

Economia & lavoro

Agnelli a Fazio: la Fiat investe al limite del temerario

TORINO. «La Fiat ha fatto investimenti che sono al limite del temerario». In questo modo il presidente della Fiat Giovanni Agnelli ha risposto ieri ad una domanda rivolta dai giornalisti a proposito dell'invito a maggiori investimenti lanciato dal governatore della Banca d'Italia Antonio Fazio.

Un sondaggio condotto da Renato Mannheimer per la Fiom rivela che i metalmeccanici lombardi si sentono innanzitutto genitori (44%), poi italiani (41%) e in ultimo lavoratori (36%). Inoltre il 47% è per il Pds e il 41% per la Lega

Il signor Cipputi, suppongo? Operai ai raggi X: fabbrica e lavoro contano meno

FERNANDO LIUZZI

ROMA. La Fiom ha dunque ormai novant'anni (novantadue, per la precisione). E cento e più anni ci separano dal primo sciopero dei metallurgici milanesi. Ma Cipputi esiste ancora?

Di metalmeccanici, nonostante la crisi che attanaglia l'industria, ne esistono ancora molti nel nostro paese. Ma quella che comincia a sbiadire è la coscienza di classe, ovvero un certo tipo di identità collettiva che accomunava i lavoratori dell'industria e, più in generale, i lavoratori dipendenti. Questo, almeno, è quello che emerge dalla lettura dei risultati della ricerca che l'Isopo (Istituto per gli studi sulla pubblica opinione) ha svolto per conto della Fiom Lombardia sotto la direzione del professor Renato Mannheimer. Oggetto dell'indagine: i valori con cui si identificano i metalmeccanici della maggior regione industriale (i valori dei metalmeccanici lombardi, Meta Edizioni, Roma 1993, pagg. 56, lire 14.000).

con la dovuta prudenza. Ma, se letti con attenzione, rivelano delle tendenze la cui direzione è ormai piuttosto netta. Il fatto è che la struttura di classe della società italiana, analogamente a quanto è già accaduto in altri grandi paesi industriali, ha subito profondi cambiamenti. Al centro dello scenario sociale c'è ormai una grande classe media che ingloba tutti i lavoratori dipendenti dell'industria e degli altri settori (operai o impiegati che siano) e, con essi, altre figure sociali. I valori, gli stili di vita e i modelli di consumo sono il collante di questa nuova classe che, al proprio interno, assume settori e segmenti che possono invece entrare in conflitto tra loro a causa di interessi economici diversi e divergenti.

Da questo punto di vista, non è strano che i metalmeccanici, mentre condividono alcuni valori e alcune identità fondamentali con il resto della società, si articolino poi al loro interno esibendo punti di vista opposti su vari problemi politici e sociali. I partiti più gettonati, secondo la ricerca che è stata svolta nella primavera scorsa, sono, come nel resto della Lombardia, Lega e Pds; solo che l'aggregato metalmeccanico è ancora spostato a sinistra rispetto all'insieme della società. Il partito più considerato è dunque il Pds (47,0%), mentre la Lega deve accontentarsi del 41,8% delle dichiarazioni di interesse. A dieci lunghezze di distanza seguono, appaiati, Rifondazione (32,1) e i Verdi (31,8). Poi, molto più giù, incontriamo Rete (18,4) e radicali (17,5). Malridotti la Dc (11,2) e il Psi (8,6).

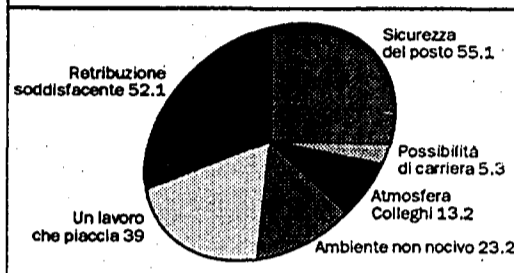
Le risposte a questa domanda sono confermate da quelle date a un altro quesito, quello in cui si chiedeva agli intervistati di indicare le tre cose più importanti nella vita secondo la loro percezione di dieci anni fa, di oggi e secondo quella che presumono di avere tra dieci anni. La famiglia, oggi al secondo posto, sarà in testa (col 72,1%) tra dieci anni. Il lavoro, oggi in testa con l'81,4%, è destinato a scendere al secondo posto (si attesterà attorno al 66%).

