiat l'ha già vinta.

RIAPRONO LE ASSUNZIONI

Il 3 dicembre la Fiat riapre le assunzioni al Sud dicendo che il clima in fabbrica è migliorato.

Il 7 dicembre l'FLM denuncia la Fiat per attività antisindacale facendosi forza dell'art. 28 dello statuto dei lavoratori. Il 17 si inizia con la prima udienza del processo, ma solo alla terza si entra nel merito dei problemi. In questa

si ascolta Annibaldi (dirigente Fiat) che cade in varie contraddizioni, affermando dapprima che il sindacato non aveva chiesto alla Fiat di motivare meglio i provvedimenti (cosa invece fatta già il giorno seguente alle sospensioni), e poi che la Fiat non aveva potuto motivarle meglio per non mettere in pericolo l'incolumità dei capi. La Fiat in questa stessa udienza accusa i capi dei reparti caldi di omertà, in quanto, per paura non avrebbero più fatto rapporti in direzione.

Il sindacato prova l'infondatezza di questa affermazione dimostrando che i capi i rapporti in direzione li hanno sempre fatti, prova ne siano i licenziamenti individuali avvenuti con varie motivazioni ed in grande numero negli ultimi due anni anche negli stabilimenti di Rivalta e Mirafiori.

Intanto, alla fine di dicembre, i 10 operai assistiti dal collegio di difesa alternativo sono liquidati con una sola udienza che conferma i licenziamenti.

COME AVEVA MOTIVATO I LICENZIAMENTI LA FIAT?

La Fiat aveva motivato i licenziamenti dicendo che la fabbrica era diventata ingovernabile a causa dell'assenteismo, della poca produttività e delle minacce ai capi.

COSA RISPONDE IL SINDACATO?

Nell'udienza del 3 gennaio, Giatti (ex operatore sindacale meccaniche Mirafiori) dimostra l'infondatezza di questa tesi, affermando, dati alla mano, il calo di assenteismo e l'aumento di produttività avvenuti dalla firma del contratto in poi alla Fiat. Giatti afferma inoltre che i capi avevano sì paura per il clima che col terrorismo si era venuto a creare nella città, ma non gli risultava che vi fossero mai state intimidazioni ai capi.

Nell'udienza del 7, Tom D'Alessandri (FLM) dice che alcuni licenziati, accusati della autoriduzione della produzione, lavoravano in reparti come quello della sala prova motori a Mirafiori, dove si supera continuamente la soglia degli 80-90

decibels di rumore, con grave danno per la salute degli operai. Questi licenziati sono dunque accusati di aver salvaguardato la loro salute fermando le linee !!?

In una successiva udienza, su richiesta della Fiat, si discute dei fatti successi il 4 luglio a Mirafiori. Vediamo i fatti:

“Il 4 luglio c'è uno sciopero a scacchiera alla meccanica e la Fiat ordina la mandata a casa degli operai che si trovano a valle della squadra in sciopero. I delegati, per evitare la mandata a casa degli operai (che avrebbe ulteriormente pesato sulle buste paga) chiede alla Fiat di revocare la decisione in cambio della fine dello sciopero. La direzione non accetta, i lavoratori si dirigono quindi in corteo fuori dello stabilimento portando con loro alcuni capi.”

Su questo fatto testimoniano al processo alcune persone:

- Il dottor Galbo (vice questore di Torino) afferma di aver raccolto il giorno stesso le testimonianze dei 4 capi, che dicevano di essere entrati spontaneamente nel corteo e di non aver subito violenze.

I capi solo poche ore dopo hanno fornito la stessa versione dei fatti a Celestini (commissario capo in questura) dicendo che sono le solite cose che capitano durante i contratti.

- Uno dei 4 capi dice che la Fiat, in seguito alla richiesta dei delegati di revocare il provvedimento, è stata fiscale e non ha aperto nessuna trattativa: è stato a quel punto che gli operai hanno formato il corteo facendoci entrare anche i capi.

COME FINISCE IL PROCESSO?

Nell'ultima udienza, il collegio di difesa FLM afferma che: “la conflittualità in fabbrica è un dato permanente, una condizione per lo sviluppo è che vanno ricercati i motivi sociali che producono oggi come ieri, forme di violenza: l'esodo biblico dal Sud a Mirafiori, i quartieri ghetto per gli immigrati, le condizioni di lavoro in fabbrica (ritmi, ambiente, rumore, ripetitività del lavoro)”.

Il 23 gennaio, il pretore Denaro, con una sentenza sfacciatamente filopadronale, assolve la Fiat in quanto “non

sussistono le condizioni invocate dalla FLM". Il pretore, in sostanza, giocando anche sulle contraddizioni del sindacato, con una sentenza tutta politica, ha accolto in pieno la logica della Fiat:

Conflittualità > Violenza > Terrorismo.

COSA SE NE DICE IN GIRO?

Angelino Caforio, il compagno che aveva parlato al Palasport a nome dei licenziati, dice: "Non era imprevedibile, certo la sentenza del pretore poteva essere meno dura, ma ci aspettavamo una cosa di questo tipo. Inoltre, mancando la mobilitazione nelle fabbriche ed essendoci chiusi nell'aula di un tribunale, non avevamo grandi speranze."

Alcune parti della FLM (tra cui la 5a lega di Mirafiori al completo) pensano che l'attacco della Fiat, espresso nei 61 licenziamenti, sia molto grave e non isolato. Per questo criticano le posizioni assunte dai vertici sindacali e dai vertici della sinistra storica, sia sulla vicenda dei 61, sia sulle nuove concessioni che si vogliono fare alla Fiat sia sulla produttività che sugli straordinari (sabati lavorativi).

Che la Fiat abbia fatto questi licenziamenti non per combattere il terrorismo, lo dimostra anche il fatto che, quando la FLM voleva far entrare in fabbrica magistrati e poliziotti democratici per fare le assemblee sul terrorismo con gli operai, la Fiat non li ha lasciati entrare. Piuttosto, la Fiat intendeva mantenere inalterate le sue posizioni di forza e di potere in fabbrica.

Secondo noi questa sentenza è particolarmente grave in un momento come questo, dove la Classe Operaia è attaccata non solo dai padroni ma anche dal governo che propone misure antipopolari. Ne è un esempio la proposta di abolire la scala mobile. Questo ciclostilato non vuole essere una conclusione sui licenziamenti Fiat bensì uno stimolo al dibattito, anche perché il sindacato prosegue la battaglia con i ricorsi individuali.



4. dal libro *Lavorare in Fiat* di Marco
Revelli
Nota.

Ringrazio Marco per la concessione di questo capitolo del suo libro. Le interviste riportate rendono l'idea di com'era una parte dei nuovi assunti e delle sue reazioni all'ambiente di fabbrica e di lotta. La mia opinione è espressa all'inizio di questo libro e si può riassumere nella convinzione che 'il nuovo' non

avrebbe poi lasciata molta traccia anche perché la 'vecchia' classe operaia stava perdendo molta della sua autonomia culturale e difficilmente avrebbe potuto saldarsi 'in avanti' coi nuovi assunti. La pulizia dell'80 ha completato l'opera.

p.b.

“E’ trascorso meno di un decennio dall’ultima, massiccia leva operaia che aveva saturato le linee di Mirafiori, eppure rispetto a questa nuova figura sociale che approda ora alla grande fabbrica la distanza è tale da apparire, ormai, quasi incolmabile. Se un tratto colpiva, ad esempio, nella vecchia composizione di classe, nel profilo antropologico dell’“operaio massa”, era la sua omogeneità sessuale: diversi per origini, tradizioni, etnie e dialetti, quegli operai erano tutti, indistintamente, maschi. Tra i nuovi assunti, invece, prevale nettamente la componente femminile. Per effetto della “democratizzazione del collocamento” e della parificazione tra uomini e donne sancita dalla legge 906 del 9 dicembre 1977, sul totale dei 6685 entrati in fabbrica e rimastivi nel corso del 1978 le donne erano 4433, cioè il 65%, per una parte ragazze al primo impiego ma anche, in una percentuale significativa, casalinghe in età relativamente avanzata, mogli di operai costrette a integrare così il salario familiare, vedove con la famiglia a carico. La maggior parte di quei nuovi operai, poi, soprattutto dei maschi - il 67% contro il 43,5% delle donne - aveva un’età compresa tra i 18 e i 25 anni e una scolarizzazione decisamente elevata: si era formata, cioè, interamente dentro il sistema della scolarizzazione di massa, vivendo i primi anni ‘70 dall’interno di quel luogo cruciale che è la scuola e realizzando la propria “iniziazione alla politica” nell’ambito dell’esperienza radicale dei movimenti giovanili di rivolta del tempo. Da un’indagine campione risulta che il 45% dei nuovi assunti aveva frequentato una scuola media superiore o l’università, e che il 27% possedeva un diploma di scuola media inferiore, mentre solo il 28,3% non aveva che la licenza elementare; nella fascia d’età compresa tra i 18 e i 25 anni, poi, la scolarizzazione superiore raggiungeva addirittura il 66,6% mentre quella elementare si riduceva ad

appena l'8,3%. La totalità di essi arrivava in Fiat direttamente dalla scuola. Una buona parte aveva partecipato al movimento del '77, o era stata comunque influenzata dalla sua incandescente e disperata critica della società e della politica; dalla sua rottura frontale con la tradizione stessa del movimento operaio ufficiale.

Era dunque, quella che rumorosamente irrompeva in fabbrica, una nuova "generazione" operaia nel senso più proprio del termine: il prodotto, per certi versi, di quel "mondo nuovo" che furono i primi anni '70, con i loro miti e le loro incertezze, le crescite impetuose e le indigenze laceranti, le rinnovate speranze e le nuove angosce. Un pezzo di "società trasformata", trasferito di colpo dentro il "motore" della trasformazione, al centro della produzione di grande fabbrica. La prima vera classe operaia di "seconda generazione"; la prima generazione operaia "post-rivoluzionaria".

Negli stessi percorsi individuali che conducono alla fabbrica, nelle motivazioni e nei racconti, si esprime questo carattere da "società nuova", non più solida e compatta nel suo dualismo tra città e campagna, nella sua ottimistica rappresentazione di percorsi percorribili dalla periferia al centro, ma frantumata e mobile, attraversata da inquietudini ormai tutte metropolitane, da immaginari surriscaldati o da disillusioni fredde. Non ci sono più, qui, l'esperienza corale del treno dal sud, l'epopea collettiva dell'immigrazione e della rifondazione esistenziale dominata dal lavoro, ma i fili esili di ricerche esistenziali solitarie, frantumate, mosse da una molteplicità di spinte interiori cui è comunque estranea la forza del bisogno, la violenza della miseria. E che attraversano invece l'intero ventaglio esistenziale giovanile, dal perseguimento di un mito politico alla fuga dalla famiglia al semplice bisogno di riempire un vuoto:

Nino Scianna, 23 anni al suo ingresso in Fiat: "Perché sono andato in Fiat? Perché io ero uno che gridava 'operai e studenti uniti nella lotta', capito? Perché anch'io avevo il mito della fabbrica, di Mirafiori. Mirafiori... Vedevi questa gente enorme, forte. Parlavano tutti di Mirafiori. Un tantino per curiosità, un tantino per ideologia. Forse la mia

generazione, forse io, forse tanta gente, abbiamo agito per ideologia. Mirafiori era il posto dove si giocava tutto; se cambiava la fabbrica, si pensava, sarebbe cambiato tutto. Tu eri stimolato ad andare a lavorare là, a diventare un metalmeccanico. Quando vedevo i cortei dei chimici, mi sembravano una cosa molto diversa dai metalmeccanici, coloriti fin che vuoi, con le tute bianche, ma una cosa diversa. Quelli avevano qualcosa in più. Non so cosa, ma mi davano l'impressione che facessero cose più sentite. Avevano una carica...io ne ero affascinato. E poi tutta una serie di storie che raccontavano...e i capi...e la fatica... Insomma, far parte di Mirafiori era far parte di un'élite. Cazzo, far parte di Mirafiori: attenzione a parlare!"

Raffaella, 22 anni nel 1978: "Sono partita da Civitavecchia così, non avevo un lavoro nè un'idea di quello che dovevo fare, era solo un modo per andarmene da casa. C'era una realtà che non riuscivo più a sopportare, una repressione senza limiti. L'unica via di uscita era questa, andarmene il più lontano possibile".

Ovicchio, 20 anni, fonditore: "Bucavo forte, mi facevo roba pesante... Poi è successo che mi sono stufato, sono riuscito a smettere di bucare ed è stato bellissimo, ho fatto delle ferie molto belle, sono andato in Jugoslavia con un mio amico, ho conosciuto un sacco di gente, ho visto un bellissimo concerto dal vivo. Poi, beh, sono tornato a Torino, sono entrato in Fiat. E lì è stata proprio la paranoia più assoluta".

L'impatto con la fabbrica, e soprattutto con gli operai, è per tutti traumatico. L'incomprensione reciproca quasi totale. Quella stessa fabbrica che per il vecchio operaio era divenuta una sorta di "patria", quel territorio che era stato trasformato e "lavorato" con le lotte e una solidarietà duramente costruita fino a diventare centro del proprio mondo vitale, appare al contrario, nel primo approccio, alla maggior parte di quei nuovi venuti, luogo di oppressione e di dissoluzione esistenziale, struttura inerte entro cui si consuma la lacerazione della rete adolescenziale di relazioni sociali e la morte della soggettività: "Quando entro il fabbrica - dichiara Emma, 21 anni, pochi mesi di Fiat - io devo ammazzare una parte di me, quella più bella e libera [...] Ogni volta che esco

di qui - aggiunge - so che ho perduto otto ore della mia vita e che non le ritroverò più". "Il giorno che, finita la visita medica, ti dicono che sei assunto - racconta Giovanna, 20 anni - è il giorno più brutto della tua vita, perché secondo me uno che è abbastanza sensibile è capace di buttarsi sotto una macchina se è cosciente di dove va". Nè molto diversa è la reazione di chi alla Fiat era approdato sull'onda dell'entusiasmo ideologico: "Aspetto per otto ore il capo officina - racconta Nino Scianna, del suo primo giorno di lavoro - poi vado all'83. Un caldo bestia, cattivo odore, rumore. La prima impressione è stata di casino, con tutte quelle macchine che si muovono, che ti passano sulla testa, di fianco, le cabine di verniciatura, gli operai con le mascherine, tutti sporchi... 'Sono questi i metalmeccanici?', mi sono detto. Il giorno dopo ci dividono in squadre, e lì è peggio di prima: tutti questi motorini per avvitare, un fracasso della madonna, una cosa enorme, motori alzati per avvitarli... Quando poi sono uscito, beh, lì ho avuto veramente un momento di panico, quando ho visto questa marea di gente che usciva con me: gente che spingeva, che fischiava, che cantava, che sbraitava. Era giornata di paga, era l'ultimo giorno della settimana, per cui la gente era contenta, si liberava finalmente della tuta per due giorni, e vrummm, tutti a correre, a schiacciare il pulsante dell'*imparziale*. Io mi sono messo da parte e mi ricordo che mi stava venendo persino da piangere, a vedere queste cose, a sentirmi parte di questa massa qua, a respirare questa violenza che c'è, questa forza tremenda... tutti che escono. E lì allora ho detto: 'Va beh, ci sono anch'io'".

Giocava, su questi atteggiamenti, senza dubbio la scolarità relativamente elevata della maggior parte dei nuovi assunti, la quale poneva inevitabilmente la fabbrica o come declassamento, o come soluzione transitoria, "sperimentale". Così come doveva influire in buona misura l'istintivo rifiuto del lavoro organizzato, eterodiretto; il bisogno prepotente di libera espressione della soggettività che era stato parte integrante delle culture giovanili dei primi anni '70. E d'altra parte la reazione immediata di quei "nuovi operai" di fronte al gigantismo e all'"aggressività" dell'apparato di fabbrica, non era molto diversa da quella che aveva accompagnato

l'“iniziazione” al lavoro in Fiat delle generazioni precedenti. Ma ciò non toglie che tutto ciò apparisse incomprensibile ai vecchi operai. Quasi una sorta di “tradimento”, di negazione della loro storia e della loro memoria: “Da noi - lamenta A.R., 48 anni allora, da oltre un decennio in Fiat - sono arrivate molte ragazzine con la testa per conto suo. Le differenze erano rispetto al lavoro e rispetto a tutto: non ci pensavano neanche! Non è che fossero come noi, che eravamo già vecchi della Fiat, che ci hanno spostati da tutte le parti e non ci siamo rifiutati. Questi prendevano la vita come se comandassero loro, erano più sicuri. Io ero lì da 11 anni e non ero sicuro, figuriamoci...”.

“I nuovi assunti - aggiunge R.S., trentacinquenne, piemontese, avanguardia del '69 - quelli che arrivavano di fuori, ci dicevano ‘Ma voi siete pazzi a lavorare così!’. Non riuscivano ad adattarsi ai ritmi nemmeno ora. Ma i vecchi, quelli che erano in Fiat da prima del '68 rispondevano ‘Qui si sta bene adesso. Non avete idea di com'era una volta’. Tra di loro - prosegue - c'era anche qualche anziano, gente abituata a lavorare (abituarsi vuole dire essere domati). Questi riuscivano ad adattarsi, e trovavano anche che si stava bene. Ma i giovani no. Non riuscivano a legare con i vecchi (e per loro vecchi erano tutti). Anche tra di loro sembrava che legassero meno, c'era meno scambio che nel '69. Allora la fabbrica era veramente in mano ai nuovi assunti, comandavano loro che erano appena arrivati dal meridione. Nel '79 invece, i nuovi assunti venivano da un anno di coda al Collocamento, ma la fabbrica non era in mano a loro...”.

La fabbrica, infatti, non era “in mano” a loro. Era “intorno” a loro. Se l'appropriavano percorrendola e conoscendola, attraversandola in casuali vagabondaggi individuali da un reparto all'altro, nei tempi morti strappati al lavoro, nelle pause guadagnate “tirandosi su”, rompendo la geometria delle squadre e dei reparti e ricercando i propri simili culturalmente ed esistenzialmente in spazi lontani da quello lavorativo. Una pratica, questa, talmente diversa da quella del giovane immigrato degli anni '60, per il quale il tramite culturale e sociale era stata la lotta e l'esperienza della comunità di lavoro, del “gruppo omogeneo”, della solidarietà

di squadra, da apparire incomunicabile, incomprensibile, assurda. “Io - racconta Adelina, giovanissima nuova assunta del 1979 -, per quei pochi mesi che mi hanno tenuta in fabbrica, il lavoro ho cercato di viverlo in modo manuale, nel senso che non doveva assolutamente prendermi a livello di testa. Cercavo di leggere il più possibile tra una macchina e l'altra, si parlava, si vedeva gente che magari mi veniva a trovare da altre squadre. Non volevo farmi assorbire totalmente otto ore da questo lavoro, perché mi rendevo conto che queste otto ore si mangiavano a poco a poco tutta la mia vita. Neanche fuori mi lasciavano più spazio per vivere una vita mia, decisa da me. E allora cercavo di organizzarmi. Eravamo in quattro nel mio gruppo di lavoro, e ci eravamo accorti che tirando ognuno un po' di più, ne bastavano in realtà tre, così che uno, a turno, poteva riposare una mezz'ora ogni ora e mezza. E io quella mezz'ora me la spendevo andando in giro per la fabbrica. Gli altri tre giravano meno, io invece abbandonavo questo posto, giravo, cercavo altra gente. E questo dava fastidio. Non il fatto della pausa, perché erano in tanti a organizzarsi così, ma il fatto dell'andare in giro. Questo non andava giù ai capi, e nemmeno agli operai più anziani. Perché loro, quando ti piazzano sul posto di lavoro, loro pensano che tu stai automaticamente bene, veramente bene con la gente che c'è lì. E invece non è vero, ci puoi stare bene per un po', ma quando si tratta di comunicare con una realtà che è più vicina alla tua di giovane, di donna, di compagna, gli amici te li vai a trovare altrove, perché hai altre cose da dire. Qui si vede la differenza tra il giovane e l'operaio che è meno giovane. Perché questi qui più anziani, la loro vita la vivono interamente sul lavoro. Produzione o non produzione, linea ferma o sciopero, tutto quello che succede loro sono lì, non fanno tre passi più in là. Stanno lì. Non c'è il problema di cercarli da qualche altra parte. Al massimo sono alla macchinetta del caffè, o a giocare a carte, però sempre lì vicino, sempre a osservare il loro posto di lavoro”.

La fabbrica, dunque - la fabbrica, rallentata produttivamente e neutralizzata politicamente, dei tardi anni '70 -, sembra per certi versi “disgregarsi”. Allentato il ritmo dispotico della produzione, finisce per introiettare le forme del sociale, le

contraddizioni e le identità irriducibili del territorio, perdendo la compatta uniformità originaria e aprendosi alle sfaccettature irrelate del “mondo della riproduzione”. Se negli anni ‘50 e ‘60 la forza assorbente del processo lavorativo aveva prodotto unità amalgamando le molteplici identità etniche e culturali proprie di un paese da poco uscito dalla dimensione rurale, ora, al contrario, la forte reattività relazionale della fabbrica finisce per rivelare a fondo i profili di un quadro infranto. Per evidenziare le fratture che, al di là dell’apparente omologazione propria della dimensione metropolitana, spaccano il soggetto produttivo in spezzoni separati, se non contrapposti, identificati ormai non più dal comune ruolo produttivo, ma da più profonde specificità di genere, di età, di formazione. Non più “operai”, ma “giovani”, “donne”, “anziani”, ognuno con le proprie solidarietà, i propri linguaggi, i propri valori.

“Il primo giorno che sono entrata sono stata proprio male - racconta Elena -. Il rumore mi assordava; dopo un po’ non lo senti più, ma ti senti intontita, ti senti sempre una sonnolenza addosso. Poi vai dal caporeparto, che ti manda dal capo-officina, e questo dal capo squadra che non sa dove sbatterti perché sei una donna. Ho girato parecchie gabbie metalliche dalle pareti di vetro, piene di porci incravattati con falsi sorrisi e false cordialità, a ricordarti sempre la ripida scala della gerarchia con i ‘seguimi’, gli ‘aspettami qui’, i ‘mettiti là’, ‘me la prendo io, te la prendi tu’, quasi fossi un oggetto. Mi aspettavo di vedere macchine enormi e catene veloci, ritmate, invece la prima impressione è stata quella di un movimento lento ma continuo. E vedevo segnata sul viso di parecchi anziani la monotonia, sguardi vuoti che sembravano scivolare verso una sorta di sonnolenza scandita da suoni e gesti ciclicamente ripetuti. La prima cosa che mi sono detta è stata ‘non mi ridurrò come loro, qui il tempo si ferma’. I primi a farsi avanti sono i delegati. Per tesserarti. Poi sono gli operai maschi a farsi conoscere. Ti vengono vicino, scherzano, si fanno belli, si realizzano con le loro battute stronze. Se scoprono che rispondi, e magari sei femminista, mollano immediatamente la preda, e ti guardano come se fossi bacata o pazza. Pensa che uno un giorno mi ha detto ‘Beato chi ti monta’. E dire che è

uno che durante gli scioperi per il contratto era in prima fila, si incazzava con quelli che non volevano fare sciopero, criticava la gestione sindacale perché troppo moderata, per cui magari te lo sentivi più vicino, avevi fiducia in lui”.

Così come Elena esprime, in forma esemplare, il punto di vista “femminile” sulla fabbrica, parlando come “donna” non come “operaia”, Giò propone il “suo” punto di vista, altrettanto radicale e irriducibile, di giovane: “Guardami, guardami bene - mi disse la prima volta che l’incontrai, il 17 luglio del 1979, sul piazzale di Rivalta -. Le scarpe sono da discoteca, la camicia da estremista, l’orecchino da omosessuale, i capelli lunghi da cantante: niente che ricordi un operaio! Perché io voglio che se qualcuno entra lì dentro, nel reparto, e mi vede, capisca subito che non sono come gli altri. Quelli che sono lì, sono proprio morti, sono morti vivi. Cadaveri che continuano a lavorare. E’ gente che vegeta. Già solo quando entrano, già con gli occhi chiusi... Perciò io lì mi sento un nulla... E’ proprio un rinunciare a tutto, cadere lì dentro. Fuori posso magari girare senza orecchino, vestito normale, ma qui io devo accentuare la mia diversità...”. Giò aveva 20 anni, la terza ragioneria, un posto di rilievo negli Ultras Granata, e possedeva un linguaggio straordinariamente immaginifico, misto di gergo sportivo, di slang di periferia, di scuola e di televisione, con cui narrava una “sua” fabbrica, incerta tra invenzione e realtà: “Al caporeparto - racconta - gli ho parlato subito chiaro: ‘Senta, gli ho detto, noi qui siamo in tre, giovani, lavativi, tre teste di serie. Lei imposti la squadra senza di noi, che chiaramente le roviniamo tutto. Ci tenga in panchina. Io posso fare il capitano non giocatore, e vedrà. Adesso, così come siamo messi, finché noi restiamo in panchina, la nostra è una squadra da Coppa Uefa. Se poi lei ci dà anche quell’operaio là (e ho fatto il nome di uno di un’altra squadra che si distingue per la sua produttività, uno che ha già avuto tre collassi, che gli piace lavorare alle Presse, farebbe il doppio turno tant’è vero che lavora anche fuori dopo aver finito), se fate come con Rossi al Perugia e ci prestate questo per due anni, possiamo puntare subito allo scudetto, e magari tra un po’ alla Coppa dei Campioni. Ma mi ascolti, noi ci tenga in

panchina'. 'Proveremo', ha risposto. Era un capo nuovo - quello prima era andato via per pazzia - e così adesso siamo abbastanza liberi, facciamo poco e per giunta ci divertiamo, giriamo per la fabbrica, corriamo, facciamo delle esibizioni, anche per dimostrare agli altri come si deve fare. L'altro giorno, io e un mio amico, siamo venuti a lavorare vestiti da donna, con il cappellino rosa, occhialoni bianchi, quelle tute rosse, sai, che vanno di moda adesso. E' stato un bel casino arrivare fin qui in vespa, conciati in quel modo pauroso. E ci siamo messi a lavorare tranquilli alle presse, ben in vista, sulla pedana in alto. E' arrivato il capo e si è messo a guardarci. Io ho detto, un po' minaccioso 'Beh?', e allora lui si è affrettato a dire 'Meno male che ci siete voi che tenete un po' alto il morale...' Un'altra volta siamo venuti in perfetta tenuta tennistica, maglietta bianca Lacoste, calzoncini bianchi, calzettoni, scarpe da tennis, racchetta, e lavoravamo così, seri seri. Oppure facciamo i mixaggi, che sono delle urla improvvise, proprio forti... alte si levano le grida! L'ultimo pezzo è tremendo, fortissimo. Pensa, tu sei lì alle Presse che ruschi, e a un certo punto si alza un affare del genere. Allora tutti si voltano a guardarci, e noi siamo lì a lavorare, e gli facciamo 'Beh?, cosa c'è da guardare?'.

Abbiamo un atteggiamento divistico, bisogna dirlo, cioè li teniamo sulle loro. Specialmente i capi, loro non riescono a tenerci testa, a farci del male, perché noi siamo più cattivi, più intuitivi, più tutto. Sappiamo parlare meglio, abbiamo più ironia. Per loro è un topolino e una montagna, non riescono a tenerci testa. I delegati, un po' si incazzano con noi, gli diamo fastidio quando rompiamo le palle, però quando ci esibiamo ridono come gli altri, si dimenticano di essere delegati. Se venissero a dirci qualcosa li manderemmo via, noi non deleghiamo a nessuno.

Un giorno però abbiamo proprio esagerato. E' finita che si è incendiata una macchina. Era arrivato un gruppo di nuovi assunti, e noi eravamo lì che ci esibivamo. Io sono andato da loro, e gli ho spiegato come era la faccenda, che noi eravamo una squadra di serie A, dei migliori, e quale era il nostro gioco, cioè di fare schifo, non lavorare, fare girare le palle. E gli ho anche detto che se volevano entrare bene qua, che noi

li accettassimo, dovevano fare qualcosa che li ponesse al nostro livello, cioè superare una prova del fuoco. Loro hanno preso troppo alla lettera questa cosa qua della 'prova del fuoco', e quando mi sono girato dopo dieci secondi faccio 'Cosa è successo?'. 'Abbiamo infuocato la macchina'. Avevano buttato uno straccio imbevuto di qualcosa dentro lo scarico e sembrava un fumogeno, perché c'erano tutti i solventi in mezzo alle lamiere. Hanno detto 'Adesso siamo in grado di essere di voi?' 'Sì, sì', ho risposto. C'è stato un casino, capireparto, delegati, operatori, tutti che giravano, e non capivano come aveva fatto. Bellissimo. E' stata una delle nostre pietre miliari. Ci sono stati dei giorni in cui noi proprio siamo scoppiati nel pieno della nostra classe, che proprio abbiamo fatto vedere il nostro valore".

