

Da Mirafiori alla SALL

I componenti del nostro nucleo non vanno a bussare al loro sindacato di classe che avevano rappresentato in azienda e che avevano scelto consapevolmente per lottare contro chi gli negava il “diritto di cittadinanza” in fabbrica.

La lotta continua anche dopo il licenziamento. Alcuni componenti del nostro nucleo una volta inseriti in una nuova unità produttiva, riescono a mettere in piedi la Commissione Interna. "Io, per tre anni non ho trovato il mio lavoro", dice Gribaldo

[...] Ho sempre lavorato..., a parte in qualche *boita*, che mi han preso perché le serviva, ovviamente, la mia specializzazione e, non so, ne ho due o tre che mi hanno preso perché mi han preso per l'acqua alla gola, proprio. Poi io, naturalmente, ho da Torrero, per esempio, avevo messo in piedi la Commissione Interna e da un'altra[...]

“Naturalmente” ha messo in piedi la Commissione Interna. La lotta era senza quartiere anche dopo “le scoppole”.

Gribaldo, dopo il licenziamento del gennaio '53, lavorerà alla SALFA dal luglio '53 all'ottobre dello stesso anno; dal novembre del '53 al marzo del '54 alla ditta Torrero; dal dicembre '54 al luglio '59 alla Borio-Rossi che lo licenzierà per motivi sindacali. Approda alla SALL di Domenico Lopizzo il settembre del '59.

Anche alla Borio-Rossi, 'naturalmente', imporrà una presenza sindacale con la costituzione della Commissione Interna.

Rossi Sergio “quello che è diventato poi capo del COMAU, che è stato presidente del Torino, il cavalier Rossi”, così mi indica Gribaldo il contitolare della Borio-Rossi che è anche il titolare della “Rossi SPA Costruzioni Industriali” con sede a Torino in via Filadelfia 226. Qui verrà assunto il 15.02.60 Guaita Elio che fino a quel momento ha lavorato senza libretti in una *boita*. Vi lavorerà per un anno circa. Il 27/01/61 entrerà in SALL e vi rimarrà sino alla pensione.

E' stata dura anche per lui la vita dopo il licenziamento ma alla Rossi SPA non interesserà il suo percorso politico. "Avevamo un bambino di un anno", ricorda Guaita

non avevo un soldo. Fortunatamente mi è andata bene ma tanti nostri compagni andavano a fare il capolavoro e: “Sa, mi porti il libretto..” Gli portavi il libretto e: “...ah! Adesso lo mando poi a chiamare...”. A me, fortunatamente è andato bene che io il posto l'avevo già prima di Lopizzo, sono andato lì perché c'erano diversi compagni che conoscevo, ma io sono andato a lavorare da Rossi, che è un filibustiere. Rossi è un filibustiere. Noi eravamo metà dei licenziati là perché a lui ...lui stava ristrutturando la sua attività. Aveva una attività che gli aveva lasciato il padre e costruivano macchine per la lavorazione del legno. In quel periodo lì lui si era integrato con dei dirigenti FIAT che gli davano lavoro. Lui ha cominciato a prendere il lavoro con la FIAT. Costruivano, “la Rossi SPA”, i grossi mascheroni per l'ossatura della vettura. Facevano dei grossi mascheroni che c'erano tutti i tasselli, che doveva essere mano d'opera specializzata. Tant'è che quando io ho letto quell'annuncio sul giornale gli ho scritto. Mi han telefonato, dice: “E' libero? può venire subito?” “Sì, sì subito, subito”. Partito, sono andato là. “Nessun capolavoro” - dice - “facciamo fare un po' di lavori qua”. La sera mi manda a chiamare il capoofficina e dice: “Va bene. La paga è questa, va bene?” Io gli ho detto: “Guardi, prima che le porti i libretti domani glielo dico subito: io sono un licenziato FIAT non per aver rubato ma per motivi politici e sindacali, perciò...”. Dice: “Guardi qua noi ne abbiamo diversi. Rossi non fa caso a quelle cose lì, basta che la gente sappia lavorare”. E così sono andato. Ma, diciamo, Rossi perché era un filibustiere, lui non accettava i ricatti FIAT perché era lui che ricattava la FIAT attraverso questi dirigenti. Sai, lui è sempre stato un grosso filibustiere. E così io non ho avuto problemi ma altri compagni hanno avuto problemi per sistemarsi. Poi io ho lavorato neanche un anno lì, poi mi ha telefonato Gribaldo e altri compagni e sono andato (alla SALL, ndr)..

Il comportamento del cavalier Rossi descritto da Guaita conferma, in parte, quanto affermato da Ballone che, interpellato dallo scrivente, sostiene che i licenziati FIAT “specializzati” hanno subito meno discriminazioni di altre figure professionali nella ricerca di un nuovo posto di lavoro. Ma intanto vi era stata la ripresa economica del 'miracolo italiano' e le officine meccaniche avevano bisogno di questi lavoratori e proprio nell'intento di abbozzare una sintetica storia dell'indotto

FIAT ho più volte tentato, senza successo, di intervistare il cavaliere che sembra essere una figura chiave per la comprensione della politica economica a Torino in quegli anni.

Anche Berardo Osvaldo ricorda di aver avuto rapporti con Rossi Sergio, nel '54 o nel '55

Rossi, quando io volevo mettere su l'azienda, avevo dato la caparra per le macchine ed ero andato da Rossi e sai cosa mi ha detto? Mi ha detto: "Non preoccuparti, il lavoro te lo do io. Tu le macchine me le paghi con il lavoro che ti do io". Per quello che ti dico che la tendenza era quella di far nascere 'ste *boite*. Quindi anche Lopizzoperché in quel periodo incominciavano a nascere, un po' in generale, di queste fabbriche dell'indotto..

Berardo Osvaldo, è un personaggio singolare. La sua è una storia molto particolare e ricca. Nel '43 è alla Scuola Allievi FIAT. Diventa aggiustatore stampista di prima categoria alla officina 30. Partecipa - lo abbiamo visto - come Sappista alla difesa degli stabilimenti dopo un buffo tentativo nell'inverno del '44, in "*braje curte*" (pantaloni corti) e con un suo cugino, di unirsi ai "maquis" francesi. Nel '45 diventa comunista e nel '48 è un estremista che avrebbe volentieri "buttato giù" Valletta. Nel '53, a gennaio del '53, dà le dimissioni. Minacciato di licenziamento dal caposquadra Oneglia, racconta

...io allora... al mattino arrivavo, mi sedevo sul banco e facevo colazione sino alle 9, le 10 e non lavoravo proprio per fargli girare le balle, e sono andato avanti un po' di tempo finché un giorno passa il capo officina e mi fa: "Ma si può sapere che testa hai? Ma cosa vuoi te?" Gli ho detto: "Guardi, i casi sono due, o mi mandano fuori dai coglioni o mi fanno capo", e lui s'è messo a ridere ed è andato via. Poi ritorna il caporeparto e mi fa: "Guarda che qui vogliono buttarti fuori". Gli ho detto: "Beh, io non mi lascio buttar fuori, io me ne vado per conto mio". Difatti non ho dato neanche gli otto giorni, mi sono licenziato, punto e basta. E lì è finita la mia storia con la FIAT

Prima di dare le dimissioni *Vavo* è il protagonista di un episodio che mi racconta Mario Cavallo e che mostra un particolare aspetto del suo carattere che, lo vedremo in seguito, lo indurrà a non partecipare più ai picchetti davanti ai cancelli delle fabbriche

Questo è un mio ricordo personale - dice *Cavallin* - e parla di lui. Era il '52. Siamo già in ripiegamento. Hanno già vinto loro. Io sono in Fiat e c'è stato uno sciopero, però c'erano già quelli che facevano la fronda. In un'officina come la nostra, che era tutta di compagni, c'erano quelli che partecipavano a quel sindacato dell'auto che era il sindacato Cottura. Proprio elementi provocatori. Uno di questi si chiamava Vercellotti, camice nero...il quale non solo non fece sciopero ma parlava male di questa gente che convinceva gli altri a fare sciopero... ma era proprio gente prezzolata. Lui, alla fine dello sciopero, aveva raccolto questa informazione di questo qui e allora con le mani dietro il sedere, così, è andato ad affrontarlo e gli ha detto: "Ma perché tu parli male delle nostre iniziative? Come mai? E lo ha spinto a colpi di pancia fino davanti a una balaustra della pressa dove si gettavano dentro gli sfridi e facevano i pacchetti dei rottami. E l'ha messo lì, a colpi di pancia, pencolare così per almeno cinque minuti. Quello là era verde perché lui lo guardava e gli parlava con molta calma... e quello non ha mai più fatto provocazioni...visibili[...]

Il papà di Osvaldo è panettiere e con lui *Vavo* cerca un negozio dove svolgere la stessa attività. Trova il locale in via Fontanesi a Torino e, subito, litiga con il presidente, democristiano, dei panettieri. Si trasferisce a Nichelino sempre come panettiere e organizza uno sciopero della categoria nel '56. Suo padre lo apostrofa preoccupato: "Ma si può essere più disgraziati di te? Come, tu fai sciopero contro di me?".

Stufo di fare il panettiere smette e pianta quattro ettari di mele a Martignana Po dove ha una casa. Prova a realizzare una cooperativa di vendita ma il tentativo fallisce. Intanto gli viene l'idea di costruirsi una casa, quella che abita ancora oggi

..sono andato lì, c'era uno che falliva. Ho comperato tutto: assi, bitumiera, montacarichi...tutto. Poi c'era uno che abitava proprio lì davanti a me che questo qui come lavoro faceva una specie di capomastro, un certo Burerà (che farà delle ore.. ndr). Allora ho cominciato e in due anni ho finito la casa. Lavoravo 20 ore al giorno perché poi facevo il panettiere, nota, facevo la casa quindi andavo a lavorare all'una di notte a fare il panettiere e lavoravo fino a mezzogiorno. Poi andavo lì fino alla 9-10 di sera. Ma sono andato avanti per due anni. Nel frattempo alla domenica andavo su a coltivare le mele. Poi è arrivato il punto che ho detto: "Ma, *Dio fà*, la casa l'ho fatta, le mele producono...bon! Vado di nuovo a lavorare in fabbrica, intanto mi metto le marche e lavoro di meno", difatti andavo lì e

lavoravo cinque giorni, due giorni e sono andato alla SALL. Prima facevo lo stampista, sono di nuovo andato alla SALL..

Berardo va alla SALL una prima volta nel '60. Vi lavora sei mesi per non perdere il diritto di "mettere le marche", ci ritorna nel '67 e vi rimane fino alla pensione. Singolarmente, alla SALL, è possibile anche un uso strumentale del lavoro.

Nel '62 propone a *Cavallin*, che fortunatamente - dice lui - rifiuta, di mettere su una azienda. Lavora per un anno alla ITCA di Ceresa e Barone perché alla SALL, dice, "mancava il lavoro". Qui è l'unico che aderisce agli scioperi proclamati dal sindacato. Al secondo sciopero al quale aderisce si aggiunge un tracciatore e al terzo un altro operaio. Ceresa allora lo chiama nel suo ufficio e gli dice

"Guardi che non andiamo mica bene. Non andiamo bene perché noi qui non vogliamo piantagrane. Abbia pazienza, lei mi serve come operaio, è un bravo operaio però...". Gli ho detto: "Lei faccia come vuole! Io se sto qui faccio sciopero, lei lo sa!" "E allora non possiamo più tenerlo" "Lei faccia come vuole!" "Ah, bene, allora si ritenga licenziato" [...]

Berardo può permettersi questi comportamenti perché, a parere di *Cavallin*

..mentre in quegli anni nel 90% dei casi i compagni vivevano di quello che portavano a casa in busta e senza quello non si viveva, lui, avendo un padre...ed avendo un mestiere alternativo, quello di fare il panettiere, e avendo un datore di lavoro che l'avrebbe comunque sempre assunto e che era suo padre, si poteva permettere di usare la busta come optional perché in qualche maniera qualche cosa dalla famiglia gli arrivava

Ed è la protezione della famiglia, la copertura economica, che consentono a Berardo di fare il "rivoluzionario" perché, a chi aveva moglie e figli, ribadisce, "veniva molto più difficile". Perché, dice

La rivoluzione si fa a 20 anni. Il rivoluzionario, normalmente, a parte il rivoluzionario di professione...., però chi partecipa alle rivoluzioni e le fa proprio con spirito? E uno che ha 20 anni perché non c'ha dei carichi di famiglia, cioè un mucchio di motivi, c'ha nella testa l'avventura, c'ha un mucchio di motivi che sono tutti incentivi. Quanto te arrivi a 30 anni non ragioni più con la mentalità dei 20 anni. Incominci a porti dei perché, a 20 anni tu i perché non li poni, te a 20 anni ti sembra giusto quello, vedi rosso e nero, non sai che ci sono dei colori intermedi quindi te o sei rosso o sei nero...quindi avendo 20 anni, avendo non proprio la necessità della lira, te sei molto più avvantaggiato che un altro povero cristo che per mangiare..

Meno "avvantaggiato", decisamente, è Cavalieri D'oro Fernando, anche lui aggiustatore stampista di prima categoria, che è tra i primi - come sempre - nel '54, ad approdare alla SALL, da Lopizzo, che non ha ancora una attività continuativa. "C'erano gli alti e bassi di lavoro", dice Cavalieri che sarà costretto a battere i mercati vendendo maglie e zoccoli per integrare le magre entrate. Lo aiutava suo padre che era stato sorvegliante alla FIAT, "fatto sorvegliante dopo la liberazione", precisa Fernando, e che era costretto alla immobilità da una malattia, un morbo, a causa del quale era stato necessario amputargli una gamba. "Era anche mezzo ciabattino", dice

..mi piantava tutti i chiodi, mi montava gli zoccoli per portarli a venderli. Sono andato a vendere anche i calzini davanti alla FIAT, solo che ti schinavano, cioè come arrivavi davanti alle porte dicevi - io sono andato un paio di volte o tre alla FIAT con le calze - ...tanto li mi conoscono, invece come andavi lì davanti anche quelli che erano amici ti scansavano..

Cavalieri è l'unico sostentamento della famiglia quando viene raggiunto dal licenziamento.

Nel '55 Cavalieri D'oro Silvestro, suo padre, muore e Fernando ancora oggi non sa

se era una conseguenza o meno che io fossi un licenziato politico, però mio padre quando morì, e che era sorvegliante, non c'era un cane di sorvegliante che venne al funerale quando, invece, i sorveglianti presenziavano a tutti i funerali degli anziani FIAT. Io lo adduco al fatto che io fossi un licenziato FIAT ...e quindi non era una dimenticanza. Lui non era schierato politicamente però era ...e allora anche quello certamente ha giocato. In tutti i funerali (di) anziani FIAT, o specialmente (di) sorveglianti, erano in divisa, in alta divisa perché allora, sai, la forma ufficiale di Valletta era quella..

Non si rispetta neanche la forma ufficiale per combattere i comunisti. L'attacco è duro e tocca tutti gli aspetti sociali della loro esistenza. Il 24 marzo 1954 Fernando sposa Mollo Candida. Scelgono di sposarsi con rito civile, "in civile", dice Candida, nel comune di Moncalieri che, fino al '62, non vedrà altre unioni civili. E questo matrimonio celebrato con rito civile costituirà un altro motivo di

discriminazione. Meno di due anni dopo la morte di Silvestro, nel 1957, il comune di Moncalieri richiede il pagamento della parcella ospedaliera di L. 660.000, una cifra elevatissima per quegli anni, ai figli. Fernando, allora, si reca in municipio a chiedere spiegazioni

..sapevo che c'era della gente, dei banchieri (bancari ndr) addirittura, gente che aveva delle possibilità molto più alte delle mie che, praticamente, non avevano pagato nulla. In comune a Moncalieri andai da una persona onesta, vicino anche a noi, (politicamente Ndr) e gli dissi: "ma senti un po', ma come mai, Bruno, mi arriva questo quando c'è della gente che ha delle possibilità enormi...?". Mi disse : "Guarda, Cavaliere, il fatto è questo. Io te lo dico così però lo dico e non lo dico. Te ti sei sposato in municipio, quindi in civile, qui a Moncalieri, e quindi l'assessore e il sindaco di Moncalieri - allora democristianissimi - e specialmente l'assessore alla sanità hanno deciso che dobbiate essere puniti, cioè dovete pagare tutta la parcella e non vi fanno favori". Ci avrebbero pignorato qualunque cosa avessimo comprato, dalla radio alla televisione escluso il letto e le sedie

La parcella fu pagata con il contributo di tutti i figli di Silvestro.

