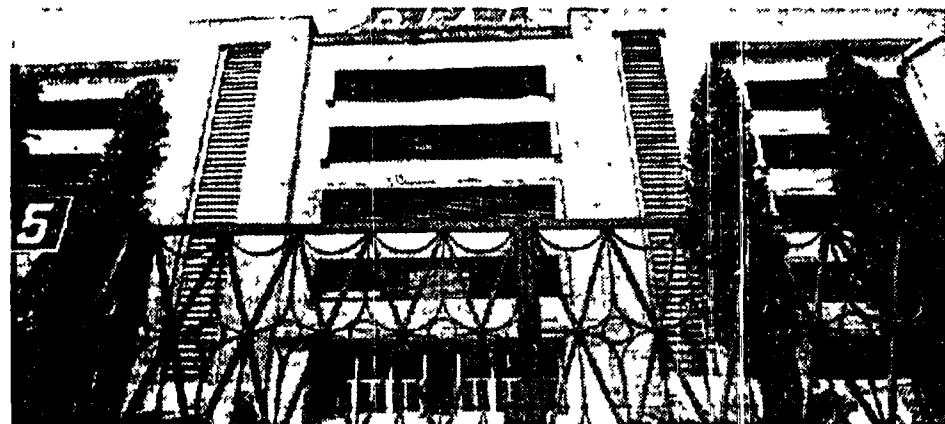


Storie in tuta blu / 1

La vita, in fabbrica e fuori, di un operaio bloccato al terzo livello da sempre all'opposizione in nome di un prodotto più elevato

Un «precursore» di Romiti da 24 anni a Mirafiori

«Qualità? Da vent'anni la Fiat ci impedisce di realizzarla»



L'entrata della Fiat Mirafiori a Torino

Crisi di rappresentatività del sindacato anche in fabbrica, ma insieme uno sciopero dei metalmeccanici per il contratto con una partecipazione impensabile. Giovanni appena assunti alla testa dei cortei ma di tanti anni luce dall'immagine tradizionale del metalmeccanico. Proviamo a gettare un'occhiata nelle fabbriche senza alcuna pretesa di dare interpretazioni: sono storie in tuta blu che offrono alla riflessione dei lettori



Cesare Romiti ha avuto un precursore. Si chiama Sebastiano Foti e da ben 24 anni si batte per migliorare la qualità delle automobili che escono da Mirafiori. Ma la Fiat non ha mai preso in considerazione i suoi suggerimenti. Forse perché la «qualità totale», come l'intende lui, non è un semplice fiore all'occhiello, ma significa cambiare veramente il modo di lavorare in fabbrica

DALLA NOSTRA REDAZIONE
MICHELE COSTA

TORINO «Ho solo la quinta elementare». Ma non è colpa mia, avverte Sebastiano Foti, se non sono diventato un intellettuale. Al mio paese, Tortona, in provincia di Messina, non c'erano le medie. Bisognava andare in città. Però eravamo sette fratelli e mio padre contadino non aveva soldi. Ci fu un maestro senza figli che chiese a mio padre di cedermi a lui che mi avrebbe fatto studiare. Papà non volle ed io stesso non avrei voluto.

Fu così che il «picciotto» Sebastiano abbandonò la scuola. Ma la voglia di imparare gli rimase e ancor oggi che ha 47 anni ed è stato protagonista di un'esperienza culturale straordinaria di riappropriazione della condizione lavorativa, se la classe operaia torinese costrinse a partire dalla metà degli anni 60. Lasciamola raccontare a lui.

A 17 anni giravo per strada senza far niente. Sentivo che a Torino cercavano operai. Mi si portò di bianchiana in una valigetta. Papà mi diede 30.000 lire, prese in prestito ad alto interesse. Alla stazione venne ad attendermi un lontano parente al quale avevo telegrafato e mi portò a casa sua a Collegno. Era una domenica. Scesi in un bar, attaccai discorso con altri immigrati e seppi di una signora che affittava camere a 7.000 lire al mese. La sera stessa andai a dormire lì. Il lunedì mattina mi lasciarono sulla strada verso Pianezza. Trovai una fabbrica col cartello «Si assumono operai». Alla padrona dissi la verità che avevo la quinta elementare, venivo dal Meridione e non sapevo fare niente. Mi offrì 152 lire all'ora. Il tempo di fare un salto in pensione a prendere gli abiti da lavoro e cominciai.

