

«La Fiat ha smesso di essere soltanto Torino. Oggi è Milano, è il Mezzogiorno»

«Al sindacato direi: non ne fate un simbolo, perché ai simboli ci si immola»



Mirafiori non è più «l'ultimo duello»

Forse non servono più duellanti, come è stato tanto a lungo nell'andare e tornare del pendolo perverso della Fiat, forse la Fiat può cessare di essere una bandiera da alzare o da ammainare, che ora garrisce al vento e ora si affloscia ai piedi del palo. Oggi alla Fiat servono parti e controparti che danno contenuti democratici a una trama razionale di relazioni industriali moderne nell'azienda, relazioni indirizzate a produrre meglio e a remunerare adeguatamente chi la produzione la fa.

Allo stesso modo, il sindacato si avvia a definire, anche usando lo strumento del referendum fra gli operai, la piattaforma per la nuova vertenza auto che investirà l'azienda dopo un decennio di vuoto di contrattazione specifica. Molto può dipendere dai lineamenti nuovi che il sindacato darà alle sue lotte e ai suoi obiettivi.

DAL NOSTRO INVIATO
UGO BADUEL

del ruolo sindacale. Bisogna però vedere come resisterà in questo miopie e sottoculturale arroccamento, quando si troverà di fronte un sindacato che i problemi li pone in maniera del tutto nuova, moderna, lontana da stereotipi antichi, così come indicava Bolaffi.

E così come mi conferma Cesare Damiano, segretario della Fiom torinese: «A partire dalle elezioni dei consigli e dalla definizione della piattaforma per la vertenza Fiat, noi intendiamo riprendere una contrattazione che soprattutto non potrà più apparire in alcun modo una riedizione della architettura rivendicativa degli anni Settanta, fondata sulla grande vertenza di gruppo con l'obiettivo di un controllo degli investimenti al salario, del trasferimento della occupazione dal Nord al Sud e via dicendo. Quello schema oggi sarebbe improponibile. Ma nemmeno vogliamo definire una linea minimalista fondata sui ritocchi salariali e qualche accordo sui ritmi, come è stato giococolora fare negli anni Ottanta quando premevano i cassintegrati da far rientrare. No. Oggi dobbiamo fondare le rivendicazioni su problemi circoscritti, assumendo le tematiche reali legate al ciclo produttivo e al lavoro operaio concreto, e non importandole dall'estero. Deve essere riequilibrato un sindacato diffuso radicato nei reparti, capace di incidere senza sfaccare la produzione. Vogliamo una azienda in cui nessuna delle parti sia "piegata" dall'altra».

E ancora: «Il sindacato dovrà evitare i rischi degli appiattimenti. Dovrà saper fare carico anche delle tematiche relative alle carriere diversificate (dopo avere garantito minimi equi e uguali per tutti). Devono esserci spazi per la promozione individuale nel quadro della contrattazione collettiva. E per tutto questo bisogna battere il disegno Fiat di costringere

la produzione. Vogliamo una azienda in cui nessuna delle parti sia "piegata" dall'altra».

E ancora: «Il sindacato dovrà evitare i rischi degli appiattimenti. Dovrà saper fare carico anche delle tematiche relative alle carriere diversificate (dopo avere garantito minimi equi e uguali per tutti). Devono esserci spazi per la promozione individuale nel quadro della contrattazione collettiva. E per tutto questo bisogna battere il disegno Fiat di costringere

La sconfitta dell'80 la ripresa di oggi

Parla Franca delegata di Rivalta

nato al reparto per informarmi anche se sono in malattia e infatti torno ora dal medico. A Rivalta siamo in 375 tessere della Fiom più donne che uomini. Io ammiro molto i ragazzi che entrano ora in Fiat. Ai tempi miei ci tenevano in terzo solo 10 giorni non 18 mesi come ora e poi allora non c'era la disoccupazione di ora. Io andai al collocamento e entrai subito. Come vivo? Non in città non mi piace. Sto vicino. Mio marito lavora alla Bertone, fanno la carrozzeria della Volvo. Lui è solo iscritto al sindacato ma non è un attivista come me che non so stare da parte. Lui però con me è più solidale di tanti che sono compagni ma con le mogli sono peggio che reazionari. Lui non mi crea mai problemi anche quando vado a Roma per le manifestazioni. Nell'85 ci andammo insieme a Roma ma ognuno con la sua azienda. Abbiamo un figlio ma non vorrei mai che entrasse in Fiat. Per ora è iscritto al collocamento. Con la Fiat ho un rapporto che non capisco nemmeno io. Una sorte di passione incubo. Anche quando avevo l'esaurimento nervoso e stavo a casa come uno straccio, telefonavo ogni giorno. Non so amo quel casino anche se poi odio l'ipocrisia che tante volte senti intorno. Comunque so una cosa che non riuscirei mai a fregarmene che ne so a lasciare il sindacato a farmi i fatti miei. Non saprei mai fare la cunmira. □ UB



La catena di montaggio robotizzata della Fiat Uno, in alto l'ingresso a Mirafiori

il sindacato in un ruolo di puro "servizio", rigorosamente esterno al processo produttivo. Al contrario oggi l'informazione è essenziale nella fabbrica informatizzata».