Candida interviene per dire che non fu solo quello il motivo ma fu soprattutto una questione di colore perché "lui era comunista e quindi doveva pagare il massimo".

Intanto Fernando stava già pagando la sua "colpa" nella ricerca difficile di un lavoro che trova, infine, presso un artigiano di Moncalieri che fabbrica bulloni e lavora per la FIAT.

Questo artigiano, dice Fernando

aveva anche stima di me, ci conoscevamo ...abitava lì a Moncalieri. Prendeva del lavoro che, praticamente, era pertinente.. alla mia professione perché lui faceva solo, praticamente, bulloneria e però aveva delle attrezzature, ha detto: "Guarda, io coi libretti non ti prendo perché sai già che poi vuol dire chiudere anche con la FIAT anche su quello che faccio, però ho la possibilità, dato che ho una conoscenza, di prendere degli stampi e quindi se te li fai..". Allora io mi son dato da fare e ho lavorato con lui ancora circa un anno e poi andai da Lopizzo, lavorai ... due anni o tre.....però anche lì, anche Lopizzo, aveva sempre gli alti e bassi perché aveva del lavoro...non aveva del lavoro e c'era questo Cerrato, appunto, che era un compagno che, tra parentesi, aveva perso un occhio nel lavoro. Al momento in cui il lavoro scendeva io dicevo: " Dai...", anche se ero arrivato prima io di questo qua, sto Cerrato, allora dissi: "Ma è meglio che stai te, io son giovane, ho forza abbastanza per poter...", a lui mancava un occhio..e allora cercai da altre parti, solo che da altri parti c'era sempre la faccenda del peso, del 'marchio FIAT', perché andai da una officina, da "Quarello", che era in via Passo Buole, dove cercavano stampisti - avevo letto su un giornale - e andai lì e...: "Si, si perbacco! Ci interessa", e poi quando andai e avevo portato i libretti...: "Ma come mai lei è venuto via dalla FIAT?" - Quarello era il fratello del sindaco democristiano di Torino in quegli anni - e dissi: "Ma son venuto via...mi interessava altro lavoro". E allora sono ripassato e m'han detto: "Ma guardi, noi cerchiamo degli aggiustatori non di stampo lavorazione lamiera ma in conchiglia ..., fusione". Al ché io dissi: "Ma io non è che non conosca il valore dei centesimi, che non sappia cosa vuole dire una levigatura a specchio, cioè la mia professione la conosco, non è che nello stampo lamiera o lo stampo in conchiglia pressofusione ci sia delle grosse difficoltà". Dico: "L'importante è capire i valori e quindi...". E ha detto: "Si, si e lo so, però non possiamo, non possiamo". Quelle erano le risposte e invece poi, nel momento in cui cominciò il miracolo economico che cercavano gente più professionalizzata, non guardavano più per il sottile rispetto a quello che eri politicamente e allora mi aggiustai alla SAS che era in corso Unione Sovietica, adesso fa parte della COMAU. Quando sono entrato praticamente non esisteva niente, non c'era Commissione Interna, non c'era niente anche perché la maggior parte delle maestranze arrivavano da La Loggia perché prima era a La Loggia, erano tutti quelli che venivano dalla campagna. La SAS si è trasformata qua a Torino. Noi che eravamo proprio gli "*ouvriers*", cioè i lavoratori e allora, Dio buono, di fronte alle ingiustizie davi fuori e dicevano: "Qua bisogna fare qualche cosa", e allora te, professionalmente anche, gli dicevi: "Va beh! Se dobbiamo fare qualche cosa facciamo una cosa, perché la delega è una bella cosa però facciamo la Commissione Interna che, per lo meno, se un domani mi sbattono fuori dicono: "licenziato un membro di C.I." e non uno che faceva la protesta così, per conto suo. Ho girato tante di quelle officine che non mi ricordo neanche più perché in tutte le officine, purtroppo, sono stato preso..

Quando Cavaliere tornerà in SALL per restarci fino alla pensione questa si era già trasferita da via M. Leoni a strada Castello di Mirafiori.

Massaza Alessandro arriverà in SALL nel '61 chiamato da Cavaliere

..l'avevo fatto entrare io come tornitore. Massaza era comandante partigiano con il grado di capitano. Quando morì (il 31.10.'69) gli feci io la commemorazione perché lo conoscevo molto bene. Faceva il partigiano qui, in Piemonte, nella 4^a Brigata Garibaldi

Lopizzo ricorda Massaza come un "compagno estremista", alto e magro, e a proposito di un simpatico episodio riferitomi da Guaita, relativo al salvataggio del compagno Massaza,

..c'era stata una alluvione e la SALL era proprio in riva al Sangone. Dall'altra parte, a Nichelino, abitava un nostro caro compagno, licenziato dalla Fiat Lingotto, il quale abitava lì, nel piano del Nichelino e avevamo saputo che dov'era lui era tutto allagato, e invece di qua, da noi non era allagato e allora avevamo preso tutti dei grossi bidoni, dei grossi bidoni con delle tavole, legate...avevamo fatto una zattera. Avevamo fatto una zattera appunto per andare a prendere 'sto compagno Masazza per metterlo in salvo..

Lopizzo coglie l'occasione per evidenziare, ancora una volta, le luci e le ombre relative a questa classe operaia, capace di slanci generosi e, a volte, di vedute un poco ristrette. "Quando facemmo quel salvataggio", dice

andai al 'Magazzino recuperi' della Fiat, da Gonella che era il dirigente di quel servizio, anche lui (oggi, ndr,) dell'Associazione Licenziati per Rappresaglia, e mi feci dare parecchi barili dell'olio e altre strutture. Poi andai dai fratelli Corona che avevano un camion e allora, con questi longheroni recuperati, con i bidoni, facemmo una zattera. 'Sto zatterone lo caricammo sul camion di Corona e lo portammo al Sangone dove lo mettemmo in acqua e ognuno assunse il proprio ruolo. Cecchetto era un marò, un marinaio, e allora lui fece le legature dei.....insomma ci fu una collaborazione bella, simpatica..

"Lì fu epica la cosa", prosegue, " ma, finita l'operazione Cecchetto mi disse: 'Queste ore ce le paghi, eh !'" In un'altra occasione, invece, a Lopizzo mancheranno trentamila lire per poter ultimare le paghe e allora, dice

chiesi a Cecchetto : "Hai trentamila lire da prestarmi ? Guarda però che non te le posso dare fino al mese prossimo", " *Anta che guarda*", guardò e mi portò le trentamila lire. Ecco, queste sono le piccole cose che lasciano un grande piacere e soddisfazione e invece quelle altre sono piccole cose che ti lasciano un po' di amarezza in bocca

Morandi Luigi sarà il primo collaboratore di Lopizzo. Il suo ingresso in SALL risale al novembre del 1953 e anche lui vi resterà fino alla pensione, fino all'aprile del '68.

Cecchetto Giovanni è già alla SALL quando rilascia l'intervista ad A. Accornero che la riporta alle pagine 99-104 della riedizione di FIAT Confino citata. Le testimonianze sono state raccolte tra il maggio e il dicembre '58 ed è questo l'anno del suo ingresso in SALL, dopo il licenziamento collettivo alla O.S.R. del 10.12.'57.

Crosetti Emilio sarà, invece, come si è già detto, il primo operaio che, dopo il lavoro svolto a Mirafiori, andrà ad aiutare gratuitamente Lopizzo sino dalla costituzione dell'azienda

Faceva la notte e di giorno veniva da me anche per altre cose perché era la mia talpa (in FIAT, ndr)..

Questa l'affermazione di Lopizzo che si servirà della sua collaborazione sia in SALL che in FIAT dove Crosetti lavorerà fino al 18 febbraio del '59. Il suo ingresso in SALL avviene il 12.09.59, sette mesi dopo il licenziamento. Il 18.02.'61 lascia la SALL e lavora per sette giorni (?), dal 20.02.'61 al 27.02.'61 alla CAPA . Il 17.04.'61 lo troviamo alla dipendenze della ditta CATTANEO che lascia il 15.08.'62. Dal 01.09.62 al 29.02.'64 lavora per la ALVA e dal 02.03.'64 è finalmente alla SALL - che nel frattempo era diventata "NUOVA SALL " - che lascerà per la pensione ad ottobre del '79.¹

Il giovane partigiano Emilio Crosetti - *Milio* - è morto all'inizio di quest'anno, a gennaio del 1998. La sua malattia non gli ha permesso di vedere realizzata questa storia che ha contribuito a scrivere. Dell'elaborato datogli in lettura aveva affermato, visibilmente commosso, di averlo gradito molto. Qualche mese prima di *Milio* ci ha lasciati anche Mario Algeo ed a loro, come a tutti gli altri, va l'affetto e la riconoscenza dovuta a persone di assoluta onestà, coerenza, dirittura e rigore morale. Ad Algeo, l'ANPI, l'Associazione Nazionale Partigiani d'Italia, aveva proposto di assumere l'incarico di segretario di Borgo S. Pietro di Nichelino ma, scriveva:

¹ Archivio Associazione Licenziati per Rappresaglia, presso Istituto Gramsci di Torino, foglio notizie di Crosetti Emilio allegato alla richiesta per il riconoscimento dei benefici previsti dalla legge 15 febbraio 1974, n.36.

" Io l'avrei anche fatto senonché qualche compagno mi guardava come un usurpatore in quanto non ero un partigiano piemontese e così vi rinunciai. In seguito mi fecero membro del Comitato Provinciale dell'ANPI e così tenevo i contatti fra l'ANPI provinciale e la sezione Robaldo di Borgo S.Pietro. Là ho potuto conoscere il commissario Pietro, Milan e altri compagni di quel 'calibro', fortuna, no ? Il mio compito era quello del tesseramento ANPI che in media erano circa 40 tessere all'anno. Il compagno Milan voleva darmi un premio per codesto impegno ma io, gentilmente, rifiutai. Io e il compagno Nurisso andavamo in Regione a prendere dei libri sulla Resistenza e andavamo a portarli alle scuole medie. Un particolare. Ci siamo presentati a una direttrice didattica rimanendo abbagliati da tanta bellezza, era la compagna Accornero. Alla SALL c'era un compagno, purtroppo, alcolizzato e io gli stavo sempre vicino per vedere in qualche modo se potevo fare qualcosa tenendolo sempre in considerazione. Ad esempio c'era la commemorazione al Martinetto per la fucilazione dell'intero Comitato di Liberazione Alta Italia, io lo mandavo a prendere la bandiera dell'ANPI 'Robaldo' e insieme andavamo al Martinetto. Il caso ha voluto che per due anni di seguito a tenere l'orazione fosse Gian Carlo Caselli, mica poco, ti pare ?".

L'ultimo componente del nostro nucleo a fare il suo ingresso in SALL è Domenico Gallea che alla officina 24 continua a vivere giornalmente il suo 'confino' politico ma soprattutto professionale. "Una delle variazioni alla pulitura vetri", racconta Domenico,

" era rappresentata dallo spostamento mobili o scrivanie da un ufficio all'altro. Le cose da trasportare a volte si dovevano trasferire a distanza di chilometri e noi per il trasporto avevamo in dotazione...Nulla ! Cioè, i vecchi della 24 si erano procurati chissà dove e chissà quando degli sgangherati carretti a mano che però erano 'abusivi', cioè la nostra officina (la chiamavano proprio così, officina) non li aveva in carico e non disponeva di locali dove metterli. I vecchi però pensavano a tutto. Una volta usati li imboscavano dappertutto dove capitava, con l'unica preoccupazione di poterli ritrovare al momento del bisogno.

E' in questa situazione che mi venne in mente di costruire un carretto nuovo. Come progetto venne fuori una cosa avveniristica. C'era tutto e tutto venne accettato, meno il perno che fu considerato eccessivo dato che i nostri percorsi abituali si svolgevano in pianura. Si trattava ora di costruire questo carretto e noi a disposizione non avevamo né materiale né alcuna attrezzatura adeguata alla bisogna, assolutamente niente. Però il carretto fu fatto. Ognuno secondo le sue conoscenze si dette da fare andando alla '*maroda*' (ricerca furtiva, ndr) di quel che ci occorreva. Chiedemmo per favore all'officina 28 di eseguirci l'assale che era il pezzo più pregiato di tutto l'assieme.

Queste cose mi permettevano una piccola distrazione alla logorante monotonia dell'abituale lavoro di sempre.

Un giorno venne alla FIAT una troupe cinematografica per delle riprese all'interno delle officine. Noi della 24 fummo messi a disposizione dei cineasti per i lavori di manovalanza. Montammo i binari per le carrellate e, finite le riprese, ricaricammo tutto sui camion. Finito questo, un tale ci disse di salire su uno di questi camion che si andava a Stupinigi per altre riprese. Era quasi l'ora di uscita per la fine della giornata lavorativa e, anche per il tono con cui ci fu ordinato di salire e andare, io mi rifiutai. E' vero che avevo tutte le ragioni per rifiutarmi perché era evidente che non si poteva ritornare in officina per l'ora di fine turno però, secondo la logica di quei tempi, era un rifiuto e basta.

L'operatore non dette seguito alla cosa e, trovati gli operai occorrenti, non segnalò a chi di dovere questo fatto abbastanza anomalo per quei tempi.

Venne il giorno che il tran tran della pulitura vetri ebbe termine. Una mattina il capo mi dice che ero trasferito a un altro tipo di mansioni. Mi accompagnò lui stesso in un capannone abbastanza lontano e mi consegnò ai miei nuovi padroni. Costoro non erano dipendenti FIAT ma titolari di una impresa appaltatrice. Avevano in appalto la demolizione di reparti e il recupero di tutto il materiale elettrico che veniva smontato.

Fui assegnato al capo uomo, le gerarchie dell'impresa erano diverse dalla FIAT, in sostanza quest'uomo lavorava come gli altri e teneva d'occhio un po' tutti. Era un compagno. E bravo, mi spiegò che cosa si doveva fare.

Al centro del capannone c'era un mucchio di tanta roba che giornalmente veniva scaricata alla rinfusa e che proveniva dai reparti in demolizione. Il nostro compito era quello di pescare nel mucchio e separare i vari materiali che ne facevano parte. Era il lavoro che facevano una volta gli immondezzai che dai paesi limitrofi a Torino venivano a caricare la spazzatura e a casa, nei cortili, separavano le ossa, i vetri, gli stracci, ecc.

Il salto di qualità per me fu stupendo. Lì non vi era la monotona pulitura dei vetri, lì si maneggiava delle cose che avevano un senso. C'era di tutto : quadranti ; trasformatori di corrente ; fili elettrici. Insomma, tutto quanto di elettrico esisteva nelle officine. Una volta separati i vari materiali e ammassati in modo omogeneo, il capo decideva quello che doveva essere ripristinato e quello che veniva rottamato e distinto, rame con rame, ferro con ferro ecc.

Dopo qualche giorno il capo compagno mi adibì al ripristino. Così mi ritrovai a maneggiare 'ferri' veri e sia pure nell'assurdità di ripristinare delle cose, che come nuove costavano meno (d'altra parte a me questa cosa non importava proprio niente) trovai di nuovo un modo accettabile di trascorrere la mia giornata di lavoro.

Fu questo il periodo più felice, se così si può dire, della mia appartenenza alla 24 (perché io ero soltanto in prestito all'impresa, dipendevo sempre dalla 24, e questo era il lato negativo perché dovevo bollare la cartolina a chilometri di distanza)".

Questo 'nuovo' lavoro non poteva durare. A Domenico sarebbe piaciuto conoscere "quel perfido cervellone che con tanta cura", dice, "ci muoveva come burattini, forse lo faceva per poter conoscere il nostro grado di resistenza psichica".

