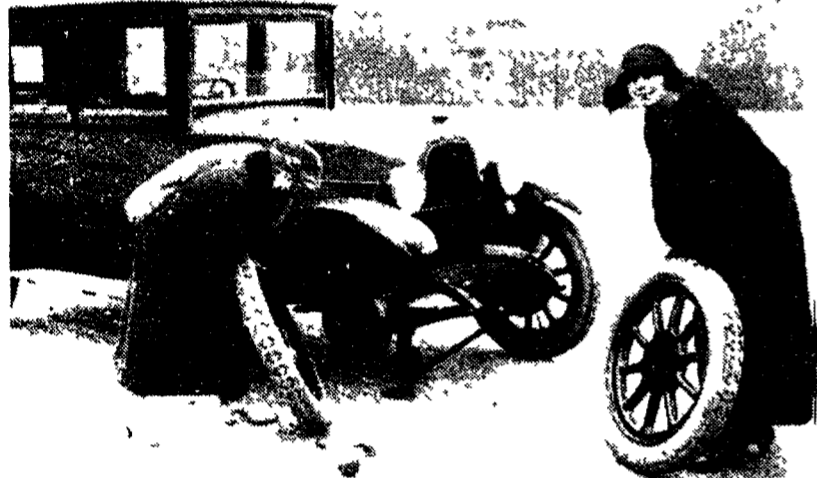


La suggestiva mostra dell'archivio Fiat. Una grande storia, manca un protagonista...

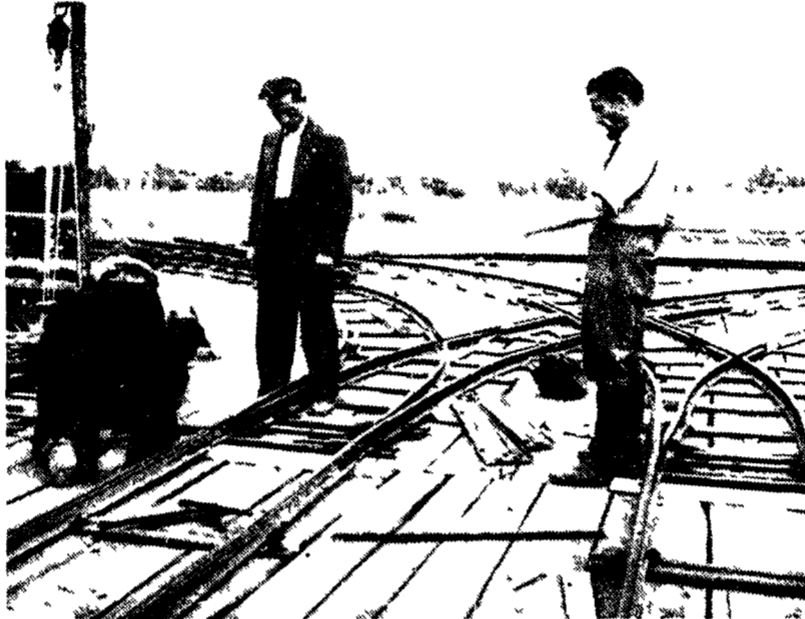
# Foto di Gruppo con assente: l'operaio Fiat

Foto d'archivio della Fiat. Foto della più grande industria italiana. Anzi foto dell'industria. Oggi in una mostra che durerà fino al 6 dicembre nel museo dell'automobile di Torino. Foto bellissime per quello che dicono: la dimensione degli stabilimenti, le tecnologie, la molteplicità dei settori produttivi. Ma soprattutto per quello che «non» dicono, che sottintendono, che lasciano immaginare. O che lasciano volutamente «a lato», come secondario e subordinato: il lavoro e i lavoratori. Invece questo (oltre alla loro grande suggestione) costituisce il motivo per cui le pubblichiamo: dietro la storia così ben documentata di un'azienda, che è la più grande azienda italiana, c'è quella di generazioni di lavoratrici e lavoratori che quella fabbrica hanno prima subito e poi cambiato. Dietro le immagini di Lingotto, di Mirafiori, e ancor prima, degli stabilimenti di corso Dante e di Via Madama Cristina c'è, ad esempio, l'altissima specie =

