

RiSES

RICERCHE DI STORIA ECONOMICA E SOCIALE

Journal of Economic and Social History

RiSES

RICERCHE DI STORIA ECONOMICA E SOCIALE

Journal of Economic and Social History

Redazione / Editorial Board

MAURO AGNOLETTI, Università di Firenze
ALBERTO BAFFIGI, Banca d'Italia, Roma
MARCO BELFANTI, Università di Brescia
CINZIA CAPALBO, Sapienza Università di Roma
ANDREA CARACAUSI, Università di Padova
GIUSEPPE CONTI, Università di Pisa
GIUSEPPE DE LUCA, Università di Milano
RITA D'ERRICO, Università Roma Tre
IDA FAZIO, Università di Palermo
PAOLO FRASCANI, Università Orientale, Napoli
ALFREDO GIGLIOBIANCO, Banca d'Italia, Roma
FRANCESCO GUIDI BRUSCOLI, Università di Firenze
ANDREA LEONARDI, Università di Trento
LUCA MICHELINI, Università di Pisa
VALERIA PINCHERA, Università di Pisa
DONATELLA STRANGIO, Sapienza Università di Roma
MARIO TACCOLINI, Università Cattolica, Brescia
CARLO M. TRAVAGLINI, *editor*, Università Roma Tre

Segreteria di redazione

DARIO DELL'OSA, Università di Bari
GIUSEPPE STEMPERINI, Università Roma Tre

Corrispondenti scientifici / Editorial Advisory Board

GAETANO AIELLO, Università di Firenze
MARILENA BARBIERI, Università Roma Tre
CARLOS BARCIELA, University of Alicante
HILARIO CASADO ALONSO, University of Valladolid
GABRIELLA CORONA, ISSM-CNR
STEFANO D'AMICO, Texas Tech University
JOHN A. DAVIS, University of Connecticut
MARKUS A. DENZEL, Leipzig University
CORINNE MAITTE, University of Paris-Est
ADAM MANIKOWSKI, Polish Academy of Sciences, Warsaw
ANTONIO JOSE MIRANDA, University of Alicante
GIANCARLO MONINA, Università Roma Tre
JONATHAN MORRIS, University of Hertfordshire
MARCELLA MULINO, Università dell'Aquila
GIOVANNI MUTO, Università Federico II Napoli
MICHAEL NORTH, University of Greifswald
ANTONIO PEDONE, Sapienza Università di Roma
ULRICH PFISTER, University of Munster
EMANUELA SCARPELLINI, Università di Milano
FRANCESCA SOFIA, Università di Bologna
NADÈGE SOUGY, University of Neuchatel
GIANFRANCO TUSSET, Università di Padova
JOSÉ ANDRES UCENDO, University of the Basque Country
GIACOMO VACIAGO, Università Cattolica, Milano

Proposte di contributi, manoscritti e pubblicazioni per recensione vanno inviati a: redazione.rises@gmail.com

Tutte le proposte di pubblicazione di saggi sono valutate secondo il criterio internazionale del *double blind referee*.

Redazione RiSES: c/o Dipartimento di Studi Aziendali, Università Roma Tre, via Silvio d'Amico 77, 00145 Roma

Direttore responsabile: CARLO M. TRAVAGLINI

Editore: Università Roma Tre-CROMA, via Ostiense, 139 | 00154 Roma, tel 06.57334016 | fax 06.57334030

pubblicazioni.croma@uniroma3.it | www.croma.uniroma3.it

Iscrizione nel Registro degli Operatori di Comunicazione n. 19741

Redazione editoriale: ANNA ROSA ANGIO, SIMONA BULTRINI, GIORGIO FIZZOTTI, SABINA MITTIGA | croma@uniroma3.it

Abbonamento annuo 2016: Italia euro 50,00; Estero euro 85,00; Sostenitore: euro 100,00

Per abbonamenti e acquisto di singoli fascicoli contattare «CROMA-Università Roma Tre», via Ostiense, 139 | 00154 Roma | tel 06.57334016 | fax 06.57334030 | pubblicazioni.croma@uniroma3.it

I versamenti possono essere effettuati sull'International Bank Account Number (IBAN): IT05T0200805165000400014281 -

BIC/SwIFT: UNCRITM1B58 intestato a Università Roma Tre, indicando sempre la causale di versamento.

Il fascicolo è stato chiuso in tipografia il 30/03/2016. Stampa presso MACOFIN srl - divisione stampa - via degli Olivi, 35 - 00171 - Roma

© 2016 Università Roma Tre-CROMA. I diritti di traduzione, riproduzione e adattamento totale o parziale con qualsiasi mezzo (comprese le copie fotostatiche) sono riservati per tutti i Paesi.

Autorizzazione del Tribunale di Roma n. 1/2016 in data 21/01/2016.

La rivista "Ricerche di Storia Economica e Sociale" è pubblicata con il patrocinio e il sostegno del
Dipartimento di Studi Aziendali dell'Università Roma Tre



RiSES

RICERCHE DI STORIA ECONOMICA E SOCIALE

Journal of Economic and Social History

CARLO M. TRAVAGLINI, *All'origine di RiSES: un progetto scientifico e culturale*, pp. 3-7

CIBO IN ETÀ MODERNA E CONTEMPORANEA TRA PRODUZIONE E CONSUMO (SECC. XVIII-XX)

a cura di Rita d'Errico e Valeria Pinchera

RITA D'ERRICO, VALERIA PINCHERA, *Introduzione*, pp. 9-13

PAOLO MALANIMA, *Cibo e povertà nell'Italia del Sette e Ottocento*, pp. 15-39

DANIELA CICCOLELLA, *Lo zucchero nel Mezzogiorno preunitario: politica economica, fiscalità, consumo*, pp. 41-61

PAOLA NARDONE, *La diffusione della birra in Italia (secc. XIX-XX) e il caso della Birra d'Abruzzo*, pp. 63-82

ELISABETTA MERLO, *I consumi alimentari in una grande città. Milano 1950-1997*, pp. 83-107

DANIELA ADORNI, STEFANO MAGAGNOLI, *Mangiare in FIAT. Le mense aziendali tra sociabilità e confronto politico*, pp. 109-127

ALBERTO IANES, *Bottom up. Organizzazione e sviluppo della cooperazione di consumo trentina nel secondo Novecento*, pp. 129-151

LUIGI LORENZETTI, *La frutticoltura in Svizzera: tra congiunture e dinamiche di mercato (1870-1970)*, pp. 153-172

STEFANELLA STRANIERI, PAOLO TEDESCHI, *Producing and Selling Wine in Eastern Lombardy (19th-21th centuries)*, pp. 173-198

FRANCESCO CHIAPPARINO, *Tra invenzione e tradizione. Note sulla storia delle tipicità dell'industria alimentare italiana*, pp. 199-216

GIOVANNI CECCARELLI, ALBERTO GUENZI, *Promuovere la marca industriale attraverso il personaggio: Garibaldi e Aunt Jemima nel mercato di massa*, pp. 217-236

L'agricoltura italiana tra biodiversità e cucine locali: una lettura di lungo periodo. Incontro con Piero Bevilacqua, a cura di Cinzia Capalbo, pp. 237-248

Schede

M. Alberti, *La "scoperta" dei disoccupati. Alle origini dell'indagine statistica sulla disoccupazione nell'Italia liberale (1893-1915)* (R. Biasillo); F. Callegari, M. Valentini (a cura di), *Filiere d'Italia. Produzioni e reti dell'agroalimentare* (C. Capalbo); M.L. Ferrari, M. Vaquero Piñeiro (a cura di), «*Moia la carestia*». *La scarsità alimentare in età preindustriale* (C. Capalbo); P. Freedman, *Il gusto delle spezie nel Medioevo* (F. Guidi Bruscoli); D. Getz, R. Robinson, T. Andersson, S. Vujicic, *Foodies & Food Tourism* (A. Marescotti); E. Ivetic, *Un confine nel Mediterraneo. L'Adriatico orientale tra Italia e Slavia (1300-1900)* (B. Crivelli); M. Middell (ed.), *Cultural transfers, encounters and connections in the global 18th century* (A. Falcetta); L. Mocarrelli (a cura di), *Quando manca il pane. Origini e cause della scarsità delle risorse alimentari in età moderna e contemporanea* (G. Ongaro); F. Veratelli, *À la mode italienne. Commerce du luxe et diplomatie dans les Pays-Bas méridionaux 1477-1530. Édition critique de documents de la Chambre des comptes de Lille* (F. Guidi Bruscoli), pp. 249-270

Riferimenti autori, p. 271

MANGIARE IN FIAT. LE MENSE AZIENDALI TRA SOCIABILITÀ E CONFRONTO POLITICO*

Daniela Adorni - Stefano Magagnoli

Università degli Studi di Torino - Università degli Studi di Parma

Abstract: This paper analyses the introduction of company canteens within the complex manufacturing structure of the Turin-based Fiat group. Our subject can be seen as a representative case-study, since the prominence of the Turin car maker - in terms of its production volumes, its presence on international markets and the special relationship that it enjoys with the city in which it is based - is felt far beyond borders of Italy. This study reconstructs the long gestation period of the company canteens project while taking a closer look at a number of specific issues: trade union demands for the provision of worker's refectories; considerations on the impact of canteens on the organisational structure of the company; the difficulties encountered in supplanting the traditional worker's mess tin and tailoring canteen menus to the tastes of workers who, in the 1960s when the canteen system was about to be introduced, came from all over Italy, especially from the south.

