

Indice

9	<i>Introduzione</i> , di Vito Antonio Leuzzi
13	<i>Prologo</i>
15	1 Storia di Giovanni (Torino)
21	2 Nasce la Sob
25	3 Nella fabbrica nasce il sindacato
29	4 Lotta antifascista degli anni Settanta (Reggio Calabria)
33	5 Primi anni Settanta: lavoro politico e sindacale. Trentin
35	6 Antifascismo a Bari: omicidio di Benedetto Petrone
37	7 La sezione di fabbrica, il Pci, Moro
41	8 La lotta per il superamento della normativa contrattuale relativa al periodo di comporta
45	9 1980: i 35 giorni alla Fiat
51	10 L'anno terribile: il 1980
57	11 Chi paga l'inflazione?
61	12 1982
65	13 La scala mobile
69	14 Prima trasformazione: la cessione del ramo d'azienda nel 1986
75	15 Nicola, Peppino... e gli altri
79	16 Gli accordi difficili
83	17 Il lavoro si fa precario (...o della favola della flessibilità)
87	18 Primi anni Duemila e la crisi del Gruppo Fiat
89	19 Le ragioni profonde di un declino

91	20	Marchionne: prima...
93	21	...e dopo...
99		<i>Postfazione</i> , di Pasquale Martino <i>Quei ventenni della Fiat</i>
105		CONTRIBUTI
109		Antonio Pepe, Segretario provinciale Fiom - Bari
113		Oronzo Stoppa, Magneti Marelli - Bari, 1991-1995 <i>Una trattativa difficile</i>

Introduzione

Vito Antonio Leuzzi

Sul filo della memoria Giovanni scava nella sua adolescenza per cercare una identità che ha segnato tutto il suo percorso di vita e di lavoro e le sue scelte ideali e politiche caratterizzate in profondità dai valori di democrazia e di giustizia sociale.

Il 1969 rappresenta la data simbolo di questa sua svolta esistenziale dove la dimensione lavorativa irrompe nel suo percorso di studi per proiettarlo nella realtà operaia di una città, Bari, nella fase decisiva della sua industrializzazione.

Giovanni Spilotros ricostruisce le diverse tappe di questa intensa esperienza, non solo individuale ma collettiva, strettamente correlata alla storia di uno sviluppo politico-culturale caratterizzato da grandi speranze e da una generale ansia di cambiamento.

Quest'ultimo aspetto costituisce il filo conduttore di questo libro che ci restituisce tra l'altro significativi aspetti relativi alle tensioni sociali e politiche del capoluogo pugliese investito dai movimenti di massa tra gli anni Settanta e gli anni Ottanta.

Il segnale dei cambiamenti politici e sociali di Bari si erano già manifestati nel 1962 con lo sciopero degli edili che mise in luce il protagonismo di una giovane classe operaia, imponendo la sua presenza in una città investita da notevoli trasformazioni anche nella sua struttura urbanistica e nella sua composizione sociale. Si assisteva in quegli anni ad un consistente processo di industrializzazione, nel settore metalmeccanico, veicolato dall'intervento dello Stato, con la presenza di medie aziende manifatturiere legate sia alle partecipazioni statali, sia al settore privato, tra cui la Fiat.

Nella storia di vita di Giovanni si esprime sino in fondo la crescita di una classe operaia che incrina gli equilibri sociali e le stratificazioni di potere tradizionali. L'inizio del suo percorso lavorati-

vo, dopo l'attività formativa al Ciapi, si svolge da emigrante alla Fiat, la grande fabbrica torinese che ai suoi occhi appare come un vero e proprio "servizio militare", imponendo le sue logiche all'interno di una organizzazione del lavoro che accantona le professionalità acquisite ed impone mansioni e ruoli del tutto nuovi pilotati dal rigido ed autoritario sistema organizzativo aziendale.

Dopo due anni di esperienze migratorie in contesti di grandi lotte nazionali (il biennio 69-71) caratterizzate da significative conquiste salariali e da novità organizzative (delegati e consigli di fabbrica), Giovanni viene trasferito alla Sob (Sezione Officine Bari), il nuovo reparto messo su dalla Fiat nella zona industriale del capoluogo pugliese.

