

IL VIAGGIO. Un libro racconta storia e organizzazione della fabbrica Fiat in Basilicata

Un «viaggio a Melfi» quello di Domenico Cersosimo (Donzelli Editore, Roma 1994, L. 16.000), che dovrebbe ricominciare esattamente dal suo punto di arrivo. Questa è l'impressione più forte che si ricava arrivando alle Conclusioni del «rapporto», breve ma denso, di un'indagine sul campo sui precedenti e sullo stato di attuazione della prima fabbrica integrata italiana, costruita appunto a Melfi dalla Fiat per la produzione dei suoi nuovi modelli di gamma medio-bassa, «Punto» e «Y11». Questo non significa, naturalmente, che il libro non sia nella sua interezza interessante. Anzi, è possibile dire che esso è la più ordinata e efficace ricostruzione dei problemi, dei percorsi, e delle modalità che hanno portato la Fiat a fare la scelta di Melfi. Il «racconto» di Cersosimo si dipana, perciò, partendo dalla svolta rispetto alla scelta «ipertecnologica» che ha caratterizzato la ristrutturazione Fiat degli anni Ottanta e alle ragioni del suo fallimento, per giungere ai motivi che stanno dietro la decisione di allocare a Melfi la nuova fabbrica, e quindi alla descrizione di tutte le novità introdotte nell'organizzazione del lavoro e del processo produttivo.

Ma i «punti problematici», come li chiama l'autore, che sono posti nelle conclusioni sono senza dubbio i quesiti che meritano una risposta urgente per valutare quale sia il posto della fabbrica di Melfi, sia nelle prospettive del colosso torinese che nell'ambito dello sviluppo industriale che ha di fronte a sé il paese. Il primo di essi riguarda l'effetto prodotto dalla perdurante stagnazione del mercato automobilistico nel rapporto tra Melfi e l'intero universo di Fiat-Auto. «Come nel passato» scrive Cersosimo «Mirafiori fu l'archetipo produttivo e organizzativo dei decentramenti di capacità nel Mezzogiorno» nel corso degli anni Ottanta, oggi secondo il management Fiat «Melfi dovrà insegnare agli altri stabilimenti del gruppo». E tuttavia, continua Cersosimo, «assai più arduo risulta il percorso inverso da Melfi a Mirafiori. Sembra che costoro che dopo Melfi non si ritorni a Mirafiori, ma piuttosto che ci si diriga verso un'altra Melfi». Ora, chi ha seguito la recente vertenza sulla ristrutturazione di Fiat-Auto sa che esattamente questo — il destino di Mirafiori — è stato il punto cruciale e insieme il lato oscuro che ha reso molto complicato il raggiungimento dell'accordo. E ha avuto la possibilità di comprendere che, di fronte alla crisi di mercato che perdura, corso Marconi è sostanzialmente incerto sul da farsi. Ne consegue che se il destino della Fiat sarà il ridimensionamento, la prima a farne le spese sarà inevitabilmente Mirafiori. Si tratta di una



Mario La Porta/Contrasto

Da Mirafiori a Melfi

eventualità a cui il gruppo dirigente della Fiat non è per molteplici ragioni preparato. Il risultato è che esso continua «a navigare a vista», trovando soluzioni di compromesso nella distribuzione dei modelli e nella definizione delle «missioni» produttive dei vari stabilimenti. E lo sbocco, nell'incertezza, può essere quello di non definire appieno il ruolo di Mirafiori nel futuro dell'universo Fiat, ma contemporaneamente di rallentare lo sviluppo di Melfi, derubricandone la funzione strategica.

A quest'ultimo pericolo un'ulteriore conferma può venire dal modo col quale la Fiat concepisce in Basilicata il rapporto con la società locale. Intanto rischia di mutare la qualità della stessa organizzazione del lavoro il fatto che la realizzazione delle ventidue imprese dell'indotto previste attorno allo stabilimento principale — che avrebbero così garantito il *just in time* — procede con enorme ritardo. E poi lascia perplessi il fatto che la realizzazio-

ne di un modello ispirato ai principi della «produzione snella», che, come scrive Cersosimo, obbliga «a rafforzare il radicamento nella società e le alleanze con istituzioni e attori locali», sia possibile decentrando, come ha fatto la Fiat, «la sola funzione di regolazione di fabbrica e non anche quella di controllo e di indirizzo strategico».