Keywords: Company Canteens; Factory Organization; Labour History; Trade Union History.

Gli operai limatori di ghisa con le mani arrivavano [...] ogni
mattina alle sei coi treni del sonno, mangiavano bivaccando in fab-
brica, e ripartivano con gli stessi treni prima delle sei, ogni sera così¹.

1. *La vita agra*

Con lo sviluppo industriale i tempi e i ritmi del lavoro subiscono un cambiamento significativo determinando la necessità che i lavoratori si conformino alle regole rigide e cogenti del sistema di fabbrica. Per questi motivi il tempo diviene così uno dei fattori più importanti del ciclo produttivo, imponendo la riscrittura dei codici di relazione tra lavoro e occupati.

Le sirene che scandiscono gli orari dei turni lavorativi si sostituiscono al naturale alternarsi tra il giorno e la notte, così come l'espansione urbana che accompagna lo sviluppo dell'industria riscrive il rapporto tra i luoghi del lavoro e quelli dell'abitare, generando flussi sempre più grandi di lavoratori "pendolari"².

* Il presente contributo è il frutto di un percorso di ricerca collettivo e metodologicamente unitario da parte degli autori. In particolare, però, Daniela Adorni ha scritto il terzo, il quarto e il quinto paragrafo; Stefano Magagnoli il primo e il secondo.

¹ L. Bianciardi, *La vita agra*, Milano, 2013, p. 87.

² Sulla distanza tra residenza e lavoro quale fattore d'incremento dell'*eating-out* cfr. M. Bruegel,

La necessità di aumentare i livelli di produttività disciplina sempre più rigidamente il lavoro di fabbrica, introducendo forme organizzative più efficienti e razionali. Sono “gli ergastoli dell’industria”³ che caratterizzano la prima fase dello sviluppo capitalistico:

Entrando in fabbrica l’operaio trova non solo gerarchia di comando, ma anche una gerarchia tecnica oggettivata nel processo produttivo: la sua vita non è più regolata dal flusso delle stagioni, dal lavoro volontario e dalle esigenze sue e della sua famiglia, né dalle sue capacità attitudinali; in sostanza egli non è più al centro del suo mondo economico e affettivo, ma si scopre parcellizzato in una funzione di dettaglio al servizio del sistema della divisione del lavoro che mette in primo piano la macchina e la logica produttiva del capitale⁴.

Anche i pasti dei lavoratori diventano una variabile da controllare. Un tempo da programmare nella sincronizzazione della filiera lavorativa.

Sebbene alcuni sistemi di ristorazione collettiva esistessero già in età pre-industriale⁵, il vero inizio del fenomeno coincide dunque con la concentrazione della forza-lavoro nelle fabbriche, specie in quelle di grandi dimensioni, organizzate in reparti e con orari di lavoro differenziati. La questione dell’alimentazione all’interno del ciclo di lavorazione industriale – al di là delle implicazioni sindacali e di quelle relative al benessere dei lavoratori – diviene dunque una componente specifica nel processo di organizzazione ottimale dei fattori della produzione. La realizzazione di ristoranti aziendali risponde infatti al duplice obiettivo di razionalizzare la pausa pranzo – che diviene parte integrante dell’orario di lavoro – e di garantire standard igienici adeguati⁶, con inoltre l’ambizione di rendere più esplicito il vincolo di subordinazione dei lavoratori e concorrere all’incremento della produttività, stabilizzando le relazioni sindacali. Una forza-lavoro nutrita adeguatamente – in qualità e quantità dei cibi – avrebbe infatti aumentato le proprie capacità di lavoro apportando benefici non trascurabili all’aumento della produttività⁷. Le scienze della nutrizione, in pieno sviluppo alla metà dell’Ottocento, danno un contributo importante a evidenziare i legami tra il benessere della forza lavoro e l’aumento di produttività⁸.

Fatta eccezione per alcune esperienze-pilota, come quella emblematica di New

Le repas à l’usine: industrialisation, nutrition et alimentation populaire, “Revue d’histoire moderne et contemporaine”, 2004, 3, pp. 183-198: 183.

³ S. Merli, *Proletariato di fabbrica e capitalismo industriale. Il caso italiano 1880-1900*, Firenze, 1976.

⁴ *Ibidem*, p. 155.

⁵ N. Curtis-Bennet, *The Food of the People*, London, 1949.

⁶ M. Bruegel, *Le repas à l’usine*, cit., pp. 183-184.

⁷ B. Meakin, *Model Factories and Villages. Ideal conditions of Labour and Housing*, London, 1905, p. 157.

⁸ M. Bruegel, *Le repas à l’usine*, cit., p. 184.

Lanark⁹, le mense aziendali si diffondono abbastanza velocemente solo a cavallo tra '800 e '900. L'Italia diverge dai paesi di prima industrializzazione: alla fine dell'Ottocento le uniche mense aziendali che si annoverano sono quelle legate alle esperienze del paternalismo industriale, come a Crespi d'Adda, a Nuova Schio e alla Borgata Leumann di Collegno¹⁰. Anche queste poche fabbriche che si dotano di strutture per la refezione, tuttavia, presentano condizioni igieniche inadatte al consumo dei pasti, di qualità insoddisfacente e dagli scarsi standard nutrizionali¹¹.

È solo agli inizi del '900 che il movimento socialista inizia ad affrontare la questione dell'alimentazione operaia, anche se più che sulle mense di fabbrica, l'attenzione è concentrata su mense e spacci nei quartieri operai, per fornire cibi e prodotti a prezzi contenuti¹², inserendo perciò il tema delle mense aziendali all'interno della più ampia prospettiva delle riforme sociali¹³. Bisognerà tuttavia attendere le realizzazioni del fascismo – che delle mense farà un efficace strumento di propaganda – e la grande crescita industriale del secondo dopoguerra per assistere all'effettiva diffusione delle mense aziendali.

In realtà, ben oltre la questione della ricerca del consenso da parte del regime mussoliniano, il tema dell'alimentazione operaia assume un rilievo specifico: la sua sostanza riguarda infatti il problema della produttività della manodopera, in modo particolare nel settore minerario e nelle imprese coinvolte nello sforzo del riarmo. Si tratta di casi, infatti, in cui il deficit calorico dei pasti – in modo particolare per l'assenza di grassi e di carne – frena l'aumento di produttività. Le autorità – in specie il Ministero delle Corporazioni e il Ministero del Lavoro – hanno ben presente questi problemi e intervengono per sostenere la diffusione di refettori in cui i lavoratori possano riscaldare e consumare i pasti¹⁴.

⁹ S. Pollard, *Il sogno di Robert Owen: mito e realtà. Le origini della cooperazione in Gran Bretagna*, Roma, 1992, pp. 51 e ss.; R. Owen, *L'armonia sociale. Saggi sull'educazione* (a cura di C. Pancera), Firenze, 1994, pp. 127 e ss.

¹⁰ Sull'esperienza del villaggio di Crespi d'Adda cfr.: E. Bricchetti, *Un villaggio operaio fine Ottocento: Crespi d'Adda*, "Spazio e società", 1978, 19, pp. 58-71; L. Cortesi, *Crespi d'Adda: villaggio ideale del lavoro*, Bergamo, 1995. Sul quartiere di Nuova Schio cfr.: G.L. Fontana, *Schio e Alessandro Rossi: imprenditorialità, politica, cultura e paesaggi sociali del secondo Ottocento*, 2, Roma, 1985-1986; A. Ciuffetti, *Casa e lavoro. Dal paternalismo aziendale alle "comunità globali": villaggi e quartieri operai in Italia tra Otto e Novecento*, Perugia, 2004. Sulla Borgata Leumann di Collegno cfr. C.F. Gütermann, *Leumann. Storia di un imprenditore e del suo villaggio modello*, Torino, 2006.

¹¹ G. Bertagnoni, *Cibo e lavoro. Una storia della ristorazione in Italia*, "Storia e Futuro", 2007, 13, pp. 3-4 (www.storiaefuturo.eu - ultimo accesso: 23 novembre 2015; l'articolo tornerà a essere visibile a questo URL non appena termineranno i lavori di manutenzione del sito).

¹² *Ibidem*, pp. 6-7.

¹³ E. Benenati, *Cento anni di paternalismo aziendale*, in S. Musso (a cura di), *Tra fabbrica e società. Mondi operai nell'Italia del Novecento*, "Annali della Fondazione Feltrinelli", vol. 33, Milano, 1997, pp. 43-81.

¹⁴ I. Minunni, *L'alimentazione degli operai e le mense aziendali*, "Sindacato e corporazione", cit. in

Il razionamento annonario introdotto durante la seconda guerra mondiale, se da un lato mostra la fragilità organizzativa del sistema¹⁵, dall'altro, incide negativamente sulla necessità di garantire l'efficienza fisica dei lavoratori¹⁶. Le mense aziendali, che godono di uno status privilegiato nella fornitura di derrate, finiscono quindi col costituire un ammortizzatore importante, nel garantire la sussistenza ai lavoratori e, in molti casi, anche alle loro famiglie. Questa funzione continua a essere svolta anche nel dopoguerra quando, in molte aree del Triangolo industriale, i ristoranti aziendali si aprono ai reduci, agli internati di guerra e, più in generale, alla popolazione civile in difficoltà¹⁷.

