

Domani iniziano le elezioni del consiglio di fabbrica. Vediamo cosa succede nella più grande industria italiana

Dal mitico biennio rosso '19-'20 un ininterrotto scontro politico. La grande sfida internazionale e l'uniforme piemontese di Romiti

I duellanti della Fiat

La sfida perpetua tra «classe» e padroni

TORINO. «Mirafiori, questo oggetto oscuro del desiderio? Sconfitta e abbandono, a quel punto entrò in discussione l'immaginario collettivo operaio». «Due culture senza osmosi, e anzi orgogliosamente estranee. E dunque due culture senza egemonia effettiva: la classe-fortezza e l'azienda-fortezza». «Quel giorno la maggioranza dei lavoratori, almeno da noi a Mirafiori, staccò la spina dal sindacato e non arrivò più la corrente». «La Fiat: un incubo e una passione. Anche quando sono in malattia telefono ogni giorno. Mi piace quel casino, anche se odio i movimenti che devo fare e le ipocrisie che bloccano ogni lotta», «lo la solidarietà non la trovo in fabbrica. Gli amici li ho fuori». Sono frasi, parole, immagini emerse nel corso di ampie e ragionate interviste, sfuggite quasi inconsapevolmente a sindacalisti, sociologi, vecchi operai, operai, ragazzi operai ancora «in prova», assunili con contratti di formazione-lavoro.

Messe in fila quelle espressioni dicono qualcosa, mi sembra, della tensione e anche della visceralità con la quale sia chi sta dentro che chi sta fuori della Fiat vive le vicende di quella industria, di quella fabbrica di fabbriche che ha segnato quasi un secolo di vita nazionale.

C'è un continuo corso e ritorno che ripropone a scadenza la «questione Fiat», almeno a partire dal mitico biennio rosso '19-'20. Un sociologo che della Fiat è «veterano», Aris Accornero, parla di un «movimento a pendolo» riferendosi all'alternarsi dei successi e delle sconfitte dei due contendenti - Fiat e classe operaia torinese - che si confrontano, dice, in un «orizzonte militare di mosse e di movimenti». Fausto Berninotti, che è stato segretario Fiom a Torino ai tempi della «rivoluzione sindacale» degli anni Settanta, dice che «l'addensamento e la massima parcellizzazione del Taylorismo che si registra in qualunque fabbrica di auto, crea una particolare compagine operaia, con massiccia presenza di operai comuni, che enfatizza le tendenze (vittorie o sconfitte), producendo vampate e sfiducce estreme».

E in effetti per decenni è stato così. Ricordiamoci - per stare agli anni di questo dopoguerra - del successo già dei mitici scioperi del marzo '43, in pieno fascismo, sulla cui onda ci fu poi l'occupazione e il governo della fabbrica salvata dai tedeschi, al momento della Liberazione nel '45. O la dura svolta degli anni Cinquanta di Valletta, la sconfitta nella elezione delle commissioni interne del '55, gli oscuri anni della frustrazione quan-

do Togliatti poté parlare di «Torino, dormitorio della classe operaia». Ci fu il breve susulto fra il '60 e il '62, quasi tutto esterno alla Fiat, e ci furono gli anni grigi della biblica ondata dell'emigrazione di una disperata mano d'opera meridionale, inizialmente ipotizzata dalla Grande Azienda. Anche allora, alla vigilia dell'altro biennio della riscossa, se non rosso caldo, cioè il '68-'69, si parlò di una Fiat «cimitero di lotte». A quella fase sono seguiti alla Fiat gli anni delle grandi conquiste operaie: un salto di qualità nel potere e nella moderna capacità contrattuale che ancora oggi - pur fra le tante autocritiche giuste su certi errori di allora - dà i suoi frutti nella nuova fase scura seguita alla dura sconfitta dell'ottobre 1980, e riesce a manifestare e far valere alcune delle sue migliori vitalità. Fra l'altro fu quella spinta a costringere la Fiat di allora a uscire dal tetrago dei conti in rosso e avviare i processi innovativi.

