

# MITO BIOGRAFIA DI UN COLOSSO

Luogo di storia e di destino, Mirafiori torna al centro di una rivoluzione politica. Ma del capitale

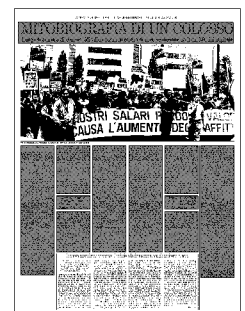
di *Stefano Di Michele*

**D**ove c'è Mirafiori la fabbrica - anzi, "la fabbrica delle fabbriche", con forse la cubatura e di sicuro la consistenza di una città di provincia, così che a Giuseppe Berta, storico dell'industria e docente alla Bocconi, che su Mirafiori sa tutto e tutto ha scritto su Mirafiori, "fa venire in mente Vercelli" - c'era Mirafiori dei Savoia, delizioso castello reale, andato perso, sprofondato tra i secoli e sotto la catena di montaggio. Un po' quello che, a referendum perso, secondo il sovrano Marchionne potrebbe accadere all'attuale maniero industriale: uno sprofondamento fino a Detroit. Nell'immaginario industriale italiano (se mai esiste, un immaginario industriale), niente è come Mirafiori: l'Atlantide di ogni sommovimento sociale, la Gerusalemme operaia ora da difendere ora da riconquistare, una Russia per appetiti napoleonici, con i suoi due milioni di metri quadrati, i venti chilometri di linee ferroviarie interne, gli undici chilometri di strade sotterranee da capannone a capannone. Ieri, davanti ai suoi cancelli - e i cancelli di Mirafiori, persino i cancelli, niente hanno a che vedere con altri cancelli nazionali, tra sacralità di lotta e orgoglio nazionale - molti discutevano, molti litigavano, alcuni piangevano, c'era chi passava a testa bassa, molti mostravano indifferenza. E' "una densa area grigia" (Berta) che farà la differenza nel voto di queste ore - e in qualche modo deciderà un pezzo della storia che verrà. Il grande palazzone degli uffici, centinaia di metri di lunghezza, in pietra bianca di Finale: una nave da crociera, quasi un sogno edilizio rumeno d'antico regime - che da più di settant'anni, e ben più della Mole, domina e inquieta e fornisce ossigeno alla vita di Torino - attende di nuovo una svolta: l'ennesima, magari l'ultima.

Settant'anni che è lì, piazzata su corso Giovanni Agnelli - tutto un universo Fiat

che s'irradia dalla toponomastica dovuta al fondatore, oggi nella paura per il futuro di migliaia di persone. "Il motore più possente", diceva Vittorio Valletta negli anni Cinquanta. "Il cuore pulsante", dice oggi il professor Berta. E quindi, se è cuore pulsante, è organismo vivente. E perciò: "La mia idea è che un sistema auto nel nostro paese non regge senza il cuore pulsante di un grande impianto". Così grande, Mirafiori, che ogni scontro appare epico - quello che oggi epico è davvero, quello che in passato era solo lotta che per epica veniva venduta. Come cantavano i gruppettari, nel declinare del Sessantotto e all'inizio della triste stagione degli anni Settanta: "Signor padrone, questa volta / noi a lottare s'è imparato / a Mirafiori s'è dimostrato / e in tutta Italia si dimostrerà...". Perché poi davvero tanta storia lì s'è consumata: dalle macchine che hanno segnato l'Italia felice del boom e della speranza, al sangue delle bande terroristiche, alla sconfitta della sinistra. E pensare che all'inizio, quando cominciò, cominciò male per il trombonesco Duce. Che andò appunto nel 1939 a inaugurare, e invece dell'attesa apoteosi ebbe insolita freddezza dagli operai presenti - ché la guerra all'orizzonte veniva spacciata per gloriosa, ma la saggezza di chi lavora già avvertiva come penosa.

