

Le tute blu a Roma

Prove e tanti insuccessi ecco la qualità di casa Fiat

Nella storia della Fiat c'è stato un intervento positivo sulla qualità: 11 anni fa a Rivalta una commissione di delegati e dirigenti, contrattando in permanenza l'organizzazione del lavoro, riuscì a ridurre i difetti della «Ritmo» ed anche a migliorare le condizioni degli operai. Ma la Fiat l'abolì perché non voleva più negoziati in fabbrica. Ed ora falliscono le iniziative sulla qualità di Romiti.

DALLA NOSTRA REDAZIONE MICHELE COSTA

TORINO. La «Ritmo» è un'auto che non si produce più. Si può quindi parlare delle sue magagne senza comportarsi come Cesare Romiti, che ha fatto calare le vendite della Fiat con la campagna sulla Qualità totale da raggiungere in azienda («vuol dire - ne deducano i potenziali clienti - che la qualità adesso non c'è»). Di magagne la «Ritmo» ne aveva davvero tante, se undici anni fa i dirigenti dello stabilimento di Rivalta, dove si costruiva questo modello, chiesero aiuto al Consiglio di fabbrica: «Dovete darci una mano - dissero - a ridurre l'indice medio di demerito della vettura, che è 42,5, mentre la media europea per auto della stessa categoria è 38».

L'indice di demerito è usato dalle case automobilistiche per valutare la qualità del prodotto. Si calcola un demerito per l'inezia di cui il cliente manca si accorge, 6 demeriti per il difetto vistoso, 20 per l'inconveniente che può lasciare l'autonobilista in panne e 50 demeriti per il difetto che compromette la sicurezza e l'inconfort del passeggero. Rispetto ad undici anni fa, i demeriti delle auto Fiat si sono ridotti. Ma sono diminuiti pure quelli delle case concorrenti. Dal 1980 la Fiat di Rivalta nacque nel dicembre di una commissione per la qua-

Undici anni fa il primo esperimento applicato a quella contestata auto che era la Ritmo, poi altri tentativi dall'esito modesto E gli operai i loro «segreti» se li tengono

lità, di cui facevano parte i delegati sindacali, il vice-direttore di stabilimento, i responsabili della fabbricazione, del personale, della qualità, i capi officina. La commissione si riuniva ogni settimana ed esaminava tutto ciò che influisce sul prodotto finale: materiali, componenti, tecnologie, metodi ed organizzazione del lavoro. I risultati furono straordinari. I difetti della «Ritmo» diminuirono sensibilmente. Nel contempo migliorarono, grazie alle innovazioni concordate, le condizioni di lavoro degli operai. Vi fu un coinvolgimento attivo dei lavoratori, che segnalavano ai delegati i problemi e spesso suggerivano soluzioni da proporre in commissione.

Fu per questi risultati che la commissione di Rivalta sopravvisse qualche anno alla sconfitta subita dal sindacato alla Fiat nell'autunno '80. Nel 1983 però l'azienda decise unilateralmente di sopprimerla. «Quando si arriva al terzo livello della mafia - ironizzano amaramente i delegati - tutto viene messo a tacere». La commissione infatti aveva accertato che vari difetti della «Ritmo» dipendevano da componenti forniti da aziende dell'indotto, i cui titolari sono alti dirigenti della stessa Fiat (o mogli di dirigenti Fiat). Il motivo principale però fu un altro. Nella primavera di Rivalta si faceva, anche se in-

scienze tecniche, che si lasciano facilmente turlupinare. La più interessante delle iniziative in corso sono i «Cedac» (astrusa sigla inglese che significa «diagrammazione causale» a lisca di pesce» di Ishikawa, nome del suo inventore giapponese). In pratica si tratta di tabelloni su cui i lavoratori devono affiggere foglietti con suggerimenti per ridurre i difetti. Quando l'azienda trova interessante una proposta, il capo applica un bollino rosso sul foglietto, due bollini se la proposta viene presa in considerazione, tre se viene realizzata. Ma i Cedac stanno subendo la stessa sorte dei Circoli di qualità: affligge suggerimenti sono i capi, gli operatori e pochissimi operai.

