

Cnsi di rappresentatività del sindacato, anche in fabbrica, ma insieme uno sciopero dei metalmeccanici per il contratto con una partecipazione impensabile. Giovani appena assunti alla testa di cortei ma distanti 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.



Storie in tuta blu/4

Ventisei anni, diplomata, operaia all'Alfasud, è entrata col pretore. Gli scontri con la gerarchia aziendale ma anche coi vecchi operai «A volte penso che il mondo si riduca a questo stabilimento...»

Vita da ragazza in fabbrica tra rock e catena di montaggio

Vita «spericolata» di una ragazza dell'Alfasud. Assunta con un contratto di formazione dopo le proteste e dopo la famosa causa (il pretore di Pomigliano, come si ricorderà, costrinse la Fiat ad assumere donne), lavora alla catena di montaggio. Il conflitto con gli «anziani», la sfiducia verso il sindacato, la fabbrica «come mondo a parte», la paura di perdere il contratto e il desiderio di «volare via» dalla linea.

DALLA NOSTRA INVIATA
ANNA MARIA QUADAGNI

■ NAPOLI. Sbuca fuori da uno dei corridoi della stazione liberty di Mergellina, elegantissima, in blu. E dopo ride: «Nessuno vuol credere che sono un'operaia. Chissà, per sembrarlo dovrei andare in giro trasandata...». I patti sono chiari: ha accettato un'intervista a condizione di non dire nome e cognome; ha un contratto di formazione a tempo determinato e spera in un rinnovo, non vuol dare dispiaceri all'Alfa, visto che oltretutto è riuscita a entrare facendo causa. La Fiat non voleva donne in linea a Pomigliano d'Arco, e aveva assunto solo ragazzi: in centotredici fecero ricorso al pretore, lo hanno vinto, sono entrate. «In fabbrica ce lo hanno detto chiaro - spiega - restare dipende da voi:

perciò niente scioperi, assenze, fastidi sul lavoro...». Non so perché, ma dovendo sceglierle un nome fittizio mi viene di chiamarla Lulù: poi mi ricordo che era il soprannome del protagonista maschile di un film degli anni 70, *La classe operaia va in paradiso*, che ormai sembra lontano anni luce. Un nome così rende bene la mimesi. Lulù ha un aspetto molto femminile, che immagina inghiottito dentro la divisa della fabbrica: tuta e scarponcini antinfortunistici, con placca di metallo. In officina tiene le cuffie per sentire la musica, «ma niente rock, è troppo duro e disturba; semmai qualcosa di distensivo. Oppure la radio, per sapere cosa succede negli altri mondi, il mio ormai è l'Alfa».

Lulù ha un diploma dell'Istituto d'arte, ma lo tiene accuratamente nascosto, perché per quel posto alla catena di montaggio selezionavano solo gente con la licenza media. A ventisei anni ha già fatto di tutto: cameriera, baby sitter da quando aveva dodici anni, terminalista a cottimo, e riusciva a fare circa 400mila lire al mese... Vive ancora con i genitori, adesso guadagna circa un milione e cento. E le sembra una festa, anche se da sola con quelli non potrebbe vivere. Gli altri guadagnano meglio, ma sempre sotto i due milioni, punta massima di chi ha famiglia e tira su altri soldi con gli straordinari. «Si campa con la seconda attività - spiega - in genere artigianale: elettricisti, idraulici, falegnami, ciabattini perfino. Là dentro c'è gente che sa fare di tutto».

Dunque la Fiat non voleva donne, all'inizio. «Portano troppi problemi: maternità, gravidanze, ambiente di lavoro. Infatti qualcuno è stata trattata male e ci sono stati scioperi di protesta, di un'ora...». Che cosa è successo? «Si può fare più solo durante la pausa - racconta - qualche ragazza non ce la faceva e chiedeva di andare in bagno. Un capo rispose che sarebbe stato meglio mandarla a pulirli, i gabinetti. È stato ripreso, e non è più successo. Da quando ci sono le donne i capi girano sempre per l'officina e l'ambiente è migliorato».

