

MIRAFIORI

E DINTORNI

Bonaventura Alfano

MIRAFIORI E DINTORNI

a cura di
Ivano Franco

testimonianze di
Sergio Cofferati e
Claudio Sabattini



INTERVENTI



EDIESSE

La copertina "originale" del libro. Ediesse, 1997, cm. 14x23, 94 pagine, Lire 14.000.

Trent'anni di Mirafiori

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

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

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

Appena uscito dall'ufficio, mi trovai scaraventato nei reparti di produzione. Una selva di convogliatori² viaggiavano carichi di materiali sulle nostre teste. Un paesaggio indescrivibile.

E poi gli uomini-lavoratori. Tanti... tantissimi, attaccati alle macchine singole nei lavori di preparazione o sulle transfert³ e infine sulle linee di montaggio cambi. L'accompagnamento mu-

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

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

(3) Le transfert sono macchinari per l'assemblaggio.

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

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

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

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

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

Tra i compagni si ricordava spesso che alla progettazione della prima macchina di piccola cilindrata della FIAT, la «600», che rappresentò un nuovo modello di vita e di consumo (oltre che le fortune della stessa FIAT), aveva partecipato un disegnatore che conosco bene, Egidio Sulotto⁵, comunista, licenziato per rappresaglia. Una bella tempra di combattente, un compagno che non rinuncia a dire la sua ancora adesso che ha superato gli ottanta.

(4) Le grover sono rondelle autobloccanti.

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

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

Avevo vent'anni e a quell'età i riflessi sono prontissimi, eppure quell'infernale linea di montaggio aveva qualcosa di diabolico. Era sempre più veloce, troppo, più di me, giovane di belle speranze, approdato dalla natia Lucania in quel di Torino, la fredda...

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Fu quasi naturale la collaborazione che si creò tra noi e gli studenti. Loro contestavano la scuola di classe. Noi - mano a mano che acquisivamo la consapevolezza di essere LA CLASSE - ci

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

ponevamo l'obiettivo di migliorarne le condizioni di vita e di lavoro. In questo clima nacquero i primi scioperi⁹ in modo spontaneo o, come all'officina 32, sulla spinta di gruppi di lavoratori che rivendicavano un maggior riconoscimento professionale.

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

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

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

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

Nel 1971, dopo la firma di un importante accordo aziendale,¹⁰ fui

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

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

(10) L'accordo aziendale siglato il 5 agosto 1971 (tuttora in vigore) introdusse la possibilità di contrattare tutti gli aspetti inerenti alla condizione operaia in fabbrica, riconoscendo i Comitati cottimo, ambiente e qualifica.

chiamato dal sindacato a svolgere il compito di funzionario della Lega FIOM di Mirafiori, con responsabilità sulla Meccanica.

Si apre quindi un nuovo capitolo. Nel settore della Meccanica erano stati eletti circa 120 delegati¹¹ e a dirigere era uno di loro: ero io. Costruimmo allora i Comitati di officina¹² - che funzionavano come coordinamento tra i vari turni - nei quali si preparavano le piattaforme, affrontando e risolvendo problemi di cottimo, ambiente e qualifiche; il sindacato era in espansione, gli iscritti aumentavano e molti prendevano anche la tessera del PCI. Nella sezione di via Passo Buole - un unico locale riscaldato con una stufetta - alla fine dei turni si succedevano le riunioni, e ogni volta c'era qualche faccia nuova.

È lì che cominciai a sentire parlare dell'«Ordine Nuovo»¹³ e di Antonio Gramsci, del «biennio rosso»¹⁴ e dello sciopero delle lancette¹⁵... Tutto si ricomponeva, nella mia testa, e diventava ogni giorno più chiaro. L'unità tra i lavoratori e tra i sindacati diventava sempre più una realtà.

Era passata e si era affermata in fabbrica una grande idea forza: quella del cambiamento. Si lottava tutti per cambiare le cose - e in meglio - per i lavoratori del Nord e del Sud.

(11) Dal dopoguerra al 1969 in fabbrica operavano le vecchie Commissioni interne, sin dagli anni cinquanta di fatto impossibilitate a svolgere un ruolo sindacale di rapporto capillare con i lavoratori. Con il Contratto collettivo nazionale di lavoro del 1969 venne introdotta la nuova figura del «delegato di gruppo omogeneo» (squadra o reparto). Questi delegati hanno pieno riconoscimento contrattuale con l'accordo integrativo FIAT del 1971.

