

Una campagna de «il manifesto» che segue la pubblicazione di una interessante testimonianza di un ex dirigente dell'Alfa. All'insegna del «nulla può cambiare»

Ma quanto è corretto, come fa Minopoli, «mettere la sordina a verità sgradevoli» solo per non turbare l'avvio di un dialogo? «Il futuro non si costruisce senza diritti»

# Sulla Fiat. Senza ideologie, per favore

Una intervista rilasciata a *il Manifesto* da un ex dirigente dell'Alfa, che conferma «dall'interno» la normalizzazione messa in atto dalla Fiat, ha innescato un dibattito dai toni aspri nella sinistra. Ma quanto c'è di ricerca della verità e quanto, a tre anni di distanza dalla campagna dei diritti, si fa di questo un uso strumentale? E su queste basi come si può discutere del futuro dell'industria italiana?

VITTORIO RIESER

Giovedì 26 settembre, *il manifesto* pubblica una lunga intervista di un ex dirigente dell'Alfa. Vi si descrivono vari aspetti dei metodi di «controllo» usati dalla Fiat verso i dipendenti (e i dirigenti) dell'azienda che essa aveva da poco assorbito. Sono - nei loro termini generali - cose già note, denunciate sia dal sindacato, sia dal Pci all'epoca della campagna sui diritti alla Fiat o che vide *l'Unità* in prima fila. Ma qui sono raccontate «dall'interno» del gruppo dirigente, da uno di quelli che le ha direttamente praticate, e che poi le ha direttamente subite, ed acquistano così un rilievo e una pregnanza particolari.

Lo scoop del *manifesto* ha quindi una vasta eco: sui giornali «di informazione», naturalmente, se ne parla poco (e *l'Unità* non fa eccezione), ma se ne parla molto nei congressi Cgil in corso, e si presentano in proposito interrogazioni parlamentari, tra cui una di deputati del Pds come Bassolino, Minucci, Migliasso ed altri.

A questa attenzione e alle iniziative in proposito reagisce Umberto Minopoli, responsabile delle relazioni industriali della direzione del Pds, che, in una dichiarazione - dopo aver riconosciuto che bisogna «aspettarla la vigilanza» contro le violazioni dei diritti - sottolinea che «vanno evitate, però, generalizzazioni, strumentalizzazioni a fini interni e forzature propagandistiche circa il «sistema Fiat» sempre uguale a se stesso», dice che «toni come quelli usati da Bassolino e Cremaschi non corrispondono... alla realtà dei fatti» e che «non servono campagne passatiste e demonizzatrici».

Vorrei fare alcune considerazioni su queste diverse reazioni, non tanto per aggiungere un'altra voce alla polemica, quanto perché mi pare che essa sollevi alcune rilevanti questioni di «metodo politico».

Mi pare infatti che, da un lato, il modo in cui il *manifesto* e i suoi amici nel sindacato hanno impostato la campagna di denuncia, e, dall'altro, il modo in cui Minopoli vi ha reagito, rappresentino due facce speculari di quella che vorrei chiamare una «metodologia veterocomunista», e che può essere riassunta come uso strumentale della verità. Lascio da parte alcuni interrogativi che sorgono spontanei sulla possibile ed inquietante convergenza metodologica tra «veterocomunismo» e «neocomunismo», e cerco di entrare nel merito.

## Metodi di troppi anni fa

Il *manifesto*, così come molti esponenti di «Essere sindacato», usano le verità tirate fuori dall'ex dirigente Alfa per mostrare che «nulla cambia» in Fiat e nell'impresa in generale: «modelli organizzativi», «metodi di relazioni industriali», non sono altro che forme (o travestimenti) nuovi di quello che i padroni hanno sempre fatto, e cioè dominare, controllare, ricattare i lavoratori. Conclusione (implicita o esplicita a seconda dei casi): chi parla di «codeterminazione» o è un povero illuso o è un complice.

Non molto diversamente, negli anni '50, la Cgil e il Pci producevano - spesso elementi non solo di denuncia ma di analisi della realtà di fabbrica, inclusi alcuni suoi elementi di novità (pensiamo ad es. alla campagna contro il superstruttamento), ma il «piegavano» a un'interpretazione del capitalismo italiano come arretrato e in-

capace di sviluppo, che risultò poi clamorosamente smentita dai fatti.

Ma anche l'atteggiamento «alla Minopoli» non è certo nuovo nella tradizione comunista: nel momento in cui si sviluppa un'ipotesi di convergenza o di alleanza con qualcuno (partito, movimento o impresa che sia), si «mette la sordina» alle «verità sgradevoli», che possono turbare i rapporti col potenziale alleato. Infatti, il «messaggio» di Minopoli è, in sostanza: ma vi pare il caso di parlare di queste cose proprio ora, quando la Fiat sta cambiando, e in una direzione che va favorita e appoggiata da noi?

A me pare il caso di parlare, per molteplici ragioni. Intanto, dato e non concesso che questi episodi appartengano solo al passato, questa non è una buona ragione per non parlare: sarebbe come sostenere che oggi è inutile scoprire, raccontare e analizzare gli orrori del socialismo reale, visto che questo è ormai finito.

