

# Salvatore

Materdei, 1950

Avevo 2 anni quando è morto mio padre, la sola fonte di reddito della famiglia, e come si può immaginare questo ha condizionato non poco la mia vita e quella delle mie sorelle più grandi di me.

A Materdei, il quartiere dove sono nato e cresciuto, il lavoro era soprattutto lavoro operaio e artigiano, e poi falegnami, imbianchini, pulitori, cioè quelli che mettevano a lucido come se fossero nuovi con la pomice e con gli stracci i mobili che erano diventati opachi per l'usura del tempo. E poi ci stavano quello che vendeva il carbone, quello che portava a casa la bombola del gas, l'impaglia sedie, perché il mio come vi ho detto era un quartiere popolare. Poi c'erano i guappi di quartiere, che facevano altre cose, organizzavano feste, vendevano sigarette di contrabbando, all'epoca la droga era pochissima, tanto contrabbando di sigarette, e poi furti e furtarelli, avevo amici che facevano piccoli furti nei grandi magazzini, ma droga no.

La maggior parte delle persone erano però persone oneste, gente che lavorava, chi in una fabbrichetta di guanti, chi di scarpe, in zona ce ne stavano diverse, la maggior parte dei lavori erano questi.

Ricordo ancora mia madre che diceva alle mie sorelle che bisognava imparassero un mestiere, così come ricordo che pochi anni dopo venne il mio turno. Vorrei sottolineare questo aspetto, al tempo non si diceva fare un mestiere, si diceva imparare un mestiere, c'era questo legame tra l'imparare a fare qualcosa, tra l'imparare e il lavoro, c'era quest'idea di un lavoro che andava imparato, e mia madre, come molte persone anziane, insisteva sempre su questo punto, si diceva "impara un mestiere e mettilo da parte", anche per chi voleva o poteva studiare era importante saper fare qualcosa, avere un mestiere.

In questo rapporto tra l'apprendimento e il lavoro c'era per molti aspetti un'idea più alta del lavoro, il rispetto per chi lavorava, per chi imparava a lavorare vicino a un esperto, a un maestro, da apprendista. Il lavoro ti faceva crescere in molti modi, ti consentiva di saper fare qualcosa, di essere padrone di un mestiere dall'inizio alla fine: avevi imparato un mestiere, eri utile a fare qualcosa nella società, almeno una cosa finita la sapevi fare e questo era considerato un valore. Non a caso si diceva 'o mastro fravecattore, 'o mastro falegname, 'o mastro d'ascia, 'o mastro scarparo. Che differenza c'era tra falegname e mastro d'ascia? Il falegname era un ebanista, per intenderci quello che fa gli intagli sui piedi dei tavoli o cose di questo tipo, 'o mastro d'ascia era quello che faceva i mobili.

Andavo ancora a scuola, poi ho preso la licenza di terza avviamento, ma non avevo ancora compiuto otto anni quando ho cominciato a lavorare in una falegnameria. Prima di andare a scuola la mattina passavo di là e chiedevo se avevano bisogno di qualcosa e loro mi facevano le varie ordinazioni per il bar. Io passavo per il bar, ordinavo il caffè, i cornetti e cose di questo tipo per gli operai e me ne andavo a scuola. Suonata la campanella, tornavo a lavoro. Devo dire però che non mi sentivo portato per quel lavoro, non mi piaceva fare il falegname, volevo fare il meccanico e così dopo pochi mesi in falegnameria passai a lavorare in una vera officina, una di quelle dove si aggiustavano i motori delle auto.

Immagino vi stiate chiedendo perchè uno già a nove, dieci anni desidera fare il meccanico d'auto, quello che si occupa del motore per intenderci. Penso che la passione per questo lavoro mi sia venuta perchè mio zio, il fratello di mia madre, dopo che è morte mio padre, ogni anno, il giorno della befana, mi regalava una scatola di montaggio che si chiamava il meccanico e conteneva vari arnesi, viti, ruote e altro, ogni anno con difficoltà sempre maggiori. E poi all'epoca l'auto era un mito, non era una cosa che tutti potevano permettersi, per me era un mistero con questo motore che faceva camminare questo mezzo così pesante. E poi avevo imparato da subito a guidare, dato che quello che poi sarebbe diventato il marito di mia sorella gestiva un garage e io lo andavo ad aiutare a mettere a posto le automobili la sera, si dovevano ordinare per bene se volevi che ci entrassero tutte quante. In pratica a 10 già guidavo, a volte stando in piedi perché non riuscivo a raggiungere bene i pedali.