"Fondo del barile" li definirà, in un articolo su "La Stampa", Adalberto Minucci, a sottileare il carattere deterioro di quel particolare "materiale umano". Eppure, aldilà della superficie, quegli atteggiamenti "nuovi" e inquietanti segnalavano un mutamento reale del rapporto tra società e fabbrica, tra culture generazionali e modello produttivo. Mostravano la contraddizione, ormai evidente, tra sistema delle aspettative e dei bisogni formatosi nell'ambito di un modello democratico ad alta scolarizzazione e sistema di organizzazione e di comando proprio della fabbrica fordista-taylorista; l'improponibilità del vecchio modello produttivo di fronte alla nuova forza-lavoro. Sia pure nel linguaggio disarticolato delle idee che non hanno ancora parole, i nuovi assunti esprimevano un sostanziale rifiuto di accettare quella riduzione della propria vita e del proprio tempo a "merce" che era stato all'origine dello stesso conflitto operaio. E ponevano, implicitamente, una più alta domanda di "senso" del proprio agire produttivo, e di autonomia – "bisogni post-materialistici" o "post-industriali" li definirà la letteratura sociologica -. Nè si può dire che, superata la diffidenza del primo approccio, l'incomunicabilità con i vecchi operai fosse assoluta, la solidarietà impossibile: "Lì comunicavi con tanti - è ancora Nino Scianna a ricordare -, con i giovani, con i vecchi, soprattutto con questi, che ti mettevano a disposizione il loro sapere, che ti insegnavano come si fa un

lavoro, magari come si fa a inceppare una macchina e stare fermo mezz'ora, e che nello stesso tempo si incazzavano se non riuscivi a fare bene il lavoro perché ti dicevano 'Se tu riesci a lavorare bene, il padrone non ti potrà mai dire nulla...' Avevano fiducia in te perché capivano che anche se eri giovane, anche se avevi studiato, comunque eri uno di loro, avevi scelto di fare l'operaio. Ci si aiuta tra simili: questa era una morale operaia, una forma di consapevolezza che si era tutti sfruttati, e da cui nasceva una grossa solidarietà. In questo ogni appartenenza, regionale o generazionale, si perdeva, diventava meno importante. Nel lavoro c'era solo una cosa: tu cercavi di aiutare chi era con te, non certo dall'altra parte della barricata". E lo stesso Giò, l'irriducibile espressione di una soggettività radicalmente "altra" rispetto a quella operaia tradizionale, a un certo punto del suo lungo racconto mostra i segni di un cedimento; gli effetti di quel lavoro che la fabbrica – "quella" fabbrica - opera sull'identità anche più selvaggia, segnandola a poco a poco, e annettendosela: "Probabilmente sarà anche una crisi di valori - confessa -, ma io adesso sto tagliando i ponti con un sacco di gente. Crisi di amicizia. Le amicizie di prima le faccio vegetare, sperando che le cose tornino come prima. Ma le amicizie più belle adesso le ho lì dentro, in fabbrica. Io mi sento, non dico più serio..., però gli altri non capiscono le lotte che faccio io in Fiat... la loro politica è talmente stupida. La loro politica sono gli spinelli, per certa gente, oppure il concerto, oppure fare sciopero a scuola perché hanno il termosifone spento. Invece per me la politica più vera è quella del lavoro. Come dire? la fabbrica ha ingigantito la mia presunzione. Sì, io adesso mi sento di capire delle cose che gli altri non capiscono. Una volta parlavi di lotte, di proletari, di comunismo, di compagni, però io queste cose le ho incominciate a vivere sulla pelle. Adesso io penso che ogni cosa che uno deve fare, ogni lotta, deve essere filtrata attraverso dei sacrifici, delle cose che uno non vorrebbe fare e le fa per qualcosa. Le amicizie si cementano, secondo me, quando fai qualcosa insieme per tanto tempo e quando rischi qualcosa insieme".

Certo, quando nella primavera del 1979 la vertenza per il contratto – l'ultimo contratto dei metalmeccanici firmato con la Fiat in lotta - era entrata nel vivo, la delusione tra i vecchi operai era stata forte. Quei giovani così riottosi, così estremi nel rifiuto del lavoro organizzato industriale, si estraniavano dallo scontro, disertavano cortei e assemblee e saltavano il muro, ogniqualvolta se ne presentasse l'occasione, per fuggire dalla fabbrica. Per ritagliarsi un qualche scampolo di tempo libero fuori dall'ambito produttivo. Ma fu questione di pochi giorni. Presto anche i nuovi assunti trovarono una propria collocazione: furono loro a "inventare" i blocchi stradali invadendo i grandi corsi intorno a Mirafiori e a Rivalta; spostando il terreno dello scontro dalla fabbrica - che non conoscevano e che sapevano ormai congelata e inerte, comunque controllata da quelle che consideravano "istituzioni" - alla città, che invece avevano imparato quasi per istinto a padroneggiare. E che ora paralizzavano giocando sulle interdipendenze dei flussi di traffico (esattamente come i loro predecessori avevano fatto con la fabbrica bloccando convogliatori e catene), e percorrevano, dirottando i pullman di linea, in rapide scorribande. La conclusione del contratto del 1979 fu decisa interamente a Torino. Sul terreno dell'ordine pubblico.

Fu, quella, la prima e l'ultima lotta che li vide protagonisti. Ma sta ad indicare, pur tra mille contraddizioni, che, al crepuscolo del decennio, dentro quella fabbrica travagliata dai processi di ristrutturazione, in bilico tra automazione tecnologica e nuova esigenza di comando, quando i termini della tregua produttiva e del patto sociale sembravano ormai vicini al limite, avrebbe forse potuto nascere un'inedita cultura operaia. Un modo di vivere la fabbrica libero indubbiamente dai consolidati capisaldi della tradizione produttivistica e lavoristica, più sensibile e aperto alla dimensione esistenziale, alle esigenze e alle ansie individuali, ma non per questo meno capace di contrapposizione. Una nuova dimensione culturale che avrebbe richiesto un paziente lavoro di riflessione e revisione ideologica, di ricerca, di ricucitura e discussione. Il movimento operaio, invece, nella sua grande maggioranza, ad esclusione di

qualche limitato settore del sindacato torinese, preferì privilegiare il terreno del potere, la propria dimensione istituzionale, la fedeltà a un “patto dei produttori” ormai con evidenza logoro. Scelse, come temi identificanti quello della produttività e della governabilità, nella fabbrica come nella società. S’illuse che, se avesse saputo dimostrare di saper garantire l’ordine nell’ambito produttivo, si sarebbe automaticamente legittimato a partecipare del potere politico.

E quando, il 9 settembre 1979 la Fiat aprì le ostilità licenziando 61 operai e dando il via a un’efficacissima campagna sulla “normalizzazione produttiva”, poté farlo nella certezza di avere dalla propria parte, se non politicamente, quanto meno “culturalmente”, buona parte della sinistra e del movimento sindacale.



5. Dalla rivista “n+1”

http://www.ica-net.it/quinterna/2000_todayrivista/2000_today.htm

Nota

Ringrazio la redazione della rivista n+1 per la concessione del testo. Questi compagni lavorano con metodo e rigore e in questo ponderoso scritto ho ritrovato alcuni temi cui accennavo nel 1979 nel volantino ‘La fiat mente’, ripresi poi nel mio testo sui 61 licenziati. Resta il problema di sempre, come

trovare la forza, il momento, il consenso per dare applicazione a queste riflessioni.

p.b.

Evitare il traffico inutile

La circolazione delle merci, ossia il loro effettivo aggirarsi nello spazio, si risolve nel trasporto. L'industria dei trasporti costituisce da un lato un ramo di produzione indipendente, quindi una particolare sfera di investimento per il capitale produttivo; dall'altro si distingue per il suo apparire come prolungamento del processo di produzione.

(Marx, *Il Capitale*, Libro II, cap. VI,III).

Riduzione dell'ingorgo, velocità e volume del traffico, vietando quello inutile. (Partito Comunista Int., *Il programma rivoluzionario immediato*, riunione di Forlì, punto "g", 1952).

OGGI

Comunicazioni come estensione del processo produttivo

Tutta l'immensa massa di costruzioni che copre la crosta terrestre come un cancro con le sue metastasi, le città, le case, le fabbriche, tutto dev'essere collegato con un'altrettanto immensa massa di infrastrutture. Per trasportare merci e uomini, per comunicare, occorrono percorsi e strumenti. E dato che la rete dei rapporti fra uomini e cose, nell'epoca dello sviluppo massimo del lavoro sociale, è un generalizzato *mettere in comune* delle risorse (anche se in modo mostruosamente estraniato), invece dei termini specifici *trasporti, telecomunicazioni, poste ecc.*, è meglio utilizzare l'onnicomprensivo *comunicazioni*. In effetti questo mettere in comune risorse è un fenomeno molto più vasto di quello che i tecnici borghesi dell'organizzazione intendono per *sinergie*, ed ha implicazioni più profonde. D'altra parte le poste sono ormai diventate in ogni paese

centri complessi di servizi, e – nell'era telematica – anche merci immateriali vengono trasportate, anzi “portate oltre”, lungo la rete nervosa del complesso sociale. Un *oggetto fisico* può essere spostato da un luogo all'altro e il rapporto fra il mittente e il destinatario si esaurisce nel movimento a senso unico, mentre *l'informazione condivisa* li mette in rapporto sia biunivoco (ogni individuo di un insieme può essere collegato con un individuo e uno solo di un altro insieme) che generalizzato (rapporto di uno a molti e di molti a uno nello stesso tempo), così che ogni soggetto è parte integrante del tutto. La *comunicazione*, insieme con l'economia (che lega gli uomini in un rapporto sociale di valore), dà luogo alla più integrata socializzazione del lavoro che la storia abbia mai visto. Non a caso Engels, nell'*Antidühring*, chiama *organismi* di comunicazione ferrovie, poste e telegrafi.

Anche da questo punto di vista, dunque, lo sviluppo del capitalismo è rivelatore dei motivi per i quali i nostri maestri hanno sempre dato un'enorme importanza al movimento materiale che getta le fondamenta della società futura. Abbiamo visto ripetute volte, sulla base dei loro scritti, che una critica al capitalismo va imperniata non tanto sul fatto che esso è un particolare tipo di società “proprietaria”, ma perché questo moderno sistema della proprietà dà il diritto a una certa classe di sfruttare il lavoro di un'altra nel modo più generalizzato e universale, nella piena libertà degli interessati sul mercato del lavoro. Quindi la nostra critica non è tanto rivolta a *persone* o anche *classi* che si *arricchiscono*, ma soprattutto a un modo di produzione che si rivela specificamente dedito alla mera riproduzione del Capitale e annichilisce l'umanità della nostra specie.

Scoperte, una volta per tutte, le leggi fondamentali del sistema basato sulla produzione di merci, ha sempre più importanza l'indagine sul *come* esse vengono prodotte e scambiate. Progetto e produzione di merci in quanto tali non avrebbero alcun senso se non fossero collegati all'intero sistema produttivo. Ogni fase del ciclo produttivo è determinata non solo da quella che l'ha preceduta, ma ancor di più da quella che seguirà, perché il semilavorato deve adeguarsi all'insieme e non viceversa. Perciò i “trasporti” non

sono che il tramite fra una fase e l'altra, così come nella linea di montaggio il "pezzo" viene "portato oltre" da un operaio all'altro. Ed è sempre più frequente il caso di aziende che distaccano alcuni dei propri progettisti presso i fornitori per armonizzare le forniture rispetto alle fasi successive.

Abolizione della proprietà nel sistema della proprietà

Se già Engels aveva sottolineato gli elementi di massima socializzazione della sua epoca, è ormai improprio continuare a definire questo sistema come quello della *proprietà privata* (da "privare"), anche se essa è ancora fatta valere su singoli aspetti di una società in cui, nella pratica, ogni sua parte componente non può veramente "privare" le altre parti di qualcosa. L'abisso fra le classi, dovuto a sottrazione di valore da parte di quella dominante, non impedisce che mai come oggi gli uomini abbiano tanto apportato, condiviso e fatto condividere. Ogni classe esiste *in funzione* dell'altra. Il capitalismo, uscito dalla sua fase primitiva, è ormai un sistema integrato di lavoro, scienza, macchine e uomini – capitalisti o liberi venditori di forza-lavoro – nel quale l'esistenza fisica di un *proprietario* non ha nessuna rilevanza se non sul piano del mantenimento del potere di una classe; classe che domina non tanto a vantaggio dei suoi singoli membri, per ricchi e potenti che siano, quanto, soprattutto, a favore di una forma di produzione già morta, che all'umanità non può più offrire nulla. Proprio l'immensa infrastruttura, rivoluzionata nell'800 con l'introduzione del *sistema* ferroviario e telegrafico, ci mostra come il Capitale abbia bisogno di socializzare al massimo il *sistema* della produzione: le comunicazioni possono essere appaltate in lotti ai singoli capitalisti, ma rimangono un irreversibile fatto sociale.

Solo da questo punto di vista *sistemico* possiamo valutare appieno il complesso insieme produttivo borghese. E solo superando la concezione "volgare" condannata da Marx, quella che si traduce non nella soppressione del sistema della proprietà ma nell'estensione di essa a tutti gli uomini, possiamo individuare il potenziale rivoluzionario che preme

per essere *liberato*. Engels più volte rilevò, contro l'impostazione ideologica di Dühring, che il crescente intervento dello Stato e la socializzazione sempre più spinta del lavoro bastavano e avanzavano per definire il capitalismo, il quale, di per sé, cioè astraendo dalla classe degli individui possessori di capitali, tende a negare sé stesso proprio con l'espropriazione degli espropriatori e soprattutto ad affidare allo Stato il ruolo di pianificatore dell'economia (quindi dell'intero universo dei rapporti sociali).

La socializzazione del lavoro nel capitalismo ha raggiunto vertici più alti che non nelle società non ancora giunte alla proprietà, allo Stato e al denaro, nelle quali immani opere testimoniano ancor oggi il grande potenziale "energetico" delle comunità non estraniare. Eppure quelle società funzionavano proprio su una rete di scambi di oggetti, perciò di valori d'uso e non di valori di scambio. Proprio perché conoscevano soltanto una divisione tecnica del lavoro e non erano ancora giunte ad una sua vera e propria divisione sociale, *comunicavano* e *trasportavano* così come fanno le varie parti di un organismo, le quali comunicano gli impulsi nervosi o sono attraversate dal sangue che trasporta nelle vene gli elementi metabolici. La società umana futura, spingendo alle massime conseguenze questi caratteri (anche tramite l'uso finalmente umano della scienza) non sarà un "modo di produzione" ma parte della natura funzionante secondo un organico *metabolismo*.

Comunicazioni come nervature della fabbrica globale

Il funzionamento del sistema capitalistico, tecnico e disumano, incurante delle proprie cellule che ritiene utili solo in quanto produttrici brute e mediatrici di valore, è paragonabile a quello di uno dei suoi moduli portanti, assomiglia cioè ad una *fabbrica allargata*, nella quale il processo di produzione esce storicamente dagli edifici della vecchia manifattura e l'operaio parziale viene sostituito dall'operaio globale (cfr. *Operaio parziale e piano di*

produzione). In tale contesto il controllo dell'economia nazionale – e persino internazionale – spinge la socializzazione ad un passo dalle caratteristiche della fase inferiore della società futura. Questo particolare modo di essere del capitalismo maturo ha dunque dei risvolti pratici importanti.

Abbiamo visto che il sistema dei trasporti è paragonabile ad una estensione dell'apparato produttivo. Ovviamente risponde anche al criterio della “circolazione” delle merci, ma pochi si rendono conto che la maggior parte del trasporto e delle comunicazioni *non avviene dal produttore al consumatore ma fra produttori*. Oltre ad essere un'altra verifica sperimentale degli assunti marxisti (importanza primaria della produzione di mezzi di produzione e non di beni di consumo), questo dato di fatto ci introduce meglio alla fabbrica diffusa, in quanto ci rende subito evidente l'analogia fra gli spostamenti dei semilavorati all'interno della fabbrica e gli spostamenti degli stessi semilavorati all'esterno: il tutto avviene in una rete di comunicazioni di diverso tipo che affascia l'insieme e lo rende assolutamente solidale. Attenzione, non soltanto “intrecciato”, come fa notare Lenin a proposito del lavoro sociale mondiale, ma unitario. E ciò, naturalmente, è in contraddizione acuta con la sopravvivenza delle borghesie nazionali e delle stesse nazioni, ma di questo ci siamo occupati altrove (cfr. *Globalizzazione*).

A tale proposito è bene ricordare che ci hanno sempre fatto sorridere coloro che da anni predicano la “fine del taylorismo” immaginando un'epoca post-fordista, come se la fabbrica d'oggi fosse un'altra cosa rispetto a quella di un secolo fa. In effetti la differenza va vista con la vecchia manifattura, tipo di fabbrica sopravvissuta giusto fino a Taylor. E anche in questo caso il personaggio che dà il nome all'ennesimo “ismo” non fu il geniale “creatore” di un metodo, ma il perspicace applicatore di metodi che si stavano facendo strada man mano che la scienza coinvolgeva anche l'organizzazione e non solo le macchine e gli impianti. Il *taylorismo*, una volta reso unitario al di là delle esperienze empiriche e assunto a disciplina formalizzata, non è altro che

la trasposizione organizzativa, empirica del capitolo di Marx sulle macchine (Libro I del *Capitale*): l'operaio, inserito nel sistema della produzione macchinizzata, diventa operatore parziale di un ciclo complesso, così come il semilavorato è materia parziale del prodotto finito. Ora, nel sistema chiuso di fabbrica, ad ogni operaio o gruppo di operai corrisponde una *fase di lavorazione*, a sua volta identificata con un *reparto*. Nel sistema aperto delle fabbriche, conseguenza dell'ulteriore divisione sociale del lavoro e quindi dell'ulteriore specializzazione, un'intera fabbrica specializzata nella produzione di un certo semilavorato sostituisce il *reparto*, e il trasporto fra le fabbriche specializzate sostituisce la *linea di montaggio*.

Formulette che si leggono sui giornali, come *outsourcing* e *just-in-time production cycle* ("rifornirsi all'esterno" e "ciclo di produzione in tempo reale") sono utilizzate in genere come termini di moda, senza che emerga l'importanza di quel che sottintendono, ossia la proiezione verso l'esterno di ciò che da un secolo succedeva già all'interno delle fabbriche. Rifornirsi all'esterno significa integrare a sé il sistema dei fornitori e dei clienti, in modo che il flusso dei materiali e delle informazioni sia unitario; produrre *just-in-time* significa integrare nel tempo e nello spazio il flusso dei materiali in modo che non vi sia né un deposito permanente degli stessi in attesa da qualche parte (non solo nel magazzino ma anche lungo tutto il processo), né un flusso disomogeneo rispetto alla velocità di scorrimento della produzione (sincronia, per evitare i cosiddetti *colli di bottiglia*). Tutto questo, a vari gradi di perfezione, è sempre stato oggetto di studio da parte dei responsabili del ciclo produttivo. Osserviamo che già Taylor integrava le rilevazioni sul campo con il lavoro di formalizzazione svolto negli uffici "tempi e metodi", per cui la fabbrica diventava un organismo pre-ordinato, nel quale era già prevista ogni dinamica, compresa quella dei flussi delle forniture dall'esterno. Dal punto di vista dei principii organizzativi non c'è quindi nessuna differenza fra l'interno e l'esterno della fabbrica per la semplice ragione che in un caso e nell'altro

stiamo parlando di un ciclo di lavorazione unico che deve sottostare a delle regole uniche.

Fondamentale fu l'unificazione dei criteri di misura e delle parti (viti, cuscinetti, ingranaggi, ecc.), cui seguì molto più tardi quella dei processi. La logistica industriale è il criterio di alimentazione della produzione. Essa prende il nome dall'arte militare degli approvvigionamenti e in origine significava "arte del calcolo". Infatti il sistema capitalistico di produzione è diventato così complesso da rendere necessaria ormai la pianificazione della sua dinamica, opera per la quale non bastano dei buoni organizzatori.

La logistica come controllo economico

Più il sistema diventa complesso, più i meccanismi che ne garantiscono il funzionamento rimangono invisibili alla stragrande maggioranza della popolazione. Quasi nessuno sa che cosa succede realmente quando, ad esempio, utilizziamo un cellulare, accendiamo una lampadina, viaggiamo in treno, facciamo il pieno dal benzinaio o acquistiamo un'automobile. Queste e gran parte delle nostre azioni quotidiane si riferiscono a reti di tale complessità che non potrebbero funzionare senza piani centralizzati, oltretutto precisi al punto da limitare le probabilità di intoppo (che sono milioni) ad eventi statisticamente trascurabili. Gli esempi potrebbero essere moltissimi, tutta la nostra vita ruota intorno a processi pianificati. Tradizionalmente si intende per logistica la pianificazione del flusso dei materiali attraverso un'organizzazione, che può essere di qualsiasi tipo, da un esercito a una fabbrica. In quest'ultimo caso il flusso va dalla materia prima, fornita dalla Terra, al prodotto finale, fornito dalla fabbrica di beni di consumo al consumatore. In mezzo c'è l'enorme settore, di gran lunga il più importante, della produzione dei mezzi di produzione, impianti, ecc. Si capisce meglio a questo punto ciò che si diceva prima a proposito del traffico: dal produttore al consumatore si percorre solo l'ultimo, breve e insignificante tratto dell'intero percorso. Il Capitale s'impenna su sé stesso, non sull'uomo.

Sul campo il termine è utilizzato assai male, essendo in genere associato ai movimenti dei pezzi in officina o degli

autocarri sulla strada. Ma è evidente che la logistica è non solo movimento di “pezzi”, semilavorati o autoveicoli che siano, ma anche e soprattutto azione di uomini, scambio di informazione, previsione, progetto, calcolo. Con l'avvento della cosiddetta qualità totale, e soprattutto di Internet, le maggiori aziende hanno dovuto ri-progettare tutta la loro logistica, cosa che le ha obbligate anche a ri-progettare buona parte dell'intero sistema produttivo materiale.

Così si affievolisce la differenza fra le poste, gli autotrasporti, le ferrovie, le compagnie aeree, le flotte e i servizi logistici integrati come UPS, FedEx, DPWN (Deutsche Post World Net, che ha assorbito la DHL), e... gli eserciti. Tutti questi organismi hanno propri mezzi terrestri, navali ed aerei e ne utilizzano di altrui (nel '91 l'esercito USA utilizzò un ponte aereo in parte costituito da aerei civili affittati per portare mezzo milione di uomini in Iraq e dintorni). La macchina da guerra moderna, centralizzata, pianificata, dispotica, è l'esempio più calzante per definire l'apparato della produzione industriale basato sull'efficienza logistica. Il generale Schwarzkopf, che comandò la Guerra del Golfo e quindi una delle più complesse operazioni logistiche mai pianificate, una volta tornato a casa mise le sue competenze al servizio di una grande catena di supermercati. E c'è ancora qualche borghese fuori-di-testa che blatera sul liberismo o, peggio, qualche ingenuo militante che s'indigna per le “privatizzazioni” selvagge o per gli effetti della globalizzazione. Il liberismo è un'isoletta di anarchia di mercato in un oceano di pianificazione dura.

La logistica anche come controllo sociale?

Le reti di fornitura mondiale, le comunicazioni e i materiali trasporti connettono talmente ogni attività sul pianeta che c'è da stupirsi come non ci sia ancora stato lo scontro definitivo fra i salari del proletariato occidentale e quelli del proletariato del mondo detto eufemisticamente “in via di sviluppo”. La realtà è che la divisione sociale del lavoro permette per il momento di mantenere nei paesi

industrializzati il nocciolo essenziale delle produzioni ad altissimo sfruttamento (drenaggio di plusvalore relativo) mentre nei paesi capitalisticamente marginali il saggio di sfruttamento (cioè il rapporto fra plusvalore e salario) rimane molto basso. Ciò provoca un aumento dell'importanza internazionale della logistica, dato che i proletari dei paesi "poveri" producono per quelli dei paesi "ricchi", e lo possono fare soltanto se questi ultimi continuano ad essere una classe in grado di consumare. È quindi necessario dislocare lontano alcune produzioni, anche a decine di migliaia di chilometri, e far viaggiare le merci, connettere le fabbriche, muovere uomini, progettare flussi, muovere diplomazie, firmare accordi fra nazioni e farli rispettare, ovviamente con magistrature e polizie e, quando non basta, eserciti.

Un tale tipo di attività è destinato a diventare sempre più importante. La McKinsey, una società di consulenza per dirigenti, ha calcolato, estrapolando dai bilanci delle maggiori società e proiettando a scala nazionale, che il mercato delle attività logistiche "vale", solo negli Stati Uniti, 1.000 miliardi di dollari, il 10% del PIL americano, e cresce del 4% all'anno (il mercato europeo è sui 200 miliardi). L'industria incomincia a praticare l'*outsourcing* anche in questo campo e le aziende di servizi specializzate in progettazione logistica per conto terzi (*third party market*) fatturano già 50 miliardi di dollari, una cifra in crescita del 18% all'anno. Società multinazionali come Caterpillar e Fiat, obbligate sia generato, se nella pancia o nell'immaginazione. La logistica è una merce perfetta perché lega in un vincolo indissolubile il fornitore e il cliente. La Ford, per esempio, ha uno dei suoi stabilimenti a Toronto, dove produce 1.500 furgoni commerciali al giorno su tre turni, cioè non si ferma mai. Ha affidato la logistica alla TPG, uno dei più grandi fornitori di "logistica intelligente". La produzione *just-in-time* prevede, come abbiamo visto, la connessione diretta delle linee di montaggio della Ford con quelle dei fornitori. La a sviluppare per sé capacità logistiche globali, adesso le mettono in vendita e si occupano di logistica altrui.

La merce per essere vendibile deve avere un valore di scambio e un valore d'uso, non importa dove quest'ultimo TPG ha organizzato 800 servizi di trasporto al giorno che portano i pezzi semilavorati provenienti da 300 fornitori diversi. Si dirà che è una follia, uno spreco gigantesco. Vero, ma il risparmio, nonostante la logistica costi molto, è *nelle economie di scala*, dato che i fornitori sono reparti della fabbrica globale e costruiscono pezzi non solo per la Ford. Il sistema è gestito da un software della TPG che si integra con la produzione computerizzata della Ford, ma che in pratica la domina, dato che ne controlla i flussi in entrata. Infatti i semilavorati arrivano a 12 punti lungo le linee di montaggio che debbono essere sincronizzati e la cui alimentazione non può mai subire ritardi *maggiori di 10 minuti*. I semilavorati sono naturalmente caricati sugli autocarri nella giusta sequenza da 200 operai disposti lungo l'intero flusso, il quale è controllato da 10 pianificatori in una sala computer, che possono "tracciare" dettagliatamente i percorsi grazie a un *transponder* allegato ad ogni fornitura. Gli autocarri sono guidati da padroncini il cui compenso diminuisce del 2% all'anno per contratto (settennale). La maggior parte degli addetti salariati sono precari. La Ford utilizza un sistema analogo in Europa, così come la Volkswagen e le altre case automobilistiche.

A qualcuno sembra davvero che il mondo stia avviandosi verso un oscuro orwelliano *1984* planetario, dato che gli Stati diventano parte integrante della pianificazione logistica, mentre le grandi aziende capitalistiche ricordate nei paragrafi precedenti offrono i progetti teorici e i mezzi per l'attuazione. Il capitalismo liberista e selvaggio, che si presenta come appendice a mostruosi apparati di controllo globale, la precarietà e la dispersione del proletariato, l'isolamento e l'incertezza in cui piomba l'individuo senza riserve, tutto ciò sembra precipitare la lotta di classe nel regno dei ricordi storici, come se non potesse più "risorgere". Non siamo per nulla d'accordo. La lotta di classe non scompare mai. Va da sé che questo sistema diventa estremamente vulnerabile proprio alla lotta di classe: essendo costituito da flussi progettati per connettersi

perfettamente l'uno con l'altro nel tempo e nello spazio, può essere attaccato in ogni punto con effetti disastrosi sull'intero ciclo di produzione nazionale ed anche mondiale. Per chiunque abbia provato a organizzare scioperi, la lettura di questi dati sulla logistica fa prudere le mani, tanto il sistema appare – ed è – esposto, fragile, assolutamente indifendibile da parte dei singoli capitalisti. Come al solito, ha prodotto da sé stesso gli agenti della propria morte, a livello sempre più alto, nonostante l'apparente capacità di controllo. E per quanto riguarda la “dispersione” della classe, non più concentrata nelle grandi industrie di un tempo, ebbene, essa è oggi certamente negativa, ma solo perché domina ancora l'ideologia balorda, dovuta alla deleteria teorizzazione congiunta ordinovista, stalinista e anarco-sindacalista, dell'operaio-azienda, del gruppo legato alla specifica produzione, del *consiglio di fabbrica* come cellula separata, mentre la storica e forte posizione classista è sempre stata quella *dell'organizzazione territoriale al di là della fabbrica e del mestiere*. Un'organizzazione sindacale seria non si strutturerebbe mai sotto gli occhi del padrone, integrandosi col suo ciclo produttivo, giungendo persino a consegnargli l'elenco degli iscritti per la trattenuta della quota sindacale.