Lulù dice che quando è entrata non si aspettava nulla, e le avevano fatto un quadro nero: «Sapevo che andavo in un'officina piena di uomini, e anche piuttosto vecchi». Per «vecchi» intende sui quarantacinque anni. L'impatto è stato «un po' brutale» con degli «anziani dell'entroterra», costretti dalla presenza delle nuove arrivate a rispettare orari, svestirsi negli spogliatoi, controllare la parola di troppo... Si capisce che è acuto il conflitto generazionale tra gioventù istruita e disincantata ed ex contadini con la quinta elementare diventati operai. E per giunta operai Fiat, acquistando sapere e prestigio. Lulù ci va giù dura: «Gli anziani sono falsi e invidiosi. Non gli piace che noi ragazze abbiamo subito imparato a fare cose che a loro sono costate anni, per un fatto di ignoranza... E poi non ci sopportano perché hanno fatto di tutto per far entrare il figlio al posto nostro, e non ci sono riusciti...». Questo «tutto» che hanno tentato, spiega, «è la raccomandazione, magari del capoparto o del capofficina. Ci sperano tutti, perché senza la raccomandazione non si fa niente. Io non ce l'ho, e siccome voglio diventare impiegata, sono contenta che tutto si decida a Torino: così è la fine dei parenti, dei comparielli e dei compari».

Lulù sa montare varie parti della portiera di un'auto: vetro, alzacristallo, bloccaggio sportello, specchietti, radiatori... Tutto a mano. In una giornata fa sempre la stessa operazione per sei ore e quaranta minuti esatti. Alla faccia del superamento del fordismo. Le passano davanti 235 macchine per ogni operazione, sempre in piedi. «A 190 macchine ruscivo ancora a sedermi, ma una e l'altra. Ora mai. Il ritmo aumenta come e quanto vogliono loro».

Il sindacato non contratta su questo? «Non lo so, ma mi pare che in azienda non esista quasi più. Il sindacato serve a dare buoni consigli - risponde - ma non si batte quasi mai veramente, per te. E poi a che serve fare un'ora di sciopero perché il lavoro è pesante, se dopo tutto ricomincia come prima? Sinceramente penso che su molte cose ormai c'è accordo tra sindacato e azienda, infatti la piattaforma è stata respinta. E l'ultimo sciopero non è andato tanto bene: di quei che l'hanno fatto, una parte aderisce per via della seconda attività, ne sono sicura. Ora si stanno muovendo gli autorganizzati, ma molti dicono che non dureranno».

Lulù si è fatta la sua idea della Qualità Totale cara al dottor Romiti. «Un giorno ci hanno chiamato in aula - racconta - e ci hanno invitato a dare suggerimenti. Vogliamo capire cosa non funziona nella Tipo o nella Y10, perciò mettono una bacheca apposta, perché gli operai ci scrivano le informazioni che loro verificheranno, per controllare se sono giuste. Quel giorno un ragazzo ha chiesto: ma noi che cosa ci guadagniamo? E loro hanno spiegato che i vantaggi sarebbero venuti dal miglioramento della produzione, dalle maggiori commesse per l'azienda...». Lulù è perplessa: «Io ho solo pensato ma allora gli ingegneri che cosa il pagano a fare, se i difetti dobbiamo cercargli noi, e gratis?».

Nella sua testa la fabbrica «è un mondo a parte». La descrive così: «È immensa: noi dobbiamo fare chilometri a piedi, i capi in macchina o in bicicletta. È sporca: quando venne il dottor Cantarella spazzarono solo il percorso che avrebbe dovuto fare. E un posto dove si rendono infelici gli uomini. Ogni tanto dico che lavoro allo zoo comunale: tutti i lavori hanno un problema, ma in linea si invecchia presto. Chi ha 45 anni ne dimostra 60. Qualcuno delle ragazze non ce l'ha fatta e si è licenziata. Io resto, ma all'inizio facevo tilt: poi ho capito che bisogna cercare di cambiare prestazione spesso... Quando lo chiedo il capo mi accontenta, appena può».

Lulù dice che è abituata a cavarsela, che sa affrontare la vita senza demoralizzarsi, che la fabbrica «fa esperienze», che è molto ambiziosa: «In linea non ci resto. Faccio un corso da programista e cerco di diventare impiegata».

Lulù ha votato Pci «perché con questa Democrazia cristiana resteremo sempre nella merda. Ma di politica e di sindacato non capisco nulla». Dice di preferire le amicizie maschili «perché gli uomini sono più sinceri, e con le donne la novità è troppa». Non ha letto il best-seller della sua quasi coetanea siciliana Lara Cardella. Le chiedo se anche lei avrebbe voluto i pantaloni, se sarebbe stata più felice da maschio. Ci pensa: «Avrei avuto la vita più facile, questo sì. Ma vivere da donna è più bello, più movimentato...».