Un motivo del nuovo fallimento è che i Cedac sono a tema obbligato. I tabelloni non si trovano in ogni reparto e, dove ci sono, i lavoratori non possono suggerire tutto ciò che vogliono. E l'azienda che fa un'analisi statistica dei difetti riscontrati sulle auto e quando un difetto si ripete con troppa frequenza inaugura un Cedac sullo specifico problema. Rimane insomma la vecchia regola della Fiat: si può usare il cervello solo se l'azienda autorizza a farlo. Un altro motivo è emerso quando si è spiegato ai lavoratori il funzionamento dei Cedac. Diversi operai hanno replicato: «Volete le nostre idee? Va bene. Ma quanto ce le pagate?».

La domanda rivela una coscienza di classe. Il Taylorismo, tuttora imperante in Fiat, si fonda sul «fatto» sistematico dell'esperienza operaia. La pretesa organizzazione scientifica del lavoro basata sulla parcellizzazione delle mansioni, sulla divisione dei compiti esecutivi da quelli di controllo, non potrebbe mai funzionare se gli operai non svolgessero una ricchissima at-

tività «informale», dei cui risultati le aziende si appropriano senza pagare una lira. Ci sono operai che inventano e si costruiscono nuovi attrezzi per fare particolari lavori, operai che modificano i cicli di lavorazione e l'ordine in cui vanno montati i pezzi. Gli impianti, si tratti di vecchie linee di montaggio come di avanzate automazioni, si bloccherebbero decine di volte al giorno se gli operai non sapessero per esperienza che in quel certo punto del ciclo occorre fare quel certo intervento non previsto dagli uffici tecnici.



Ancora tante ombre in fabbrica Ma per molti qualcosa è cambiato

Non è finita la campagna dei diritti negati

Dai diritti perduti, ai diritti negati, ai nuovi diritti: è questa la strada aperta anche dalla campagna sulle libertà e la dignità sui luoghi di lavoro promossa dal Pci due anni fa nelle fabbriche del gruppo Fiat? Sono in molti a dire di sì. Le piattaforme contrattuali e la cultura dei diritti. Luci ed ombre nel dibattito del sindacato. E nel fronte padronale una grande schizofrenia.

BIANCA MAZZONI

MILANO. Le voci contrattate, le facce in ombra: le immagini inquietanti dei giovani assunti con contratto di formazione lavoro all'Alfa Sud di Pomigliano, tramessero nel programma di Samarcauda dedicato al contratto dei metalmeccanici, hanno detto più di qualsiasi denuncia. Erano la rappresentazione più eloquente di una condizione di lavoro e quindi di vita, dominata dalla soggezione e dalla paura, una condizione umiliante prima ancora che pesante per la fatica e la ripetitività delle mansioni. Cesare Romiti si è subito affrettato a dire che quella trasmissione era un «trucco», una finzione cinematografica, come avviene quando partirono le prime denunce sui diritti negati nelle fabbriche Fiat e si tentò di far credere che pochi, isolati casi di infortunio personale e di delirante protagonismo erano diventati il pretesto per una strumentale campagna ideologica del Pci contro la Fiat.

Meno male che dopo quella campagna - inverno, primavera '89 - nelle fabbriche del gruppo Fiat, il clima interno è cambiato, altrimenti avremmo avuto il dubbio di essere stati strumento e amplificatore di una sorta di follia collettiva. «Da una situazione pesante, soffocante» - dice Riccardo Contardi, delegato Fiom dell'Alfa di Arese - di illegalità diffusa, si è passati ad un maggior rispetto da parte della gerarchia aziendale delle regole formali, della dignità delle persone. È un giudizio condiviso anche a Pomigliano. «Da quella battaglia» - dice il segretario Fiom della zona, Ciccio Ferrara - sono cambiate molte cose in fabbrica. Alla maggior consapevolezza dei lavoratori dei propri diritti è corrisposto un maggior rispetto delle procedure, ad esempio per gli infortuni, da parte dell'azienda. Rimane l'intollerabilità del sistema Fiat che si esprime proprio in queste ore con gravi provvedimenti disciplinari nei confronti di due giovani assunti con contratto di formazione lavoro».