Il reazionario trasporto privato

Abbiamo visto come la società capitalistica, dopo aver rivoluzionato il mondo, sia ormai del tutto incapace di introdurre elementi nuovi, nel senso di utili all'evoluzione dell'*homo faber*, dell'uomo che produce e come tale si riproduce. Scienza e tecnica “progrediscono”, certo, ma invece di liberare l'uomo dalla fatica e dal lavoro come pena, lo inchiodano alla macchina, al grande *automa* generale, come Marx chiamava la fabbrica macchinizzata e il sistema delle fabbriche.

Un esempio illuminante di come, a quella vera e propria *rivoluzione* che è stata l'ascesa dell'industria, delle ferrovie e del telegrafo, si possa accompagnare un fenomeno assolutamente *reazionario*, è dato dall'automobile. Non abbiamo nulla contro la *forma* che un qualsiasi mezzo di trasporto possa assumere, ma certo l'automobile non è solo

un mezzo di trasporto, è una maledizione sociale. Essa nasce come sviluppo della carrozza a cavalli *privata* quando il movimento degli uomini, delle merci e delle informazioni era già assicurato dalle ferrovie, dalle navi e dal telegrafo in una rete *sociale*. Persino la carrozza era già in gran parte pubblica, e infine si era trasformata, pur mantenendo i cavalli, in *omnibus* viaggiante su rotaie e in grado di trasportare decine di persone. Vale la pena elencare alcuni risultati contraddittori dell'avanzata del sociale e dell'assurdità del privato:

1) Mentre il motore elettrico faceva balzare il rendimento delle macchine motrici dal 5% scarso del carbone-vapore al 95% e più, l'automobile rimaneva schiava delle leggi della termodinamica e il suo rendimento non riusciva storicamente a raggiungere il 30%, che si supera appena nei mostri tecnologici da formula uno. A proposito di rendimento e motori elettrici: il record mondiale di velocità per automobili (105 Km/h, Jenatzy su *Jamais Contente*) fu ottenuto nel 1899 su un'auto elettrica e non fu mai superato, per quel tipo di auto, fino al 1968.

2) Mentre l'elettricità, prodotta in modo centralizzato e distribuita in rete, prefigurava una società organica contro il localismo decentrato del vapore (veramente proudhoniano, dice un testo della nostra corrente), il motore a combustione interna rimaneva nient'altro che una sostituzione rumorosa e inquinante del cavallo.

3) Mentre le reti sociali di comunicazione erano passibili di continui miglioramenti nella loro struttura, quindi nel rendimento generale, l'automobile privata esaltava l'individualismo e la dissipazione, oltre che, naturalmente, l'aumento del caos dovuto al suo muoversi anarchico e scoordinato.

4) Mentre nelle reti sociali è possibile progettare i flussi e costruire modelli matematici in un vero e proprio rovesciamento della prassi, nel caos molecolare del trasporto privato il massimo livello raggiunto è l'invenzione del semaforo per impedire che gli automobilisti si ammazzino e intasino gli incroci (*en passant*: l'*incrocio* non è previsto nel

traffico organico; nelle reti vi sono solo nodi, utili a sbrogliare i flussi, non a incasinarli).

5) Mentre in una rete sociale è possibile ottimizzare la fruizione del mezzo singolo, lo stesso mezzo consegnato al privato passa una enorme parte della propria esistenza inutilizzato (frequente il caso dell'automobile ferma in garage mentre il proprietario va a lavorare in autobus, oppure dell'auto che si consuma nel traffico, dove gli autobus non possono circolare a causa sua, e poi resta tutto il giorno nel parcheggio della fabbrica).

6) Mentre la rete sociale è alimentata e gestita da una struttura altrettanto sociale, il caos molecolare del trasporto privato è alimentato da una serie di servizi privati assolutamente dissipativi: concessionari, distributori, assicuratori, carrozzieri, meccanici, gommisti, elettrauto per ogni veicolo (riparare un autobus che porta mediamente 50 persone richiede quasi la stessa energia sociale utilizzata da un veicolo che ne porta una).

7) La rete sociale minimizza la dissipazione con il piano centrale e con alti rendimenti intrinseci, mentre il movimento molecolare è per sua natura altamente dissipativo. Costruire una rete richiede meno energia che costruire elementi separati, l'attrito ferroviario e navale è molto basso (se rapportiamo a 100 l'at-trito dei cuscinetti di un'auto spostata a motore spento, l'attrito stradale è da 2.000 a 2.200), la *manutenzione centralizzata* di un grande parco macchine è più efficiente del capillare *servizio assistenza clienti* privato, ecc. ecc.

L'automobile in quanto tale

Se affermiamo che l'automobile è una vera calamità sociale non è certo perché siamo inclini a romanticismi passatisti, ma perché si tratta di un particolare tipo di merce che non ha *nessuna* possibilità di comparire come elemento *importante*, seppure trasformato nella sua natura e nel suo utilizzo, nella società umana futura. Oggi invece, oltre a passare per importante, obbliga la società intera a modellarsi secondo le sue esigenze, che non sono di certo quelle degli uomini,

anche se questi ultimi pensano di essere *essi stessi* a modellare il mondo, compresa ovviamente l'automobile. L'impatto ambientale dell'automobile non è quello immaginato dalla maggior parte degli ecologisti, i quali preferiscono in massa le brodaglie moralistiche cucinate dai loro politicanti piuttosto che gli studi seri che alcuni tecnici scrupolosi e preoccupati per le sorti della biosfera hanno preparato nei dettagli. Non si tratta infatti di proporre automobili che consumano poco o che vanno a idrogeno, come quelle presentate dai comici (appunto!), si tratta di stabilire se l'umanità ha bisogno di questo aggeggio elevato a sistema oppure no.

Da quando l'uomo ha iniziato ad utilizzare un'energia diversa da quella animale, si è trovato di fronte al problema di ricavare dall'incremento di potenza più benefici di quanto "costi" la dissipazione di energia. Per esempio, la costruzione di una condotta d'acqua per far girare le macine di un mulino deve costare meno di quanto il mulino potrà produrre nel tempo di durata dell'impianto. In regime capitalistico il calcolo è basato sul valore, ma il problema del rapporto fra l'energia anticipata e quella ottenuta si affaccia in tutte le società, qualunque sia il modo di produzione che le esprime. Si tratta di leggi fisiche e l'ideologia non c'entra, o meglio: c'entra in quanto oggi la si utilizza per mascherare la vera natura del problema ecologico, che comprende quello dell'automobile (cfr. *Controllo dei consumi, sviluppo dei bisogni umani*).

Analizziamo dunque l'automobile nell'ottica del consumo di energia sociale. Il motore a scoppio, l'abbiamo visto, arriva a un rendimento massimo del 30%. Ciò significa che l'automobile, *dopo* che è stata fabbricata e messa in circolazione, butta via il 70% del carburante che usa per muoversi. Esso viene dissipato per la maggior parte sotto forma di calore e prodotti combusti, energia non recuperabile ai fini del moto. Le statistiche ci dicono che un'auto, quando si muove, trasporta in media 1,5 persone, nonostante sia progettata in genere per 5. Si sfrutta quindi l'energia del carburante a questi fini per 1,5/5, cioè per il 30%. Ora, il 30% di effettivo utilizzo per trasportare lo

stupido bipede motorizzato, sul 30% del rendimento termodinamico, ci dà il 9% di rendimento calcolato su macchina e persone. Ma la macchina pesa una tonnellata, mentre 1,5 persone pesano circa un quintale, perciò il nostro 9% diventa 0,9% non appena teniamo conto che, oltre alle persone, l'automobile deve muovere la sua propria massa. Ecco un vero specchio del capitalismo: la specifica merce-auto, lavoro passato, morto com'è lavoro morto il Capitale, non serve che a sé stessa!

Ma questo è un calcolo ancora molto, molto imperfetto rispetto a quanto dicevamo sul rendimento dei sistemi. Nessuna società sensata terrebbe conto soltanto della dissipazione locale, senza badare alla dissipazione globale. Vi sono effetti non quantificabili (leggere un libro comodamente seduti sull'autobus invece di dannarsi nel traffico caotico evita sia il calo di rendimento sulle altre attività della vita che l'assunzione di medicinali per l'ulcera o la depressione del guidatore), ma ve ne sono di ben formalizzabili in modelli di simulazione, come l'intera dissipazione comportata dal ciclo produttivo, dal sistema di supporto, dalle infrastrutture, dall'effetto sull'ambiente. Un'auto-mobile, per esempio, è formata da circa 10.000 componenti e solo il 30% di essi è prodotto nella "fabbrica di automobili": per il restante 70% le parti provengono da molte altre fabbriche, spesso ubicate in diversi paesi lontani fra loro (con la crisi Fiat è in progetto la ristrutturazione dell'indotto che produrrebbe per la Germania). È il sistema mondiale delle comunicazioni a permettere il montaggio del prodotto finale. Perciò un'automobile, ben prima di essere messa su strada, ha già percorso, divisa in componenti, più della strada che farà in tutta la sua vita, a bordo di altri autoveicoli, treni, aerei, navi, i quali, a loro volta...

È fin troppo facile concludere che il *sistema dell'auto-mobile* non solo ha rendimento assolutamente ridicolo – cosa comune a molti altri tipi di sistema – ma assorbe una quantità enorme di energia senza dare nulla in cambio, senza compensare questa dissipazione con una contropartita (come succedeva invece nell'esempio della condotta d'acqua), dimostrandosi utile soltanto alla mera valorizzazione

insensata e ottusa del Capitale. Di fronte a una società senza automobile come sistema, a che potranno mai servire le *smart logistic*, le logistiche intelligenti, oggi al servizio della merce meno intelligente della storia?

Dissipazione quantificata

Abbiamo visto che la logistica si occupa del trasporto razionale degli oggetti nello spazio in modo da ottimizzare l'intero servizio alla produzione. Ciò significa operare anche nel senso del tempo che, insieme allo spazio, è una variabile della *velocità*. Ma spazio e tempo, entrambi monetizzabili dalla società dei rapporti di valore, non sono disponibili che in quantità limitate. Questo solo fatto ci obbliga ad affrontare il problema dell'auto-mobile superando il fatto banale che si tratta di un aggeggio su ruote per trasportare persone, e quello, altrettanto banale, che queste persone perdono un sacco di *tempo* per trovare *spazio* (parcheggio).

Prendiamo la forma-valore per tradurre in ore-lavoro il costo sociale dell'assurdo sistema. Ricordiamo che ciò è possibile in quanto il *valore* corrisponde al *prezzo* medio sociale e che non c'è valore che non derivi tutto da applicazione di forza-lavoro, cioè salario + plusvalore. In altre parole, la sommatoria dei prezzi corrisponde al valore totale. Se dividiamo il PIL italiano (plusvalore + salario, valore prodotto *ex novo* in un anno, 1.250 miliardi di euro) per il numero dei lavoratori salariati (un po' più di 10 milioni, l'operaio globale deve comprendere anche i servizi non vendibili, scuola, ecc.; togliamo solo un forfetario milione di parassiti puri), abbiamo che ogni salariato produce un valore di circa 120.000 euro all'anno (fatevi i conti in tasca e calcolate il saggio di sfruttamento generale).

Dalle cifre disponibili deduciamo che un'autostrada media in Italia (paese con una politica degli appalti più movimentata della geologia) "costa" a lavori finiti circa 20 milioni di euro al chilometro lineare, quindi circa 170 anni-uomo di lavoro medio ogni 5 ettari, compresi cavalcavia, svincoli, gallerie, macchine, progetti, prospezioni, ecc. Ciò significa che, se aggiungiamo parcheggi all'aperto, sopraelevati e sotterranei, più pompe di benzina, e tutto ciò che l'auto si crea al suo

intorno, l'infrastruttura per l'auto-mobilità "costa" suppergiù 34 anni-uomo per ettaro attrezzato, più naturalmente la manutenzione, il rinnovo ecc. Siccome in Italia ci sono 1.200.000 ettari solo di strade (la rete di gran lunga più fitta del mondo), ipotizziamo almeno 2.000.000 di ettari per il totale delle aree attrezzate a fini automobilistici, vale a dire almeno 68 milioni di anni-uomo. Inoltre, tutto ciò, se ci basiamo sulle tabelle normalizzate dell'industria, non "costa" meno del 10% all'anno per la sola manutenzione, cioè altri 6,8 milioni di anni-uomo: ricordiamo che si tratta di lavoro sociale medio e che comprende il passaggio di valore delle attrezzature, ecc.).

In Italia circolano (o stanno fermi occupando spazio) 32 milioni di auto e 4 milioni di veicoli commerciali, 36 milioni in totale, la maggior densità del mondo, superata solo dal piccolissimo Lussemburgo. Tutti questi mezzi li possiamo valutare a una media ponderata che ci dà circa 0,1 anno-uomo cadauno, quindi incorporano lavoro complessivamente per almeno 3,6 milioni di anni-uomo. Aggiungiamo anche in questo caso il 10% di manutenzione, 360.000 anni-uomo.

In Italia si immatricolano 2,4 milioni di veicoli nuovi ogni anno: ciò significa che, terminato il ciclo produttivo, vengono immessi altri 240.000 anni-uomo; ma supponiamo che tutto ciò vada semplicemente a rimpiazzare i mezzi rottamati, non cambierà di molto le nostre conclusioni. In più dovremmo aggiungere cinque milioni di motocicli del parco esistente più 400.000 motocicli nuovi immessi ogni anno, di cui non abbiamo tenuto conto, così come non abbiamo conteggiato il movimento di carburanti, che è cresciuto al crescere del parco circolante: nel 1993 ogni italiano consumava energia per 0,6 Tep (tonnellate di petrolio equivalente), nel 2001 per 0,7, un quintale in più.

Sofferamoci per ora sui dati fin qui raccolti e che possiamo riassumere così: abbiamo un parco motorizzato dal rendimento ridicolo dell'1%, che "vale" 4 e per muoversi ha bisogno di una massa di infrastrutture per 75. Che cioè al solo fine di esistere, ha bisogno di infrastrutture che "valgono" tre quarti di tutto il valore prodotto *ex novo* dal proletariato italico in un anno intero di lavoro. E siamo ad

una valutazione approssimata per difetto, eseguita su un campione, quello italiano, che è solo il 4% dell'intero sistema mondiale dell'automobile, il quale sta marciando verso la Cina e l'India, dove due miliardi e mezzo di potenziali fruitori (sì, anche i vecchi e i neonati, perché l'auto è esaltazione non solo dell'individuo ma della famiglia) sono già tenuti d'occhio dagli esperti di *marketing*.

DOMANI

La rete di comunicazioni come emblema di alto rendimento

Prima di inoltrarci nella descrizione della rete di comunicazioni della società futura attraverso il solito metodo di mostrare come si possano liberare le *potenzialità* già raggiunte *adesso*, occorre sottolineare ancora il gigantesco sciupio insito nella società capitalistica, che ha un concetto poco scientifico di rendimento quando lo debba applicare alle cose sociali.

Per *rendimento* si intende normalmente il rapporto fra ciò che otteniamo con una certa attività e ciò che è "costato" ottenerlo. Che il computo per l'intero processo avvenga in unità di misura di un tipo o dell'altro, denaro o energia, non fa differenza. Abbiamo detto "normalmente", e infatti possiamo applicare il volgare "dare per avere" a molti fatti della vita quotidiana, nonostante sia un ragionamento *sbagliato*. Abbiamo per esempio depositato del denaro in banca e questa ci garantisce un certo *surplus* nel tempo: il rapporto fra la somma in più e quella anticipata è il rendimento del denaro, o interesse, mettiamo del 5%. Abbiamo seminato un quintale di grano e ne abbiamo raccolti 30: il rendimento sarà ancora la quantità ottenuta diviso la quantità anticipata, in questo caso il 3.000% che in agricoltura si chiama resa (potenza del lavoro del Sole, miseria dell'umana trivialità finanziaria). Per rimanere in tema partiamo verso una meta con l'automobile e 40 litri di benzina nel serbatoio: ci spostiamo di 400 chilometri e avremo un rendimento di 400/40, ovvero 10 km al litro (in

questo caso le unità di misura sono incompatibili, perciò non possiamo scrivere la percentuale).

In ogni caso il rendimento, alto o basso, non ci ha impedito di raggiungere lo scopo prefissato, la nostra azione è stata sempre *efficace*. Al capitalismo questo basta: stabilito un obiettivo, gli è sufficiente raggiungere lo scopo, per esempio la valorizzazione del Capitale attraverso la costruzione di 60 milioni di veicoli gommati all'anno con quel che ne consegue. Eppure, questo modo di operare, comunemente accettato in campo economico-sociale, sarebbe assurdo in ogni disciplina scientifica, a partire dalla meccanica: un sistema efficace che permetta di raggiungere lo scopo è anche *efficiente* se, e solo se, lo fa col minimo dispendio di energia. Il capitalismo non è efficiente, è *dissipatore*. A proposito di sciupio, cioè di *entropia*, cioè di fine delle illusioni di crescita infinita: ci sono 250 milioni di veicoli nel mondo, un parco che ha un rinnovo completo in *venti* anni; ma producendo 60 milioni di esemplari all'anno il parco può avere un rinnovo in *quattro* anni; la differenza dev'essere per forza colmata da nuovi acquisti e il ritmo del vulcano produttivo non è compatibile con la palude del mercato.

C'è un qualcosa di patologico nell'economia politica, quando si nasconde la differenza fra efficacia ed efficienza. Se per ottenere il 5% di interesse debbo sottostare a contrattacapestro, il rendimento diventa relativo; *idem* se ottengo 30 quintali di grano da 1 con un costosissimo lavoro di preparazione del terreno o se per fare 10 chilometri a passo d'uomo con la 500 su di una discesa in un giorno in cui ho fretta consumo ben un litro di carburante. Il caso dell'automobile è anche emblematico per un altro motivo: non si possono utilizzare parametri non compatibili e non è possibile quantificare, per esempio, la fretta. In definitiva c'è un solo modo universale e sicuro per stabilire il rendimento, cioè l'efficienza di un sistema: misurare l'energia in uscita e in entrata e metterle in rapporto. Qui il capitalismo cade fragorosamente perché è un sistema ad alto consumo di energia: l'uomo, giunto al capitalismo della fase suprema, non ha ancora imparato a utilizzare su larga scala sistemi a bassa temperatura per muovere le sue macchine, deve

bruciare qualcosa (l'energia di origine idroelettrica è un infinitesimo del totale e in molti paesi non vi è acqua a sufficienza). L'evoluzione è uscita dal corpo biologico dell'uomo e ha coinvolto il suo spazio "esterno", ma non ne ha potuto mantenere il metabolismo, la bassa temperatura, il mirabile rendimento: l'uomo biologico, una volta mangiato ciò che gli serve per vivere, fa 60 chilometri a piedi con un piatto di spaghetti alla carbonara in più.

C'è un modo per limitare l'utilizzo di sistemi ad alta temperatura ed alta entropia (dissipazione): dar vita ad una società che prenda a modello il metabolismo degli organismi viventi e non produca energia bruciando qualcosa ma la prenda là dove è dissipata dal modo di essere della natura (vento, maree, ecc., soprattutto Sole). In questo caso la rete delle comunicazioni si comporterebbe come quella che negli organismi viventi sovrintende al ricambio, cioè all'omeostasi del sistema o, se vogliamo usare un termine "sociale", all'equilibrio e all'armonia. Come? Portando le materie prime, i semilavorati e le macchine agli uomini invece che gli uomini ad essi. Ma non si "spende" in questo modo più energia? No, perché in un sistema razionale vi sarà sempre più *comunicazione* e meno *trasporto*, più informazione e meno lavorazione, compresa innanzitutto quella che brucia materia per avere energia. Il mondo non ha bisogno di 60 milioni di nuovi veicoli all'anno per trasportare fessi e merci di qua e di là in modo insensato; nell'epoca in cui sta morendo il *quantitativismo* produttivo, è più che mai maturo il salto a quella del *qualitativismo*. L'automobile è già un oggetto fuori epoca, degno di finire nel museo degli orrori.

"La grande industria – diceva Engels nell'Antidühring (Cap. "Produzione") – insegnandoci a trasformare il movimento di molecole in un movimento di massa a fini tecnici, ha in notevole misura emancipato la produzione dai limiti di luogo [...] La società emancipata dai limiti della produzione capitalistica, può andare ancora molto più avanti. Producendo una generazione di produttori provvisti di un'educazione sviluppata in tutti i sensi, che intendano le basi scientifiche di tutta la produzione industriale e ognuno dei quali abbia praticamente percorso da cima a fondo tutta

una serie di rami della produzione, essa crea una nuova forza produttiva che compensa largamente il lavoro richiesto per il trasporto a grandi distanze di materie prime e di combustibili". Vigorosa pagina dovuta al movimento reale di allora, che oggi lo stesso Engels riscriverebbe in termini ancor più precisi, sotto l'influenza di una società che ci mostra molto meglio le potenzialità di quella futura, che sarà ad alto rendimento proprio mediante l'emancipazione dai limiti di luogo portata alle massime conseguenze, e mediante la relativa introduzione di reti di connessione mondiale.

L'automobile come sistema di produzione

Troppi militanti straparano di "abbattere il capitalismo" senza sapere nulla del sistema in oggetto e soprattutto di ciò che non si abatterà affatto perché già realizzazione della società futura che agisce in questa. L'odio verso una società infame non giustifica rigurgiti di luddismo. Marx ed Engels ci hanno tramandato i loro insegnamenti dopo aver passato la vita a studiare nei dettagli questo sistema, la sua scienza e le sue rivoluzioni tecnologiche, traendone conclusioni pratiche, funzionali all'abbattimento del capitalismo più di ogni frase fatta figlia di ideologie. L'avvento della società futura è un problema di *prassi*, non di pensiero e tantomeno di sentimenti, specie adesso che scienza e tecnologia non possono rivoluzionare più nulla, solo schiavizzare ulteriormente il lavoro umano.

Abbiamo visto che l'automobile, in più di un secolo, continua ad essere la solita carrozza senza cavalli, un prodotto "maturo", come dice la sociologia industriale; una merce da buttare e dimenticare, come diciamo noi, uno dei maggiori imbrogli della vantata tecnologia capitalistica, che scalda come una stufa, rende poco più di una locomotiva a vapore e sputacchia veleni nell'aria che respiriamo. Un obbrobrio da far vergognare l'orgogliosa civiltà, se non fosse così presa di sé, quindi irrimediabilmente ottusa nei confronti del futuro. Ma, a dimostrazione che *la rivoluzione non dorme mai*, l'automobile è anche stata la merce che, nonostante le sue caratteristiche, ha spinto di più al cambiamento del modo di

produrre merci. E questo per noi ha un significato grandioso che non è marxisticamente permesso sottovalutare, perché spariranno le merci, ma resterà la produzione.

Mentre l'automobile non c'interessa né come valore di scambio (merce) né come valore d'uso nel senso attuale, c'interessa moltissimo *come* il capitalismo è giunto a produrla innalzando ulteriormente il livello di socializzazione del lavoro. La rete di produzione automobilistica sforna un prodotto "vecchio" ma è essa stessa in continua evoluzione. È quella che ha introdotto su più larga scala il principio che si può fabbricare qualcosa con "meno di tutto", principio *anti-quantitativo* per eccellenza, nonostante la persistenza di una grande massa di impianti. Ovviamente il capitalismo ne fa un uso iper-produttivistico, ma anche noi siamo ovviamente a favore di reti produttive che, come quella in questione, utilizzino rispetto al passato meno lavoro umano, meno materiali, meno tempo per reagire al cambiamento, meno superficie di stabilimento, meno impianti, meno burocrazia, meno apparato di controllo, meno energia. E che producano meno giacenza di scorte, meno scarto, meno inquinamento. Secondo il concetto di efficienza, meno di tutto ciò significa in ultima analisi – se non ci fosse il capitalismo – meno lavoro e quindi *più tempo di vita liberato*.

Un altro principio stabilito nella produzione automobilistica ed emigrato verso altri settori è quello detto della *co-makership*, o del "produrre assieme", cioè il considerare il confine della singola fabbrica non come una chiusura ma come una zona di passaggio, permeabile ai flussi di materiali semilavorati e soprattutto di informazione utile alla qualità del prodotto in uscita e in entrata. È evidente che tutto ciò si presta all'apologia del sistema attuale da parte della borghesia e dei suoi tecnici, ma basta operare una non troppo difficile conversione per provare quanto siano state potenti le anticipazioni di Marx sul lavoro sociale: scompare del tutto l'antica alternativa fra il costruire all'interno, per non devolvere parte del profitto ad un fornitore esterno, e il costruire all'esterno puntando sull'eco-nomia permessa dalla grande scala di produzione delle aziende specializzate su un solo prodotto. Il risultato pratico è che con il nuovo sistema

della produzione integrata tra fabbriche non ha più nessuna rilevanza il *dove e per chi* si produce ma il *come*. In un tale contesto la differenza che passa tra *industria* (l'apparato produttivo che la nuova società eredita) e *azienda privata* è messo in evidenza dal fatto che la seconda è già *estinta* nei fatti.

L'evoluzione stessa del sistema verso la rottura dei limiti capitalistici mette in luce l'importanza dei collegamenti e dei flussi fra moduli che, nonostante oggi siano "privati" e indipendenti, fanno realmente parte di un'unica industria integrata, diffusa ma rispondente ad un piano centrale, quindi per nulla federalista e proudhoniana. Di più: questi moduli sono collegati non solo dai flussi materiali e informativi, ma anche da sistemi comuni di approvvigionamento cui fanno capo. Negli Stati Uniti il 75% dei fornitori diretti di componenti auto lavora già in un sistema inter-aziendale su Internet, *legando le varie realtà come se fossero una fabbrica sola*. General Motors, Ford, Renault, PSA, Nissan e Fiat, hanno sottoscritto un accordo con Oracle (software), Commerce One (logistica delle forniture) e Freemarket (e-mercato) per l'approvvigionamento via Internet attraverso un unico portale specializzato su cui gestire in linea il flusso completo, dal fornitore al cliente, fino alla logistica dell'assistenza. Freemarket è un luogo virtuale, come altri 2.000 esistenti nel mondo, escogitato per fare incontrare domanda e offerta senza far muovere, nella fase progettuale, né merci né persone. Vi è un sistema mondiale di fornitura via Internet, il World Trade System, che collega fabbricanti di fabbriche, di macchine e di merci con fornitori e clienti, mettendo a disposizione 50 milioni di articoli fra materie prime, semilavorati, parti di montaggio, attrezzi e accessori. La Ford sta costruendo a Colonia uno stabilimento interamente progettato per questi nuovi criteri di produzione, per cui l'intero processo (che gestisce anche 700 robot) sarà collegato con la rete "esterna" a monte e a valle dell'assemblaggio, in modo da essere in grado di recepire cambiamenti di progetto fino a una settimana prima dell'immissione in produzione. Questi sistemi sono

l'effettiva espressione del moderno macchinismo in grado di essere cooptato quasi così com'è nella società futura. Al contrario, i tentativi di *umanizzazione* del processo produttivo si sono tutti rivelati inganni moralistici e truffe sindacali, tutti risolti in fallimenti catastrofici, a partire dalle utopie di Adriano Olivetti fino alla vera e propria regressione storica degli esperimenti neo-artigianali di certe fabbriche svedesi.

Come si vede, ci troviamo sempre e comunque di fronte ad un sistema che può essere efficientissimo se tutto funziona (e non è così), ma che presenta una estrema vulnerabilità se qualcosa s'inceppa, aumentando enormemente il *potenziale* offensivo di classe. Non a caso gli studi per questo tipo di ristrutturazioni prevedono anche la "costruzione del consenso" operaio, lo sviluppo di una "dedizione responsabile" incondizionata cui viene data la massima importanza e alla quale vengono chiamati a collaborare i sindacati (che accorrono da sé, senza aver bisogno di solleciti).

C'è l'automobile nel futuro?

