

ARRIVARE A TORINO NEL 1964 E TROVARE LAVORO INFILANDO OTTO DADI SU OGNI PEZZO. LE LOTTE SINDACALI, TRENTACINQUE GIORNI DI PRESIDIO E I CASSINTEGRATI DEGLI ANNI OTTANTA

La gugia della Mole buca sottile la foschia. Oltre, si indovino Superga, il profilo della Collina. Soltanto Mirafiori - la Fiat - restano fuori quadro. Dal balcone del suo appartamento abbraccia Torino con lo sguardo, Bonaventura Alfano. E gli occhi gli brillano. È arrivato qui, da Melfi, 36 anni fa e questa città ormai è la sua. Scoperta, compresa, conquistata - sudata - giorno dopo giorno. Con la fatica e la lotta.

Non ha fatto quella che si dice una carriera in senso tradizionale, Bonaventura Alfano, classe 1944. Trentacinque anni in Fiat passati dietro il cancello 20 delle Meccaniche di Mirafiori, operaio generico, terzo livello. Una busta paga - quella di aprile - da un milione e 690 mila lire e il peso ricorrente della cassa integrazione. Ma Torino, la fabbrica, Alfano - che, negli anni, è stato sindacalista e dirigente sindacale (Comitato centrale Fiom), consigliere comunale e assessore (delega al Lavoro, nella giunta monocolor comunista guidata da Diego Novelli), funzionario (zona San Paolo, il «mitico Borgo rosso») e dirigente del Pci - ha imparato a conoscerle bene. A leggerne le tendenze, gli umori.

**Facciamo un tuffo nel passato. Marzo '64, il tuo arrivo a Porta Nuova. Al primo impatto che cosa ti ha colpito della città?**

«Torino mi è parsa subito bella, affascinante. Ero senza prospettive precise, non avevo una lira in tasca, avevo pagato il biglietto del treno con i pochi soldi che i miei fratelli mi avevano prestato rompendo i loro salvadani, ma la prima cosa che mi ha colpito è stata proprio la città, la sua storia che conoscevo dai libri e che adesso vedevo nei suoi palazzi, nelle sue strade, nelle sue piazze. Torino però l'ho sentita subito anche umida, fredda, non solo per il clima. La città non accettava l'invasione di noi immigrati. Lo si percepiva al volo, nella difficoltà di rapporto con i suoi abitanti. Lo si sperimentava in prima persona quando noi ragazzi del Sud venivamo chiamati, tutti, invariabilmente con lo stesso appellativo, «napuli». Quante volte, sui portoni, mi sono imbattuto in cartelli con la scritta «non si affitta ai meridionali». Sì, in giro si sentiva puzza di razzismo, presagio di imminenti difficoltà. Per me, per più di un anno, prima della chiamata in Fiat, queste difficoltà si sarebbero chiamate portafoglio vuoto, lavori saltuari, disoccupazione, rincorse affannose alle offerte di lavoro pubblicate su La Stampa».

**Poi la fabbrica con la «effe» mausoleo. Com'era la Fiat in quegli anni di boom e di immigrazione?**

«Era fredda anche la fabbrica, nonostante allora alle Meccaniche fossimo più di 16 mila operai. Ricordo che appena arrivato il caporeparto mi disse: «se ti comporterai bene, potrai fare carriera». Ho avuto la sensazione di essere finito in una specie di caserma. Una sensazione subito accresciuta dal silenzio inattesa che sovrastava l'officina. Nonostante fosse un brulicare di persone, non si sentiva altro che il picchiare degli attrezzi. Erano i tempi di Valletta. Fui assegnato alla catena dove si montavano i differenziali della «500». Dovevo infilare otto dadi su un determinato pezzo, all'infinito. Come Chaplin in «Tempi moderni»».