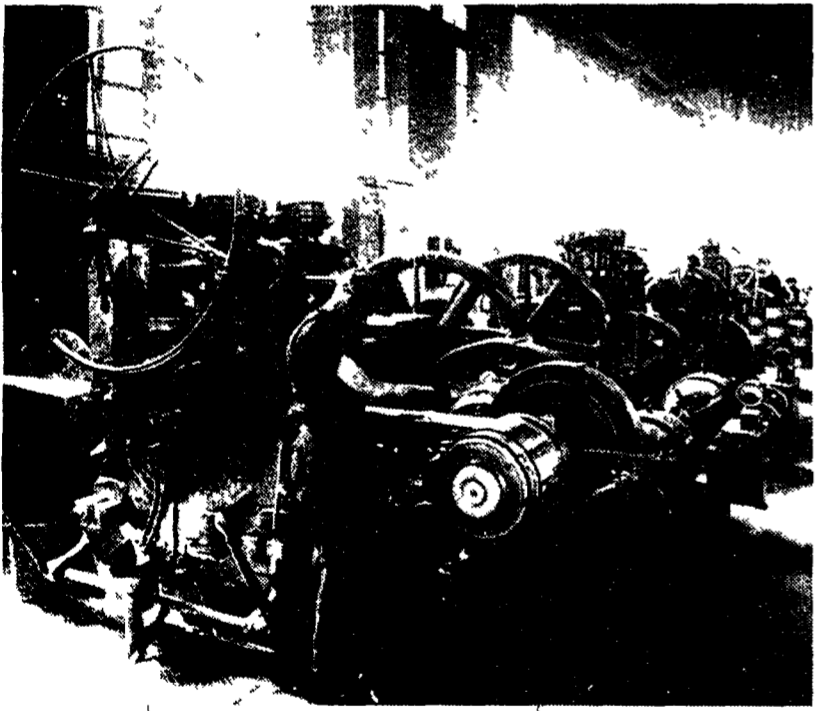
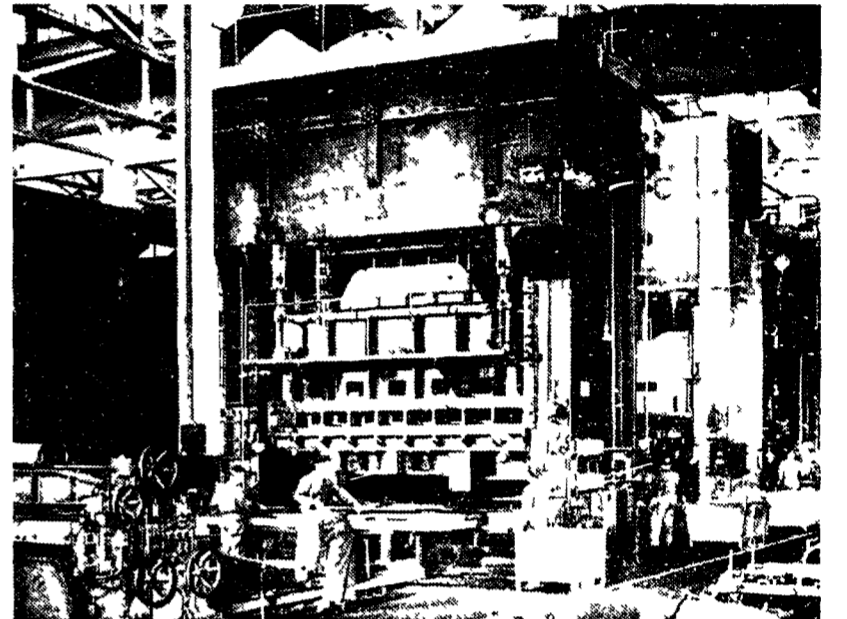
lizzazione del lavoro di una generazione operaia spazzata via dalla nascita del taylorismo e la lotta costante e testarda per ridurre i ritmi di lavoro nella linea di montaggio. Ci sono i giovani operai provenienti dalle città e dalle campagne meridionali, i primi che dicono no all'organizzazione della fabbrica, al suo autoritarismo. C'è il lavoro che cambia e si evolve grazie a chi lo fa. E non solo alla sua obbedienza, ma alla sua creatività e alla sua ribellione. E naturalmente alla sua organizzazione: al suo sindacato. Non c'è e nella mostra Fiat alcun'immagine di lotta. Non uno sciopero, non un picchetto, non una manifestazione. Può apparire normale, persino ovvio in una mostra sull'evoluzione industriale. E invece non lo è. Senza quelle immagini inevitabilmente rimane oscuro un lato importante della storia dell'industria. Imprescindibile per capire e conoscere.



**1924**  
Fiat Modello 501  
Ecco l'emancipazione. Quella della donna autonoma ed efficiente, che guida l'automobile, cambia le ruote senza l'aiuto maschile e non rinuncia alla seduzione. Questa è la donna Fiat. Ma la lavoratrice? Poche fra gli stabilimenti. Nella ristrutturazione degli anni 80 sono le donne, soprattutto ad essere espulse dalla fabbrica. Quando la Fiat acquista l'Alfa impone a Pomigliano il lavoro notturno anche per loro. E a Melfi, lo stabilimento che entrerà in funzione nel '94 e che prevede circa 10.000 posti di lavoro, le donne sono solo il sette per cento.



