

«C'è in me qualche cosa, *al fondo di me*, al centro di me, qualcosa di infinitamente arido ... un essere che ha vita propria e che, tuttavia, vive con me la mia vita, e impassibile, ascolta tutte le *ciarle della mia coscienza*» (p. 57).

«Le ciarle della mia coscienza» sono un'esplicita presentazione della tecnica investita da Valéry Larbaud per il suo Barnabooth, il monologo interiore, ereditato da Dujardin e Joyce: là dove regna sovrano il disordine delle sensazioni, il caotico tumulto dei pensieri in dialogo con chiassosi ed impercettibili fantasmi e le parole si urtano tra loro, si accostano, si intrecciano e poi si sciolgono, il flusso di coscienza (monologo interiore indiretto) indossa i panni del direttore d'orchestra, intonando tra loro gli assoli più malinconici dell'animo del poeta Barnabooth con gli squilli più suggestivi dei momenti di fervore. Barnabooth ha bisogno di studiare – cioè di scoprire – l'irresistibile spartito del mondo esteriore che gli promette melodie alternative; contemporaneamente, cede alle lusinghe di un pentagramma che lo imprigiona nelle segrete di un esame di coscienza ossessivo e privo di via di fuga, alla ricerca della propria identità.

«Mentre scrivo, il *Nemico* si china sul mio braccio e mormora: “Che coraggio, eh? Ma che cosa ammirevole: tu t'infliggi pubblicamente l'umiliazione più crudele. Parlare della debolezza del tuo carattere, ma basta solo questo a nobilitarti; e parla pure della tua viltà, su; non ci sono che i coraggiosi che osino parlare della propria viltà, ecc.” “Ma vedi bene che scrivo subito quello che mi vai sussurrando all'orecchio”. “E sì, spingi il coraggio fino a denunciarmi, anima grande! Vedi, ricominci”. “Oh, insomma...”. Sì, c'è sempre. Tanto peggio; accettiamo la sua presenza e cerchiamo di renderlo sempre più sottile (è già dimagrito della metà, da quando lo sbeffeggio)» (p. 124).

«Duello a morte *fra me e lui*, nella *casa chiusa della mia anima* dove nessuno può venire a separare i combattenti» (p. 123).

Alla fine di questo intrigante quanto suggestivo viaggio, così come Barnabooth si è liberato dal “personaggio Barnabooth”, Larbaud può uscire allo scoperto ed abbandonare il personaggio romanzesco che ha recitato le battute al posto suo. «Immagino un me che continui a scrivere poesie in versi liberi francesi, a pubblicare di quando in quando una raccolta di *pastiches* tipo *l'Ode a Tournier de Zamble*, o a dilungarsi nelle impressioni sull'Italia» (p. 312): quello della scrittura è un gioco seducente ed irrinunciabile, così necessario e vitale per Larbaud – come la sua Odissea per l'Italia – che ha scritto un romanzo ed ha inventato Barnabooth per raccontarcelo. Finché, al termine dell'avventura romanzesca, si riappropria della sua voce («A poco a poco la mia lingua natale, parlandola tutti i giorni in famiglia, ridiventa il mio linguaggio interiore») e rinnega quella del suo alter-ego: «lui finisce e io comincio». ■

Alfa Romeo: dalla spider all'auto ecologica

SILVIO MENGOTTO

Il 6 aprile 2004 è stato siglato un importante accordo tra la Regione Lombardia, la Provincia di Milano, enti locali, comuni e sindacati. Ad Arese nascerà il polo della mobilità sostenibile, un sogno tenacemente perseguito per oltre un anno da tutti i lavoratori Alfa Romeo in cassa integrazione. Una vicenda locale condizionata da quelle nazionali: crisi economica nel Paese e nel settore automobilistico Fiat. L'accordo, che si colloca controcorrente rispetto all'attuale stagnazione economica e occupazionale del Paese, riduce al minimo le prospettive drammatiche che erano emerse. In gioco non c'era solo la crisi del mercato automobilistico, ma soprattutto l'occupazione, lavoratori e lavoratrici, famiglie, valori, tradizioni, una speranza al futuro.

L'Alfa (Anonima Lombarda Fabbrica Automobili) nasce a Milano nel 1910: alle sue dipendenze ci sono 250 lavoratori che producono trecento auto all'anno. Dopo la prima guerra mondiale diventa Alfa Romeo: la sua produzione è rivolta soprattutto verso vetture da competizione, tanto da occupare l'intera scena sportiva mondiale nel periodo fra le due guerre mondiali. Nel 1933 l'Alfa Romeo passa sotto il controllo dell'IRI. Con l'avvicinarsi del secondo conflitto mondiale si ristruttura per produrre autocarri e motori marini. A fine anni cinquanta avvia la produzione della Giulietta su larga scala, occupando 7.000 lavoratori.