Se il sindacato? L'identità di classe sbiadisce, ma il sindacato serve ancora. Il 62,9% degli intervistati pensa infatti che sia utile iscriversi «a un sindacato». Di parere opposto, il 37,1%.

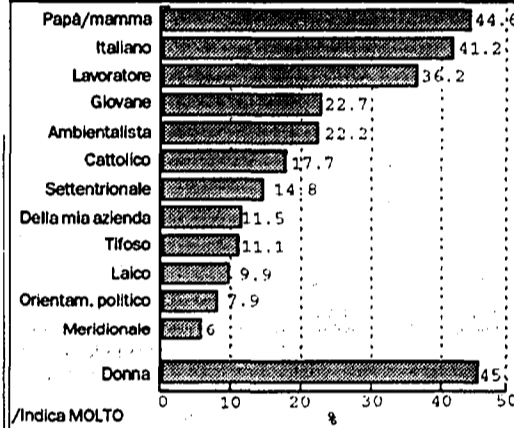
Se la cosa vi interessa, l'8 novembre andate a Milano. Per discutere significativi e implicazioni del sondaggio: la Fiom della Lombardia ha organizzato l'inevitabile convegno. Che si svolgerà, manco a dirlo, nei rinnovati locali della vecchia Camera del lavoro. Come vedete, la storia continua.

*direttore di «Meta»

PER LEI QUALI SONO LE DUE COSE PIU' IMPORTANTI NEL LAVORO?



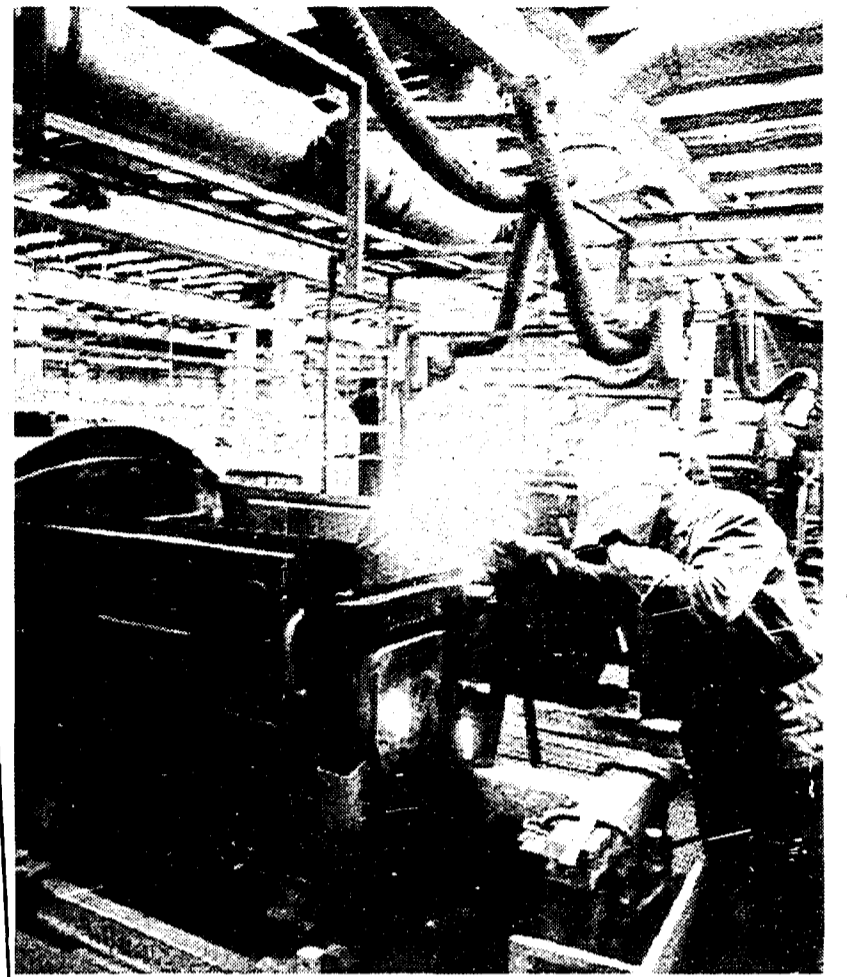
UNA PERSONA PUO' SENTIRE DI APPARTENERE A DIVERSI GRUPPI. TRA QUELLI ELENCATI INDICHI SE PER LEI CONTA MOLTO, ABBASTANZA, POCO O PER NULLA



