

Il cantiere navale di Riva Trigoso (poi "Cantieri del Tirreno") in una foto degli anni Trenta, con gli scali confusi tra le case del borgo marinaro

ALL'EPOCA DEL FALLIMENTO PIAGGIO L'AZIENDA DAVA LAVORO A PIÙ DI DUEMILA ADDETTI

Tornati dalle ferie, 42 anni fa, trovammo il cantiere chiuso

I cancelli sbarrati e lo choc di un dipendente del "CdT" di Riva

LA STORIA

MARIO DENTONE

VAI AD AUGURARE buone vacanze, buona estate a un operaio Ili!

Ora tutti hanno torto e tutti hanno ragione, e le famiglie bocheggiano, e non solo per il caldo. Come al solito: "Il troppo stroppia" dice il proverbio, ma spesso si chiude la stalla quando... di colpo, uno si sveglia un mattino e...

Di colpo, il 19 agosto 1970, ovvero 42 anni or sono. Come ogni anno il cantiere navale di Riva Trigoso, CdT (Cantieri del Tirreno, del benemerito Piaggio), risorsa di tutto il comprensorio, da Levanto a Camogli, circa duemila dipendenti, oltre cinquecento dipendenti di ditte esterne fisse nello stabilimento, il cancello apparve chiuso, la sirena di inizio giornata non suonò, tutti, operai e impiegati, si ammassarono fuori da quel cancello, con i guardiani chiusi nella loro cabina di sorveglianza muti, certo a disagio, forse con l'ordine di non parlare, non spiegare.

Il cantiere aveva osservato le canoniche due settimane di ferie collettive: tutti a casa, quindi, a parte quelli cosiddetti "comandati" dei servizi continui (elettricisti, pompieri, sorveglianti) o lavori urgenti da consegnare e terminare. Da lunedì 5 al lunedì 19 agosto, dunque, e quel lunedì...

Ero stato assunto esattamente un mese prima, il 16 luglio, ventitré anni da compiere, mio padre era in cantiere già da oltre trent'anni, pur con l'intervallo della guerra. Era entrato a quindici anni, braghe corte, per il corso di apprendista (era il fiore all'occhiello dei Piaggio, allevare i ragazzi apprendisti e farli diventare splendidi operai), e quando al suo fianco, elegante neo assunto impiegato ragioniere, varcai quel cancello la prima volta, era più fiero ed emozionante di me: lui era tutto buia nuova ("aveva indossato per la circostanza"), io nonostante il caldo già di mattino, camicia e abito giacca e cravatta. Mio padre uscì dalla fab-

brica dopo 42 anni, praticamente agonizzante, e sei mesi dopo (beata Inps) era già morto: amianto!

Io, invece, quel 19 agosto, arrivai al cancello e trovai un muro di tute blu, un megafono rauco che urlava di star calmi, che la fabbrica doveva vivere, e io smarrito, ancora pivevillo, incapace di chiedere a qualcuno. Sapevo soltanto che scioperi o non scioperi dovevo entrare, timbrare il cartellino a quell'orologio che sembrava più un monumento di legno con quella maniglia terrificante che echeggiava a ogni timbratura come un maglio. Dovevo entrare

perché allora si usavano i tre mesi di prova, in cui non si doveva sgarrare: niente scioperi, attenti alla mutua, niente ritardi, niente iscrizioni sindacale. Ma entrare era impossibile.

"Il padrone" (si usava eccome la parola "padrone", fu in quegli anni il titolo di un romanzo di Parise, e la letteratura industriale istruì un nuovo linguaggio comune), diceva il megafono: "ci ha accolti al rientro dalle ferie chiudendo la fabbrica". "Il padrone è fuggito gettando le chiavi in mare". "Il padrone ha approfittato della chiusura d'agosto per farci trovare i cancelli sbarrati". E i dirigenti?, chiedevano alcune voci. "Andiamo negli uffici e tiriamoli fuori, devono spiegare!". I dirigenti erano su, certo, ma in quei momenti anch'essi erano tremebondi dipendenti del... padrone. Piaggio aveva chiuso settant'anni di storia rivanica e di tutta la riviera di levante, l'economia di migliaia di famiglie con figli a scuola. E io?