Che fabbrica era?
Di mole abrasive. Un lavoro facile, però non imparavo nulla. Ed io non avendo potuto studiare mi ero messo in testa di specializzarmi come meccanico. Così dopo un mese rifecei la bicicletta ed andai a Pianezza a bussare alla porta delle Officine Miletto, che facevano carrelli elevatori. Il capofabbrica mi offrì un posto da apprendista a 140 lire all'ora, meno di quanto già prendevo. «Ma imparo un mestiere qui?», chiesi. «Se hai voglia sì». Accettai. Mi mise ad una pressa a schiacciare pulsanti. Dopo una settimana chiamò il capo: «Sentia o mi mette a fare il saldatore, il verniciatore, il tornitore, il freatorista, oppure me ne vado». Lui mi mandò al montaggio. Ci sono rimasto sei anni fino a diventare operaio qualificato.

Osservavo gli anziani per rubare loro il mestiere. Ricordo tre operai di 5° livello che avevano tutte le caratteristiche della vecchia classe operaia torinese: anche se uno solo era piemontese, un altro era veneto ed il terzo era di Taranto. Un ex-motorista di marina. Mi hanno insegnato tanto, non solo in termini professionali ma anche di rispetto umano per la dignità delle persone e di rispetto per il lavoro per le macchine e le attrezzature che costa sacrifici acquistare. Loro davano per avermi con loro. Andavano in trasferta a fare la manutenzione dei carrelli nelle fabbriche dei clienti a Milano o a Bologna a Firenze. E guadagnavano bene.

Non hai mai pensato di tornare al Sud?

Dopo il servizio militare mio padre mi procurò una lettera di raccomandazione per la fabbrica di Rendo a Citania. Mi ricevette un signore che mi promise un colloquio in serata ed intanto lì per lì non capii perché mi lasciò il suo indirizzo privato. Che si aspettasse una regalia lo compresi quando mi trovai al colloquio con un altro giovane. Lui fu preso ed io no. Il giorno dopo ripartii per Pianezza dove mi avevano conservato il posto.

E com'è che finisti alla Fiat?
In quegli anni, 1964-66 e era la crisi del padrone della fabbrica

ca di carrelli licenziava con ogni pretesto bastava che trovasse uno a fumare. Quando gli chiesi un aumento perché dovevo sposarmi, lo rifiutò dicendomi: «La porta è aperta per chi vuole andarsene». Allora provai a fare domanda alla Fiat. Pensavo ci volesse la spinta la raccomandazione invece in quindici giorni mi ritrovai assunto.

Che impressione ti fece la Fiat, venendo da una piccola industria?

Brutta. Tanto per cominciare mi diedero una qualifica inferiore alla mia. E di terzo livello sono rimasto fino ad oggi perché in seguito divenni delegato. Mi mandarono alla Meccanica di Mirafiori e mi misero su una macchina multipla che faceva i bilanci per i motori 1100. Due operai anziani che lavoravano su macchine uguali alla mia facevano 750 pezzi per turno. A me ne chiesero subito 900. Dopo qualche mese il capo disse ai due operai anziani che anche loro dovevano fare 900 pezzi. Poi venne da me a chiedermi 1000. Io protestai che per fare mille pezzi si doveva saltare un cambio di utensili, col risultato di avere molti pezzi di scarto. Fece venire il cronometrista, il quale sentenziò che si potevano fare solo 750 pezzi per turno. Così il caposquadra rimediò una figuraccia e si trovò nei guai perché non assicurava più la produzione richiesta.

Prima cercò di sostituirmi con altri operai che confluivano a produrre ogni volta che andavo alla mensa o alla toilette. Poi mi cambiò posto e mi mise ad una smengiatrice per i giranti delle pompe dell'acqua. Il collaudo voleva che quei pezzi fossero smengiatore a specchio per evitare perdite d'acqua. Il capo invece voleva che gli dessimo una passata veloce perché gli interessava la quantità della produzione, non la qualità. Figurati che con un gancio si filava di sotto al naso del collaudatore la cassetta dei pezzi scartati e li mandava al montaggio. Nel vedere quella scena lì per lì ridevo. Poi però mi arrabbiavo perché pensavo a chi spendeva mezzo milione per comprarsi un'auto (allora erano bei soldi) e se la trovava piena di difetti.