Quando Cipputi lottava per abolire la fedina criminale, quando Cipputi fondava a Torino i Consigli. Eppoi il fascismo, il patto di Roma, la scissione, l'autunno caldo. Un viaggio dentro cento anni di storia dei metalmeccanici ricostruito da Piero Boni. Un modo per rispondere ai problemi di oggi. Ma è proprio vero che, come sempre, il confronto nel sindacato è tra riformisti e massimalisti?

BRUNO UGOLINI

ROMA. Volevano abolire la «fedina criminale», oltre ad abolire il lavoro a cottimo, aumentare i salari del 25 per cento e portare l'orario a dieci ore. Era, dapprima, la carta rivendicativa degli operai dell'Elvetica, una fabbrica produttrice di macchine utensili, con 650 dipendenti, a Milano. Siamo tra la fine di agosto e il primo di settembre del 1991. La scintilla parte da quella azienda e poi si estende. È il primo sciopero generale dei metallurgici milanesi, l'inizio del sindacalismo di categoria, quello che poi scintilla nella Confederazione generale del lavoro. E quella richiesta di



La copertina della rivista «Meta» e sopra operai in fabbrica

Un viaggio di Piero Boni nei 100 anni di Cipputi. La prima lotta alla Elvetica, fabbrica milanese, poi i Consigli a Torino, il fascismo, l'autunno caldo

Quel primo sciopero dei metallurgici per abolire la «fedina criminale»

lungo viaggio dedicato alla storia dei metalmeccanici italiani. Il titolo recita: «Fiom, 100 anni di un sindacato industriale». Un viaggio utile, anche per capire molte cose di oggi. Con molti squarci di cronaca interessante. Come le parole di questo inno della prima Lega di resistenza fra gli operai metallurgici composto nel 1891: «De fer e de piomb l'è faa el cadegron/Ma lima e martel per quest van benon/Oilà...La cadrega la donda giomò/Oilà...La cadrega la borla giò in tocch/Incoeu col grin-grin, doman col grin-grin/Se slisa la corda del vost strafforzi/Incoeu col tan-tan doman col ton-ton/Oilà...La cadrega la va in del ballon!...La trazuazione può recitare: «Di ferro e di piombo è fatto il seggiolone (del potere)/ma lima e martello per questo vanno benone/Oilà...La seggiola già dondola/Oilà...La seggiola cade giù in pezz/Oggi con il grin-grin (sempre della lima)/si assottiglia la corda del vostro superusario/Oggi con il tan-tan (del martello), domani con il ton-ton (sem-

pre del martello)/Oilà...La seggiola va nel pallone!...Un inno dai palpiti rivoluzionari, accompagnato da uno Statuto di quella forma embrionale di sindacalismo sul quale vale la pena soffermarsi. Esso infatti affermava ad esempio, nel capitolo dedicato alle penalità (articolo 25c), la perdita dei sussidi da parte di quel «socio» che «senza sufficiente motivo ingiuriasse un altro socio nell'esercizio delle sue funzioni». Oppure veniva prevista l'«esclusione» per quel «socio» che «recasse danno al prestigio e agli interessi della Lega e violasse i doveri di solidarietà verso i consoci». Regole dure che possono in qualche modo riportarci a certi episodi, non sanzionati, dei nostri giorni.