In questi anni, tra sindacati e padronato, inizia la discussione sulle caratteristiche da attribuire alle mense aziendali. Le si deve intendere un diritto del lavoratore, come vorrebbero le rappresentanze sindacali, oppure un'elargizione padronale, di natura assistenziale? Una componente del salario da computare ai fini previdenziali, oppure un'*utility* fornita dall'impresa? La discussione – nell'infuocato dopoguerra italiano – diventa rapidamente uno scontro frontale, con il reciproco arroccamento delle parti.

Negli anni Cinquanta le rivendicazioni sindacali hanno l'obiettivo di far divenire l'indennità di mensa una componente del salario, con effetti diretti sul calcolo dei contributi sociali. Un accordo nazionale in questo senso è firmato nel 1956 tra tutte le forze sindacali e le associazioni imprenditoriali chiudendo una fase di conflittualità in cui sia gli accordi decentrati sia le normative sul lavoro avevano spinto a integrare la mensa fra le acquisizioni contrattuali¹⁸. Nel bel mezzo del boom economico le mense interne appaiono una realtà ormai diffusa nella grande impresa italiana, anche se la qualità dei cibi, in termini sia di gusto sia di caratteristiche nutrizionali, è modesta quasi ovunque¹⁹.

F. Ricciardi, *La cantine au prisme du paternalisme industriel. Alimentation et consentement à l'usine de Dalmine (Lombardie) entre fascisme et république*, "Le Mouvement Social", 2014, 2, pp. 105-121: 108.

¹⁵ Nel 1940 il razionamento statale garantisce solo 1.000 delle oltre 2.600 calorie giornaliere necessarie, lasciando che il differenziale sia reperito sul mercato nero; F. Ricciardi, *La cantine au prisme du paternalisme industriel*, cit., p. 113; M. Legnani, *Consumi di guerra. Linee di ricerca sull'alimentazione in Italia nel 1940-43*, in *Guerra vissuta, guerra subita*, Bologna, CLUEB, 1991, pp. 109-117.

¹⁶ Gli operai Fiat, ad esempio, registrano significative perdite di peso; A. Accornero, *La "sbobba" Fiat e la dignità della tuta, in 1944-1956. Le relazioni industriali alla Fiat. Saggi critici e note storiche*, Milano, 1992, pp. 74-77.

¹⁷ G. Bertagnoni, *Cibo e lavoro*, cit., p. 18.

¹⁸ *Ibidem*, pp. 15-16.

¹⁹ *Ibidem*, p. 17. Le eccezioni sono poche (Olivetti di Ivrea, Marelli di Sesto San Giovanni), ma mostrano come sia possibile raggiungere livelli di eccellenza anche nell'ambito di sistemi di ristorazione per grandi comunità.

Questo articolo analizza la costruzione del sistema di ristoranti aziendali all'interno della complessa organizzazione produttiva del gruppo Fiat di Torino. Si tratta di un *case-study* emblematico, considerando che l'impresa automobilistica torinese rappresenta una realtà industriale la cui rilevanza – per dimensioni produttive, proiezione sul mercato internazionale e per il particolare rapporto con la città in cui sono ubicate le sedi principali – si estende ben oltre i confini nazionali²⁰. Il lavoro ricostruisce la lunga fase di gestazione del progetto di ristoranti aziendali soffermandosi su alcuni snodi principali: le pressioni sindacali per l'istituzione del servizio di refezione; le considerazioni sull'impatto che il sistema di mense avrebbe avuto sull'organizzazione aziendale; le difficoltà incontrate nel superamento della tradizione operaia della gavetta e nel calibrare i menu su una massa di lavoratori che – negli anni Sessanta, quando la realizzazione delle mense è in dirittura d'arrivo – proviene da diverse aree del paese, in particolare dal Mezzogiorno d'Italia.

2. *Mangiare in Fiat*

Nell'articolo *Quattro anziani ricordano*, apparso su "Illustratofiat" nel 1971²¹, Antonio Giovannini, pensionato con 37 anni di anzianità racconta:

[...] un tempo non c'era neanche il refettorio per mangiare la roba portata da casa. Si stava lì per terra seduti in mezzo alle macchine, si prendeva una lastra di alluminio da tenere sulle ginocchia per mangiarci sopra. Era tanto se potevamo lavarci le mani.

Sono gli anni Trenta e, in controtendenza rispetto alle politiche sociali del regime, che collocano le mense aziendali all'interno del sistema assistenziale e ricreativo di fabbrica con finalità di controllo sia della produttività sia della conflittualità operaie, la Fiat, pur realizzando in autonomia le proprie strutture assistenziali, non prevede la creazione della mensa per i dipendenti ma si limita, nel migliore dei casi, a organizzare dei refettori, riadattando spazi nei vecchi stabilimenti o progettandoli appositamente nelle nuove strutture come Mirafiori.

Le difficoltà degli anni di guerra, tuttavia, incrementano, stante la carenza se non l'assenza degli interventi pubblici, il ruolo sociale della fabbrica nell'ampliarne la gamma delle attività assistenziali e organizzative, alcune a favore non solo della propria manodopera ma anche delle fasce più svantaggiate della popolazione

²⁰ Sulla storia della Fiat si veda, per tutti, V. Castronovo, *Fiat: una storia del capitalismo italiano*, Milano, 2005. Sulla capacità dell'azienda di condizionare le politiche locali e "plasmare" il volto urbanistico della città cfr.: D. Adorni, S. Magagnoli, *For the sake of development? Municipal government and local development in Emilia Romagna and Turin (1945-1975)*, "The Annals of the 'Stefan cel Mare' University Suceava", 2011, 11, pp. 197-208; D. Adorni, *Due passi avanti e uno indietro: la formazione di una cultura amministrativa nel Pci torinese (1945-1965)*, in B. Maida (a cura di), *Alla ricerca della simmetria. Il Pci a Torino, 1945-1991*, Torino, 2004, pp. 167-214.

²¹ *Quattro anziani ricordano*, "Illustratofiat", 1971, 11-12, p. 29.

civile²². Così è anche per l'azienda torinese il cui ufficio assistenza fornisce biancheria, scarpe e legna da ardere e, negli spacci alimentari, la “minestra Fiat”. Per sopportare questo sforzo viene istituito, fin dal 1940, il Servizio cucine, articolato in quattro grandi impianti, capace di “produrre 85.000 minestre giornaliera”²³.

Superate le difficoltà della guerra e diminuita la richiesta dei lavoratori, si rende necessario il ridimensionamento del servizio²⁴. Rimane così in funzione una sola cucina – quella della Sezione Grandi Motori – progressivamente ammodernata secondo le più avanzate tecnologie dell'epoca, capace nel 1951 di 20.000 minestre al giorno²⁵. Due le zuppe proposte: “per due giorni alla settimana minestrone di verdura, per quattro giorni minestra normale”, entrambe servite con pasta o riso; per ciascuna, una precisa tabella dietetica che comporta l'utilizzo di “alimenti di ottima qualità”²⁶. In realtà, che la qualità della *boba* Fiat non sia delle migliori è argomento che ricorre costantemente sulle pagine delle testate sindacali del periodo: “pressoché immangiabile”²⁷, la minestra viene rifiutata dal 75% dei lavoratori, il che può in parte spiegare la costante diminuzione delle minestre preparate²⁸, a fronte peraltro del continuo aumento dei dipendenti²⁹.

Le cifre inducono a pensare che la bassa “fedeltà” alla mensa non sia determinata esclusivamente dalla scarsa qualità del cibo: conta certamente il poco tempo a disposizione, ma contano anche la migliorata disponibilità di generi alimentari sul mercato³⁰,

²² S. Peli, *Operai e guerra. Materiali per un'analisi dei comportamenti operai nella prima e nella seconda guerra mondiale*, in S. Musso (a cura di), *Tra fabbrica e società*, cit., pp. 197-227: 212-213; P. Bairati, *Valletta*, Torino, 1983, p. 126; D. Bigazzi, *La grande fabbrica: organizzazione industriale e modello americano alla Fiat dal Lingotto a Mirafiori*, Milano, 2000, p. 250.

²³ Archivio Storico Fiat (d'ora in poi ASF), *Album tematici*, “La cucina aziendale [1955]”. I quattro impianti in cui era strutturato il Servizio cucine erano dislocati al Lingotto, all'Officina Grandi Motori, alle Ferriere e all'Aeritalia.

²⁴ ASF, *Fondo Unione Gruppi Anziani Fiat* (d'ora in poi UGAF), vol. 34, “Cucina aziendale”, p. 2.

²⁵ ASF, *Album tematici*, “La cucina aziendale [1955]”; ASF, UGAF, vol. 34, *Sezione Previdenza e Assistenza*, “Impianti realizzati negli anni 1946-1953”; *ibidem*, *Fondo Mutua Aziendale Lavoratori Fiat* (d'ora in poi MALF) 1949-1981, f. 31, *Dipartimento attività previdenziali. Organizzazione*.

²⁶ “Nota per il dott. Vittonatto”, 28 febbraio 1967, ASF, MALF 1949-1981, f. 31, *Dipartimento Attività Previdenziali, Sezione previdenza e assistenza*.

²⁷ “Battaglia democratica – Edizione Fiat-Ferriere”, 26 febbraio 1951, ma anche “La lotta, ed. Fiat Mirafiori”, 7 luglio 1955.

²⁸ Che passano dai 10 milioni circa nel 1947 alle poco più di 400 mila nel 1966. “Quadro dimostrativo del consumo delle minestre negli anni 1947-1955”; “Nota per il dott. Vittonatto”, 28 febbraio 1967, cit.

