

# L'Unità dossier

## Autunno caldo

L'ARTICOLO

**L'ANIMA DELLA SINISTRA?  
ANDATE A CERCARLA  
NELLA CLASSE OPERAIA**

MARIO TRONTI

Prima di tutto, un'avvertenza. Quando si parla di cose di 30 anni fa, bisogna resistere alla tentazione di misurare quegli eventi passati con il metro di oggi. Questo è un cattivo storicismo, adesso particolarmente di moda. Un esempio, attuale. È facile parlare del bruciare in cui bruciava la storia negli anni trenta, guardandola, come un film per la tv, dalla comoda poltrona degli anni novanta. Facile, quindi sbagliato. Ci siamo tutti nutriti (tutti?) dell'*Einleitung* del '57, l'introduzione, non pubblicata, a «Per la critica dell'economia politica», dove Marx ci diceva che l'uomo spiega la scimmia, la formazione economico-sociale capitalista spiega le formazioni economico-sociali precedenti, il capitalismo più sviluppato spiega il capitalismo più arretrato, e così via. Una trappola metodologica, di matrice storicistico-idealista, contaminata da uno scientismo evolutivista, e da una ideologia progressista, che non ci ha fatto capire molto dei complicati misteri della storia umana, fatta di sviluppi, interruzioni, cadute, ritardi, ritorni, tutte cose da determinare, volta a volta, faticosamente, in contesti e per principi specifici. Adesso dico una cosa scandalosa. Non ci sono valori eterni. O ci sono solo per un orizzonte, o metafisico, o teologico. Ci sono valori storicamente duraturi e valori storicamente effimeri, valori che valgono per una parte e valori per un'altra parte. E anche qui bisogna sapere stare nel tempo, e per quel tempo «fare la cosa giusta», districando i fili delle cose, con una lucida ragione consapevole parziale. Fine dell'avver-

tenza.

Questi pensieri, come si dice, «lunghe», sono adeguati alla riflessione su un vento di protagonismo operaio. Perché la storia degli operai è grande storia. E chi non se ne è accorto, peggio per lui. È storia, anch'essa, lunga: dall'incubazione nella accumulazione originaria di capitale, all'esplosione dentro la prima rivoluzione industriale, dal «distruggiamo le macchine» al primo riformismo cartista, dai tentativi insurrezionali alle Internazionali socialiste, dalle società di mutuo soccorso ai sindacati, dallo sciopero generale al sabotaggio, dal revisionismo alla rivoluzione, dalle grandi stagioni, politiche, della socialdemocrazia classica a quelle del comunismo leniniano, e gramsciano, dal socialismo della dittatura di Stato al socialismo dei governi del welfare. Un mondo, una parte di mondo, nella figura del «movimento operaio», con una storia da vedere insieme, e da prendere insieme, facendosene coscienza: perché solo così si può andare veramente oltre, e da qui guardare in avanti, forti per esperienza e saggi nella decisione.

Anche l'«autunno caldo» del '69 in Italia va messo nel suo contesto. È la conclusione degli anni sessanta, e proprio per questo il può giocare un ruolo virtuoso tra il sociale e il politico. Tutto il decennio aveva accennato a questo. Si era partiti, nel 1960, da un fatto tutto politico, la rivolta antifascista di Genova, con in campo la nuova generazione cosiddetta delle magliette a strisce. Si era passati attraverso il grande scontro contrattuale dei metalmeccanici, nel 1962, con gli operai Fiat tornati in massa alla lotta generale, dopo quasi un decennio, dal 1954, sconfitta della Cgil nelle elezioni di commissioni interne, di apparente passività, carica però di forme diverse di conflittualità in fabbrica. Intanto il boom neocapitalista, maturato tra i cinquanta e i sessanta, andava incontro dal '64 alla prima forte recessione.