Nella puntuale ricostruzione della vita di fabbrica si evidenziano analogie e differenze tra la casa madre e lo stabilimento di Bari per l'intreccio tra lotte rivendicative, scelte politiche e culturali che a Bari si svolgono all'insegna di manifestazioni solidaristiche particolarmente significative, rivolte anche all'esterno (l'intensa mobilitazione per il terremoto dell'Irpinia) e ricche di aspetti etici, umani e politici.

La crescita di un potere effettivo dei lavoratori all'interno di strutture produttive ed il ruolo aggregante del sindacato rappresentano elementi significativi di questo denso percorso della memoria che documenta le complesse fasi di una stagione politica (anni Settanta e Ottanta) scandita da forti tensioni e provocazioni, legate alla strategia della tensione ed alla violenza del neofascismo che culmina nel capoluogo pugliese nell'assassinio di un giovane studente-proletario, Benedetto Petrone, iscritto al Pci.

In questo volume Spilotros esprime la consapevolezza di militante della Fiom Cgil ed al contempo di esponente della cellula comunista "Giuseppe Di Vittorio" che nei primi anni Ottanta impone la sua presenza nella vita politica (candidato alla Camera alle politiche del 1983) e nella società con intense mobilitazioni (battaglie per il referendum sulla scala mobile).

Ma l'attenzione maggiore in questa efficace narrazione è rivolta alla rivoluzione tecnologica che vede lo stabilimento Fiat di Bari-Modugno, nella seconda metà degli anni Ottanta e nei primi anni Novanta proiettarsi a livello internazionale. A Bari, infatti, nasce il

common-rail, una innovazione tecnica dell'alimentazione diesel (risparmio energetico e silenziosità del motore) che vede operai specializzati interagire con ricercatori della facoltà di Fisica dell'Università di Bari sotto la guida del dott. Ricco.

Nella descrizione della vita lavorativa in fabbrica balzano in primo piano i forti legami di solidarietà e di amicizia che resistono anche nelle condizioni più difficili. Giovanni, nella parte finale del libro, non celando la sua amarezza per la sottovalutazione delle enormi potenzialità di sviluppo industriale insite nei cambiamenti tecnologici (il brevetto del common-rail fu venduto alla concorrente Bosch), indica con grande chiarezza e consapevolezza le ragioni di un declino industriale a cui non è estranea una politica miope dei gruppi dirigenziali. Si dedicano infatti pagine significative al duro scontro tra azienda e sindacato, che ha caratterizzato la situazione di fabbrica dal Duemila sino ai nostri giorni, in particolare i ricatti insiti nella minaccia di trasferire alcune linee di produzione dello stabilimento di Bari in Slovacchia.

Ciò nonostante Giovanni Spilotros mantiene intatta la fiducia nella capacità del sindacato di rappresentare una voce critica e di stimolo all'interno ed all'esterno della fabbrica.

Si riflettono in questa storia di vita le idee di un grande testimone del Novecento, Vittorio Foa, che si era battuto contro il tentativo di «ridurre i lavoratori a una funzione di pura esecuzione, di obbedienza passiva» ed aveva sostenuto con forza «la funzione secolare del lavoro come lotta per la libertà».

Prologo

Erano gli ultimi giorni di settembre del 1969; l'aria era ancora calda e, a quell'ora del mattino, una brezza leggera scompigliava i capelli chiari e alquanto lunghi del ragazzo. Camminava a passo svelto e cadenzato su una strada a due corsie che nel corso di qualche anno sarebbe diventata la circonvallazione di Bari. L'aveva imboccata dallo svincolo di Mungivacca: era riuscito ad arrivare solo fin là, utilizzando il treno della Sud-est che collegava il suo paese con il capoluogo e non sapeva come raggiungere la sua destinazione, il Ciapi, nella zona industriale; gli avevano detto solo che era proprio alle spalle delle Fucine Meridionali. Non sapeva quanta strada avrebbe dovuto percorrere, ma camminava con lena, i pugni chiusi in tasca, il sorriso abbozzato, il ciuffo biondo spostato dal vento. Veniva da un paese dell'entroterra, Triggiano, che in quegli anni cominciava a crescere in direzione della città; aveva lì tutti i suoi amici, gli stessi di sempre, lì aveva frequentato le scuole finché gli era stato possibile. Infatti, l'improvviso licenziamento della madre, operaia alla Superga sottrattasi ad un sopruso sessuale di un "capetto" dentro la fabbrica, lo aveva costretto ben presto ad assumere il ruolo di capo famiglia, così impensabile e pesante per i suoi 14 anni. Il padre era emigrato da alcuni anni, "maestro" esperto di meccanica, in Germania, e, come spesso avveniva, aveva costruito lì un nuovo legame affettivo e non aveva più fatto ritorno: in quelle terre lontane era rimasta anche, quasi ostaggio affettivo, una sorella che avrebbe riabbracciato solo dopo 20 anni. L'altra sorella, la più giovane, l'"intellettuale", era ancora qui a studiare, ma ben presto, proprio col suo aiuto, avrebbe potuto proseguire gli studi a Firenze ed affermarsi come eccellente architetto. Ma quella mattina, agli sviluppi delle future vicende familiari il gio-