²⁹ S. Musso, *Gli operai di Mirafiori. Dalla ricostruzione al miracolo economico. Un'analisi quantitativa*, in C. Olmo (a cura di), *Mirafiori 1936-1962*, Allemandi, Torino, 1997, pp. 359-401: 359-360 (articolo consultabile all'URL: http://www.mirafiori-accordiolotte.org/wp-content/uploads/2012/05/3_1_mirafiori_operai_SM.pdf; ultimo accesso: 9 giugno 2015).

³⁰ M. Margotti, *Il cibo degli operai. Trasformazioni sociali e culture alimentari a Torino dal 1945 al*

il ristabilimento di consuetudini che fanno preferire i cibi casalinghi, la persistenza di difficoltà economiche che spingono gli operai a optare per l'indennità sostitutiva³¹.

Resta il fatto che la questione mensa non è in questi anni al centro delle strategie né dei vertici aziendali, che non comprendono l'importanza di un adeguato regime alimentare dei lavoratori per aumentarne la produttività, né dei sindacati che, al di là delle differenti posizioni espresse dalle organizzazioni confederali e dai sindacati autonomi a radicamento aziendale, come i Liberi Lavoratori Democratici (poi SIDA) di Edoardo Arrighi³², finiscono con lo schiacciare la questione sul fronte rivendicativo del salario, riducendo in tal modo la tutela dei lavoratori dal lato della salubrità alimentare. Una doppia miopia, che porta ad accantonare la realizzazione di un moderno servizio di ristorazione, ma che non comporta però la rinuncia dei lavoratori alla mensa. Sarà soprattutto la Fiom a farsi portavoce di questa rivendicazione, non tanto intesa quale "diritto a consumare un pasto a carico parziale o totale del datore di lavoro, in un ambiente confortevole"³³, quanto piuttosto quale diritto *tout court* del lavoratore. Di contro, la direzione aziendale, convinta che il piatto di minestra sia più che sufficiente per affrontare il problema dell'alimentazione operaia, e che comunque la questione debba rimanere circoscritta all'ambito della contrattazione salariale: "per quanto alto sarebbe stato il prezzo che la Fiat avrebbe dovuto pagare, sarebbe comunque stato inferiore alle spese di istituzione di un servizio di mensa in tutte le sezioni, comprese le situazioni di più di 50.000 operai, come Mirafiori"³⁴.

Tale contrapposizione si protrarrà dunque fino alla fine degli anni Sessanta, quando finalmente potrà realizzarsi l'obiettivo dei lavoratori: consumare in fabbrica un pasto caldo a prezzo contenuto, abbandonando così la consuetudine di portare il *barachin*³⁵ da casa ogni giorno³⁶. Il ritardo accumulato costituisce una

1980, in M. Filippa (a cura di), *Il cibo dell'altro. Movimenti migratori e culture alimentari nella Torino del Novecento*, Roma, 2003, pp. 103-162: 122.

³¹ A Torino, l'indennità di mensa è introdotta, per quelle aziende che non offrono una minestra ai propri addetti, con decreto prefettizio del 1945, emanato sotto la repubblica di Salò. La decadenza della disposizione, quando il nuovo Stato repubblicano ripristina la propria sovranità sull'intero territorio nazionale, determina una forte differenziazione tra le varie realtà aziendali (cfr. B. Grita, *Contributi assicurativi mense aziendali e indennità sostitutiva*, "Cronache economiche", 98, febbraio 1951, p. 33).

³² Sulle vicende che portano nel 1958 alla scissione in casa Cisl e alla nascita del Sida, cfr. G. Fissore, *Dentro la Fiat. Il Sida-Fismic. Storia di un sindacato aziendale*, Roma, 2001.

³³ G. Bertagnoni, *Cibo e lavoro*, cit., p. 15.

³⁴ *La lotta alla Fiat*, in *Supplemento* a "Sindacato moderno. Rivista della Fiom", 1968, 7-8.

³⁵ Il *barachin* è la gavetta di metallo che contiene il cibo preparato a casa e rappresenta il simbolo della condizione operaia. Sino alla fine degli anni Settanta è sinonimo di lavoratore di fabbrica.

³⁶ G. Casetta, C. Delpiano, *Relazione sulla situazione sindacale alla Fiat*, "Quaderni Fim-Cisl Torino", 1967, 4, p. 31.

specificità tutta torinese, superata solo negli anni successivi; ben diversamente, infatti, vanno le cose in altre sedi (in particolare a Brescia, Milano, Suzzara, Bologna e Modena), dove, grazie ad accordi locali, si dà progressivamente soluzione al problema.

In un contesto economico-sociale in rapido cambiamento³⁷, anche in tema di alimentazione i mutamenti sono sensibili: l'avvento della "società del benessere", infatti, modifica la percezione stessa del cibo, spostando l'interesse dalla quantità alla qualità³⁸. Quanto al rapporto tra cibo e lavoro, sono l'OMS e i medici del lavoro a indicare i regimi alimentari più idonei per un sano equilibrio fisico³⁹. Non si parla solo, però, dei pasti da consumare. Pur nell'estrema eterogeneità delle situazioni locali, sia per la tipologia del pasto sia per l'entità dell'indennità⁴⁰, sembra profilarsi l'esigenza di regolamentare la materia. L'"alimentazione nell'impresa o in prossimità di essa" è uno dei punti centrali della *Raccomandazione sui servizi sociali* adottata nel 1956 dalla Conferenza generale dell'Organizzazione Internazionale del Lavoro riunita a Ginevra⁴¹.

Nello stesso anno un decreto del Presidente della Repubblica⁴², fissando le norme generali per l'igiene del lavoro, si occupa dei refettori aziendali stabilendone l'obbligatorietà per le aziende in cui più di 30 dipendenti consumano il pasto e fissando precise indicazioni sulle caratteristiche dei locali e sulla conservazione delle vivande. Obblighi e disposizioni che, nel 1963, confluiranno nel contratto collettivo nazionale dell'industria metalmeccanica privata⁴³. In un'Italia in cui si è ormai imposto il paradigma fordista, qualcosa si è mosso anche sul terreno dell'alimentazione operaia. Incredibilmente, però, la Fiat resta ferma: nemmeno

³⁷ Per tutti, cfr. G. Crainz, *Storia del miracolo italiano: culture, identità, trasformazioni fra anni cinquanta e sessanta*, Roma, 1996.

³⁸ A. Capatti, A. De Bernardi, A. Varni (a cura di), *Storia d'Italia*, Annali 13, *L'alimentazione*, Torino, 1998; E. Scarpellini, *Comprare all'americana. Le origini della grande distribuzione in Italia (1945-1971)*, Bologna, 2001.

³⁹ M. Margotti, *Il cibo degli operai*, cit., pp. 132-134, che segnala il cambiamento delle tematiche dedicate alle abitudini alimentari affrontate nella rubrica "Consigli del medico" dell'"Illustratofiat", nonché le prescrizioni per una corretta alimentazione dell'operaio ("Illustratofiat", *Consigli agli operai metalmeccanici*, n. 3, marzo 1961, p. 7).

⁴⁰ G. Bertagnoni, *Cibo e lavoro*, cit., p. 22.

⁴¹ Organizzazione Internazionale del Lavoro, *Raccomandazione 102. Raccomandazione sui servizi sociali, 1956*, pp. 2-3; www.ilo.org/rome/risorse-informative/servizio-informazione/norme-del-lavoro-e-documenti/WCMS_153282/lang--it/index.htm (ultimo accesso: 27 aprile 2015).

⁴² DPR 19 marzo 1956, n. 303, *Norme generali per l'igiene del lavoro*, Titolo II, "Disposizioni relative alle aziende industriali e commerciali", Capo IV, Servizi igienico-assistenziali, artt. 41 "Refettorio" e 42 "Conservazione vivande e somministrazione bevande".

⁴³ CCNL 17 febbraio 1963, Parte quarta - Regolamentazione comune agli operai categorie speciali ed impiegati, art. 5 "Mense aziendali".

una situazione aziendale che vede l'emarginazione del sindacato antagonista e la preponderanza dei sindacati riformisti sembra permettere la risoluzione positiva di un problema che raccoglie sempre maggiore attenzione tra dipendenti. Eppure la città, nel giro di pochi anni, anche grazie ai cospicui flussi d'immigrazione, conosce una crescita impetuosa, in cui inscindibile è il nesso tra la trasformazione dell'industria, le vicende migratorie e il disordine del sistema demografico e urbano⁴⁴. È la Torino *one company-town*, "gigantesca infrastruttura al servizio della produzione"⁴⁵, "contenitore inerte dell'espansione aziendale"⁴⁶, che si propone quale vero e proprio paradigma di tutto il paese, veicolando il debordante ottimismo – sul presente e sul futuro – che si respira negli anni del "miracolo economico".