(12) I Comitati d'officina erano gli organismi che riunivano i vari delegati eletti nelle squadre e nei reparti di una stessa officina, anche se collocati su turnazioni diverse.

(13) «Ordine Nuovo» era la testata del settimanale di cultura e politica (trasformatosi nel 1921 in quotidiano politico) fondato a Torino nel 1919 da Antonio Gramsci, Angelo Tasca, Palmiro Togliatti e Umberto Terracini.

(14) Il «biennio rosso» fu il biennio tra il 1919 ed il 1921, caratterizzato da scioperi, occupazioni e lotte dei lavoratori di tutte le principali industrie del Nord d'Italia.

(15) Lo «sciopero delle lancette» è una delle lotte del «biennio rosso», esplosa in FIAT quando la dirigenza aziendale decise di avanzare di mezz'ora le lancette dell'orologio per ridurre i tempi morti dei cambi turni e aumentare così lo sfruttamento dei lavoratori.

È di quegli anni la lotta per gli investimenti nel Mezzogiorno¹⁶. E noi - lavoratori della FIAT con una coscienza nuova: quella dei produttori - noi stessi, in grande maggioranza figli del Sud, riscoprivamo la «quistione meridionale» da un'angolazione nuova: sindacalmente, politicamente, gramscianamente.

La città scoppiava per il superaffollamento e la mancanza di case e infrastrutture sociali creava enormi problemi di vivibilità per il cittadino lavoratore, torinese o immigrato che fosse. La FIAT inseguiva i suoi progetti di espansione e, incurante dei problemi sociali della città, costruiva un altro grande stabilimento alle porte di Torino: la FIAT Rivalta, con circa 20 mila addetti.

C'erano tutte le condizioni per andare ad un ricambio della classe politica che aveva governato Torino e il Piemonte senza aver fornito risposta alle esigenze vere dei lavoratori.

Io intanto avevo deciso di rientrare in fabbrica, alla fine del 1974. Negli anni che mi lasciavo alle spalle il mio impegno era stato totale, e le assemblee, le riunioni a cui avevo partecipato, si contavano a centinaia. Fu anche per questo, credo, che alle elezioni amministrative dell'anno successivo al mio rientro, il partito mi volle candidare al Comune, nella squadra al cui contrattacco era il compagno Diego Novelli.

Il Partito comunista vinse le elezioni e Torino, dopo alcuni decenni, era di nuovo governata dalla sinistra. L'unità e la lotta dei lavoratori FIAT in primo luogo si erano fatte sentire. Palazzo Civico tornava ad essere un vero punto di riferimento e tra gli eletti c'erano - nelle file del PCI - alcuni operai. C'ero anch'io. L'entusiasmo dei lavoratori era alle stelle e il Partito comunista governava tutte le grandi città del nostro paese. Le speranze aumentavano...

(16) La lotta per gli investimenti nel Mezzogiorno lanciata dai metalmeccanici del Nord del paese e che rientrò anche nella piattaforma aziendale FIAT del 1973.

Dopo alcuni mesi, il partito mi chiese di fare il funzionario alla FIAT Mirafiori. Accettai con grande entusiasmo.

Si apre così un altro capitolo, con impegni ed esperienze nuove a cui far fronte. Le giornate erano piene come lo erano i locali della sezione a fine turno. Io mi dividevo tra Palazzo di Città e la sezione comunista della città-fabbrica.

Gli iscritti al partito aumentarono, e di molto. Nei due anni che seguirono facemmo oltre 700 nuovi iscritti ed eravamo vicini ormai ai 2.000. Formammo varie sezioni: Meccaniche, Presse, Carrozzerie, Impiegati.

Era maturo il tempo per fare il giornalotto di fabbrica¹⁷.

Ogni settore aveva il suo: scritto dai lavoratori, dagli operai e dagli impiegati comunisti della Mirafiori. Pensavo alle parole di Antonio Gramsci: «Istruitevi: avremo bisogno di tutta la vostra intelligenza...».

Anche «L'Unità» si diffondeva alle porte dell'azienda e nelle officine. In Meccanica c'erano 25 abbonamenti collettivi e il giornale del partito veniva letto ogni giorno da centinaia di lavoratori. Le bacheche dell'«Unità» diventarono, durante le pause di lavoro, un punto di incontro giornaliero dove si svolgevano veri e propri dibattiti politici che poi continuavano in sezione, in modo più organico, alla fine del turno.

Il compagno Berlinguer era soddisfatto e ci spronava - con un telegramma - a porci l'obiettivo dei 2.000 iscritti.