No, non ci sarà come la conosciamo adesso, cioè come *macchina* a basso rendimento, come *sistema* finalizzato al profitto e naturalmente come mezzo di trasporto *privato*. Come abbiamo già visto in articoli precedenti riguardo a molti fenomeni sociali, anche in questo caso non abbiamo da inventare nulla, non dobbiamo far altro che basarci su fenomeni già esistenti. Ricordiamo sempre che stiamo parlando di cambiamenti nell'ambito del programma rivoluzionario immediato, cioè della transizione reale e non di utopie. Perciò non sarà inutile a questo punto ripetere che non bisogna fare confusione fra l'evoluzione dei sistemi complessi verso forme superiori e la rottura politica che permette il cambiamento della forma economico-sociale. Ogni società matura incomincia a esprimere al suo interno i caratteri della società successiva, mentre fino all'ultimo conserva tracce di quella precedente. Quindi i caratteri della transizione sono quelli che ci permettono di descrivere la società futura attraverso alcuni fenomeni già presenti in

quella attuale. È normale. Ben diverso, anzi l'opposto, sarebbe se concepissimo il cambiamento come effetto di un'azione volta a riformare le condizioni esistenti, migliorare la società facendo leva anche sui fenomeni *evolutivi* in essa presenti, in modo del tutto gradualistico. Non si tratta ovviamente di questo: un conto è la trasformazione continua che ogni sistema complesso presenta quando sia in grado di auto-organizzarsi, un conto è la rottura politica che interviene nei sistemi sociali per sancire, accelerare o anche provocare il cambiamento sostanziale (l'arrivo degli europei in America, per esempio, provocò il collasso dei sistemi precedenti): quello che, in ogni processo ad accumulo continuo di contraddizioni sfociante in una soluzione discontinua, viene chiamato "catastrofe" (nel caso citato, l'accumulo di potenza in Europa e il conseguente espansionismo provocò la catastrofe altrove). La catastrofe sociale definitiva del capitalismo sino ad oggi non c'è stata e per ora non è visibile, ma l'accumulo di contraddizioni è fondamentale e la rende sicura come il determinismo.

Una delle contraddizioni maggiori è quella della soppressione della proprietà privata nell'ambito stesso della proprietà privata. Ora, non c'è nulla di più privato dell'automobile, tanto che essa induce addirittura patologie da possesso, da simbologia sociale, da territorio protetto, da proiezione sul territorio altrui, ecc. In una società dove l'iniziazione dell'adolescente è scomparsa, il possesso dell'automobile rappresenta uno dei riti sostitutivi. La stessa mobilità individuale offre l'illusione di autonomia a un *Ego* che mai nella storia è stato così stritolato dalla massificazione imperante, quindi così bisognoso di gratificazioni. Tutto ciò incomincia a essere incrinato dalla stessa forma della proprietà. Negli Stati Uniti il *leasing* dell'auto-mobilità per le aziende è un fatto normale, mentre quello per gli utenti privati era quasi inesistente fino a dieci anni fa. Ma nel 1997 il 33% delle automobili (il 50% di quelle di lusso, il 60% nei quartieri borghesi californiani) era già preso in affitto dai privati. La Mitsubishi vende solo la metà delle automobili che produce, le altre le concede in affitto.

Ma il *leasing* è ancora un ibrido primitivo in confronto al servizio vero e proprio già offerto da alcune società di autonoleggio. Non il semplice *noleggio*, che prevede l'uso saltuario, ma la *condivisione*, cioè la disponibilità di un mezzo di trasporto "individuale" come se lo si avesse in proprietà. La Car Sharing Network, per esempio, permette di avere un'auto in qualsiasi momento, in 300 città d'Europa, avvisando telefonicamente con pochi minuti d'anticipo. Esistono strutture che permettono di prendere l'auto in un luogo e lasciarla in un altro. A Torino è operativo da poco un esperimento del genere gestito dal comune: una rete di 16 parcheggi permette di coprire l'area metropolitana in modo che ogni utente non debba mai percorrere più di 400 metri per raggiungerli. Non si paga carburante né parcheggio, si dispone di un mezzo sempre nuovo, e assicurazione, manutenzione, riparazione sono a carico della struttura che offre il servizio; si può inoltre viaggiare nelle corsie preferenziali dei mezzi pubblici. L'individuo percepisce questi sistemi come più costosi dell'auto in proprietà, ed essi per ora non sono presenti in modo capillare. Tuttavia gli permettono di pagare solo per l'uso effettivo del mezzo e alla fin fine il bilancio dell'uso sociale, con il criterio dell'efficienza e non dell'efficacia, presenta un rendimento che è già di gran lunga superiore a quello del *possesso* individuale. Se prescindiamo da che cosa è l'automobile in generale *adesso*, la semplice estensione di una rete simile, con tanti nodi e veicoli quanti ne servono ad un traffico che non si svolga sotto il segno del profitto, risponde già in buona parte ad esigenze comunistiche, di non-proprietà e non-valore, cioè di *valori d'uso condivisi*.

Quindi nella società futura vi sarà un'efficiente rete di comunicazione che, per quanto riguarda il movimento delle persone e delle cose, comprenderà sia percorsi prefissati che percorsi variabili, e questi ultimi saranno realizzati solo per i luoghi non raggiungibili con la rete *normale*. Vi saranno certamente mezzi *auto-mobili* (non si può ricoprire tutta la crosta terrestre di ferrovie, tramvie, metropolitane, ecc.), ma faranno parte della rete complessiva come terminali, navette, ecc. e, ovviamente, saranno macchine tecnicamente agli

antipodi rispetto a quelle attuali, così come sarà diversa l'infrastruttura di cui avranno bisogno. Il traffico privato non dovrà essere *proibito* quanto *estinto*, a causa del cambiamento reale nei bisogni degli uomini, come avverrà per tante altre caratteristiche della società attuale.

Quale mezzo “auto-mobile”?

La società futura, semplicemente, non potrà mantenere il motore a scoppio. Il ciclo termodinamico di tale apparato non ha permesso e non permetterà più grandi cambiamenti. Sostanzialmente esso è rimasto quello progettato da Otto e da Diesel, e il suo rendimento, anche nei casi più sofisticati di applicazione, come abbiamo visto, è del tutto ridicolo. Inoltre la poca elasticità d'uso obbliga il motore Otto-Diesel a montare il gruppo cambio-differenziale, che per esempio è del tutto inutile sul motore elettrico. Tuttavia, anche quest'ultimo non è la panacea che si millanta: è vero che ha un alto rendimento, ma utilizza energia che deriva dalle centrali termo-elettriche, le quali bruciano combustibile e quindi hanno rendimento basso; non tanto quanto l'automobile, ma alla fine, tra distribuzione lungo la rete e, soprattutto, accumulo in batterie, finisce per essere altrettanto scarso. Una batteria, infatti, non solo “rende” assai meno energia di quanta ne occorra per caricarla, ma deve anche essere costruita, ovviamente con dispendio di energia. Ciò che in un'auto elettrica si risparmia in organi meccanici, si perde in batteria, la quale, oltretutto, pesa moltissimo. Il riscaldamento invernale dell'abitacolo comporterebbe un consumo insostenibile, mentre il motore tradizionale, almeno, lo fornisce utilizzando il calore altrimenti dissipato all'esterno. Si calcola dunque che l'intera catena per far funzionare le automobili con l'elettri-cità, se si vogliono mantenere prestazioni compatibili (tranne il rapporto velocità/autonomia, che sarebbe penalizzato comunque), necessiterebbe dei 5/3 dell'energia bruciata direttamente nel motore endotermico. E l'inquinamento sarebbe più o meno lo stesso.

Un discorso un po' diverso si può fare per i mezzi che consumano l'elettricità direttamente, senza passare attraverso l'accumulo in batteria (treni, tram, metropolitane), o che trasformano a bordo l'energia termica in energia elettrica (ibridi). E comunque il vantaggio non sarebbe strepitoso, non arriverebbe al 25% sull'intero sistema. Lo stesso vale per altri metodi di propulsione, motori a idrogeno, ad aria compressa, a gas da biomassa, ecc. Non esiste espediente tecnologico – e neppure sociale – che possa far cambiare la legge fisica che inesorabilmente ci dice: dell'energia che si anticipa per ottenere un risultato se ne può utilizzare solo una parte.

Perciò, per superare i guai prodotti dal ridicolo rendimento del motore a scoppio e di quello per nulla entusiasmante dei suoi pretesi sostituti, non vi è altra via che rifiutare massicciamente non solo il trasporto *privato*, ma tutto quello *inutile*, e soprattutto ottenere che il mezzo di trasporto non eserciti la sua dittatura sul sistema bensì ne sia governato. L'umanità futura avrà le *auto-mobili*, se servirà, ma non la dittatura di una particolare merce sul sistema delle merci, *sarà libera da ogni merce*. Non si potrà certo eliminare il trasporto nocivo o anche solo inutile se non attraverso un piano razionale e globale di produzione che preveda l'abbattimento drastico del bisogno generalizzato di energia e l'ottimizzazione generale delle risorse, e impedisca quel movimento insensato di persone, oggetti e materiali che l'uomo d'oggi non sopporta ma ritiene comunque inevitabile, come se dipendesse da una legge di natura. Molti, quando sentono parlare di "pianificazione", vanno in paranoia e pensano alla Russia o a uno di quei film prodotti a Hollywood con un occhio alla propaganda sul meraviglioso "mondo libero". Ne hanno un rifiuto ideologico, anche se spesso si dicono rivoluzionari. Ma questo succede solo perché non sanno cosa sia un "piano" e questa società ha tutto l'interesse a non farglielo sapere.

La "libertà" è nel piano

Tutti hanno letto o almeno sentito parlare della frase di Marx secondo cui comunismo significa passaggio dal regno della

necessità a quello della libertà. A quell'espressione corrisponde una realtà molto semplice: gli animali sono "liberi", cioè soggetti ad un'unica legge, quella della giungla; ma proprio questa legge li rende schiavi dell'imprevisto e dell'arbitrio. Invece gli uomini sono in grado di rovesciare la prassi della giungla, di progettare il proprio avvenire, darsi un ordine, e coordinare i propri sforzi per grandi realizzazioni, di muoversi, insomma, su di un terreno sociale sviluppato che comprende la previsione e quindi la pianificazione. Non c'è mai stata attività veramente umana, anche nelle società più antiche, capaci di grandissimi progetti e realizzazioni, che non abbia obbedito a regole utili per sfuggire alla condizione aleatoria dei mangiatori, dei mangiati o dei morti di fame.

Che nelle società di classe si siano ristabiliti a livello sociale l'*imprevisto*, l'*arbitrio* e la *fame*, non toglie nulla al fatto che l'uomo è ormai profondamente e irreversibilmente coinvolto nella progettazione della propria vita. *Come* lo stia facendo la società cui oggi egli è giunto, chiama in causa la dialettica: *negazione della negazione è affermazione* e perciò, dato che questa è la società più organizzata della storia e nello stesso tempo quella che usufruisce di meno dell'organizzazione dal punto di vista umano, diciamo che non occorre più *aggiungerle* nulla, ma solo *abbatterla*.

Leonardo da Vinci è il primo che supera il concetto delle città ideali disegnate per il Principe e ci introduce alla città funzionale, in cui al progetto urbano si affianca, come un tutt'uno realistico costruibile, quello delle vie di comunicazione: strade e canali (insieme, per consentire il traino delle chiatte da trasporto), percorsi separati per carri e per pedoni (questi ultimi sopraelevati; caro Le Corbusier, dove hai copiato di nuovo?). La città progettata del Rinascimento ha una pianta circolare a raggiera, perché il cerchio rappresenta la forma geometrica in cui le distanze sono ottimizzate. Con una forma simile si dispongono le strutture di molte specie viventi, seguendo il determinismo naturale. E molte città, antiche e moderne, nella loro crescita, finiscono per assumere una struttura ad anelli concentrici e viali a raggiera. Così sono progettate le

metropolitane che, nel sottosuolo, non devono rispettare l'impianto ortogonale delle città ma solo il razionale rispetto di una funzione. Così è progettato il futuro grande anello ferroviario che collegherà 20 città tedesche. L'uomo non ha più limiti nella progettazione e nella pianificazione dell'ambito produttivo, perché mai dovrebbe averne riguardo ai problemi del traffico?

Ma se il progetto si limitasse al disegno di ciò che si vuole ottenere, non varrebbe nulla per la comprensione e per il governo dei sistemi dinamici. Si tratti di produzione, si tratti di traffico, vi sono certo dei modelli di programmazione che tengono conto dell'ottimizzazione dei flussi e che sono in grado di simulare infinite situazioni dinamiche. Ora, nei modelli attuali di simulazione e ottimizzazione del traffico, vi è un nucleo dedicato alla simulazione del movimento effettivo nelle specifiche situazioni (città o reti di comunicazione fra città) e un modulo dedicato all'a-zione di semafori, alla costruzione di nuovi percorsi, alla realizzazione di svincoli, ecc. Com'è evidente, questi modelli si occupano soltanto di disciplinare la crescita mostruosa del traffico che c'è, mentre in futuro lo sforzo di pianificazione sarà volto ad *evitarlo*. Oggi nessun Principe capitalista potrà mai ingaggiare un Leonardo per progettare una società *senza traffico privato*.

Una società in grado di dominare con un piano razionale l'anarchia insita nel mercato lo potrà fare. E attenzione: "dominare" per noi significa soprattutto "conoscere", in questo senso diciamo che l'uomo può dominare la natura. La centralizzazione che sarà manifesta nel piano, sarà tanto più *efficiente* quanto più sarà in grado di progettare delle regole per *evitare* il controllo centrale. Vale a dire che una società organica non avrà *caporali* addetti alla direzione del traffico o all'osservanza degli ordini dall'alto, saremmo daccapo. Una società organica funziona armonicamente secondo programma come un organismo che vive, si riproduce ed evolve secondo il suo *programma genetico*, un organismo che per funzionare non ha bisogno, al suo interno, di altri organismi speciali "superiori". Il piano centrale per le comunicazioni e per il traffico sarà tanto più efficiente

quanto più sarà in grado non tanto di “governare” il sistema quanto di *imporre* al sistema sempre più alte e armoniche capacità di auto-organizzazione.

E questo vale per tutto, non solo per l’argomento specifico che qui abbiamo affrontato.

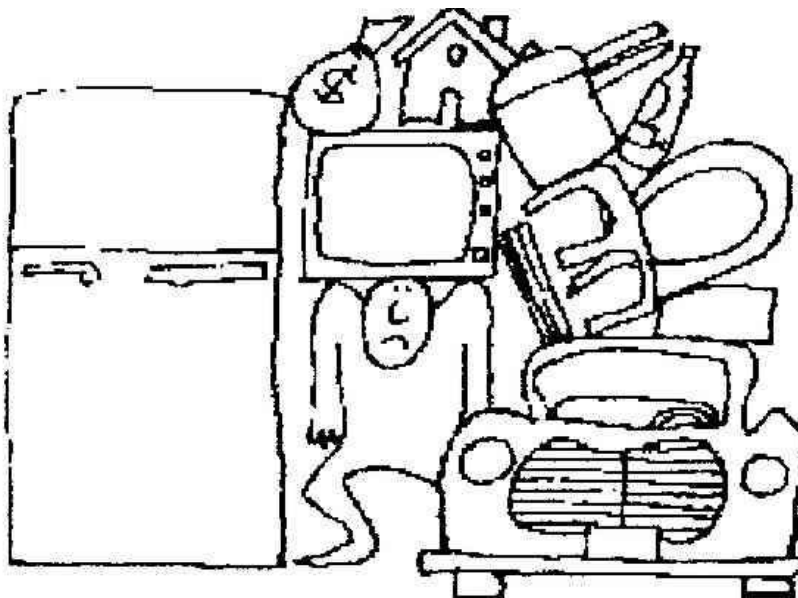
LETTURE CONSIGLIATE

- Daniel T. Jones, Daniel Roos, James P. Womack, *La macchina che ha cambiato il mondo*, Rizzoli, 1998.
 - Daniele Robiglio, *Osservatorio sulla componentistica autoveicolare italiana*, Camera di Commercio, Industria, artigianato e agricoltura di Torino, 2002.
 - Christopher E. Borroni-Bird, “Designing AUTOonomy”, *Scientific American* del 16 settembre 2002 (sulla progettazione di un'auto a celle di combustibile).
 - “A moving story”, *The Economist* del 5 dicembre 2002 (sulla logistica dei trasporti).
 - Documentazione su siti Internet.
Federal Highway Administration:
www.fhwa.dot.gov;
- Ministero dei trasporti e delle infrastrutture:*
www.infrastrutturetrasporti.it;
- tecnologie per il trasporto urbano, la logistica e la programmazione del traffico:
www.ropeways.com,
www.lift.com, www.systra.com/technologies/agt.htm
e www.poma-otis.com;
- un modello matematico di simulazione del traffico urbano:
www.tpsitalia.it/brochure/.- *Operaio parziale e piano di produzione*, nel n. 1 di questa rivista (settembre 2000).
- *Globalizzazione*, opuscolo nella nostra collana Quaderni Internazionalisti (1999).

- *Controllo dei consumi, sviluppo dei bisogni umani, numero 3 di n+1, marzo 2001.*

nota

[Abbonamento alla rivista: € 16 un anno (4 numeri). Gli abbonati riceveranno l'edizione stampata e quella digitale. Per abbonarsi e ricevere il bollettino scrivere a: quintern@ica-net.it]



6. da Franco Milanese, *Tutti in Fiat*, 2001.

Nota.

Questo testo è stato scritto per il sito web di ALP-CUB, nella rubrica 'tutto scuola'.

*Indirizzo : <http://www.geocities.com/alpcub>
p. b.*

“Le passo subito la signorina Cinzia”. Attesa di otto secondi. “Deve comunicarmi data e luogo di nascita dei ragazzi e degli accompagnatori. Indichi poi tre giorni possibili per la visita e attenda la nostra risposta. Le telefonerò al più presto”. Cortesia formale e freddina, efficienza, cura di particolari apparentemente irrilevanti (cosa gliene frega del luogo di nascita?). Insomma, azienda, azienda, azienda. Ho deciso di portare la classe quinta a visitare la Fiat. Dal fordismo al postfordismo, e poi new economy, e just in time, e finanziarizzazione e globalizzazione. Insomma, ho cercato di ripercorrere i luoghi canonici delle trasformazioni del lavoro, dell'impresa, del mercato. E credo che una visita a Mirafiori possa essere utile. C'è molta emozione. In me. E come andare in America dopo aver digerito decine di western. Immaginario e realtà. Dai libri con gli schemi del reparto presse, vogliamo tutto, Agnelli e Pirelli, pagine e pagine su cosa caspita pensano dicono e fanno gli operai a quella fabbrica che oggi, forse, neppure un operaio sa bene cosa sia. Ma comunque è lì, Mirafiori, la Fiat.

In pullman gli studenti sentono le cuffiette e si raccontano beatamente i fatti loro. Sembra che siano loro ad accompagnare me. Arriviamo dieci minuti prima delle 10.30 e aspettiamo 9 minuti e trenta secondi in corso Agnelli, piantati come piloni davanti all'ingresso degli impiegati. Riprendo un po' di storia, ma gli studenti sono già scomparsi nel bar dall'altra parte della strada. Inflessibile sull'anticipo credo che il ritardo, anche il nostro, non sarebbe perdonato dall'azienda, quindi richiamo gli studenti all'ordine. Finalmente si entra. Una graziosa signorina illustra con dati molto essenziali i caratteri della costruzione. Tutto molto

destoricizzato. Non una data, un elemento di storia sociale o politica, sembra che la fabbrica sia venuta su da sola, così, e si sia messa a fare automobili. Si sale sul piccolo trenino elettrico e si percorre, due volte qualche corridoio della lastroferratura. Tutti con le cuffiette, ma i dati che arrivano sono ovvi e scarni e i ragazzi cominciano a distrarsi. Guardano i grandi convogliatori in alto, le scintille che sprizzano dai saldatori. Alcuni operaie e operai ci fanno cenni di saluto, sembrano rilassati. “Ehi pro, (neppure prof, gli studenti economizzano al massimo le energie) ma non c’è tanto casino” “Qui no – dico – ma in altri reparti il rumore è molto peggio. Guardate le dimensioni”. Vedo moti giovani, pochi operai oltre i cinquanta, e mi piacerebbe fermarli, farli salire sul trenino, gente che magari è qui da trent’anni e farci raccontare qualcosa. Ci spostiamo di corridoio e Lucia, la gentile accompagnatrice, prosegue imperterrita a dire esattamente ciò che vediamo: qui si mettono i vetri, qui si sistema una parte dell’interno, il cruscotto, qui i sedili. Non si abbandona certo ad astrazioni, la signorina Lucia. Descrive ciò che vediamo. A me capita di camminare nel centro di Torino e fare invece gioco di astrazione dal qui e ora e pensarmi nella piccola capitale sabauda, come doveva essere via Roma prima del fascismo o la zona di Piazza Vittorio due secoli fa. Forse chi insegna storia finisce per vivere un po’ troppo dentro questa distorsione di prospettiva, ha la testa rivolta più al passato che al futuro, “sente” le forme trascorse non come qualcosa che non è più ma come uno scenario di possibilità, alcune perse, altre in atto, altre ancora, forse, da tentare di riaggiungere. Ogni prof vorrebbe che la stessa sensibilità appartenesse agli studenti e questo è un motivo perenne di attrito, lontani come sono i giovani dal gusto della storicizzazione, inevitabilmente proiettati nell’indefinitezza creativa dell’attesa di vita. Ora, annoiato dalla descrizione in tempo reale della signorina Lucia, mi lascio scivolare dentro la fantasia, la sovrapposizione tra le immagini di adesso e le letture o i racconti che amici e compagni mi hanno fatto. Cerco di pensare a questi corridoi che sto percorrendo nelle trasformazioni che li hanno segnati, penso alla Fiat vallettiana a cosa doveva essere qua dentro cinquant’anni fa,

e poi a questi stessi corridoi “spazzati” da un corteo interno, il casino dei “tamburi di Mirafiori”, i cancelli e la vita di idee, di lavoro, di cambiamento che bolliva qua attorno. “A destra vedete due addetti che montano il parabrezza anteriore, poco dopo altri addetti al montaggio delle componenti isolanti”. Addetti. Faccio notare allo studente seduto vicino a me che la signorina Lucia non ha mai parlato di operai. Solo di addetti a qualcosa. Lui scuote la testa in segno di assenso. Chissà cosa frulla nella testa dei miei studenti. Per molti di loro la Fiat non è altro che la fabbrica da cui è uscita l’automobile dei genitori. Ma durante le ore trascorse in classe a riassumere un po’ si storia della fabbrica sono stati particolarmente attenti. Hanno fatto domande pertinenti. Li ho lasciati parlare, raccontare, e sono venute fuori tante storie, vicende di fabbriche e di posti di lavoro, e poi si è discusso di stipendi (con l’immancabile battuta sulle 18 ore settimanali dei professori, che ormai incasso come segno di una raggiunta confidenza con le classi) e di quanto prende un calciatore e se ha senso un calmiere e il libero mercato ecc. ecc. Facevo da moderatore solo per smorzare i toni, ogni tanto decisamente accesi, e le troppe voci accavallate. Mi gustavo questo grezzo gomito di idee che si srotolava davanti a me, in modo caotico e casuale, contento di non insegnare matematica e di avere l’opportunità di osservare questi ragazzi nel loro confronto con la storia, che sia vicinissima o lontanissima, perché dopo un po’ capiscono che gli uomini, in fondo hanno voluto, potuto e dovuto fare le stesse cose, dai Sumeri a oggi e solo l’hanno fatto in maniera un po’ diversa. E proprio a questo pensavo mentre il nostro silenzioso trenino andava avanti, tra addetti di qui e addetti di là, dentro la pancia della Fiat, io coi i miei ricordi e le mie emozioni libresche, da ex studentello operaista, di una fabbrica che non c’è più, loro, chissà. Il giorno dopo in aula chiedo pareri, impressioni, cerco di forzare un commento. Bocche cucite. “Ma insomma, interessante no?” Assenso muto. Osservo Marco & Marco, vicini di banco, dopo tre anni di frequentazione dentro e fuori dalle aule, ormai in condizioni simbiotica, legati da quelle amicizie assolute che solo a quella età si possono avere. Abituati a commentare

tutto con disegni che poi circolano suscitando ilarità per la classe. Vedo che scarabocchiano e, come sempre lascio perdere, non indago. Prima di uscire chiedo se è possibile vedere il loro nuovo capolavoro. “Spero che diventiate almeno come Disegni e Caviglia” dico accondiscendente, mentre con sguardo complice mi danno il foglietto. Il consiglio di classe, più il Preside, è ritratto dietro una catena di montaggio ad avvitare teste di studenti (riconoscibili dai vistosi piercing) su busti di marionetta. Bravi ragazzi, questa è la scuola del futuro.

io non faccio politica
tu non fai politica
egli non fa politica
noi non facciamo politica
voi non fate politica
ESSI SFRUTTANO

SFIDUCIA
NELLA
LOTTA



9. LORIS CAMPETTI Il cielo sopra Torino

il manifesto 19-10-03

Un serio conoscitore di Torino e del lavoro operaio come Aris Accornero sostiene che “dalla deindustrializzazione Torino può trarre molti vantaggi. Il suo disegno è diventare come Milano”. È una tesi interessante, molto condivisa sotto la Mole. È la risposta maggioritaria al diffondersi della certezza che di automobili, da queste parti, tra poco non se ne costruiranno più. Tesi interessante, poco convincente. Torino cambia faccia, non c'è dubbio. Dopo un secolo di egemonia Fiat, finalmente la città riacquista una sua autonomia, può ripensarsi e disegnare il proprio futuro postindustriale con il cielo liberato dalla cappa dell'automobile. Cambierà persino il clima atmosferico, giurano gli architetti sociali che promettono allegre notti a bere birra in tutte le stagioni nei bar all'aperto di piazza Vittorio. È finita l'epoca in cui i torinesi si intossicavano di fetido barbera al cambio turno nelle “piole” di Mirafiori.

Torino terziaria, Torino turistica, Torino olimpionica. Torino senza Fiat. Saranno le spine, i passanti, l'alta velocità e i giochi sulla neve (ma non dovrebbe cambiare il clima?) a ridisegnare la Detroit italiana, anzi la ex Detroit. Piovono soldi come grandine e paradossalmente, proprio adesso che l'auto è stata espulsa dalla città, le auto restano ferme per ore in un traffico impazzito. Sono i cantieri del futuro, ci vuole pazienza, ci vuole fiducia nel domani. C'è un gran bisogno di muratori calabresi e moldavi a Torino, mentre con le vecchie tute blu si potranno riempire le discariche (sociali). Anzi, uno dei progetti allo studio prevede la possibilità di riconvertire il vecchio gigante Mirafiori in una discarica (in senso proprio, non sociale).

C'è un clima strano a Torino. Si sentono quasi soltanto opinioni favorevoli sul progressivo ma veloce svuotamento della fabbrica simbolo. Più la produzione materiale si riduce e quella che resta vola verso altri lidi - al Sud d'Italia e all'Est d'Europa - più esplode la produzione di sogni. Due le

certezze rivendicate: primo, la città esce dalla prigione del secolo fordista, spezza le sue catene; secondo, quassù nel Nordovest c'è gente tenace e creativa che sa rimboccarsi le maniche e superare i traumi. Come quando perse la capitale, trasferita a Firenze prima, a Roma poi: con un colpo di reni Torino diventò capitale della scienza e della tecnica, quindi dell'industria. Domani diventerà capitale di qualcos'altro.

Con l'esclusione della Fiom e di qualche dinosauro industrialista, tutti parlano del declino annunciato di Mirafiori come di una opportunità. Si teorizza la liberazione dalle merci e si lavora per offrire eccellenti vie di comunicazione per le stesse merci costruite da altri. E poi c'è il mito ritardato del terziario avanzato, nel vero senso del termine: avanzato a Milano, o a Lione, o a Francoforte. Verso Milano, il flusso è stato a senso unico, dai saloni alla Telecom. Torino si è impoverita con la crisi della Fiat.

Mirafiori perde le produzioni di serie (la Panda oggi, la Punto tra un paio d'anni) e conquista le monovolume. Non c'è un'idea, grandi opere a parte, che consenta di guardare con fiducia al futuro di Torino che di una sola cosa rischia di diventare capitale: della speranza.



7. Il lavoro di fronte al suo rovescio

[per concessione de 'il manifesto' e di 'Zapruder']

“Il sindacato è scomparso”. L’attacco al potere di coalizione è il frutto di un’ideologia che considera i lavoratori dei semplici “fattori produttivi”. L’esito dell’onda lunga partita dagli Usa negli anni ‘80 che cancella soggettività e autonomia e prepara un collasso democratico.

Uno degli ultimi interventi pubblici di Claudio Sabattini, deceduto a inizio settembre. L’analisi di una società che, oscurando il lavoro, diventa sempre più autoritaria

Un mese fa moriva a Bologna Claudio Sabattini ex segretario nazionale della Fiom. Quello che segue è uno dei suoi ultimi interventi pubblici tenuto a luglio nel corso di un seminario sul tema “Catene al lavoro” organizzato dall’associazione “Storie in movimento” e dalla rivista “Zapruder” (edita da Odradek) che lo pubblicherà nel suo prossimo numero a dicembre.

