

La «teoria Romiti» e il sindacato  
Nuove, modernissime aziende e vecchi metodi  
Nasce così il procacciatore di consensi

Il ruolo dei «circoli di qualità»  
per far sentire l'operaio più «partecipe»  
Ma ci sono ancora reparti per confinati

# Il repo, nuovo capo Fiat

**TORINO** Eccoli dunque i «nodi al pettine» che inevitabilmente dovevano cominciare ad arrivare alla Fiat. Sono in quel novanta e più per cento di partecipazione operaia al voto a Mirafiori del 18 febbraio, sono in quel cinquanta per cento di fatto che è andato alla Fiom che non vedeva d'altra parte come contrappeso ma piuttosto come integratore con il voto ad altre liste per il segnale articolato che, congiuntamente, si voleva mandare. Tutto questo non era stato affatto previsto dai molti medici pietosi che - in saggi libri inchieste giornalistiche e televisive - si erano chinati negli ultimi tempi sulla classe operaia Fiat sostenendo o che la fabbrica di oggi era identica a quella di ieri e che si poteva fare il conto solo quando cambieremo la Uno nei suoi diversi novanta modelli attuali con un'altra auto ancora da immaginare. Roba di un decennio almeno, da anni Novanta, mi hanno detto all'azienda.

La Fiat le innovazioni in questo ultimo decennio le ha fatte e sono innovazioni vere, radicali che hanno fatto subire un salto di qualità al modo di produrre e vendere le automobili. È inutile continuare a descrivere i vecchi cicli di lavoro alla catena classica fordista fra fumi e frastuoni. Quelle lavorazioni ci sono in alcuni casi sono ancora di massa e molto probabilmente sopravviveranno per lungo tempo (A Mirafiori si potrà fare come a Cassino solo quando cambieremo la Uno nei suoi diversi novanta modelli attuali con un'altra auto ancora da immaginare. Roba di un decennio almeno, da anni Novanta, mi hanno detto all'azienda).

Ma quello che è sicuro è che si prefigura una fabbrica nuova che avrà bisogno sempre di più di operai indiretti (manutenitori o conduttori, o «softwaristi») e via elencando per nuove professioni. Il rapporto di forza è cambiato rispetto a quelli diretti che proprio toccano le lamiere e i pezzi di plastica e metallo. Già oggi gli operai di terzo livello (il più basso) indiretti sono passati dal 10-15% al 40% fra il '77 e oggi che invece è rimasto vecchio, antico, provinciale e ottuso è tutto lo schema culturale cui la Fiat fa riferimento quando affronta il tema «relazioni industriali». È inutile che nei convegni o su riviste specializzate o nei rapporti con i giornalisti gli uomini che la Fiat sceglie per rappresentarla ostentino buoni datti, apertura mentale, disinvoltura e parlino di «una nuova modernità» nel rapporto fra operai e dirigenti. Sono venuti fin qui in sezione con la macchina di uno di loro, oltre ai giovanissimi, c'è un vecchio della Fiat Siro Sanna che qui c'è arrivato dalla Sardegna alla vigilia dell'autunno caldo nel giugno '69.

«Carbonari» dicevo infatti in questa Fiat da futuribile tecnologico gestito con autoritarismo paternalistico ottocentesco, i ragazzi, essendo ancora «in prova» dopo l'assunzione con i contratti di formazione lavoro, tremmano come foglie alla sola ipotesi di poter essere riconosciuti. Sono appesi a un filo in Fiat e parlare con l'«Unità», dice uno, «è poco igienico». Ancora. Lavorano tutti e cinque, compreso Siro alla Carrozzeria. Fanno 250 vetture nell'orario di 450 minuti effettivi di produzione. La cadenza è di un minuto e 48 secondi per ogni scocca. Ma nella seconda parte della giornata spesso «loro» i capi, accelerano la catena perché sono rimasti indietro, e si arriva a cadenze di 1'30" - 1'24". Per gli anziani (ce ne sono di oltre cinquant'anni) è un ritmo insostenibile. I giovani dei contratti di formazione-lavoro (che in realtà dovrebbero fare due mesi di scuola in azienda prima di lavorare, e non li fanno mai, al massimo due settimane) entrano al primo