3. *L'istituzione delle mense*

I nuovi immigrati faticano non poco a inserirsi nella vita cittadina; segregati in settori marginali o in impieghi di basso livello⁴⁷, inizialmente solo alcuni hanno la "fortuna" di entrare in Fiat⁴⁸, che tuttavia, fin da subito, diventerà "l'unico punto di riferimento certo. L'unico centro visibile"⁴⁹. Mai prima socializzati al lavoro industriale, i nuovi immigrati, per lo più inquadrati come operai comuni di terza categoria, contribuiscono a cambiare la fisionomia della manodopera dell'industria automobilistica già sottoposta a un rapidissimo ringiovanimento e a un'omogeneizzazione retributiva⁵⁰. Tali cambiamenti predispongono indubbiamente alla ripresa della conflittualità, che, come la natura dei "fatti di Piazza

⁴⁴ Tra il censimento del 1951 e quello del 1961 il numero degli abitanti cresce del 42,5% e nel dicembre 1962 Torino conta 1.079.000 abitanti. Nel decennio 1952-1962 la città accoglie 562.000 immigrati, il 45% dei quali proviene dal Sud; cfr. S. Musso, *Il lungo miracolo economico. Industria economia e società (1950-1970)* e F. Levi, *L'immigrazione*, entrambi in N. Tranfaglia (a cura di), *Storia di Torino*, vol. IX, *Gli anni della Repubblica*, Torino, 1999, rispettivamente pp. 51-100 e 159-187.

⁴⁵ R. Radicioni, *L'accumulazione dello sfacelo*, "Nuova Società", 1975, 67, pp. 33-35: 33.

⁴⁶ P. Bairati, *Valletta*, cit., p. 362.

⁴⁷ F. Compagna, *I terroni in città*, Roma-Bari, 1959; F. Ramella, *Immigrazione e traiettorie sociali in città: Salvatore e gli altri negli anni Sessanta*, in A. Arru, F. Ramella (a cura di), *L'Italia delle migrazioni interne. Donne, uomini, mobilità in età moderna e contemporanea*, Roma, 2003, pp. 339-386.

⁴⁸ Secondo l'indagine condotta da G. Bonazzi (*Alienazione e anomia nella grande industria. Una ricerca sui lavoratori dell'automobile*, Milano, 1964) tra gli operai Fiat la quota dei meridionali è stimabile intorno al 15%.

⁴⁹ M. Revelli, *Lavorare in Fiat*, Milano, 1989, pp. 31-32. Sul tema cfr. A. Bagnasco, *Torino. Un profilo sociologico*, Torino, 1986; imprescindibile G. Fofi, *L'immigrazione meridionale a Torino*, Milano, 1964.

⁵⁰ S. Musso, *Gli operai di Mirafiori*, cit., pp. 8-13; 19-22.

Statuto” fa intendere, mostra di potere uscire dai luoghi di lavoro, fondandosi su nuovi comportamenti in fabbrica, contrapposti alle tradizionali pratiche operaie⁵¹. Gli scioperi del giugno 1962 per il rinnovo del contratto nazionale segnano una svolta, rompendo la pace sociale che dura dal 1954 e aprendo un crescendo di agitazioni che culmineranno nell’Autunno Caldo⁵².

È in questo contesto generale che si riapre la questione della mensa aziendale, per risolvere una volta per tutte l’anacronismo per cui “a Torino gli operai della Fiat sono rimasti gli unici [...] a mangiare vivande riscaldate”⁵³. L’azienda, in prima battuta, propone una soluzione salariale⁵⁴, che incontra però il diniego dei sindacati. Dopo una trattativa serrata, il 1° giugno 1969, entra in vigore l’accordo che concede a tutti i dipendenti Fiat del Torinese un’indennità di mensa di 172 lire e, parallelamente, dà inizio alla costruzione dei ristoranti aziendali⁵⁵.

Pesano sulla positiva soluzione della vertenza, da un canto, la compattezza sindacale e, dall’altro, la volontà aziendale di migliorare la produttività e ridurre il rischio di infortuni, obiettivi che migliori condizioni psicofisiche, possibili con la somministrazione di pasti adeguati, possono assicurare. Il sistema di ristorazione aziendale della Fiat nasce però con una precisa impronta *low cost*: il costo complessivo dei pasti – sia in valori assoluti, sia per la quota pagata dal dipendente – è infatti relativamente modesto; tutto ciò non può che determinare un’insoddisfacente qualità dei cibi distribuiti.

In realtà l’azienda ha ormai da tempo compreso che la realizzazione di un moderno sistema di mense aziendali non è più rinviabile. All’inizio del 1969, prima ancora di siglare l’accordo sull’indennità di mensa, l’azienda ha già iniziato a studiare la soluzione del problema.

La Fiat – scrive il direttore generale –, non avendo presso i suoi stabilimenti di Torino ristoranti aziendali, si trova totalmente svincolata di situazioni preesistenti e, quindi, nella felice posizione di poter risolvere in forma unitaria e razionale il suo problema facendo tesoro dell’esperienza altrui, libera di adottare la soluzione più logica e avanzata; impegnata, nello stesso tempo, a dare al problema una soluzione la cui validità non debba essere rimessa in discussione a distanza di pochi anni⁵⁶.

⁵¹ Per tutti, cfr. D. Lanzardo, *La rivolta di piazza Statuto. Torino, luglio 1962*, Milano, 1979.

⁵² Per tutti, cfr. D. Giachetti, M. Scavino, *La Fiat in mano agli operai. L’autunno caldo del 1969*, Pisa, 1999.

⁵³ G. Casetta, C. Delpiano, *Relazione*, cit., pp. 71-72.

⁵⁴ *Mirafiori accordi e lotte 1969-75*; <http://www.mirafiori-accordielotte.org/accordi/commento-allaccordo-del-29-aprile-1969/> (ultimo accesso: 27 aprile 2015).

⁵⁵ M. Margotti, *Il cibo degli operai*, cit., pp. 138-139.

⁵⁶ ASF, Ing. Gioia, Progetti mense Fiat, S.p.a. Fiat – Mense aziendali, “Proposta di soluzione teorica e di massima del problema riguardante le mense aziendali Fiat nella provincia di Torino”, 28/5/1969, p. 1.

Per questo motivo, una delegazione dell'azienda compie nella primavera del 1969 un ciclo di visite – in Europa e negli Stati Uniti – per verificare le soluzioni adottate in stabilimenti simili alla Fiat per dimensioni e tipologia produttiva⁵⁷. La missione visita 34 stabilimenti in 7 diversi paesi più 8 diverse realtà industriali italiane⁵⁸. Inoltre, il rapporto prende in considerazione un'analisi sulle mense popolari e scolastiche di New York fornita dai funzionari della Campbell's Soup, ultimo incontro della missione americana.

Quella dei tour all'estero per trovare fonti d'ispirazione e raccogliere suggerimenti non è certo prerogativa della Fiat. Nel 1955, infatti, in vista dell'ampliamento e della migliore funzionalità della mensa-impiegati dello stabilimento Pirelli-Bicocca, gli architetti Giulio Minoletti e Giuseppe Chiodi⁵⁹ si erano recati in missione negli Stati Uniti da dove avevano deciso d'importare il sistema self service, novità assoluta per il nostro paese, in grado di offrire, a detta del giornale aziendale⁶⁰, grandi vantaggi in termini di produttività. Dal punto di vista della cultura alimentare, il sistema del self service non solo va incontro all'esigenza d'impiegare per il pasto “non più [di] una quarantina di minuti”, ma può “dare [anche] un senso d'indipendenza, liberare dal ‘complesso della tavola’, ovvero rendere meno necessaria, nel costume nazionale, la riproduzione approssimativa, su scala piccolo borghese, del rito della mensa ‘signorile’”.

Quale che sia la reale intenzione della dirigenza e quali i reali vantaggi del self service⁶¹, certo è che la mastodontica “macchina per mangiare”⁶² della Bicocca distribuisce a mezzogiorno un pasto caldo a 1.600 impiegati in “una sala da pranzo per ottocento persone, in sette, otto minuti, per ciascun turno; venti minuti al massimo di intervallo fra un turno e l'altro”. Tutto ciò è reso possibile da un nastro trasportatore che parte da una cucina “capace di confezionare duemila

⁵⁷ ASF, *Relazione sulle visite a ristoranti aziendali*, “Visite a ristoranti aziendali. Relazione riepilogativa. Premesse”, p. 1.

⁵⁸ Sono soprattutto le mense dei competitor del comparto automobilistico a essere visitate, così come anche quelle di grandi colossi industriali, come Philips, Bayer e – nel caso italiano – Italsider e Montedison; *ibidem*.

⁵⁹ M.C. Loi, *Giulio Minoletti e Milano* (<http://www.ordinearchitetti.mi.it/mappeitinerario/35-giulio-minoletti-e-milano>; ultimo accesso: 12 febbraio 2015); G. De Amicis, *Giulio Minoletti. Mensa impiegati alla Bicocca*, Milano, 2002.

⁶⁰ G. Trevisani, *Una mensa di fabbrica*, “Pirelli. Rivista d'informazione tecnica”, 1957, 1, pp. 41-45.

⁶¹ Sulla nascita dei ristoranti self service: E. Shore, *The Development of the Restaurant*, in P. Freedman (ed.), *The History of Taste*, London, 2007, p. 320. Il primo ristorante self-service non a carattere collettivo d'Italia è realizzato per le manifestazioni torinesi di *Italia '61*; M. Abrate, *La città delle meraviglie. Italia '61*, www.lulu.com, 2012, p. 49.

⁶² G. Trevisani, *Una mensa di fabbrica*, cit., p. 42.

pasti per volta, e in un giorno seimila”. Un secondo nastro trasportatore porta poi “piatti vuoti, bicchieri e posate fino a [...] una grande macchina che in brevissimo tempo” lava, asciuga e sterilizza le stoviglie.

