

LA FABBRICA INTEGRATA. Botta e risposta su diritti e organizzazione del lavoro

Il «tempo» di Melfi La nuova Fiat alla prova dei fatti

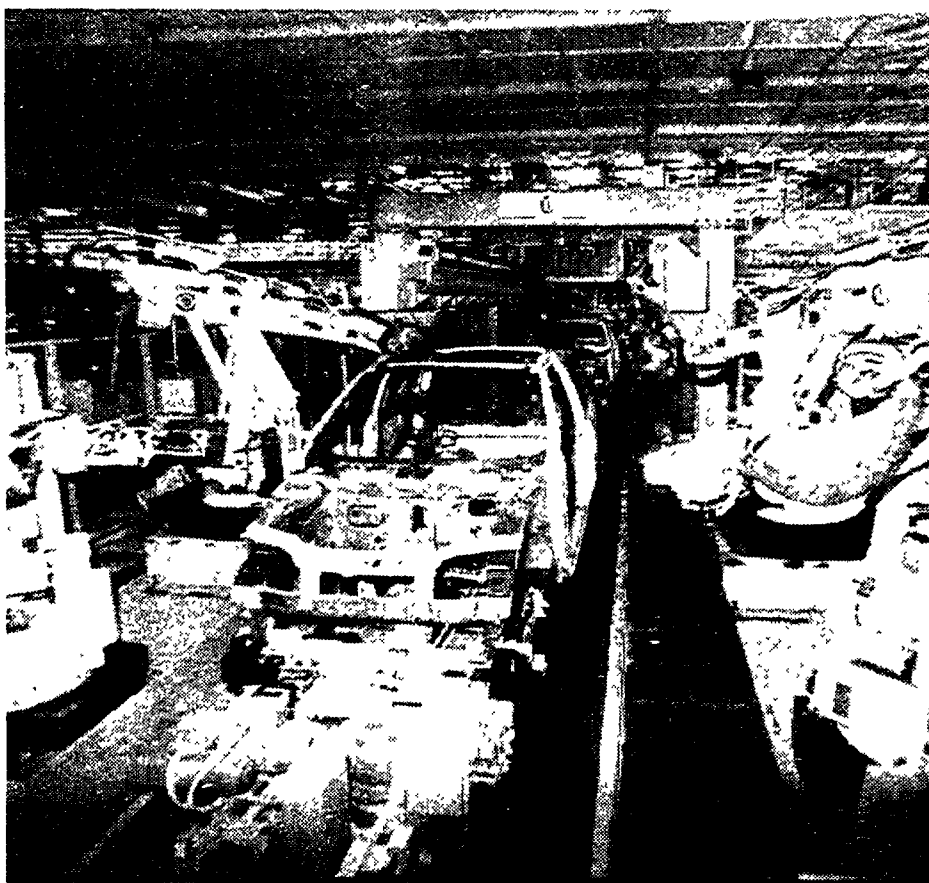
PIERO DI SIENA

La lettera dell'operaio della Fiat di Melfi, che pubblichiamo qui di seguito con una risposta della responsabile del coordinamento dell'auto della Fiom, Susanna Camusso, era stata originariamente inviata a un convegno di Rifondazione comunista della Basilicata. Abbiamo voluto che su di essa si aprisse una discussione, perché dopo tanto parlare sugli accordi sindacali per il nuovo stabilimento di Melfi, possiamo partire dall'esperienza concreta e dal sentire di uno dei protagonisti della nuova «fabbrica integrata».

E da queste ricavamo subito una conferma. Probabilmente, nell'organizzazione del lavoro a Melfi, convivono ambiguità e sperimentazione di forme di partecipazione dei lavoratori che stanno alla base dei programmi di «qualità totale» e «illuminazione neofordista» propria della Fiat degli anni Ottanta - secondo la quale il successo delle produzioni è prevalentemente affidato all'intensificazione dei ritmi e alla compressione del costo del lavoro. L'operaio di Melfi ne parla solo di sfuggita, ma non dimentichiamo che le retribuzioni nello stabilimento lucano sono inferiori a quelle di Fiat Auto. Che anche il sindacato sia stato costretto

a destreggiarsi tra queste ambiguità è stato inevitabile. Per questo le soluzioni trovate a Melfi hanno - come dice Susanna Camusso - un valore obiettivamente sperimentale per tutti.

