

Donne e operai. Gente del Mugello

Intervista a Simona Baldanzi di Eleonora Formisani
da Carta n. 1/2007

Una giovane scrittrice, Simona Baldanzi, racconta il Mugello, la sua terra, attraverso i racconti di vita delle tute arancioni e delle vestaglie blu. "Figlia di una vestaglia blu" [Fazi editore] dà voce al lavoro sotterraneo degli operai che costruiscono l'alta velocità nel tratto Firenze-Bologna e delle "donne in catena" che con la loro manodopera hanno cucito e assemblato un pezzo della storia del tessile italiano: i jeans Rifle. La fotografia di una terra ferita, sfruttata e depredata dei suoi beni più preziosi, come l'acqua, ma questa è anche la storia della resistenza e della voglia di un riscatto corale.

Come nasce l'indagine sugli effetti sociali dell'Alta velocità?

Nel 2000 quando dovevo decidere su cosa laurearmi mi è sembrato il tema giusto, anche perché si parlava sempre e solo delle conseguenze ambientali e mai si puntava l'attenzione sugli effetti sociali della tav, soprattutto sulla presenza di numerosi lavoratori di cui si sapeva ben poco.

Quali sono gli effetti sociali che la tav sta provocato nel Mugello?

Ho fatto parte di un gruppo di ricerca più ampio dell'università di Firenze che si è occupato sia degli effetti economici della tav che di quelli sulla popolazione. Mi sono occupata dei cantieri e dei lavoratori, del rapporto fra loro, del rapporto con gli abitanti del paese [Barberino del Mugello nrd], dell'amministrazione locale e delle associazioni, insomma di tutto ciò che li circondava. Gli effetti principali si possono riassumere così. Intanto c'è da dire che i lavoratori erano isolati in campi base e quindi per lo più c'è stato un "effetto di rimozione" da parte dell'ambiente circostante. Non si vedevano, non erano tenuti in considerazione anche perché all'interno del campo base, che è già di per sé una struttura totalizzante e autosufficiente, non creavano problemi all'esterno ne avevano bisogno di servizi aggiuntivi. Quindi l'isolamento è il primo elemento. La conseguenza di questo è che nessuno li conosceva quei lavoratori e se in un primo momento tutti pensavano fossero per la gran parte extracomunitari erano invece lavoratori del sud. C'è poi il discorso sui turni, precisamente sul "quarto turno" legato ai cantieri e che, per la prima volta, veniva applicato al lavoro degli operai della tratta Firenze-Bologna. Funziona così: gli operai lavorano sei giorni e riposano uno, poi lavorano altri sei giorni con due giorni di riposo, poi altri sei giorni con tre di riposo, alternando mattino, pomeriggio e notte. Al quarto turno ricominciano e questi tre giorni accumulati servono per tornare a casa. In tutto lavorano 48 ore consecutive in galleria e si sa che, per esempio per il turno di notte, non esiste nessuno che lavora 48 ore. Pensiamo ad esempio agli infermieri che ne alternano due, massimo tre, e hanno più giorni di riposo.

Come la storia degli operai che lavorano nei cantieri dell'alta velocità si intreccia con quella delle operaie della Rifle che per decenni ha prodotto jeans per mezza Europa?

Frequentando i cantieri e vedendo così tanti operai insieme ripensavo alla storia di mia mamma insieme alle sue colleghe, le altre vestaglie blu, dentro la fabbrica. Da lì si intrecciano tutta una serie di ricordi di quando ero piccola, di come vivevo il fatto di essere figlia di operai. La storia tra le tute arancioni e le vestaglie blu s'interseca su più piani. Uno è la differenza di genere. Vedevo questi campi base dove gli uomini sui loro problemi si confidavano poco, invece io ero abituata a sentire le storie di mia mamma e delle altre operaie che avevano una confidenza più profonda. L'altro piano è che si è sempre parlato di operai in tuta blu ma molto meno delle donne operaie, delle vestaglie blu, delle loro condizioni di lavoro. Poi c'è l'ambiente totalizzante del campo base mentre il contesto industriale della fabbrica si inseriva comunque nella vita del paese. Penso alla sirena che suonava regolando le ore, i tempi di vita di queste donne ma anche della vita del paese. Tutti sentivano la sirena e sapevano perfettamente che ora fosse, più che se a scandire il tempo ci fosse stata la campana del prete.