(Gli altri articoli dell'inchiesta, firmati da Michele Costa, Bianca Mazzoni e Stefano Bocconetti sono stati pubblicati il 24, 26 e 29 maggio.)



Oltre ogni previsione la riuscita dello sciopero. Gli operai Fiat «raddoppiano» Fabbriche vuote per il contratto

Nei più grandi stabilimenti della Fiat si è tornati ai massicci livelli di sciopero degli anni 70. Ridotta quasi ad un terzo la produzione uscita dalle linee di montaggio di Mirafiori, di Rivalta, di Chivasso, dell'Iveco. In testa alla straordinaria giornata di lotta per il contratto sono stati i giovani nuovi assunti, che a migliaia hanno sfidato le minacce delle gerarchie aziendali.

DALLA NOSTRA REDAZIONE
MICHELE COSTA

■ TORINO. Quanto tempo è che uno sciopero alla Fiat non riusciva così bene? Almeno otto anni, dicono i sindacalisti dalla memoria più lunga. Tanto riuscito, che alla lega Fiom di Mirafiori si sono concessi una cverteria. Hanno comunicato che la partecipazione alla giornata di lotta è stata «solo» del 60 per cento, ma con una precisazione: che quel dato è riferito a tutti i 45mila lavoratori del più grande stabilimento italiano, proprio tutti, compresi gli impiegati (che a Mirafiori sono molti perché c'è la direzione della Fiat-Auto), i tecnici, i progettisti, i quadri, i capi.

Per quanto riguarda gli operai, i dati di sciopero ricordano quelli degli anni 70: in Carrozzeria ed alle Presse il 70 per cento, in Meccanica il 75, alle Fucine il 90. Ancora migliore la riuscita negli altri grandi stabilimenti Fiat bloccati ieri: 80 per cento a Rivalta, 70 all'Alfa-Lancia di Chivasso, 50 alla Ricambi di Volvera, 90 per cento in tutto il gruppo Iveco (fabbriche Spa Sura, Sol, Ricambi Sura), 90 per cento al Comau di Grugliasco. Ed anche questi sono dati complessivi operai-impiegati.

Non era un fuoco di paglia, dunque, il successo del primo sciopero per il contratto di due settimane fa. E che alla Fiat stia veramente cambiando qualcosa è confermato dal fatto che anche stavolta i giovani nuovi assunti sono stati in prima fila. Non solo hanno scioperato in massa, ma a decine hanno partecipato ai presidi davanti ai cancelli, attendendo l'uscita di coloro che avevano lavorato per accoglierli con applausi ironici, sfidando i capi ed i responsabili del personale schierati minacciosamente sugli ingressi con i taccuini in mano per annotare nominativi.

È stato uno smacco per la Fiat, che ancora una volta aveva tentato di far fallire lo sciopero con metodi che privano di credibilità le aperture al sindacato annunciate da Romiti. Nei giorni scorsi si è arrivati al punto di proibire ai delegati di parlare nei refettori. È stato detto ai lavoratori che potevano entrare a qualsiasi ora, anche in piena notte. A tal fine sono stati spalancati tutti i cancelli, anche quelli solitamente chiusi. È stato persino revocato il ferreo divieto di entrare nei parcheggi interni alle fabbriche con auto che non siano di marca Fiat. Storzì che si sono rivelati vani ieri mattina, quando tram e pullman del pendolare sono arrivati semivuoti.



L'interno del reparto carrozzeria della Fiat a Torino

Il presidente della Confindustria scrive a Cgil, Cisl e Uil: ridiscutiamo i contratti. Risposte tiepide e piene di scetticismo: di cosa dovremmo discutere a trattative già avviate? E Pininfarina invita di nuovo i sindacati

■ MILANO. Fedemeccanica cambia il direttore, ma la musica e l'orchestra sono le solite. Unica novità, se così si può chiamare, è il nuovo invito che proprio dall'assemblea di insediamento del nuovo presidente Francesco Devalle, Sergio Pininfarina ha rivolto ai sindacati per un vertice sui contratti. E che le Confederazioni hanno accolto con freddezza unita a una buona dose di scetticismo.