Del resto che nel firmare gli accordi per Melfi, Fiom, Fim, Uilm e Fismic si siano mossi su un campo minato è testimoniato dal fatto che, l'altro ieri a Torino, il segretario generale della Cgil, Bruno Trentin, ha avuto parole molto critiche su alcuni aspetti delle intese sindacali definite dai leader di corso d'Italia «arretramenti rilevanti». E, oggi, Trentin tocca con questi suoi rilievi critici una corda che è diventata estremamente sensibile per il sindacato, soprattutto dopo l'affermazione elettorale e politica delle destre in Italia. È infatti molto chiaro che, a partire dalla promessa del milione in più di posti di lavoro, Berlusconi puntò a contrapporre le aspettative dei giovani disoccupati al mantenimento di fondamentali conquiste e garanzie a tutela del lavoro. Ritrovare un equilibrio e un'autonoma iniziativa non è semplice, ma altrettanto pericoloso è abbassare la guardia, come per esempio nella vicenda dell'Atm torinese è avvenuto rispetto all'accettazione del salario di ingresso.



Lo stabilimento Fiat di Melfi

P. Pesce/Master Photo

«Orari, ferie, bisogni individuali Io che lavoro qui vi dico...»

SONO un operaio del nuovo stabilimento Fiat di Melfi. Io temo - anche se questo vi potrà sembrare strano - che questo insediamento possa rivelarsi un errore, vista la crisi del settore automobilistico, la chiusura di alcuni stabilimenti, i licenziamenti e quant'altro avvenuto all'interno del gruppo Fiat.

Fatta questa considerazione voglio rapidamente dare una testimonianza di come, in omaggio all'obiettivo supposto di una maggiore occupazione, Cgil, Cisl e Uil abbiano rinunciato a importanti conquiste sindacali. Quando nacque l'accordo, tra le organizzazioni sindacali e il gruppo Fiat per lo stabilimento di Melfi, l'attenzione dell'opinione pubblica (giornali, tv, convegni) fu incentrata sul turno di notte alle donne. Grazie a questo baccano, passarono sotto silenzio altri aspetti che io considero altrettanto negativi. Melfi è il primo stabilimento dove le 48 ore settimanali tornano ad essere la norma, in controtendenza con quanto succede in Europa. Vediamo come.

Qui il riposo del sabato non viene fruito tutte le settimane, ma cumulado e trasferito alla terza settimana del mese. Così, con la domenica, si arriva a quattro giorni di riposo consecutivi (come se, con i lauti stipendi che ci passano potessimo permetterci una vacanza di quattro giorni ogni mese!). Ma la nostra settimana lavorativa, per giustificare sei

giorni lavorativi consecutivi, comincia la domenica sera alle ore 22 senza retribuzione del lavoro festivo. Ogni turno finisce il sabato. Quindi ogni operaio a Melfi è in realtà impegnato per l'azienda quattordici giorni consecutivi ogni mese.

Inoltre, concentrando i giorni di riposo in quattro giorni ogni mese, accade più facilmente, rispetto ai lavoratori che riposano regolarmente ogni sabato e domenica, che alcuni degli undici giorni di festività infrasettimanali che ci sono in un anno (di cui solo nove o dieci, in quanto gli altri vengono a coincidere con la domenica) cadano nei giorni di riposo. Quando questo accade non viene aggiunto un altro giorno di riposo, per cui mediamente un dipendente della Fiat di Melfi regala quattro o cinque giorni l'anno di lavoro in più all'azienda.

Ma c'è un'altra questione. La riduzione dell'orario giornaliero di un quarto d'ora, tanto sbandierata dalle organizzazioni sindacali, comporta per ogni lavoratore la perdita di otto giorni di permessi retribuiti nel corso di un anno. Questi, sommati alle festività perdute, garantiscono all'azienda la presenza di ognuno di noi per circa tredici giorni l'anno in più. Tutto questo a costo zero per l'azienda, con obiettivo disagio dei lavoratori e con conseguente perdita di altri posti di lavoro. Ulteriore disagio viene creato dal fatto che i venti giorni di ferie i lavoratori di Melfi sono costretti a prenderli tutti contemporaneamente nello stesso periodo dell'anno. Quindi i bisogni individuali, che possono essere i più diversi durante l'anno e che non sempre coincidono con i riposi, vengono continuamente sacrificati alle esigenze della produzione.