vane magro in cammino, non pensava: aveva ancora in mente le infinite discussioni con gli amici di sempre, nei vialetti della villa comunale consumati dal nervoso andirivieni fino a notte fonda, attorcigliando parole, dimostrando o confutando tesi di filosofia (la più amata), ma anche di astrofisica, medicina, economia, attualità. Erano i momenti magici in cui sembrava possibile voltare le spalle a soprusi, ricatti e ingiustizie, alla miseria che spesso si chiamava fame e guardare a un mondo nuovo, possibile, fatto di diritti e dignità. A far da colonna sonora a questi pensieri e questi discorsi erano le canzoni che ascoltavano in silenzio religioso decine e decine di volte: i Beatles, De André; soprattutto lui, Tenco: “Vedrai, vedrai, vedrai che cambierà / non so dirti come e quando / ma vedrai che cambierà”. Verso quel mondo che cambiava camminava il ragazzo magro ed aveva ormai superato la strada che portava a Carbonara: era lì che era nato suo nonno materno. Era stato molto importante nella sua vita, gli aveva fatto da padre: quanti ricordi felici di un’infanzia serena nella casa dei nonni al mare... Alla fine di ogni anno scolastico, caricavano il traino, tirato dalla mula, di masserizie fino all’inverosimile ed andavano dai nonni al mare a San Giorgio e facevano ritorno solo alla riapertura delle scuole. Quante corse a piedi nudi, e tuffi, e mangiate di gelsi rossi con cui si tingeva il viso giocando agli indiani! Poi la nonna era morta; la casetta al mare, due stanze più giardino con il gelso e il fico, era stata già venduta per problemi economici. Ora il ragazzo andava verso un futuro che non conosceva ancora. Un amico l’aveva informato che al Ciapi, previo selezione, avrebbero tenuto corsi di formazione per giovani elettricisti in previsione dell’insediamento di uno stabilimento Fiat a Bari e lui, con attestato e documenti in tasca, stava andando là. Aveva superato sulla destra lo stabilimento della Peroni e intravedeva, lontano, la sagoma delle Fucine Meridionali.

Sarebbe stato selezionato? E che vita gli si sarebbe aperta davanti? La Fiat... il lavoro, quello vero, che ti dà salario garantito, riscatto e dignità sociale, che ti fa produttore e ti apre le porte dell’età adulta... Ecco, le Fucine erano a qualche decina di metri: ancora un po’ e avrebbe consegnato attestato e documenti.

Storia di Giovanni (Torino)

Il corso al Ciapi era stato frequentato da una decina di giovani: stessa età, stessi sogni, stesso abbigliamento e pettinatura, come si usava in quegli anni; l'addestramento aveva riguardato ben poco le nostre competenze "in ingresso" e, con un diploma da elettricista, mi ritrovai a fare il tornitore. In verità, non sarebbe servito neanche questo, perché, una volta a Torino, avrei fatto il rettificatore in affilatura: nella Fiat, come nell'esercito, veniva attribuito un lavoro diverso da quello per cui si era stati formati... faceva parte della strategia di "spersonalizzazione" del lavoratore e delle sue competenze e la sua messa in soggezione in una sorta di dominio! Ma tutto questo non lo sapevamo ancora quando, tutti insieme, come avevamo frequentato il corso appena concluso, partimmo per Torino. Prendemmo, come avremmo fatto del resto in seguito, il treno della notte, posto a sedere in seconda classe. Era una sera dolce d'aprile e fuori e dentro di noi era primavera... entusiasmo, eccitazione, speranza, un pizzico di nostalgia per quel mare che guardavamo dal finestrino e sapevamo bene che non avremmo ritrovato. A Torino mi mancò il mare, ma anche un po' il maestrale, che con la sua forza scaccia le nuvole dal cielo ed anche i cattivi pensieri dal cuore; ma stranamente, quando finalmente il treno arrivò alla stazione di Porta Nuova e imboccammo questa strada bellissima e grande, via Roma, con alti porticati sostenuti da colonne lucide di marmo, per l'unica volta della mia permanenza in città, il maestrale ci venne incontro per vie misteriose. Data la solida difesa a nord offerta dalla catena alpina, questo era un evento eccezionale che volli cogliere come segno di benvenuto.