Il periodo da meccanico è stato davvero molto bello. Lavoravo in officina da pochi anni e già molti lavori li portavo a termine da solo, tutti dicevano che ero bravo, data anche l'età, molte persone si incuriosivano a guardarmi lavorare e questo mi inorgoglia molto, aumentava il mio impegno a imparare sempre di più.

Non pensate che io sia fissato, ma quello che c'è di bello nel lavoro è proprio l'imparare, il diventare autonomo, l'essere capace di fare una cosa dall'inizio alla fine. Non lo so, spero non vi sembri assurdo, ma è una grande soddisfazione riparare un motore che non riesce a partire, che ha un difetto che tu riesci con pazienza e impegno a capire qual è e a eliminarlo, che poi la questione sta tutta nel riuscire a fare la diagnosi, perchè a riparare non è che ci voglia molto, è capire perché una cosa non va l'aspetto decisivo della questione.

Vi sembra strano che la cosa più importante sia "fare la diagnosi" e che di solito a riparare non è che ci voglia molto? Invece c'è una logica in questo, perché la meccanica non è stata inventata, il motore non è una cosa che ha fatto un mago, è stato progettato da un ingegnere e realizzato da operai, per cui è stato valutato in ogni suo aspetto e dunque attraverso il ragionamento si può arrivare a smontarlo e a riassemblyarlo, non è molto difficile, la cosa veramente difficile è capire con calma, con metodo, quando c'è qualcosa che non va, dove sta questa cosa che non va, che cosa impedisce al motore di funzionare come dovrebbe.

Volete sapere cosa facevo io quando un motore non partiva?

Innanzitutto andavo a guardare le due cose veramente essenziali, quelle che fanno avvenire lo scoppio nel motore, la corrente e la benzina. La prima verifica che facevo era andare a vedere se arrivava la benzina. Poi andavo a vedere se arrivava la corrente. Se ci stavano tutte e due le cose allora voleva dire che il problema era un tantino più difficile, di livello più elevato. E allora a questo punto andavo a vedere se poteva essere, non so, una catena di distribuzione rotta, che fa sfasare il motore, nel senso che se il motore non sta in fase il pistone non arriva al momento giusto e poi la scintilla non arriva al momento giusto e questo non ti fa partire il motore. Ci sono diverse cose che possono non far partire un motore e tu devi verificarle una per una, cominciando dalla più semplice, non trascurando alcun particolare, nemmeno quello

apparentemente più banale, risalendo man mano alla più complessa, ma sempre con la stessa logica, quella di chi cerca di risalire a una causa.

Comunque per parecchi anni i motori sono stati, nel bene e nel male, una parte importantissima della mia vita. Per un certo periodo, ero molto giovane, ho partecipato anche a corse diciamo così non autorizzate, che dire clandestine mi sembra esagerato nonostante fossero pericolose e vietate dalla legge, ma comunque niente che mettesse in pericolo altri che non fossero quelli impegnati nella competizione. Al tempo avevamo costituito una scuderia, eravamo 4 o 5 di noi, avevamo preso delle auto molto vecchie, le avevamo messe a nuovo, avevamo rifatto i motori rendendoli più spinti, più veloci, e la domenica mattina correvamo in una fabbrica dismessa che stava a Caserta, ci tengo a dire che eravamo solo noi, non potevamo fare male a nessuno se non a noi stessi.

Mi ricordo che ci stava un signore che veniva a vendere paste cresciute, croché, panzarotti, insomma frittura all'italiana, con un furgoncino provvisto di regolare altoparlante e così quando eravamo pronti lo chiamavamo e lui dava il via alla corsa.

Sì, eravamo delle teste calde, in quel circuito abbiamo fatto diversi incidenti, dai quali fortunatamente tutti quanti siamo usciti bene, ma era una passione che ci toglieva tutto, i soldi che guadagnavamo spesso li puntavamo sulla corsa, si scommetteva sull'auto e io, modestia a parte, ero bravino a guidare, più di una volta abbiamo fatto pure scommesse che prevedevano il cambio di auto per verificare se era il mezzo a farti vincere o, come si diceva allora, 'o manico, il pilota. Comunque ci tengo a precisare che avevo 18 anni, sto parlando di più di 40 anni fa.

Sono rimasto a lavorare nella stessa officina fino all'età di 19 anni, poi un pò per fare piacere a mia madre e un pò perché attirato dal posto fisso con un guadagno maggiore, ho accettato di andare a lavorare in una grossa fabbrica con più di 2000 dipendenti, la R. di Casoria.