Infine, «dubbi e interrogativi, ancora più corposi», secondo Cersosimo, derivano dal modo con cui la Fiat decide di garantirsi la partecipazione dei lavoratori. Nella patria della «fabbrica integrata», il Giappone, questa ha un corrispettivo materiale nei livelli di retribuzione e nel diritto del «lavoro a vita». Ma per Melfi la Fiat sembra aver fatto scelte che vanno in altra direzione, quella della compressione del costo del lavoro, ricorrendo non più come negli anni Ottanta prevalentemente all'automazione ma alla flessibilità delle retribu-

zioni e dell'orario di lavoro. Dagli operai si vuole una identificazione senza precedenti con le finalità della produzione, «ma — si chiede Cersosimo — in cambio di quali contropartite reali? Cos'è disposta a scambiare la Fiat per ottenere la collaborazione dei propri dipendenti?».

La risposta a questi interrogativi la si trova, a mio parere, nel fatto che la Fiat, a Melfi, non ha deciso di importare il modello «giapponese» di «fabbrica integrata» ma la sua versione anglosassone che nasce da una strategia industriale nota come «prato verde». Secondo questa strategia gli stabilimenti costruiti seguendo i nuovi modelli di organizzazione del lavoro ispirati alle esperienze giapponesi debbono essere allacciati in aree senza alcuna tradizione industriale, in modo tale che il nuovo modo di lavorare non sia vincolato al vecchio retaggio fordista-taylorista. Naturalmen-

te questo retaggio consiste non solo nell'abitudine alle vecchie forme dell'organizzazione del lavoro ma anche nel patrimonio di culture sedimentate che hanno costituito il nerbo attorno a cui è cresciuto il movimento operaio e la sua autonomia. Si tratta, comunque, di una versione della «produzione snella» che nasce nei paesi anglosassoni nel pieno della rivoluzione reaganiana e Thatcheriana e quindi si connota a una forte «deregolamentazione e flessibilizzazione delle garanzie e dei diritti acquisiti delle forze di lavoro».

L'omissione, naturalmente involontaria, di questa distinzione, il non aver tematizzato criticamente le differenze della variante scelta dalla Fiat per realizzare la sua fabbrica «giapponese» in Basilicata costituiscono gli unici rilievi critici che ho da fare al bel libro di Cersosimo. Ora, questo naturalmente non è senza conseguenze. La prima è, a parer mio, che se qualcuno ha pensato nella Fiat o fuori di essa

che le ragioni del successo della fabbrica di Melfi debbono essere affidate anche al fatto che l'assenza di una tradizione industriale possa mettere a riparo il nuovo insediamento dallo sviluppo di una cultura operaia del conflitto ha fatto male i conti. Da questo punto di vista Melfi non è Cassino e nemmeno Termoli, e il Mezzogiorno, come Cersosimo sa benissimo, non è tutto uguale. L'assenza di una cultura industriale, infatti, non ha impedito in questa parte della Basilicata il formarsi di una tradizione di lotte, di un'idea radicata e diffusa dell'autonomia del lavoro e del suo valore, della sua dignità, che sta alla base di una forza della sinistra politica e del sindacato che tante traversie recenti non hanno sostanzialmente scalfito.

Ciò vuol dire che la fabbrica «post-fordista» di Melfi è destinata al fallimento? Tutt'altro. Il viaggio di Cersosimo a Melfi, come confessa l'autore medesimo, è anche figlio di una suggestione culturale e rievoca altri viaggiatori d'oltralpe del '700 e dell'800 che dalle grandi città d'arte si spingono fin nei cuori del Mezzogiorno. E in particolare torna alla mente un viaggio in Basilicata, che risale al 1847, di un visitatore inglese, Eduard Lear, e che si svolge a Melfi e dintorni, esattamente nei luoghi frequentati da Cersosimo e dai suoi amici dell'Imes e della rivista *Meridiana*. Ora, a quel visitatore che si attarda a descrivere la miseria e l'arretratezza dei luoghi si affaccia di tanto in tanto lo stupore che una realtà locale siffatta sia stata protagonista di avvenimenti che hanno fatto epoca. In primo luogo il fatto che, alle soglie del Basso Medioevo, proprio da Melfi, incerta marca di confine tra i possedimenti bizantini e il ducato longobardo di Benevento, parta quella conquista normanna del Mezzogiorno che in pochi anni portò alla costituzione del primo stato moderno della storia dell'Occidente.