Insomma, tu li mettevai nei panni del cliente, e non solo in quelli dell'operaio, 24 anni prima che Romiti lanciasse questo slogan. Come andò a finire?

La spuntò il caposquadra. Mi disse: «Ti mando in linea al montaggio motori dove farai ciò che vuoi: il capo e imparare rai che non tocca a te controllare la produzione». Ma io feci proprio l'opposto. Finii all'officina 26 al montaggio dei motori della «125». Capitava spesso che sulla linea passassero dei ganci vuoti e rimanevano alcuni minuti inattivi. Allora col pretesto di recuperare la produzione aumentavo la velocità della linea e ci mettevo alla frusta per ore. Io sapevo che la produzione prevista era 448 motori per turno. Mi misi d'accordo con una decina di altri operai. Annotammo su taccuini i pezzi fatti e una sera arrivati al 450° motore (ne facevamo due in più per non sbagliare) uscimmo dalla linea. Accorsero i capi: «Come mai avete smesso di montare?». «Abbiamo già fatto la produzione della giornata». Mi dissero che parlavo troppo e mi trasferirono su una linea di giovani nuovi assunti. Ricominciai ad organizzarmi con loro. Ci mettemmo a controllare ed annotare non solo il numero dei motori fatti per turno ma anche di quelli fatti ora per ora. La cadenza e la velocità della linea, la durata delle fermate tecniche e dei periodi di inattività. Poi mezzora prima della fine del turno calcolavo la produzione da fare e ci fermavamo lì. Per questi controlli ci serviva un cronometro. Non ci fidavamo di quello del caposquadra che poteva essere

truccato. Così facevamo una colletta tra gli 80 operai della squadra e ci comprammo il cronometro ed un megafono da usare durante gli scioperi. Era infatti iniziata la lotta della primavera del 1969 sui carichi di lavoro. Al termine della quale io fui uno dei primi 56 delegati (nell'accordo con la Fiat eravamo definiti «esperti») eletti dagli operai della Meccanica di Mirafiori.

Tutto questo lo facevi senza essere ancora iscritto al sindacato?

Sì. Mi ero già iscritto al Pci prima di entrare alla Fiat perché venivo da una famiglia di sinistra ed a Collegno dove ero immigrato avevo trovato un partito molto vivo e pieno di iniziative. Il sindacato invece non lo avevo ancora incontrato anche perché i contatti erano difficili col clima militaristico che c'era in fabbrica, con i capi che non ti lasciavano nemmeno andare al gabinetto dicendo che prima veniva la produzione e poi le tue esigenze. Nel 1968 c'erano state le elezioni di commissione interna. «Mi raccomandò - mi fece il capo - votiamo bene la Uil o il Sida. Alla peggio, vota Cisl». «Non ce ne sono altri?», chiesi io. «C'è la Fiom ma non devi votarla perché sono brutta gente delinquente». «Ma come - finì di meravigliarmi io - un'azienda come la Fiat tiene dei delinquenti?». «Eh, se li scopriamo, li faremo fuori». «Peccato non mi abbia avvertito prima perché finora io ho votato Fiom». Lui rimase di stucco. Capi che lo prendevo in giro e dopo un po' venne a dirmi che dovevo votare nel seggio di un altro reparto. Cominciai a frequentare la S. Lega Fiom a conoscere altri delegati. Ci mettemmo insieme a studiare le formule per il controllo della produzione. Poi venne l'autunno caldo che per noi delegati fu la prova del nove.

E la qualità del lavoro, del prodotto, è sempre stata un tuo pallino?

Certo. Ricordo che già dal '71 dal '72 io contestavo il modo in cui facevano le riparazioni volanti in linea inserendo i pezzi difettosi a martellate. Io mi rifiutavo di farlo e rimandavo indietro il motore ma la mia capacità di contestazione finiva lì ed il caposquadra o l'operatore lo facevano al posto mio. Questo avviene ancor oggi malgrado le chiacchiere sull'anno della qualità.