Nulla di tutto ciò in casa Fiat, dove a più di dieci anni di distanza dalla realizzazione milanese, si sta ancora ragionando sul da farsi. Nondimeno, la lunga indagine della delegazione Fiat permette di redigere una dettagliata e minuziosa relazione che analizza la qualità dei cibi, i costi per la loro preparazione, gli intervalli di refezione per ogni turno e i percorsi che i lavoratori devono compiere per raggiungere i refettori. Non mancano notazioni sui sistemi di distribuzione, sulla reale fruizione del servizio mensa, sulla titolarità della sua gestione (se interna o esternalizzata), sui costi del pranzo (sia la ripartizione dell’onere tra lavoratore e datore di lavoro, sia la modalità di pagamento: tagliandi, monete o gettoni), sui locali ristorante, sul personale addetto, sulle tabelle dietetiche adottate, come pure sugli aspetti riguardanti l’organizzazione funzionale dei ristoranti e le diverse forme organizzative dei refettori visitati.

Tra le diverse forme organizzative osservate, quella che pare convincere maggiormente la delegazione Fiat è quella incentrata su una grande cucina centralizzata – esterna allo stabilimento – che prepara i cibi, subito surgelati, che successivamente saranno riscaldati nelle piccole cucinette dei ristoranti di officina in cui saranno distribuiti⁶³.

L’analisi dei costi evidenzia la maggiore economicità di questo sistema (che deve essere gestito da imprese specializzate), che addossa al lavoratore solo il costo delle materie prime e della trasformazione⁶⁴. L’adozione di una grande “cucina officina” impone tuttavia di definire i metodi di conservazione dei precotti. Alla fine la scelta aziendale cadrà sui surgelati, più facilmente reperibili sul mercato torinese.

4. *Le mense*

La prima mensa degli stabilimenti Fiat piemontesi – “[...] frutto di un lungo studio condotto da tecnici del settore, di suggerimenti e consigli dei sindacati, dell’esperienza acquisita presso altre aziende europee ed americane”⁶⁵ – viene così inaugurata il 16 giugno 1970, con la capacità di preparare 1.500 coperti al giorno. È ovviamente solo l’inizio di una strategia che, pochi anni più tardi, offrirà la refezione a 180.000 lavoratori in 56 ristoranti aziendali.

Nel 1971 il giornale aziendale della Fiat traccia un primo bilancio dell’esper-

⁶³ ASF, *Relazione sulle visite a ristoranti aziendali*, “Visite a ristoranti aziendali. Relazione riepilogativa. Premesse”, pp. 5-7.

⁶⁴ *Ibidem*, p. 9.

⁶⁵ *Il barachin sta scomparendo*, “Illustratofiat”, 1971, 1, p. 5.

rienza, illustrando come tale risultato sia il frutto della minuziosa osservazione di altre esperienze aziendali e di una fattiva concertazione con le forze sindacali.

Per la preparazione dei piatti si è fatto ricorso ai cibi precotti e surgelati, forniti attualmente dalla “John Farm”, un’azienda italiana che ha sede e cucine a Santhià. Il menù viene concordato con i sindacati, varia a cicli bisettimanali. [...] Il menù tipo è composto da un primo, un secondo con contorno, un frutto (150-200 gr.) e pane a volontà. Le bevande e i dessert si possono acquistare a parte o portare direttamente da casa. Un “pasto” normale è per esempio questo: lasagne al forno, brasato al Barolo, purea di patate, una arancia; un “piatto” dietetico: ravioli in brodo, manzo lesso con contorno di carote al burro, una mela⁶⁶.

A metà gennaio 1971 si inaugureranno i ristoranti aziendali a Mirafiori: quattro grandi ristoranti e uno più piccolo per un totale di 3.300 posti a sedere, il servizio, destinato ai lavoratori della sezione presse, ha una capacità di 7 mila pasti al giorno distribuiti con il sistema di self service. Tre i menu a disposizione: *normale* – che “comprende un primo piatto, secondo con contorno, frutta e pane. È quello più “robusto”: la pastasciutta è condita abbondantemente, la pietanza è ricca di intingoli. È, insomma, il menù destinato alle buone forchette, o a chi fa lavori pesanti”⁶⁷; *dietetico* – “primo piatto condito in bianco, secondo con contorno, frutta, pane”, destinato “oltre che alle persone che hanno problemi di stomaco [a] chi non vuole ingrassare”⁶⁸; *terzo menù*, “una versione ‘rapida’ e più economica”⁶⁹ che prevede una pietanza con contorno e frutta.

A febbraio è la volta della mensa per i dipendenti della Sezione Carrozzeria di Mirafiori: 10 grandi locali che possono ospitare 750 persone, per un totale di 19 mila pasti al giorno su quattro turni⁷⁰. Gli accordi aziendali, poi, prevedono che nella seconda metà del 1972 e nell’anno successivo vengano realizzati i ristoranti anche negli altri stabilimenti torinesi⁷¹.

Al febbraio 1973 sono 97 i ristoranti aziendali funzionanti, con un potenziale di un pasto a oltre 120 mila persone, ma l’introduzione dell’orario flessibile per gli impiegati porta a una rimodulazione del calendario delle realizzazioni. Di nuovo c’è che “nei ristoranti del reparto Meccanica della Sezione Officine di Rivalta è stato sperimentato un quarto tipo di menù ridotto rispetto a quelli attuali. È limitato a un primo piatto in dose maggiorata, pane e frutta [...] al prezzo di

⁶⁶ *John Farm: piatti pronti genuini e gustosi al servizio delle mense aziendali e delle comunità*, “La Stampa”, 14 marzo 1969, p. 9.

⁶⁷ *Un ristorante per 180 mila*, “Illustratofiat”, 1972, 6, p. 9.

⁶⁸ *Ibidem*.

⁶⁹ *Ristoranti “self-service” aperti alla Sezione Presse Mirafiori*, “Illustratofiat”, 1972, 2, p. 4.

⁷⁰ *Una mensa per 20 mila a Mirafiori carrozzeria*, “Illustratofiat”, 1972, 3, p. 4.

⁷¹ *Un ristorante per 180 mila*, cit., p. 8.

duecentocinquanta lire⁷². Slitta invece l'apertura della mensa della sede centrale⁷³, non senza qualche perplessità circa la distanza tra gli uffici di corso Marconi e l'edificando locale ristorante in via Baretti⁷⁴.

Nel frattempo, il prezzo del pasto è aumentato in conseguenza dello scatto di contingenza: a settembre 1973 i menù normale e dietetico costano 548 lire, mentre gli altri 493 e 267⁷⁵. Ma a novembre 1973 si apre il negoziato per il contratto integrativo dei 200 mila dipendenti Fiat, e tra i punti della piattaforma rivendicativa del Coordinamento sindacale nazionale della Fiat-Autobianchi-OM vi è la richiesta di "un prezzo politico non superiore alle 100 lire per pasto e si pongono i problemi della qualità dei pasti e della scomposizione dei pasti stessi"⁷⁶. Prezzo "politico", cioè sganciato dal meccanismo della contingenza; controllo su quantità e qualità dei cibi cioè sorveglianza da parte delle strutture sindacali di fabbrica; scomposizione dei pasti, cioè possibilità di scegliere tra i piatti dei vari menù⁷⁷. L'accordo, siglato dopo quattro mesi di forti tensioni, stabilisce che:

[...] il costo dei pasti è bloccato fino al 31 dicembre 1975. Oltre alle 172 lire al giorno di indennità di mensa che già venivano corrisposte a tutti, l'azienda corrisponderà altre 200 lire per ogni pasto effettivamente consumato. Chi non mangia alla mensa non avrà le 200 lire e continuerà a percepire le 172 lire di prima. I prezzi bloccati dei pasti sono: - pasto normale e dietetico completo: 548 lire, che a partire dal 1° aprile scenderanno a 176 lire (in quanto bisogna sottrarre 172 lire di indennità preesistenti e 200 lire della nuova indennità); - terzo menù 493 lire, che dal 1° aprile scenderanno a 121 (in quanto bisogna sottrarre 172 della precedente indennità e 200 lire della nuova indennità)⁷⁸.

Il clima all'interno delle fabbriche è mutato⁷⁹: sul versante aziendale, la "crisi di comando" è cifra della rigidità del modello produttivo e della difficoltà con cui sta avvenendo il rinnovamento del management dopo l'uscita di scena di Valletta; sul versante operaio, sta il vuoto di presenza delle organizzazioni sindacali e delle stesse commissioni interne. In questa situazione quel che prevale è una conflittualità endemica e diffusa, "che [tende] a privilegiare il momento ludico del conflitto, il

⁷² *Mense: a che punto sono*, "Illustratofiat", 1973, 2, p. 4.

⁷³ *La mensa per la sede centrale*, "Illustratofiat", 1974, 4, p. 23; *Tutti "bersaglieri" per andare alla mensa di via Baretti*, "Illustratofiat", 1974, 4, p. 32.

⁷⁴ *Si apre la mensa di corso Marconi*, "Illustratofiat", 1973, 7-8, p. 9.

⁷⁵ *Mense aziendali: aumenti sospesi*, "Illustratofiat", 1973, 9, p. 4.

⁷⁶ *Ecco le richieste dei sindacati per la vertenza dell'autunno*, "Illustratofiat", 1973, 10, p. 5.

⁷⁷ *Questa la piattaforma con le richieste all'azienda. Rivendicazioni salariali e normative*, "Illustratofiat", 1973, 11, p. 5; *Presto per tutti: una mensa più ricca di piatti*, "Illustratofiat", 1974, 8, p. 5.