livello retributivo dopo due mesi passano al secondo e prendono circa un milione, dopo 18 mesi si conferma il contratto (se tutto va bene) e passano al terzo livello con 30-40mila lire in più. Lavorano dalle 6 alle 14 i loro nomi sono, naturalmente, inventati. Le loro storie scrupolosamente vere. Franco - «Ho 23 anni, sono tornese. Sono entrato qui nell'86 prima facevo il manovale. Ho un padre che lavora a Mirafiori, una madre che sta a casa, una sorella che studia. Ho fatto domanda di assunzione e mi hanno chiamato Eravamo in 50 e c'erano tutti diversi che ci spiegavano varie cose sulle diverse lavorazioni. Ora sono al montaggio della «Uno». Guadagno un milione al mese e non faccio né festivi né notturni. Delle lotte degli anni Settanta ho sentito parlare. Gli anziani ci dicono «Abbiamo fatto tutto per voi». Ora non scoppierà nessuno. Nei due ultimi scoppia alla mia linea han attaccato solo tre anziani. I repo a noi nemmeno ci parlano parlano con i delegati. Il sindacato è mancante in fabbrica, almeno così lo vedo. Penso che dovrebbe guardare più ai problemi umani. Ho votato sì ho votato alle elezioni politiche. La politica non mi piace. Vedo il Comune che spende i soldi a casaccio».

Gino - «Ho 22 anni. Sono entrato l'anno scorso. Mio padre è in pensione mia madre è operaria, mio fratello lavora a Milano. Abbiamo in periferia. Non abbiamo automobile. Guadagno un milione. Quando ci hanno assunti hanno detto che dobbiamo stare tranquilli e tutto andrà bene. Ci hanno fatto vedere un po' di filmati sui robot ma poi io non ne ho mai visti in ufficio. In quei giorni di lezioni ti fanno apparire tutto importante, poi vai giù e il lavoro è solo stupido, sempre uguale. Ma che vuoi. La linea è linea, magari potrebbero metterci un po' di musica. Siraordinari o festivi se non sono comandati, non li faccio a nessun prezzo. È ingiusto che ci siano tanti anziani alla linea. Io il aiuto ma è un caso raro. Io avrei voluto fare scienze politiche ma poi è andata così. Ora voglio restare alla Fiat voglio provarci e riuscire. Nel tempo libero sto con gli amici, all'aria aperta, dopo questo scoglio che ti soffia il naso e resta il cerchietto nero sul fazzoletto. Fuori con gli amici sto bene. Siamo solidi in officina invece c'è solo egoismo, ognuno pensa per sé e di farsi notare dal capo. Non ci credo molto alla politica come è oggi. Ho molta curiosità per i problemi religiosi. Io ho votato per i verdi».

Mario - «Ho 22 anni e sono entrato in Fiat l'anno scorso. Mi ci ha spinto la mia fidanzata a fare domanda e sono entrato singolarmente. Abito con mia madre che è separata da mio padre. Lei fa l'operaia. Prendo un milione al mese. Sì, ho una vecchissima automobile. Ora sono lì che tremo per i prossimi 18 mesi. L'otto anni se lo lottò. La mia è una lotta all'arma bianca contro un nemico invisibile che ti guarda dappertutto, tac, il nemico ti ascolta. Se ti pescano a fare o dire quello che non devi, anche una parola di troppo, sei fritto se lo segnano e addio conferma al 18 mesi. La Fiat è critica, anche io lo critico. Però ha cambiato

la mia vita all'ottanta per cento. Io per sette anni avevo lavorato senza libertà, prendevo seicentomila lire, ero sfruttato e non contavo niente. Ora prendo un milione e anche i genitori della mia ragazza che nemmeno volevano vedermi ora mi apprezzano. Non ho avuto nulla nella mia gioventù. Ora voglio solo una casa e una famiglia. Ho un solo grande odio, e sono i drogati. Non li scuso li metterei tutti in galera. La mia ragazza non la farei mai lavorare in Fiat. Vedo come trattano le altre gli scherzi che fanno. Chi? Tutti Capi e operai. La politica? È solo lo promesse non mantenute».