**Adesso Torino è cambiata. Come?**  
«C'è più nebbia, rispetto ad allora. E anche in questo caso non mi riferisco al fenomeno atmosferico. Perché allora Torino era fredda, ma almeno ti garantiva un posto di lavoro, ti prometteva un futuro. Oggi non ti garantisce più neanche quello. Abbiamo il 12 per cento di disoccupati, 120 mila iscritti al collocamen-

Metropolis

Settembre 1980. Bonaventura Alfano, al microfono, davanti ai cancelli presidiati della Fiat a Torino con Enrico Berlinguer



L'intervista

Bonaventura Alfano, classe 1944, immigrato e da trentacinque anni a Mirafiori, sindacalista e assessore al lavoro in comune, una vita operaia

## Busta paga un milione e seicento... I bilanci di un «terzo livello» alla Fiat

DALL'INVIATO ANGELO FACCINOTTO

to. Per lo più sono giovani, figli di quegli immigrati che sono saliti quassù come me, trent'anni fa».

**Cosa ha insegnato alla città quell'ondata migratoria?**

«Molte delle barriere in alzate contro di noi sono cadute, adesso si convivono. Ma quelle chiusure ora ritornano contro la nuova immigrazione. Ecco, quello che più mi sorprende è proprio il riproporsi, oggi, degli stessi atteggiamenti di allora. E tra quelli che più strillano, che più hanno paura, ci sono molti vecchi immigrati come me. Anche se è spiegabile, è una cosa che mi offende. E quasi come se la città non avesse imparato nulla. Qualcosa però si muove. A San Salvario, il quartiere dove più forte è stata la recente protesta

anti immigrati, c'è una scuola materna che accoglie bambini italiani e stranieri, di 32 nazionalità diverse. Metà e metà. Sapere che questi bambini cresceranno insieme mi fa sperare che possa cadere quello che è accaduto con noi».

**Quale è stata la molla che, negli anni sessanta, ha fatto saltare i muri della diffidenza?**

«Ho ricordato il clima autoritario che c'era allora in Fiat. Quel clima gelava i rapporti anche tra noi operai. Ricordo il primo sciopero che ho vissuto dal di dentro. Era stato proclamato per le dieci, per il contratto. A quell'ora l'operaio più anziano della mia linea - Alessio, si chiamava - si è tirato in disparte in silenzio, si è acceso una nazionale

ed in silenzio se ne è rimasto là per tutta l'ora. Lui solo, guardato da molti di noi con un atteggiamento misto di meraviglia. A cominciare a smuovere le acque è stato il '68. Come un'onda che saliva costante. Poi sono arrivati l'autunno caldo, il '70, l'impegno sindacale diffuso, l'impegno politico e quello internazionalista. Sul silenzio si era imposta, impetuosa, la richiesta di democrazia».

**Intanto maturava anche la città.**

«Sì, in quegli anni è maturata anche la città. Quelle lotte hanno aiutato, e molto, a superare le diffidenze, a costruire una coscienza politica nuova, diffusa. Mentre in fabbrica ci trovavamo uniti da obiettivi comuni, fossimo veneti, torinesi, mer-

dionali. E quel «napuli» con cui venivamo chiamati, adesso non era più pronunciato con tono sprezzante, ma con simpatia. Anche fuori dalla fabbrica».

**Oltre ai rapporti tra gli operai in Fiat, in quegli anni, che cosa è cambiato?**

«Con l'accordo sindacale dell'agosto '81, che a Mirafiori ha fatto nascere il «consiglio», è cambiato il rapporto tra gli operai e la fabbrica, è cambiato il modo di lavorare. Dall'ambiente ai ritmi ai cottimi. Non solo. In quegli anni l'università entrò per la prima volta in fabbrica e noi operai entrammo nelle università. Non fu soltanto un'esperienza politica e sindacale, fu anche un'esperienza culturale ricchissima».

**Che è andata perduta.**

«Be' noi, in Fiat, abbiamo avuto il 1980, la sconfitta sindacale. Ma già sul finire degli anni settanta - chissà, dal punto di vista delle relazioni industriali, per noi sono stati i migliori - si avvertivano i primi segnali di cedimento, un calo di tensione. Anche per responsabilità nostra: ci siamo adagiati sulle conquiste. E questo è un errore, sempre».