Con gli anni sessanta, caratterizzati dalla motorizzazione di massa, l'Alfa Romeo compie la svolta di trasferire il Portello fuori città, ad Arese, dove costruisce il nuovo stabilimento. La nuova realtà aziendale ha una capacità produttiva di 150mila vetture all'anno e occupa 20.000 lavoratori tra operai, tecnici e impiegati. Il passaggio dell'Alfa Romeo alla Fiat avviene nel 1986: in quel momento Arese occupa circa 15.000 lavoratori. All'inizio degli anni novanta Fiat inizia un pesante processo di ristrutturazione di Arese chiudendo i reparti di fonderia, stampaggio, meccanica e spostando la produzione in altri stabilimenti del gruppo. Dieci anni dopo, nel 1996, i lavoratori rimasti sono 4.000, di cui duemila in cassa integrazione.

Tra lotte e speranze (2002-2004)

Alla fine del mese di ottobre 2002 Fiat apre la procedura per mettere in cassa integrazione straordinaria a zero ore 1024 lavoratori dell'Alfa Romeo di Arese. I sindacati manifestano per riaprire il tavolo delle trattative. I lavoratori entrano in Duomo per comunicare direttamente i loro problemi e speranze ai rappresentanti della diocesi. Il cardinale Tettamanzi già a fine novembre scrive una lettera agli operai e alle comunità cristiane. Un'inchiesta condotta dalla Pastorale del lavoro di Milano tra i lavoratori dell'Alfa Romeo e della Siemens in cassa integrazione (cfr. "Il Margine", n. 10/2002) evidenzia uno spaccato drammatico del vissuto quotidiano dei lavoratori: sfiducia, rassegnazione, senso di inutilità, soprattutto mancanza di futuro. Una quotidianità "sospesa" tra attese di certezze o di piccoli espedienti per arrotondare il salario livellato dalla cassa integrazione (600 euro mensili). Un'esperienza che cambia le abitudini di molte famiglie dove nascono nuove preoccupazioni. Ai disagi economici si sommano quelli psicologici ed esistenziali. Sono molti i lavoratori che cadono in depressione, si sentono inutili, in un certo senso tagliati fuori nella vita già a 45 anni. Mancano prospettive e futuro.

In questa situazione drammatica tutti riscoprono il valore, la necessità quasi esistenziale, di esseri uniti, come lavoratori e sindacati. In Alfa Romeo sono presenti ben cinque sigle: i tre confederali, i Cobas e i Cub. Accanto al ridimensionamento occupazionale delle grandi imprese, nella sola Lombardia risultano essere interessate da processi di crisi ben 443 aziende. Non c'è area lombarda che non stia soffrendo: Brianza, Varesotto, Bresciano e l'Altomilanese. La crisi dell'Alfa Romeo si ripercuote a pioggia sul proprio indotto fatto di centinaia di piccole o medie aziende.

Le continue mobilitazioni dei lavoratori portano a tre importanti risultati: la sigla di un protocollo d'intesa per la deindustrializzazione dell'area di Arese al fine di costruire un polo dell'auto ecologica; l'avvio di corsi di riqualificazione dei lavoratori; la proroga della cassa-integrazione per un ulteriore anno.

Con il protocollo firmato il 26 febbraio 2003 la Regione Lombardia, d'intesa con la Provincia, gli enti locali e tutti i sindacati, si impegna a garantire le condizioni favorevoli alla deindustrializzazione e alla valorizzazione dell'area, con particolare attenzione alla sua vocazione produttiva per l'insediamento e lo sviluppo di attività produttive ad elevato contenuto innovativo e tecnologico per la sperimentazione e produzione di autoveicoli a minimo impatto ambientale. L'accordo per la proroga di altri 13 mesi della cassa integrazione per 550 lavoratori è raggiunto presso il Ministero del Lavoro: per i lavoratori un'autentica boccata di ossigeno.

Futuro ecologico

Ad Arese nascerà dunque un polo per la produzione di auto a idrogeno, dove si svilupperanno moderne tecnologie non inquinanti, e per la ricerca avanzata (Politecnico, Cnr, Enea, Aem, Cfr). I punti essenziali dell'accordo del 6 aprile 2004 sono tre. Il primo riguarda la definizione delle prime imprese che si insedieranno nel progetto della mobilità sostenibile: sono 15 e dovrebbero portare circa 400 posti di lavoro. In questo modo comincia a prendere corpo, in modo preciso, quale potrebbe essere il futuro di un pezzo dell'area legata alla mobilità sostenibile. Secondo punto è l'impegno all'assunzione di 550 lavoratori in cassa integrazione. Il terzo punto riguarda un fatto inusuale: una delle due proprietà dell'area interverrà ad integrazione del reddito dei lavoratori in cassa integrazione con una cifra pari a 200 euro mensili, sino alla scadenza del dicembre 2004.