Ma non tentaste mai un'azione più incisiva per modificare questa organizzazione del lavoro?

Verso la metà degli anni 70 studiammo un nuovo modo di organizzare il lavoro su una linea di montaggio dei cambi. Una mattina facemmo trovare all'azienda gli operai diversamente disposti sulla linea con un altro bilanciamento dei carichi di lavoro una diversa collocazione dei macchinari dei rifornimenti ecc. Gli operai lavoravano meglio in modo meno monotono e ripetitivo con maggior responsabilità e interesse con meno vincoli meno stress meno fatica. E soprattutto dimostrammo che si poteva fare la stessa produzione con un numero notevolmente inferiore di pezzi di scarto. L'esperimento durò una settimana poi la Fiat ordinò di tornare al vecchio modo di lavorare soprattutto per salvare il prestigio del suo Ufficio analisi lavoro.

Quindi avvenne raggiunto una conoscenza perfetta della fabbrica, potevate calcolare i carichi di lavoro, le saturazioni, i bilanciamenti. Ma quando sentì qualche sindacalista dire che «non

abbiamo capito cosa cambiava in quegli anni nei luoghi di lavoro», tu cosa pensi?

Penso che non hanno voluto capire. Una delle battaglie che demmo fu quella per il Lam, l'impianto automatizzato per il montaggio dei motori dove lavoravo ancora oggi che supera la linea di montaggio tradizionale sostituita con posti di lavoro fissi collegati da carrelli-robot. Fummo noi delegati della Meccanica a contestare ed imporre ogni dettaglio di quell'impianto ad un'azienda che in quegli anni aveva impianti

ed attrezzature vecchie e non era interessata a sostituirli. Ma quando l'omino del sindacato tutti gli studi che aavamo fatto sul Lam scoprimmo che anche lì non interessava.

E così si arrivò ai 35 giorni, alla sconfitta del '80.

Una sconfitta che veniva da lontano. Lo vedevo che l'azienda era allo sbando, perdente competitivamente, non produceva più, tra il disinteresse dei dirigenti da una parte e di molti lavoratori dall'altra. Io litigavo con quelli che non volevano

lavorare. Sostenevo che anche lì doveva imporre una competitività, dovevamo essere noi a contestare la mobilità dalle produzioni invecchiate a produzioni innovative, a chi dire alla Confindustria di indicare in quali aziende torinesi si potevano ricollocare gli eccedenti. Ma quando dissi questi cose in consiglio di fabbrica (un sindacalista della Cisl mi replicò che facevo politica).

Saltiamo gli anni duri che seguirono la sconfitta. Oggi ci sono sintomi di ripresa sindacale. Ma anche proble-

mi nuovi. Per esempio, i «circoli di qualità» creati dalla Fiat...

Un anno fa il caposquadra propose a diversi operai di entrare in un circolo di qualità. «Perché non lo chiedi anche a me?», gli dissi. Lui dovette prendersi ma sta di fatto che il mio circolo si è riunito una sola volta poi hanno trovato un pretesto per scioglierlo. Nella mia officina ci sono altri due circoli senza delegati fatti soprattutto da amici dei capi quelli continuano a riunirsi. Senza circoli io proposte di miglioramenti ne ho fatte. Ho segnalato per esempio che sui motori usiamo due viti quasi uguali che difendono solo per un giro di filetto che abbiamo due tipi diversi di guarnizioni per i carburatori perfettamente intercambiabili, quindi una si poteva eliminare. Non mi hanno ancora risposto forse perché qualcuno è troppo interessato a quelle forniture.

E i giovani nuovi assunti?

Discuto molto con loro. Hanno voglia di lavorare e di imparare. L'azienda non li ha conquistati e lottano sempre più numerosi con noi, perché non sopportano l'autoritarismo aziendale. Vogliono che si rispettino i loro diritti.

Com'è il giovane Sebastiano Foti vent'anni fa.