**Quali sono state le conseguenze di quella sconfitta?**

«Non sono in grado di fare una ricostruzione storica degli eventi, non conosco i retroscena. So solo che ci siamo trovati davanti a 15 mila licenziamenti. E trovarsi davanti a 15 mila licenziamenti è come pren-

dere una frustata in faccia. O cadi o reagisci. Noi abbiamo reagito con una lotta durissima, presidiando per 35 giorni i cancelli della fabbrica. Trentin, che allora era segretario generale della Fiom, ci aveva avvertiti: seguendo quella strada sarebbe stato difficile resistere il fatidico minuto più del padrone. Ma noi pensavamo che non fosse possibile fare altrimenti. Alla fine i 15 mila licenziamenti si sono trasformati in 23 mila cassintegrati. Una soluzione meno traumatica, ma comunque una sconfitta. Una sconfitta che è pesata per anni sui lavoratori rimasti. E che ha consentito alla Fiat di riprendersi tutto il potere che aveva perduto».

**Con effetti che si vedono ancora oggi.**

«Sì. Oggi la Fiat, anche se è molto parca nell'allargare i cordoni della borsa, a discutere di salario è disposta. E quando si tratta di parlare dei poteri decisionali che proprio non c'è. Non è disponibile a mollare niente. Questo mentre noi - il sindacato, dico - ci battiamo perché si realizzi il concetto di codeterminazione».

**Più in generale, com'è la fabbrica trentacinque anni dopo?**

«Siamo lì, tra il vecchio e il nuovo. È una fabbrica a macchia di leopardo. Il nuovo che avanza e il vecchio che resiste. La vecchia catena accanto alla Lam (Lavorazione asincrona motori) tutta automatizzata».

**In sintesi, meglio o peggio?**

«Meglio, dal punto di vista delle condizioni ambientali generali. Peggio, per quel che riguarda le prospettive di avanzamento di ciascuno. Oggi, sui miglioramenti professionali, è la Fiat che decide, che sceglie. E agli esclusi non resta niente. Senza contare poi che allora, a Mirafiori, eravamo 60 mila, mentre oggi non arriviamo a 25 mila».

**Sono iniziate le celebrazioni per il centenario della fabbrica. Come vive la ricorrenza uno che lì dentro, sia pure con un po' di interruzioni, può dire di averne passato più di un terzo?**

«Riflettendo sul fatto che nel corso degli anni, nel rapporto tra capitale e lavoro, in Fiat ha sempre vinto la legge del pendolo. Sono sempre stati cioè decisivi i rapporti di forza, o a favore dell'azienda o a favore del sindacato. È sempre mancato l'equilibrio. E manca ancora. Mentre è proprio questo equilibrio che ci vorrebbe, perché questa grande fabbrica è di tutti. Del capitale e del lavoro. Ma c'è anche spazio per qualche soddisfazione. Il fatto che la Fiat sia sbarcata al Sud, che abbia costruito lo stabilimento di Melfi, la mia città, lo si deve anche alle nostre lotte di tutti questi anni».

**La Fiat che, probabilmente, non abbandonerà mai Torino, ma che, con altrettante probabilità, a Torino punterà a ridurre sempre più la sua presenza produttiva. Come vedi il futuro economico della città?**

«Se guardo alle competenze, alle capacità dei suoi lavoratori, dei suoi quadri, dei suoi tecnici, dei suoi intellettuali, non posso che essere ottimista. Per il rilancio, da questo punto di vista, Torino ha le carte in regola. Ma spetta agli amministratori, alle forze sociali, alla comunità scientifica individuare la medicina giusta. Per il momento, però, la vedo nera. Non ci si salva col turismo o con le visite organizzate alla sacra Sindone».

**Parliamo di contratto. Con Federmeccanica lo scontro è sull'orario. È davvero così inaccettabile per gli imprenditori?**

«Sì, c'è il problema salariale, ma il nodo vero sta qui. Per quel che mi riguarda, dopo trent'anni dall'ultima riduzione per via contrattuale, non penso proprio sia scandaloso chiedere una nuova diminuzione d'orario. Da questo orecchio, invece, il padronato proprio non vuol sentirsi. Fiat compresa. Il motivo è quello cui accennavo prima. Il padrone non vuole perdere la possibilità di gestire in modo unilaterale flessibilità e tempi. Sia i tempi di lavoro che i tempi di vita. E una questione di potere. Anche per questo l'altra settimana, come del resto ho sempre fatto in passato, ero a Roma, alla manifestazione nazionale di Fiom, Fim e Uilm».