Ecco, dunque, la sconfitta carica di echi profondi dell'«Ottanta-Fiat». Da allora il movimento di fabbrica - mentre la sindacalizzazione arrivava al 15 per cento e le non molte migliaia di iscritti al Pci si dimezzavano - ha dovuto soprattutto curare le dolorose, feroci ferite delle ventiquattromila lettere di cassa integrazione dell'«ottobre nero». Non è qui che si vuole ora

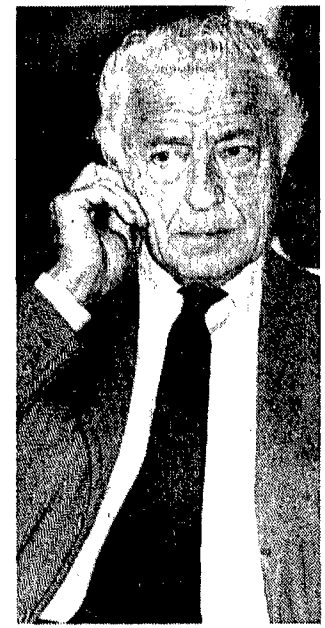
Ritorno alla grande del tema Fiat: settimanali che appoggiano il lancio della nuova «Tipo» tutta fatta da «operai senza catene»; la rivista «Micromega» che dedica una dotta indagine a più voci all'industria torinese e ai suoi operai; Biagi che porta alla Tv la Grande Famiglia Agnelli, quasi fosse la nostra provvida dinastia; lacrime un po' cocchillesche sul lavoro operaio che «c'è ancora e resta duro», e

avvenirismi di maniera sul lavoro operaio «che scompare» per lasciare il posto al robot; profitti che crescono insieme allo strapotere del «trust»; sindacato che scopre dietro alla dimensione informatica nuovi spazi, e per la prima volta dopo dieci anni si torna a votare a Mirafiori. Proviamo a andare a vedere cosa succede viaggiando dentro i meccanismi del Pianeta Fiat.

DAL NOSTRO INVIATO
UGO BADUEL



Operai della Fiat davanti alla loro fabbrica. A fianco un'immagine dell'avvocato



fare la storia di questi ultimi sette anni in cui non si sono fatti accordi integrativi, non si sono eletti i delegati, non hanno funzionato più i comitati di controllo previsti dal famoso accordo del 5 agosto '71 e si è lasciato ogni spazio all'azienda che, con un riflesso condizionato anche un po' ottuso, è tornata a indossare i panni antichi del piemontesismo autoritario militare. I cassintegrati sono rientrati con il contagocce in cambio di modeste contrattazioni di tempi e di ritmi nelle lavorazioni più dure o in quelle in cui più premeva l'interesse dell'azienda.

In queste settimane un imprevisto «revival» ha riportato sulle copertine di giornali e riviste, alla tv, il tema congiunto della «riscoperta» degli operai e del «caso Fiat». Sono state

svilupate alcune operazioni-stivalgia e alcune operazioni-fuga in avanti: gli operai sono stati visti ora poveri e sporchi «come sempre», ora del tutto «liberati dalle catene» (di montaggio) e quindi bene allineati in canice bianco.

Le due verità sono per lo più inquisite da parecchie mistificazioni, ma comunque è un bene che si sia tornato a parlare di industria, di produzione, di fabbriche e di operai. È un bene perché in effetti in questi anni, in cui forse troppi e anche fra questi non avrebbero dovuto, si sono districati, una grossa rivoluzione si è verificata proprio nell'industria automobilistica dove il modo stesso di produrre è in effetti qualitativamente mutato. Non si tratta tanto della «Tipo» costruita «senza che mano la tocchi» dai magici ro-

bot; non si tratta solo di Termoli o di Cassino avanzate e di Mirafiori «rimasta indietro» a fare il lavoro sporco alla catena. Si tratta di un di più che ha modificato la logica stessa del produrre auto. Lo vedremo meglio e più nel dettaglio, ma la sostanza è che in questi anni la Fiat ha cominciato a trasformarsi da fabbrica per produrre auto a fabbrica per vendere auto. Questo significa che ora non si produce più per il magazzino, cioè per lo stoccaggio nel cortile dove le auto si allineano in attesa di acquirenti: oggi è l'acquirente che ordina l'auto che vuole, come la vuole, con tutti i particolari personalizzati che vuole e quell'auto insieme artigianale e standard gli deve essere consegnata a «giro di posta», se si vuole reggere la concorrenza.