Enimont, sciopero a Sassari. Oggi si fermano tutti i lavoratori: chiedono un futuro per la chimica

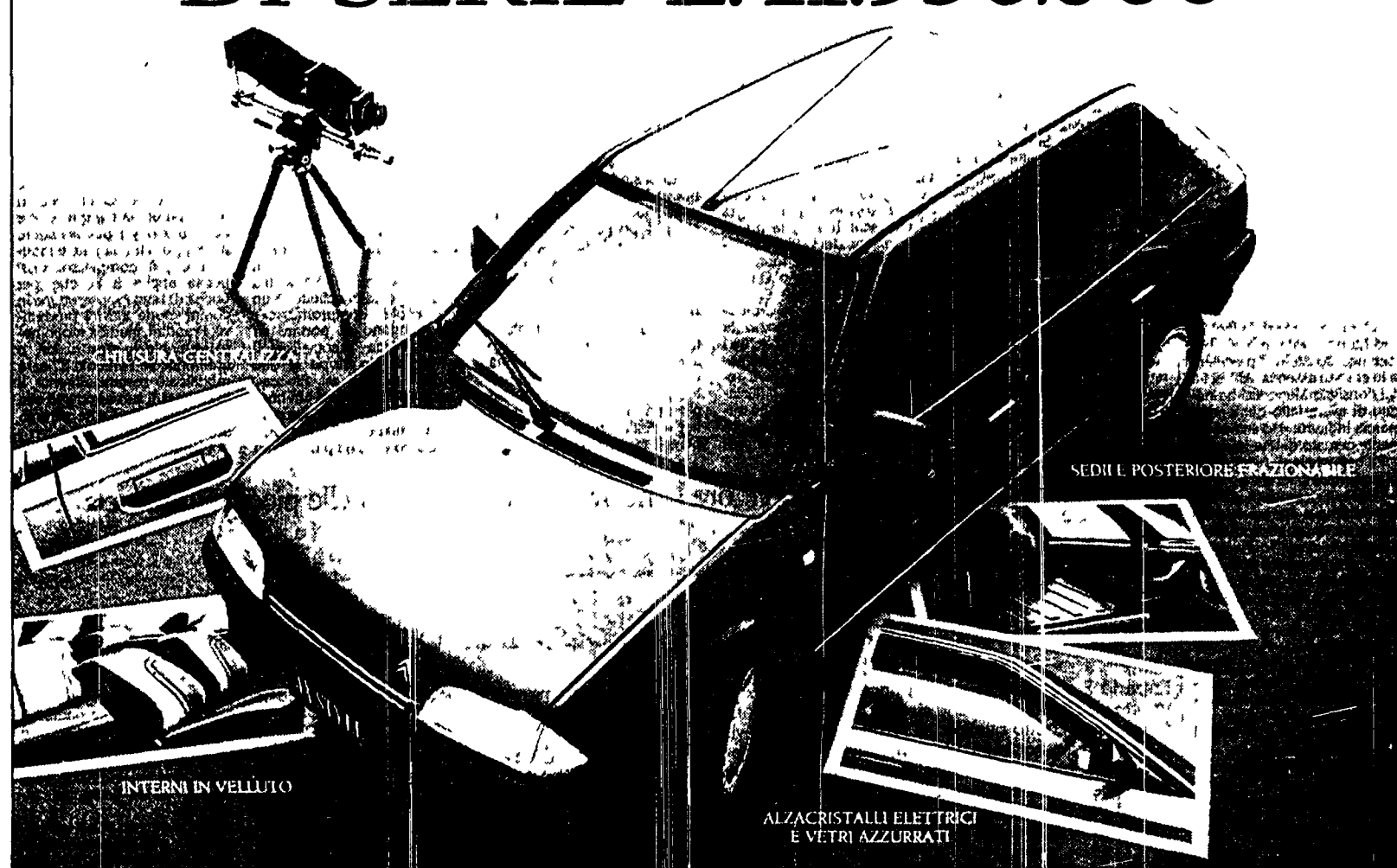
DALLA NOSTRA REDAZIONE

CAGLIARI. Ieri il blocco dei treni degli operai del polo di Villacidro oggi lo sciopero territoriale (con manifestazione) a Sassari a giugno (la data deve essere ancora fissata) lo sciopero generale indetto da Cgil Cisl e Uil in tutta la Sardegna. La «sospensione» dei licenziamenti annunciati dall'Enimont a Porto Torres (e successivamente negli impianti di Ottana e Cagliari) non ha dunque fermato né ridimensionato la mobilitazione dei lavoratori chimici dell'isola. Il programma di scioperi e di manifestazioni messo a punto nelle scorse settimane procede regolarmente anche perché - hanno sottolineato i sindacati - la «sospensione» (fino a quando?) dei licenziamenti non garantisce di per sé un futuro per la chimica sarda. Che nei programmi Enimont, resta anzi marginale e senza una vera prospettiva.