Immensa Mirafiori. "Non conosco altra fabbrica in Europa con oltre settant'anni d'età che sia ancora attiva", racconta Berta. "E' una delle poche fabbriche al mondo che ha resistito così tanto. Qualche anno fa ho letto uno studio francese su una fabbrica della Peugeot creata nel '48. 'La fabbrica dalle sette vite', diceva. Mi chiesi: e allora, Mirafiori quante vite ha?". Spiega, lo storico: "E' il modello della grande fabbrica per eccellenza, che s'impone con la forza dei numeri. Era l'epoca in cui tutti cercavano le grandi dimensioni, oggi nessuno al mondo fa più fabbriche con cinquanta, sessantamila addetti. Tutto è nato con il genio e la follia di Henry



Ford, con il suo grande stabilimento che arrivava a centomila addetti: entrava materiale, uscivano automobili. In misura minore, gli stabilimenti di Mirafiori erano come quelli della Ford di River Rouge, vicino Detroit". E rieccoci. Di tutto, dietro quei cancelli di corso Agnelli. Durante la guerra (appunto, la guerra: mugugnavano a ragione gli operai, si esaltava a vuoto Mussolini) la fabbrica fu un immenso centro di accoglienza: forniva legna da ardere, c'era un pasto caldo. "E nonostante fossero gli avversari principali della Juve, i calciatori del Torino furono immatricolati dalla Fiat per impedire la loro deportazione in Germania", rievoca il professor Berta. Un luogo di copertura. Un luogo di difesa. Fu subito dopo la guerra, che le lotte cominciarono. Dopo l'attentato a Togliatti, nel '48, gli operai in rivolta sequestrarono addirittura Valletta. Poi, la clamorosa sconfitta della Cgil nel '55 alle elezioni per le commissioni interne. "Ma non fu improvvisa, già da due anni tutti gli scioperi fallivano". Un trauma, per il Pci togliattiano - come sarà la marcia dei quarantamila, venticinque anni dopo, per il Pci berlingueriano. E così, presero forma quelli che venivano definiti "sindacati gialli", più vicini agli interessi padronali che a quelli degli operai, era l'accusa. Si costituirono appositi reparti dove venivano confinati i dipendenti più politicizzati, quelli di sinistra. "Reparto Stella Rossa", l'ironica definizione. Fiat molto ordinata, ma pure Fiat un po' poliziesca. Si racconta della battuta che Togliatti fece a Giancarlo Pajetta, allora direttore dell'Unità, che molto aveva schierato il giornale nella battaglia sul "caso Montesi": "Vedi, se ti fossi occupato più delle fabbriche e meno di Capocotta, forse le cose andrebbero meglio". Cominciarono allora gli anni della gloria industriale della Fiat: nel '56 da Mirafiori uscì la Seicento, nel '58 la Cinquecento. Le icone del cinema nazionale - dalla Loren a Walter Chiari alla Lollobrigida - passavano in rassegna, sorridenti e benedicienti, le catene di montaggio di Mirafiori. E ora, quegli anni - quando gli op-

positori chiamavano ironicamente la Fiat "la Feroce" - vengono rievocati come quelli della prevaricazione, della sospensione dei diritti. "Marchionne vuole tornare agli anni Cinquanta", accusa Susanna Camusso, segretaria Cgil. "E' un ritorno agli anni Cinquanta", dice il sociologo Aris Accornero, che proprio in quel periodo dalla Fiat fu licenziato perché comunista. Durò quasi un decennio, la pace sociale in fabbrica.