⁷⁸ *Investimenti, mensa e organizzazione del lavoro*, "Illustratofiat", 1974, 4, p. 4.

⁷⁹ E. Deaglio (a cura di), *La Fiat com'è. La ristrutturazione davanti all'autonomia operaia*, Milano, 1975, in specie il cap. II, *La Fiat risponde alle lotte operaie*; M. Revelli, *Lavorare in Fiat*, cit., in specie il cap. 4, *I primi anni '70: impresa, sindacato, spontaneità operaia*.

meccanismo collettivo della liberazione, sul momento negoziale, subordinando ad esso obbiettivi e modelli organizzativi”⁸⁰, che mette in discussione l’etica del lavoro e la cultura della professionalità, meritocratica e disegualitaria dei quadri dirigenti sindacali, che dà battaglia su salari, tempi, qualifiche, orari, trasferimenti, nocività (turni di notte, straordinari, abolizione categorie operaie, ecc.) e che si concreta nello sciopero interno, spontaneo, a scacchiera, a gatto selvaggio, nel corteo interno, nel rallentamento sistematico della produzione (interruzioni di linea, forme di sabotaggio come il “salto della scocca”), nel presidio e nel blocco dei cancelli, nell’assenteismo. Protagonisti di questo ciclo di lotte, che si esaurirà davanti agli shock petroliferi, sono:

soprattutto i giovani operai meridionali, neoassunti, arrivati di recente, su cui gravano non solo il peso del lavoro a catena, ma anche le condizioni di vita fuori; la mancanza di case, la separazione dalle famiglie, l’isolamento e la segregazione in ghetti e topaie, esposti ad ogni forma di rapina sul proprio salario. Questa ultima ondata di immigrazione ha reso Torino e la sua cintura un vulcano pronto ad esplodere⁸¹.

Quegli stessi giovani per i quali i 184 ristoranti aziendali del 1975, con i loro otto menù disponibili, con i più di undici milioni di pasti serviti nel corso del 1974⁸², forse non sono il cuore del problema.

5. *Che si mangia?*

Si dice spesso che i mariti bisogna prenderli “per la gola”, ma come fare quando fanno sempre i turni? Ho letto le ricette pubblicate sull’*Illustrato Fiat*, interessanti, senza dubbio, ma un po’ “indigeste”. Avreste qualche consiglio per una moglie che ha il problema giornaliero del “baracchino” e che vuole preparare qualcosa di appetitoso, nutriente e allo stesso tempo ben digeribile?⁸³

Chissà quale risposta si attendeva la signora Gabriella da “*Illustratofiat*”? E come mai si poneva ancora il problema del *barachin* quando nello stesso anno il giornale aziendale ne dava per scontata l’inarrestabile scomparsa?⁸⁴

Quanto alle risposte, se anacronistica può apparire quella che nel 1961 il *Dott. Enzo* aveva raccomandato dalle colonne dell’“*Illustratofiat*” – un pasto “poco voluminoso, ricco di alimenti fortemente energetici e di facile assimilazione”⁸⁵ – al passo con

⁸⁰ M. Revelli, *Lavorare in Fiat*, cit., p. 72.

⁸¹ *Fiat: concordia e collaborazione*, “Lotta Continua”, 31 gennaio 1970, p. 5. Più in generale: F. Lussana, G. Marramao (a cura di), *L’Italia repubblicana nella crisi degli anni Settanta: Culture, nuovi soggetti, identità*, Soveria Mannelli, 2003.

⁸² *Che cosa ne dite della mensa aziendale?*, “*Illustratofiat*”, 1976, 1, pp. 5-7; *Mangiano in 80 mila ogni giorno*, “*Illustratofiat*”, 1975, 4, pp. 5-7.

⁸³ *Cerca ricette per il barachin*, “*Illustratofiat*”, 1971, 2, p. 24.

⁸⁴ *Ristoranti ‘self service’ aperti alla Sezione Presse di Mirafiori*, “*Illustratofiat*”, 1972, 2, p. 4.

⁸⁵ *Consigli agli operai metalmeccanici sull’alimentazione*, “*Illustratofiat*”, 1971, 3, p. 7.

i tempi può invece considerarsi quella di *Simonetta*, redattrice della rubrica “Saper spendere bene”, de “La Stampa”, la quale – rispondendo alla lettera di una ragazza “preoccupata di non essere all’altezza del suo ruolo di moglie”⁸⁶, che le chiede con quali cibi “gustosi, sostanziosi e di facile conservazione” riempire il *barachin* del marito – chiama in causa un’esperta dell’Istituto di Fisiologia umana di Torino. Innanzi tutto una buona colazione “in modo da non iniziare la giornata in stato di ipoglicemia con scarso rendimento e senso di fatica”, poi, per il pranzo al lavoro, “un lunch leggero”: “brodo ristretto di carne o crema di legumi o ortaggi o pastina glutinata in brodo di carne o di verdura; frittata o carne arrosto o prosciutto cotto o formaggio con pane come fonte glicidica, fornitrice di energia, frutta fresca o cotta o zabaione, un bicchiere di vino”. Al parere della dietologa si affiancano poi i “suggerimenti ‘casalinghi’ di tre massaie”: “primo: rispettare sempre i gusti del marito”. Se non piace la pastina, allora minestrone di verdura; la carne sempre con un po’ di verdura cotta per renderla più morbida. Un pezzo di lesso magro oppure spezzatino con sugo, oppure pollo alla cacciatora. E se la frutta fresca non è gradita, meglio sostituirla con del succo in bottiglia. Insomma, stando alle parole di *Simonetta*, “il baracchino degli operai diventa una specie di albero della cuccagna in cui [...] dovrebbe essere contenuto ogni sorta di leccornia, cibo non solo sano e abbondante ma anche ‘dieteticamente valido’, con perfetto equilibrio tra carboidrati, amidi, proteine, in modo da evitare quel fastidioso appesantimento del dopo pranzo (cosa che capita quando si mangia volgare pasta asciutta) che tanto nocivo si dimostra per il rendimento produttivo dell’operaio [...] ma sopra tutto tanto amore della mogliettina”⁸⁷.

Fermo restando che non in tutti gli stabilimenti e le sezioni la mensa è già attiva e per molti il ‘baracchino’ non è quindi una scelta ma una necessità, molteplici sono gli elementi che le risposte sopra citate fingono di ignorare e di cui invece occorre tenere conto. In via generale e in primo luogo, i costi che un’alimentazione dieteticamente equilibrata come quella prescritta comporterebbe. Inoltre, come testimonia un operaio di Mirafiori:

Chi non ha famiglia si fa preparare il baracchino da un ristorante che gli dà cibi riscaldati del giorno prima e, quindi, dovrà mangiare pietanze riscaldate due volte: la gastrite non gliela toglie nessuno. Abbiamo solo mezz’ora per mangiare, compreso il tempo per andare dal posto di lavoro al refettorio e ritornare. Bisogna sbrigarsela in 10-15 minuti. Questo vuol dire mangiare pochissimo e con disgusto. Tante volte si mangia solo perché non se ne può fare a meno, perché solo a guardare quello che si ha davanti viene la nausea. Quando si ritorna sul posto di lavoro si trova la linea già in marcia⁸⁸.

⁸⁶ *Pranzo nel barachin*, “La Stampa”, 27 settembre 1970, p. 5.

⁸⁷ *Simonetta al mercato sono perfetta*, “Lotta Continua”, 12 novembre 1970, p. 25.

⁸⁸ *Loro hanno il capitale. Noi la vita e la vita vale la pena di viverla*, “Lotta Continua”, 21 febbraio 1970, p. 8.

La realizzazione delle mense non risolverà del tutto la questione. Negli anni seguenti, infatti, le lamentele sulla qualità dei pasti serviti diventeranno un mantra collettivo, ospitato con frequenza ossessionante sulle pagine del giornale aziendale. Critiche alla qualità che si sommeranno alle numerosissime perplessità sulla tipologia dei piatti serviti, che non sempre incontreranno il favore dei lavoratori – specialmente del folto gruppo immigrato a Torino dal Sud – abituati a gusti assai differenti da quelli proposti da una cultura gastronomica così distante dalla loro⁸⁹.

L'estensione del servizio a tutti i 185 mila dipendenti del gruppo⁹⁰, gli spot pubblicitari realizzati dal *CineFiat* per incentivarne l'utilizzo⁹¹, la diversificazione dei menù⁹² non impediscono che il tasso di fruizione rimanga sostanzialmente modesto: meno della metà dei lavoratori, infatti, mangia abitualmente in mensa, con diversità anche significative tra gli stabilimenti (a Rivalta, ad esempio, solo il 15% dei lavoratori utilizza la mensa, spingendo l'azienda alla chiusura del servizio). Le ragioni? Basta leggere le lettere del mese successivo a quello in cui l'«Illustratofiat» ha pubblicato «Il libro bianco sul più grande ristorante d'Italia»⁹³. La rubrica è intitolata *Mensa*: «non bastano i discorsi su Illustratofiat a togliere l'amaro in bocca»⁹⁴ e la sostanza delle cose non è cambiata: tempi troppo stretti, cibo insufficiente, di scarsa qualità, mal cucinato. Sempre più, però, a essere incriminata è la mancanza di «genuinità», «il surgelato» e quindi la Cipas⁹⁵. Anzi, la qualità scadente del cibo è, nei giornali operai, strettamente connessa alla «vertenza Cipas»: la battaglia aperta dai lavoratori della ditta fornitrice delle mense Fiat su orari, carichi di lavoro e riduzione del personale⁹⁶ finiva con l'abbassare lo standard qualitativo del servizio e, di conseguenza, il numero dei fruitori tra gli operai metalmeccanici. In questo modo «vanificando, di fatto, una conquista contrattuale che tendeva per questa via, sia a dar corso ad una conquista sociale

⁸⁹ *Un ristorante per 180 mila*, cit., p. 10; *Che cosa mangia che cosa beve nell'intervallo di mezzogiorno?*, «Illustratofiat», 1973, 3, p. 7; *La storia di Maria una ragazza che lavora in fabbrica*, «Illustratofiat», 1974, 3, p. 16; *Mangiano in 80 mila ogni giorno*, «Illustratofiat», 1975, 4; *Che cosa ne dite della mensa aziendale?*, cit.