L'ultima questione che voglio sollevare è quella della pausa mensa a fine turno, che determina un orario di lavoro netto superiore alla norma in quanto non permette nemmeno un attimo di respiro nel ritmo di lavoro. Inoltre, con la pausa mensa collocata a fine turno ognuno è portato a fuggire al più presto dal luogo di lavoro. Ma è anche una questione più sottile. In questo modo si evitano incontri tra lavoratori dello stesso stabilimento che non hanno altra possibilità di scambi di opinioni, evitando la formazione di una qualsiasi organizzazione, che non sia gestita esternamente dai sindacati confederali. Si può concludere dicendo che, tra permessi, festività e mensa non fruiti, l'azienda mediamente, facendo un calcolo grossolano, riesce a risparmiare circa settanta miliardi all'anno. Tra tutti i fatti negativi, comunque emerge il dato positivo della crescita dell'occupazione in questa zona, in controtendenza con il resto d'Italia. Ma a che prezzo?

Lettera firmata

«È un'esperienza nuova per tutti Ma intanto facciamo il sindacato»

VI SONO nella lettera dell'operaio di Melfi molte sollecitazioni e alcuni giudizi sul sindacato che non condivido. Per questo premetto, che a mio avviso, la discussione sui nuovi insediamenti della Fiat, fu accesa, critica, vera, e che prima delle ragioni, legittime e urtate, della tutela degli insediamenti preesistenti, vennero le ragioni di una scelta di sviluppo industriale nel Mezzogiorno.

Era una linea sbagliata? Forse, ma di grande dignità. Certamente, però, i punti più interessanti della lettera sono quelli sull'orario, sulla socialità e le possibili forme di organizzazione nella nuova fabbrica. In sostanza si dice la scelta di spostare la notte del sabato, i riposi accorpati, la distribuzione giornaliera dell'orario, regalano giorni ore di prestazione alla Fiat e aumentano il disagio e l'isolamento dei lavoratori e delle lavoratrici.

Eppure, nella discussione del coordinamento Fiat, come nelle mille discussioni fatte sui regimi d'orario, l'alternanza tra scorrimenti e giorni accorpati per permettere un effettivo riposo, tra orario annuale e riduzione giornaliera hanno sempre trovato sostenitori, e sostenitori dell'una e dell'altra tesi, oserei dire che in ognuno di noi prevale il punto di

vista soggettivo, forse sottovalutando come e se si trasforma in «guadagni» per l'impresa, si è cercato invece di cogliere le esigenze dei lavoratori, distribuendo anche a Melfi, l'orario tra riduzione giornaliera e giorni (le ex festività) a disposizione durante l'anno.

Perché non riconoscere che in particolare per Melfi, ci siamo a lungo interrogati, su quale poteva essere l'interesse di una fabbrica tutta giovane, tutta scolanzata, un soggetto che cercavamo di interpretare, perché purtroppo assente dai luoghi di lavoro, assente nella recente esperienza sindacale.

Per lavoratori e lavoratrici turnisti e pendolari è importante stare meno ore fuori, potere tornare a casa prima tutti i giorni? Quanto ha pesato nella discussione l'idea che ottenevamo per la prima volta in Fiat la riduzione d'orario giornaliera?

Indubbiamente parole d'ordine un tempo scontate nei dibattiti sindacali, quali quelle delle conquiste di principio, oggi, nell'opinione dei lavoratori vengono dopo le esigenze soggettive.

Sicuramente non esisterà più l'adesione ideale al sindacato, ma il riconoscimento della necessità di un'organizzazione sin-

dacale perché risponde agli interessi.

Melfi è una grande scommessa, personalmente credo lo sia anche per la Fiat. La prima scommessa da vincere è cominciare a fare sindacato, sappiamo tutti che le assunzioni sono in formazione-lavoro, che c'è la paura, l'idea che iscriversi, organizzarsi, dichiararsi equivalga a venire ricattati.

Se è vero che la memoria storica può ingannare nella scelta delle turnazioni, o nella logica degli accordi, su un fatto credo non mi inganni: se si rinuncia, fin dalla nascita dello stabilimento, ai diritti di cittadinanza, quindi di opinione e di organizzazione, in Fiat, si è persa una battaglia che renderà difficile costruire qualunque rivendicazione democratica e rappresentativa degli interessi collettivi.