Quindi, è già avvenuto che da questa terra meridionale appartata si siano prodotti fatti che hanno lasciato il segno. Può ripetersi questo per l'avventura della nuova «fabbrica integrata»? Naturalmente, «questa figura di una sorta di «ricorso storico» è solo una metafora. E perciò vale per quello che può valere una metafora. Ma ci aiuta a comprendere che questa fabbrica di Melfi potrà avere un futuro non se essa sarà semplicisticamente vissuta come il nostro «Giappone prossimo venturo» ma come una esperienza originale, fenomeno di frontiera in cui sperimentare vie inedite per le prospettive industriali del paese e per il sistema delle relazioni sociali che ne potranno garantire il successo.

DALLA PRIMA PAGINA
Divorzio

a far da tessuto connettivo, tutto un patrimonio di lotte e di conquiste sociali civili e politiche che non era solo delle donne comuniste, e neppure soltanto della sinistra; ma che, nei momenti più salienti, aveva coinvolto anche il mondo cattolico, le donne cattoliche. Aveva pure contribuito a far crescere questa consapevolezza la grande stampa, praticamente tutta schierata a favore di una scelta non ideologica ma di civiltà. E la stessa televisione (ovviamente meno o per nulla schierata) con la sua sola presenza aveva aperto e apriva le finestre sul mondo e su tante realtà in cui il divorzio era già senso comune.

Aspra e appassionata fu la campagna elettorale; ed ho sempre pensato che la vittoria sia stata conquistata con e per gli argomenti della ragione contro argomenti di paura e irrazionalità a volte persino grotteschi. Si suole dire che, se ci furono molte incertezze nel gruppo dirigente maschile del partito, pure la campagna elettorale fu condotta con grandissimo impegno da tutti ed in primo luogo dai compagni della segreteria. È vero. Devo tuttavia dire che questa considerazione è persa a me una sorta di giustificazione. Avrei voluto vedere che su una prova di questa natura, e di questa portata, i dirigenti comunisti si fossero impegnati cautamente!