Luigi Lang, il presidente uscente, ha posto per l'ultima volta la sua firma presidenziale in calce ad una lettera a Pininfarina per perorare l'ingresso nello scontro della Confindustria: secondo Lang (ma su questa tesi spingono a manetta sia Mortillaro, sia il nuovo presidente) la piattaforma metalmeccanica comporterebbe in quattro anni un aumento del

costo del lavoro del 43 per cento, contro il 20 per cento della media europea ed in ogni caso lo sfondamento delle compatibilità stabilite dall'accordo Confindustria-sindacati del 25 gennaio. La Fedemeccanica dunque pretende che Pininfarina induca Cgil-Cisl-Uil a tirare le orecchie a Fim-Fiom-Uilm.

E, sia pure smussando i toni apertamente scontentosi di Lang, Pininfarina ha accreditato la manovra inviando - lo ha rivelato lui stesso - ieri mattina ai vertici confederali la lettera di convocazione: la data dell'incontro non è stata ancora stabilita - ha detto - ma io mi auguro che sia il più presto possibile.

Pininfarina tuttavia fa sapere che il momento per una iniziativa di tal fatta non è il più propizio: la gente - osserva - senza trame le dovute conseguenze - è impressionata dai bilanci molto buoni di alcune grandi società che compaiono in Borsa, ed inoltre dobbiamo confrontarci con gli «aumenti strabilianti, incompatibili, provvisti di assoluta incoscienza» del pubblico impiego. Unici dati «positivi» di riferimento «il contratto dei cartai» e la diminuita competitività dell'industria citata da Ciampi.

Una prima risposta a Pininfarina è giunta dalla Cgil: improponibile ogni ipotesi di centralizzazione e di riduzione dell'autonomia contrattuale delle categorie. Invito all'impegno per la «rapida e positiva» conclusione dei contratti e disponibilità «non da ora» al confronto con Confindustria «a partire dalla stipula degli accordi» su tutti gli altri grandi te-

mi. Dello stesso tenore le reazioni degli altri sindacati. Morese (Cisl): «Incontrarci va bene, se serve a ridurre al minimo la tensione che si sta accumulando nei negoziati dei chimici e dei metalmeccanici. Ovviamente». L'autonomia contrattuale delle categorie non è in discussione. Speriamo comunque che quella di Pininfarina non sia una mossa tattica ma contenga anche delle idee». Anche Larizza (Uil) ha dei dubbi: «Ci vediamo sempre volentieri con Pininfarina; non è chiaro però per cosa dovremmo vederci, visto che non possiamo sostituirci alle categorie».

Sui rapporti con i sindacati, tuttavia, i giudizi di prospettiva del fronte padronale non sono omogenei: Michele Figurati,

capo dei servizi sindacali Fiat, invita a non lasciarsi sorprendere dal nervosismo: occorre contrattare per raggiungere risultati decenti, l'etica rivolta al futuro. Ma bisogna volerlo, l'accordo, sotto linea Figurati. Mortillaro però minaccia: «È solo un invito di carattere generale. Una interpretazione che non rende giustizia all'intelligenza di Figurati ed alla politica Fiat».

Walter Cerfeda, segretario generale aggiunto Fiom, ha però captato da uomo Fiat il sollecito ai padroni: a negoziare in alternativa alla rincorsa verso la completa rottura imboccata da Lang e Devalle. E lo stesso Cerfeda ribadisce le tesi espresse dai sindacati sull'iniziativa di Pininfarina. «Se l'incontro viene convocato per schiodare il contratto, ben venga. Altrimenti Pininfarina ha

Intervista a Ghezzi (Cgil Milano) «Ma quali commissioni, ci vuole più democrazia»

GIOVANNI LACCAEO

■ MILANO. In alcune aziende lombarde si raccolgono i firme per ripristinare le commissioni interne previste dall'accordo interconfederale del 1966. In certi casi i meccanismi sono già in moto. Tra queste c'è l'Alfa di Arese, dove Fiom, Fim e Uilm hanno appena raggiunto un'intesa per rifare il nuovo consiglio. La rappresentatività del sindacato viene messa in discussione. Sentiamo cosa ne pensa Carlo Ghezzi, segretario della Camera del lavoro di Milano.

Allora Ghezzi, cosa sta succedendo all'Alfa?