Ma soprattutto, parlare di queste cose non è solo doveroso ma utile: non deriva solo da una scelta morale di non nascondere mai la verità e di denunciare sempre le violazioni dei diritti, ma serve per capire, per capire la realtà Fiat, le sue contraddizioni, le sue tendenze di trasformazione e le resistenze al cambiamento, e quindi per intervenire in essa in modo efficace.

## Diritti e strategia Fiat

Le violazioni dei diritti compiute dalle imprese non sono un «fenomeno dello spirito» (in questo caso, del «carattere autoritario dello spirito capitalistico»), ma uno strumento di concrete strategie delle aziende: uno strumento che può essere più o meno efficace e più o meno coerente con le strategie stesse, e che subisce l'impatto dei mutamenti di queste, anche se non necessariamente e meccanicamente si adegua a tali mutamenti.

Corrispondentemente, quando il sindacato lancia oggi la strategia dei diritti non compie (almeno spero...) una pura operazione ideologica o scelta morale, ma formula anche una ipotesi interpretativa e politica: che oggi il modello di impresa a cui la negazione di certi diritti era «organica», sta entrando in crisi, e che si apra la possibilità oggettiva di un modello di impresa a cui sia «organico» (o per lo meno con cui sia «compatibile») il riconoscimento di quegli stessi diritti.

Ma torniamo al caso Alfa-Fiat. Le violazioni dei diritti, di cui si parla nell'intervista del *manifesto*, si sono inserite in una precisa scelta strategica della Fiat tra due modi di assorbire l'Alfa. Una possibilità era quella di assorbirla mantenendone sostanzialmente una fisionomia autonoma su alcuni aspetti organizzativi e strategici; l'altra, quella di cancellare ogni dimensione autonoma, «componendola» e «ricomponendola» nel sistema Fiat. È un'alternativa che si pone sempre nei processi di assorbimento di un'azienda da parte di un gruppo più grande, e che - nell'esperienza concreta - vede il prevalere ora dell'una, ora dell'altra scelta. Ora, formalmente, al momento dell'acquisizione dell'Alfa, la Fiat ha scelto la prima via; di fatto, sembra poi avere scelto la seconda.

La sistematica politica di violazione dei diritti all'Alfa si inserisce appunto nella scelta di questa seconda via, e in particolare si collega a due

suo aspetti cruciali: lo smantellamento di una capacità progettuale autonoma dell'Alfa, e lo smantellamento di forme specifiche di organizzazione del lavoro come i ben noti «gruppi di produzione».

Crede che, alla luce degli sviluppi recenti della situazione Fiat, sia possibile per lo meno porre alcuni interrogativi sulla validità di tali scelte dallo stesso punto di vista aziendale. Lo smantellamento di capacità progettuali autonome dell'Alfa, forse, ha qualcosa a che fare con le difficoltà che la Fiat incontra nel mercato delle vetture di gamma medio-alta. E lo smantellamento dei gruppi di produzione, forse, non era molto lungimirante, dal momento che oggi la Fiat sta avviando nei suoi stabilimenti la sperimentazione di forme di organizzazione del lavoro che presentano notevoli analogie con quelle a suo tempo

smantellate all'Alfa. Ma su questi temi sarà meglio che intervengano - con ben maggiore competenza - i compagni dell'Alfa. Io vorrei invece concludere con qualche osservazione più generale.

## La fabbrica di domani

Sono perfettamente convinto che lo sforzo di rinnovamento in atto alla Fiat vada appoggiato dalle organizzazioni politiche e sindacali del movimento operaio, nei loro rispettivi ambiti di azione: perché è indispensabile per la sopravvivenza dell'azienda (e quindi dell'occupazione a cui essa dà luogo) e insieme per aprire prospettive di un ruolo nuovo e più ricco

del lavoro al suo interno. Ma in che modo si pensa che il movimento operaio possa svolgere questo ruolo di collaborazione autonoma e costruttiva al rinnovamento? Limitandosi ad offrire il suo consenso? La Fiat è fin troppo piena di gente che «dice sempre di sì», e questo ha contribuito - per suo stesso riconoscimento - ad elementi di inefficienza e di non-trasparenza.

Se il movimento operaio può e vuole avere un suo ruolo nel processo di trasformazione, questo consiste anche nel «tirar fuori» le verità scomode, nel denunciare fatti, contraddizioni e problemi (attuali o del recente passato) occultati dal funzionamento «pacco» dell'organizzazione aziendale, o irrigiditi e incancreniti dalle vischiosità e dalle resistenze del sistema aziendale rispetto ai tentativi di trasformazione; o, anche, tollerati e mantenuti