CLAUDIO SABATTINI

Osservando la letteratura sociale e quella massmediologica potremmo concludere che il sindacato non esiste più. Penso che siamo davvero vicini a questo esito, almeno analizzando gli avvenimenti degli ultimi trent’anni. Ovviamente il processo che ha portato o – se vogliamo introdurre una nota di ottimismo – che sta portando all’estinzione del sindacato non parte dal movimento sindacale italiano, ma ha avuto origine negli Stati Uniti e poi via via ha conquistato l’Europa e l’Italia affermando e facendo diventare senso comune, cultura diffusa che la forza lavoro può essere considerata come uno dei tanti strumenti della produzione, seguendo quindi logiche che sono tipiche dei fattori produttivi, per usare una espressione neoclassica. L’origine di tutto ciò credo si possa far risalire alla fine degli anni ‘70. Da una parte Reagan, dall’altra la Thatcher hanno fortemente operato in questo senso. Non solo: hanno posto l’accento sull’inesistenza di una socialità complessiva, affermando che una società è fatta di singoli cittadini. Partendo da questo

assunto, che ha caratterizzato le politiche dei due capi di stato lungo gli anni '80, si è arrivati ad affermare che il lavoro non è solo un fatto strumentale ma è un fattore della produzione e quindi, come tale, è inserito nei processi di ottimizzazione delle fasi produttive. Questo significa che come si cambia un macchinario diventato obsoleto, così si possono sostituire i lavoratori ritenuti non sufficientemente produttivi. Nello stesso arco temporale si è sviluppata anche un'altra teoria che affermava che i processi di automazione, soprattutto di origine asiatica, avrebbero consentito di sostituire totalmente i lavoratori con le macchine. Il risultato di queste due teorie era lo stesso: il lavoro scompariva non solo come socialità, ma come elemento essenziale del processo produttivo. Ovviamente tutto ciò non è stato privo di conseguenze anche sul piano ideologico e politico. Basta guardare, ad esempio, i tanti accordi generali fatti dalle Confederazioni sindacali in Italia in cui il termine "lavoro" non compare più e viene sostituito da "costo del lavoro". Vengono stipulati accordi sulla flessibilità, sulla produttività che alludono al fatto che riguardano i lavoratori ma essi non vengono più rappresentati come tali, non si parla mai di "flessibilità dei lavoratori", ma di "accordi sulla flessibilità", "sulla competitività". Accordi, accordi, accordi... È da questo punto di vista che nel giro di un ventennio è stato sostanzialmente liquidato il sindacato, e questo non è avvenuto per caso. Per capire davvero la portata di ciò che è accaduto occorre, secondo me, tornare alle origini del sindacato. Esso nacque alla metà dell'800 in Inghilterra (grazie al riconoscimento fatto dai Wigh) da una equazione assai semplice: allora venne riconosciuto che se il lavoratore è solo di fronte all'impresa lo squilibrio di poteri è tale che non è possibile ne esca un contratto libero. Si riconobbe allora ai lavoratori la possibilità di coalizzarsi e quindi il riconoscimento dell'esistenza del sindacato. Finalmente i lavoratori poterono organizzarsi, esercitare un potere di coalizione, condizione indispensabile per equilibrare i rapporti di potere e dar vita a un contratto in senso proprio. Perché in presenza di un forte squilibrio di potere tra impresa e lavoratore non è possibile parlare di contratto.

Oggi, dopo un secolo e mezzo di storia sindacale e del movimento operaio, considerando gli ultimi avvenimenti sociali succedutisi nel nostro Paese siamo alla liquidazione di due capisaldi di questa storia: il contratto e il potere di coalizione dei lavoratori.

Del sindacato abbiamo detto. Per quanto riguarda il contratto collettivo possiamo certamente affermare che è stato liquidato sostanzialmente ma anche tecnicamente come ci insegnano le recenti vicende dei metalmeccanici: la firma posta da Fim e Uilm a quel testo ne ha sancito la definitiva estinzione visto che l'accordo non conteneva alcun elemento delle piattaforme presentate da quelle organizzazioni che l'hanno firmato sottoscrivendo esattamente ed esclusivamente la posizione presentata da Federmeccanica e da Confindustria. Con l'aiuto, ovviamente, del Parlamento e del Governo che hanno provveduto a sostituirla la parte normativa - quella che riguarda le relazioni tra le parti e i diritti - con una sequenza di leggi che liquidano i diritti dei lavoratori. La liquidazione di questi diritti ha come connotato fondamentale un'estrema frammentazione delle forme di lavoro: si va dal job-on-call, al lavoro intermittente ad altre forme di lavoro sempre, però, a tempo determinato lasciando quindi il lavoratore in una perenne condizione di ricattabilità.

Esiste, ed è su questo che vorrei soffermare la nostra attenzione, un elemento che ha reso possibile queste due operazioni di liquidazione, il potere di coalizione sindacale da una parte, il contratto collettivo dall'altra: i lavoratori non possono più votare. I datori di lavoro possono fare il contratto con chi vogliono senza considerare quanto sia rappresentativo. Così nasce il paradosso del contratto dei meccanici i cui lavoratori sono in maggioranza iscritti alla Fiom, più numerosi di quelli iscritti alla Fim e alla Uilm messe insieme. Che quel contratto sia stato sottoscritto da una minoranza è fuor di dubbio, la cosa grave è che questo non provoca nessun effetto perché non vi è una legge sulla rappresentanza e l'articolo 39 della Costituzione (che garantisce la libertà dell'organizzazione sindacale) non è mai stato applicato.

Per rendere completa l'analisi, però, a mio giudizio occorre tenere presente un altro elemento che probabilmente ha una valenza ancor più generale. Se è chiarissimo cosa sia la manifattura, cosa sia la fabbrica, invece, non lo è affatto. Nel corso degli ultimi trent'anni la fabbrica è stata attraversata da trasformazioni profondissime, causate non solo dai processi di internazionalizzazione, che l'hanno completamente modificata rendendo assolutamente non paragonabile quella di oggi a quella di ieri. Il modo in cui si produce, si progetta, si dirige e si vende è completamente cambiato: l'impresa non è più sequenziale. Una volta si cominciava dall'ideare il prodotto per poi, per tappe successive, arrivare fino al prodotto finito e a organizzare la sua vendita. Ora ogni fase della produzione è svolta contemporaneamente alle altre in luoghi diversi, in tempi diversi, con costi e valori differenti e molte funzioni che una volta si svolgevano all'interno ora vengono esternalizzate dall'impresa stessa e vengono chiamati servizi, terziario. E un enorme quantità di ciò che comunemente viene chiamato terziario in realtà è puro e semplice prodotto industriale fatto fuori dalla fabbrica. I primi a percorrere questa strada sono stati i giapponesi che, avendo realizzato subforniture di tutte le componenti lasciando all'interno dell'impresa soltanto l'assemblaggio, riuscirono a produrre automobili a una velocità tale da immetterne sul mercato quantità di sette o otto volte maggiori rispetto alle tradizionali fabbriche fordiste per la pura e semplice ragione che facevano fare due terzi dell'automobile fuori dalla fabbrica. Però, nonostante le modifiche che molti lavori hanno subito nel corso di questi decenni, diluendosi diversamente, è assai difficile che un qualsiasi prodotto, sia esso terziarizzato o meno, possa essere slegato dall'oggetto. Solo l'oggetto, infatti, può essere commercializzato. E anche la teoria sui beni immateriali in realtà, non è fondata sul fatto che in passato si lavorava di braccia e ora si lavora di testa, ma sul concetto classico che esiste una supremazia del lavoro intellettuale su quello materiale. Concetto ovviamente sbagliato: anche per eseguire lavoro materiale occorre metterci testa! Gli skilled tedeschi ce ne mettevano molta di testa nel produrre le loro macchine

utensili e non credo che “avessero meno testa” di quelli che oggi fanno il software dentro le imprese meccaniche o quelle informatiche. Lo dico perché senza comprendere il processo di riorganizzazione produttiva dell’impresa è difficile fare un’analisi di ciò che è avvenuto, nella terziarizzazione e nel suo gonfiamento.

Infine, ho ascoltato con molto interesse l’analisi sulla società dei consumi. Io, però, rimango legato ad un concetto novecentesco: il taylorismo non è solo un metodo di produzione, ma è anche una cultura, una struttura di società. E l’idea forte su cui costruire quel modello sociale era, ed è, che la produzione anche di beni ritenuti di lusso, come ad esempio era considerata un tempo l’automobile, potesse diventare produzione di beni di massa. Si trasformò il sistema produttivo abbandonando sostanzialmente la manifattura e rendendolo altamente gerarchizzato e sequenziale, facendo così in modo che un qualunque lavoratore della Ford potesse acquistare un’automobile Ford. In sintesi, che i prodotti potessero essere accessibili a chi lavorava. Dalla produzione di massa, quindi, alla società di massa - e non viceversa - attraverso un’altissima e crescente produttività e una parziale redistribuzione di reddito che permetteva il consumo di massa.

In questo quadro, oggi, il problema che abbiamo davanti, non solo in Italia ma per lo meno in tutta Europa, è quello della definitiva svalorizzazione fino al nascondimento del lavoro operaio. Per affermare il valore della finanza e del capitale rispetto a qualunque altro elemento, sia esso macchinario o struttura produttiva, è indispensabile dare significato di assoluta marginalità al lavoro operaio. E allora lo si definisce - tutto il lavoro operaio, anche quello che un tempo si chiamava professionalizzato - come poco qualificato e, non a caso, tendenzialmente lo si riserva agli uomini e alle donne “marginali” nella scala sociale, fino ad arrivare agli extracomunitari. A me pare che questa nuova gerarchizzazione del lavoro tenga conto di una ideologia fortemente reazionaria e dispotica e, ritengo, non sia un caso che stia invadendo il complesso delle relazioni delle società occidentali. Il tentativo di liquidare il sindacato, così come il

tentativo di liquidare qualsiasi autonomia soggettiva dell'impresa, come qualsiasi forma di relazione contrattuale tra capitale e lavoro è la forma moderna di dequalificazione e segmentazione sociale; una forma moderna di autoritarismo basata sull'oscuramento del lavoro operaio, sulla sua segmentazione e ricollocazione dentro una nuova gerarchia sociale, una piramide castale. È molto di più dell'antiegualitarismo (del resto nel '900 non abbiamo mai vissuto di eguaglianza), è la creazione di una gerarchia altamente dispotica basata sul fatto che le persone che sono la base materiale della ricchezza - da noi come nel mondo povero - sono collocate alla base della piramide, private di diritti, impedito a coalizzarsi, schiacciate, negate nella loro stessa esistenza. Ecco, mi pare che questa sia la questione del lavoro oggi in Italia, in Europa; ma forse, chissà, molto di più.



8. Schegge biografiche

Qual è stata la sorte dei 61? Abbiamo raccolto alcune schede autobiografiche, una decina che tracciano il percorso politico sociale di una parte di essi.

Angelo Caforio

Dopo il licenziamento, continua l'impegno politico e sociale, partecipando in forma attiva alla lotta contro i licenziamenti alla Fiat nell' '80 nel corso degli storici 35 giorni di blocco dei cancelli.

In seguito alla sconfitta dei 35 giorni, nonostante la ricerca di un nuovo lavoro, è ancora disoccupato e, non essendo fra i cassaintegrati Fiat, non potrà far parte del coordinamento cassaintegrati che andrà a costituirsi.

L'isolamento dei lavoratori metalmeccanici, usciti sconfitti dalla lotta dei 35 giorni, si fa forte e ancora di più per coloro che in modo diverso facevano parte dei 61 licenziati dalla Fiat nel '79.

Sosterrà, insieme ad alcuni dei 61 licenziati, un processo penale, in seguito alle motivazioni (sabotaggio industriale, violenze, etc.) che la Fiat addusse per il licenziamento, dal quale esce assolto. Non attribuendo più alla causa civile il valore politico che originariamente aveva, decide nell'81 di chiuderla con una transazione fra le parti.

Rimane disoccupato fino alla seconda metà dell'81, anno in cui troverà lavoro in qualità di operaio addetto alla lavanderia presso un grande ospedale cittadino.

Dall'81 all'83 si impegna nelle battaglie sindacali in sanità scontrandosi con l'egoismo personale di alcuni sindacalisti e con l'approccio, secondo il suo modo di vedere, "troppo dialogante" e "subalterno" del settore sindacale del pubblico impiego a suo avviso profondamente diverso nella pratica sindacale e nella contrattazione da quella vissuta fra i metalmeccanici nell'esperienza del consiglio di fabbrica a Mirafiori.

Nell'83, in dissenso con l'organizzazione politica di appartenenza, con la linea politica della CGIL FP, ma ancora

di più con la pratica sindacale diffusa nel pubblico impiego, lascia l'impegno politico e sindacale attivo e si iscrive all'università di architettura per completare gli studi interrotti nel '76 in seguito all'assunzione alla Fiat Mirafiori, che considerava "l'Università operaia".

Nell'86, dopo aver conseguito la laurea in architettura, riprende un impegno politico e sociale principalmente nell'ambito dell'associazionismo ed in particolare quello di sostegno alle lotte dei popoli del centro America.

Nel '89 passa, in seguito a pubblico concorso, da operaio ad impiegato amministrativo presso un altro ospedale torinese dove ritrova nuovamente un certo interesse sul piano sindacale occupandosi in CGIL di Internazionale, mantenendo un rapporto con l'associazionismo solidale e internazionale.

Nel '91-'92 nell'ambito delle lotte contro il governo Amato e la contestazione delle politiche sindacali sulla modifica dell'ordinamento pensionistico, sulla difesa dei diritti e sulle forme di rappresentanza dei lavoratori, dà vita, insieme ad altri suoi compagni, all'esperienza dell'unico, (sicuramente in ambito regionale) consiglio dei delegati unitario, nel pubblico impiego, eletto democraticamente e revocabile dai lavoratori in qualsiasi momento, che raccoglie oltre 80% dei consensi fra tutte le professioni compresa quella medica, nonostante l'avversione e le minacce dei sindacati confederali, di espulsione dei lavoratori iscritti che avessero sostenuto il consiglio.

L'esperienza del Consiglio dei Delegati, rimase isolata per l'incapacità della sinistra di opposizione di costruirla nelle altre realtà di lavoro del pubblico impiego e così, pur continuando a vivere fino al '95, si svuotò della forza e della dinamica che avrebbe potuto assumere in un'esperienza diffusa e collettiva.

Nel '93, in seguito a pubblico concorso, cambia lavoro e in qualità di architetto diventa funzionario nella pubblica amministrazione.

In seguito alla deludente politica sindacale nel '94, rinuncerà agli incarichi assegnatigli nel sindacato e all'impegno diretto, rimanendone semplicemente iscritto.

Nel 95 e nel 99 nascono i suoi due figli, e pur continuando a seguire le vicende politiche nel partito della rifondazione comunista in un circolo della prima cintura torinese, cerca di dedicare il maggior tempo possibile ai suoi bambini e alla sua compagna, per quanto possa concederselo una persona che non è ancora libera dalle catene del lavoro.

G. P.

Richiesto di tracciare una scheggia sul suo caso, si rifiuta motivandolo col fatto che quel che serve lo decide la sua organizzazione politica. Non facciamo altro che prendere atto della volontà dell'interessato.

Pino

Ho ricevuto la prima lettera di addebiti generici per “aver arrecato assoluta disorganizzazione della squadra esautorando i capi e le loro funzioni”. Dato che questa accusa era relativa alle ore di sciopero dichiarato, è caduta e la FIAT mi ha successivamente precisato come addebiti nientedimeno che il “blocco delle fosse di convergenza” (che erano 36 e ci volevano almeno 4000 persone per “bloccarle”!). In realtà, la Fiat si faceva forte di un precedente accordo con il sindacato che aveva garantito che le fosse di convergenza non si toccavano. Mi si accusava inoltre di avere obbligato i capi intermedi a sfilare in testa ai cortei con bandiere e striscioni (personalmente non mi importavano proprio nulla di loro) e per far questo la Fiat è ricorsa a testimoni falsi. Avrei anche impedito l'entrata ai crumiri nelle cabine di verniciatura (in realtà facevo con altri normali picchetti, anche se duri, ma la mia squadra era più calma delle altre e non lanciava affatto pietre, anche per disposizioni organizzative). Avrei anche partecipato a blocchi stradali. Persa la causa con il pretore Denaro, siamo stati tutti diffidati passando in sede penale per ingiurie, minacce, atteggiamento intimidatorio e ingiurioso verso i capi e intermedi. Ma non se ne è fatto nulla fino alla scadenza termini, perché nel frattempo la Fiat vinceva politicamente nei confronti della classe. Anch'io ho accettato di transare

per consiglio dell'allora mia organizzazione, che non vedeva sbocchi positivi alla vicenda, tanto la ristrutturazione l'avrebbero fatta comunque e occorreva una "ritirata ordinata", come dicevano. In totale eravamo l'8% dei 61 tutti militanti nel nucleo Fiat del partito, mentre alcuni altri, allora non toccati dal licenziamento, faranno successivamente parte dei 24000 cassintegrati. Io e un altro compagno, lui pure licenziato, TL, eravamo dell'officina 78, turno B. Gli altri compagni erano GS, SC e PP. Soltanto per quest'ultimo, che lavorava alla Lancia di Chivasso, il partito ha deciso di non transare, salvando almeno la faccia fino alla cassazione, pur sapendo di perdere. Nel tempo, quasi tutti usciranno dal partito, tranne quello difeso fino alla fine divenuto funzionario a tempo pieno. Restò negli altri il malumore e l'amarezza per un'organizzazione che a mio parere, pur facendo un'analisi corretta delle tendenze del capitalismo nel settore dell'automobile, non volle e non seppe organizzare una forza tra i 61 e negli altri operai, pur pesando per l'8%, e accettando lo smantellamento di un nutrito nucleo operaio che avrebbe potuto fare molto di più e meglio se ben orientato politicamente. In realtà, la ristrutturazione metteva in moto forze contrastanti, di fronte alle quali non si poteva assumere la posizione di chi aspetta solo che finisca. Non c'è neutralità in questo conflitto. Se a qualcosa deve servire una "ritirata strategica", essa dovrebbe almeno raccogliere le forze per un contrattacco.

In quel momento, tra gli scioperanti c'erano diverse componenti. Si andava dai vecchi operai del PCI ad ex militanti di Lotta Continua, aderenti a DP a trotskisti e operai semplici tipo Mucci. C'era anche chi avanzava teorie tipo brigatista, secondo cui se lo Stato e la Fiat erano in crisi, bisognava colpirli. Altro che crisi! La crisi era nostra. Io sono stato sempre favorevole al movimento, nel senso che ero disponibile a collaborare anche con i vecchi del PCI, contro ogni forma di settarismo. Insieme con l'altro compagno della officina 87 appoggiammo la vertenza dei cabinisti in verniciatura, anche se contro le disposizioni del partito e della CGIL, senza guardare in faccia a nessuno. Per me e per l'altro compagno si trattava di operai e basta. Nel partito ci

tiravano le orecchie. Sono stato nelle cabine antirombo e so cosa significa. Uscivamo sempre dalla linea appoggiando lo sciopero.

Contro il terrorismo abbiamo sempre scioperato, anzi ci siamo distinti. La maggior parte delle ore scioperate era contro il terrorismo. Personalmente sono riuscito a tirarmi via tutta la linea nel caso di Guido Rossa, con un cartellone su cui avevo scritto: "Il terrorismo ha ucciso un sindacalista". Uscirono tutti, anche chi non scioperava mai, mentre la mia organizzazione mi sgridava dicendomi di non mischiarmi.

Ho sempre avuto una propensione a partecipare alle esperienze spontanee, fin da quando lavoravo in Germania, come aderente al KBW che si rifaceva alla esperienza dello Spartakusbund di Karl Liebknecht e Rosa Luxemburg e diffondeva il giornale *Kommunistische Volks Zeitung*, un po' confusionari perché erano insieme filorusi e filocinesi.

Il licenziamento mi ha completamente squilibrato la vita, e non solo a me. Ho dovuto arretrare, entrando nell'edilizia, e restarci fino ad oggi in cui resto provato fisicamente. Organizzativamente, non si ha la possibilità di organizzare lotte. Anche socialmente ed economicamente sono sceso, sono più tartassato. Ma quell'esperienza mi ha maturato. Non ho mai perduto la fede nel comunismo, il movimento che cambia le cose presenti. Sono diventato più diffidente soprattutto di chi mi è accanto e oggi non farei più l'errore di farmi utilizzare come ho fatto con l'allora mia organizzazione. Non credo più nel Partito, almeno in quei partiti che si spacciano per tali. Credo che occorran oggi tante organizzazioni, più movimenti possibili, più discussioni, ed è per questo che personalmente ho rapporti aperti e non settari con compagni a tutto campo, persino comunisti dell'Iran e dell'Irak, francesi e altri. E' necessario arrivare ad una nuova Internazionale Comunista su basi certamente nuove. E' l'unica mia speranza. Infatti quella a cui aderisco oggi è una associazione, non pretende di essere un partito.

L.Sc

Mi chiamo L. Sc di Riesi. Prima di entrare in Fiat lavoravo alla cartiera Torassa da dove, a seguito di un litigio con il

capo, sono stato licenziato insieme con mio fratello accorso per dividerci. Allora non capivo nulla di politica. Mia sorella aveva già fatto domanda alla Fiat. Così la feci anch'io. Dopo la visita, fui assunto. Erano le ultime assunzioni prima dei licenziamenti dei 61. Ho frequentato il corso delle 150 ore allora. Era un periodo in cui mi chiedevo del mondo, della vita e della morte, insomma come dovevo spendere me stesso. Fu in questa condizione che trovai lavoratori politicizzati in Fiat che mi spiegavano le tesi comuniste. La Fiat era l'università per questo. C'era di tutto, dalle varie organizzazioni sindacali dei lavoratori al sindacato padronale, il SIDA. Il dibattito politico era vivace tra cattolici, opportunisti del PCI, SIDA, gruppettari e persone serie da cui capii che a livello mondiale stava avvenendo la ristrutturazione del settore auto e le tattiche per far fronte a ciò con la ritirata strategica del movimento proletario. Aderii a quest'ultima posizione. Mi spiegavano anche le famose domande sulla vita, sull'uomo ecc. Mi fecero notare che avevo ancora una visione cattolica del mondo. Dove lavoravo mi fu facile capire che in realtà l'uomo è considerato come merce forza-lavoro. Ho approfondito così il concetto marxista della vita e della morte, il darwinismo, fino ad avere una visione teorica complessiva della vita.

Nel movimento delle lotte sindacali il mio impulso istintivo era quello di spaccare tutto e i compagni più maturi e politicizzati mi dicevano di "seguire" i cortei. Si parlava di politica e mi erudivano. Occorreva approfondire sempre più la storia del movimento operaio e la concezione materialista della vita. Già il marxismo aveva criticato il luddismo. Cominciò una crescita personale continua di studio e di posizioni politico-sindacali in Fiat. Tengo a sottolineare questa concezione, che eravamo risolutamente avversi al terrorismo, al luddismo, al movimentismo, facendo leva su una risoluta opposizione all'opportunismo del PCI e su una ritirata ordinata della classe operaia.

Lavoravo alla carrozzeria, linea 2, pomiciatura. Era la prima fase di lavorazione della macchina. Si lavorava in mezzo all'acqua con grembiale e stivali di gomma. Avevamo una levigatrice a mano con cartavetro.

Cominciai ad organizzarmi con altri per erudirci e far denuncia. Il sindacato non ci ha difesi come classe. Oggi paghiamo le conseguenze di quel periodo, con il lavoro interinale, la precarietà, i ritmi, ecc.

Allora, con questa consapevolezza e con lo studio, cominciai la mia coscienza politica fino al licenziamento. La seconda lettera mi accusava sostanzialmente di sabotaggio, di violenza, rissa e minacce ai capi. Ci fu un collegio di difesa e come andò è cosa nota. Scelsi di ritirarmi e la FIAT ritirò tutto, dimostrando la natura politica del licenziamento, volta a fronteggiare la concorrenza internazionale nel settore auto. Dopo un po' di peripezie, non ho trovato più lavoro. Andai infatti alla Sicos per perforazioni in montagna con i ponteggi. Poi alla Simat, per essere licenziato dopo una settimana. Poi alla fonderia cosiddetta "rossa" di Mandelli, per essere sbattuto fuori dopo una settimana. Ero sempre a far causa. A mia madre dicevano: "Ma tuo figlio è un terrorista". Alla fine i famigliari mi han convinto e aiutato a metter su un bar. Ma io stesso avevo messo tutto questo in preventivo come prezzo morale e politico per un'avanguardia del movimento operaio. Il leninismo è bello anche per questo.

Ines Arciuolo

Mi chiamo Ines Arciuolo. Ho iniziato a lavorare in fabbrica, per scelta. Il richiamo delle lotte che si svolgevano nelle grandi città del Nord m'indusse ad andare via di casa animata dal desiderio di parteciparvi in prima persona. Lasciai Maddaloni, il paese in cui sono nata nel 1947, per recarmi a Milano nel 1970. Nello stesso anno iniziai a lavorare alla Brionvega, una media fabbrica metalmeccanica, nella quale sono rimasta fino al '73 quando l'organizzazione in cui militavo mi trasferì a Torino per svolgere attività politica a tempo pieno. Dopo un anno di funzionariato, per divergenze politiche, mi dimisi dall'organizzazione. Ebbi notevoli difficoltà a trovare un lavoro come operaia, per molto tempo svolsi diversi lavori che mi permettessero di sbarcare il lunario: pulizie negli uffici, assistenza notturna ai malati terminali ricoverati all'ospedale Molinette di Torino ed altri ancora. In attesa di conseguire l'obbiettivo di tornare

in produzione lavorai in un'impresa, la Tecni Omnia, che aveva l'appalto delle pulizie alle Meccaniche di Mirafiori. Vi rimasi per un anno e mezzo, cioè fino a quando fui assunta in qualità di operaia in una boita, l'Accarini. Da qui, in seguito ad una lunga lotta contro gli straordinari e il lavoro nero, dopo 18 mesi, fui licenziata. Fu allora che seppi che la Fiat aveva riaperto il turn over e, come tanti, feci domanda di assunzione anche se non nutrivo molte speranze, dato che la lotta all'Accarini aveva fatto molto rumore. Tutti sapevano che le precedenti assunzioni erano vagliate fino alla terza generazione. E invece dell'Accarini siamo stati assunti in 3 o 4.

Ho iniziato a lavorare in FIAT, la fabbrica-città, il 24. 04. '78. Fui destinata all'officina 84, alla catena di montaggio della 131, nei pressi del "ponte dei sospiri" (così venne denominato dagli operai, ai tempi di Valletta, il vestibolo che dall'officina portava agli uffici perché allora, chi, convocato dalla direzione, passava sotto quell'andito oscuro, poteva mettere in conto il licenziamento).

Per me, entrare in FIAT era come passare dalle scuole superiori all'università. Ero convinta che il confronto allargato nelle dimensioni, in un processo produttivo ampio, mi fornisse la possibilità di arricchire e formare ulteriormente le mie capacità, sperimentarmi meglio sul piano politico e sindacale. La "boita" in fondo era la periferia del dibattito. Se all'Accarini ero la leader, alla FIAT ero una dei tanti che lottavano ed esplicavano attività politica. Lo vivevo come un momento di crescita, un apprendistato ad un altro, più alto, livello.

Anche se da tempo priva di organizzazione, facevo quello che un comunista deve comunque fare, ed ero di fatto portavoce della mia squadra pur non essendo formalmente delegata. Problemi di produzione, rapporti con il consiglio di fabbrica, con i capi, nocività. Ero tutta tesa ad elevare il dibattito all'interno della mia squadra. Scrivevo ripetutamente tatzebao.

La nuova realtà presentava contraddizioni complesse e di diversa natura: alla contraddizione principale che contrapponeva gli operai alla gerarchia aziendale si

aggiungevano quelle in seno agli operai, quelle delle donne con gli uomini, tra le donne, dei giovani coi “vecchi” operai. A queste si aggiungevano quelle tra i compagni di diverse formazioni politiche, con il sindacato e infine quelle interne ai compagni della sinistra rivoluzionaria.

C'erano operai vecchi e nuovi, uomini e donne, diplomati e casalinghe. I nuovi assunti vivevano con molta insofferenza quell' ambiente fatto di eterne luci al neon, gesti ripetuti per centinaia di volte durante le otto ore e l'alternanza dei turni che costringevano ad un'innaturale scansione dei tempi di vita. Una parte cospicua di questi pativa la fabbrica e considerava schiavi i “vecchi” operai. In seguito, i vari e spesso duri, momenti di lotta per il miglioramento delle condizioni di lavoro, si incaricarono di accantonare la diversa visione del mondo del lavoro contribuendo ad avvicinare i primi ai secondi in uno scambio continuo che deluse le aspettative della direzione FIAT di usare i nuovi assunti come elementi di divisione del fronte di lotta. Infatti, durante gli scioperi per il rinnovo del contratto del '79, - che a causa della posizione intransigente della Fiat durò sette mesi e costò cinque licenziamenti - i giovani portarono la novità dei blocchi stradali, il dirottamento dei mezzi pubblici, il blocco dei treni alla stazione Porta Nuova. Dai “vecchi” si apprendeva quali fossero i punti strategici del ciclo produttivo, per bloccare tutto il congegno quali erano ad esempio le fosse di convergenza ruote. Allora tutti insieme, dopo aver perlustrato le varie officine per mandare a casa i crumiri, per dar vita ai cortei nel centro cittadino, si usciva con le tute e poi, dopo le varie manifestazioni, si tornava al lavoro dirottando i bus.