Tentai di entrare, dopo un mese appena comunque andasse dovevo essere licenziato? Se scioperavo e se la fabbrica moriva. Mi tremavano le gambe, ero smarrito in quel triste gioco più grande di me, inafferrabile. Il cantiere costruisce navi e ne varata tre quattro all'anno, mi dicevo, la meccanica è la chicca della perfezione, pale per eliche, impianti stabilizzatori, turboriduttori per tutto il mondo, com'è possibile che il... padrone? Davanti a me vidi due amici, più avanti d'età ma ancora giovani, anch'essi di Riva, la barba da sindacalisti, uno aveva il sigaro in bocca, da sindacalista, l'altro "L'Unità" piegata come da prassi: "L'un" rossa in tasca della tuta. Uno era Mario (non c'è più da anni, troppo giovane, che nostalgial), l'altro era Sté (lo incontro sempre con affetto), mi videro, capirono, sapeva-

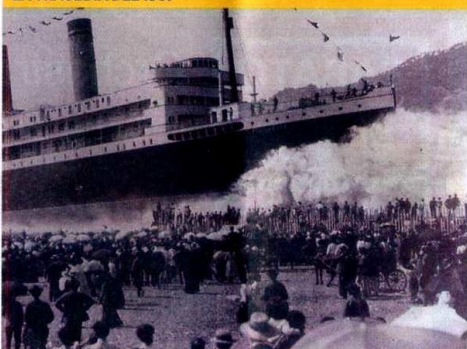


Un varo con le barche dei pescatori a rischio per il sego



L'officina lamiera e carpenteria dello stabilimento di Riva

LA TRAGEDIA DEL 1907



IL VARO DELLA "PRINCIPESSA JOLANDA"

UN'IMMAGINE della "Principessa Jolanda", nave del Lloyd Italiano affondata durante il varo al cantiere navale di Riva Trigoso, il 22 settembre del 1907. Nel 1904 la società commissionò ai cantieri rivanici una coppia di piroscafi di circa 9 mila tonnellate di stazza, che avrebbero dovuto compiere la rotta dall'Italia fino all'America meridionale. Erano appunto il "Principessa Jolanda", e il "Principessa Mafalda".

no, emi scortarono dentro: "Lui deve entrare, guai a chi lo ferma" disse Mario, "Vai tranquillo, non staccarti dalla scrivania anche se il direttore ti dice di andare a casa"...

Un giorno, anni dopo, io ormai ero radicato nella fabbrica, inserito, mi ero impegnato nel sindacato e poi ne ero uscito deluso, ero insomma un anziano, (il cantiere fu poi stato salvato dall'Iri, da CdT a CNTR a CNR, quindi Fincantieri, com'è oggi che la forza lavoro è neanche un terzo di allora quando le navi nascevano e crescevano quasi a catena di montaggio) un giorno,

dicevo, un dirigente mi disse: "Anche per noi dirigenti fu un brutto rientro dalle ferie anche se sapevamo. I sindacalisti di allora lo capirono, e ci aiutarono a capire, e il ricordo con gratitudine, con stima, perché capivano, noi dirigenti non eravamo solo i nemici, non eravamo il padrone, lo capirono".

Proprio in quegli anni, dopo l'autunno caldo dei metalmeccanici e

l'estate rovente e gelida insieme di noi della riviera col cantiere di Riva, nelle fabbriche italiane avrebbe tentato di insinuarsi il terrorismo (basti pensare

agli attentati, ai volantaggi, fino all'uccisione di Guido Rossa a Genova), ma operai e impiegati, e dirigenti e sindacati, fecero allora sì un forte picchetto dentro e fuori dalle fabbriche, e nessuno passò, perché un conto era la lotta per il lavoro un conto era la lotta per non lavorare, questo era la differenza. E Riva, come era avvenuto sotto i bombardamenti del 1944 con le maestranze a presidiare la fabbrica e gli scali, fu sempre alla punta di ogni corteo di lavoratori, e fu emblema e simbolo non solo di Riva ma di tutta la riviera di levante.

19 agosto 1970 - 19 agosto 2012, vai ad augurare buone vacanze, buona estate, a un operaio dell'Ili... Posso solo augurare buon inverno, stipendio e tredicesima, regali natalizi ai figli, allora si il sorriso...

L'autore è scrittore e saggista

TUTTI COINVOLTI
Anche per i dirigenti fu un colpo durissimo da digerire