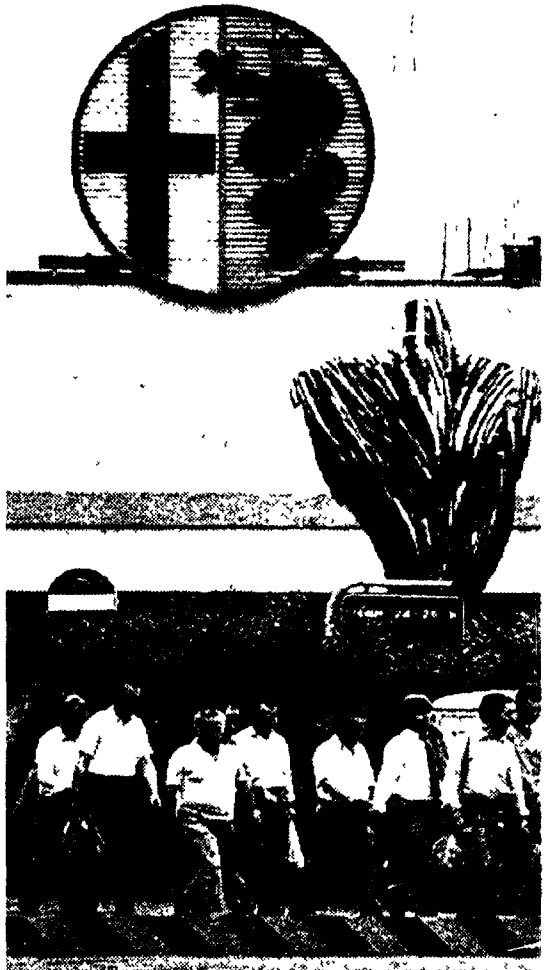
dallo stesso management nell'illusione di avere «la botte piena e la moglie ubriaca», i vecchi sistemi di controllo e le nuove forme di efficienza partecipativa.

Quando il compagno Bassolino lanciò la «campagna sui diritti alla Fiat», serpeggiavano nel Pci - anche se spesso in modo non esplicito - reazioni di insoddisfazione simili a quelle espresse, con la franchezza che gli è consueta, dal compagno Minopoli.

## Una verità «riformista»

E però, quella campagna ebbe effetti molto concreti e costruttivi: una parte consistente delle violazioni denunciate (penso ad esempio alla questione degli infortuni) è di fatto cessata, anche

se non attraverso l'itinerario «clamoroso» del processo con relativa condanna e susseguente ripristino della legalità; e anche se altri casi di violazione dei diritti rimangono irrisolti (a partire da quello emblematico di Walter Molinaro). Non solo, ma quella campagna non ha certo segnato l'inizio di un isolamento del Pci/Pds (come alcuni sembravano paventare): al contrario, ha aperto - attraverso i successivi sviluppi con essa coerenti, come la conferenza sulla Fiat del giugno '90 - un terreno di confronto più ravvicinato ed avanzato tra il partito e la Fiat. Posso allora riproporre all'attenzione del compagno Minopoli, e di quanti la pensano come lui, se non la vecchia formula altisonante «la verità è sempre rivoluzionaria», per lo meno una sua versione più modesta, «la verità può essere riformista»?



# OPEL CORSA.

Don't worry drive happy!

Per arrivare alla felicità, partite da un milione di supervalutazione della vostra auto.

Godetevi la vita in Opel Corsa: i Concessionari Opel vi stuzzicano con una irresistibile offerta d'acquisto. Ma prima parliamo di lei: di fronte, di profilo, dentro e fuori. Il grintoso frontale, completamente ridisegnato, vince nel modo più sportivo la sfida dello slancio. Il cruscotto è cambiato per ospitare una strumentazione più completa e leggibile. I sedili avvolgenti vestono nel modo più elegante. In Corsa Swing, l'equipaggiamento di serie che comprende fra l'altro: poggiatesta anteriori, cinture di sicurezza regolabili, specchietti retrovisori esterni regolabili dall'interno, tergilunotto, un vano bagagli da 845 litri. Opel Corsa scatena la personalità con tutte le motorizzazioni che si possono desiderare: 1.0, 1.2, 1.2i Cat., 1.4, 1.4i Cat., 1.6i, 1.5 D, 4.5 TD. E adesso fate correre l'entusiasmo: Opel Corsa è vostra con l'insuperabile offerta di 1 milione di supervalutazione sulle quotazioni di «Quattroruote» per l'usato accettato in permuta dal Concessionario Opel. In alternativa c'è un eccezionale finanziamento di 8.000.000 senza interessi in 24 mesi. Opel Corsa. Felice chi la guida, felice chi la compra. Opel Corsa: City, Swing, GL, Joy, GSi.

### ECCEZIONALE FINANZIAMENTO

**8.000.000\***  
SENZA INTERESSI  
3 M. 24 MESI

ESEMPIO	
PREZZO	10.821.000*
QUOTA CONTANTI	2.821.000
IMPORTO DA RATEIZZARE	8.000.000
RATA MENSILE X 24	333.000

VIA LIBERA OPEL

NUMEROVERDE 1678-29064

Il nuovo servizio GM/Europa Assistenza, attivo in tutta la gamma, Corsa, Kadett, Vectra, Calibra e Omega, prevede modelli equipaggiati con convertitore catalitico. Automobili progettate per il piacere di guida, la sicurezza e il rispetto dell'ambiente.

GMAC

OPEL

BY GENERAL MOTORS N° 1 NEL MONDO.