La mia squadra, composta di 80 persone, era l'unico gruppo omogeneo privo di delegato. Nonostante le ripetute richieste da parte degli operai, la commissione elettorale del Consiglio di Fabbrica non si decideva a organizzare le elezioni nella mia squadra. Non venne neanche quando Norcia, uno dei delegati più autorevole e rispettato, in una riunione del Consiglio di fabbrica, chiese chiarimenti in merito alla latitanza della commissione elettorale. Anche in quell' occasione non mancarono promesse e impegno

ufficiale da parte dei gesuiti del sindacato, ma di convocazione neanche l'ombra. Successivamente seppi che un operatore sindacale della FIOM aveva posto il veto ("sennò viene eletta quella lì"). Ero nota, come tanti altri del resto, per la posizione critica assunta in varie occasioni nei confronti del sindacato istituzione. Tutto il periodo che stetti a Mirafiori, 18 mesi, la mia squadra rimase senza delegato.

Il mio lavoro consisteva nel montare un po' di tutto, dai posacenere agli specchietti. Ricordo ancora che un pezzo, la cui forma richiama un triangolo dagli angoli arrotondati, veniva chiamato il "baccalà", e del quale tuttora ignoro il termine tecnico. Si montavano i radiatori e, sotto scocca, i "ripari calore" per i veicoli destinati al mercato USA. Un'operazione disagiata; bisognava compierla a braccia alzate e, poiché operavamo nella parte terminale della linea, non ammetteva lentezza di sorta nell'esecuzione, giacché la scocca saliva sempre più in alto fino a convogliare, di lì a poco, nella linea aerea. Imbarcarsi significava, per recuperare l'operazione, agganciare una scala, fornita di ruote, alla vettura e portare a termine il montaggio del pezzo mentre, montata sulla scala con tutti gli attrezzi addosso, si procedeva in un tutt'uno con quello che sembrava una sorta di marchingegno da palcoscenico.

Ricordo bene, perché mi colpì, l'atteggiamento di molti operai attivisti del PCI, i quali nutrivano, nei confronti dei compagni che non aderivano al loro partito, sentimenti di ostilità più forti di quelli che avevano nei confronti del padrone. All'epoca, il PCI, impegnato nella politica di "Unità Nazionale", si faceva un dovere di controllare che in fabbrica s'instaurasse un clima di pace sociale per cui i suoi militanti ci vedevano come un pericolo da eliminare, al punto che un gruppo di delegati di detto partito offrì sollecito la sua collaborazione alla direzione FIAT nello stilare una lista di 400 nomi di compagni da espellere dalla fabbrica appena se ne fosse presentata l'occasione.

L'occasione si presentò quando, il 21 settembre del '79, un gruppo di fuoco di prima linea uccise Ghiglieno, un dirigente della FIAT. In quei giorni, Lama, Carniti, Benvenuto ebbero, negli uffici di corso Marconi, un incontro coi dirigenti FIAT

per mettere a punto la strategia che avrebbe ridotto il movimento operaio alla resa. Forse fu in quell'occasione che dalla famigerata, lunga lista, preparata dai delegati furono estrapolati i 61 nomi degli eretici da licenziare.

L'allarme destato dall'uccisione del dirigente FIAT non fu che un pretesto per dare una violenta sterzata alla politica di restaurazione in atto già da tempo alla FIAT e che avrebbe raggiunto il suo culmine nell'80, con l'espulsione di 23.000 operai.

Da tempo sentivo che qualcosa bolliva in pentola. In verità la sensazione che qualcosa stesse cambiando scaturiva anche dalle battute fatte in officina dai più informati e legati alla direzione: "Le panchine (dove gli operai erano soliti sedersi durante le pause) le dimenticherete!" dicevano tra i denti alcuni capi. Come a dire: fra poco spariranno e non avrete neanche più il tempo di sedervi. Si percepiva leggendo gli articoli dei giornali, dai quali traspariva una forte preoccupazione per la cospicua presenza sul mercato di auto giapponesi. Così forte e coinvolgente che bastava parlare con un semplice meccanico per scoprire in questi un sorprendente spirito autarchico. Questi segnali, uniti al mancato rientro dei cinque licenziati nella fase della lunga lotta contrattuale, erano inequivocabili per chi avesse un minimo di intuito politico. Inoltre risultava incomprensibile l'assunzione indiscriminata di 10.000 persone quando tutti sapevano che le precedenti assunzioni erano vagliate fino alla terza generazione, come ha dimostrato il processo sulle schedature FIAT. Cosa aveva in testa Agnelli? Qual era la sua strategia? Mi chiedevo se quei 10.000, oltre a risolvere il problema di domanda immediata, non servissero proprio a preparare il terreno per giustificare il futuro piano di attacco che avrebbe, con l'espulsione di tante persone dalla fabbrica, riportato indietro di molti anni il movimento operaio. Se la FIAT aveva - come sicuramente aveva - un minimo di pianificazione della sua strategia di mercato, avrebbe dovuto accelerare il processo di ristrutturazione per adeguarsi alla competizione sia in termini di produttività che di relazioni industriali e sindacali. Era fortemente probabile che la FIAT prevedesse di licenziare di lì a breve. Allora, e adesso, la

percepivo così. “Hai una concezione diabolica del padrone” mi disse una compagna di Lotta Continua quando, in seguito al mio licenziamento, nel corso di un’intervista espressi le mie considerazioni in merito.

Si aggiunga l’ostilità feroce dei funzionari sindacali del PCI che ci vedevano come ostacolo alla loro egemonia e al controllo che volevano a tutti i costi esercitare sul movimento operaio. Eravamo in poche parole di ostacolo al loro ruolo di contrattatori per nome e per conto di noi altri e di collaboratori con il padronato come dimostrò la firma, nonostante il voto contrario espresso nelle assemblee dagli operai, dell’accordo sui 23.000 cacciati dalla fabbrica nell’autunno dell’ ’80 e che sancì la sconfitta del movimento operaio.

E’ un fatto riconosciuto, anche se a distanza di anni, scritto in libri, ammesso anche da qualcuno di loro, che furono proprio loro a fornire i nomi dei 61 da espellere dalla fabbrica. Molti di noi erano fermamente convinti che quell’operazione s’inquadra in un piano più vasto di attacco al movimento operaio volto a portare a termine un processo di restaurazione in atto già da tempo. Allora era solo una voce che circolava, e loro ovviamente negavano. Ne hanno parlato, senza tante perifrasi, in un dibattito televisivo, in occasione di quello che han definito ahimè il “ventennale” dei 35 giorni (che in realtà furono 37), per bocca di Maurizio Ferrara il quale, senza peli sulla lingua, dava la cosa come “risaputa”. Né è stato smentito.

Conservo un ricordo nitido del giorno dei 61 licenziamenti. Era il 9 ottobre ’79, il giorno successivo al mio compleanno, ore 13,45 - a fine turno - come spesso accade in queste circostanze, mi fu consegnata la famigerata lettera di licenziamento. Addebiti generici riferiti alla diligenza sul lavoro rendevano, di primo acchito, incomprensibile il contenuto di quella lettera. Anche perché quelle lettere arrivarono a freddo, in un momento di pace relativa, senza mobilitazione in corso, una fase di quiete dopo la tempesta per le lotte già chiuse.

Recatami alla sede sindacale, c’erano altri operai del mio turno con le lettere in mano. Il clima era concitato, man

mano arrivavano le notizie da Rivalta, da Chivasso, da Mirafiori Meccaniche. Un sindacalista, prima ancora che arrivassero queste notizie, si lasciò scappare che eravamo 61. Da chi erano stati informati se a quelli del secondo turno le lettere dovevano ancora essere consegnate?

Adalberto Minacci, dirigente del PCI, salutò con un articolo l'azione Fiat sostenendo che Agnelli con quel provvedimento aveva giustamente "raschiato il fondo del barile". Noi eravamo quella feccia...

Si formò un collegio legale di difesa sindacale unitario che riuscì a far rientrare la lettera per "vizio di forma" (così si espresse il giudice Converso): il contenuto delle lettere era uguale per tutti e troppo generico. Ormai trasferiti dal piano della lotta sindacale a quello della magistratura. Quando ci recammo ai cancelli per riprendere il lavoro, come aveva ordinato il giudice, come avevamo pronosticato, i guardioni c'impedirono di entrare non senza consegnarci la seconda lettera con accuse precise, personalizzate; per ognuno diverse. Ecco le mie:

- Avere, secondo quanto successivamente emerso, procurato nocimento all'Azienda, danneggiando vetri, arredamenti e vetture in produzione in data 16.2.1979.
- Avere, con altri, in data 6.6.1979, costretto un gruppo di capi ed impiegati delle officine a sfilare in testa ad un corteo all'interno ed all'esterno dello stabilimento, obbligando a portare bandiere e striscioni, secondo quanto successivamente emerso.
- Avere in più occasioni pronunciato frasi minacciose e tenuto atteggiamenti intimidatori nei confronti dei rappresentanti dell'Azienda, dei superiori e dei colleghi di lavoro, durante la vertenza dei cabinisti del settembre 1979.
- Avere in più occasioni con altri bloccato le fosse di convergenza, conseguentemente causando la fermata del ciclo produttivo, come successivamente emerso, nei giorni 2/5 - 27/6 - 28/6 - 2/7 - 3/7 - 3/9 - 4/9 - 7/9/1979.

A dispetto di questa reclamata circostanziata differenza nei capi d'accusa, la campagna mediatica, evidentemente già orchestrata in anticipo, ci presentò tutti, senza distinzione alcuna, come terroristi. Il più aggressivo di tutti la "Repubblica" di Scalari: "La FIAT e il terrorismo: con i 61 se ne andrà la paura?" scrisse in prima pagina. Per due settimane di seguito, i giornalisti proni, dispiegarono la loro attività di imbonitori, per dare in pasto all'opinione pubblica i "violenti".

Quei licenziamenti, sferrati all'improvviso, in un periodo di pace relativa, ebbero sul movimento operaio l'effetto di un vero e proprio pugno in fronte. Il risultato lo si vide quando il sindacato (FLM) indisse uno sciopero di facciata che non riuscì anche perché molti delegati PCI scongiurarono gli operai, per questo annichiliti, di parteciparvi.

I 61 dettero vita a riunioni indipendenti per trovare insieme una linea che inducesse il sindacato ad assumere una posizione più forte di difesa. E qui giocò la divisione e il settarismo. Eravamo di matrice politica diversa, perciò si litigava spesso. In 10 si staccarono per costituire un collegio a parte (per lo più dell' "autonomia"). Motivo fu che la FLM, per fornirci gli avvocati difensori, ci sottopose un ricatto: se non firmavamo una dichiarazione "contro la violenza" niente avvocati. Non mi sentivo né di firmare la dichiarazione né di andare con i 10 perché non li condividevo politicamente. Chiesi all'avvocata Guidetti Serra di patrocinarmi. L'illustre avvocato si rifiutò accampando di essere una penalista e ciò che chiedevo non rientrava nei suoi compiti. In realtà lei era e resta famosa per aver assunto la difesa dei lavoratori e tutti lo sapevano. Penso che non volesse mettersi in posizione di disagio verso il sindacato e i partiti istituzionali.

Capii che i 61 erano più soli di quanto pensassimo. Dovetti tornare nel gruppo dei rimasti e piegarmi (cosa di cui mi vergognai e mi vergogno) a firmare quella dichiarazione. Mi concessero, per la difesa individuale, il patrocinio di due avvocati.

Il giudice, forse l'unico a Torino a non curarsi delle ritorsioni Fiat, condusse in modo rigoroso l'indagine. Dopo

13 udienze - alcune delle quali di 9 ore – mi diede ragione non senza mandare in penale alcuni dirigenti Fiat per falsa testimonianza. Durante una delle lunghe 13 udienze, Aglieri, uomo duro della Fiat che, in qualità di capo del personale di Mirafiori Carrozzerie, venne a conferire come parte in causa, mi accusò di aver usato, in sede di trattativa, lo stesso linguaggio adottato dai terroristi nel volantino che rivendicava l'uccisione di Ghiglieno. Lo stesso, durante una pausa delle udienze, mi offrì 40 milioni, “per chiudere tutto, subito” disse. Replicai dicendo: “Con voi tutto rimane aperto”, guadagnandomi così l'appellativo di “culo di ferro” da parte degli avvocati Fiat.

Alla fine il giudice, provata la falsità delle accuse, mi diede ragione ordinando il mio reintegro sul posto di lavoro. Naturalmente ai dirigenti Fiat deferiti al penale, non successe nulla. Anche i miei avvocati, sin dall'inizio, esercitavano molte pressioni su di me affinché transassi, come del resto facevano in tanti. Ma avevo ed ho dei principi a cui non so rinunciare. Avevo bisogno di soldi giacché il compagno con cui convivevo allora era uno dei 5 licenziati durante la lotta per il rinnovo contrattuale. Ma l'impegno politico, per come me lo aveva trasmesso mio padre, non prevedeva soluzioni di ordine individuale e comunque la dignità calpestata non ha prezzo. Mi avevano licenziata perché ero comunista e tale volevo rimanere.

Nonostante l'ingiunzione di reintegro nel posto di lavoro da parte del giudice, la condanna della Fiat al pagamento delle spese processuali e al risarcimento di tutte le mensilità del periodo di licenziamento, veloce come la luce, la FIAT, prima che mi presentassi alla porta 2 per riprendere il lavoro, mi spedì una lettera in cui mi intimava di astenermi dal rientrare, informandomi che mi avrebbe retribuito normalmente fino all'appello.

Naturalmente (e perché infatti lo avrebbe fatto se non sicura di vincere in appello?), sia all'appello che alla cassazione persi entrambe le istanze. E, per soprammercato, persa in questo modo la causa, la Fiat, consapevole che con la legge vince il più forte, si rifiutò di pagarmi la liquidazione. Il mio stesso avvocato mi sconsiglia e si rifiuta di fare

opposizione, permettendo alla Fiat di scipparmi la liquidazione. Non eravamo più, dopo qualche anno, così famosi, non occupavamo più le prime pagine dei giornali: perché prendersi il fastidio di una causa di quel tipo? Il movimento operaio, in coma anche mediatico, non esisteva più. Persino molti dei terroristi davano il via alla stagione del pentitismo. Tutto era morto ormai.

Approfittai di quella insolita condizione di “disoccupata” retribuita per soddisfare la mia onnipresente ansia di conoscenza, seguendo come uditrice dei corsi di storia e di economia politica all’università e un dottorato di lingua tedesca. Ma non era certo la vita di studentessa quella cui aspiravo. Mi mancava l’attività lavorativa, quella che socializza davvero e dà un senso all’impegno sociale. Per caso mi avvicinai, tramite amici, all’Associazione di solidarietà Italia-Nicaragua, che organizzava brigate di lavoro e di solidarietà con il popolo nicaraguense. M’inserii in una brigata che andava a costruire una scuola elementare in un quartiere povero di Managua. Un mese doveva durare quell’impegno ma vi rimasi 5 anni, lavorando in varie fabbriche del governo rivoluzionario. Nell’ultima, una grande fabbrica tessile, svolsi un ruolo di dirigente, e in questa veste finii per essere mal vista dai miei omologhi perché tutta dalla parte delle operaie. Dato il pericolo, sempre presente in quel periodo, di invasione delle truppe statunitensi, mi arruolai nella milizia popolare sandinista, e, col mio Battaglione, partecipai come volontaria alla raccolta del caffè in montagna, in zona di guerra. Me ne sono alla fine andata, delusa dalla degenerazione in senso borghese di quel processo che, all’inizio, mi aveva entusiasmato e nell’ ‘88 tornai a Torino. In seguito a varie peripezie e lavori, dal 1993 lavoro per una cooperativa, in qualità di educatrice in una comunità psichiatrica.

Qui sin dal primo periodo, in seguito ad alcune palesi irregolarità, nell’ Italia della corruzione e dello scambio dei favori, caddi in disgrazia perché, ingenua, chiesi maggiore trasparenza amministrativa convertendomi in uno scellerato caso di “mobbing” la cui fase più acuta è passata ma la coda si trascina inesorabile. Nella società del neoliberismo

sfrenato, chi lotta contro gli abusi di potere non è più definito un caso di repressione ma “mobizzato” . Forse è giusta tale definizione in quanto chi lotta contro gli abusi di potere al lato dei più deboli spesso si ritrova solo e in alcuni casi additato come affetto da squilibrio, giacchè l’onestà viene considerata patologia. Poco diffusa, ma una patologia. Non è la prima volta, ne sarà l’ultima, che i mascalzoni si difendono cercando di rendere inattendibili quelli che non si piegano ad una visione corrotta ed opportunistica del mondo. Nell’ ambiente in cui molti di quelli di “sinistra” sono diventati datori di lavoro, nascondendosi nel farraginoso e mistificato mondo delle cooperative, questo fenomeno è molto presente. Dopo un lungo periodo di ostinate, solitarie e sofferte battaglie, e con la consapevolezza che da soli (l’ho capito finalmente!) non è possibile trasformare alcunché, sono addivenuta alla conclusione di dover cambiare lavoro. Purtroppo lo sto ancora cercando.

Al bisogno di bello che sentivo nella fase più acuta di quell’ infame situazione di mobizzata, per controbilanciare il brutto che mi circondava, mi iscrissi al Primo Liceo artistico e nell’ ’99 mi diplomai.

Enzo Chiazza (dal libro sulla sua vita)

- **1970-1985: impegno politico e soggettività**

In quei quindici anni la fabbrica e la campagna, la società, il movimento operaio, le donne e i giovani sono cambiati con rapidità ed intrecci impressionanti trasformando comportamenti e cultura. La politica è rimasta confinata alla rappresentanza ed al potere subendo un deterioramento che si evidenzia con la forte diminuzione dei votanti nelle competizioni elettorali e la diminuzione degli iscritti ai partiti politici. Anche il sindacato non è in gran salute.

Ora all’inizio del 2000 l’impegno militante sindacale e politico sembra *out* mentre in quel periodo Enzo Chiazza, come molti altri compagni e compagne, era sulle ali di un vento impetuoso e portatore di speranze, quel vento che soffia a volte impetuoso a volte tenue. Quel vento che è tornato a spirare impetuoso con il nuovo movimento per la

pace e contro “quella” globalizzazione delle multinazionali. Un movimento internazionale che fa gran uso di Internet e MSS, che ha organizzato all’inizio del 2003 grandi manifestazioni nelle principali città del mondo (stimate in 100 milioni di persone) per rivendicare il diritto internazionale, per sostenere il ruolo dell’ONU contro la teoria del governo Bush della guerra preventiva decisa da un solo paese. Un movimento in cui Enzo c’era ben vivo anche se ci aveva lasciato da qualche mese.....

- **Dai campi al chiuso della “feroce” officina.**

Enzo Caiazza arrivò a Torino nel ‘73 ed abitò in una soffitta di via Sacchi.

In quell’anno iniziò a lavorare alle Meccaniche di Mirafiori nella fase culminante della grande lotta contrattuale (inquadramento unico, diritto allo studio e 150 ore).

“Il primo impatto con la grande fabbrica fu terribile. La catena di montaggio dei cambi della 127 mi sembrò subito mostruosa, come una forza nemica, sconosciuta ed oppressiva. Passai tre giorni a piangere di nascosto. Non capivo ciò che dicevano gli altri e non mi sentivo se cantavo una canzone. Provenivo da Siano, un centro dell’agro nocerino-sarnese, in provincia di Salerno, dove mio padre, prima calzolaio e poi lavoratore edile, era riuscito a tirare su una modesta proprietà agricola combattendo la fillossera e l’accanimento delle stagioni ostili”.

- **Il suo primo sciopero al Sud, a quindici anni**

Al sud Enzo ha conosciuto “la faccia più feroce del padronato, quello della camorra e del caporalato” che porta sui campi di raccolta, in cambio della metà del salario, il proletariato precario e giovanile reclutato all’alba nelle piazze e poi caricato per il trasporto su furgoncini traballanti. *“Il primo sciopero della mia vita l’ho fatto perché a Boscotrecase, in provincia di Napoli, era da un pò che il padrone non ci pagava il lavoro di confezione delle nocciole. Gli ele abbiamo lasciate sui banchi e sotto le piante. Il caporale, per rappresaglia, ci ha lasciato a piedi. Venti*

chilometri in compagnia degli altri lavoratori per tornare a casa. Avevo quindici anni. A Nocera, davanti a una industria conserviera per uno sciopero, arrivano i mazzieri, mi strappano di mano i volantini, li accartocciano e me li cacciano in bocca a viva forza. Hai capito? Un modo rude per dirti di imparare a stare zitto onde evitare, la prossima volta, di incontrare una palla di piombo al posto di una palla di carta”.

- **Il primo corteo interno alla Fiat di Mirafiori**

Far tacere Enzo era un'impresa ardua, anche a Torino. Alla Fiat, al tredicesimo giorno, scaduto il periodo di prova, era già in prima fila in quei cortei interni, che nelle officine della grande fabbrica organizzate come una caserma, facevano respirare – come scrivevano allora i giornali della sinistra – agli operai, nel silenzio delle macchine, le voci e gli slogan della libertà, una sensazione liberante di potere.

Ripeteva che: *“la fabbrica è stata per me un'università popolare”.*

Come è accaduto a tanti! A Mirafiori Enzo cambia e si arricchisce, ha voglia di protagonismo, di conoscere, di trasformare per contare. Incontra nuovi compagni. Sceglie la militanza sindacale nella Fim Cisl e quella politica in Avanguardia Operaia. Alle Presse di Mirafiori, ove la Fiom-Cgil ed il PCI esercitavano un ruolo di monopolio sul movimento organizzato, Enzo sceglie l'organizzazione sindacale “più piccola” ma – in quel periodo- la più aperta e “contro corrente”. Carmelo Inì, allora responsabile di Lega della Fim-Cisl per le Presse, intervenendo nell'incontro del 2 dicembre 2002, ha rimarcato che *“aveva gli occhi ed il viso che sorridevano, un'intensità che contagiava”, “avia i lampi nell'uocchi”* come dicono i siciliani, cioè *“aveva i lampi negli occhi”*.

È il periodo della strategia del controllo operaio e dell'egualitarismo.

- **I nuovi assunti nella grande fabbrica**

Dopo la metà degli anni '70, una generazione “non operaia” di giovani e di donne varca i cancelli della Fiat con motivazioni diverse. È la *seconda società* che Asor Rosa distingue da quella tradizionale dei lavoratori della Fiat e del loro orgoglio d'essere tali.

Sono i nuovi assunti che provengono da un collocamento non più condizionato (per norme e per l'impennata della produzione auto) dalla rigidità delle selezioni Fiat, sono giovani lavoratori/lavoratrici, o lavoratori con altre esperienze in Europa, che sottopongono a critica impietosa la rigidità degli orari e dei turni, dissacrano l'etica del lavoro, scuotono sindacati e forze politiche.

E nella grande fabbrica torinese entrano anche le “scorciatoie militaristiche”, i miti della violenza armata di “colpire al cuore lo Stato”: erano gli anni di piombo quando le “Brigate Rosse” diffondevano volantini, operavano attentati, presenti nelle fabbriche e sembravano inafferrabili.

In questo contesto le lotte per il rinnovo del contratto nazionale dei metalmeccanici si concludono a Torino in un clima esasperato con cortei dentro le fabbriche e ripetuti blocchi stradali nella città.

Sono anche gli anni dell'unità nazionale per la politica (il PCI sostiene il governo Andreotti), prende piede la cultura del sospetto e la caccia al fiancheggiatore dei “brigatisti rossi”. Chi era troppo vivace ed impulsivo nella contestazione, nel guidare le lotte, nell'organizzare picchetti e cortei correva seri rischi di venire additato come un “*provocatore e fiancheggiatore*” ed anche “*disfattista*”.

Enzo, come molti altri, fu inserito in questo elenco.

- **L'autunno '79 alla Fiat:
la sconfitta dei cabinisti e poi la lista dei 61**

Alla verniciatura di Rivalta e di Mirafiori, le lotte dei cabinisti (che dal 68 in poi avevano sempre trovato un accordo sindacale) vengono isolate, la Fiat “fa muro” e non accetta mediazioni su punti che riguardano le nuove tecnologie e le ristrutturazioni negando che siano portatrici di “effetti antioperai”.

E' stato questo, forse, il primo vero passo falso della strategia contrattuale della FLM a Torino, ma allora si preferì ridimensionare e sottovalutare l'accaduto.

I verniciatori erano stati per dieci anni tra i protagonisti dei "blocchi" alle linee della carrozzeria Mirafiori, e la Fiat, che non aveva dimenticato la drammatica ed inedita conclusione del contratto nazionale dell'estate, decise di sperimentare la nuova strategia del comando sull'organizzazione del lavoro messo in discussione dalla conflittualità continua.

Così è maturato il clima ed il tempo per il licenziamento dei 61 nell'autunno '79.

Il 9 ottobre '79 Enzo Caiazza riceve la lettera con l'accusa di violenze ed il sospetto di far parte dell'eversione armata brigatista. *"Si trattava di rifiutare la nostra iscrizione d'ufficio al partito armato. Sapevamo – osservava Enzo – che quella era una battaglia più grande di noi, ma abbiamo deciso di farla lo stesso.*

Tra i partiti politici solo Dp fu apertamente al fianco dei 61. Tra tanti intellettuali ammutoliti, l'avv. Bianca Guidetti Serra fu tra le poche a levarsi in nostra difesa. Il sindacato tentennò manifestando insicurezza, pesanti e severe erano state le ammonizioni del PCI (in particolare quelle di Giorgio Amendola e di Adalberto Minucci con il "dai fondi del barile").

"L'Espresso" costruì in un suo articolo l'immagine di un Caiazza brigatista, travestito da simpatico operaio. *"Fu costretto a ritrattare e a risarcire con due milioni. Magra soddisfazione".*

- **E' tra i primi a capire il "siamo tutti licenziabili"**

Enzo incontra Igor Staglianò (Segretario della Federazione Provinciale di Torino) nei giorni in cui arrivano le lettere dei 61. Si trattava di fare conoscere un punto di vista del partito. Si discusse a lungo e poi venne stampato un volantino con il titolo *"Siamo tutti licenziabili"* per far capire che il vento era mutato, che nubi fosche si addensavano su tutti.

Dopo pochi mesi, nell'ottobre dell'80, Torino registra la sconfitta dei "35 giorni" e la marcia dei 20.000 (poi detta dei 40.000) capeggiati dal cavalier Arisio.

- **Le bugie dell'Avvocato**

Bianca Guidetti Serra ha così scritto su *Le schedature Fiat* (Rosemberg, 1984): "Il 9 ottobre 1979 viene consegnata a 61 dipendenti Fiat una lettera di sospensione immediata dal lavoro. La motivazione è generica e uguale per tutti. I sospesi chiedono che il provvedimento sia annullato, ma vengono licenziati (...). Parallelamente alla distribuzione delle prime lettere di licenziamento, viene diramato (dalla Fiat, n.d.r.) un comunicato che dice tra l'altro: 'Gli episodi di conflittualità violenta, di sopraffazione, di minacce, di rappresaglie sono diventati una triste costante che dirigenti, capi e lavoratori tutti subiscono quotidianamente e che tende a destabilizzare l'ambiente di lavoro'.

I giornali escono con questi titoli: 'Nel clima di tensione di una Torino sconvolta dal terrorismo sospesi 61 operai', 'La Fiat e il terrorismo: con i 61 se ne andrà la paura?'

Che possono dedurne i lettori? I '61' non sono solo i responsabili della cosiddetta 'ingovernabilità' aziendale, ma anche dei terroristi, o quantomeno dei loro sostenitori e fiancheggiatori. (...).

Chi sono questi 61? Per ciascuno di loro la Fiat esibisce, nel processo per "antisindacalità" instaurato dalla Flm, una scheda personale in cui sono descritte le mancanze addebitate (...). Cinque o sei dei licenziati avrebbero rifiutato le mansioni assegnate e arbitrariamente "autoridotto i tempi" di lavorazione. A questi tutti vengono attribuiti, atti di subordinazione, ingiurie, minacce nei confronti di superiori gerarchici. Una quindicina avrebbe preso parte a picchettaggi. Tra le accuse ve ne è alcuna con più diretto riferimento all'eversione.

Le accuse sono di natura e gravità ben diverse. Quante vere, quante false? Una risposta completa ed esauriente forse non l'avremo mai. Dopo le prime reazioni, politiche e processuali, è stata un po' la diaspora dei licenziati e delle loro iniziative. Una cosa è certa: nessuno è rientrato in

fabbrica. Anche quelli che, iniziata causa di opposizione contro il licenziamento illegittimo, si sono visti dare ragione dal giudice (...).