Accampati per anni in isolati campi base, quasi tutte le tute arancioni provengono da un piccolo paese della provincia di Crotone, Petilia Policastro, dove tu sei stata più volte. Com'è stato il rapporto con gli operai dei cantieri?

All'inizio ho dovuto superare la difficoltà di essere considerata una estranea, di essere una studentessa universitaria. Io ero del Mugello mentre gli operai venivano da altrove ed ero anche una giovane donna. C'erano tutte queste differenze che all'inizio sono state da ostacolo e fonte di diffidenza. Poi, via-via, per loro è stata una occasione per sfogarsi, per parlare. Col tempo ho iniziato a conoscerli di più, soprattutto gli operai di Petilia Policastro, sia perché erano la stragrande maggioranza e poi perché Pietro, uno di loro che emerge anche come personaggio nel romanzo, era quello più combattivo. Quando sono andata a Petilia mi hanno riconosciuta, hanno visto che avevo portato avanti il lavoro e quindi certe loro confidenze, i racconti sul lavoro, sulla loro condizione, sulla lontananza da casa, erano servite ad una ricerca vera e ad un confronto che aveva arricchito entrambi.

Il Mugello è anche la terra che ha eletto senatore Antonio Di Pietro, ministro delle infrastrutture e ostinato sostenitore della Tav. Come mai, nonostante i numerosi danni ambientali, non c'è stata l'opposizione che abbiamo visto in Val di Susa.

Nel Mugello all'inizio, quando si parlava del progetto dell'alta velocità, i sindaci e la popolazione di opposero. Poi nel 1995, quando è stato firmato l'accordo, i sindaci del Mugello firmarono. Sono un sindaco, quello di Firenzuola, andò lì con il mandato del consiglio comunale, gli altri hanno firmato senza. Tornarono con le "opere compensative", strappate nelle trattative. Da questo punto in poi la gente si è sentita abbandonata e tradita. Questo è un punto importante. La lotta in Val di Susa regge molto sulla non resa delle istituzioni e sul confronto. Qui, dopo quel sì e quella firma, è crollato tutto, fino a quando sono emersi i danni ambientali, inaspettati fino a questo livello, che hanno risvegliato la gente che si è vista senza acqua. Oggi nel comune di Borgo San Lorenzo, dove ci sono stato i danni più gravi, l'acqua viene portata artificialmente, le falde e i fiumi non ci sono più.

Il tuo libro è un contributo appassionato al riscatto della terra ma anche di tutti gli operai che qui hanno lavorato e lavorano ancora. Cosa vedi nel futuro del Mugello?

Vedo una terra ferita, purtroppo non solo dall'alta velocità. Ci sono tante altre opere che la interessano e l'hanno interessata in passato, la variante di valico ad esempio [il potenziamento dei 62,5 chilometri del tratto appenninico dell'A1 tra Sasso Marconi e Barberino del Mugello]. Rimarginare queste ferite dal punto di vista ambientale è dura. Non si torna indietro, l'acqua del fiume non la rende nessuno, se non artificialmente. Se penso al futuro forse l'esempio di questa terra ferita potrà servire per imparare da quello che è stato fatto. Questo la Val di Susa l'ha sempre tenuto presente. Il problema è politico, si tratta di fare delle scelte come delle rinunce. Dal punto di vista degli operai invece, quando scadranno i contratti a termine, alla conclusione dell'opera, ci sarà il problema della mobilità e quindi ricercheranno, com'è già successo, nuovi lavori nei cantieri di altre grandi opere. Sembra un cane che si morde la coda.