

Il viaggio nel Fiat-Nam

Fofi e l'immigrazione meridionale

GIUSEPPE LUPO

Annifa, in occasione della morte di Gianni Agnelli, rimanemmo tutti stupiti di fronte alle immagini televisive che trasmettevano il passaggio del feretro tra due ali di folla commossa. Chi era presente non soltanto rendeva omaggio a una figura che aveva condizionato nel bene e nel male una lunga stagione di immigrazioni e di integrazioni, recitando un ruolo determinante nello slittamento da un'Italia contadina a potenza industriale, ma continuava a sentirsi parte di un progetto - la Fiat, appunto, il mito della grande fabbrica - che aveva nutrito, caricandoli di aspettative e di speranze, i sogni di migliaia di individui. Tra i volti ripresi non mancavano certo operai in pensione ed ex sindacalisti, figli di immigrati e impiegati ancora in attività, mogli di fattorini e di colletti bianchi. C'erano anche i personaggi usciti dalle pagine di *Gymkhana-cross* di Luigi Davì (1957), di *Marcovaldo* di Italo Calvino (1963), di *Vogliamo tutto* di Nanni Balestrini (1971).

Di sicuro, però, tra la gente in strada non erano assenti i numerosissimi volti, anonimi ma di sognante eloquenza, che popolano la celebre inchiesta di Goffredo Fofi, *L'immigrazione meridionale a Torino* (Aragno, pagg. 337, euro 20), ristampata dopo le edizioni feltrinelliane del 1964 e del 1975 con l'aggiunta di una nuova prefazione dell'autore. Quei volti, quei profili, a guardare bene, li ritroviamo pari pari nel saggio di Fofi sul viaggio nel Fiat-Nam prima del film di Ettore Scola «da Treviso a

Torino» del 1973: sono più giovani di quarant'anni, sono appena arrivati a Torino spinti dal bisogno di trovare un'occupazione che rompa definitivamente il cerchio dell'insicurezza economica e sociale, coltivano l'idea di abbandonare il Mezzogiorno e stabilirsi nella più industrializzata città del Nord, insomma vogliono dare un taglio al passato di miseria e vincoli di natura feudale per giocare tutti la carta della dignità e della maturazione individuale e collettiva.

Lungo tali direttrici, che prima di essere economiche sono soprattutto morali, si sviluppa il lavoro di Goffredo Fofi. Si tratta di un'indagine condotta tra la fine degli anni '50 e i primi '60 dentro il vasto fenomeno delle migrazioni interne, a cominciare dai luoghi di provenienza (il Sud) fino alla nuova realtà, che non si compone solo di lavoro, ma tocca le motivazioni psicologiche ed emozionali (le lacerazioni familiari e le ribellioni dei figli ai padri), ripercorre i rapporti con le comunità del territorio, indaga i problemi dell'organizzazione e dell'accoglienza (alloggi popolari, scuole, assistenza sanitaria). È chiaro che Fofi attribuisce a Torino il ruolo di città-campione. Diversamente da Milano, in cui l'emigrazione interessa sia il perimetro urbano che i centri dell'*hinterland* e non conosce un'impresa industriale capace di svolgere una funzione catalizzatrice come la Fiat, nella Torino del *boom* Fofi registra almeno due elementi destinati a imprimere una certa traiettoria ai nuovi arrivati: il convergere tutti insieme verso il modello di vita urbana e il sogno di indossare la tuta blu negli stabilimenti di Mirafiori.

Chi si ferma all'ombra della Mole, chi frequenta i mercati di Porta Palazzo, insomma, ci tiene a recitare un ruolo, sia pure secondario, nel grande teatro della maggiore industria automobilistica ita-

liana. La quale, tra l'altro, impone alla città e ai suoi abitanti una propria etica, che non sempre incontra il consenso nei suoi amministratori e nelle forze sindacali; determina anzi una così capillare rete di rapporti economici da produrre l'idea di un monopolio esercitato più o meno direttamente a danno di altre maestranze.

Alcuni giudizi particolarmente severi, espressi da Fofi a proposito dell'atteggiamento paternalistico e utilitaristico della Fiat nel quadro della politica industriale di quegli anni, probabilmente impongono all'Einaudi (cui inizialmente il libro era stato destinato) di abbandonare il progetto editoriale, favorendone in questo modo la collocazione nei tipi di Feltrinelli. Lo apprendiamo dalla prefazione a questa nuova edizione. Tuttavia l'impegno testimoniale, che Fofi porta a termine coniugando la freddezza delle tabelle statistiche con l'epica dell'antropologo, non è né vuole essere una polemica nei confronti della Fiat. Semmai è uno spaccato sociologico, che contribuisce a maturare una coscienza civile proprio perché ci consegna il ritratto di un'Italia in cui la civiltà contadina lascia spazio a una nuova identità, problematica quanto la prima, ma altrettanto suggestiva e ricca di idee, contraddittoria pur se intrisa di una felicità effimera. In fondo la ragione che sta a fondamento di un saggio così importante, oggi ancor più di ieri, sta nella ricerca delle radici identitarie, che un'Italia un po' distratta, come quella di oggi, corre il rischio di smarrire. Ciò è tanto più vero, se si considera che l'emigrazione è parte integrante della nostra storia, lo è stata per tutto il secolo scorso anche se lo abbiamo dimenticato troppo in fretta. E il fatto che trattiamo gli extracomunitari «con maggiori cattiveria, indifferenza e ipocrisia che negli anni dell'immigrazione meridionale a Torino», ci riempie di meraviglia, oltre che di tristezza.

*Quando il Sud andava
a Torino in fabbrica
Ritorna l'indagine
sul sogno della tuta blu*