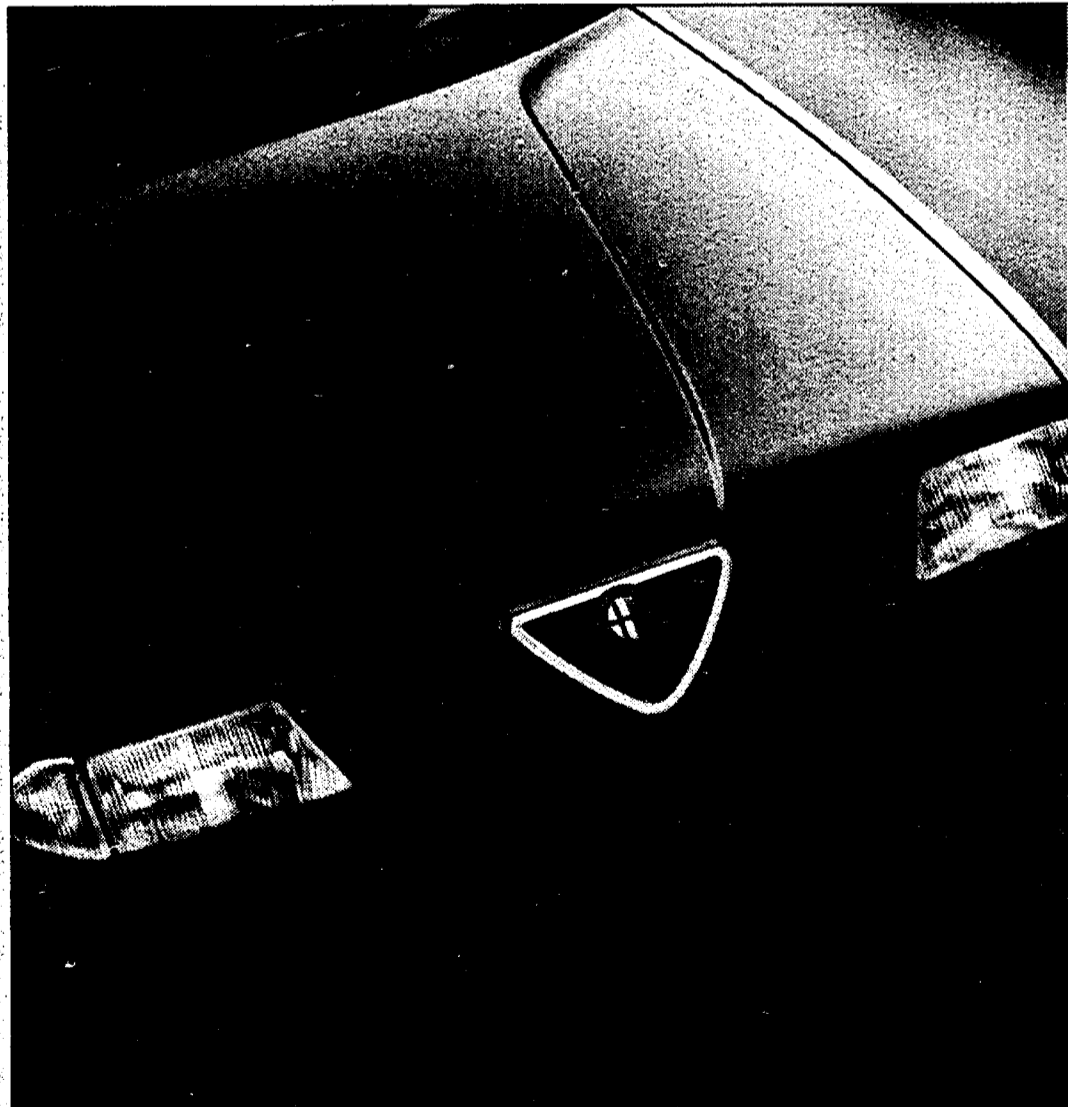
Fu comunque una grande vittoria, ed è giusto anche e proprio oggi ricordarla come tale. Quando i «si» erano ormai soverchianti, incontrai per caso Enrico Berlinguer sulla soglia di Botteghe Oscure. Mi porse sorridendo la mano e disse: «Possiamo farci le congratulazioni a vicenda». Poi aggiunse: «Questa vittoria cambierà molto l'Italia».

Sono passati vent'anni. Facciamo attenzione — e vigiliamo, e battiamoci se sarà necessario — perché le conquiste civili e sociali che tanto sono costate al popolo italiano non vengano ora colpite.

[Nide Iotti]

Precisazione

L'autore della foto di copertina pubblicata ieri dall'*Unità 2* è Fausto Fabbri, e l'immagine è tratta dalla rivista *Private*.



ALFA 33 E SPORT WAGON.

OTTIME RAGIONI, GRANDI EMOZIONI.

Fino al 31 Maggio, chi sceglie Alfa 33 o Sport Wagon, va a segno due volte: la prima perché si assicura il piacere di guidare un'Alfa Romeo, la seconda perché può contare su una di queste interessanti opportunità.

2.500.000 DI SUPERVALUTAZIONE

Per la vostra auto usata, Lire 2.500.000 di supervalutazione rispetto alle condizioni di Quattroruote. Oppure

FINANZIAMENTO

Fino a L. 15.000.000 in 30 mesi a tasso zero.

Esempio. Alfa 33 1.3 IE:

Prezzo chiavi in mano*	L. 19.900.000	Rata mensilità (per 30 rate)	L. 500.000
Anticipo (comprensivo di IVA e messa su strada)	L. 4.900.000	Spese per apertura pratica	L. 250.000
Importo da finanziare	L. 15.000.000	T.A.N. 0%	T.A.E.G. 1,3%

Salvo approvazione SAVA. Per ulteriori informazioni sulle condizioni praticate da SAVA, consultare i fogli analitici pubblicati a termini di legge.

L'offerta non è cumulabile con altre in corso ed è valida per tutte le vetture disponibili presso le Concessionarie, escluse le Serie Speciali.
* Prezzo al netto delle tasse regionali.

Concessionari Alfa Romeo 