Insomma il sindacato non parla di penalizzare l'azienda né di inseguire «rivincite» che non farebbero che esasperare le ideologizzazioni che in parte furono alle origini della sconfitta dell'Ottanta.

Ma la Fiat come risponde? Perché un sindacato dialogante ha un peso se l'interlocutore ha la cultura e la maturità per rispondere validamente. A questo punto la sensazione è che in Fiat ci sia oggi macroscopica contraddizione e dunque anche una qualche, seppur giante e sotterranea divisione.

Il pugno di ferro di Romiti ha fatto il suo tempo anche politicamente e proprio il voto massiccio per i consigli in corso in queste settimane, con la «nuova voglia» di sindacato che denuncia, rappresenta una sconfitta per chi aveva concepito un complesso disegno all'unico scopo di toglierla per sempre quella «voglia» agli operai. Accenti ambigui, sfumature, spiragli rispetto alle rigidità romitiane affiorano qua e là nelle interviste che alcuni dirigenti Fiat hanno cominciato a dare non solo a giornali «di parte loro», così come era uso un tempo, ma anche a giornali «altri», cioè sindacali come «Meta» o «Rassegna». E anche all'«Unità».

Con Maurizio Magnabosco, che è responsabile delle relazioni interne e industriali della Fiat-auto, ho parlato per oltre un'ora e mezza nel suo studio dove - come hanno scritto già in molti - campeggiano alcune vignette ironiche dell'Altan di Cipputi. Magnabosco viene dalla contestazione sessantottina e, come è capitato a parecchi altri, è finito dalla parte

«Quando uscì l'articolo di Amendola»

Parla Michele delegato Mirafiori

TORINO Si chiama Michele Nieddu. Sta alla Carrozzeria Mirafiori, manutenzione, quinto livello e solo un milione e 150 mila lire al mese. È delegato sindacale dal '71. Ha 38 anni e venne da Sassari, alla Fiat nel '68. Si è fatto tutto l'autunno caldo in prima fila, si è fatto i «mitici» anni Settanta. Così racconta i mesi e i giorni della sconfitta dell'80.

«Verso la fine del '78 si estese in fabbrica la forma di lotta dei cortei che andavano "alle fosse" e cioè nella parte finale di tutte le linee bloccando il lavoro di tutti. La Fiat allora dava la "impossibilità lavoro" e mandava a casa tutti, anche quelli che non c'erano. È lì che la lotta cominciò a sfuggire di mano al sindacato e nacque il casino. La Fiat cominciò a fare la lista dei famosi 61. Nel '79 ricordo che uscì l'articolo di Amendola su "Rinascita". Ci fu un grande discutere fra comunisti, ma anche fra i delegati e gli operai. Gli extraparlamentari e quelli della Cisl attaccavano la Fiom e il Pci usando quell'articolo e questo era una vergogna. Poi cominciarono con le uscite dalla fabbrica e i blocchi stradali e i lavoratori ebbero il primo distacco dal sindacato. Fra il '78 e il '80 ci furono le ultime assunzioni come effetto della pressione sindacale. Poi vennero i 35 giorni. Io li ho vissuti drammaticamente. Vedevo

opposta di quella che da ragazzo consideravo una barricata. Non fa molta differenza sostanziale, ma certo è un modello di dirigente diverso, meno «militare», meno inamidato, sicuramente più scaltro e più dialettico, rispetto ai colonnelli tradizionali in Fiat. La domanda chiave che avevo in testa e che poi torna e ritorna nella conversazione, è quella che è emersa fin qui, che ruolo intende dare la Fiat al sindacato? È disposta, al di là delle chiacchiere e della propaganda, a coinvolgerlo nelle innovazioni dandogli credibilità e forza contrattuale reali?

Magnabosco parte dagli anni Settanta, naturalmente, e dice che a quel tempo la Fiat aveva fatto «la scelta politica», di dare un ruolo alla contrattazione anche per quanto riguardava la determinazione della produzione. «Si decise di regolamentare insieme al sindacato tutta la vita della fabbrica, non solo i livelli salariali ma tutto il capitolo dei diritti dei lavoratori, dei disagi, della intensità dei ritmi, della previdenza. Si arrivò così all'accordo integrativo del 5 agosto '71. La Fiat allora era convinta che fosse più facile risolvere i problemi con gli operai collettivamente piuttosto che individualmente».