Viene rispedito alla 24 .

"Non potevo sopportare l'idea di dover di nuovo andare a lavare i vetri", racconta Gallea "Questo mi rendeva particolarmente nervoso e quando mi affibbiarono un nuovo operatore, senza ancora sapere cosa mi toccava in sorte, quasi, quasi ne fui soddisfatto. In che cosa consisteva questo mio nuovo lavoro ? In principio era una cosa piuttosto vaga. Si partiva al mattino con una piccola cassetta porta utensili montata su un minuscolo carrettino con due ruote fatte con cuscinetti a sfera e si girava per tutta la Mirafiori. Il mio nuovo capo non mi diceva mai cosa si sarebbe fatto quel giorno, io lo seguivo tirando il carrettino e ogni tanto si arrivava sul luogo dove di doveva 'operare'. Si trattava di piccoli lavori di manutenzione : riparare armadietti negli spogliatoi ; qualche cambio di serrature alle porte dei corridoi e altre cianfrusaglie del genere. Il capo sapeva conservare il lavoro, si segnava gli indirizzi su dei foglietti e il lavoro da eseguire e con molta calma, giorno dopo giorno, vagabondando per le officine, si dava un colpo qui e uno là e quasi tutto rimaneva sempre da finire. Per me andava bene così. L'unico inconveniente era rappresentato dai chilometri che si macinavano quotidianamente però, non avendo un posto fisso di lavoro, ero meno soggetto alle 'premere' dei guardiani. Io viaggiavo al coperto del mio nuovo padrone che poteva andare dove era richiesto, praticamente per tutta la Mirafiori.

In quel periodo scrissi una lettera a Valletta chiedendo spiegazioni circa il modo di comportarsi della FIAT nei miei riguardi. Spedii con raccomandata e ricevuta di ritorno. La ricevuta tornò indietro regolarmente e regolarmente Valletta aveva altro da fare e, credo, 'con suo grande rammarico', non poté rispondere alle mie domande. Eppure in Direzione FIAT mi conoscevano bene ed è documentato da questo fatto : il Consiglio Comunale di Nichelino aveva fatto richiesta di visitare la Mirafiori e su mio invito il Sindaco chiese espressamente che mi fosse rilasciato il permesso per partecipare alla visita assieme agli altri consiglieri. Il giorno precedente la visita il Sindaco comunicava che la FIAT l'aveva avvisato di non poter concedere il permesso al sottoscritto in quanto ero impegnato in 'lavori urgenti e indispensabili'. Infatti io quel giorno stavo macinando i miei chilometri quotidiani tirandomi dietro il mio carrettino. L'appuntamento per i consiglieri era davanti alla palazzina di Mirafiori. Il compagno Vercelli quando arrivò chiese di me e alle spiegazioni del Sindaco circa l'impossibilità della mia partecipazione fece dietrofront e rinunciò alla visita.

Fatalmente (mentre ormai avevo raggiunto una condizione atletica soddisfacente per cui i chilometri giornalieri li percorrevo ad una buona media) anche questo mio nuovo lavoro ebbe fine.

Una mattina (si vede che queste manovre strategiche le studiavano di notte) mi dicono di recarmi alla 19, anche lì sempre in prestito dalla 24. In questa officina c'erano le linee di montaggio della carrozzeria, in una fase di lavorazione prossima alla finitura della macchina. Non ebbi subito il 'privilegio' di sperimentare le 'delizie' del lavoro a catena, infatti fui adibito a dei lavori di revisione sulle porte del pulmino. Il mio lavoro consisteva nell'assestare i dispositivi di apertura e chiusura delle porte che risultavano difettose e quindi dirottare fuori linea, perché il tempo di revisione superava il tempo di percorrenza della tratta assegnata a ogni macchina inclusa nella catena. Era un lavoro passabile che, perlomeno, richiedeva un minimo di applicazione, soltanto che, dopo alcuni giorni in cui avevo scoperto i vari difetti, anche questo nuovo lavoro diventava monotono e richiedeva la solita applicazione ripetitiva che a me dava tanto fastidio.

Non avevo ancora provato la linea però già la vedevo in funzione e già temevo di cascarci dentro. In seguito verrà anche questa triste esperienza.

Fino a quel momento avevo sempre fatto il turno normale. Per i miei impegni di sezione e del Consiglio Comunale avevo la necessità di essere libero alla sera. All'officina 19 dovetti fare i due turni, una settimana al mattino e una alla sera. I turni erano contrari a quelli di mia moglie e così anche la nostra bambina dovette rassegnarsi a stare con noi solo la domenica. Cominciavo ad averne piene le tasche.

Quando facevo il turno del mattino quasi tutte le sere ero a Nichelino impegnato nel lavoro di Sezione o al Consiglio Comunale. Alle volte arrivavo a casa verso le due dopo mezzanotte e al mattino alle sei si ricominciava il turno.

Che fatica! Eppure in quel tempo la parola assenteismo per noi non doveva esistere. Non era neanche lontanamente pensabile che un giorno si sarebbe sentito dire quella magica parola che è lo Statuto dei Lavoratori.

Prima di provare il lavoro alla catena dovevo ancora fare una breve esperienza.

Un giorno, mentre ero alle prese con le porte del pulmino, viene il caposquadra e mi dice di andare con un tizio che era con lui. Seguo questa mia nuova conoscenza che mi porta negli scantinati del reparto. In questi scantinati c'era tutta una serie di tunnel che si intersecavano e portavano in tutte le direzioni. Erano situati ad una certa profondità in quanto il rumore assordante del reparto di superficie non si sentiva più. Dopo aver camminato un bel po' ci fermiamo e il tizio mi istruisce sul lavoro da eseguire. Per intanto l'ambiente, come dicevo, erano dei tunnel larghi un paio di metri e abbastanza alti, illuminati a intervalli da lampade che lasciano lunghi tratti nella penombra. Era un ambiente tutt'altro che allegro, anzi, direi nettamente deprimente e non capivo ancora cosa diavolo dovevo fare io in quel posto. Si trattava di questo. Nel tunnel, provenienti da chissà dove, circolavano dei nastri trasportatori aerei che avevano un'asta pendente terminante a uncino. Per un tratto di una decina di metri il nastro, che viaggiava all'altezza del soffitto, si abbassava ad altezza d'uomo e in quel tratto si dovevano agganciare agli uncini i cerchioni delle ruote di automobili. I cerchioni provenivano da un altro nastro trasportatore posto alla distanza di dieci - quindici metri e quindi bisognava staccarli, farli rotolare in prossimità del nuovo caricamento ed appenderli di nuovo. Anche adesso, dopo che tanto tempo è passato, mi chiedo chi è stato quel disgraziato di ingegnere che ha progettato una simile cosa sapendo che dovevano essere degli uomini a dover lavorare in quelle condizioni. Per intanto c'era da sopportare uno sforzo fisico non indifferente, prendere un cerchione da terra, innalzarlo all'altezza dello stomaco, e appenderlo significava sollevare giornalmente diverse tonnellate (avevo calcolato il peso giornaliero complessivo che si sollevava, purtroppo questo dato non lo ricordo più).

Oltre lo sforzo fisico su di me il fattore ambientale incideva ancora di più. Come dicevo, la luce era scarsa, il rumore era una sofferenza perché non era il rumore, magari assordante, delle officine ma lo sfrigolio del nastro trasportatore e il rumore dei cerchioni rotolanti sul pavimento che si propagava nel tunnel creavano una atmosfera allucinante.

A fare quel lavoro eravamo in due, io e un compagno della barriera di Milano il quale aveva dei problemi di salute e quindi non era questo l'ambiente ideale per tirarsi su, tuttavia mi diceva che piuttosto che avere sempre i '*guardiun*' alle calcagna sopportava quel lavoro schifoso.

Ci dividemmo i compiti alternandoci a distanza di ore. Una volta si staccava e si faceva rotolare il cerchione e un'altra volta si prendeva il cerchione e si appendeva. Non ci era stato detto la quantità giornaliera di 'produzione' da fare, ma era evidente che qualcuno in un certo posto controllava con estrema facilità il nostro lavoro per cui, senza strafare, si manteneva un certo ritmo. Quando, alla fine del turno, sono ritornato in superficie ero come ubriaco, era certamente il peggio che avevo trovato da quando era iniziato il mio vagabondare nelle varie officine della Mirafiori.

Scesi alcuni giorni nel tunnel e poi dissi basta. Ormai non ne potevo più.

Una mattina mi presentai al tizio che mi aveva accompagnato la prima volta nei sotterranei - era un capo ufficio - e gli dissi che io, là sotto, non ci ritornavo più. In quel momento era lui l'arbitro della situazione. Se agiva secondo le consuetudini di allora (che, oltretutto, avrebbero avuto significato di benemeranza per lui stesso) avrebbe verbalizzato un mio rifiuto nell'eseguire un lavoro affidatomi e per me era il licenziamento. Invece avevo trovato un uomo, il quale, senza conoscermi personalmente (sapeva certamente da dove provenivo e lo scopo della FIAT nei miei riguardi), mi disse di aspettare e agì in modo decoroso. Andò a parlare con un capo reparto della linea e, ritornato da me, mi disse di avermi trovato una sistemazione nell'officina.

Sperimentai così cosa voleva dire lavorare in una catena di produzione.

Cos'era la linea a quei tempi ?

Sommariamente era un binario semovente a livello terra provvisto di una intelaiatura dove si appoggiava lo scheletro dell'automobile che, via via procedendo, veniva allestita in ogni sua componente fino ad arrivare completamente finita ad un terminale. Il binario non aveva una velocità costante bensì variabile e vedremo in seguito il perché !

Le singole operazioni di lavoro erano parcellizzate al massimo ed ogni operaio, nel giro di alcuni minuti, iniziava e finiva di applicare un determinato aggeggio, quindi passava all'auto successiva e ripeteva la medesima operazione, così, all'infinito da quando entrava in funzione la linea fino al termine della giornata di lavoro. L'indomani riprendeva lo stesso lavoro, gli stessi movimenti e solo se aveva un po' di fantasia variava le imprecazioni indirizzate a tutti i santi del cielo e della terra.

Essendo il binario in movimento ogni operazione doveva svolgersi in un tratto di percorso ben definito in quanto, alla fine della tratta di competenza di un gruppo di operai (ognuno dei quali appiccicava qualcosa), subentrava un altro gruppo di operai i quali aggiungevano qualcos'altro e, così, strada facendo, l'auto veniva completata. Ogni operazione da eseguire era di estrema facilità, non si poteva sbagliare. Ogni cosa cadeva là dove doveva cadere e, poco per volta, il cervello si atrofizzava per l'assoluta mancanza di un qualche motivo per farlo funzionare. E gli effetti erano evidenti osservando il comportamento degli operai addetti alla linea".

"La feroce", così, fino a non molto tempo fa, veniva soprannominata la FIAT da molti operai e, dopo aver letto le vicissitudini di Gallea, non si fa fatica ad immaginare il motivo di questa definizione.

Gallea non si perde d'animo ma è davvero difficile resistere in queste condizioni :

"Oggi si parla di medicina del lavoro perché gli operai hanno saputo conquistare il diritto di essere tutelati nella conservazione della salute. A quel tempo, no. Tutto doveva essere al servizio di una produzione sempre in aumento e la prima conseguenza era lo scadimento di ogni elementare senso di solidarietà umana tra gli stessi uomini che erano quotidianamente a contatto tra di loro. Ognuno pensava a se stesso, non si svolgeva nessun discorso di un certo peso, le poche parole che si scambiavano erano di una banalità esasperante, continuamente ripetute e perlopiù riguardavano cose al di fuori dei reali problemi che avrebbero dovuto interessarli sia come operai che come uomini.

In quelle condizioni di lavoro come poteva avvenire l'emancipazione degli operai ? Quale cultura poteva avere una certa presa in un ambiente del genere ? Quale azione politica poteva avere un momento unificante per smuovere l'apatia che giorno per giorno si impossessava di ognuno e di tutti ?

Gli anni susseguenti a quel periodo hanno dato una risposta positiva a questi interrogativi in quanto anche questi operai hanno lottato e conquistato migliori condizioni di lavoro.

Credo però che grande attenzione vada posta ora e nel futuro affinché il lavoro, per quanto possibile, sia fonte di creatività umana.

Il mio lavoro sulla linea consisteva nell'applicazione degli ammortizzatori e di alcuni gommini in certi fori e, quando la linea tirava in modo regolare, il tempo a disposizione era appena sufficiente. Se non vado errato in quel periodo la produzione giornaliera per ogni turno si aggirava sulle 285 - 300 unità.

Con questa quantità di auto da produrre non c'era da stare allegri. Per intanto bisognava mettere un certo ordine alle necessità fisiologiche. Per fare 300 auto bisognava 'pisciare' solo una volta ogni 8 ore. Per i 'residui più consistenti' bisognava adattare il corpo a farli fuori prima dell'inizio o alla fine del turno di lavoro.

Per i bisogni piccoli si alzava la mano verso il caposquadra il quale provvedeva alla temporanea sostituzione con gli operatori a disposizione, però bisognava fare in fretta perché si veniva controllati e, se tardavi un po' più del solito, erano rampogne a non finire.

La velocità della linea, come dicevo, era variabile. Cioè poteva solo aumentare, mai diminuire. Alle volte, per cause varie, un turno di lavoro non riusciva a completare il numero standard di auto da produrre e così i grandi cervelloni pensavano che era cosa normale aumentare il ritmo per recuperare le auto 'perse'.

Dicevano proprio così : 'Abbiamo perso dieci - dodici - vetture !'

E chi capitava dopo la 'perdita' trovava il suo da fare. La velocità saliva di tono e le imprecazioni pure. Era quasi impossibile starci dietro. Quasi sempre prendevi la vettura dopo l'inizio della tua tratta e alla fine urtavi contro gli operai della tratta successiva. Il bello era che gli operai se la prendevano tra di loro e mai pensavano di lasciar andare la linea per conto suo, le auto con qualche pezzo in meno e vedere quello che capitava.

Io questa esperienza l'ho fatta.

Un giorno la linea tirava in modo impossibile, così ho lasciato andare avanti diverse vetture senza ammortizzatori, questo senza riposarmi tanto il ritmo era alto. Subito non successe nulla, le auto proseguivano per la loro strada ed io mi ero persino dimenticato la 'dimenticanza', quando, dopo un po' di tempo, arriva nella mia zona un caporeparto che sembrava impazzito, gridava : 'Gli ammortizzatori, gli ammortizzatori, non avete messo gli ammortizzatori !'

Io non potevo dare udienza, impegnato com'ero. Quello mi guardava di brutto, però non poteva picchiarmi e così se la sbrigò col mio caposquadra il quale lo fornì degli ammortizzatori a cui teneva tanto.

Mi presi una ramanzina ma anche un aiuto in quanto ogni tanto un operatore veniva a darmi una mano".

Vicino alla zona di lavoro di Domenico prestano la loro opera maestranze di tipo particolare, i cosiddetti 'uomini scimmia', operai che usavano mani e piedi per esigenze di lavoro. "Il loro compito", spiega Gallea

"consisteva nell'applicare quella specie di moquette che ricopre, all'interno, il tetto dell'auto. Era una operazione da fare alla svelta in quanto il collante con cui si spalmava la parte della moquette che aderiva alla lamiera era molto calda e semiliquida, però si raffreddava rapidamente e bisognava agire con sincronismo per evitare la formazione delle grinze. All'incirca il lavoro si svolgeva in questo modo : quando la vettura arrivava in zona, l'operaio portatore stendeva sul pavimento dell'auto una specie di stuoia rigida e vi si sdraiava con la schiena in giù, alzava le gambe ad angolo retto rispetto al corpo sdraiato mentre i suoi compagni gli appoggiavano sul piatto dei piedi un telaio dove era stesa la moquette calda ed egli, con un colpo di reni, la faceva aderire al tetto mantenendosi in quella posizione per alcuni istanti mentre in due o tre armeggiavano per stirarla bene. E questa cosa si ripeteva per tutte le ore di lavoro, per giorni, settimane, mesi...erano sempre gli stessi operai e mi parevano orgogliosi di fare un lavoro così balordo. Erano anche quelli che gridavano di più, con le frasi più strampalate. Forse le grida li aiutavano a sopportare un lavoro così strampalato".