Ero l'unico operaio che in pochi, pochissimi anni, aveva assunto responsabilità di direzione sindacale prima, e politica poi, alla FIAT Mirafiori. E per giunta ero anche l'operaio eletto in Consiglio comunale. Torino mi sembrava meno fredda in quegli anni... Erano spariti persino i cartelli con la scritta «NON SI AFFITTA A MERIDIONALI». I miei fratelli erano tutti con

(17) Alfano si riferisce al «Bollettino d'informazione del PCI di Mirafiori» ciclostilato durante la metà degli anni settanta.

me a Torino, già dal 1968, e la «chioccia» Raffaella vigilava, contenta, su di noi.

Tornai al mio paese, Melfi. Ci tornai durante la campagna elettorale del 1976, poiché il partito mi aveva candidato al Parlamento con l'impegno della non elezione (c'era già un altro operaio FIAT, eletto da una sola legislatura...). Ne fui ugualmente orgoglioso, e quando mi fu chiesto dal compagno Adalberto Minucci di andare in Lucania a dare una mano alla Federazione di Potenza, lo feci con grande entusiasmo e immenso piacere: era la mia regione di origine, la terra dove Cristo non era mai arrivato, come dice il titolo del libro di Carlo Levi (un torinese!). La terra della mia infanzia, della mia splendida nonna contadina, una donna di idee socialiste che - mi raccontava - durante il Ventennio si vestiva da uomo per fare, di notte, la propaganda contro il Regime.

Parlai anche al mio paese, durante un comizio nella piazza principale, davanti a tanti miei coetanei e amici d'infanzia. Con loro, sedute sulle sedioline impagliate portate da casa, in prima fila, c'erano le loro mamme, con gli stessi volti scavati di mia nonna, e i loro padri, col volto bruciato dal sole... Ero il figlio del Sud, consigliere comunale di una grande città come Torino che, dopo dieci anni, tornava da loro a dire che bisognava sperare e che il cambiamento era possibile, e dipendeva anche da loro. Parlai per più di un'ora e il ricordo in me è vivo come fosse oggi...

Il PCI registrò una forte avanzata anche nel mio paese, e io risultai, a Torino, primo degli esclusi, con 7.800 voti di preferenza. Ce n'era abbastanza per essere contento. E io lo ero. Eccome se lo ero!

L'esperienza amministrativa ha rappresentato molto per me sul piano politico. Ero a contatto diretto con i massimi esponenti della vita politica torinese. Ero con loro nella «Sala Rossa»¹⁸. Ci

(18) È detta così la sala del Consiglio comunale di Torino, che ha scranni tappezzati di velluto rosso.

volle un po' di tempo prima che prendessi dimestichezza con le delibere e le riunioni di commissione; ma col microfono non ebbi mai problemi! Tutte le volte che si è reso necessario, credo di essermela cavata bene.

Avevo chiare le prerogative dell'impegno sindacale e di quello politico, e mi rendevo conto che l'altro impegno, quello amministrativo, era diverso nei tempi e nei modi. Fare le case, infatti, richiede più tempo che rivenderle, e inoltre non sempre ci sono per tutti... ma tutti hanno diritto alla casa. Ancora Gramsci: «Abbiamo bisogno di gente dalla mente sobria, che sappia far funzionare i forni».

Siamo all'inizio del 1978 e io, che mancavo di esperienza territoriale, assumo la responsabilità della zona San Paolo, esperienza davvero faticosa e impegnativa. Ero animato da ottimi propositi, ma la situazione era davvero difficile. Il mitico «Borgo rosso», il borgo di Pajetta, Novelli, Damico, l'Antizarina, era ridotto proprio male! Parecchie sezioni erano senza segretario e io mi affannavo a rincorrere le situazioni, per la verità senza risparmiarmi. In quella zona c'erano otto sezioni territoriali da seguire, oltre a tre Consigli di circoscrizione, e ancora una decina di fabbriche tra cui la Lancia, la Materferro, la SIP e la SIT Siemens.

Qualcosa era cambiato... C'erano sì delle cause, proprie di quella zona... ma qualcosa era cambiato... stava cambiando nel profondo, nel tessuto cittadino, tra la gente. E io, a Mirafiori, non me ne ero accorto.

La malapianta del terrorismo creava scompiglio, metteva paura alla gente. La partecipazione scemava anche nelle sezioni. Ci fu poi il periodo della solidarietà nazionale, l'assassinio di Aldo Moro. E proprio in quel quartiere un giovane venne ammazzato da Prima Linea. Si chiamava Emanuele Jurilli.