**1937**  
Torino Mirafiori Inizio costruzione stabilimento  
Nasce Mirafiori. Il dove Susanna Agnelli era solita andare a cavalcare. La più grande fabbrica del mondo: 40 chilometri di catene di montaggio, disciplina assoluta, capi indiscutibili, ritmi di lavoro insostenibili. Eppure da quelle catene di montaggio che nella foto vediamo in costruzione nasce la rivolta. E da quella totalità di subordinazione alla macchina l'organizzazione operaia che diventa organizzazione sindacale. Passando per anni duri e bui. Il reparto stampaggio carrozzeria era chiamato con macabra ironia «reparto manicare»: tante erano le mani stritolate dagli ingranaggi. Poi la Fiat introdusse dei convogliatori e le mani non andarono più sotto le presse. Ma tutto fu più veloce e più morosissimo. Il reparto «manicare» diventò reparto «ordi».



**1925**  
Torino Sezione Acciaierie Torino  
Eccolo il tornitore. L'operaio super qualificato per il quale il lavoro era un'arte, il pezzo un capolavoro. Una figura operaia colta e politicizzata, in cui l'etica del lavoro si incrociava con l'idea di un mondo migliore da conquistare con la lotta del partito (con tutte le lettere maiuscole) e del sindacato. Una figura che la produzione di serie e la nascita dell'operaio massa ha spazzato via. E anche le acciaierie che vediamo nella foto non ci sono più. Vendute a caro prezzo allo Stato e poi chiuse. Ora i cilindri si fanno nelle fabbriche dell'Indotto dai fornitori che dalla Fiat dipendono.



**1957**  
Set cinematografico per la pubblicità della nuova Fiat 500  
Torino Mirafiori Linee di montaggio vetture  
La Fiat 500 è prodotta a Mirafiori da migliaia di operai venuti dal sud e destinati alla catena di montaggio della nuova utilitaria. Un'immigrazione di 400.000 negli anni 50 e di 200.000 negli anni 60. Una città che passa in 20 anni da 700.000 a 1.200.000 abitanti e che non è ospitale verso i siciliani, pugliesi e calabresi che si riversano ogni giorno in tutte le ore nella Stazione di Port Nuova. Arriva a Port Nuova una mattina di novembre del 1961, alle 7 di mattina, di Messina - racconta Pino B. 20 anni di Fiat - con due valigie e nessun indirizzo. Ma quando mi affaccia fuori non vedo nulla. Solo un muro grigio e umido. Sentivo i rumori della città, la poteva sentire, ma non la vedevo. Pini non sapevo neppure cosa fosse la nebbia. Da Torino a Mirafiori a quella città in interrotta di vetture e macchinari che è la fabbrica più grande del mondo. Prima 18 ore di lavoro, poi 44 alla catena di montaggio. Nella foto vediamo quella della 500 dove le macchine se ne sono andate su convogliatori aerei e gli operai lavorano in basso. È facile e instabile, che nulla proteggeva chi lavorava. E di alto e deciso di tutto, tutti i pezzi del motore, qualche volta motori interi. Incidono ogni giorno, fuori di qualche volta gravi. Dagli anni '70 non c'è più così. Le lotte di quegli anni - se detto - il mio ombraio di una fabbrica e l'infaticabile mullare di Fiat fu costretto a mettere delle reti di protezione.

Parla Giovanni Longo, responsabile Quinta Lega Mirafiori dal '63 all'«autunno caldo»  
«Immagini che non dicono tutto...»

**TORINO** È opinione diffusa oggi che una fotografia o un'immagine incarna una ripresa televisiva, valgono più di mille parole. A questo culto dell'immagine non poteva mancare il contributo della Fiat che ha messo in bella mostra foto grafiche, selezionate dal suo archivio storico. Ma è vero che le immagini dicono tutto? Che una foto ingiusta può ad esempio rivelare come si viveva in fabbrica decenni fa? Lo va richiama con un testimone. Giovanni Longo, che è stato responsabile della Quinta Lega Fiom di Torino quella dell'era Mirafiori dal 1963 fino all'autunno caldo.  
Scorrendo il catalogo della mostra Longo scuote la testa: «Io ci misi qualche anno - come me ne accorgo - per conoscere una realtà complessa come Mirafiori. E dire che quando arrivai in Quinta Lega non ero sprovvisto. Mi occupavo di Mirafiori già da tempo, lavoravo all'Aeritalia e poi all'Osr - l'Ufficio Sella Rossa - dove la Fiat isolava i militanti comunisti e sindacali. Contai un'azienda occupata, dopo essere stato licenziato per rappresaglia nel 1957 quando seguivo per la Fiom le fabbriche della provincia. Perché me ne occupavo? Perché c'erano due mesi all'anno durante i quali tutti i compagni si impegnavano in vista delle elezioni di commissione interna a Mirafiori. Oltre ai candidati la lista doveva presentare 115 scrutatori di seggio e se ne mancava uno solo per regolamento. La lista non era valida. Quei 115 nomi forniti alla Fiat erano altrettanti candidati al licenziamento. Così andavi a casa dei compagni per convincerli e magari ti trovavi di fronte alla moglie che piangeva ed implorava il marito di non firmare».  
Già. Sono vicende che nessuna fotografia può raccontare. Ma quando arrivasti a Mirafiori nel '63 su chi potevi contare?  
«Di funzionari eravamo uno e mezzo. Io a tempo pieno ed il compagno Musso che al mattino coordinava le commissioni interne. Fiat ed il pomeriggio veniva in Quinta Lega. Dentro in una fabbrica dove lavoravano 65.000 operai ed