Il clima a Mirafiori era proprio cambiato. Ce l'ha già descritto Lopizzo ma Gallea ci mostra anche il grave danno morale provocato ai lavoratori della FIAT dai rapporti che intercorrevano ormai tra padrone e operai negli anni cinquanta. Nell'inverno '54 - '55, ricorda :

"la mia bambina fu colpita dalla pertosse e per agevolare il decorso della malattia la mandammo con la nonna a Sanremo dove risiedeva una mia cognata. Venne il tempo di andare a riprenderla e con la moglie si decise di partire il sabato mattina per ritornare nella serata di domenica. Per fare questo era necessario ottenere il permesso di assentarsi dal lavoro per il giorno del sabato. Per tempo chiesi il permesso al caposquadra spiegando anche i motivi della richiesta. Evidentemente io non avevo ancora capito nulla dell'ambiente in cui ero costretto a vivere. Il caposquadra mi guardò in modo strano, come si trovasse di fronte ad uno squilibrato e disse che era impossibile concedermi il permesso, comunque mi avrebbe fatto parlare con il caporeparto.

Il venerdì ebbi la sgradita occasione di conoscere e di parlare al caporeparto in persona, il quale esordì dicendomi che, evidentemente, io non tenevo in alcun conto le esigenze della produzione (e questo, secondo lui, dimostrava scarso attaccamento alle fortune aziendali). Io non capivo che, se si incominciava a chiedere il permesso individuale di rimanere a casa il sabato, poteva anche arrivare il giorno in cui il sabato diventava festivo per tutti e questo avrebbe veramente significato la fine del mondo.

Per ultimo venne la scena madre. Mi disse : 'Si ricordi che in occasione della morte di mio padre io venni a lavorare regolarmente, quindi non vedo il motivo di concederle il permesso'. E mi piantò lì. Si era arrivati a questo punto. Un uomo non si vergognava, anzi, si vantava di un fatto che, al minimo, avrebbe fatto arrossire qualunque persona provvista del più elementare buon senso.

L'indomani mia moglie partì per Sanremo al mattino e io la seguii nel pomeriggio, finito il mio turno di lavoro".

Durerà ancora qualche anno la permanenza di Gallea a Mirafiori.

"Avevi i piedi di piombo a venire via dalla FIAT" gli rimprovera ancora oggi la moglie che a più riprese lo aveva invitato a licenziarsi. L'officina 24 era comunque una officina FIAT e Domenico aveva timore di dover affrontare e sottoporsi ad ulteriori umiliazioni nella ricerca, spesso inutile, di un lavoro regolare e che avesse anche le caratteristiche relative alla sua specializzazione. Ritardava a prendere una decisione anche perché Guala, il direttore delle tre officine ausiliarie, per qualche tempo l'aveva riammesso all'officina 30 a fare il lavoro per il quale Domenico era specializzato.

Si licenzierà "in tronco", dice Bruna, sua moglie, che non smetterà mai di ricordarglielo, perché "lui si è licenziato senza farsi dare neanche una lira". Domenico aveva, però, le sue buone ragioni che riconfermano la sua tensione etica e il concetto di equità, perché, dice

io ho preso solo quello che mi competeva come liquidazione. In quel tempo, invece, davano fior di milioni. Gente che ha preso tre o quattro milioni pur di venir via e io, dopo 25 anni, a quel tempo ho preso 800mila lire ma non volevo, per carità, che poi dicessero: "Ah, questo qui", no, no niente da fare. Guarda io ho fatto 25 anni il consigliere comunale a Nichelino senza prendere una lira. Mai una lira. E io prima andavo in bicicletta, poi andavo in vespa e gli ultimi anni, poi, in macchina e sempre a spese mie..

Accetterà, infine la proposta di Lopizzo e lo seguirà in SALL

Anche *Giani* - Cavallo Giovanni - subirà una dequalificazione, verrà retrocesso da capo gruppo. Anche lui non riceverà mai il 'premio di collaborazione' nonostante il suo altissimo senso di responsabilità - che gli è costata l'espulsione dal partito - e alta professionalità. "Gli verranno risparmiate rappresaglie maggiori", dice il figlio, "poiché ha raggiunto ormai l'età per il pensionamento". *Cavallin* ricorda inoltre che suo padre, quando seppe del trasferimento di Gallea al reparto 'pulizia vetri', affrontò il responsabile di stabilimento, il cavalier Guala, e gli chiese energicamente di intervenire a favore di Gallea valutandone la nota operosità ed abilità. Il cavalier Guala, molto imbarazzato, si scusò e dichiarò la sua impossibilità ad intervenire affermando che le rappresaglie politiche vengono effettuate al di sopra della sua autorità.

Giani sarà tra i primi, dice il figlio, "ad appoggiare l'iniziativa di Lopizzo di dar vita ad una azienda metalmeccanica composta da compagni che avevano difficoltà all'interno della FIAT. Era speranza

di questi compagni che l'esistenza di questa novità assoluta, che era una ditta fornitrice FIAT, che avesse nell'organico dei compagni, avrebbe dato coraggio anche a quelli che in FIAT resistevano". Nel giorno di Natale del 1991, ormai in pensione dal 1964, *Giani*, vedendo durante il telegiornale ammainarsi la bandiera Rossa sul Cremlino, si alzò e alzando il pugno disse: "Ma noi non ci avete battuto". Moriva pochi giorni dopo, il 2 gennaio 1992.

Domenico Lopizzo, dopo il licenziamento causato da "l'arbitraria astensione" del 19.01.1953 e per "l'attiva opera di istigazione" svolta nei confronti della squadra a lui affidata, si rivolge al sindacato per tutelare i suoi diritti. "Il primo contatto con il sindacato", ricorda

"avvenne immediatamente dopo il licenziamento. Credo di aver parlato con Pace e Sulotto che ravvisarono gli estremi per adire le vie legali, consigliandomi però di non ritirare il libretto di lavoro. Parlai inoltre con il rappresentante degli impiegati Fiom che mi propose di affiancarlo nel sindacato; cosa questa che non accettai. Ebbi invece offerte di impiego da parte di ditte con le quali avevo avuto rapporti di lavoro quando ero in FIAT ma, non potendo ritirare il libretto di lavoro, tenni in sospeso l'offerta. Passarono alcuni mesi e mi rivolsi nuovamente a Pace e, credo, a Sulotto chiedendo come procedevano le cose. La risposta fu evasiva prevedendo tempi lunghi per la procedura legale con esiti quasi certamente negativi, per cui mi invitarono ad iniziare trattative personali con la direzione FIAT al fine di ottenere la liquidazione negata dal licenziamento in tronco e l'avviamento eventuale di una ditta che avrebbe potuto occupare qualche attivista sindacale licenziato e senza lavoro. Damico mi propose di entrare nell'apparato in qualità di funzionario e, utilizzando i miei precedenti, avrei potuto presentarmi alle prossime competizioni elettorali, ma questa opportunità la scartai. Iniziai perciò le discussioni con la direzione FIAT".

Lopizzo inizia dal direttore generale firmatario del licenziamento, il dr. Fiorelli, al quale contesta la infondata motivazione per cui avrebbe mancato ai suoi doveri di capo mentre "circa la partecipazione allo sciopero (legge truffa) ribadì che non avevo nulla da recriminare in quanto l'avrei rifatto se si fosse ripetuta l'occasione". Il dottor Fiorelli gli spiega che, in qualità di direttore generale, non poteva fare altro che sottoscrivere quanto proposto dal direttore del personale. Non era in grado di dargli spiegazioni ma lo avrebbe messo a confronto con chi aveva proposto il licenziamento.

"Mi preannunciò comunque che i direttori da cui dipendevo avevano magnificato le mie doti ed espresso il loro rammarico e sorpresa quando mi videro sindacalizzato. Ebbi lunghi colloqui ai più alti livelli ma la mia richiesta martellante sulla presunta istigazione non fu mai motivata; anzi, in un incontro con i direttori tecnici, amministrativi e del personale², un relatore tentò, fra l'altro, di spiegarmi che per 'istigazione' dovevo intendere 'ascendente' per cui bastava il mio atteggiamento per indurre gli altri ad imitarlo. Siccome il mio atteggiamento sindacale non era condiviso dalla politica della FIAT, questa si difendeva allontanandomi dallo stabilimento; il che, secondo loro, mi apriva una brillante carriera politica dal momento che uscivo dalla fabbrica con una aureola propiziatoria che mi avrebbe presto portata alla Camera dei Deputati". Quest'ultima sprovveduta considerazione pronunciata dal dr. Mazzia provoca sconcerto e disapprovazione degli altri dirigenti che inviteranno Mazzia a ritornare a svolgere le sue mansioni fuori da quella riunione. La stessa considerazione, però, ferisce l'orgoglio di Lopizzo che accetterà, ormai senza più nessun dubbio, il suggerimento del sindacato di iniziare una attività artigianale in alternativa alla proposta di partecipare alla vita politico-sindacale. Il motivo che gli farà scartare definitivamente la scelta politica nasce in quell'istante e la sfida sarà quella di smentire le loro previsioni e affermare la sua coerenza politica e il forte orgoglio personale che, uniti ad una invidiabile preparazione tecnico-professionale, costituiscono le sue risorse che spenderà con tenacia e determinazione con i suoi "ouvriers", gli operai comunisti che approderanno in SALL e che continueranno a lottare per l'ideale al quale hanno già sacrificato buona parte della loro esistenza.

² All'incontro, ricorda Lopizzo, erano presenti il Dr. Fiorelli, direttore generale, Buffa, vice direttore generale che presiedeva l'incontro, Bello, direttore del personale, Calandri, direttore analisi tempi e Mazzia, vice direttore sindacale.

I picchetti alla FIAT, alla RIV e in altre aziende, le lotte contrattuali, gli scioperi politici e sindacali, l'attività di partito e di sindacato vedono sempre in prima linea gli operai SALL che in officina litigano fino ad arrivare quasi alle mani, si tengono il muso per mesi

ci sono stati momenti - dice Cavalieri - che magari stavamo anche quaranta cinquanta giorni, cioè si lavorava ma uno con la testa di qua, l'altro di là. Non ci guardavamo perché eravamo...

ma sono sempre straordinariamente uniti contro i crumiri, i fascisti e la FIAT per la quale, paradossalmente, continuano a produrre in un clima di ricatto permanente, con lunghi periodi di inattività seguiti da altri eccezionalmente gravosi per le scadenze ravvicinate che li costringerà, loro malgrado, a fare straordinari che consentano alla SALL di esistere e di resistere.

"Volevo dimostrare a quei direttori", dice Lopizzo

che si erano anche commossi credendo nella mia dissertazione, che quando si parlava di 'comunisti' non si doveva parlare di 'distruttori' perché noi eravamo invece 'costruttori' nella ricostruzione ed eravamo persone che sapevamo agire ma sapevamo anche pensare, eravamo elementi responsabili. E allora la mia attività in SALL voleva continuare a dare, in ciccia, proprio come comportamento, una dimostrazione che comunisti si può essere non soltanto perché diseredati e con le pezze nel sedere ma con persone che sanno ragionare e sanno responsabilizzarsi nelle loro azioni

Di quell'incontro, quello successivo al licenziamento e che fu alla base della futura collaborazione della SALL con la FIAT, Lopizzo desidererebbe avere la registrazione di ciò che rispose e ricorda che la passione e la sua sincera spontanea oratoria arrivò a commuovere l'aspetto umano di qualcuno di quei direttori:

"Dissi, comunque, che se per 'istigazione' dovevo intendere 'ascendente' la direzione doveva gratificarmi in ben diverso modo. Infatti ricordai loro i punti più salienti dei miei 18 anni di servizio sottolineando i riconoscimenti e gli encomi da loro stessi tributatimi, anche sulla loro *Stampa*, quando durante un incendio notturno nell'officina dei trattamenti termici - insieme agli operai Savina-Ciravegna-Boccardo-Reffo e Mestre - scongiurai il divulgarsi delle fiamme asportando bombole di ossigeno, con grave rischio personale e sottraendo all'incendio numerosi autocarri prima del sopraggiungere dei pompieri. Fu l'ascendente che indusse gli operai a seguirmi. E quando, subito dopo la liberazione, la direzione mi affidò carta bianca per provvedere a formulare proposte atte a produrre economia di combustibile alle centrali termiche in virtù di una mia specifica competenza al riguardo acquisita alla scuola per abilitazione di macchinista; fu la collaborazione che trovai con gli operai che permise di raggiungere risultati pregevoli che mi attribuirono l'encomio della direzione. Ed ancora, quando si trattò di trasferire le presse per la produzione dei lamierini da Mirafiori alla Lingotto, il che richiedeva una scorta di produzione definita irrealizzabile da parte del capo officina delle presse, fui io ad essere interpellato per risolvere il problema - io non avevo niente a che fare con la produzione dei lamierini ma il direttore delle tre officine, il cavalier Bonisconti, disse al capoefficina: 'beh, se non te la senti tu vado io da chi se la sente', e mi propose di fare questo lavoro.

E la soluzione fu ancora possibile solo grazie alla collaborazione degli operai con i quali riuscivo a stabilire quei rapporti sui quali si motivava il licenziamento".

cioè quell'ascendente, effettivamente, sapevo crearmelo perché parlavo come loro, parlavo con loro, avevo le stesse abitudini, non mi comportavo partendo dalla cattedra per parlare agli allievi e, soprattutto, cercavo di capire le loro difficoltà per fare le proposte per ovviarle..

" E lo stesso rapporto rese possibile la difesa dello stabilimento nei giorni insurrezionali così come fu possibile mantenere la situazione sotto controllo dopo l'attentato a Togliatti con la costituzione delle stesse squadre che difesero lo stabilimento organizzando un servizio d'ordine a difesa degli impianti e delle vetture da eventuali manifestazioni teppistiche di estremisti esasperati dalla violenza fascista subita da Togliatti e che mortificava tutta la classe operaia.

Via via snocciolai fatti ed avvenimenti ritenuti lodevoli dalla FIAT quando venivano a profitto esclusivo dell'azienda, mentre veniva condannato lo stesso ascendente quando si esprimeva per il legittimo diritto dei lavoratori che avrebbe determinato un comune, duraturo, interesse aziendale.

Né valse la mia proposta per essere trasferito, il che avrebbe spezzato quell'armonia di rapporti fra me e gli operai, particolarmente della mia squadra, che aveva prodotto l'ascendente incriminato. La

risposta al proposito fu netta: 'le sue caratteristiche e i suoi precedenti non tarderebbero a produrre gli stessi effetti'. Fu molto lusinghiero, invece, il riconoscimento sul mio curriculum vitae già scontato dai dirigenti che avevano pronosticato per me una brillante carriera dirigenziale purtroppo demolita, con loro grande rammarico, dal mio impegno politico-sindacale che preconizzava una organizzazione interna non gradita all'azienda.

E questo riconoscimento veniva tangibilmente dimostrato con la totale reintegrazione delle mie spettanze con eventuali arrotondamenti da concordare.

Contemporaneamente l'azienda (Fiat, ndr.) sarebbe stata disponibile a trattare sulla eventualità di stabilire un rapporto di lavoro specifico alle mie competenze in qualità di 'gradito fornitore'.

Esclusi i concordati sugli arrotondamenti e presi in considerazione l'opportunità di stabilire rapporti di lavoro esterni. E fu così che iniziai l'attività artigianale che, nel tempo, arrivò ad una ventina di dipendenti che subirono in precedenza, quasi tutti, il licenziamento per rappresaglia sindacale".