SEGUE NEL PAGINONE CENTRALE

ROMA Bonaventura Alfano era operaio turnista, qualifica di terzo livello, trenta anni fa, nel reparto Meccanica della Fiat Mirafiori. Era venuto, quattro anni prima, alla bell'età di vent'anni, da Melfi a Torino. Ora, se tutto va bene, andrà in pensione, all'inizio del Duemila, con trentacinque anni di lavoro alle spalle. Operaio turnista anche oggi, con la stessa qualifica: terzo livello. È stato anche assessore al Lavoro, con la Giunta Novelli, funzionario sindacale e del Pci. Intervalli sempre conclusi con il ritorno, alla Meccanica Mirafiori, la sua seconda casa.

Ricorda il suo primo giorno di lavoro?

L'ho messo in un libro, pubblicato dall'editrice della Cgil «Mirafiori e dintorni». Era il 7 maggio del 1965. Il caporeparto Giovaldi dell'officina 26 mi disse: «Siamo una grande famiglia, comportati bene e potrai fare carriera...». È iniziata così. La notte sognavo la linea di montaggio che correva più veloce di me.

Quale fu la scintilla dell'autunno?

Le condizioni di lavoro, la disciplina: tu non potevi uscire dalla linea bianca che marcava il tuo posto di lavoro. Era com'essere in gabbia. Poi c'erano i ritmi, i movimenti.

L'INTERVISTA

## MI CHIAMO ALFANO, VI RACCONTO 30 ANNI ALLA CATENA DI MONTAGGIO

BRUNO UGOLINI

Un giorno, rammento, alla fine del turno di lavoro mi sorpresi, camminando in Via Po, mentre muovevo le mani quasi come se avvitassi dei dadi. Era lo stesso movimento che facevo mentre lavoravo... Uno dei primi che ho conosciuto è stato l'operaio Alessio, al montaggio cambi della Cinquecento. Un giorno, saranno state le dieci del mattino, con tutta calma si mette ad un lato della linea di montaggio, ripone gli attrezzi nel cassetto, piega il grembiule, si accende una sigaretta, comincia il suo sciopero interno. Sta così per due ore. Noi, rimasti sulla linea, avevamo la metà dei suoi anni. Lui mostrava una tranquillità olimpica, una sicurezza, una forza. Molti sghignazzavano. Io fui preso dalla voglia di conoscerlo. La prima cosa che fece fu d'imprestarmi «La ragazza di Bube» e «I miei sette figli» d'Alcide Cervi. Sono diventato così militante sindacale e comunista.

Ricorda quel 1969, gli studenti davanti ai cancelli?

Ricordo gli eskimo. La curiosità era grande. Il loro linguaggio suonava del tutto nuovo. Parlavano d'unità tra studenti in lotta e operai, di «lotta di classe», di «potere». Noi non eravamo abituati a quel linguaggio tutto politico e ci faceva un certo effetto sentire le ragazze... Oggi lei è sempre lì, nel reparto Meccanica. Che cosa è cambiato? Intanto allora nello stesso luogo c'erano sedicimila persone. Oggi siamo meno di quattromila. Non è tutto. Circa tremila di questi, infatti, hanno il marchio Fiat sulla tuta. Gli altri sono terziarizzati...

Chi sono questi strani abitanti dell'officina che chiama terziarizzati?

Lavoratori come noi, ma diversi da noi. Sono dipendenti della Tnt, una multinazionale olandese, oppure dipendenti della Global Service o d'altre società ancora. Lavorano a dieci metri da me, ma appartengono ad un altro padrone. Questa è la nuova fabbrica, la fabbrica-rete. Abbiamo fatto di tutto perché

conservassero gli stessi diritti dei dipendenti Fiat. Gli scioperi? E un bel casino ed è una situazione tutta da verificare. Il sindacato deve avere più attenzione per questi mutamenti.

La vita in fabbrica è molto cambiata rispetto a 30 anni fa?