impiegati avevamo solo 192 iscritti alla Fiom e 5 membri di commissione interna che quando si muovevano dal posto di lavoro erano tallonati da due guardiani la cui presenza scoraggiava gli operai dal rivolgere loro la parola. Quando disturbavamo un volantino (e bisogna stamparne migliaia di copie e mobilitare tutto l'apparato Fiom torinese per diffonderlo sulle 33 porte di Mirafiori) i lavoratori lo buttavano per terra davanti ai guardiani per far vedere che non stavano con la Cgil.  
Scoraggiante. Come trovaste la forza di continuare?  
«Cominciammo ad intraprendere quelli che oggi si chiamano scioperi di fabbrica. Gli scioperi di lavoro vi partecipavano un po' di centinaia di lavoratori. Mi ogni 15 giorni c'era un raduno - cioè la possibilità di parlare per 10-15 minuti attraverso gli altoparlanti nei refettori. Ed i compagni riferivano che quando parlavo i volanti del Sid e il

sindacato giallo gli operai battevano i cucchiaini sui baracchini per coprire la voce - quindi invece parlavo uno dei Fiom non si sentiva volare una mosca. L'attenzione era massima e quando si parlava di problemi mi mandavano i volanti dei lavoratori. Cominciammo a parlare con cura quelle lezioni, i raduni, discutendo nelle riunioni di leghe cosa dire. Decidemmo di puntare su alcuni filoni di lavoro: le quilibre per le officine di costruzione stampi e manutenzione, i ritmi di lavoro ed i cottimi in Meccanica. L'ambiente in fabbrica e nei cantieri, la fatica e gli infortuni alle presse. Fecimmo tabelloni che esprimevamo gli uscite volanti che svuotavano un problema (anche a puntate volanti non 1 e 2 ecc.) distribuiti solo sui cucchiaini di lavoro. Mi ogni 15 giorni c'era un raduno - cioè la possibilità di parlare per 10-15 minuti attraverso gli altoparlanti nei refettori. Ed i compagni riferivano che quando parlavo i volanti del Sid e il

che porto alla nascita dei delegati di gruppo omogeneo. Il primo era così quello che ricevevo di reparto che poi nel corso degli anni '70 cambiò il volto della fabbrica e costrinse la Fiat ad investire decine di miliardi nella linea Carrozzeria di Mirafiori per migliorare l'ambiente di lavoro. Vogliam ricordare che era la fabbrica in quegli anni (1970).  
C'era uno strano elemento bivalente. Il sistema di collottolo collettivo era quello che in 60 minuti dovevamo dare la produzione di 80 minuti. Alle grandi presse gli operai dovevano sollevare i comuni avvolte pezzi di un cingolo di dieci chili l'uno. In Carrozzeria si muovevano di stampi e gli operai che usavano il piombo per bloccare le secche. Gli addetti alla pomicatura lavoravano ore con gli abiti zuppi di grasso e di fango mentre scappavano a mano la soacca. In verniciatura la spruzzatura dell'antiruggine si faceva in un ambiente umido e tutti respiravano i solventi. In fonderia imperiosa la silice

Così. C'era il reparto smaltimento dove detto la Core e dove chi perdersi e aveva compagni mezzo le sbavature di gesso e di serice, una di quelle che si usavano per la pubblicità della nuova Fiat 500.  
C'era il reparto smaltimento dove detto la Core e dove chi perdersi e aveva compagni mezzo le sbavature di gesso e di serice, una di quelle che si usavano per la pubblicità della nuova Fiat 500.  
C'era il reparto smaltimento dove detto la Core e dove chi perdersi e aveva compagni mezzo le sbavature di gesso e di serice, una di quelle che si usavano per la pubblicità della nuova Fiat 500.