Solo quattro processi (penali, per le accuse Fiat, n.d.r.) sono stati celebrati: le accuse contestate agli altri sono state coperte dall'ammnistia e non si potrà mai conoscere il loro fondamento. Ora, se si trattava di reati coperti da amnistia, non dovevano essere tanto gravi. E infatti leggiamo di violenza privata (il famoso picchettaggio), di minacce, di violazione di domicilio (la cosiddetta invasione degli uffici): siamo comunque ben lontani dal terrorismo! Secondo un metodo antico e collaudato, si coglie l'occasione offerta da drammatici avvenimenti (il terrorismo, n.d.r.), per additare dei "responsabili" in momenti di difficoltà dell'azienda".

- **Il '79 fu duro anche per DP ed Enzo diventa il...dodicesimo apostolo**

Il 1979 fu un anno duro anche per Democrazia Proletaria. Una stagione acida di scissioni con le "sante" ragioni, le meschinità ed i colpi bassi. Non ha fortuna la nuova formazione politica della Nuova Sinistra Unita (N.S.U.) sostenuta da sindacalisti ed intellettuali per reagire alle divisioni: si presenta alla competizione elettorale ma non raggiunge il quorum. Altre polemiche.

A Torino si contano molti ed amari abbandoni da DP che avvia un'ardua operazione di ricostruzione organizzativa e politica. Si va controcorrente e Enzo si butta nella vita del partito: *"Ero tra i quattro gatti che si impegnarono per il rilancio del partito, poi avvenuto con i referendum sulle liquidazioni e lo Statuto dei lavoratori. Da allora il mio ruolo è via via cresciuto di responsabilità: era cominciato il giorno dopo il licenziamento, quando Dp mi venne a prendere e mi portò ad intervenire in un'assemblea svoltasi davanti ad una fabbrica milanese"*

La pesante sconfitta dei "35 giorni" alla Fiat sancisce anche l'esaurimento (avvenuto qualche anno prima) della spinta propulsiva di quell'egualitarismo troppo arroccato entro i confini della fabbrica, una politica cioè che ci ha visti e resi uguali davanti alla pressa ed alla catena di montaggio ma

non ha saputo analizzare il moltiplicarsi di tante altre disuguaglianze operaie: tra chi ha la moglie che lavora e chi no, tra chi ha la casa e chi paga l'affitto, tra chi ha figli sistemati e chi li ha invece disoccupati dopo il militare, tra chi deve aver cura di anziani e soggetti con handicap e chi no, tra chi vuole studiare e chi non può farlo.

Forse anche per questo in quel periodo Enzo è frenetico: legge, interviene, coordina, conosce ed incontra Ludovico Geymonat, Norberto Bobbio, Nuto e Marco Revelli, Giangiulio Ambrosiani, Clemente Previti.

E' quel dodicesimo...apostolo che Igor Staglianò mette insieme per non accettare il "colpo di grazia" a DP ben evidenziato dall'incendio appiccato alla sede torinese.

Dodici compagni che hanno saputo reggere e reagire, ricucire le file e ripartire; "dodici apostoli" che hanno fatto quel miracolo sul quale ancora s'interroga, a distanza di oltre 23 anni, il senatore Lorenzo Gianotti, allora segretario della Federazione Torinese del PCI.

Ecco, quel miracolo fu fatto grazie alla generosità di tanti compagni come Enzo, ma anche da una caparbia volontà di continuare a guardare nella società, nella fabbrica, nella condizione di quelli che vivono male. E allora la nostra sfida fu sempre quella di legare l'analisi, la disamina dei movimenti, anche degli avversari, gli avversari di classe dicevamo allora, degli altri soggetti politici, del sindacato, eccetera, di tenere insieme il filo dell'analisi politica, se volete, della teoria, per quanto n'eravamo capaci, alla concretezza dell'iniziativa. Più che miracolo fu la volontà di esserci! Certo a giugno '79 eravamo in 11, a settembre in 12, poi di lì a due quattro mesi molti di più e al primo maggio dell'anno successivo sfilarono migliaia sotto le nostre bandiere.

- **“Aguirre” non rimane disoccupato**

Licenziato dalla Fiat e senza stipendio e “assunto” (senza stipendio) da DP. Per tirare avanti si adatta a più mestieri: l'imbianchino, il muratore, l'uomo di fatica.

Al Palazzetto dello Sport, promuove l'organizzazione dei disoccupati, fa tutti i concorsi che gli passano sotto il naso,

entra alle Molinette a tempo determinato e poi, finalmente viene assunto a tempo indeterminato (al Sud) nelle Ferrovie, quindi chiede il trasferimento al deposito locomotive di Porta Nuova e poi ad Orbassano dove ha lavorato fino ai suoi ultimi giorni.

- **Alcune riflessioni di Enzo sulle lotte degli anni '70**

Dopo la sconfitta degli anni '80 Cesare Romiti definì quel periodo gli "anni della follia"; ma non era certo folle lottare *"perché il rumore delle presse non superasse la soglia prescritta degli 85 decibel, per evitare che si producessero ogni anno troppi casi di lesioni all'udito, o per praticare - sosteneva Enzo- il diritto di leggere il "Quotidiano dei Lavoratori" quando la pressa si fermava per manutenzione"*. Dopo la sconfitta alla Fiat disse: *"La cultura operaia di quegli anni andava bene per le lotte, ma non per riconoscere ed accettare il diritto alla diversità di ciascun individuo. Ricordo di un operaio omosessuale che si è dovuto licenziare a un mese dalla sua assunzione. Intorno a lui l'ambiente era diventato infernale. Non lo lasciavano in pace"*.

"In questi quindici anni decisivi della mia vita ho capito che se si lavora si ottengono dei risultati. Il difficile viene quando si tratta di gestire gli spazi che hai conquistato. Niente può costituire la pazienza e la tenacia del militante, la sua capacità di stare in mezzo alla gente interpretandone le esigenze, insegnando e imparando tutti i giorni".

Dopo l'esperienza alla Fiat intensifica gli antichi sogni per il Sud. tra i suoi progetti per il futuro, poche e chiare cose: *"rafforzare Dp nel salernitano, completare il ciclo di studi per tecnico agrario già iniziati, trascorrere due anni in Nicaragua e valorizzare le ciliegie di Siano. E' il sogno che mio fratello ed io coltiviamo da anni. Ho già preso contatti con le cooperative emiliane"*.

- **Pendolare Torino-Salerno, con un progetto ed un sedile come casa...**

Come per i grandi alberi che tra le tante radici c'è quella principale così per Enzo quella principale era Siano, forse perché pensava che lì dove concludersi un suo lungo percorso che era passato per Torino, lì voleva testimoniare e raccogliere i frutti di una ricca esperienza umana, sociale e politica. Enzo usava molto le metafore sugli alberi (i ciliegi!) oltre ad innestare alberi un po' ovunque.

Dopo il licenziamento alla Fiat ('80) ha intensificato questo collegamento, tanto da riprendere un lavoro con contratto indeterminato nelle Ferrovie al Sud. Poi chiese il distacco per lavorare allo scalo di Orbassano. In questo periodo è tra i 17 fondatori della cooperativa di cassaintegrati (Fiat, Lancia, Singer, Bertone, Pininfarina ed altre) promossa da Salvatore Merola nel marzo del 1982, che oggi occupa nove dipendenti, due sedi, ed un bilancio di oltre 2 miliardi di vecchie lire; la COAP è una cooperativa di consumo, di prodotti biologici e co-fondatrice della CTM (Cooperative Terzo Mondo) per il commercio equo-solidale.

E' stata una delle iniziative più complesse per uscire dall'attesa della cassintegrazione e le divisioni sono state marcate sia all'interno del movimento dei cassintegrati che gestivano un loro periodico *"La spina nel fianco"* sia in DP. Enzo allora era nella Segreteria Provinciale di DP e andava e veniva, la sua casa era un sedile di un treno e molte volte quando era in consiglio di amministrazione della COAP, ma anche quando andava alla cooperativa La Grafica Nuova, a volte quando gli si parlava lui si addormentava e allora si capiva che quello era l'attimo del suo riposo della giornata.

Enzo diventò un pendolare stabile delle lunghe distanze, una dinamica che solo la sua grande energia e la sua voglia di fare potevano sostenere.

Enzo aveva il progetto di ritornare alla sua terra, al suo paese, nei luoghi dell'infanzia e degli anni giovanili, dove aveva toccato con mano anche molte ingiustizie.

Non a caso ha "trascinato" a Siano, per questa o quell'iniziativa o occasione, molte persone collegate alla sua vita sociale e politica al Nord, ricordiamo tra i tanti alcuni che hanno svolto o svolgono tutt'ora incarichi di rappresentanza: Salvatore Merola, Igor Staglianò, Adriano

Serafino, Mario Capanna, Russo Spena, Ali Rashid e Fausto Bertinotti.

Tanti *“trascinati”* a Siano *“per fare in modo che quel paese non fosse come si suol dire, un paese abbandonato da Dio e dagli uomini..”*.

- **La commercializzazione delle ciliegie e la cooperativa “SIANESE 77”**

La raccolta e la prima commercializzazione (con nuovi criteri) delle ciliegie avvenne nel 1997, un paio d’anni prima del licenziamento alla Fiat, fu un successo: circa 3.000 quintali assicurando un prezzo di 1.500 lire/kg ai contadini, quando negli anni precedenti l’intermediazione tra produttori e consumatori le acquistava per sole 500 lire/kg e spesso tale basso prezzo (tre volte in meno!) induceva i contadini a non raccoglierle, una risorsa che andava persa. In quell’occasione la raccolta fu fatta da sei donne (in difficoltà economiche) che guadagnarono l’equivalente di due mesi di duro lavoro nelle fabbriche conserviere. Una parte di quelle ciliegie arrivarono a Torino ed alla COAP. Un successo dovuto in gran parte all’intraprendenza di Enzo che si ricordò di un amico commerciante -conosciuto nel periodo di ferma militare- il quale mise a disposizione la sua logistica. organizzazione associata al nostro impegno offerto gratuitamente. Si conquistò la fiducia di 40 contadini e nell’estate dello stesso anno si costituì la Cooperativa Agricola “SIANESE ‘77” aderente alla Lega Nazionale delle Cooperative Agricole, con l’apertura di un punto vendita di prodotti agricoli e zootecnici. Enzo, nel suo pendolare, portava anche le esperienze ed (ancora) i successi delle lotte operaie alla Fiat. A volte, da solo, la domenica mattina al mercato settimanale del paese imbandierava il mercato, distribuiva volantini e con un megafono a tracolla raccontava delle cause giuste, lontane dalla cultura sianese, portate avanti nelle fabbriche del nord.

- **Politica e lotte a Siano e dintorni**

Diverse volte fu capolista per Democrazia Proletaria alle elezioni comunali, ma non raggiunse mai il quorum per

l'elezione tranne a metà degli anni '80, quando per pochi voti non divenne consigliere provinciale a Salerno.

A Siano, Democrazia Proletaria conquistò il 14%, la più alta percentuale in Italia del partito. In quel piccolo paese dell'entro-terra del nocerino-salernitano padroneggiava come Sindaco un noto esponente della Democrazia Cristiana l'avv. Luigi Tenore, affermato penalista e intimo amico dell'allora Presidente del Consiglio, Ciriaco De Mita, ai vertici della vita amministrativa del paese per circa 20 anni, disponendo di 17 consiglieri su 20.

La vita pubblica a Sarno era intrisa di clientelismo ed affarismo. A metà degli anni 70 il Sindaco favorì la proposta per la costruzione di una fabbrica di amianto, la Bendel Martigny che i lavoratori della cava di Balangero (Valle di Lanzo) contestavano. Enzo lavorava in Fiat e si collegò con i sindacalisti ed esponenti di DP (Pasquale Cavaliere) che avevano seguito le lotte nelle valli torinesi alle cave dell'amianto dove è stata accertata la più alta concentrazione di tumori dovuti alle fibre di amianto. Enzo mise in guardia dal reale pericolo che correva la popolazione di Siano con la costruzione di questa fabbrica ed iniziò una delle più grandi battaglie politiche di quel paese. Si sensibilizzò la popolazione con spettacoli teatrali, volantini e comizi itineranti. Alla fine l'Amministrazione Comunale fece retromarcia dal suo intendimento nonostante avesse già provveduto ad espropriare i terreni dei contadini.

Altre difficili lotte nella zona furono quelle contro il caporalato e per i diritti delle donne che lavoravano quali stagionali nelle industrie conserviere della zona. In un picchettaggio, insieme ad altri compagni, sfidò apertamente i camorristi davanti ai cancelli dell'industria conserviera "Chiavazzo" di Scafati: lo sciopero era contro il padrone che il giorno prima aveva fatto azzannare dai cani due operai rei di aver richiesto un aumento del salario.

- **Quel memorabile comizio dell'88 e la consegna del premio "Attila"**

Memorabile fu quell'appassionato comizio del 20 maggio 1988, quando Enzo accusò il Sindaco di Siano, Luigi Tenore,

di mal governo e chiamò in causa anche i carabinieri per i mancati controlli nei cantieri del dopo terremoto del 1980. Il maresciallo dei carabinieri mal sopportò quelle accuse e ordinò di spegnere il microfono e di portare l'oratore in caserma. Enzo imperterrito continuò il comizio alzando la voce.

Quel venerdì sera la piazza era piena per un comizio elettorale che era stato preannunciato "caldo" (DP aveva preparato un dossier di precise accuse) di quelli da non perdere e ci fu una ferma reazione al sopruso dei carabinieri. A rinforzo arrivarono camionette a sirene spianate ed i carabinieri scesero con il mitra spianato! Un clima acceso che certamente risentiva delle campagne contro Enzo, cioè uno dei pseudo-terroristi inventati dalla Direzione Fiat.

Le oltre trecento persone che in piazza protestano impediscono che Enzo venga portato via, lo spingono prima in un bar, poi di nuovo sul palco. Tutto il paese è in subbuglio, la piazza si riempie ancora di più, sul palco arrivano per solidarietà comunisti, socialisti, i cattolici democratici. Una ventina di carabinieri si schierano agitando le bandoliere. Dal palco, Enzo continua ed infine si rivolge al capitano dei carabinieri avvertendolo che se voleva arrestarlo doveva procedere anche contro tutta la gente che si era stretta attorno. Quel capitano intuì il rischio ed ordinò ai militi di arretrare, quindi il comizio si scioglie ed i carabinieri rimangono soli a presidiare la piazza ed il palco.

Il giorno dopo DP organizzò una "camminata" - il corteo era vietato - che si concluse con la consegna al Sindaco Luigi Tenore del "Premio Attila" come riconoscimento delle sue malefatte amministrative e politiche.

Si sfilò per le strade cittadine con canti e tammuriate, con il noto artista Marcello Colasurdo dei Zezi di Pomigliano d'Arco, e concentramento finale davanti alla casa del sindaco. Il "Premio Attila" consisteva in una pergamena di gomma piuma con il disegno di un elmo dei barbari e la descrizione dei vari scempi perpetrati ai danni del territorio e della popolazione. Nelle parole che Enzo pronunciò consegnando il premio c'erano la sfrontatezza, la fierezza e la tenacia di chi

a viso aperto - per la prima volta - aveva messo a nudo il “re” che fino ad allora nessuno aveva osato affrontare.

Nonostante questi conflitti così aspri Enzo raccoglieva stima anche presso gli avversari politici, per il suo modo d’agire franco e schietto.

Lo stesso maresciallo dei carabinieri rimase molto scosso alla notizia della morte di Enzo (e di Pinelli) in quanto, dopo l’episodio del comizio del 20 maggio ’88, instaurò un rapporto di amicizia e di stima reciproca con Enzo ed in seguito confidò che fu proprio Enzo a svolgere con lui un duro lavoro notturno per pulire fogne e tombini in occasione delle calamità (frane ed alluvione) che nel 1988 colpì Siano ed altri tre Comuni.

- **Il vescovo ed il tha-tze-bao**

Un altro episodio emblematico con lo zampino di Enzo capitò quando il parroco locale fu nominato vescovo. Nel giorno in cui, nella piazza gremita, moltissimi lo osannavano i movimentisti (ovvero DP) di Siano scrissero un tha-tze-bao elencando l’inoperosità degli anni passati di quel prete di fronte alle tante ingiustizie ed illegalità ben visibili nel paese. In quel caso il popolo in piazza reagì molto negativamente e gli autori del tabellone rischiarono il linciaggio.

Un’iniziativa troppo “controcorrente” ed atipica per quel paese ma certamente motivata perché quei contestatori, e particolarmente Enzo, molto si erano prodigati per risolvere i problemi di famiglie in gravi difficoltà.

- **Oltre i confini nazionali**

I confini dell’impegno politico spaziarono anche verso il Nicaragua, dove si recò per un campo di lavoro, e soprattutto verso il popolo palestinese (ricordiamo tra tutte l’adozione a distanza di una bambina palestinese, e le ben note colombe della pace (due popoli due stati, disegnate da Piero Gilardi) ad ogni manifestazione pubblica.

Fu tra i promotori per il riconoscimento della cittadinanza onoraria di Siano a Nelson Mandela quando il leader africano era ancora in carcere in Sud Africa.

Una persona che ha conosciuto Enzo solamente attraverso un poster raffigurante Enzo che spinge un carrello con dietro una grossa colomba lungo il viale della Marcia per la pace Perugia-Assisi del '93, saputo della sua morte ha inviato questa breve poesia:

Ad Enzo Caiazza

*Pur non
conoscendo
il tuo destino,
anche se
con i piedi
a terra,
con le ali
della colomba,
inconsapevole,
verso il cielo
t'avviavi gioioso*

Rossi Licio

Nato a Altavilla Irpina (AV) il 12-07-46.

Agosto 67 : Fine servizio militare

Settembre 67: emigrato a Piobesi Torinese prima occupazione in un feltrificio del paese.

Febbraio 69: Assunzione Fiat Mirafiori.

2 luglio 69, pomeriggio: partecipazione casuale agli scontri di c.so Tazzoli (cancello n.2 Mirafiori) e successivamente in c.so Traiano fino a P.za Bengasi. Gli scontri si protrassero fino all'alba.

Giorni seguenti: Commenti e discussione in fabbrica con gli operai sull'accaduto e sulle cause. Primo richiamo da parte del caposquadra del seguente tenore: "Tu sei un bel ragazzo volenteroso e molto veloce ad eseguire il lavoro, peccato però

che hai troppi grilli per la testa: stavolta però ti è andata bene perché il caporeparto si chiama Rossi come te.”

Agosto 69: trasferimento alla linea di montaggio di Rivalta nel giorno del rientro dalla ferie.

Aprile 72: primi contatti e successiva adesione a Lotta Continua.

Autunno 72: partecipazione con ruolo organizzativo ai picchetti davanti ai cancelli di Rivalta e ai cortei interni durante gli scioperi articolati per il CNL.

Gennaio 73: licenziamento in tronco con la seguente motivazione : “Non eseguiva per intero il lavoro assegnato”: si trattò in effetti di una contestazione sui carichi di lavoro mossa dai delegati sindacali. Impugnazione immediata di fronte al Pretore del lavoro conclusasi nel settembre 74 con un accordo in mio favore che prevedeva il reintegro immediato e pagamento di 5 mensilità (in seguito risultò che non furono pagati contributi previdenziali) – Per il periodo gennaio–settembre fui disoccupato.

Settembre 74: il giorno stesso del rientro in fabbrica, eletto delegato di squadra FLM.

Estate 76: espulsione dal Consiglio di Fabbrica: furono presi a pretesto scontri di piazza durante una manifestazione sindacale tra giovani della FGCI ed esponenti di Lotta Comunista che nulla avevano da spartire né col mio gruppo né tantomeno col sottoscritto.

I delegati del PCI in questo modo evitarono di essere messi in minoranza (in quanto stavo aggregando diversi delegati sulle posizioni antagoniste al governo di unità nazionale).

Autunno '77: diversi tentativi (tutti falliti) di eleggere un delegato in mia sostituzione nella squadra. Dopo varie elezioni furono costretti a reintegrarmi nel CdF ma con la qualifica di “esperto” e non di RSA.

Ottobre 1979: licenziato coi “61”. Inizio con altri 2 compagni lo sciopero della fame a qualche settimana dal licenziamento. Un compagno lo concluse al 3° giorno per motivi di salute, il secondo al 7°- suppongo per motivi politici- ed io andai avanti fino al 14° giorno e smisi per questi motivi: 1) dall'11° giorno in poi dopo un calo ponderale di 7 kg ma in uno stato di salute tutto sommato buono, un medico venne – non

richiesto – a visitarmi consigliandomi di bere ½ litro di latte al giorno, cosa che feci, non avvertendo che stavo sostituendo lo sciopero della fame con una dieta liquida; infatti nei tre giorni successivi non persi nemmeno un grammo di peso, 2) le amorevoli pressioni della mia fidanzata: 3) l'apprensione a volte straziante di compagni di lavoro e amici; 4) ultima e credo più determinante ragione fu la quasi certezza che tra tanta gente degna di stima che si avvicendò in quelle due settimane intorno al camper in cui mi riparavo vi fosse qualcuno con qualche simpatia con gli sparatori (l'odioso omicidio dell'ing. Ghiglieno fu drammatica cronaca di quei giorni). Ebbi insomma la sensazione di offrire inconsapevolmente un appoggio morale e politico a chi aveva scambiato la lotta di classe per un poligono di tiro a segno e riteneva di risolvere i problemi degli operai con la canna brunita e stretta di una pistola.

Nell'80 mi sono sposato – a quei tempi era dura, quando cercavo lavoro non mi facevano nemmeno fare la prova. Nell'81 nasce la prima figlia.

A ottobre 82 trovo lavoro in provincia come cantoniere, resto per 10 anni. A metà degli '80 rientrai nel sindacato: per due anni feci il responsabile provinciale, e poi dopo un infortunio mi sono trasferito come assistente tecnico nelle scuole.

Con la Fiat feci una causa per 9 anni e poi l'avvocato mi costrinse a concordare.

M.A.

Dopo il diploma lavoro un anno part-time e stagionale. Entro in Fiat nel 68.

Partecipo a tutte le lotte e assemblee. MI mettono coi 61 licenziati del 1979. Nella causa concordo un indennizzo. Dopo trovo un lavoro in un ente pubblico, resto 20 anni, poi mi licenzio e mi metto a fare la commerciante. In Fiat ero un'operaia normale, persino ingenua, il licenziamento è stata una cosa inattesa. Avevo 20 anni, era un fatto più grande di me, ma mi ha aperto gli occhi. Allora pensavo: la Fiat mi può prendere tutto ma non il cervello e l'anima. Avevo l'ingenuità di credere che un'idea non può essere perseguita, poi io mi

mantenevo col lavoro, ero di famiglia operaia, sono stata in difficoltà col licenziamento. Poi tutte quelle cose dette sui giornali. Negli anni ho nascosto questo passato. Oggi in certi momenti sento il bisogno di criticare, in altri sento bisogno di appartenenza, ma guardo alle persone. La struttura attuale del sindacato è un ufficio.

B.F.

Dopo i Salesiani ho fatto le professionali, un po' di lavoro in boita e poi sono entrata alla Fiat di Rivalta. Dopo sei anni, nel '78-'79 partecipo alle riunioni del Collettivo Operaio. Quando mi licenziano concordo un indennizzo di una ventina di milioni.

Poi però resto disoccupato per quattro anni, con lavoretti qua e là. Poi entro in una piccola azienda come operaio e resto finché fallisce e mi mettono in mobilità due anni. Adesso sono commerciante.

Ricordo il periodo della Fiat come il più interessante della mia vita, e mi dispiace che quelle lotte non abbiano avuto molto risultato, visto la Fiat come va ora.

Pasquale Salerno

Scrivo queste righe con una certa fatica, fatica dovuta alla distanza degli anni passati dalla data del licenziamento Fiat, ma anche dovuta al contesto di oggi talmente diverso da allora che fai fatica a ritrovarti. È come se fossero due storie narrate in due film diversi, uno in bianco e nero e l'altro a colori.

Il senso che si dava alla vita allora si fa fatica a trovarlo oggi, molte cose sono cambiate in positivo e in negativo (una per tutti: Berlusconi) e se devo essere sincero mi rimane la sensazione che tutte quelle importanti lotte condotte a partire dal '68, che hanno avuto la capacità di modificare e costruire un contesto sociale diverso (scuola, sanità, ecc), abbiano poco inciso nella coscienza individuale di chi partecipava. Spesso la lotta era contro qualcosa o per avere qualcosa, ma poche volte si trovava un senso comunitario vero, un senso che portava a cambiare le persone, a fare delle

scelte di vita coerenti con quanto veniva enunciato e questo succedeva sia nella base che nei gruppi dirigenti.

Alle manifestazioni si andava tutti insieme ma forse ognuno aveva un suo progetto segreto che era diverso e antagonista a quello del vicino, si partecipava perché speravi di avere un ritorno immediato e non un progetto sociale collettivo.

Altro aspetto era l'idea, quasi l'assillo di riuscire ad egemonizzare le lotte, presente in tutte le organizzazioni politiche di quegli anni, grandi e piccole: ciò portava a mettere in atto una lotta feroce fra le stesse organizzazioni. Gli scioperi per il rinnovo del contratto del 1979 erano molti e partecipati, l'assunzione di molti giovani all'interno della Fiat aveva portato un'aria nuova in fabbrica, si era meno assoggettati alle gerarchie, più liberi, non si apparteneva alla cultura operaia sopravvissuta agli anni 50 o forgiata nelle lotte del 68. In fabbrica entrava il movimento del 77, portando con sé pregi e difetti: molti giovani, per di più con un tasso elevato di scolarizzazione, avevano assunto ruoli di riferimento importanti nelle officine scalzando vecchi personaggi che si attivavano solo quando ricevevano l'ordine da Roma e la lotta era funzionale non a soddisfare i bisogni di chi quotidianamente subiva la fabbrica ma a giochi di potere istituzionale.

Questo clima nuovo era mal tollerato da esponenti del Partito Comunista, che aveva un potere ovviamente di gran lunga superiore alle organizzazioni della nuova sinistra, e pur di continuare a garantirsi una sua egemonia si accordò in maniera meschina con la Fiat concordando la lista dei 61 operai da licenziare, dipingendoli come violenti e terroristi. Questo fu il motivo per cui nella lista non fu inserito nessun iscritto a quel partito, pur essendoci in Fiat molti compagni di base che organizzavano e partecipavano nelle lotte al pari mio.

Questa operazione è stata indubbiamente facilitata a causa delle azioni terroristiche condotte dalle Brigate Rosse e Prima Linea, sia in città che all'interno della Fiat. La colonna operaia delle BR era numerosa e presente in tutti gli stabilimenti.

Quale motivo preciso abbia indotto però la Fiat e il Pci ad inserire il mio nome all'interno dei 61, dico 61 su 150.000, come cercare una mosca bianca, ancora oggi non riesco a trovarlo. Alla data di assunzione avevo qualche mese oltre i 18 anni, ero attivo da un punto di vista sindacale e militavo nella IV Internazionale (LCR) ma non ero un leader, e pur partecipando a tutti gli scioperi e incitando i miei compagni ad aderire non facevo di più, non ero delegato e avevo deciso di aderire esclusivamente al sindacato unitario FLM (Federazione Lavoratori Metalmeccanici) senza scegliere nessuna confederazione (Cgil-Cisl-Uil); di persone più esposte di me ve ne erano centinaia.

Al momento del licenziamento avevo 19 anni e mezzo, a casa non avevo il coraggio di dire che ero stato licenziato e per parecchi giorni continuai, come se niente fosse, ad uscire secondo i turni che avrei dovuto fare. Ricordo che quando in Fiat c'era-no gli scioperi io mi alzavo alle 4 per andare a fare i picchetti e mio padre, che lavorava all'Aeritalia di C.so Francia, faceva lo stesso con l'obiettivo però di cercare di entrare. Spesso diceva che mi avrebbero cacciato fuori a calci in culo e quando successe realmente tutte le mie argomentazioni a poco sarebbero servite per fargli cambiare idea. Lui me l'aveva detto!

Sono stati momenti difficili, una volta licenziato era necessario ricostruire la propria esistenza, reinserendosi in ambito lavorativo: non avevo un diploma e licenziato Fiat a Torino voleva dire essere marchiato. Per mesi ho vissuto nel terrore di subire una perquisizione notturna a casa, mio padre non me lo avrebbe mai perdonato, per la nostra famiglia (ero il secondo di sei figli) e per il vicinato. La campagna stampa orchestrata dalla Fiat contemporaneamente ai licenziamenti (il giorno prima aveva organizzato una conferenza stampa consegnando un dossier contenente azioni terroristiche e presunte minacce subite dai capi reparto dentro e fuori gli stabilimenti) ci dipingeva come potenziali terroristi: ricordo che quando accadeva di essere fermato ai numerosi posti di blocco attuati a Torino (era il periodo del rapimento Moro e di altre scellerate azioni terroristiche) e verificavano in centrale le mie generalità,

immediatamente cambiavano condotta, attivavano le armi e iniziava una minuziosa perquisizione personale e di tutto ciò che era all'interno della mia auto.