Ed è questa, la SALL, l'attività artigianale che Lopizzo deciderà di avviare, che costituirà la grande risorsa di coraggio per una parte di 'distruttori' interni ed esterni alla FIAT. Gli esterni, i licenziati per rappresaglia, come Cavalieri, e quelli che si sono dimessi, come Berardo, potranno sempre contare sulla SALL: il primo per fare delle ore tra un mercato e l'altro ed integrare le magre entrate derivanti dalla vendita di zoccoli e calze ; l'altro, "Vavo", per farsi mettere le marche e interrompere il vuoto contributivo ostacolo alla contribuzione volontaria. Gli interni, come Crosetti e Gallea alla FIAT, come Gribaldo alla Borio-Rossi e sempre Cavalieri alla SAS, potranno continuare la lotta e costituire C.I., continuare ad essere commissari di reparto e collettori sindacali assicurando fino al licenziamento la presenza della FIOM all'interno delle fabbriche.

Il dottor Buffa, il vice direttore generale, assicurò a Lopizzo che nella sua azienda avrebbe potuto disporre di collaboratori politicamente invisibili alla FIAT e che non avrebbe subito rappresaglie. Al di là del giudizio che si può formulare su questa ultima affermazione e cioè che si tratti di un interesse specifico della FIAT per recuperare in altro modo professionalità che ha prima espulso o che voglia, invece, veder perire con particolare soddisfazione una azienda che raccoglie parte di irriducibili sindacalizzati "rossi", è certo che questa situazione favorisce di fatto l'operato di alcuni che per "paura del licenziamento" hanno diminuito il loro impegno sindacale e politico in fabbrica e aiuta altri, come il radialista licenziato, che il sindacato impone a Lopizzo che in SALL non ha bisogno di questa figura professionale ma che assumerà destinandolo a mansioni diverse dalla sua specializzazione.

Un raggruppamento, nella stessa ditta, di licenziati FIAT deve far pensare - dice Gallea - cioè ci voleva, per intanto il padrone dell'azienda, diciamo padrone, là!, dell'azienda che accettasse questa cosa perché mica era facile in quel momento anche mettere di nuovo assieme perché la FIAT ti mandava via e non trovavi lavoro in nessun posto e tant'è vero che i licenziati FIAT, la gran parte, andava poi a vendere, come fanno oggi gli extracomunitari, l'olio, ma parecchi, a parte qualcuno che si è gettato nel Po e ci ha lasciato la vita, ma gli altri non trovavano lavoro, assolutamente: "Da dove vieni? Dalla FIAT? Eh no!". Allora è lì la diversità della SALL rispetto a tante altre aziende perché ha dato proprio una possibilità di lavoro a questa gente che erano specialisti e lo specialista è sempre richiesto ma in quel momento, malgrado le ditte che avevano bisogno di specialisti, li rifiutavano perché si mettevano in contrasto con la FIAT. La SALL ha avuto questa grande cosa..

E' una risorsa di coraggio negli anni duri alla FIAT, dopo il '55, dopo la sconfitta della FIOM alle elezioni di C.I.. Così Cavallo Mario, che allora era tracciatore all'officina 30 di Mirafiori ricorda questi compagni che

quando c'erano gli scioperi e gli operai della FIAT non scioperavano, loro, al mattino, dopo aver fatto la produzione (in SALL, ndr) alla notte, venivano davanti ai cancelli ad aiutarci a non entrare, a darci dei pretesti, a darci un aiuto, fermare un po'....anche a dare una piccola impressione al crumiraggio che forse c'era ancora qualcuno che..

Che conservava la propria dignità, che forse aveva voglia di ribellarsi alla 'paura' e aspettava una sollecitazione, e quale stimolo migliore di quello di ritrovare i compagni licenziati che, fieri, picchettano l'azienda che li ha cacciati.

La FIAT non ha fiaccato la loro resistenza e la SALL li aiuterà a non mollare, a continuare la lotta, a credere ancora possibile la costruzione di una società nuova che riconosca finalmente meriti, capacità e professionalità "atta a costruire", dice Lopizzo, senza rinunciare alle loro idee politiche. Una avanguardia, abbiamo visto, ridotta al lumicino che continua a combattere e non si arrende mai, neppure nei giorni più sconsolanti, questa è la SALL.

Dopo le trattative e con le assicurazioni del dottor Buffa, a cui si è accennato, Lopizzo avvia "prudentemente" l'attività della SALL:

"Sita in via Mario Leoni, in un magazzino contenente lamiera, messomi gentilmente a disposizione da un compagno, caporeparto della FIAT, i cui figli (i fratelli Bergamini) svolgevano attività analoga a quella che stavo per iniziare. Mi consentì inoltre di disporre dei macchinari fino a quando non mi fossi reso autonomo. La corrente elettrica mi fu fornita da un altro compagno (ex operaio FIAT) che svolgeva attività di affilatore utensili in un garage adiacente al magazzino da me occupato".

E' la città fabbrica quella che emerge sin dalla prime parole. Può sembrare un caso ma tutte le persone citate lavorano o avevano lavorato per la FIAT e lo stesso Domenico, licenziato FIAT, sta iniziando un rapporto di lavoro per la FIAT come "fornitore esperto ed affidabile nella costruzione stampi e lavorazione lamiera".

"Ero privo di mezzi in quanto attendevo la liquidazione (un milione) e fruivo esclusivamente del volontario aiuto che mi veniva fornito da alcuni operai FIAT (fuori orario) nonché da mia moglie". Ed è importantissimo il ruolo svolto da Bazzo Ada specialmente nei primi quattro anni di vita della SALL in attesa del pagamento delle prime fatture. Dal '37 al '52 Ada fa la rimagliatrice di calze presso la ditta Calzificio Torinese "cucendo le punte delle calze" - dice - con un "disco che aveva tanti aghi in cui andavano infilate tutte le maglie, una per una ...venti dozzine al giorno per avere il cottimo".

Nel '52 Ada poté scegliere di fare lo stesso lavoro ma a domicilio, producendo sempre 20 dozzine giornaliere. Quando le licenziano il marito e questi avvia l'attività artigianale i suoi ritmi lavorativi e la sua vita cambiano. "Queste venti dozzine", dice Lopizzo

che erano già dure da fare nelle otto ore, diventavano ancora più dure per farle in cinque ore perché dopo le cinque ore c'era un altro maglificio in Corso Svizzera (e) andava a fare un lavoro straordinario là. Come finiva là, arrivava a casa a piedi molte volte - per non avere le 20 lire per prendere il tram, aggiunge Ada - , veniva in ditta e continuava con me al bilanciere o, i primi tempi, a fare le fatture e non aveva una scolarità che le rendesse, diciamo, facile la (cosa). Oppure tutto quello che c'era da fare: confezionare le scatole che poi venivano imballate con i particolari dentro; fare le schede; fare i biglietti di consegna, le bolle di accompagnamento sulle quali poi venivano fatti i riferimenti dai quali venivano poi fatte le fatture e le fatture venivano poi spedite alla FIAT e poi, alla fine del mese, si faceva un estratto conto che la FIAT teneva presente per poi pagare l'estratto conto di quel mese, quattro mesi, fine mese, data fattura

Ada Bazzo è nata a Conegliano Veneto il 7/7/1922. Ha da poco superato i trent'anni, di cui 16 lavorativi e avrebbe forse desiderato una vita leggermente più tranquilla quando inizia questa avventura che durerà dieci anni, fino al '63

..e quei dieci anni - dice - per me son stati dieci anni d'inferno, praticamente mai uscita, dieci anni (senza) ...mai uscire, mai andare a un cine, mai niente. Nell'età in cui, insomma era l'età più bella, è andata a finire così. Io, casa, per dieci anni non l'ho mai avuta, mai. Sedici, diciotto, venti, ventiquattro, trenta ore consecutive, sempre con pacchi da casa, portagli da mangiare, vai ad aiutarlo....sono stati duri..

Lopizzo, con l'aiuto della moglie e di alcuni operai FIAT, inizia a liberare il garage dalle lamiere e con materiale di recupero costruisce un banco da lavoro, alcune scaffalature ed un 'carrettino'.

questo carrettino - dice Lopizzo - fu costruito da Reffo che andò ai mercati generali, procurò delle assicelle, qualche balestrina e facemmo un carrettino che, collegato ad una bicicletta, avrebbe dovuto consegnare le prime forniture alla FIAT..

Vi è sempre un "carrettino" in questa storia, quasi a simboleggiare l'operosità e la fatica.

“Arrivò la liquidazione”, prosegue, “e con questa acquistai un bilanciare a mano³ che avrebbe dovuto fare concorrenza (nei limiti del possibile) alle presse di altri fornitori FIAT”.

In quelle condizioni Domenico si presenta all’ufficio acquisti FIAT per contrattare il primo lavoro: scelse il più adatto alle sue possibilità e cioè “la costruzione dell’attrezzatura idonea a fornire uno scodellino imbutito la cui produzione richiesta avrebbe dovuto ripetersi a cadenza mensile”.

Lo scodellino “imbutito”, cioè a forma di imbuto, dice Lopizzo, “poteva essere un parapolvere della ruota. Affinché nella ruota non entrasse la polvere veniva innestato questo particolare”.

Lo si metteva sulle ruote della FIAT 500.

E’ in questo periodo che fa il suo ingresso in SALL Morandi:

“ Ricevetti nel frattempo un invito pressante dal sindacato affinché assumessi un radialista licenziato per motivi politici (gli stessi di Lopizzo, ndr) e da me preventivamente conosciuto in quanto operaio presso la stessa officina in cui lavoravo io”.

Lopizzo lo assume e Morandi dovrà adattarsi, e lo farà volentieri, sembra, a lavori diversi dalla sua specializzazione :“Quando questi si presentò”, racconta, “ gli feci notare che non avendo un trapano radiale, avrebbe dovuto adattarsi a qualsiasi lavoro, soprattutto di manovalanza - come facevo io - ”.

Intanto Lopizzo consegna la “sua prima produzione” alla FIAT e rinnova le richieste di lavoro all’ufficio acquisti: e qui “ ... furono evase con una certa diffidenza e con pretese di consegna eccessivamente ristrette ma che rispettavi ugualmente sempre con l’aiuto di mia moglie e dei miei collaboratori, sottoponendomi a turni di lavoro stressanti.

Intanto, liberandosi un locale nello stesso cortile ci trasferimmo in quello iniziando ad avere una certa autonomia. Infatti dopo quattro mesi arrivò il corrispettivo della prima fornitura FIAT che ci consentì di acquistare i primi macchinari.

Le attrezzature idonee alla produzione venivano costruite con materiale di recupero acquistato da rottamai e la stessa produzione si effettuava con sfridi di lamiera risultanti da precedenti stampaggi, sicché il costo risultava minimo e il guadagno notevolmente elevato, malgrado le nostre offerte fossero molto competitive”.

L’attività produttiva della SALL consisteva in costruzione stampi e produzione di piccoli particolari tipo lo scodellino citato. Gli strumenti e gli utensili necessari alle lavorazioni erano fornite, prima dell’acquisto di nuovi macchinari, dai figli del compagno Bergamini. Uno dei primi acquisti di Lopizzo era stato un trapano e questo trapano, dice

lo attrezzai a fresa e allora sempre con una certa capacità di mestiere riuscivo ad ottenere anche delle lavorazioni di fresa sotto il trapano, cioè io sotto il trapano mettevo una testa a croce. La testa a croce (è costituita) da due carrelli che si muovono longitudinalmente in forma ortogonale (formando un angolo retto, Ndr), cioè uno va in un senso e l’altro nell’altro. Allora io ruotando questa testa a croce anziché muovere la fresa muovevo il pezzo, e il trapano anziché avere una punta ad elica aveva una fresa (che è un utensile con superficie di rotazione dotato di taglienti multipli, ndr) e fresava quello che io desideravo che fosse fatto. Macchine primordiali e sistema proprio artigianale dell’ultimo ‘800

Questo tipo di procedimento mette in rilievo una preparazione professionale e una indubbia capacità operativa che, se messa a confronto con il lavoro che Lopizzo svolgeva in FIAT, rende l’idea di quanto entusiasmo e volontà ci mettesse nell’avviamento della SALL, una sfida, appunto: “ Il mio lavoro in FIAT (da caposquadra, ndr) consisteva nel ricevere i disegni forniti dal diretto superiore (caporeparto) Paschero, relativi alla costruzione di stampi piccoli che richiedevano operai

³ Questa la descrizione del bilanciare a mano fattami da Lopizzo e che riporto per la comprensione del testo e per la valenza che assumerà anche nella parte successiva: “ Un bilanciare a mano si caratterizza principalmente con una macchina semplice che è una vite. Noi sappiamo che la vite, il cuneo, la leva, la ruota furono le prime macchine semplici da cui, poi, attraverso l’evoluzione, ci furono tutte le trasformazioni che portano poi alla tecnologia moderna che continua ad avvalersi di queste macchine semplici. E’ formata da una vite che scorre, una vite senza fine che scorre in una chiocciola. Questa vite all’estremità superiore ha un braccio orizzontale alle cui estremità ci sono due palle centrifughe che sono quelle che danno carica, impulso al movimento che l’operatore fa attraverso ad un manubrio collegato a queste palle del bilanciare e lo fa ruotare. Queste palle, centrifughe, acquistano forza d’inerzia, fanno scendere la vite e la vite comprime, attraverso ad uno stampo, il pezzo di lamiera che deve essere formato. Questo è il bilanciare. La funzione del bilanciare a mano sostituisce, in piccolo, un lavoro di pressa. Mentre la pressa è un corsoio che scorre attraverso due guide laterali per poi imprimere una forza di potenza decisamente maggiore, il bilanciare, in piccolo, svolge la stessa funzione , sicché il bilanciare sostituisce la pressa, naturalmente una pressa di piccole dimensioni la cui funzione però non avviene attraverso ad un impulso elettrico o idraulico o oleodinamico ma attraverso la forza dell’uomo.

specializzati di I e II categoria, nonché di tracciatori di cui rispondeva direttamente sul loro contegno disciplinare e rendimento professionale. Le operazioni che richiedevano interventi di macchine venivano dirottate in altre squadre ma la responsabilità complessiva rimaneva ai capi squadra aggiustatori”.

In SALL la responsabilità continuerà ad essere sua ma cambia il tipo di lavoro da fare e l’approccio al lavoro, non più come dipendente ma come “imprenditore”. Adesso bisogna fare “utili” e tenere i prezzi bassi per battere la concorrenza. La capacità professionale rimane, però, un elemento indispensabile alla realizzazione di questi obiettivi

La FIAT ci dava il disegno di un “particolare”. Diceva: “ Tu ci devi fare questo scodellino e (di) questo scodellino noi ne richiediamo mille, diecimila, quindicimila al mese. Tu devi essere in grado di fornircelo”, senza darci uno stampo progettato che doveva poi servire a costruire questo scodellino. Allora la progettazione dello stampo la facevo io e cercavo di farlo in modo che mi desse lo stesso prodotto, magari, con la costruzione di uno stampo solo anziché due o tre come erano, invece, progettati alla FIAT, perché per avere un particolare veramente perfetto occorrono diversi passaggi di imbutitura e se io riuscivo a ridurre questi passaggi avevo un maggior guadagno perché con uno stampo solo riuscivo a fare la produzione

La FIAT, aggiunge Lopizzo, concorreva parzialmente a pagare la costruzione dello stampo, ma l’ammortamento totale della spesa avrebbe dovuto procurarselo con la produzione dei pezzi di lamiera.

“La produzione veniva consegnata poi sul carrettino trainato dalla bicicletta condotta da me stesso, ma principalmente da Morandi. Questo avveniva spesso nelle prime ore del mattino, dopo aver effettuato la produzione durante la notte - ma, al mattino, aggiunge Lopizzo, non si andava a dormire. La storia continuava -.

La FIAT distava dalla nostra officina circa tre chilometri per cui durante il tragitto venivamo sorpassati dagli operai che recandosi al lavoro ci salutavano festosamente riempiendoci di gioia. Fu così che il “carrettino” trainato da Morandi diventò famoso”.

Senza molti sforzi è facile figurarsi visivamente questa immagine di Morandi, noto per il suo impegno sindacale in FIAT, che, in sella alla sua bicicletta traina il carrettino pieno delle scatole in cui veniva imballata la produzione e, fiero, va ad effettuare la consegna accompagnato e superato dagli operai che conoscono le sue traversie e che, molto probabilmente, non gli risparmiano battute di spirito. Probabilmente questi stessi operai che Morandi incontra per strada, all’interno degli stabilimenti FIAT avrebbero finto di non conoscerlo per il clima che si viveva allora in azienda.