Nino - «Ho 22 anni e sono entrato qui l'anno scorso. Prima facevo il meccanico in una officina privata. Facevamo dieci macchine al giorno per settemila lire al mese. Ci riuscivo a pagare solo le spese del bollo assicurazione per la mia automobile. Poi ero mantenuto in casa, mio padre e mia madre lavorano anche loro qui. Mio fratello studia. Io ho un lavoro duro alla catena, sempre a schiena bassa. C'è poca solidarietà in fabbrica. Io ero abituato nell'officina ma che quando finivano alla sera, se non era rimasto indietro lo aiutavano. Ma qui ti inseguono a pensare per te e basta. Io aiuto quelli più anziani, non li posso vedere così. Ho dietro di me uno di quasi 50 anni che non ce la fa proprio fino alla sua scocca e vado da lui e altri due o tre. Io ho vicini e salto sempre qui e lì per dargli una mano. Non sto mai fermo. Ma senza solidarietà che si campa a fare? Voglio restare in Fiat, migliorare. Quella è la mia politica». □ U.B.



I ragazzi «appesi al filo»

Devo dire che qualcosa di diverso, costruendo questa inchiesta, lo avevo sentito dire. Per esempio Cesare Damiano segretario della Fiom, ha detto che se mi saluta detto testualmente alcuni giorni prima del 18 febbraio «Ottimismo? Quello che posso dire è che sono mutate oggi molte cose. Si è appannato il mito di una Fiat che aveva fatto «spiccare» nella Grande Famiglia Agnelli di Enzo Biagi.

Altra la politica della dura che si applica a fianco dei tentativi politici, indeboliti certamente il sindacato, fece tornare il pendolo tutto dalla parte dell'azienda, ma poi la Fiat stessa dovette pagarne il conto negli anni Settanta. La vista corta e la politica provinciale da vecchia fabbrichetta piemontese sono un vizio antico e ricorrente della Fiat.

Dopo il colpo subito dal sindacato nell'ottobre del '80 e i 24.000 cassintegrati che spararono via una rita intesa per permettere la nascita di una fabbrica e debile ma anche la più sindacalizzata e politicizzata) la Fiat poteva imporre su basi nuove le relazioni all'interno dell'azienda. Intendo dire che si aveva la forza per permettere di basare su un rapporto di «uguale dignità» i ruoli del padronato e dei lavoratori nel processo di innovazione che si apriva. Invece che cosa ha fatto in tutti questi anni?

Dice il giovane De Michella che è responsabile del Pci a Mirafiori. «Creando una fabbrica sempre più flessibile, aveva bisogno di una organizzazione degli uomini ultra rigida quasi militare. E per evitare gli scogli di una reazione conflittuale ha messo in opera una lubrificatissima catena per ottenere il consenso uomo per uomo». Ecco nascere la figura del «repo» il responsabile del personale di officina che si mette a fianco dell'operaio e lo aiuta a «pensare una carriera» in azienda. La Cgil ha dato prova di coraggio con alcune domande a rischio e questo è un segnale di maturità da parte di un sindacato che - complessivamente - sembra non più interessarsi a prendere la strada delle piattalorie facili e demagogiche. Parole piene di antico e magari irritante paternalismo ma che vanno lette in senso diverso anche nella Fiat oggi e che sono le domande che capite che un sindacato è essenziale per governare una impresa di quella portata quantitativa e qualitativa.

E qui sta il vero discorso del futuro che riguarda ambedue i vecchi «duellanti» torinesi di

che del resto esse stesse rifiutano qualunque carriera in fabbrica preferendo i ruoli tradizionali a quelli emancipati».

La discriminazione di fatto sono continue. L'articolo 3 del nuovo contratto prevede ora la istituzione di una Commissione nazionale sulle pari opportunità che dovrebbe far sentire i suoi effetti anche alla Fiat. Dove anche nelle assunzioni la discriminazione è pesante (qui i dati sono disponibili) a Torino su 1.694 assunzioni nella formazione lavoro negli ultimi due anni le donne sono 112 (il 5 per cento). Nel '77, dopo la legge sulla parità, le donne iscritte nelle liste di collocamento risultarono tutte ai primi posti. Entrarono molte allora in Fiat e accettarono un contratto di formazione senza fittare fra lo stupore dei «capi». Con la cassintegrato ne furono prescelte insieme a invalidi anziani e comunisti fra quelli che dovevano andar sene

che del resto esse stesse rifiutano qualunque carriera in fabbrica preferendo i ruoli tradizionali a quelli emancipati».