Questa sfida è per tutti, credo che gli accordi di Melfi dovranno essere migliorati, l'attuale è un punto di partenza, per farlo serve la scelta dei lavoratori e delle lavoratrici di Melfi, senza il sindacato potrà solo continuare un dibattito teorico e forse sterile.

Susanna Camusso
segretaria nazionale
Fiom-Cgil
responsabile settore auto

2mila delegati di Fim-Fiom-Uilm della Lombardia propongono una manifestazione a Roma entro giugno

Contratto, tute blu sul sentiero di guerra

Varato il piano
prepensionamenti
6.600 sono Fiat

Firmato dall'ex ministro del Lavoro Gino Giugni lo scorso 10 maggio, è stato pubblicato sulla Gazzetta ufficiale di mercoledì il decreto che fissa il piano di prepensionamenti nei settori dell'auto, della chimica, degli apparati telefonici, dell'aeronautica civile, della cantieristica e della difesa. Degli 8.550 prepensionamenti previsti, 6.600 sono per il gruppo Fiat, 527 per l'Enichem, 233 per Alcatel Italia, 205 per l'Alenia (Fimmeccanica), 135 per la Fincantieri. Altri 310 sono per l'elicotteristica del gruppo Fimmeccanica, 240 per il settore armamento e 250 per l'avionica apparatistica dello stesso gruppo.

GIOVANNI LACCABÒ

MILANO. Un pigia-pigia inverosimile, nell'immensa platea del teatro Lirico, di duemila delegati di Fim-Fiom-Uilm, tutti compatti, per «dare visibilità alla voglia di vincere», come preannuncia Giampiero Castano, leader della Fiom regionale che, tra gli applausi, propone «una grande manifestazione nazionale a Roma». Non è lo sciopero, vietato dalla moratoria prevista dall'accordo del 23 luglio. Tuttavia Luigi Angeletti (Uilm) e Gianni Italia (Fim Cisl) preferiscono una «grande assemblea nazionale dei delegati», per verificare la fase della trattativa a metà giugno. Il confronto sta per coinvolgere Intersind e Confapi e, all'inizio di giugno, nuova sessione con Federmecanica. I delegati insistono: «Facciamola ugualmente la manifestazione, ma di sabato». E perché non scioperare? «Se i padroni mettono le regole sotto i piedi, perché dobbiamo rispettarle noi?». Azzecccherà una

mediazione Claudio Sabattini: «Con l'assemblea di Roma potremo decidere ulteriori iniziative».

È una vigilia diversa da tutte le altre. Il nuovo scenario politico - dice Castano - spinge «i padroni a farsi prendere dalla tentazione di cancellare le libertà ed i diritti sindacali. Ma stiano ben attenti». Federmecanica fa barricate. Salario: «Lo vogliono agganciato al bilancio: ma così siamo tornati alla mancia dei padroni dell'800». Contrattazione articolata: «Contrasteremo con fermezza ogni tentativo di limitarla». La riduzione dell'orario: «A loro non interessa». Dice Angeletti: «Il loro vero obiettivo è limitare il potere del sindacato in azienda». Perché le barricate? «Gli sconvolgimenti hanno ridisegnato le convenienze». Con il leader della Uilm, concorda Sabattini: «Nessuna speranza che il governo faccia da mediatore. Anzi, per la prima volta, gli

imprenditori hanno il governo apertamente schierato con loro. La categoria dovrà contare solo sulle proprie forze». Non è il solito richiamo retorico. Ma il sindacato saprà sprigionare una tale energia? Maurizio Zipponi, Fiom Brescia, invita a «cogliere i molti silenzi dei lavoratori». Capire «perché la piattaforma sia stata recepita con poco significato». Tanto più che la vertenza va in marcia proprio nei «primi cento giorni di Berlusconi», il cui obiettivo «è scassare il sindacato confederale». Critici, molto critici i delegati. Non soddisfanno i vincoli sul salario (dalla Dalmine un richiamo al difficile vissuto quotidiano dell'operaio monoreddito). Per Riboni, dell'Ibm, è «il contratto possibile», ma ormai pressoché «provvisoriamente di margine di trattativa». Per Bersani, Aquista, si può piegare il padronato, «solo saprendo il conflitto nelle fabbriche». E perché, come forma di lotta, «non sospendiamo tutti gli straordinari», incalza