Questo è il salto qualitativo che presiede oggi a ogni scelta Fiat, che le ha consentito di convogliare una enorme quantità di denaro (4350 miliardi di autofinanziamento nell'87, più i finanziamenti Cee, più quelli dello Stato italiano con le leggi per la ristrutturazione, per le innovazioni, per la formazione professionale) in direzione di una razionalizzazione e informatizzazione dell'azienda senza precedenti. Si è così ingigantita la produttività per addetto (da 15 a 58 milioni di valore aggiunto), massimizzato il rendimento (27 ore/uomo nel '73 per produrre una «127», 17 ore/uomo oggi per fare la «Uno»), gonfiato i profitti (3220 miliardi nell'87, cioè più 31 per cento).

E dunque oggi la Fiat deve difendere questo nuovo mo-

do di produrre. Ma altrettanto, ecco il punto, deve fare il sindacato - un sindacato sulla via di un rinnovamento profondo proprio in questo settore - che deve sapersi mettere nella stessa ottica per difendere il lavoro operaio: quello tradizionale che ancora resta il più presente e lo resterà ancora a lungo, e quello nuovo che sicuramente dominerà il futuro.

La vecchia emotività legata da sempre - come dicevo all'inizio - alla Fiat, le voglie di rivincita non meno delle arroganze del potere, le generalizzazioni teoriche come le anticaglie miopi della politica del bastone e della carota, sono tutte zeppe che scardinano il nuovo modello della fabbrica flessibile che ha nuove, estreme fragilità intrinseche. E scardinare o inceppare l'innovazione oggi non avviene a nessuna forza in campo.

«Il sindacato lavora meglio in una azienda che fa profitti», mi ha detto Guido Bolaffi, responsabile del settore auto della Fiom, nel contesto di un discorso sugli obiettivi del sindacato oggi alla Fiat: riprendersi almeno parte della produttività non più contrattata da tanti anni, ma soprattutto tornare ad avere voce in capitolo non soltanto sul salario rimasto non per caso fermo al palo, ma proprio nel campo delle innovazioni, potere svolgere un ruolo reale di intervento su quello che Vittorio Riser definisce il «binomio alienazione-controllo», cioè riuscire a dare corpo e peso alla spinta individuale e collettiva per conoscere e controllare (e umanizzare) il processo di cui si è parte.

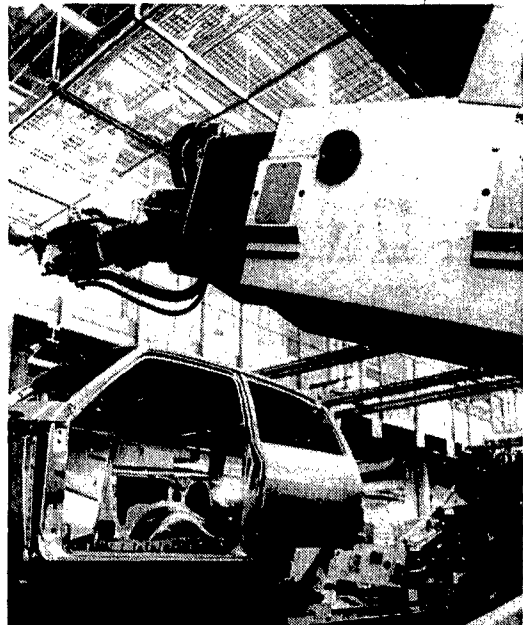
Un esempio terra-terra - e me ne fa parecchi altri di esempi Giancarlo Quati, responsabile della Fiom alla carrozzeria Mirafiori - è di potere ricontrattare tempi e ritmi fissati con il cronometro sul lavoro di un ventenne, che ora vengono imposti all'operaio arrivato a 47 anni. Ma ben oltre deve andare il ruolo contrattato del futuro gestore o manutentore di impianti computerizzati (Marx la definiva «la classe operaia superiore», insieme scientifica e artigianale, come di recente ha ricordato su «Rinascita» Adalberto Minucci), una figura che già c'è e che crescerà inevitabilmente nelle fabbriche di serie.