Fu un periodo tremendo, e per uscirne ci volle del tempo. Resistetti due anni, e alla fine del 1979 rientrai in fabbrica per la se-

conda volta. Trovai un clima diverso dal primo rientro, qualcosa anche lì era cambiato...

Il clima di contestazione creatosi in fabbrica nel 1969, negli anni successivi, era diventato - come era giusto - coscienza collettiva e organizzazione. Ma la struttura dei delegati, al suo nascere, si scontrò con l'opposizione movimentista dei gruppi extraparlamentari, i quali sostenevano che «siam tutti delegati» intendendo, con ciò, opporsi alla nascita di una nuova struttura sindacale di base, ramificata in tutte le officine, con i delegati di squadra liberamente eletti dai lavoratori di gruppi omogenei per il tipo di lavoro svolto. Tuttavia i lavoratori appoggiarono ed elessero la nuova struttura formata da loro rappresentanti. Il sindacato vinse la battaglia.

Nacque così il Consiglio di fabbrica della Mirafiori, il più grande presente sull'intero territorio nazionale. Una fondamentale conquista democratica.

Nei primi tempi furono organizzati una serie di corsi sindacali sulle diverse materie: cottimo, qualifiche, ambiente. I corsi si tenevano in una villa sul Lago Maggiore, a Meina. Qualcuno del luogo ci disse che in quella costruzione la Petacci non disdegnava, di tanto in tanto, di trovarsi con il suo amante. Per giunta, la custode del fabbricato si chiamava Giuditta... ce n'era abbastanza perché la mia fantasia si scatenasse. In fondo, pensai, nel nostro paese qualcosa era cambiato davvero: chi l'avrebbe mai detto, nel 1940, che in quella villa si sarebbero organizzati dei corsi sindacali, ai quali partecipavano in modo attivo decine di operai comunisti della Mirafiori? Per giunta, con la benedizione di una signora dal nome ebraico, Giuditta, per l'appunto.

La storia fa a volte degli scherzi balzani, pensavo io... E intanto studiavamo. Si formarono sindacalmente centinaia di quadri, e la loro azione cominciò a produrre ottimi risultati nelle officine, con sostanziali passi in avanti nelle condizioni di lavoro degli operai; non c'era nessun aspetto della vita di fabbrica che non

venisse affrontato, discusso e risolto. Non c'è che dire: i lavoratori, in quegli anni, attraverso le strutture di cui si erano dotati, contavano di più. E anche il sindacato - dopo alcuni decenni - riusciva a realizzare una sorta di governo della fabbrica, un governo democratico.

I ritmi di lavoro diventarono col tempo più sopportabili, meno ossessivi, e già si parlava di un modo diverso di costruire le auto: eliminando la linea di montaggio, proprio come alla Volvo o alla Philips, dove si favoleggiava ci fossero le «isole di montaggio». Pigliammo dimestichezza, allora, con termini a noi sconosciuti, come saturazione, ricomposizione delle mansioni, mac di tollerabilità e via dicendo. Che tempi!

In quella fase per noi divenne chiaro e applicato il concetto di intelligenza collettiva. Un gruppo formato da medici e operai produsse persino una dispensa sull'ambiente di lavoro¹⁹; il gruppo era guidato da un docente universitario che teneva corsi di psicologia del lavoro, il compagno Ivar Oddone²⁰, medico, amico di uno che non c'è più, ma di cui conoscevo le opere letterarie, Italo Calvino: «Avevamo vent'anni e oltre il ponte...»²¹, sono le parole di una sua canzone sulla Resistenza.

Nel 1973, con il rinnovo del Contratto nazionale di lavoro, realizzammo un obiettivo importante per noi: le 150 ore per il diritto allo studio. Furono organizzate decine di corsi per il recupero della terza media, e a dispetto degli industriali, che ironizzavano: «Ma a che cosa servono, per imparare a suonare il clavicembalo?», i metalmeccanici ne fecero buon uso e una decina di noi le usò per frequentare un corso monografico di Psicologia del lavoro all'università. Il docente era di nuovo lui, Ivar Oddone.

(19) La dispensa è «L'ambiente di lavoro», stampata a Roma nel 1969.

(20) Ivar Oddone, medico, docente di Psicologia del lavoro alla facoltà di Magistero dell'Università di Torino.

(21) La canzone è «Oltre il ponte» con testo di Italo Calvino e musica di Sergio Liberovici.