## La fortuna di Recoba tra le navi

GIANFRANCO BETTIN

Trentadue anni dopo, la Venezia è rimasto in serie A. Sottolineo rimasto, poiché tornato vi era già lo scorso anno. La notizia è proprio questa: che è rimasto, e alla grande, nella massima serie calcistica. Ben pochi vi avrebbero scommesso, alla vigilia. E durante tutta la prima parte del campionato questa diffidenza è stata ampiamente confermata da una squadra a lungo ultima, sfortunata ancorché non di rado piacevole nel gioco, ma fragile, inconsistente, ingenua. Esattamente quello che i più si attendevano. Dopo alcuni campionati brillanti in serie B, era qualcosa di più concreto che un sogno l'attesa di un ritorno in A dopo l'ultima, mitica e sfortunata stagione '66-67. Poteva capitare e, infatti, è capitato. Ma poteva, può, durare? Ecco il dubbio. Ed ecco perché rimanere in serie A era essenziale quest'anno. Per dimostrare che il sogno può durare. Del resto, da tempo la società è guidata dal presidente Maurizio Zamparini con una visione di prospettiva che mira a un salto di qualità strategico, organizzativo, imprenditoriale e, ovviamente agonistico-sportivo. La stessa scelta di Zamparini di costruire a spese proprie l'agognato nuovo stadio in terraferma, con la piena collaborazione del Comune, soprattutto, e della Regio-

ne, conferma questa impostazione strategica. Il nuovo stadio significherà maggiori incassi, più pubblico, ulteriore radicamento della squadra e della società sul territorio. Significa che si crede alla possibilità di permanere nelle zone alte del calcio professionistico e che si intende dare un senso all'urlo «Zamparini portaci in Europa» che si leva dalla fedelissima curva sud del «Pier Luigi Penzo», lo stadio più incredibile che ci sia, l'unico stadio al mondo dalle cui tribune si vedano alberi di velieri, e motonavi, e gondole, e si senta il vento del mare soffiare e il richiamo dei gabbiani insinuarsi tra i cori dei tifosi e il fischio dell'arbitro. È troppo facile trarre buoni auspici per Venezia città da questo successo del Venezia Calcio. Le cose non sono mai così linearmente collegate, anche se raramente exploit sportivi riescono davvero in situazioni sociali precarie, almeno negli sport che richiedono organizzazione complessa, investimenti solidi, visione strategica, programmazione, e anche un ambiente che respiri ed esprima fiducia. Se volessimo cercare nella storia sportiva recente di Venezia, troveremo episodi contraddittori, il principale dei quali, sul versante negativo, è il fallimento della gloriosa Reyer Basket. Anche questa sconfitta

bruciante è venuta appena dopo un campionato esaltante e vittorioso, che aveva condotto la Reyer alla riconquista della massima serie, segno che l'ambiente intorno era emotivamente e caratterialmente volto alla crescita, al successo. È mancato un anello importante, in quel caso gli investitori, ma molto altro c'era, come viene confermato anche in altre discipline sportive e da altre squadre nello stesso calcio (la stessa Mestre, ritirata dopo che la vecchia società calcistica mestrina si è fusa col Venezia, sta ottenendo buoni risultati in C2). Insomma, lo sport ci parla di una situazione contraddittoria ma promettente, creativa, in evoluzione, della città, dove esiti di segno opposto rivelano una tensione che può essere foriera di un nuovo ciclo di crescita. Non equivochiamo, comunque: il brillante campionato è merito principalmente di Zamparini e di Novellino e dei loro collaboratori e, naturalmente, di Pippo Maniero e di Alvaro Recoba, di Max Taibi e di tutti gli altri che vanno in campo la domenica. Ma anche quelli che li incitano e quelli che si prodigano affinché intorno a loro il clima trasudasse fiducia ed esprima quell'investimento globale, emotivo, politico e agonistico, la loro parte la stanno facendo.