Il carrettino non avrà vita lunga:

“Questo durò alcuni mesi”, ricorda Lopizzo, “sino a quando ricevetti una lettera che mi intimava a non continuare la consegna della merce con il carrettino ritenuto indecoroso per la FIAT. Procedemmo perciò nelle consegne usando la moto che possedevo prima del licenziamento”. La moto era una “Sertum” ed è anche questa, al pari del carrettino, motivo di ilarità per i testimoni convenuti al circolo “Lucio Libertini” di Collegno

..quando si partiva con questa moto - spiega Lopizzo -, io la mettevo in moto, la montavo sul cavalletto, Morandi si sedeva nel sedile posteriore. Un altro gli caricava sulle ginocchia le scatole della produzione effettuata e io partivo e andavamo alla FIAT. Una volta (ride, divertito, Lopizzo) Morandi rimase con le gambe..., io credevo che fosse su, son partito e..” Dio vecchio!” (la tipica imprecazione di Morandi, ndr) lo lasciai a terra..

“Intanto l’attività lentamente si sviluppava verso altri clienti migliorando così il nostro fatturato e consentendomi di retribuire coloro che continuavano a prestare la loro opera specializzata fra cui ebbe molta importanza l’operatore Cerrato (pure lui licenziato) per la sua specifica competenza in campo artigianale.

Dopo tre anni circa di attività eccessivamente stressante per tutti coloro che parteciparono all’avviamento dell’azienda e rendendomi conto che non potevo chiedere loro di più, raccolsi l’invito di due amici (di cui un licenziato FIAT) che mi proponevano di fondere la loro attività alla mia onde costituire una società di fatto.

Accettai a condizione che a loro volta accettassero l'impegno notevolmente gravoso imposto dalle regole dettate dalla FIAT circa le consegne temporali che non ammettevano deroghe. Fu così che la ditta continuò ad essere di Lopizzo ma con la partecipazione di fatto di Mancini e Ponzo che portarono macchinari del valore di un terzo rispetto ai miei ma con diritto di suddivisione alla pari degli utili. Il tutto registrato in uno statuto che consentiva ad ognuno di recedere dalla società senza penalità alcuna e col riconoscimento al diritto degli utili conseguiti durante la permanenza nella società".

Per i nuovi soci la professionalità di Lopizzo sarà determinante per poter sopravvivere.

Mancini era un tornitore FIAT che si licenziò all'inizio degli anni '50, forse il 1951, ricorda Lopizzo, senza nessun motivo politico o sindacale ed iniziò insieme a Ponzo una attività artigianale. Costituirono insieme una bottega e iniziarono a fare lavorazioni simili a quelli che, in seguito, farà la SALL. Però, dice Domenico, senza una specializzazione adeguata "non riuscivano a mettere insieme il pranzo con la cena".

In queste condizioni l'accordo stipulato con Lopizzo era per loro vantaggiosissimo, anche perché la responsabilità nei confronti di terzi e la direzione tecnico amministrativa venne lasciata di fatto a Lopizzo. I nuovi soci continuarono soltanto a fare il proprio mestiere anche se, a rigor di logica, avrebbero dovuto assumersi responsabilità più gravose

quelle di essere anche loro datori di lavoro e pertanto responsabili delle consegne e del lavoro che veniva effettuato. E' di lì che loro avrebbero dovuto corrispondere a questa responsabilità non aspettando che fossi io a comandare loro come potevo comandare gli operai ma, conoscendo e sapendo che quel lavoro doveva essere consegnato il giorno tale, avrebbero dovuto spontaneamente, senza che fossi io a dirglielo, procedere in quel modo. Invece l'uno dei due, cioè il Ponzo, per un po' resistette al tour de force a cui veniva sottoposto - aveva delle esigenze di famiglia - dice sarcasticamente Lopizzo -, cioè il giovedì doveva andare a vedere 'lasciaoraddoppia' - a causa di queste richieste sempre urgenti e poi, invece, anche per assecondare i desideri della moglie non se la senti più

Morandi, il primo collaboratore della SALL, in quel periodo fu la causa di quella che Lopizzo definisce "una delle giornate più nere della storia della SALL" e che fu risolta grazie all'intervento di Crosetti (la talpa) che, intanto, continuava a lavorare all'officina 5 di Mirafiori:

"Ci fu un periodo in cui l'intervento di Crosetti fu molto importante e mi aiutò a risolvere parecchi problemi non solo professionali. Ne ricordo uno in particolare che si riferisce al periodo in cui era ancora in FIAT. Avevamo ottenuto la fornitura di parecchi particolari che dovevamo assestare con un nostro stampo dopo essere stati imbutiti precedentemente dalla FIAT, ma dopo parecchie consegne effettuate nel rispetto delle richieste si ruppe il nostro stampo per inadempienza di Morandi che introdusse due pezzi contemporaneamente bloccando così la pressa e spaccando lo stampo di assestamento. Fu una delle giornate più nere della storia SALL perché oltre a sbloccare la pressa che ci produsse un lavoro disumano, si trattava di riparare lo stampo in brevissimo tempo al fine di rispettare le consegne dei particolari alla FIAT che fece intervenire sollecitatori esterni sordi ad ogni ragione e, ritenendomi responsabile della fermata delle linee di montaggio, ne deducevano sentenze drastiche".

La FIAT e il capo ufficio acquisti non aspettavano altro. La prima inadempienza, anche se dovuta a cause di forza maggiore, sarebbe stata più che sufficiente per permetterle di svincolarsi dall'obbligo di assegnare forniture alla SALL.

Questo era il giustificato timore di Lopizzo che si rivolge all'ing. Buffa comunicandogli l'accaduto e informandolo che lo stampo di assestamento necessario a riprendere la lavorazione era stato ultimato dalla sua ex-squadra FIAT ed era in attesa di essere provato dall'officina prova stampi, pregandolo di sollecitare la prova

Mi telefonò quasi subito dicendomi che lo stampo era da ultimare ma gli precisai che questo era nel punto preciso (indicatomi da Crosetti) pronto per la prova. Poco dopo mi telefonò assicurandomi che tutto era risolto e che l'operazione di assestamento d'allora in poi sarebbe avvenuta all'interno FIAT come previsto. Fu per noi la "quiete dopo la tempesta". Quando accadevano queste cose le ore di attività giornaliere diventavano settimanali. La presenza continuativa di quaranta e più ore

mediamente avveniva una volta al mese anche per onorare le consegne e rispettare gli impegni economici

Era indispensabile consegnare e fatturare entro la fine del mese in quanto il pagamento avveniva al quarto mese, fine mese, dalla data di fatturazione. Consegnare agli inizi del mese successivo significava ricevere il corrispettivo con un ulteriore mese di ritardo.

Siamo arrivati intanto in pieno "boom economico" e anche per la SALL si prospettano tempi migliori.

La SALL acquisisce nuova clientela come la Pininfarina, la Bertone, l'Innocenti, l'Alfa Romeo ed altri ma anche l'impegno aumentava e i locali di via Mario Leoni diventavano sempre più stretti. La SALL si trasferisce allora in un ampio locale in strada Castello di Mirafiori, al n. 342.

"Il trasferimento da via Mario Leoni", ricorda Lopizzo, "credo avvenne nel '56 o '58, in corrispondenza o quasi della costituzione della società Lopizzo-Mancini-Ponzo. La costruzione consisteva in un basso fabbricato di circa 100 metri quadri e di una tettoia coperta di metri quadri 80 circa. Il tutto su un terreno di circa 600 metri quadri. Successivamente (forse nel '60) fu coperto il cortile antistante il basso fabbricato con una struttura in ferro".

Le migliorate condizioni economiche permettono di assumere operai specializzati, funzionali, è chiaro, alla attività specifica SALL: "operai specializzati, disoccupati per motivi politici, od occupati presso stabilimenti i cui datori di lavoro mal tolleravano la loro attività sindacale. Fu così che, gradualmente, entrarono nella ditta compagni licenziati FIAT, nonché amici personali con i quali avevo vissuto per molti anni i periodi più duri ma più luminosi del sindacalismo operaio in fabbrica".

Per Arrighi questi operai, che definisce "capi del PCI", avevano avuto vantaggi enormi. Nella testimonianza orale riportata alle pagine 298-299 del citato *Personalità operaia e coscienza di classe* di L. Lanzardo, Arrighi afferma che: "la dirigenza FIAT fece fuori tutti questi operai divenuti quadri intermedi (per poterli sostituire con quadri intermedi che dessero certe garanzie) che andavano rimossi. Spesso però avevano dei vantaggi perché potevano mettersi in proprio. Ad esempio D.P., caposquadra FIOM, che ha una officina in strada delle Cacce, membro di C.I. impiegati del PCI, fu tolto ma gli diedero una officina fuori insieme ad alcuni capi del PCI e lavoravano per la FIAT. Sotto il punto di vista personale questa gente ha avuto vantaggi enormi. Era un caposquadra accesissimo. Accettò di essere allontanato".

Conoscendo i percorsi e le traversie affrontate da Domenico Lopizzo e dal nostro nucleo è evidente la disinformazione di un personaggio come Arrighi che, dalla CISL ai Liberi Lavoratori Indipendenti ha sempre dato una buona mano alla direzione FIAT a liberarsi dai "distruttori" portando a compimento il disegno di sconfiggere la FIOM alle elezioni delle C.I. nell'aprile del '55. E' facile riconoscere nella sigla, D.P, Domenico Lopizzo, il membro di C.I. impiegati e tecnici. L'indicazione di strada delle Cacce è senz'altro un lapsus dovuto al fatto che strada delle Cacce è una traversa di strada Castello di Mirafiori.

"Con l'arrivo di Crosetti - Gallea - Cavalieri D'oro - Guaita - Gribaldo - Scalabrin - Cecchetto ed altri provenienti da vicende partigiane (Algeo, riferendosi anche a periodi successivi, dirà: 'noi in quel periodo abbiamo vissuto dentro a un po' di socialismo') si potenziò notevolmente la specializzazione della ditta, il che comportò l'acquisto di nuovi macchinari ed una più razionale organizzazione amministrativa a cui contribuì notevolmente la presenza di una giovanissima impiegata (Cortesi Milena) che fra l'altro seppe instaurare un cordiale rapporto con tutti gli operai e mi consentì di curare meglio i rapporti con la FIAT che si allentavano sempre più. Infatti le forniture che mi erano state commesse erano caratterizzate sempre da consegne pretestuosamente urgentissime e quando tentavo di non accettarle mi veniva risposto che così dimostravo di 'non essere in grado di soddisfare le esigenze della FIAT'. Era evidente la manovra di estromettermi, rispettando comunque la motivazione addotta dal direttore quando mi presentò all'ufficio acquisti escludendo rappresaglie politiche". "Cioè", dice Lopizzo, "non l'esclusione per motivi politici ma perché non ero in grado di soddisfare la FIAT".

E' in questo periodo che Lopizzo comincia ad avere contatti sempre meno frequenti con le maestranze dirette dal socio Mancini e dal capoofficina Scalabrin. Lopizzo era continuamente impegnato a fare preventivi e contattare i vari servizi acquisti. E alla FIAT, racconta:

“Mi presentai dal direttore con l'elenco dei nuovi macchinari che erano in grado di soddisfare prestazioni più impegnative, specie per la costruzione di stampi. Feci rilevare inoltre che ebbi rimostranze per aver assunto Gribaldo, licenziato dalla ditta Rossi per motivi sindacali, il che non favoriva certo il rapporto con la FIAT. Il direttore ribadì quanto promesso precedentemente e cioè che avrei potuto costituire anche una cooperativa senza che questo potesse avere conseguenze nei rapporti di lavoro. Ci congedammo e dopo qualche giorno fui invitato all'ufficio acquisti per trattare la fornitura di alcuni stampi ed attrezzi di notevole importanza che furono eseguiti e consegnati con l'approvazione del collaudo.

Qualche settimana dopo l'incontro il direttore mi comunicò di sospettare che all'ufficio acquisti ci fosse qualche intrallizzatore, benché avesse avuto parere contrario dai dirigenti dell'ufficio stesso. Mi propose perciò di indagare, in qualità di fornitore, onde scoprire se il suo sospetto aveva qualche fondamento, al fine di procedere conseguentemente a provvedimenti disciplinari appropriati. Ringraziai per la fiducia ma declinai l'incarico in quanto la veste di delatore non mi era congeniale, anche se questa avrebbe prodotto forniture più allettanti e cospicue a favore della ditta”.

Se io avessi scelto quella strada voi, - dice Lopizzo rivolto ai presenti all'intervista collettiva del 19/1/96 - non sareste stati sottoposti ai sacrifici a cui siete invece stati sottoposti per gli stressanti orari di lavoro. Avrei avuto la strada asfaltata..

“Quello ci fu dopo” (l'intrallazzo, ndr), aggiunge Crosetti all'inciso di Lopizzo che suggerirà all'ing. Buffa correttivi comportamentali dei dipendenti dell'ufficio acquisti che avevano rapporti di eccessiva confidenza con i fornitori.

“ Mi valse comunque furbescamente di questo fatto, facendo palesare all'impiegato con cui trattavo le forniture, l'eventuale controllo supervisore nei rapporti tra impiegati e fornitori, rammentandogli che le forniture a mio favore erano inadeguate rispetto alla condotta svolta nel rispetto della qualità e dei tempi di consegna dalla mia ditta. Questo poteva far supporre che il favoritismo verso fornitori meno qualificati nascondesse motivi di natura fraudolenta. Da allora i rapporti continuarono nella trasparenza anche se col sospetto che potessi far emergere intrallazzi che effettivamente esistevano a livello sempre più organizzativo.

Qualche tempo dopo mi convocò lo stesso direttore per mettermi al corrente che, avendo individuato un intrallizzatore, l'aveva indotto a dimissionarsi; nel contempo aveva provveduto a trasferire un capo ufficio da Mirafiori al Lingotto ed altri ancora”. Qui, Lopizzo non può fare a meno di contestare al direttore le differenze di trattamento tra i licenziati per rappresaglia sindacale, “ottimi prestatori d'opera”, con idee politiche invise alla FIAT, che venivano licenziati in tronco e senza liquidazione mentre questi intrallizzatori, “mestatori fraudolenti”, venivano invitati a dimettersi, con soddisfazioni economiche e relativo buon stato di servizio

e lì lui mi disse : "Per voi c'è una motivazione politica per la quale noi direttori tecnici non possiamo far niente e in questi casi, per evitare un nocumento all'azienda, un intrallizzatore viene invitato a dimettersi..

Intanto la ditta procedeva bene

“anche se per rispettare le consegne si doveva ricorrere ad orari straordinari e a ritmi stressanti, specie per me e i soci che davano evidenti segni di insofferenza, tale da indurmi a non più chieder loro la presenza festiva ma limitandomi, quasi clandestinamente, ad essere presente io, mia moglie e qualche solerte collaboratore. A questo punto devo far rilevare il sacrificio, la dedizione e la sopportazione delle famiglie dei collaboratori che più hanno contribuito alla crescita della ditta trascurando le abitudini di normale convivenza familiare”. Per loro, aggiunge Lopizzo, non c'era più domenica. Ma anche lui è allo stremo

..non ce l'avrei più fatta a continuare a rispettare (i tempi) con quei ritmi... e d'altra parte era una scommessa, non volevo farmi estromettere dalla direzione per questi motivi

Per i collaboratori, invece "Il lavoro festivo non era né obbligatorio e né pregiudiziale. A seconda del tipo di lavoro che c'era da fare veniva richiesta la presenza". Bruno Bongiovanni, per venire a

lavorare in orario straordinario", dice Lopizzo sorridendo, "dovevo permettergli di portare la ragazza che si sedeva vicino alla macchina e vedeva lui lavorare con quelle braccia da scimmione intorno alla macchina. Prima finiva il lavoro e prima se ne andava a fare camporella con la ragazzina".