«È una palese provocazione. I promotori hanno chiesto di riattivare il vecchio strumento di rappresentanza due giorni dopo l'intesa di Fim-Fiom-Uilm per rinnovare a giugno il consiglio di fabbrica».

La proposta di rifare le commissioni interne doveva solo sollecitare il sindacato a ripristinare le regole violate della democrazia.

«Di fatto siamo di fronte all'ennesimo tentativo di un'area politico-sindacale di impedire ai lavoratori di Arese di eleggere il consiglio. L'ultimo rinnovo risale agli anni '80. Sono certo che i lavoratori sapranno superare anche questo ostacolo e che a fine giugno voteranno i loro rappresentanti».

Allora tutto questo chiasso sulle commissioni interne è soltanto uno dei tanti incidenti di percorso con cui il sindacato è solito misurarsi?

«No, tutt'altro. È un altro segnale del ma essere che emerge

anche nei settori industriali. La pretesa di rifare le commissioni interne è una risposta sbagliata ad una esigenza viva e concreta la richiesta di strutture sindacali democratiche».

Un sacro e nobile «urro», dunque...

«Ci sono intenzioni nobili e meno nobili, scelte politiche nette e gironesità in cui si mescolano buona volontà e confusione. C'è l'impulso di forze che a Milano da almeno vent'anni spingono per modificare il sistema per formare un'area sindacale radicale organizzata, un quarto sindacato o comunque aggregazioni che non si riconoscono nelle tre confederazioni. Le etichette con cui si presentano o sono svariate: cobas, assemblee autonome, rappresentanze di base, ecc.».

Però nelle discussioni sulle commissioni interne non c'è solo questo...

Infatti il sommovimento è ben più profondo. Non va esorcizzato. Non basta giurare sulla bontà dei consigli, né sbandierare atti congressuali e statuti. I consigli sono stati strumenti eccelsi scaturiti dalla esperienza sindacale. Nella battaglia che vent'anni fa ha diviso il sindacato milanese tra difensori delle commissioni interne e fautori dei consigli, mi sono sempre trovato tra chi i consigli li ha sostenuti ed aiutati. Ma oggi la realtà è molto cambiata, da troppo tempo i consigli vivono di vita grama. Oggi sono rinnovabili soltanto in base a: accordi di categoria sempre più farraginosi, bloccabili al primo cambio di umo-

re. Nei fatti si è determinato un monopolio confederale anche nell'industria, sia pure non dichiarato».

Perché conditvi il pessimismo di chi deplora il decadimento del tessuto democratico anche in fabbrica?

«Lo tocchiamo quotidianamente con mano. Ecco perché dico la raccolta di firme per le commissioni interne è un nuovo allarme, non va assolutamente sottovalutato».

Eppure le obiezioni sono lampanti. A che scopo riattivare la vecchia commissione, un rudere con poteri e agibilità limitatissimi?

«Forse perché i suoi meccanismi di elezione sono più chiari, perché non sostengono alcun tipo di monopolio delle rappresentanze per i tre sindacati confederali. Forse perché c'è certezza di forme e modalità di voto. Forse, ancora, perché si spera di poter votare e riattivare a scadenza certa, appropriarsi di un diritto di voto riconosciuto in Cile, nell'Est europeo, ma non nei luoghi di lavoro del nostro paese. Ma occorre una spinta salutare per far uscire la discussione sulla democrazia sindacale dalle tavole rotonde, dai convegni, dagli organismi ristretti che discutono dei Cars senza parlare coi lavoratori».

Stai proponendo di promuovere un grande dibattito di massa?

«Bisogna farlo subito, prima che sia troppo tardi: bisogna poter eleggere organismi di rappresentanza universale e con poteri contrattuali in ogni luogo di lavoro».

UNIPOL ASSICURAZIONI

COLLETTIVE VITA Gestione speciale Unipol Vita collettiva (T.F.R.)

Composizione degli investimenti:

Categoria di attività	al 31/01/1990	%	al 30/04/1990	%
Titoli emessi dallo Stato	L. 19.476.750.000	68,43	L. 18.785.030.000	67,65
Obbligazioni Ordinarie Italiane	L. 8.483.500.000	31,57	L. 8.983.500.000	32,35
Totale	L. 28.460.250.000	100,00	L. 27.768.530.000	100,00

Pubblicazione al sensi della Circolare ISVAP N. 71 del 26/3/1987