Ma i metalmeccanici presto danno vita ad un sindacato vero e proprio, la Fiom. Il Congresso costitutivo della federazione unitaria ha luogo a Livorno la mattina del 16 giugno 1901, con 18 mila iscritti. Il primo segretario è Ernesto Verzi, 30 anni, operaio, incisore di metalli. È il predecessore del più famoso Bruno Buozzi. Tra i primi e discussi accordi quel-

lo alla fabbrica d'automobili Italia (ottobre 1906). Esso sanciva, tra l'altro, l'assunzione di tutto il personale, compresi i capi-squadra, da parte della Fiom che doveva aver cura di presentare operai scelti come moralità e abilità tecnica, reclutati da un Ufficio di collocamento gestito dalla Fiom. Inoltre gli operai espulsi dalla Fiom non potevano godere del previsto trattamento di fine rapporto, esclusi, insomma, dalla liquidazione. Veniva invece introdotta la rinuncia all'esercizio del diritto di sciopero per la durata dell'accordo. Un esempio di monopolio sindacale, di sindacato «per i soli iscritti» (oggi rilanciato in qualche modo dalla Cisl). Un accordo davvero discutibile, eppure l'autore Piero Boni sostiene che «resta positivo anche alla luce dell'esperienza di oggi». Una valutazione che potrebbe aprire nuove polemiche. Veniva comunque alla ribalta, in quegli anni, una classe operaia nuova. Ecco come la dipingeva un padrone, Luigi Bonnelon Craponne, presidente del Consorzio torinese auto: «...Posso confessa-

re ora tutta l'ammirazione che ho provata davanti a questi uomini che, dopo una giornata di duro lavoro, sapevano non soltanto difendere con una tenacia e una vivacità instancabili gli interessi dei loro compagni, ma erano in grado di disertare sugli argomenti più ardui che opponevano loro gli industriali...». Siamo agli albori del lungo viaggio tra i Cipputi organizzati buoni e comunisti (o ex comunisti) malati di massimalismo. E, invece, forse anche oggi come ieri ci sono i Buozzi e i D'Aragona. Il confronto, come dire?, è più «trasversale». C'è però, nel prezioso testo di Boni, un altro filo rosso fondamentale. È quello che conduce all'unità sindacale. Anche qui, con un possibile ritorno alle origini e molte speranze in più. «In che se quello odierno tra Cgil, Cisl e Uil pare al cronista un dialogo tra sordi. Con Trentin che suggerisce di sciogliere qualcosa subito, per mettere i just in time, aveva accumulato una sorta clandestina di spinotti per bielle, col risultato che quando è stata scoperta quella montagna di materiale gli operai che fanno quei pezzi sono finiti in cassa integrazione. Un altro sciopero (due ore) si è svolto venerdì alle Carrozzerie dopo che - si dice per risparmiare - erano stati spenti gli impianti di riscaldamento.

Capireparto, capisquadra. La Fiat li incensava ora li attacca. E anche gli operai scioperano contro di loro

«La caduta dei capi». Così alla Fiat finiscono gli anni 80

TORINO. Fino a qualche anno fa li incensavano, perché con la mitica «marcia dei 40.000» avevano aiutato la Fiat a sconfiggere il sindacato nel 1980. Adesso invece Maurizio Magnabosco, direttore del personale della Fiat-Auto, li accusa addirittura di ottusità in un pubblico convegno: «A Mirafiori è più facile rinnovare la mentalità degli operai che quella dei capi». Ma loro, i capisquadra ed i capireparto, sono quelli che fanno funzionare la fabbrica, risolvendo i mille piccoli problemi che si presentano giorno per giorno. Lo facevano quando la Fiat monopolizzava il mercato italiano dell'auto e le fabbriche erano strutturate per produrre la

maggior quantità possibile di vetture, senza badare troppo alle imperfezioni. Lo fanno oggi che gli stabilimenti sono ribattezzati «fabbriche integrate» e devono curare la qualità per recuperare le quote di mercato perse. Su di loro si scaricano, ieri come oggi, le conseguenze di strategie spesso improvvisate che calano dall'alto e le proteste che salgono dalla base operaia.