Non avere visto tutto questo (che è visto invece dalla industria automobilistica americana, per esempio, dove il sindacato è fortemente associato e informato su tutto il processo innovativo) è appurato la miopia provinciale e insieme la contraddizione della Fiat degli anni Ottanta. La Fiat di Romiti che palesemente ora è alla fine di un ciclo.

La condizione delle donne alla Fiat è tanto singolare che non si sa nemmeno quante sono. Veramente La Fiat non ha mai dato cifre dell'organico divise per sesso e i dati sindacali sono costituiti come «a più dal basso». Non c'è nemmeno il dato complessivo di operai e impiegati divisi per sesso tanto meno c'è la suddivisione per livelli operai. Comunque sono tutte ai livelli più bassi degli operai e degli impiegati (terzo e quinto). Tranne eccezioni.

Completivamente si valuta che le donne in Fiat siano comunque meno di diecimila operai (intorno al 16 per cento) e 3mila impiegate (il 20 per cento). Ai corsi che la Fiat promuove nei reparti non sono mai chiamate donne. Romiti facendo una «elezione» al Politecnico di Torino nella primavera del '87 di chiarò a muso duro che le donne in fabbrica sono in realtà «veicolo di corruzione».

Completivamente si valuta che le donne in Fiat siano comunque meno di diecimila operai (intorno al 16 per cento) e 3mila impiegate (il 20 per cento). Ai corsi che la Fiat promuove nei reparti non sono mai chiamate donne. Romiti facendo una «elezione» al Politecnico di Torino nella primavera del '87 di chiarò a muso duro che le donne in fabbrica sono in realtà «veicolo di corruzione».

Completivamente si valuta che le donne in Fiat siano comunque meno di diecimila operai (intorno al 16 per cento) e 3mila impiegate (il 20 per cento). Ai corsi che la Fiat promuove nei reparti non sono mai chiamate donne. Romiti facendo una «elezione» al Politecnico di Torino nella primavera del '87 di chiarò a muso duro che le donne in fabbrica sono in realtà «veicolo di corruzione».

Completivamente si valuta che le donne in Fiat siano comunque meno di diecimila operai (intorno al 16 per cento) e 3mila impiegate (il 20 per cento). Ai corsi che la Fiat promuove nei reparti non sono mai chiamate donne. Romiti facendo una «elezione» al Politecnico di Torino nella primavera del '87 di chiarò a muso duro che le donne in fabbrica sono in realtà «veicolo di corruzione».

Completivamente si valuta che le donne in Fiat siano comunque meno di diecimila operai (intorno al 16 per cento) e 3mila impiegate (il 20 per cento). Ai corsi che la Fiat promuove nei reparti non sono mai chiamate donne. Romiti facendo una «elezione» al Politecnico di Torino nella primavera del '87 di chiarò a muso duro che le donne in fabbrica sono in realtà «veicolo di corruzione».

Completivamente si valuta che le donne in Fiat siano comunque meno di diecimila operai (intorno al 16 per cento) e 3mila impiegate (il 20 per cento). Ai corsi che la Fiat promuove nei reparti non sono mai chiamate donne. Romiti facendo una «elezione» al Politecnico di Torino nella primavera del '87 di chiarò a muso duro che le donne in fabbrica sono in realtà «veicolo di corruzione».

Completivamente si valuta che le donne in Fiat siano comunque meno di diecimila operai (intorno al 16 per cento) e 3mila impiegate (il 20 per cento). Ai corsi che la Fiat promuove nei reparti non sono mai chiamate donne. Romiti facendo una «elezione» al Politecnico di Torino nella primavera del '87 di chiarò a muso duro che le donne in fabbrica sono in realtà «veicolo di corruzione».

Completivamente si valuta che le donne in Fiat siano comunque meno di diecimila operai (intorno al 16 per cento) e 3mila impiegate (il 20 per cento). Ai corsi che la Fiat promuove nei reparti non sono mai chiamate donne. Romiti facendo una «elezione» al Politecnico di Torino nella primavera del '87 di chiarò a muso duro che le donne in fabbrica sono in realtà «veicolo di corruzione».

## Quante donne? Agnelli non lo sa