Dopo il blocco di porti e aeroporti ieri è stata la volta della stazione ferroviaria di San Gavini alcune centinaia di lavoratori della Sna di Villacidro hanno manifestato assieme al sindacato e agli amministratori locali contro i progetti di ristrutturazione della chimica che si rischiano di dare un colpo mortale a quello che un tempo era considerato uno dei maggiori poli del settore. Ibre di tutta l'isola. Oggi invece la protesta torna nella provincia di Sassari dove era iniziata quasi un mese fa in seguito all'annuncio ai primi 340 licenziamenti all'Enimont di Porto Torres. Lo sciopero territoriale bloccherà fabbriche, scuole, negozi e uffici, mentre a Sassa-

si svolgerà (con inizio alle 10) una manifestazione popolare con conclusione nella piazza Italia. Intanto la vertenza Enimont è approdata anche al Consiglio regionale dove l'altra notte a conclusione di un lungo dibattito è stato approvato un ordine del giorno unitario sulla crisi del comparto chimico sardo. Il documento chiede la costituzione in Sardegna del terzo polo chimico nazionale come condizione indispensabile per evitare un ulteriore indebitamento del già precario tessuto industriale dell'isola e per uno sviluppo produttivo della stessa chimica italiana nella competizione con gli altri grandi gruppi europei. Con questo obiettivo di fondo la giunta regionale viene impegnata a proseguire il confronto con il governo Enimont e i sindacati, in raccordo costante con il Consiglio regionale. L'impegno e la solidarietà del Pci nei confronti dei lavoratori chimici sono stati ribaditi dal capogruppo, Emanuele Sanna. Forti critiche all'arroganza di Gardino, all'indifferenza del governo Andreotti, ma anche allo scarso impegno della giunta regionale. In questa vertenza - ha accusato Sanna - l'esecutivo avrebbe dovuto avere ben altra credibilità ed autorevolezza. Non a caso le sue richieste sono state regolarmente disattese durante gli incontri con il sottosegretario Cristofori e con i vertici Enimont. E anche qui in Consiglio, la giunta ha dato l'impressione di non avere niente da comunicare nulla da dire. □ P.B.

CITROËN AX STYLE SUPERDOTATA DI SERIE L. 11.950.000



Il sedile posteriore frazionabile la rende anche più facile al cancello. La posizione di guida è stata pensata per viaggiare a lungo e senza fatica. AX ha un'accelerazione sempre brillante nel traffico cittadino. L'elasticità del motore, di 124 cm³, permette sia di guidare con tranquillità sia di spingere a fondo quando si vuole un'auto dal temperamento sportivo, con una velocità massima di 161 km/h. I consumi sono bassissimi fino a raggiungere il record di 25 km con un litro a 90 km/h. Al termine della vostra prova vi accorgete che AX 11 TRE Vip Style ha anche la chiusura centralizzata, come si conviene ad una vera «superdotata» di serie. A 11.950.000 lire (IVA inclusa), la punta di diamante della nuova serie Style non teme confronti. Così come gli altri cinque modelli, da 954 a 11.74 cm³, che con equipaggiamenti differenzialmente personalizzati completano la serie speciale Style.

I MODELLI DELLA NUOVA SERIE SPECIALE AX STYLE	
AX 10 E 3 PORTE	L. 9.377.000 (IVA incl. IVA)
AX 10 TRE 3 PORTE	L. 11.180.000 (IVA incl. IVA)
AX 11 TRE 3 PORTE	L. 11.513.000 (IVA incl. IVA)
AX 10 TGE 3 PORTE	L. 10.653.000 (IVA incl. IVA)
AX 10 TRE 5 PORTE	L. 11.518.000 (IVA incl. IVA)
AX 11 TRE VIP 5 PORTE	L. 11.950.000 (IVA incl. IVA)