Erano circa le nove e per le strade c'era poco traffico, così da poter cogliere tutta l'imponenza della strada e poi della piazza con

le sue statue e fontane e, subito dopo, piazza San Carlo (col tempo l'avrei conosciuta e riconosciuta come la piazza delle manifestazioni di lotta e di protesta, delle espressioni democratiche dei torinesi). Mi colpì subito questa città chiaramente nobile e importante: capivi al volo che era stata capitale di un regno! Ma noi eravamo stanchi, dopo la notte passata in treno, alcuni si affrettarono a chiedere informazioni per l'hotel Dogana Vecchia, dove saremmo stati alloggiati con una compartecipazione economica nostra e della Fiat. Ci arrivammo subito perché eravamo nella direzione giusta. Il suo nome era dovuto alla antica barriera doganale che sorgeva lì e, a ridosso, era sorto un quartiere popolare con case a ringhiera lasciate negli anni Sessanta dai torinesi a favore degli immigrati giunti col boom. Affacciandomi dalle finestre dell'albergo che davano verso Porta Palazzo, ritrovavo colori, accenti, profumi del sud. Proseguendo verso quello che allora era l'esterno della città, incrociavi Porta Palazzo col suo famosissimo mercato: non c'era cosa che non potessi trovare, lì si incontrava tutto il sud, dell'Italia di ieri, di tutto il mondo di oggi. Mi sentivo fortunato, sarei tornato a casa dopo circa dieci mesi, quando la Fiat avrebbe dislocato nella zona industriale di Bari la produzione delle pompe per il diesel pesante e gli apparati frenanti per tutte le vetture Fiat; ormai la costruzione dei capannoni era quasi ultimata. Si trattava di un'opera imponente: il lotto assegnato dalla Regione Puglia per il nostro stabilimento e le Officine Meridionali era di circa un milione di metri quadrati.

Per la formazione tutto il gruppo venne assegnato alla SOS, acronimo di Sezione Officine Stura, ubicate per l'appunto accanto al fiume Stura. Quando, più tardi, sarebbe sorto lo stabilimento a Bari, con la stessa leggiadra impareggiabile fantasia, sarebbero state denominate SOB, Sezione Officine Bari. Trascorsi la prima settimana con un continuo atroce mal di testa; il tetto del capannone era basso ed amplificava il rumore già assordante. Più volte mi chiesi come sarei potuto sopravvivere: tra l'altro il mio reparto, quello appunto di affilatura, era un po' decentrato da quelli di produzione, dove l'inquinamento acustico era ancora maggiore! Dopo un po' mi abituai, la cefalea si è fatta sentire di rado nel corso degli anni, anche se ormai sono affetto da una, sia pur lieve, ipoacusia.