I ritmi di lavoro ai quali Lopizzo si sottopone sono massacranti e cominciano ad incidere sul fisico. Decide quindi di lasciare la gestione dell'azienda ai due soci, Mancini e Ponzo, che avrebbero potuto a loro piacimento riscattare la sua quota.

Il motivo della decisione - dice Lopizzo - lo attribuisco alla loro insufficiente partecipazione, riconoscendogli comunque lo sforzo fatto per mantenere il ritmo richiesto sino a quel momento ma non tale da consentirmi di attuare l'impegno che mi ero proposto e cioè : "non accettare di entrare nel sistema tangenzio "

Ponzo accettò la proposta che fu invece rifiutata da Mancini in quanto la loro precedente esperienza era stata fallimentare. Mancini, però, si impegnò con Lopizzo ad essere più presente e a coadiuvarlo in maniera più responsabile a condizione che, gradualmente, assumesse la fisionomia del datore di lavoro

..lui ci teneva, (Mancini, ndr) buono, bravo...ma ci teneva ad essere il 'padrone'. Non era un peccato per lui, questo non era un licenziato politico..

Per i licenziati politici, sembra di capire, essere un "padrone" è quasi un peccato e, conoscendo la loro storia, non c'è da restarne stupiti soprattutto se a pronunciare queste parole è proprio Lopizzo che "padrone" lo è stato anche se forzatamente e per pochi anni ma, evidentemente, c'è padrone e padrone.

Ponzo a questo punto uscì dalla società e continuò a prestare la sua opera in SALL come aggiustatore provetto fino a quando occupò un posto di insegnante in una scuola di arti e mestieri.

" Fu così che Mancini iniziò ad appropriarsi del mestiere di aggiustatore stampista (prima aveva solo svolto attività di tornitore, ndr) fruendo soprattutto dell'insegnamento delle maestranze; contemporaneamente prendeva conoscenza del disegno ed infine imparò a fare i preventivi, sino a quando fu pronto ad assumere la gestione tecnica di tutta l'officina, sostituendomi degnamente.

La ditta compiva così otto anni circa di attività e intanto la quota di Mancini nella società raggiungeva la mia; le condizioni economiche erano rassicuranti e il rapporto con la FIAT continuava alle mie condizioni - cioè non con tangenti, sottolinea Lopizzo - ma sempre sfavorevoli rispetto ad altri fornitori. Maturava in me comunque l'idea di cessare l'attività, come avevo previsto sin dall'inizio e ritenevo fosse giunto il momento di presentare il mio socio ai vari uffici acquisti in previsione di una mia sostituzione non ancora datata. Quando infine lo ritenni idoneo a gestire l'azienda, gli proposi la mia intenzione di trasformare la società in cooperativa passando attraverso la partecipazione agli utili. Dovetti insistere per convincerlo ma alla fine accettò anche se a malincuore. Interpellai il sindacato che non ne fu entusiasta ma affidò l'incarico al funzionario responsabile delle cooperative che invece approvò l'iniziativa e suggerì alcune regole che riportò alle maestranze, che accettarono con riserva l'esperimento. Purtroppo subito dopo fui colto da un malessere che fu diagnosticato come presunta lesione cerebrale dovuta ad eccessivo stress. Fui costretto perciò ad un lungo periodo di assoluto riposo che mi distolse dalla partecipazione all'esperimento in atto che dopo un anno circa si dimostrò non soddisfacente alle maestranze ed al mio socio, per cui si ritornò alla precedente gestione".

Sarebbe stato interessante, anche se non strettamente in tema con il presente lavoro, una breve ricostruzione della storia dell'indotto FIAT. A questo proposito, come già accennato, sono stati esperiti dei tentativi con il signor Rossi Sergio, tentativi vani. Durante le interviste si è parlato spesso dell'indotto FIAT e Mario Cavallo che ha lavorato nell'indotto FIAT dice che questo fenomeno

ha fatto proliferare tutta una serie di problemi che varrebbe la pena di scriverne la storia. Io avrei degli elementi da aggiungere a questa storia. Lì nacque tutto un discorso di tangenti, sottotangenti, sopratangenti..

Ho provato anche a discuterne con Lopizzo chiedendogli se la SALL poteva considerarsi una azienda dell'indotto che la FIAT in quel periodo andava creandosi. E Lopizzo, che ha già parlato

della sua particolare esperienza in FIAT, così mi scrive in una lettera del gennaio 1997 in cui mi contesta la forma, troppo fedele alla registrazione e quindi a volte, ovviamente, sgrammaticata, del presente lavoro che ha fatto ampio uso delle testimonianze orali. Rettifica quanto oralmente mi aveva trasmesso e mi descrive 'l'indotto FIAT':

“ L'indotto FIAT è costituito da tutte le ditte fornitrici di elementi vari che contribuiscono alla costruzione della vettura. Le varie ordinazioni vengono fatte dall'ufficio acquisti che richiede un'offerta ai fornitori ritenuti idonei a soddisfarle. Fra le varie offerte messe in competizione viene scelta quella che risulta più conveniente.

Premetto che le ditte sono preventivamente consultate per accertare se le loro attrezzature e i macchinari sono idonei a soddisfare le esigenze a loro richieste.

Quando l'offerta è stata accettata parte l'ordine dall'ufficio acquisti per l'esecuzione della fornitura che dopo la consegna sarà collaudata dalla FIAT e, se idonea, sarà pagata quattro mesi dopo la consegna stessa. Questa è la norma che regola il rapporto tra FIAT e indotto. Alcune volte però questa viene inquinata da scorrettezze che avvengono fra impiegati degli uffici acquisti e ditte fornitrici. Infatti quando le ditte vengono messe in competizione fornendo le loro offerte, queste vengono vagliate, dopodiché, se si vuole favorire un fornitore, basta comunicargli l'offerta più bassa invitandolo a presentarne una leggermente inferiore e il gioco è fatto. A questo viene assegnato il lavoro che quasi certamente produce perdite ma, se il gioco si ripete più volte con piccole perdite, il fornitore più conveniente risulta degno di fiducia perciò non occorre più metterlo in competizione con altri ma gli verranno ordinate forniture 'urgenti' senza concorrenti e a volte addirittura senza offerta preventiva. In questo modo non solo vengono recuperate le perdite ma si conseguono lauti guadagni che hanno permesso ad alcune ditte di divenire vere potenze mentre altre, a causa di sleale concorrenza, sono rimaste al lumicino. Naturalmente questa procedura ha portato vantaggi economici a chi l'ha adottata a danno però della stessa FIAT che da queste scorrettezze non ha tratto vantaggi ma solo nocimento che preoccupava la direzione.

L'indotto era una struttura che favoriva la FIAT in quanto concedeva forniture a prezzo più conveniente rispetto al costo orario che avrebbe dovuto applicare alle stesse forniture se avesse dovuto eseguirle nel proprio stabilimento. Inoltre poteva contare sullo stoccaggio di magazzino fornito dall'indotto e da cui approvvigionarsi nel caso di fermate operaie all'epoca molto frequenti. Chi non accettava intralazzi, e le forniture venivano contrattate su basi tecniche e non sottobanco, doveva sottoporsi a grandi sacrifici condivisi poi dalle maestranze.

La SALL era fra queste ed è con grande soddisfazione personale che posso asserire di essere stato il fanalino di coda dell'indotto malgrado le notevoli capacità delle maestranze tutte”.

"Lo smantellamento della Fiat Lingotto", dice Lopizzo, "è avvenuto, probabilmente, attraverso il potenziamento della Fiat Mirafiori e anche attraverso la partecipazione di questi fornitori che hanno costituito l'indotto Fiat".

Cioè la Fiat faceva i suoi conti e diceva: "Se io mi faccio questo particolare in casa, con i costi orari che ho" - perché è questo il concetto fondamentale - "mi viene a costare tot. Siccome questo particolare non richiede le attrezzature che ho io, lo do a una ditta fornitrice che abbia delle attrezzature che siano sufficienti per costruire questo particolare. Io lavoro a 12mila lire all'ora, quella ditta lavora a 4mila lire all'ora, do il lavoro fuori, me lo tolgo io e contemporaneamente. (risparmio, ndr)". Io all'epoca - dice Lopizzo- lavoravo a 1500 lire all'ora. E' lo stesso discorso che ha fatto la LAMET nei confronti della SALL quando ha acquistato la mia quota

Si è avuto modo di vedere nelle pagine precedenti che Domenico Lopizzo, oltre ad essere un ottimo tecnico, ha avuto molte occasioni in qualità di caposquadra ma, soprattutto, come membro di C.I., di conoscere tutti i metodi di lavorazione che venivano effettuati a Mirafiori. Conosceva tutta l'organizzazione scientifica del lavoro alla FIAT per cui aveva un bagaglio informativo di direzione aziendale che era naturalmente molto superiore a quello che sarebbe stato sufficiente in SALL.

La mia capacità, se così posso presentarla, è stata quella di adeguare una organizzazione al tipo di azienda che stava nascendo ma la direzione dell'azienda è stata adeguata alle caratteristiche dell'attività aziendale che nulla avevano a che vedere con l'organizzazione scientifica del lavoro che

conoscevo e dai cui provenivo e se una abilità l'ho avuta è stata quella di "non applicare" tutto quello che conoscevo su quelle che erano le tecnologie amministrative

Queste, a più riprese, le risposte che Lopizzo mi ha dato in merito alla direzione e alla gestione aziendale della SALL che, all'inizio, gravava totalmente sulla sua persona, dalla gestione del personale alla scelta delle lavorazioni da effettuare, dall'organizzazione del lavoro alle buste paga e ai contributi. In questi ultimi compiti verrà coadiuvato da Milena Cortesi negli ultimi anni della sua gestione. All'inizio, dice

organizzazione non ce n'era se non quella amministrativa dovuta alle date di scadenza delle varie consegne...ma un grafico piccolino. Poi, invece, quando l'azienda ha cominciato a svilupparsi, cioè quando siamo arrivati ai quindici operai, allora il lavoro diventava più difficile..

La preparazione dei preventivi imponeva una chiara visione dell'organizzazione aziendale ed una conoscenza precisa dei lavori che si andavano ad effettuare

La FIAT ti mandava un mucchio di disegni, tu dovevi vagliarli tutti e fare i preventivi, ne ricevevi magari un terzo, un quarto, un quinto e forse anche niente di quello che avevi fatto. Ora, quando siamo arrivati a 20 operai con una media di 200 ore, allora, ma ne facevano anche 250 a volte, faceva ...20 operai per 200 ore al mese fanno 4000 ore. Però siccome io dovevo fare il preventivo non per quello che mi veniva consegnato ma per tutto quello che mi mettevano, che mi davano con la richiesta di offerta, dovevo moltiplicare per quattro. Allora le 4000 ore di lavoro per quattro arrivavamo a 16.000 ore di lavoro per cui la preparazione di questi preventivi non era cosa da poco, richiedeva un lavoro notevole. Questo era il lavoro che io dovevo preparare affinché gli operai non avessero ore di inattività e continuassero il loro lavoro da cui poi aver un equo rendimento. Ora, finché questo lavoro veniva fatto nella forma proprio primordiale di...(degli inizi, Ndr), quando poi, invece, il lavoro ha incominciato a richiedere un qualche cosa di diverso, da quando arrivò il cugino in fabbrica⁴ e allora feci un altro tipo di lavoro: tutto quello che ci veniva consegnato veniva da me ripartito in un quadro su i vari macchinari e i vari operai, sicché questo lavoro richiede 20 ore di limatrice, va da Guaita per 20 ore; quell'altro richiede tot di pialla e questo per vedere la saturazione delle varie macchine e dei vari operai. Se nel frattempo mi arrivava 1000 ore di lavoro alle pialle ma io ero già coperto per tutto il mese, queste 1000 ore dovevo trasferirle nei mesi successivi, questo è il concetto. Poi da questo quadro riassuntivo generale deducevo i cartellini personali, cioè io davo a Crosetti, per modo di dire, questo stampo, quello e quell'altro. Questo stampo richiede tot ore di aggiustaggio, quell'altro tot ore e saturavo le 200 ore. Loro dovevano segnarmi a fianco le ore giornaliere che operavano su quei stampi per dare a me la possibilità, poi, di fare un controllo definitivo per vedere la giustezza del preventivo. Se io nel preventivo avevo considerato, per esempio, 100 ore di aggiustaggio e loro ne occupavano 150, qui dovevo ravvedermi io per fare le analisi oppure loro dovevano giustificarmi il perché di quelle 50 ore in più. Questo era un conteggio, era già una organizzazione notevole, che, poi, parte di questa organizzazione la traducevo io, poi, in diagrammi

Lo schema aziendale, in qualche misura, ripete quello che Lopizzo come caposquadra seguiva all'officina 30 di Mirafiori. Anche lì, dice

io dovevo distribuire il lavoro. Era poi quello che facevo nella squadra alla FIAT, cioè non davo ad un operaio 40 stampi e ad un altro 3. Dovevo cercare di fare in modo che quei 40 stampi dati a quell'operaio fosse poi stato possibile consegnarli alle date di ciascun stampo

Un nostro testimone che nel '59 va a dare una mano a Lopizzo, rileva invece delle notevoli differenze organizzative tra la FIAT e la SALL. Dovrà ritornare in FIAT a finire "clandestinamente" il lavoro iniziato in SALL perché, ricorda

..andando a lavorare in una azienda esterna, con una organizzazione assolutamente diversa qualche volta ti vergognavi perché dopo quattro ore avevi fatto talmente poco...Io mi ricordo che un giorno ho lavorato tutta la sera (alla SALL) per fare due scontrini elementari e verso mezzanotte non avevo ancora finito. Il mattino dopo sono arrivato in fabbrica (in FIAT) alle sei, alle sei e un quarto avevo già tutte e due che funzionavano, i due riscontri, me li sono messi in una scarpa e alla sera li ho portati alla

⁴Domenico Lopizzo fa riferimento ad un suo cugino che portava il suo stesso nome, Domenico Lopizzo, figlio del fratello di suo padre, uno dei primi laureati in sociologia in Italia - dice Lopizzo - definito dai suoi colleghi un genio del male che dopo varie vicissitudini è costretto a lasciare Milano ed approda a Torino in casa del nostro Domenico che gli trova un posto di lavoro alla SELVE di Valfenera. Evita un protesto bancario per un assegno a vuoto grazie alla generosità del cugino. Va in SALL e incomincia, dice Lopizzo: "a farmi dei diagrammi a canne d'organo e circolari dove esprimeva in quelli tutto il bilancio aziendale e produttivo dell'azienda al quale mi affezionai". L'episodio relativo a quanto citato è nelle pagine della testimonianza del 7 giugno 1996 a Domenico Lopizzo e Ada Bazzo.

SALL perché mi vergognavo di non averli finiti in tre ore. In tre ore alla SALL non ero riuscito a fare due pezzi. Ero la stessa persona per cui era il fattore campo..

E il fattore campo necessitava di macchine nuove, di utensili più adeguati, più consoni al tipo di attrezzature che la SALL costruiva e a questo aspirava Lopizzo. Coi chiodi, dice Cavallo

..puoi fare le incisioni rupestri, per fare stampi automobilistici a quei livelli lì bisognava avere..., a quei tempi non c'erano le macchine a controllo numerico, e i suoi concorrenti avevano mezzi infinitamente più validi. Lui aveva solo maestranza duttile, fantasiosa e brava ma non bastava..

Le difficoltà organizzative dipendono anche dal tipo di lavoro e dal controllo dei tempi che alla SALL, fortunatamente, sono meno rigidi, infatti la costruzione stampi, dice Gallea

non è un lavoro che possa durare una settimana, due giorni. Per l'aggiustatore era un lavoro che durava tre o quattro mesi anche, di modo che mentre alla FIAT c'era l'analisi tempi, alla SALL non esisteva l'analisi tempi..

Gli operai SALL non erano soltanto duttili, fantasiosi e bravi come giustamente li descrive Cavallo, ma erano soprattutto comunisti, impegnati militanti politici e sindacali e reduci partigiani, tutti con un passato recente che li aveva visti perdere la battaglia iniziata nel marzo del '43.