Più complessa la realtà di Mirafiori, considerata da sempre un terreno di continua verifica per il sindacato. Attezione però, avverte Cesare Damiano, ex segretario dei metalmeccanici Fiom al tempo della battaglia dei diritti negati e uno dei promotori della documentazione sulle violazioni alle norme antinfortunistiche che portarono all'incrinazione da parte della magistratura dei massimi vertici Fiat: «C'è un lato rimasto sempre oscuro della battaglia dei diritti che si è svolto proprio a Mirafiori. Si tratta di un lavoro oscuro, tenace, incessante dei delegati di fabbrica e management si confrontano sui programmi».

Meno lavoro, poca tecnologia, più dispersi La lettura meridionale della vertenza

STEFANO BOCCONETTI

ROMA. Ci saranno. Come ci sono sempre stati. I duecentomila metalmeccanici meridionali, del resto, sono sempre stati un punto di forza del sindacato. Magari «difficilmente governabili» a Pomigliano, per dire una, è registrata la più alta percentuale di «no» alla piattaforma, quella così difficilmente elaborata dal sindacato ma anche la percentuale più alta negli scioperi. A Roma, dunque, ci saranno. E ci saranno tutti: 5 treni, 200 pulman, addirittura un traghetto. E ci sarà anche chi non è più direttamente interessato a questo contratto (nel senso che non fa più parte della categoria, ma la vertenza metalmeccanica - l'hanno ricordato ancora ieri in un appello i segretari - interessa davvero tutti). Insomma: per le strade di Roma sfilano anche gli (ex) operai dell'Italsider, ma non avranno

(ex) operai Italsider diventavano in qualche modo un simbolo: di quanto e come è cambiata l'industria metalmeccanica nel Mezzogiorno. Magari, tanto per fissare dei riferimenti, da un corteo nazionale ad un altro. I cambiamenti, meno appariscenti forse della chiusura di un altolavoro, sono numerosi. E profondi. Una cosa, invece, non è cambiata: il generale arretramento rispetto all'altra Italia. È frase fatta sostenere che la «forbice» tra Nord e Sud si è allargata. Ora però tutto questo è meno intuitivo e più analitico. La Confindustria nell'ultimo numero della «Rivista di politica economica» pubblica un saggio di Mariano D'Antonio. Dove si ricava l'immagine di un pezzo di paese molto «dipendente». Dipendente in questo senso: che nel Mezzogiorno il Pil, prodotto interno lordo, è di ben 4 punti e mezzo inferiore all'in-

dicatore italiano (le cifre si riferiscono al periodo che va dall'80 all'87). Per contro, invece, i consumi sono cresciuti al Sud di quasi un punto più che nel resto del paese. Questo «scarto» - tra consumi e pil - è stato colmato con l'aumento delle importazioni. Alcuni numeri: nelle regioni meridionali l'import è arrivato al 26,4% del prodotto. Con i casi limite: in Basilicata e Calabria, le importazioni superano la metà della produzione. Industria debole e dipendente. E con scarse possibilità di cambiamenti in breve tempo. Lo impedisce la struttura dell'apparato produttivo meridionale. Nei documenti degli uffici studi sindacali ricorre spesso l'aggettivo «obsoleto» per definire l'industria nel Sud. Più bruttamente: è vecchia. E, forse, addirittura, «non ristrutturabile», non tutta. Anche in questo caso le cifre aiutano