Giuseppe Pelliccioli della Siac di Pontirolo (Bergamo). Michelino della Breda, in Cig da due anni e mezzo, non digiuna «la linea dei patti sociali, che viene riproposta, e che ha portato solo a sconfitta». Ma è ancora fondata questa analisi? Per Vittono Ferri, Fiom, siamo alle prese con la schizofrenia: «Il massimo livello di difesa passa attraverso l'attuazione dell'accordo di luglio che molti di noi hanno criticato aspramente». Per Ferri alcune proposte contrattuali sono insufficienti. Tutta da rifare, in verità, l'analisi sul rapporto tra contratto e nuovo scenario. Anche di fronte alla «liberalizzazione del mercato del lavoro» di Berlusconi che - osserva Sabattini - in realtà significa libertà di licenziamento. «Oggi i padroni metalmeccanici vogliono andare oltre il 23 luglio». Si può fare l'accordo? Entro quando? «È possibile la firma anche prima dell'estate, ma non abbiamo tempi prestabiliti. Il tempo dipende dai risultati».

Atm Torino

Fulmini Cgil sul «salario d'ingresso»

ROMA. È ormai un caso, un brutto caso, l'intesa siglata all'Atm di Torino. «La Cgil non può firmare un accordo che va contro lo statuto e i principi dell'organizzazione» era insorto mercoledì a Tonno Trentin. Sul segretario Cgil sono piovuti i fulmini della fedetrasporti, l'organizzazione che raggruppa le aziende di trasporto locale, ma la vera polemica è in casa sindacale. Ieri è arrivato il «netto dissenso» dell'intero direttivo di Cgil, mentre Cisl e Uil torinesi confermano la «validità» della scelta fatta.

L'accordo a tre (Azienda trasporti municipalizzata, Comune, Rsu e sindacati territoriali Cgil, Cisl e Uil) prevede 400 nuovi assunti (130 subito), ma inchiodati a un salario inferiore di 210 mila lire mensili a quello di colleghi impiegati nelle stesse mansioni e 12 giorni di riposo in meno l'anno. Il tutto per ben sei anni. Ora attende di essere sottoposto al voto dei lavoratori dell'azienda, ma intanto il «salario d'ingresso» è lì, nero su bianco. «Inaccettabile», dice all'unanimità il direttivo Cgil. «Oltre alla sua gravità intrinseca l'accordo di Torino rischia di aprire la strada all'azione del governo, innescando una dinamica incontrollabile, le cui conseguenze sarebbero la messa in discussione di valori fondamentali di solidarietà e unità e di irrinunciabili diritti dei lavoratori e delle lavoratrici».

E commenti gelidi sono arrivati anche da parte della segreteria della Camera del Lavoro Tonnese e dal segretario regionale del Piemonte Pietro Marcellino. Dell'accordo la Camera del Lavoro salva solo la parte che riguarda il piano urbano del traffico e il miglioramento del servizio, ma stigmatizza quella che «scarica sui neoassunti tutto il peso del risanamento economico, per caparbia ostinazione della controparte» e precisa che «pur rispettando le decisioni delle Rsu e del referendum sull'accordo (che si svolgerà a giugno)» la propria adesione definitiva «è condizionata all'inserimento di modifiche che superino i punti critici rilevati». Ancora più esplicito Marcellino: «Qui non si tratta di un salario d'ingresso per creare nuova occupazione. Le assunzioni di cui si parla vanno fatte comunque perché l'Atm possa svolgere il servizio. Se la questione sono le condizioni economiche dell'azienda, allora il problema deve essere affrontato da tutti i dipendenti, vecchi e nuovi. Eppure - aggiunge - mi rendo conto che si tratta di un problema con molte contraddizioni: ho parlato contro questo salario decurtato, che arriverebbe comunque a 1.700.000 lire, di fronte a dei metalmeccanici che non arrivano a queste cifre nemmeno dopo 20 anni. Ma ancora ieri proprio Giorgio Cremaschi, segretario della Fiom piemontese, era stato nettissimo: «Tra i metalmeccanici una cosa del genere non sarebbe nemmeno stata concepita. In cambio del salario non c'è nemmeno la formazione professionale». Già, solo meno salario e meno diritti. Modello Confindustria o Ballardur.

□ E.R.

Questa settimana

**Analisi e medicine
senza ticket: l'ultimo
elenco aggiornato
dei mali protetti**

lo trovi su

IL SALVAGENTE

in edicola da giovedì 19 maggio