È rimasto qualche piccolo angolo di fordismo, con parcellizzazione spinta. C'è molta automazione, con figure professionali nuove, come i conduttori. Il tipo di fatica è diverso per loro, anche se devono in ogni caso controllare l'impianto. C'è in Meccanica, accanto al robot del Lam (lavorazione asincrona motori), una vecchia linea di montaggio del Panda, ormai al lumicino. È l'esempio del vecchio e del nuovo insieme. Il nuovo comincia in ogni modo a prevalere. Trenta anni fa dovevi conquistarti ancora il diritto ad intervenire col comitato cottimo...

E gli orari tra ieri e oggi?

Trenta anni fa il sabato si lavorava fino alla sera alle undici. Era tre-

mendo per un giovane di vent'anni arrivare a casa a mezzanotte e mezza. Per poi magari tornare in fabbrica il giorno dopo, domenica, perché obbligati ad andare a fare lo straordinario. Col contratto del '69 insieme alle 65 lire d'aumento eguale per tutti, abbiamo ridotto l'orario da 48 a 40 ore settimanali, abbiamo conquistato il diritto all'assemblea retribuita e il riconoscimento dei primi delegati. Dopo di allora il sabato non abbiamo più lavorato, salvo che per «deroghe».

Quell'autunno è irripetibile? Trentin ha scritto un libro che ha come sottotitolo «Il terzo non è alle porte». Torino era allora in una grande fase espansiva. Io sono arrivato qua con i treni del Sud, carichi d'operai. Erano decine di migliaia di giovani che trovavano il lavoro. Entravano in massa, senza verifiche. Mirafiori aveva sessantamila operai. Hanno dovuto costruire Rivalta. Oggi Mirafiori sono metà rispetto allora. Torino ha il 12 per

cento di disoccupati, un primato rispetto al resto del Nord. L'età media dei lavoratori Fiat in Meccanica, dove sto io, è di 47-48 anni. Alcune migliaia di giovani sono state assunte in Carrozzeria, ma con contratti interinali o a termine... All'inizio del terzo Millennio la domanda: che fine farà Mirafiori? Nascevano nel 1969 anche le prime forme d'unità sindacale. Oggi come vive le divisioni, le polemiche sempre più aspre?

I rapporti unitari ci sono sempre, in Meccanica. Le ripercussioni delle polemiche centrali si sentono, certo. Però lo sforzo è sempre quello dell'unità. I Pugno, i Trentin, i Pace ci hanno insegnato, anche facendo tesoro delle sconfitte, che il nostro Dna sta nel tendere ad unire. Sempre.

Quale era la preoccupazione principale di Bonaventura Alfano trentatré anni fa?

Il posto di lavoro. Avevo lasciato il mio paese, Melfi per questo. Ed è così anche oggi. Al primo posto c'è

sempre il posto di lavoro. Poi c'erano le condizioni di lavoro, la libertà. E la casa. Ricordo gli scontri col «battaglione Padova», a Corso Traiano, proprio durante lo sciopero sulla casa. Non era facile trovare camere in affitto. Il cartello «non si affitta a meridionali» che tanto mi aveva meravigliato e offeso, è stato superato proprio con le lotted trentatré anni fa. Quel cartello è crollato nel grande crogiolo di Mirafiori dove tutti, di tante diverse regioni, stavano insieme.

Oggi l'epiteto anche scherzoso, «Napuli», non si usa più. Arrivano operai extracomunitari, gente di colore?

Cominciano ad esserci, tra i cosiddetti lavoratori interinali. Stanno ad esempio in carrozzeria per il montaggio, per sei mesi, per nove mesi. Lo so perché li vedo sulla corriera quando vado a lavorare alle cinque del mattino. Prima trovavo un posto più facilmente. Ora non più: è occupato magari da qualche ragazzino di colore...



Un picchetto operaio davanti la Fiat di Torino nell'autunno del 1969