La prima forma di organizzazione operaia in SALL non può nascere che nel 1961, quando l'azienda comincia ad ingrandirsi e a contare una ventina di dipendenti abbastanza stabili. La mobilità, anche a causa delle fasi alternanti di impegni di produzione, alla SALL era alta. Un ostacolo di carattere oggettivo alla costituzione della C.I. era la presenza alla guida dell'azienda di un compagno del calibro di Lopizzo, ex membro di C.I. e ex caposquadra all'officina 30 di Mirafiori dalla quale molti operai provenivano; quindi un compagno che riassume nella sua figura anche il ruolo di datore di lavoro.

“E il grosso equivoco era quello”, dice Guaita che sarà con Cavalieri D'oro e Cecchetto uno dei membri della neonata C.I. che avrà la stessa composizione fino al '64. Prima della costituzione della C.I., dice Guaita

c'erano i compagni che si conoscevano così, però... non erano in senso organizzativo. Abbiamo fatto la C.I. interna alla SALL. Ero responsabile della cellula..

Anche la cellula, la presenza del partito in fabbrica non poteva mancare alla SALL. Nasce contemporaneamente alla C.I.. E' sempre Guaita che parla

Io ero il responsabile della cellula. Eravamo venti compagni. Su cinquanta operai eravamo una ventina, ventidue compagni tutti iscritti alla CGIL. Poi io avevo l'attività politica fuori, ero responsabile del circolo Garibaldi..

“Prima c'era Fernex e Pace che ci curavano”, dice Cavalieri riferendosi al periodo degli anni “duri”. Prima il sindacato era più interessato alla FIAT ma adesso bisognava curare anche la SALL e la sua composizione operaia che costituisce l'ultima linfa dell'avanguardia operaia.

Successivamente faranno parte della C.I. anche Massaza Alessandro, Tomei Fernando, Alba Gianni, Cavalieri D'oro Walter, Tiengo Angelo e Berardo Osvaldo. La C.I. SALL rispecchia fedelmente l'organizzazione delle C.I. delle aziende per le quali hanno lavorato e dalle quali sono stati espulsi. Sono le direttive del sindacato a dare impulso alle lotte . "Al tempo dei contratti", dice Guaita

noi oltre a svolgere la nostra (vertenza ndr) che allora, negli anni '61-'62-'63 fino al '64 e anche oltre la FIAT non scioperava e, come ti ho detto, noi un gruppo di compagni andavamo (a picchettare, ndr). Però noi, al nostro interno, avevamo fatto lo sciopero, poi a un certo momento la strategia del sindacato era che azienda per azienda si riuscisse ad avere un anticipo sul contratto per rompere (il fronte della, ndr) la Confindustria. Dato che non cedeva mai la Confindustria allora (bisognava) fare tanti accordi locali per rompere un po'... e noi riuscivamo sempre tre, quattro, cinque mesi prima della stipulazione del contratto nazionale, a far scioperare le fabbriche, noi, la Emanuel e tutta una serie di fabbriche. Lì era abbastanza combattiva a concludere, avere i tre giorni in più di ferie, un acconto. E allora in quel caso lì lo sciopero non si faceva più perché le fabbriche che avevano fatto l'accordo non scioperavano più, però noi, il nostro compito era: 'il giorno che c'era lo sciopero andare davanti la FIAT un'ora o due', cioè non facevamo lo sciopero ma... allora eravamo fra le fabbriche che tiravano un po' per la rottura verso la Confindustria, a parte che lui (Lopizzo) è mai stato iscritto alla Confindustria né alla Piccola Industria

Cavaliere conferma le parole di Guaita che però, come lui, sovrappone diversi periodi e fa riferimento ad anni successivi a quelli oggetto della ricerca. La prima vertenza che effettueranno gli operai SALL risale all'autunno del '62 e di questo si parlerà in seguito

perché lì non ne saltavi una (di) lotta - dice Cavaliere - cioè era una officina...ci chiamavano un po' da tutte le parti. Poi dovevamo essere, addirittura, la testa d'ariete di certe situazioni. Cioè noi abbiamo una situazione, te fai conto, eravamo il 90%, cioè il 99,99% iscritti al sindacato FIOM e avevamo una cellula che rappresentava il 70-80% delle maestranze di partito. Era una forza! E in base a quella forza lì riuscivamo ad ottenere, rivendicavamo delle cose..

Tra le due testimonianze c'è una differenza numerica riguardo agli iscritti alla cellula SALL. Guaita parla di 20-22 iscritti su una cinquantina di operai, mentre per Cavaliere sono il 70-80% per cui avrebbero dovuto essere iscritti perlomeno più di 30 dipendenti ma qui si perdono i riferimenti temporali perché, nel '63, Lopizzo dichiara che le maestranze non superano di molto le venti unità. E' anche passato tanto tempo.

L'adesione al sindacato è effettivamente molto alta ma, probabilmente, se fosse stato possibile accedere ad una documentazione ormai introvabile si sarebbe attestata senz'altro al di sotto del 90% dichiarato da Cavaliere anche per il periodo successivo al '63, quando vi sarà un numero più alto di maestranze. Difatti più avanti Cavaliere fa riferimento a Gallea e di lui dice che

..quando c'era bisogno di dare una spinta, una mano per tirare su i meno sindacalizzati, la gente che più cedeva nel momento della lotta, gli dava una mano, gli dava una spinta..

La sindacalizzazione, perciò, non doveva essere così alta come quella da lui indicata se vi era questa necessità di sensibilizzazione degli operai. Cavaliere non ha in quel periodo dei bei rapporti né con Gallea né con Scalbrin Luciano, capoufficio e dimissionario dalla FIAT, che considera dei "navigatori"

A me i navigatori non sono mai piaciuti. Mediavano sempre, allora io non dico che non si dovesse mediare perché non è che fossi fuori dalla realtà perché tante volte siamo andati incontro a situazioni, abbiamo mediato quando era giusto mediare e via dicendo. Comunque ...non ero in simpatia, bon!

Gallea e Scalbrin, all'epoca, erano i responsabili di produzione e quindi più responsabilizzati verso "gli utili" aziendali, però queste dichiarazioni di Cavaliere ci confermano il clima spesso conflittuale all'interno della SALL. Ma anche l'unità di intenti e la comune volontà politica e sindacale.

Cortesi Milena, intervistata il 21.05.96 presso la Nuova SALL, quando comincia a lavorare con Lopizzo non "ha mai sentito nominare il sindacato". Conviene con me che la parte più difficile per la comprensione delle testimonianze del nostro nucleo è la periodizzazione: "perché, vede", dice, "uno confonde anche il principio con la fine".

Quando c'era Lopizzo, ricorda che "non c'era sindacalizzazione, i grossi problemi con il sindacato sono cominciati dopo il '63-'64 ma all'epoca in cui Lopizzo ha iniziato e ha proseguito fino al '63 non c'è mai stato niente del genere...forse si cominciava appena ad avere degli accenni".

La Cortesi Milena che in strada Castello di Mirafiori lavora in "vetrina", in officina separata dagli operai da una vetrata, non ricorda la C.I. né il C.d.G. ma, questo è davvero singolare e poi vedremo perché, non ricorda nemmeno il tentativo di partecipazione agli utili. Riguardo al tentativo descritto da Guaita di rompere il fronte Confindustriale la Cortesi osserva che "la Confindustria, la SALL non la conosceva nemmeno" e mi chiede: "ma mi dica lei se noi con 20-30 persone potevamo influenzare la Confindustria?". Le dichiarazioni della Cortesi mi confortano nell'ipotesi che i fatti riferiti nelle ultime due testimonianze fanno riferimento ad anni successivi al 1962.

La cellula SALL, abbiamo visto, nasce con la C.I. e il responsabile iniziale è Guaita che si interessa prevalentemente alla cellula e al partito

..sai allora c'era ancora...si davano anche i bollini del sindacato. La cellula praticamente erano i compagni della C.I.

La cellula SALL che distribuisce la tessera agli iscritti e ne cura la riscossione dei bollini ha una sezione alla quale fa riferimento

..noi avevamo la sezione a 50 metri., dietro di noi c'era la Conca D'oro (un bar, Ndr) dove adesso c'è la Conca D'oro e c'era già allora, c'era la sede del PCI

Le riunioni di cellula sviluppano discorsi sia politici che sindacali, sono settimanali e sono allargate o ristrette ai compagni più impegnati. Riguardo alla costituzione della cooperativa, di cui si dirà oltre, Guaita accusa i compagni, che oggi non ricordano, di non aver partecipato alle riunioni di cellula, perché

noi - dice - prima di portare un discorso di un certo tipo volevamo prima, come partito, avere le idee chiare...noi come cellula del PCI, perché queste cose lui (Lopizzo) non andava a dirle al ragazzo che lavorava lì o all'operaio che non era del PCI, lui le diceva ai compagni queste cose

La costituzione del C.d.G. risale anch'essa al 1961 e fu istituita su proposta di Lopizzo quando iniziò il periodo della "partecipazione agli utili". L'unico membro che sembra averne fatto parte e che, sia Guaita sia Lopizzo ricordano, è Gribaldo Luigi. Guaita ne ricorda un altro ma ne ha dimenticato il nome. Potrebbe essere Cecchetto ma è solo un'ipotesi.

Il 18.09.62, data del "rapporto alle maestranze della SALL"⁵, il C.d.G. ha già esaurito i suoi compiti. Non era facile per i compagni della SALL scegliere di partecipare come membri al C.d.G. la cui costituzione, ricorda Lopizzo

creò degli screzi tra gli stessi operai perché l'uno non voleva partecipare per quei motivi che ti avevo detto prima: "sai, io mi trovo in consiglio di gestione, ho dei rapporti di amicizia che poi domani...", poi fra loro nacquero queste cose..

La netta separazione tra compagni e padroni che aveva caratterizzato tutto il ciclo di lotte di questi operai, ad eccezione di Lopizzo che ebbe contatti con il C.d.G. FIAT, sembra fare in modo che nessuno di loro si senta a proprio agio nella conduzione dell'azienda seppure nella forma della cooperativa.

Un altro aspetto che caratterizza in maniera forte il nucleo operaio della SALL è il forte senso di classe e appartenenza sociale che i componenti sviluppano anche all'esterno dell'azienda per cui lavorano.

Gli anni che vanno dalla sconfitta della FIOM nelle C.I. fino alla fine degli anni sessanta e oltre vedono una partecipazione attiva di una parte delle maestranze SALL ad azioni di picchettaggio davanti alla aziende che hanno maestranze deboli sindacalmente o dove queste hanno smesso di scioperare per l'attacco che la direzione aziendale ha scatenato nei confronti della classe operaia. La FIAT Mirafiori e la Lingotto sono le prime fabbriche per le quali si mobilitano. Negli anni a seguire vi sarà la RIV, la FIAT Avio ed altre.

"Siamo sempre stati presenti un po' da tutte le parti, rubando sonno, ci chiamavano da tutte le parti", dice Cavaliere. E Guaita, che rivendica l'indipendenza della cellula SALL dalla sezione di zona nella scelta delle fabbriche da presidiare, dice

Come partito facevamo quello. Il sindacato ci diceva: "le fabbriche FIAT sono deboli, organizzatele voi", e noi andavamo ...prima, noi attaccavamo a lavorare alle 7 e mezza e noi alle sei eravamo davanti al Lingotto, davanti a Mirafiori, ci dividevamo un po' di qua, un po' di là...dato che provenivamo la gran parte da Mirafiori e alcuni dalle Ausiliarie Lingotto dove ero (stato) io. Ci dividevamo le zone..

Berardo Osvaldo partecipa alle azioni di picchettaggio ma in qualche caso, abbiamo visto, rileva anche le difficoltà di chi è bloccato dal picchetto ma deve entrare per forza perché "deve mangiare". Al picchetto *Vavo* ha delle reazioni che lo differenziano dal gruppo e che gli suggeriranno di smettere

Vedi, c'era delle fabbriche che non riuscivano a fare lo sciopero. Quelli che dovevano organizzarlo erano pochi, avevano paura. E allora dal sindacato dicevano: " guardate che c'è, per modo di dire, la Pinto che dobbiamo andare a fare il picchettaggio" per dargli la scusa di stare fuori perché (i dipendenti potessero dire, Ndr): "non ci hanno lasciato entrare", o se no andavamo davanti alla RIV, all'Avio, sempre per quel motivo lì. Però poi è arrivato un giorno e che mi è capitato due volte: facevamo questo picchetto, c'erano gli altri dall'altra parte della strada - magari quei poveri cristi che se non andavano a lavorare non mangiavano - però ce n'era uno che voleva organizzarli, un pantalun! Allora parte lancia in resta, viene di qua - eravamo lì all'Avio (la FIAT Avio, Ndr) - e tira un pugno a Nando, Cavaliere. Allora poi si ferma sulla porta. Non solo non entra ma invitava gli altri a entrare, no,

⁵ Cfr. il "Rapporto alle maestranze della SALL" in Appendice

e lui sulla porta. Allora lì mi sono girate le balle! Allora lì l'ho pestato, l'ho pestato...però quella volta lì...poi mi ha fatto riflettere perché non è logico, non sta da nessuna parte che io devo andare a picchiare un operaio anche se è cretino. La mia coscienza mi rimordeva. Vado alla RIV, mi capita un altro fatto analogo. E allora ho capito una cosa, che io in certe situazioni non riuscivo a dominarmi. Però poi mi rimordeva la coscienza perché poi dentro di me mi girava le palle perché avevo fatto quell'azione lì, anche se, magari apparentemente se lo meritavano, però non avrei mai dovuto farlo. Allora gli ho detto: "Bon! Non vengo più per questo motivo qui perché se no, se succede un fatto analogo io torno a comportarmi di conseguenza. Per me non è un comportamento da tenersi e quindi ...". E poi gli ultimi due o tre, difatti, non sono più andato

Le masse andavano sì sensibilizzate ma con il dialogo e con l'esempio, come ricorda Cavallo che evidenzia anche l'importanza della diretta conoscenza con gli operai da tenere fuori dai cancelli della fabbrica

Andavano lì dove c'erano i compagni che li conoscevano e mica li prendevano a cazzotti: "e no, Torchio, non entrare, cosa fai? Ma dai, un po' di dignità. Non si fa così, ma proprio da te"..

"Ma chi erano questi compagni ai quali loro facevano da coscienza, che facevano i crumiri pur essendo compagni?" si chiede Mario per spiegare che

Quello che sarà poi il capoufficio alla SALL, Scalabrin, era un responsabile del partito. Ha mica fatto tutti gli scioperi, sai? Ma non lo dico per incolparlo, anche lui cercava di sopravvivere. Ho sentito dei pettegolezzi ...(ma) Scalabrin è un bravo ragazzo, ha le sue visioni, è un bravo compagno da sempre. Cioè non si può chiedere a uno di essere "Achille" tutta la vita. Si può fare l'eroe un giorno ma tutta la vita è impossibile

Per Lopizzo, che saltuariamente partecipa di fronte ai cancelli FIAT a queste azioni di solidarietà per rinforzare i picchetti e stimolare gli operai ad aderire agli scioperi nel loro interesse, i risultati sono deludenti.

Considera queste presenze un impegno minimo e in funzione del consenso dato al PCI e alla CGIL, ma nel '68 è ancora con Crosetti davanti ai cancelli FIAT

Nel '68 fermai Crosetti proprio di fronte ai cancelli che incominciò a prendere sassi di porfido e incominciò a lanciaarli contro la polizia. Dico: "Ma, aho! Ma tu sei pazzo! Guarda che siamo venuti qui per una forma di rappacificazione fra gli operai e gli studenti che si devono incontrare con la nostra presenza che deve essere una testimonianza di quello che abbiamo passato noi che non vorremmo che fosse anche trasmesso agli altri..

Crosetti, dicono Gallea e parte del nostro nucleo, era "molto spinto", e sarebbe stato molto interessante sviluppare con lui, se fosse stato possibile, questo tema - molto dibattuto ma poco approfondito da parte operaia - sull'incontro operai-studenti in quegli anni.