La Fiat non può pensare di potere reggere ancora a lungo la profonda, radicale contraddizione fra una innovazione di alta qualità e di larga estensione, forte e anche audace, qual è quella che ha realizzato in questi ultimi sette-otto anni, e gli stivali stretti della vecchia uniforme militare piemontese in cui Romiti ha voluto a tutti i costi infilarsi. È questo il paradosso della modernizzazione restauratrice tentata in questi anni dalla Fiat, approfittando di un vuoto sindacale e non solo sindacale. E questo comincia a capirlo anche una fetta di dirigenza Fiat. Il processo stesso della rivoluzione informatica, per la sua forza propulsiva e la capacità moltiplicatrice e di ingigantimento che esso assume proprio nel settore automobilistico, chiama in causa subito e di prepotenza la dimensione politica. Quando i calcolatori che governano i calcolatori estenderanno i loro comandi dalla fabbrica al mercato in grado crescente, moltiplicando quindi le loro ramificazioni nella società-mercato (i concessionari, i fornitori, l'AcI, le assicurazioni), non sarà più solo questione di contrattare salario e tempi nell'azienda, ma piuttosto di fissare le nuove regole e procedure per i nuovi poteri: e questo si chiama far politica e ridefinire i meccanismi della democrazia.

Domani alla carrozzeria Mirafiori 13.200 operai per lo più del terzo livello (980mila-1.050.000 lire al mese) e 1.500 impiegati tornano a dare il loro voto singolo e segreto per eleggere 145 delegati al Consiglio di fabbrica (70 Fiom, 30 Fim, 45 Uilm). L'ultima elezione, qui, fu nel '77. Queste elezioni, in epoca di divisione sindacale, stanno a metà fra quelle vecchie delle Commissioni interne (voto per gruppi omogenei o per aree e su tre liste) e quelle dei delegati anni Settanta (c'è spazio per aggiungere un nome). Si voterà poi per oltre un mese in tutta la Fiat.

Domani è dunque un primo passo verso un cammino che potrà essere anche molto lungo: la scommessa sindacale è di farne l'inizio di una nuova cultura contrattuale.

Un robot al lavoro



Un nodo al fazzoletto. Ricordate che:

GIOVEDÌ

l'Unità
Da ricordare tutti i giorni.

Associazione Crs
Centro di studi e iniziative per la riforma dello Stato
Via della Vite 13 - Roma, tel. 6784101

**La libertà scambiata:
a proposito del
caso di San Patrignano**

tavola rotonda, seguita da dibattito, con

ALESSANDRO BARATTA
docente universitario
direttore della rivista "Dei delitti e delle pene"

CAROLE BEEBE TARANTELLI
deputato della Sinistra indipendente

PIETRO FOLENA
deputato del Pci e segretario nazionale della Fgci

DOMENICO PULITANO
docente universitario

FRANCO PRINA
del gruppo "Abele"

FRANCO ROTELLI
psichiatra

Coordina i lavori l'On. Salvatore Mannuzzo

Venerdì 19 febbraio, ore 17
Residence Ripetta - Via Ripetta 231, Roma

**Straconcorso
"Taglia e Vinci."**

Incolla la striscia sulla scheda pubblicata domenica scorsa. C'è la possibilità di vincere 23 milioni alla settimana, più 4 superpremi finali "l'Unità ti ristruttura la casa." Se non hai l'Unità di domenica scorsa, compra quella di domenica prossima. Il concorso ricomincia.

l'Unità
Da ricordare tutti i giorni.

AUT. MIN. n. 4/60813 del 25/1/1988