Un momento particolarmente grama stanno vivendo i capi di Mirafiori. Il grande stabilimento ha iniziato la produzione della «Punto» e dovrà farne cadute serviranno per il lancio della nuova vettura, prima che entrino in funzione le linee di montaggio di Melfi e di Termini Imerese. Da lunedì

scorso poi è iniziato il turno di notte concordato la scorsa primavera con i sindacati tra aspre polemiche. Ed i questi frangenti diversi capi hanno già pagato, addirittura con la rimozione dal loro posto, colpe che non sono soltanto loro.

Va detto che a Mirafiori vi sono, in questa fase, anche aspetti positivi. Nel turno di notte l'assenteismo è stato la scorsa settimana a livelli minimi. La Fiat ha esaminato le circa cento richieste di esonero dal lavoro notturno, presentate soprattutto da donne con figli piccoli, e ne ha accolte un buon numero. L'alta produzione di «Punto» da realizzare ha permesso di riassorbire tutti gli operai di due linee della «Uno» disattivate e 160 cassintegrati

«A Mirafiori è più facile rinnovare la mentalità degli operai che quella dei capi». Lo ha detto Maurizio Magnabosco, direttore del personale della Fiat auto. Per i capi di Mirafiori è finito il periodo d'oro. Fino a qualche anno fa li incensavano perché negli anni '80 avevano aiu-

MICHELE COSTA

della Lancia di Chivasso (altri 340 lavoratori della fabbrica chiusa un anno fa rientreranno in novembre). Sulle nuove linee di montaggio sono stati eliminati i lavori più pesanti, con meccanizzazioni (paranchi ed elevatori per sollevare i pezzi più pesanti) che si rivelano più utili delle automazio-

ni spinte su cui la Fiat puntava negli anni '80. È stato eliminato il lavoro a braccia alzate con impianti che capovolgono la scocca quando vi sono pezzi da montare nella parte inferiore (sistema che esisteva già vent'anni fa alla Volvo, mentre la Fiat lo rifiutava ai sindacati che lo chiedevano nel 1974).

Si prevede che questa minor gravosità del lavoro permetterà di costruire 65-70.000 «Punto» entro fine anno, invece delle 40.000 preventivate. Ma attualmente a Mirafiori lavorano dalle 22 alle 6 del mattino soltanto 430 operai della Carrozzeria. Da novembre saliranno a 610 al montag-

gio, 100 in lastratura e 150 in verniciatura (questi ultimi saranno volontari che faranno il turno di notte fisso). È stato invece sospeso il turno di notte per 70 operai del montaggio motori della Meccanica, perché la Fiat si è accorta che bastano 1.400 motori di gamma media al giorno, invece dei 1.800-1.900 programmati. È prevedibile che i problemi sorgano in seguito, perché tra i lavoratori della notte vi sono molte donne e moltissimi operai anziani (attratti dalla possibilità di elevare la futura pensione grazie alle 350.000 lire mensili di indennità notturna) ed il lavoro, anche se non gravoso, si svolge a ritmi micidiali.

Per adesso sono finiti nei guai quei capi che hanno mantenuto l'abitudine di mandare avanti la produzione facendo montare anche i pezzi difettosi scaricati dal collaudo. In passato la Fiat ignorava le denunce di simili episodi fatte da delegati ed operai. Ora invece ha rimosso alcuni capi. È stato pure scoperto e punito un capo che aveva ordinato più straordinari del necessario, per far guadagnare qualche soldo in più ad alcuni suoi amici.

In Meccanica ci sono stati scioperi perché operai che avevano fatto una settimana di cassa integrazione si sentivano imporre di rientrare al lavoro la domenica notte e di fare straordinari fino al sabato successivo. L'idea era venuta al capo della U.T.E. (Unità Tecnica Elementare, che so-