Il contratto del 1969 era stato firmato dopo le lotte sindacali che avevano segnato l'intero anno e, ancora, insieme agli studenti, il precedente: definite le conquiste su salario e orario (le 40 ore), sia pure attraverso una fase intermedia, rimaneva da definire il contratto integrativo Fiat, per cui nella primavera del 1970 partirono i primi scioperi; la prima volta, per me e per i compagni giunti per la formazione: i picchetti davanti ai cancelli (quante volte negli anni l'avrei replicato io, davanti agli stabilimenti di Bari), l'adesione totale, la solidarietà. Dentro la fabbrica era palpabile un autoritarismo duro a morire nonostante le conquiste ottenute e la forza del movimento in campo: i capi vestivano tutti in giacchetta nera, tutti rigidamente gerarchizzati; ogni caposquadra si avvaleva della collaborazione dei cosiddetti operatori. Quello della mia squadra era un omeone con la voce cavernosa, una andatura decisamente goffa ed esplicite propensioni di destra. Erano gli esiti di una lunga emarginazione nei confronti degli operai comunisti e della Fiom che aveva prodotto a tutti i livelli quadri dirigenti di chiara fede anticomunista. Marchionne, insomma, a Pomigliano non ha proprio inventato nulla! A me avevano assegnato un tutor, un operaio anziano di poche e buone parole, molto bravo nel suo lavoro, che mi insegnò ad operare su una macchina rettificatrice, come ho già detto prima. Durante la formazione, per me che avevo sempre lavorato da solo, del lavoro di squadra scoprii il clima fraterno, ma anche le piccole meschinità. Ho imparato col tempo che la fabbrica potrebbe essere paragonata a un grande laboratorio radiografico che rende visibile la vera natura umana dell'individuo. Un episodio mi fece aprire gli occhi su questo per la prima volta: dormivamo in tre nella stanza dell'albergo e, per essere certi di essere puntuali, avevamo comprato dal mercato di Porta Palazzo una sveglia: una di quelle enormi, con campanelle e martelletto sul quadrante, con un suono talmente fragoroso da svegliare anche un sordo. Dovevamo alzarci alle quattro, raggiungere Piazza Statuto e di lì prendere il pullman per le Officine Stura. Una notte, uno dei miei due compagni spense la sveglia, da infame, e raggiunse la fabbrica da solo... così, giusto per metterci in cattiva luce! Noi facemmo una gran corsa, ma, naturalmente, arrivammo in ritardo, beccandoci una sanzione!

Al rientro dalle ferie d'agosto, trovammo una novità: non più l'albergo, ma case Fiat a Mirafiori, dove abitare, sempre in tre, sempre al costo di 15.000 lire mensili. Lo stipendio era, per l'epoca e le nostre precedenti esperienze, di tutto rispetto: 100.000 lire e, se cucinavamo noi nell'angolo cottura di cui era fornito l'alloggio risparmiando le 500 lire della trattoria, riuscivamo a mettere qualcosa da parte per andare a ballare la domenica. L'appartamento era ubicato al quinto piano di uno stabile che di piani ne aveva dieci in un quartiere operaio che poi ha dato nome e storia ad un pezzo dell'industria automobilistica di Torino: Mirafiori sud, appunto! L'intero stabile era occupato da giovani che poi sarebbero tornati a lavorare a Bari, ma io avevo stretto più facilmente amicizia con ragazzi figli di emigrati che vivevano già lì da tempo e con loro, appunto, si andava a ballare.

Quello fu senz'altro l'inverno più atroce della mia vita: tornai per le vacanze di Natale che a Torino già nevicava, con un compagno di Lecce che mi offrì un passaggio su un'automobile il cui riscaldamento era inutilizzabile e di tanto in tanto bisognava abbassare i finestrini perché i vetri si appannavano! Una volta finalmente a casa, seguì le notizie metereologiche: a Torino nevicò per tutto il periodo; angosciato pensavo al giorno in cui sarei risalito, che, implacabile, arrivò. Arrivai il 2 gennaio a notte fonda: ai margini delle strade vi erano cumuli di neve e ghiaccio; faceva tanto freddo che la colonnina di mercurio del termometro all'esterno della stazione di Porta Nuova, lato via Nizza, era scesa così tanto da non poterla vedere... erano meno 36 gradi! Le mani serrate nelle tasche, naso e orecchie ormai non c'erano più, file ai taxi, ma finalmente arrivai a Mirafiori sud. Il gelo fermava ogni cosa, alberi e campi erano coperti da una coltre bianca; pensavo fosse neve; scoprii la brina e il fatto che di notte ghiacciasse da far credere che nevicasse ogni notte. Scoprii anche la nebbia: un pomeriggio, al termine del primo turno, che allora terminava alle 14,30 per compensare la pausa mensa, tornavamo con la Ford Escort di un compagno di Bari, un ragazzone altissimo con mani e piedi enormi che si chiamava Giacomo, ma per noi era Giacomino, a sottolineare il suo animo gentile e la sua indole estremamente generosa e pacifica, e, dopo aver fatto un bel po' di giri, scoprimmo di esserci persi

nella nebbia, quando sentimmo suonare all'impazzata la campanella del tram: ci trovavamo proprio sui binari! La nebbia, per chi come me vive a Sud e non l'ha conosciuta, dà un senso di disorientamento, la paura di perdersi, una totale e angosciante solitudine.

Dopo un mese, per fortuna, esattamente il 2 febbraio 1971, fui trasferito a Bari. E qui comincia un'altra storia.