Bruno Ugolini è stato per decenni il cronista principe di ogni evento sindacale, all'Unità. E lì a Mirafiori ha passato giorni e mesi e anni della sua vita professionale, fin dai tempi in cui la Fiat dava il "premio antisciopero" a quelli che non avevano incrociato le braccia. Arrivò a Torino e vide la nascita dei Consigli di fabbrica, conobbe sindacalisti mitici come Emilio Pugno e Tino Pace. "Mirafiori mi sembrava una specie di castello incantato. Era immensa. Davanti alle sue porte era come una festa di paese, c'erano bancarelle che vendevano di tutto... Noi del Pci eravamo sempre in lotta con i gruppi estremisti. Quelli di Lotta continua si erano catapultati, con loro c'erano alcune ragazze splendide, che attiravano molto gli operai", ricorda ridendo. Giovani meridionali, buona parte dei lavoratori di allora, "che scoprivano la lotta di classe, mentre emergevano anche forme di rivolta nei reparti dove più dura era la fatica, come alla verniciatura e alla catena di montaggio". Gli scioperi tornarono solo nel '62, e per l'occasione il sindacato appese in fabbrica uno striscione rimasto famoso: "Il ghiaccio si è rotto". Sta per avere inizio il periodo più duro e più oscuro nella storia di Mirafiori: quello degli anni Settanta (pure se è dell'agosto del '71 lo storico accordo tra Fiat e sindacato che ha poi regolato i rapporti tra le parti per decenni).

Giampaolo Pansa ha rievocato così, quella Fiat dei tardi anni Settanta che frequentò da cronista: "Era diventata una gabbia di matti, ben rappresentata dallo stabilimento di Mirafiori. Lì non esisteva più alcun potere ordinato, ma soltanto un potere anarchico, sempre difeso dal sinda-



cato. I piccoli capi venivano di continuo minacciati. Si sentivano dire: capo non rompere, sei un bastardo, un fascista, ti faremo sparare alle gambe e dovrai venire in fabbrica sulla carrozzina degli invalidi. Quindi si passava al corteo interno a Mirafiori". E ancora: "Un giorno che Repubblica mi mandò a fare un'inchiesta sulla Fiat, un caposquadra e un operaio con tessera del Pci mi spiegarono che cosa era diventata Mirafiori. Una città nella quale qualsiasi nefandezza sembrava lecita. Un immenso suk dove si smerciava di tutto, dalle sigarette di contrabbando alle scopate facili. Rimasi allibito: 'Le scopate?'. I miei testimoni mi risero in faccia: 'Uno delle linee si prende i quaranta minuti di sosta tutti in una volta, si accompagna a un'operaia e chiavano tranquilli dentro un cassone o all'interno di una vettura non finita. Gli addetti alle pulizie trovano sempre preservativi usati e anche dell'altro'. C'era ovviamente di peggio dei preservativi malamente abbandonati o indebitamente utilizzati durante l'orario di lavoro. La violenza. Il terrorismo. Le minacce continue. Fu così che tutto precipitò, alla fine del '79 nel licenziamento dei sessantuno operai considerati tra i più violenti. "In fabbrica, con ogni probabilità, elementi vicino alle Br erano visti quasi come dei Robin Hood da una parte dei lavoratori. Servirono anni per capire che le loro azioni criminali avrebbero danneggiato il sindacato e il movimento operaio, ci volle la morte di Guido Rossa - ricorda Ugolini - Ci fu anche una dura polemica tra Amendola e Trentin. Il primo sosteneva una specie di equazione tra lotte aspre e sbocco terroristico, e addebitava al sindacato una latitanza su questo fronte; il secondo replicava che il sindacato era il principale nemico del terrorismo". Racconta Berta: "Ma proprio in quella situazione, i capi dell'azienda si accorsero che l'aria stava cambiando. Alcuni dei licenziati arrivarono in fabbrica sventolando, quasi come se fosse una benemerenda, la lettera di licenziamento: eccola! Furono accolti con parole di scherno o con indifferenza..."