⁹⁰ *Che cosa ne dite della mensa aziendale?*, cit.

⁹¹ *Quel primo giorno in fabbrica*, 1972, regia di Silvio Maestranzi. Documentario industriale destinato a favorire l'inserimento degli operai neo-assunti alla Fiat. Sulla mensa: 23'13".

⁹² *Presto per tutti: una mensa più ricca di piatti*, «Illustratofiat», 1974, 8, p. 5; *L'operaio sindacalista*, «Illustratofiat», 1974, 9, p. 12; *Mangiano in 80 mila ogni giorno*, cit., pp. 5-7.

⁹³ *Che cosa ne dite della mensa aziendale?*, cit.

⁹⁴ *Mensa: «non bastano i discorsi su Illustratofiat a togliere l'amaro in bocca»*, «Illustratofiat», 1976, 2, p. 31.

⁹⁵ *Ibidem; I piatti della Cipas*, «Illustratofiat», 1976, 9, p. 32.

⁹⁶ *Mense. Vertenza Cipas*, «Il Consiglio. Bollettino dei delegati della Mirafiori (FLM)», 1975, 6, pp. 9-10.

del movimento, sia a garantire anche attraverso questa strada il potere d'acquisto del salario con la conquista del prezzo politico della mensa"⁹⁷.

Non è dunque un caso che, quando nel gennaio 1977 l'FLM presenterà alla Fiat la piattaforma per il contratto integrativo, insieme alla richiesta di mantenimento del prezzo corrente, uno dei punti relativi alle mense riguarderà la qualità⁹⁸. Per la direzione aziendale, l'istituzione, sia pure in via sperimentale, di mense tradizionali, oltre che creare una discriminazione con i dipendenti degli impianti maggiori, non appare realizzabile, giacché il sistema dei surgelati "è l'unico che consenta un alto numero di posti con le massime garanzie d'igiene"⁹⁹. Posizione, questa aziendale, che tuttavia, di lì a poco, cambierà: "sarà [...] migliorato il servizio mensa aggiungendo ai surgelati piatti freddi cucinati il giorno prima ed introducendo una maggior varietà di scelte. Per i surgelati [si prospetta] la possibilità di mettere in concorrenza più fornitori, dando ai dipendenti la facoltà di scegliere ogni giorno tra piatti confezionati da ditte diverse. La Fiat è anche disponibile a studiare la possibilità di introdurre la mensa di tipo tradizionale in relazione ai nuovi insediamenti"¹⁰⁰.

L'11 settembre 1978 scatterà in tutti gli stabilimenti Fiat il nuovo orario di lavoro legato all'accordo sulla mezz'ora per la mensa¹⁰¹: "in sostanza quest'accordo consente a tutti gli addetti ai turni avvicendati di fermarsi mezz'ora in meno in fabbrica, e contemporaneamente il tempo a disposizione di ciascun operaio per consumare il pasto alla mensa passa da 40 a 30 minuti"¹⁰².

Trenta minuti: troppo pochi per affrontare i temi della politica e della lotta sindacale; sufficienti a malapena per quella "sociabilità alimentare" di cui "sport, auto, vacanze, colleghi, figli, amicizie scuola [sono] alcuni argomenti di conversazione"¹⁰³. Argomenti banali, della vita quotidiana, affrontati magari superficialmente, ma che forse, consentendo a quella nuova generazione di operai di viverli come soggetti principali, di allacciare reti amicali, di solidarizzare a partire dalle miserie e dalle gioie delle piccole cose, costituiscono il retroterra indispensabile per potere continuare a discutere e agire come classe.

Le mense sono certamente un passaggio importante sul fronte del diritto a condizioni più dignitose con cui consumare i pasti nel luogo di lavoro. Come

⁹⁷ *Ibidem.*

⁹⁸ *I punti della piattaforma*, "Illustratofiat", 1977, 2, p. 5.

⁹⁹ *I punti del 26 maggio*, "Illustratofiat", 1977, 6, p. 3.

¹⁰⁰ *La complessa trattativa per la firma dell'accordo*, "Illustratofiat", 1977, 7-8, p. 3.

¹⁰¹ *Scatta la mezz'ora*, "Illustratofiat", 1978, 9, p. 3; *Come si legge l'accordo per la mensa*, "Illustratofiat", 1978, 7-8, p. 3.

¹⁰² *Scatta la mezz'ora*, cit.

¹⁰³ *Quattro chiacchiere alla mensa*, "Illustratofiat", 1978, 12, pp. 4-5.

ricordano alcune testimonianze operaie, la mensa rappresenta un mezzo per mangiare cibi caldi senza la polvere in bocca. Con le mani lavate e le gambe sotto il tavolo. Rappresentando una piccola oasi di relax nella snervante routine della fabbrica. Uno dei tanti tasselli della questione operaia che si manifesta con evidenza negli anni del boom economico. In realtà, col passare degli anni e la progressiva trasformazione della struttura urbana del capoluogo piemontese e del suo hinterland, la natura dei problemi operai si modificherà radicalmente. Nel futuro, il problema dell'alimentazione lascerà spazio – non senza margini di grande drammaticità – alla questione abitativa, che sospingerà le classi lavoratrici verso le periferie più esterne.

I “treni del sonno” di Bianciardi diventeranno così, ancora una volta, il luogo della quotidiana “diaspora” operaia, costretta – da una malgovernata speculazione fondiaria – a fissare la propria dimora sempre più lontano dalle fabbriche cittadine.

C.M. TRAVAGLINI

All'origine di RiSES: un progetto scientifico e culturale

CIBO IN ETÀ MODERNA E CONTEMPORANEA TRA PRODUZIONE E CONSUMO (SECC. XVIII-XX)

a cura di Rita d'Errico e Valeria Pinchera

RITA D'ERRICO, VALERIA PINCHERA

Introduzione

PAOLO MALANIMA

Cibo e povertà nell'Italia del Sette e Ottocento

DANIELA CICCOLELLA

Lo zucchero nel Mezzogiorno preunitario: politica economica, fiscalità, consumo

PAOLA NARDONE

La diffusione della birra in Italia (secc. XIX-XX) e il caso della Birra d'Abruzzo

ELISABETTA MERLO

I consumi alimentari in una grande città. Milano 1950-1997

DANIELA ADORNI, STEFANO MAGAGNOLI

Mangiare in FIAT. Le mense aziendali tra sociabilità e confronto politico

ALBERTO IANES

Bottom up. Organizzazione e sviluppo della cooperazione di consumo trentina nel secondo Novecento

LUIGI LORENZETTI

La frutticoltura in Svizzera: tra congiunture e dinamiche di mercato (1870-1970)

STEFANELLA STRANIERI, PAOLO TEDESCHI

Producing and Selling Wine in Eastern Lombardy (19th-21th centuries)

FRANCESCO CHIAPPARINO

Tra invenzione e tradizione. Note sulla storia delle tipicità dell'industria alimentare italiana

GIOVANNI CECCARELLI, ALBERTO GUENZI

Promuovere la marca industriale attraverso il personaggio: Garibaldi e Aunt Jemima nel mercato di massa

L'agricoltura italiana tra biodiversità e cucine locali: una lettura di lungo periodo. Incontro con Piero

Bevilacqua, a cura di Cinzia Capalbo

Schede

M. Alberti, *La "scoperta" dei disoccupati. Alle origini dell'indagine statistica sulla disoccupazione nell'Italia liberale*

(1893-1915) (R. Biasillo); F. Callegari, M. Valentini (a cura di), *Filiere d'Italia. Produzioni e reti dell'agroalimentare* (C.

Capalbo); M.L. Ferrari, M. Vaquero Piñeiro (a cura di), *«Moia la carestia». La scarsità alimentare in età preindustriale*

(C. Capalbo); P. Freedman, *Il gusto delle spezie nel Medioevo* (F. Guidi Bruscoli); D. Getz, R. Robinson, T. Andersson,

S. Vujicic, *Foodies & Food Tourism* (A. Marescotti); E. Ivetic, *Un confine nel Mediterraneo. L'Adriatico orientale tra Italia*

e Slavia (1300-1900) (B. Crivelli); M. Middell (ed.), *Cultural transfers, encounters and connections in the global 18th century*

(A. Falchetta); L. Mocarrelli (a cura di), *Quando manca il pane. Origini e cause della scarsità delle risorse alimentari in età*

moderna e contemporanea (G. Ongaro); F. Veratelli, *À la mode italienne. Commerce du luxe et diplomatie dans les Pays-Bas*

méridionaux 1477-1530. Édition critique de documents de la Chambre des comptes de Lille (F. Guidi Bruscoli)

ISSN 2499-2321

Prezzo del volume € 40.00