Dopo varie peripezie ho iniziato a lavorare come precario nei servizi sociali della Provincia di Torino, successivamente, attraverso un concorso, entrai di ruolo: decisi allora che non potevo continuare ad avere solo la licenza media, mi feci coraggio e lavorando di notte frequentai la scuola di giorno, riuscendo a diplomarmi e, successivamente, a specializzarmi come educatore professionale. Passando gli anni, quindi, dal licenziamento, mi rendevo conto che in realtà la mia vita era solo migliorata, portandomi ad una maggior realizzazione personale e ad un riconoscimento professionale che mai avrei avuto in fabbrica.

Negli oltre 20 anni trascorsi dal licenziamento, infatti, la vita si è rivoltata come un calzino: altra esperienza fondamentale è stata la conoscenza del Centro America, prima attraverso il Nicaragua e la sua rivoluzione, poi trascorrendo un anno in Salvador.

Il caso vuole che arrivo all'aeroporto di S. Salvador il pomeriggio dell'11 novembre 1989; la sera alle 19.00 inizia un'impressionante offensiva militare del FMLN (Fronte F. Martì di Liberazione Nazionale), stringendo d'assedio S. Salvador e tutte le altre grandi città per 11 giorni. Lo scontro militare era strada per strada, questa offensiva strategica era stata preparata per costringere il governo salvadoregno e soprattutto quello americano (gli aiuti statunitensi al governo erano un miliardo di lire al giorno) a mettere fine al confronto militare e iniziare una trattativa per riportare il conflitto sul terreno politico. In quegli 11 giorni sono morti 601 combattenti del Fronte, un numero elevato di civili a causa dei bombardamenti e vennero trucidati dall'esercito anche sei Padri gesuiti.

Quell'anno è stato pieno di emozioni, paure, impegno e riflessione.

Oggi lavoro come educatore in progetti rivolti ai giovani della città di Torino, vedo la città cambiare, mutare, la sua struttura sia culturale che urbanistica non è più

sovrapponibile a quella degli anni 80, a volte mi chiedo qual è il futuro delle nuove generazioni e di mio figlio.

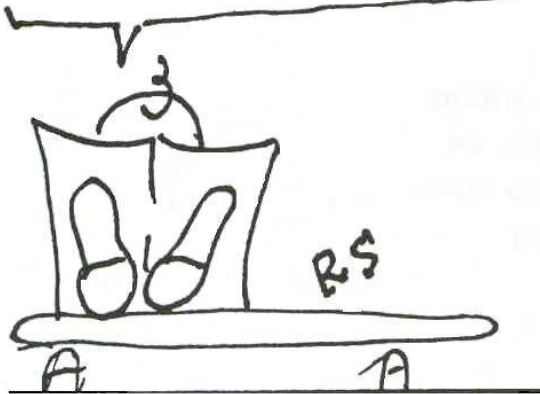
Insieme a mia moglie Daniela abbiamo deciso, incoraggiati anche dalle conferenze di Alex Zanotelli, di sperimentarci nel terreno della condivisione con altri di tempo, soldi, impegno, facendo un'esperienza di vita all'interno di una comunità di famiglie.

Sono sempre più convinto, e questo è ciò che mi sostiene nell'attuale percorso, che se aspettiamo di cambiare gli uomini dopo aver cambiato lo Stato ci illudiamo: l'esperienza del Nicaragua che ho conosciuto da vicino ne è una riprova, per non parlare dei disastri di ciò che è avvenuto nei Paesi dell'Est. Se invece cambiamo noi singolarmente, all'interno di percorsi collettivi, allora è possibile pensare che cambi anche lo Stato.

Prendendo a prestito il testamento di Trotskij, concludo dicendo che se dovessi ripercorrere il passato, cambierei qualcosa qua e là ma sostanzialmente rifarei lo stesso cammino.

PER LA GENTE NORMALE ,
740 SIGNIFICA DENUNCIA
DEI REDDITI.
PER MINISTRI, INDUSTRIA-
LI e LIBERI PROFESSIO-
NISTI.....

...SONO LE OTTO
MENO VENTI



COS' E' IL 740?...

piero baral

Nel 1964 sono un giovane provinciale, sceso dalla Val Chisone a Pinerolo, mio padre lavora come elettricista alla Talco&Grafite e mia madre fa la sarta e contemporaneamente tira su tre figli.

I parenti invece in genere stanno meglio, alcuni 'contano' in valle. Saprò in seguito che mio padre è visto da alcuni parenti un po' come la pecora nera perchè non è diventato 'qualcuno'.

A Pinerolo cerco di inserirmi in esperienze di gruppo. Così con un centinaio di altri ragazzi e ragazze che frequentano il Movimento studenti cattolici, negli anni precedenti la contestazione del '68, scopro le tematiche dell'immigrazione, del Vietnam, dell'ecumenismo, della pace ecc. Accompagno per la prima volta

al parco una ragazza, una domenica pomeriggio, e dopo pochi giorni le scrivo che 'non ho tempo per costruire una storia con lei, 'devo studiare'. In realtà non sono pronto per quella che è un'esperienza normalissima, ma per me sovrumana; inoltre non ho l'abitudine di chiedere soldi per me in casa mentre i miei coetanei o lavorano già o hanno più possibilità di spesa.

Nel 67-68 sono ad Agraria, facoltà toccata marginalmente dalla contestazione del '68. Non studio, conosco invece Sandro Sarti, ex partigiano e attivo nella controinformazione sul Vietnam e poi sulle lotte di Palazzo Campana. Si deve a lui l'idea della grande marcia sul Vietnam a Torino del 1967, silenziosa e senza cartelli,

'L'università non fa per me', dovevo spiegarlo a mio padre che nonostante i pessimi risultati all'esame di stato mi aveva consigliato di studiare ancora perché 'i diplomati fra un po' saranno molti e non si troverà facilmente lavoro'. Purtroppo ho sprecato due anni che avrei potuto impiegare meglio cercandomi un lavoro invece di vivere sulle spalle dei genitori.

Forse dovevo provare con una facoltà letteraria, ma certo non dedico tempo adeguato a studiare né ho un metodo. Di questo periodo mi ricordo come positiva soltanto la ricerca e la stesura di un dossier sui cinema parrocchiali uscito sul mensile di Pinerolo 'XXV ora'. Ci misi sei mesi rubati allo studio. Faceva parte di

un'ampia ricerca del mensile su 'Il potere nella chiesa locale'.

In questo periodo riesco parzialmente a uscire dai miei blocchi psicologici e a tentare approcci con una donna, ma sono bloccato da timori vari per cui non concludo nulla, trascinando il rapporto fino alla fine del servizio militare e lasciandola poi senza spiegarle i miei problemi.

Al ritorno dalla 'naia' devo trovare un lavoro. Del servizio militare negli Alpini, con un antimilitarismo praticato in modo individuale, ricordo di aver subito vari episodi sgradevoli di nonnismo, il tempo sprecato, ma anche la mia resistenza e soddisfazione nelle marce in montagna. (vedi in seguito). I miei genitori si aspettano che metta almeno a frutto il diploma di geometra, ma sta maturando una crisi di identità molto forte che ha radici varie e non confesso che a pochi. Mio padre mi dice in quel periodo: 'fai quel che vuoi ma fallo bene'. Io però sono traumatizzato dalle vicende speculative, nell'edilizia a Perosa, di un fratello di mio padre – quindi concludo che il geometra io non lo farò mai; un secondo aspetto è la mia impreparazione e il timore di trovare 'lungo' in una esperienza di lavoro di tipo impiegatizio – ho sprecato gli ultimi due anni delle superiori e due ad Agraria '. Più tardi capirò anche che se non sei preparato non hai resistenza politica, puoi cedere ai ricatti sul lavoro da parte della direzione. La verifica avviene alla Maiera di Pinasca, dove resisto un anno, senza impegnarmi a studiare per reggere un primo lavoro di contabilità. Abbandono dopo un anno questo impiego, d'ora in poi non cercherò un'occupazione per cui mi venga richiesto il diploma. La mia scelta in famiglia viene vista con dolore da parte di mia madre e contrastata da parte di mio padre, con cui per tutta la vita mi confiderò pochissimo .

(Da allora saranno trent'anni di esperienze varie come operaio in molti settori. Vado in pensione nel 2002 come operaio di 5° livello -appena un livello sopra l'operaio comune della Luzenac - e ho oggi una pensione di 893 euro).

Col primo lavoro e i primi soldi guadagnati prendo la patente di guida, ma è mio padre a insistere , per me andava bene anche l'autobus e lo sgrido perché ha comprato una 500 nuova per me. La tratterò sempre male, guidandola per anni in modo spericolato.

Con l'auto e il lavoro riesco ad avere una prima reale autonomia. In montagna, la prima notte passata con amici ed amiche, eccomi iniziare una vita sessuale con una compagna, è il Capodanno del 1971. Però porto in questa storia frustrazioni e durezza dovute alla mia immaturità, sensi di colpa dovuti alla mia educazione cattolica, inquietezze e infine nuove fantasie. Questo rapporto finirà quando comincio a frequentare, intorno al '73, un'altra donna. 'Mordi e fuggi' potrebbe essere la sintesi di questa fase.Come diranno poi le

femministe di tanti uomini, non riesco ad essere altro per lungo tempo che un 'fascista' con la donna, proprio mentre sperimento invece la prima vera formazione politica di sinistra partecipando al Circolo Operaio di None.

Con l'assunzione all'Indesit nel 1972, mi ritrovo presto come operaio ad una linea di macchine utensili, e dimostro alla direzione e ai compagni di essere un operaio poco affidabile. Niente a che vedere con la tradizione dell'operaio comunista professionalizzato che si riconosce nel lavoro e cerca di farlo bene per poter dire la sua nel sindacato e nel partito.

Accumulo provvedimenti disciplinari e infrazioni sulle bollature, la mutua, la produzione... L'impegno che non metto nel rispettare le 'regole' sul lavoro lo metto invece nella politica, quegli anni sono densi di attività negli orari più strani, strappando tempo al sonno, cosicché reggo sempre meno i turni in fabbrica. Vivo di corsa, in un attivismo che oltre a farmi perdere poi il lavoro comincerà a logorarmi i nervi.

Imparo al circolo operaio di None, specialmente da un compagno uscito dal PCI nei primi anni Sessanta, a leggere e commentare la fabbrica e la realtà più vasta alla luce dei testi originali dello 'zio Karl' o di 'Carletto' come veniva soprannominato l'autore de Il Manifesto dei comunisti. Non studierò mai con metodo quello ed altri testi sacri della sinistra. Letti e riletti ma non assimilati.

Incomincio ad imparare regole di comportamento originali nella lotta di fabbrica, nella scrittura dei giornalini settimanali venduti ai lavoratori, nei confronti dei gruppi extraparlamentari di allora e del PCI.

Si possono riassumere come segue:

- no all'idea che la classe operaia sia omogenea e pronta magari all'appello alla rivoluzione da parte del 'partito' di turno, no alla delega ai dirigenti a pensare e parlare a nome degli 'iscritti' o della base elettorale, no alla battaglia per la propria 'maglietta' sindacale a spese della possibile unità dei lavoratori, no al 'tifo' per la lotta armata e per i Robin Hood che dicono che è arrivato il momento della rivoluzione e iniziano a sparare sempre più in alto a nome della classe operaia; no alla divisione tra chi studia e chi lavora, necessità di convincere i lavoratori a unire alla disponibilità alla lotta l'impegno a farsi una cultura (però sarò l'unico del Circolo che non si sforzerà di riprendere a studiare, preferendo dedicarmi invece a una trentennale variopinta attività di informazione politica o sindacale di base, impegno per me alla lunga più faticoso ma anche 'divertente'.)

. Imparo che chi vuole la lotta più dura può rivelarsi un crumiro, come pure che gridare al 'contratto bidone' o al 'sindacato venduto' non vuol dire essere automaticamente disponibili a organizzarsi e lottare in prima persona; inoltre che non si deve accettare 'la nomina a delegato a vita (i senatori...), ma saper creare ricambi e saper alimentare il dibattito e la partecipazione senza farsi delegare, e staccare dalla produzione.

- Imparo che la contraddizione tra borghese e proletario passa all'interno della classe operaia e di ogni individuo, ma una cosa è dirlo e una cosa è iniziare la propria rivoluzione personale.

-

(Per restare alla riflessione sulle mie contraddizioni personali, non avrò grandi miglioramenti nel rapporto con la donna; al primo matrimonio, nel primo anno della Fiat , arrivo impreparato e contro voglia. Ma ho bisogno di uno status e pagherò la scorciatoia, 'infatti finisce male. Dovrò aspettare di avere 40 anni per avere finalmente una storia solida e duratura che continua ancora oggi. Per anni però sono sordo ai richiami e dedico un tempo insufficiente alla condivisione degli impegni familiari, e solo con la pensione comincio a equilibrarmi. E mi accorgo con stupore che in realtà non era così difficile questo passo, bastava avere delle priorità diverse per evitare sofferenze e discussioni).

Non migliora molto il mio rapporto col lavoro, con la tecnica. Resterò così per buona parte della vita scisso tra teoria e prassi, e questo contribuirà allo scoppio dell'esaurimento seguito al licenziamento dalla Fiat.

Più complesso è spiegare il mio disinteresse verso il lavoro sindacale tradizionale , ritenuto da me noioso o burocratico. Anch'io in fondo delegavo a chi 'sapeva', e non ho fatto passi avanti con l'ingresso in Alpcub nel 1995. (Grandi spazi di democrazia non c'erano nemmeno negli anni '70 all'interno dei sindacati a meno che non fossero imposti da lotte vivaci. In CGIL sono stato per vent'anni. Uscii nel 1994 e prima di Alp proponevo un'associazione di inchiesta, confronto e sostegno alle parti più vivaci presenti fra i lavoratori, senza preoccupazione per le differenze di 'maglietta' sindacale. In attesa di tempi migliori di forti lotte e magari di un sindacato a venire, 'di classe'. Invece i più scelsero di fondare un sindacato territoriale di base e mi accordai.) Un simile disinteresse e una simile 'delega a chi ha voglia' ho provato verso l'impegno nelle amministrazioni comunali. La mia esperienza nei partiti è stata in totale di 3 anni In Fiat ci arrivo dopo una esperienza come manovale edile. Fuori della disciplina del lavoro politico di gruppo sperimentato all'Indesit di None, rifluisco su posizioni meno coerenti, isolato oramai da anni dopo

il licenziamento dall'Indesit . Intanto ha cominciata a gelarmi i nervi e a limitarmi lo spazio l'attività della lotta armata.

Non è sufficiente a darmi sostegno il rapporto rarefatto e scomodo per la distanza territoriale con il Coordinamento di Borgo S.Paolo a Torino e il confronto limitato con reduci dal Circolo di None. La Fiat è un gigante malato che contesto in modo disordinato e senza prospettive.

Non faccio il tifo per le BR o Prima Linea, ma so che fanno presa su molti. Mi tengo fuori dei giri sospetti, ma la fabbrica in quegli anni è un brulichio di teorie politiche e di comportamenti che la direzione Fiat tiene d'occhio a distanza e su cui infine interviene a ottobre del 1979. Il PCI aveva da tempo promosso il questionario sul terrorismo. In tre a Rivalta avevamo firmato un testo contro il questionario che invitava a interrogare invece i lavoratori sui delegati sindacali imboscato, sullo scollamento tra sindacati e lavoratori.

Questo testo, e la 'freddezza' dei bollettini interni delle Presse che curo, mi guadagna il posto fra i 61 (oltre alla autoriduzione in produzione).

La mia reazione al licenziamento dopo tre anni di Fiat è breve e limitata. Conosco cadute nello sconforto, fino all'angoscia dopo il licenziamento della Fiat del 1979. Sono in sostanza l'anello debole dei 61 in genere organizzati in vari gruppi. Firmo da solo un ultimo volantino - 'la Fiat mente' - , in cui scrivo al plurale ma con molte posizioni personali; poi tutto mi scoppia nella testa e nei nervi. Avevo pensato per tempo a una repressione in arrivo, proponevo un comitato di difesa, ma sottovalutavo il mio isolamento politico alle

presse. In quei tre anni passati a Rivalta non mi riconosco in nessuna delle organizzazioni politiche presenti in fabbrica - e fra i 61. Ero un iscritto alla CGIL che non frequentava le sedi sindacali ma parlava solo nelle assemblee e criticamente. Dicevo che ero un apprendista-comunista.

Lo affermo ancora oggi, anche se con più modestia di allora e continuo a pensare che lo zio Karl, ha dato strumenti seri al movimento operaio di tutto il mondo , nonostante fosse un borghese, 'ebreo', e poco fedele alla moglie, (e studiasse il Capitale vivendo con i soldi dell'amico industriale)..

Il comunismo è più che mai attuale e già presente in molti aspetti del capitalismo mondiale sempre più in crisi. La lotta di classe non si è estinta. Non sto a dilungarmi su questo (...) Mi è stato detto verso i cinquant'anni: 'Non ti sai perdonare', come commento alla mia abitudine in famiglia e con altri, di ripensare e ammettere errori, furbizie, scorciatoie illusorie dovute alla mia debolezza,

Questa abitudine a rimeditare in pubblico è però recente e iniziata con la fase finale dell'esaurimento. In fondo il mio cammino nella vita non è stato né lineare, né coerente come qualcuno superficialmente scrive. L'esaurimento seguito al licenziamento ha favorito una rottura importante nella mia vita. Dopo una crisi profondissima, ne sono uscito con fatica e con calma, digerendo le molte elaborazioni irrazionali e di destra provocate dalla malattia. I pazzi dicono la verità- mi disse un giorno Vittorio Morero, cui leggevo per telefono poesie satirico-allucinate . Durante la malattia ho fatto i conti con la morte, che temo come sofferenza ma accetto come esito naturale della vita umana. Ho lasciato disposizioni di funerale laico privato, e di cremazione. Non mi aspetto niente di speciale dopo la morte, ma rispetto chi crede senza integralismo.

Ricordo di Carlo Braghin

di Guido Viale

Riccardo Braghin è morto improvvisamente venerdì 8 luglio 2005. Nella sua vita ha avuto centinaia di amici a cui ha voluto bene e da cui è stato stimato e amato come a poche altre persone può capitare di esserlo. Era nato in Polesine, in una famiglia di contadini, e aveva raggiunto Torino ancora bambino insieme all'esodo che aveva spopolato le sue terre dopo l'alluvione del '51. Il padre aveva lavorato per anni come operaio alla Fiat ed era morto, come succedeva e succede ancora a molti come lui, pochi mesi dopo aver raggiunto la pensione. Riccardo era stato «addestrato» alla vita di

fabbrica alla Scuola Allievi Fiat di via Dante e poi era entrato subito a Mirafiori, in tempo per partecipare alle lotte dell'autunno caldo. In poco tempo era diventato uno dei punti di riferimento della lotta operaia : «avanguardia», come si diceva allora, ovvero dirigente del movimento di base; poi delegato della sua squadra e ben presto dirigente di Lotta continua; a Torino e nella direzione nazionale. Aveva partecipato a tutte le iniziative di lotta alla Fiat, fino al blocco dei cancelli – i famosi «35 giorni» – del 1980. Per il suo ruolo nelle lotte era stato incluso nella lista dei 61 lavoratori licenziati dalla Fiat con la falsa motivazione di aver coperto o partecipato direttamente alle attività terroristiche che avevano colpito l'azienda; in realtà, per sbarazzarsi dei lavoratori più combattivi prima di effettuare la grande epurazione con cui la direzione si sarebbe liberata di lì a poco di ben 23.000 «esuberanti». Riccardo era stato tra i pochi a rifiutare la compensazione che la Fiat aveva offerto ai 61 licenziati in cambio della loro rinuncia alle vie legali; ma di lì a poco la magistratura avrebbe dato ragione all'azienda, privandolo in un colpo solo del soldi e del posto di lavoro. Da allora era cominciata la sua nuova odissea – che lo avrebbe accomunato ad altri nella sua stessa situazione – alla ricerca di una collocazione alternativa nel mondo del lavoro e nella società e di una soluzione per campare diversa dal lavoro di fabbrica, di cui il diktat della Fiat lo aveva escluso per sempre. Aveva, in successione, tentato un concorso per guardia forestale, fondato insieme ad altri compagni una società di ricerca sociale, partecipato a una cooperativa di trasportatori in gran parte formata da operai licenziati dalla Fiat, aperto un'impresa di commercio all'ingrosso di bevande, e creato una nuova piccola società per la distribuzione dei giornali. Con l'esperienza acquisita in quest'ultima iniziativa aveva partecipato al varo del Progetto Cartesio – tutt'ora l'esperienza più ampia di raccolta differenziata dei rifiuti urbani gestita da una cooperativa sociale – e promosso la

qualificazione della sua società in campificazione della sua società in campo logistico, fornendo assistenza tecnica a molte delle iniziative di raccolta differenziata in corso in Piemonte. Sua è gran parte del contributo alla redazione del manuale della raccolta differenziata della carta edito dal consorzio Comieco. Nonostante questa frenetica attività, Riccardo aveva continuato a mantenere e alimentare una fitta rete di contatti e di relazioni di amicizia con le persone incontrate nel corso della sua vita, impegnandosi a fondo nelle campagne a favore di Adriano Sofri e dando prova di una straordinaria capacità di ascoltare e mettere a proprio agio chiunque incontrasse. Amava i viaggi, le serate con gli amici, l'attività sportiva – era istruttore di immersione subacquea – e ha mantenuto fino all'ultimo una viva attenzione tanto per le grandi trasformazioni del mondo quanto per quelle minute che accompagnano la vita delle persone a cui lo legavano rapporti di amicizia o di lavoro.

Lascia, insieme alla madre e alla sorella, la sua compagna Teresa con il figlio Lorenzo a cui lo legava un affetto profondo e sereno. E centinaia di compagni e di amici la cui vita è stata arricchita dall'incontro con lui.

CONCLUSIONE PROVVISORIA

Accordo Fiat, Gallino: "È la fine del contratto nazionale"

Con l'intesa siglata ieri gli operai del maggiore gruppo industriale italiano perdono il diritto di sciopero e peggiorano i ritmi di lavoro. Il commento del sociologo Luciano Gallino: "Abbattute le garanzie di base, e la Fiat emigra comunque all'estero".

Intervista a Luciano Gallino di Antonio Sciotto, da il Manifesto, 14 dicembre 2011

«L'accordo esteso a tutti gli stabilimenti Fiat è un passo verso la fine del contratto nazionale. Un fatto grave in un momento in cui i

lavoratori sono divisi e frammentati, si perdono tutele fondamentali». Il professor Luciano Gallino, sociologo del lavoro molto attento al mondo dell'industria, non ha dubbi: l'intesa siglata ieri è tutta a perdere.

Dunque, professor Gallino, diciamo addio al contratto nazionale.

È perlomeno un passo verso la sua fine, a cui hanno contribuito gli ultimi governi, in particolare quelli di Berlusconi: hanno sparato a zero, trovando spesso riscontro nella Confindustria. Non credo che questo sia un buon segno, perché il contratto nazionale in Italia ha almeno un secolo di storia, è stato e dovrebbe essere uno strumento importante di difesa complessiva dei diritti dei lavoratori, ha l'importante funzione di redistribuire il reddito, mantenendo il contatto con l'aumento della produttività e del carovita.

Ma ha ancora senso difendere il contratto nazionale quando il lavoro è ormai sempre più diviso e figure come ad esempio le partite Iva non ci rientrano né mai ci rientreranno?

Io credo che abbia sempre e comunque un senso, per tutti quei lavoratori che cercano una garanzia di base e collettiva. Anzi, oggi ci sono ancora maggiori ragioni per difenderlo. Quando c'erano le fabbriche con migliaia di lavoratori, per certi aspetti un contratto per un grande sito copriva la maggior parte degli addetti dell'intero settore, ma adesso che le fabbriche con migliaia di addetti non ci sono più, perché sono disperse sul territorio, il contratto nazionale funge da essenziale contrappeso alla frammentazione.

I lavoratori Fiat hanno aumentato gli straordinari comandati, la fatica alla catena con pause ridotte, perdono il diritto di sciopero. A fronte, però, sarebbe assicurata la permanenza della Fiat in Italia, e una monetizzazione con premi di produzione. È forse necessario in un momento in cui le buste paga sono sempre più sottili?

Non direi che è necessario. Ma è certo che un lavoratore messo alle strette, in preda al timore di perdere il posto, in una situazione in cui sono letteralmente milioni quelli che non hanno un'occupazione, o sono precari e malpagati, possa finire per dover scegliere il male minore. A me però questa non sembra una buona strada per relazioni industriali progressive. Mi pare piuttosto che vi sia un'ulteriore discesa, un arretramento, verso relazioni non dico pre-moderne ma quasi. Un regresso verso il modello statunitense, dove tanto le relazioni industriali nel complesso quanto la legislazione e la giurisprudenza sul lavoro, sono molto più arretrate che da noi, o meglio lo erano fino a ieri. Stiamo correndo indietro per raggiungere i parametri degli Usa.

Sembra approfondirsi la divisione tra Cgil-Fiom da un lato e Cisl-Uil dall'altro. Le Rsu Fiom sono escluse perché si applicherà l'articolo 19 dello Statuto dei lavoratori. Aumenterà il conflitto dentro le fabbriche?

Lo scenario sarà sempre più frammentato in una miriade di vertenze locali e puntiformi. Per certi aspetti è un contributo a una sorta di «giungla» delle relazioni industriali. Soprattutto se non si trovasse il modo di bloccare, se non addirittura di abolire, l'articolo 8 della manovra, che permette qualsiasi tipo di deroga alle leggi. Molti si soffermano solo sull'aggiornamento dell'articolo 18, ma per certi versi direi che non è nemmeno l'aspetto peggiore. Nel secondo comma

dell'articolo 8 sono minuziosamente indicate tutte le materie su cui è possibile derogare: dalle assunzioni con contratti atipici alle paghe, fino agli orari e all'organizzazione del lavoro. E tutto questo, neanche con la maggioranza dei sindacati, ma basta quella delle Rsu. Altri gruppi potrebbero decidere di seguire l'esempio Fiat, disegnandosi un contratto di settore e uscendo da quello nazionale: aggiungendo questo aspetto alla esclusione delle Rsu e alle deroghe permesse dall'articolo 8, abbiamo un mix disastroso, un combinato disposto micidiale che alla lunga non gioverà neanche alle aziende. Perché le imprese hanno l'interesse di fondo ad avere un interlocutore relativamente unitario, che non cambia voce e faccia a seconda che sia laziale, siciliano o veneto. Quanto all'articolo 19 dello Statuto, credo dovrebbero pronunciarsi i giuristi, ma certo, se ce ne sono le ragioni, potrebbe essere necessario modificarlo.

Ma incassato questo accordo, almeno Marchionne resterà in Italia? O lei vede comunque una Fiat in fuga?

Se ragioniamo sui dati e sulla realtà attuale, è piuttosto preoccupante. A Pomigliano si parla non già di riassumere tutti i 5 mila operai, ma intanto solo un migliaio entro febbraio 2012: stanno facendo una selezione con aspetti che sembrano un po' strani, che mettono in difficoltà la Fiom. Termini Imerese ha chiuso e non si sa quale sia il suo futuro. A Mirafiori non so da quanto tempo lavorano una settimana al mese, e si annuncia una cassa integrazione fino a metà 2013, in vista di un nuovo modello che non si sa che cosa sia. Quest'anno la produzione di vetture Fiat toccherà il minimo storico, molto al di sotto delle 600 mila unità. Il che vuol dire meno della Francia, della Germania, del Regno Unito, della Spagna, perfino

della Repubblica ceca e della Polonia. Il grande produttore europeo che se la batteva alla pari con la Volkswagen, è oggi al settimo/ottavo posto come produttore nazionale: la Volkswagen quest'anno arriverà a circa 5 milioni di vetture prodotte in Germania, più circa 2 milioni all'estero. E intanto il famoso piano «Fabbrica Italia» Fiat ancora nessuno lo ha visto.

Ma lasciare l'Italia per paesi più a basso costo, è almeno una scelta furba sul piano economico?

Io ribalterei la visione: mi chiederei cosa ci interessa come cittadini italiani. Credo innanzitutto i posti di lavoro, e le imposte pagate in Italia, per produzione fatta nel nostro Paese. Ci interessa la ricerca, e che l'industria nel suo complesso resti da noi. Che poi la Fiat abbia migliaia di lavoratori all'estero non ci riguarda più di tanto, sono posti di lavoro e imposte versate fuori.

(14 dicembre 2011)

**È MORTO!
ORA SIAMO
IN LUTTO?**

**È MORTO?
ORA RESTIAMO
IN LOTTA!
...PER NON FINIRE
IN LUTTO ANCHE NOI**