Ora immagino che mentre per voi il discorso del posto fisso con un guadagno maggiore vada da sé, l'aspetto del "fare piacere a mia madre" vi riesca meno comprensibile. Diciamo allora che mia madre da una parte era preoccupata per il fatto che stavo in quel giro delle corse e mi potevo far male, dall'altra aveva il mito del posto fisso, della paga ogni mese, perché fin quando l'officina aveva clienti e lavoro non è che ci fosse questa grossa differenza, ma poi c'erano i periodi difficili, e allora giravano pochi soldi e le persone non pensavano certo ad aggiustare le auto. Insomma lei il lavoro nell'officina lo vedeva sempre come una cosa precaria, mentre invece allora si pensava che il posto fisso era una cosa che finiva quando morivi, nel senso che entravi in una fabbrica e ci uscivi solo per andare in pensione, e poi la fabbrica dove sono andato a lavorare era per l'epoca abbastanza moderna, si faceva il nylon, un prodotto uscito da poco, per cui eravamo quelli più pagati di tutti quanti gli altri settori, si stava bene, i lavori non erano pesanti, perché non esistevano ancora le catene di montaggio, sono venute poco dopo. Mia madre insomma in fabbrica mi vedeva sistemato, era più tranquilla, mi diceva "cerca di accettare questo lavoro, perché ho parlato con una persona, questo è un lavoro che ti porterà solo bene".

Io sinceramente sarei restato a fare le cose che mi piaceva fare, però mia madre era vedova, anziana, io ci tenevo molto alla famiglia, per questo feci il passo anche se dopo poco che lavoravo in fabbrica i miei pensieri stavano già altrove, mi sentivo come si dice estraniato, alienato. Sì, perché in fabbrica, almeno in quella fabbrica, era tutto molto diverso, non avevi bisogno di molta conoscenza, eri un numero, dovevi solo produrre un prodotto che non sapevi nemmeno a cosa servisse. Ci sono rimasto per alcuni anni, lavoravo senza passione, il lavoro non mi dava soddisfazione, era monotono, ripetitivo, pensavo che non servisse a niente, ero quasi convinto che fosse giunto il momento di licenziarmi, ma venni messo in cassa integrazione e così potei ritornare a fare quello che mi piaceva, riparare auto.

Nella sfortuna sono stato dunque fortunato, da azienda innovativa a cassintegrato sarebbe stata molto più dura se non avessi avuto il “mio” lavoro.

Dopo alcuni anni la fabbrica venne chiusa e al suo posto incominciarono a costruirne una nuova, la M., ad A., con tecnologie moderne, e per questo aveva bisogno di personale specializzato. Chiamarono tutte le persone che in qualche modo avevano una professione, un “mestiere”, e ricordo che mi mandarono in un istituto di perito meccanico per frequentare corsi di aggiornamento per poi tornare in fabbrica come meccanico a iniziare una nuova vita lavorativa.

La nuova azienda, moderna, tecnologicamente avanzata, comunque assai diversa da quella precedente, aveva bisogno non solo di operai generici ma anche di manodopera specializzata, nel senso di gente che sapeva fare delle cose, fosse stato pure fare il falegname, perché comunque il falegname sa che cosa significa fare un lavoro a misura rispetto a uno che non sa fare niente. Per cui misero insieme tutte queste persone, vedendo le varie attitudini che tenevano e li mandarono agli istituti che stanno qua a Napoli, io come dicevo sono stato all’Enrico Fermi per parecchio tempo, perché sapevo fare il meccanico, là mi hanno insegnato tante altre cose, molto più precise, più avanzate. Ho imparato a usare alcuni macchinari, strumenti che non si usano nella meccanica auto, e poi dopo aver fatto questi corsi sono tornato in fabbrica.

All’inizio è stato bellissimo, mi sentivo veramente realizzato, un po’ l’esperienza che tenevo, un po’ le cose che avevo imparato stando all’istituto, un po’ la possibilità di mettere in pratica sia l’una che le altre, tutti i giorni, un po’ anche il fatto che ero benvenuto e stimato dai vari ingegneri che gestivano la manutenzione e che apprezzavano davvero il mio lavoro, perché come si direbbe oggi avevo una grossa capacità di problem solving, ero capace di risolvere parecchi problemi.