L'accordo è importante perché conclude positivamente la serie di trattative avviate nel tempo, raggruppandole in una sola intesa sottoscritta da tutti i soggetti che hanno partecipato al progetto di deindustrializzazione dell'area di Arese. Determinante è stata la partecipazione attiva di molti soggetti istituzionali e locali: la Regione, la Provincia, i Comuni e le proprietà delle aree. Da sottolineare il fatto di essere riusciti in un unico accordo ad avere il consenso di tutti, perché i soggetti erano diversi come diversi erano i reciproci interessi. È stata fondamentale l'unità tra i diversi sindacati presenti in azienda. L'essere riusciti ad avere un'opinione comune, anche su problemi complicati, ha evitato che gli altri soggetti potessero scaricare le proprie responsabilità sui sindacati stessi. L'accordo esprime anche una preoccupazione "ecologica", nel senso che conclude una lotta operaia e sindacale che non ha puntato solo alla salvaguardia occupazionale e salariale, ma anche a una migliore qualità della vita e del lavoro. Si apre una prospettiva di futuro dove un nuovo modello di sviluppo potrebbe includere benessere sociale e ambientale grazie ad una vettura a basso impatto inquinante per l'ambiente e le città.

I lavoratori e la Chiesa ambrosiana

Nell'intero arco della vicenda Alfa Romeo, la Chiesa ambrosiana ha giocato un ruolo pastorale discreto, ma ben determinato e illuminato nel puntualizzare, nei momenti più drammatici, i valori in gioco: il lavoro, l'occupazione, le famiglie, la solidarietà. I lavoratori e i sindacati hanno trovato nella Chiesa ambrosiana, tramite la Pastorale del lavoro, un interlocutore accogliente e in grado di saper ascoltare, incoraggiare e alimentare la speranza. I lavoratori del-

l'Alfa Romeo sono entrati pacificamente e simbolicamente ben quattro volte in Duomo, soprattutto nei momenti più difficili dell'intera vicenda, per esprimere le loro preoccupazioni.

La Chiesa svolge un compito pastorale, non è nelle sue competenze il trovare soluzioni tecniche ai problemi occupazionali. Un compito pastorale indirizzato su due precisi versanti: la solidarietà e l'unità tra i lavoratori. Già l'11 novembre 2002, a poche settimane dal suo ingresso in diocesi e in piena bufera Fiat, il cardinale Dionigi Tettamanzi aveva inviato ai lavoratori dell'Alfa Romeo una lettera intitolata *Diritto al lavoro*. Il messaggio esprimeva non solo sincera solidarietà ai lavoratori, ma invitava tutte le comunità parrocchiali, specie quelle investite direttamente dal problema, a sensibilizzarsi concretamente su questi temi e problemi del lavoro:

«Si tratta di una crisi che appare ben più grave del previsto: le forti difficoltà che vanno emergendo richiedono un obiettivo e libero confronto ... finalizzato a studiare e a decidere gli interventi necessari per una soluzione adeguata che comporti i minori costi possibili; le prospettive che si aprono non sono affatto incoraggianti, per cui tante persone e tante famiglie vedono pesantemente compromesso il loro futuro; la chiusura, se pur temporanea come si assicura da parte dei responsabili, di un'azienda rende in qualche modo più povero il territorio e porta con sé più ampi e inevitabili problemi e squilibri sociali. In questo stato di cose non spetta certo a me come vescovo né alla Chiesa individuare le soluzioni tecniche, economiche, sociali e politiche. Il vescovo e la Chiesa hanno però la missione di richiamare i valori della persona umana con le esigenze etiche che ne derivano, di domandare giustizia e responsabilità, di esprimere e di avere autentica solidarietà ... In questa solidarietà si devono sentire impegnate direttamente le nostre comunità parrocchiali e tutta la nostra Chiesa, offrendo ascolto, sostegno e aiuto concreto con quelle modalità che andranno opportunamente individuate anche in accordo con i nostri organismi diocesani».

Nel maggio 2003 i lavoratori entrarono nuovamente in cattedrale, proprio nei giorni in cui la stampa registrava una grave rottura nazionale tra i sindacati (la firma separata del contratto dei metalmeccanici). Questo non avvenne tra i lavoratori dell'Alfa Romeo che, riuniti in cattedrale, chiedevano non 600 euro mensili, ma dignità e lavoro. Don Raffaello Ciccone, responsabile della Pastorale del lavoro, parlando ai lavoratori disse: «C'è una solitudine che non riesce ad oltrepassare le parole e le promesse. Il lavoro è fondamentale per la persona. La Chiesa di Milano non ha soluzioni da proporre, ma partecipa al dramma di molte famiglie in grave difficoltà per il futuro». Terminò l'intervento annunciando che, quale gesto simbolico, il cardinale Tettamanzi aveva destinato

> segue in terza di copertina