E arrivò il fatidico 1980. I licenziamenti chiesti da Romiti, la reazione durissima dei sindacati. Il blocco di Mirafiori. I trentacinque giorni che cambiarono tutto. "Restai lì trentacinque giorni e trentacinque notti - rievoca Ugolini - I fuochi, la notte, erano accesi vicino alle porte d'ingresso, illuminavano tutto. Ricordo una fiammata all'inizio, molta attività. Poi, con il passare dei giorni, in sostanza ad attuare i blocchi era solo gente che veniva da fuori. Diventò una lotta senza sbocchi, ma erano tutti presi dall'idea di piegare la Fiat". Pure Romiti, in incognito, la notte si faceva accompagnare in macchina, e guardava da lontano quei fuochi che assediavano la sua Fiat. Arrivò Berlinguer, pronunciò quella frase equivoca sull'occupazione della fabbrica. Ci fu un gelido incontro con il dubbioso Luciano Lama, leader carismatico della Cgil. "Credi di aver fatto bene?". E il segretario del Pci: "Guarda, io non ho detto che loro dovevano occupare la Fiat. Ho soltanto sostenuto che se l'avessero fatto, il Pci sarebbe stato con gli operai". Lama: "Caro Berlinguer, la differenza c'è. Ma per chi ti ha ascoltato la differenza non è poi così grande". La marcia dei quarantamila pose fine non solo alla lotta, già condannata a una fine ingloriosa ("Gli scioperi a oltranza, salvo casi eccezionali, portano alla sconfitta", ha ricordato Pierre Carniti", all'epoca leader della Cisl, che in quel 1980, all'assemblea alle meccaniche, quasi rischiò il linciaggio, e fu salvato solo dall'intervento di "due uomini robusti", un dirigente del Pci e un capo operaio di Mirafiori), ma a un'intera epoca. Tanto che Gad Lerner, nella prefazione a una nuova edizione della sua inchiesta "Operai", sostiene: "Trascorso un quarto di secolo dalla vicenda operaia narrata in questa inchiesta, oggi sappiamo com'è andata a finire: il passaggio storico degli anni Ottanta ha archiviato l'illusione che possa esistere una classe sociale per sua natura rivoluzionaria, ha soprattutto consentito a un'élite dalle scarse ambizioni e dalle ancor più modeste capacità imprenditoriali di imporre una vita peggio-



re al popolo delle formiche destinato alla produzione industriale”.

Per Mirafiori furono nuovi anni gloriosi, quando addirittura la Fiat sembrava contendere alla Volkswagen il primato europeo. “E nell’88 arriva la prima firma separata, uno scenario quasi uguale a oggi – dice Berta – All’ultimo momento la Fiom ritira la sua adesione. Le parole erano le stesse di oggi, ‘si cancella la Fiom’, oppure ‘si cancellano i diritti’. La Fiom di Guido Bolaffi non arretrava dalla sua posizione. Trentin, manu militari, invia un altro leader, il socialista Fausto Vigevani, che riporta l’organizzazione alla ragione. Ma oggi non si può più fare...”. E perché? “Ma perché non c’è più il Pci”. Scrive Lerner, di quegli anni: “Tale era l’abitudine della Fiat a considerarsi azienda sempiterna, i cui interessi uniformavano giocoforza a sé quelli della collettività nazionale, che mi ricordo il moto di sorpresa degli addetti alle relazioni esterne della Fiat quando gli portai da leggere le bozze definitive di questo libro”. Gli disse, il capo ufficio stampa, osservando il manoscritto: “Come hai potuto scrivere un libro così ostile? E dire che visto l’interesse da te mostrato alla nostra azienda stavamo pensando di proporti di venire a lavorare con noi!”. E’ un bilancio amaro, quello che fa Ugolini: “Oggi la Fiom è sola, certo Bersani non verrebbe davanti a Mirafiori come Berlinguer. Ecco il suo dramma: non c’è un movimento dietro. Venti o trent’anni fa ci sarebbe stata l’ira di Dio... Ma ormai è tardi per trovare una soluzione, per rimettere in gioco la Fiom”. Tra lacrime e rabbia, convinzione e indifferenza, paura e speranza, a Mirafiori votano. Come andrà? Berta allarga le braccia: “Si sa, nelle grandi assemblee, come nelle assemblee di condominio, si scatenano tutti gli umori possibili...”.

*La clamorosa sconfitta della  
Cgil nel '55 alle Commissioni  
interne. Non fu improvvisa, già  
da due anni gli scioperi fallivano*

*Il fatidico 1980. I licenziamenti  
chiesti da Romiti, la reazione dei  
sindacati. Il blocco di Mirafiori.  
I 35 giorni che cambiarono tutto*