Che bel periodo che è stato. In realtà era l’officina in sé che era importante, enorme. Eravamo più di 300, ci stavano meccanici, elettricisti, strumentisti, carpentieri, saldatori, coibentatori, tubisti, insomma ogni tipo di specializzazione. C’era entusiasmo, passione, impegno, consapevolezza dell’importanza di ultimare i lavori di costruzione della fabbrica. E tutto questo veniva proprio dal fatto che c’era professionalità, c’era qualità nel lavoro, capacità di risolvere i problemi, possibilità di portare a termine i lavori assegnati con soddisfazione, in un contesto in cui tutto funzionava nonostante questa fabbrica enorme, ultramoderna. Sì, era troppo bello

quel fatto di sentirti parte di un progetto, il sentire di avere una missione, di essere parte di una visione, come si dice oggi. Ed era ancora più bello il fatto che sapevi quello che stavi facendo, a che cosa sarebbe servito, il risultato che ci sarebbe stato alla fine. Sì, perché sembra niente ma l'aver minuto per minuto coscienza di quello che stai facendo, di quello che sarà il tuo lavoro, a cosa servirà, è ciò che fa la differenza e il solo pensiero di partecipare alla costruzione della fabbrica dava un senso al nostro lavoro, ci riempiva d'orgoglio.

Perché poi è finita così male? Perché chi si arricchisce con il lavoro degli altri considera poco il tuo orgoglio, l'utilità di quello che fai, l'unica cosa che gli interessa è il profitto. Cosicché, finito il lavoro di costruzione, una volta che si è cominciato a produrre, l'azienda comunica al sindacato che i costi di una manutenzione con tanto personale non erano più sostenibili e anno dopo anno operai della manutenzione venivano messi fuori e si dava in appalto il lavoro.

Gli ultimi anni sono stati tremendi, si viveva con angoscia, molti di noi si sono sentiti annullati, non c'era più ragione di restare in fabbrica. Io sono stato l'ultimo operaio a uscire da quella officina, è stato una delle esperienze più brutte della mia vita. Sì, sono stato l'ultimo manutentore, gli ultimi giorni siamo rimasti solo io e il mio capo, un pò stavamo in officina, un pò andavamo in giro, ma non più per lavorare, per controllare il lavoro che facevano gli operai delle ditte.

L'amarezza è stata tanta, a un certo punto avverti un distacco, sostanzialmente aspetti come una liberazione il momento in cui potrai andare via dalla fabbrica per andare in pensione. Incredibile ma vero, il lavoro era diventato un peso anche per quelli come me che pure hanno fatto per tutta la vita il turnista su 7 giorni, due mattine, due pomeriggi, due notti e due riposo, quelli che sono stati per molti anni delegati sindacale della CGIL e non hanno mai accettato privilegi o trattamenti di favore.

Quello che era avvenuto in fabbrica era troppo, ti sentivi inutile, l'azienda premeva tutti i giorni per mandarti via, appena raggiunta l'età non ti dava nemmeno il tempo di dire A che già ti chiedeva di andartene in mobilità. L'atmosfera che si respirava in fabbrica era questa, se fosse stato come quando si stava in piena attività nessuno avrebbe pensato di andarsene. In fondo è la storia di tante fabbriche, al Sud come al Nord, è cambiato il clima, è cambiato il lavoro, la società ti fa sentire inutile, rischi di convincerti anche tu che sei in più, che non servi più, perché la fabbrica non sa cosa farsene di te, sei un esubero, te ne devi andare. È questo il peso, è questo il motivo per cui in tanti ce ne siamo voluti andare.

Cosa mi manca della fabbrica? Mi manca la solidarietà, quella che si respirava prima che iniziasse la trasformazione, quando in un turno, in un reparto eravamo in 100, eravamo veramente una famiglia, stavamo sempre insieme, ci vedevamo tutti i giorni, perché tutti i giorni si va a lavorare e perché spesso ci vedevamo anche fuori. Sì, ci stava molta solidarietà, se a uno di noi veniva fatto qualcosa tutti quanti si ribellavano. È durato fino a quando l'azienda non ha cominciato a fare di tutto per dividerci, anche tra me e il mio compagno che facevamo la stessa cosa, se tu eri più accondiscendente verso quello che ti diceva il capo ti inquadrava in una maniera

diversa, ti trattava in maniera diversa. Con il tempo e le difficoltà si è rotta questa solidarietà e dopo, come si dice, niente è stato più lo stesso.

L'ho detto una volta a un amico mio, non fa niente se adesso lo ripeto a voi: io non avrei mai tradito il lavoro, è stato il lavoro che ha tradito me. Ed è un tradimento che ancora mi fa male.