E come andò a finire? «Andò a finire che la Fiat fu capace di far saltare il paternalismo velleitario, ma in cambio non riuscì affatto a risolvere meglio i conflitti. Ogni accordo mangiava l'altro, e si andò avanti per contrattazioni impossibili che alla fine resero la Fiat totalmente subalterna, fino al punto che a fine anni Settanta sembrava non più conveniente costruire auto in questo paese».

Questo schema di ragionamento serve al dirigente Fiat per sostenere che il poco che si è poi ottenuto negli anni Ottanta da parte sindacale, deriva esclusivamente dal «tanto» che si era ormai ottenuto negli anni Settanta. Oggi comunque la Fiat, dice, «rifiene impensabile un rapporto diretto con il lavoratore che prescinda dal sindacato». Questa è una affermazione che contraddice molto i veri comportamenti Fiat e perciò è significativa.

Ma, gli ho chiesto a quel punto, con quale tipo di sindacato volete avere a che fare? Siete disposti a scambiare una contrattazione rapportata alle esigenze della produzione in cambio non delle solite noccioline ma di informazioni vere, utili e preventive sulle innovazioni di sistema?

«Quando il sindacato ripete questa richiesta, dice Magnabosco, vorrei capire a quale punto del percorso produttivo esso intenderebbe collocarsi. Insomma la questione è tutta qui: che uso intende fare il sindacato di una maggiore conoscenza dei processi produttivi e delle innovazioni? Allo stato delle cose mancano segnali di una reale volontà produttiva, cioè di una volontà di utilizzare le informazioni per usare gli impianti al meglio, e non soltanto per ribadire e allargare vincoli. Certo, lo ammetto, c'è ancora una forte diffidenza da parte nostra, ma giustificata dalla esperienza, come ho spiegato».

E tutta la produttività in più sulla quale ha lucrato in questi anni la Fiat senza contropartite adeguate?

«Intanto la maggior parte della accresciuta produttività è dovuta alla organizzazione nuova e razionalizzazione della produzione, all'eliminazione dello stockaggio e alla automazione. Ma ammetto che c'è una parte da recuperare sul lato lavoro operaio. Ebbene, se l'operaio lavora di più paghiamo di più, ma solo se il sindacato è disposto a un collegamento effettivo fra produttività e salario. Mi pare che perfino moltissime delle risposte al questionario che la Cgil ha distribuito fra gli operai nei giorni scorsi indichi una disponibilità dei lavoratori verso questo rapporto. Ma intendiamoci, se collegamento deve esserci con la produttività, deve essere reale, non apparente, occorre cioè rendere variabile una parte del salario residuale. È disposto a questo il sindacato? Più moderne relazioni industriali oggi si possono adottare purché però il sindacato esca dal genocidio».

Relazioni industriali moderne significano però anche fine «reale» dei vecchi autoritarismi, dei reparti «speciali», delle discriminazioni dissimulate. «Diciamo, è la risposta, che nel quadro di un discorso nuovo, moderno anche certe vischiosità dell'antico, da tutte le parti, potranno essere definitivamente superate».

Una cosa è sicura, con l'88 un altro ciclo Fiat si è concluso. Fuori finalmente dalle mitizzazioni e dagli emblemi, forse un nuovo protagonismo delle figure professionali che lavorano nel settore strategico dell'auto, una nuova «voglia» di contare e di crescere da parte di chi lavora, sta emergendo proprio in questa primavera.

che l'avversario, la Fiat, ti stringeva nell'angolo e tu avevi poche carte in mano. C'era la stampa, i giornali che pubblicavano le pagine a pagamento della Fiat, ci fu il discorso di Umberto Agnelli sui 14 mila licenziamenti e noi non potevamo accettare così, stando buoni, quel ricatto. Ma il cominciai proprio a vedere nel reparto lo sfaldamento dell'unità sindacale. Vennero i 35 giorni e l'unico conforto fu lo schieramento del Pci al fianco nostro. Per Berlinguer, quel giorno al cancello, ci fu entusiasmo vero, di tutti. Ma certo poi, vedendo come gli altri falsavano e strumentalizzavano quel discorso che avevo sentito, capii che stavamo perdendo. A ottobre intanto arrivavano le lettere di cassa integrazione a zero ore. Lì ci fu la spaccatura, il senso profondo della sconfitta andò avanti e non serviva, ma tornare indietro non si poteva. Vennero Lama, Carniti e Benvenuto alle assemblee a spiegare l'accordo di Roma sui cassintegrati. Avevamo lottato a Torino e quel cedimento erano andati a firmarlo a Roma. Penso che allora si sarebbe potuto ottenere qualche impegno di più dalla Fiat. Sentimmo il peso della sconfitta e ci fu l'amarezza di vedere i capi del sindacato aggrediti dalle assemblee operaie. Fu proprio l'ultimo atto. Fu allora che la maggioranza dei lavoratori Fiat staccò la spina dal sindacato. □ UB

(4 - FINE. Le precedenti puntate sono state pubblicate nei giorni 17-19-24 febbraio)