più delle parole. L'industria metalmeccanica nel Sud significa 1880 imprese. Di queste però, la metà - lo dimostra una mappa delle fabbriche meridionali redatta dalla Fiom - è anche quacoscina di più, appartengono alla sottocategoria: prodotti di metallo. Che a giudizio di tutti è il settore «meno moderno», con meno prospettive. Fabbriche vecchie. E le ultimissime indagini non dicono con chiarezza se ci sia o meno un'inversione di tendenza. L'inversione, infatti, potrebbe essere testimoniata dalla «cifra» degli investimenti in tecnologia. Il professor Mariano D'Antonio spulcia tra i dati dei ministeri (quelli relativi all'applicazione delle leggi) e «scopre», per esempio, che i soldi del «fondo innovazione» sono finiti al 95,2% alle imprese dell'area forte. Al Sud le briciole. Uno studio del «Cris» ci dice, in-

Le donne: «Non vogliamo un accordo a sesso unico»

Diritto d'informazione, orari di lavoro scelti, norme antimolestie, commissioni pari opportunità in ogni azienda: ecco i 4 punti «al femminile» della piattaforma.

FERNANDA ALVARO

ROMA. «Molestie, molestie, ricatto sessuale. Vero vizio padronale». Uno dei tanti slogan che oggi le metalmeccaniche scandiranno durante il corteo. Uno dei tanti slogan per sottolineare la differenza e la difficoltà di essere «donne in tuta blu». Una specificità che Faltra metà del cielo della fab-

brica, quasi il 20 per cento delle tute blu, ha voluto mettere nella piattaforma. Dall'assunzione, al lavoro, all'orario: quattro punti al femminile di cui in questi mesi le metalmeccaniche hanno discusso fuori e dentro la fabbrica. Dal nord al sud sono state coinvolte le associazioni femministe e le

funzionino anche a livello aziendale. Per finire, ma non è certo l'ultima questione in ordine d'importanza, vogliamo nuove normative per affrontare le molestie sessuali e i ricatti nelle fabbriche. Molestie e ricatti. Almeno il 20 per cento delle donne che lavorano li ha subiti, ma in alcune realtà più piccole e meno protette, si raggiungono punte del 35 per cento. E le denunce? Casi rari. Difficile rompere il muro di silenzio e paura. Per questo le metalmeccaniche chiedono che un articolo del contratto specifichi che questi comportamenti sono vietati, che per la prima volta questo argomento diventi materia di contrattazione sindacale. E dell'apposita norma devono far parte alcune questioni: la

responsabilità dell'azienda nella prevenzione di queste azioni; la distinzione netta tra ricatto e molestia e quindi l'individuazione della maggiore gravità relativa alle azioni da parte dei superiori perché più dannose per il lavoro e la libertà delle donne; la salvaguardia dei diritti della lavoratrice con una norma che si rapporti alle Commissioni pari opportunità. Tutto questo per superare la discrezionalità dell'azienda, tenuta dalla Federeccanica, nello stabilire un legame esclusivo e automatico tra molestie sessuali e sanzioni. Queste richieste, queste preoccupazioni e aspettative sono tutte nelle voci, negli striscioni, nei volantini che le metalmeccaniche provenienti da

tutte le fabbriche italiane, piccole e grandi, portano a Roma. Una grande colomba bianca con il simbolo femminista e, in alto, la parola «Contratto» aprirà il corteo tutto al femminile, quello che parte dal Circo Massimo alle 9. Ma tante colorate e fantasiose «infiltrazioni» ci saranno negli altri due che prendono il via da piazza Ragusa, al Tuscolano, e da piazzale del Verano. Perché le «donne in blu», tenaci nella difesa della piattaforma, impegnate per il rinnovo di un contratto scaduto da dieci mesi, discriminate al momento dell'assunzione e durante il lavoro in fabbrica, non perdono la loro allegria. E tra gli slogan di battaglia spunta l'ironia: «Orario ridotto e diversificato per lasciare spazio al mondo del peccato».