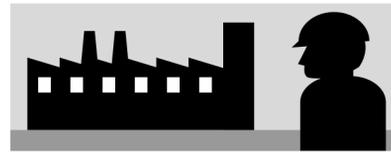


2

## La Fiom: verifica su Melfi e il suo indotto

La segreteria del potentino della Fiom-Cgil sostiene che alla Fiat di Melfi (Potenza) e nelle aziende dell'indotto «è fondamentale aprire una fase di forte sensibilizzazione dei lavoratori sulle richieste sindacali tese al miglioramento delle condizioni di lavoro e per avviare una verifica del modello partecipativo, per valutarne i limiti che si sono registrati fino ad oggi. Occorre - spiega una no-

ta - ricercare le soluzioni idonee che pongano i lavoratori e il sindacato in condizioni di poter affrontare le questioni legate alla prestazione lavorativa in maniera preventiva, per assicurare il rispetto dei diritti e della dignità di tutti i lavoratori». La Fiom, inoltre, ha valutato positivamente i risultati per l'elezione della rappresentanza unitaria alla Cavi sud di Melfi, azienda dell'indotto della Fiat, dove sono stati eletti tre delegati della Fiom, due ciascuno della Uilm e della Fim e uno del Fismic. «Il risultato - è scritto nella nota - evidenzia il grado di consapevolezza e di coscienza sindacale dei giovani lavoratori di Melfi che hanno preferito, nelle diverse aziende, le proposte e la coerenza della Fiom».



VIA DANTE A TORINO, E POI IL LINGOTTO, MIRAFIORI, CASSINO E MELFI: SONO LE FABBRICHE SIMBOLO DELLA FIAT, FABBRICHE CHE HANNO CAMBIATO I MODI DI PRODURRE. ED ILAVORARE

La storia del lavoro alla Fiat è la storia del lavoro moderno, industriale, il lavoro del novecento». Assieme ad Aris Accornero, sociologo del lavoro e attento osservatore delle vicende del gruppo torinese, rileggiamo alcuni momenti della vita di questa azienda e ricostruiamo con lui l'evoluzione del lavoro e dei modi di produrre.

«Riferendoci alla Fiat possiamo tranquillamente parlare di un mito vero e proprio - spiega Accornero -. Se poi si tiene conto che la sua attività prevalente, la produzione di automobili, non è né *capital intensive* né *labour intensive*, cioè è una via di mezzo tra l'industria chimica e quella tessile (gli altri due pilastri dello sviluppo industriale del paese) questo fatto la rende ancora più media, e ci fornisce buone ragioni per considerare questo caso come la storia del lavoro tout court. Non solo, ma la produzione di automobili è anche il migliore modo per rappresentare il lavoro di produzione in questo secolo, sia in termini pratici che simbolici, quello che ha visto le teorie di Taylor e Ford applicate nella misura più nitida».

Allora segmentiamo questo secolo attraverso alcuni simboli. La Fiat nasce in corso Dante nel 1899 e da subito ha ben 150 operai...

«Sì, era un'azienda non piccola. E tra l'altro, all'epoca, la dimensione media delle imprese automobilistiche torinesi, che allora erano 60 e quindi ben più numerose degli attuali produttori mondiali di auto, era molto maggiore delle dimensioni delle aziende meccaniche di oggi come numero medio di occupati».

Facciamo un piccolo-grande salto temporale, dal 1899 ad oggi. Se in questo secolo il lavoro è stato essenzialmente quello nell'industria automobilistica, quale sarà quello del 2000?

«La quota di lavoro naturalmente continua a diminuire. Ma l'automobile, che alcuni più volte hanno dipinto come un prodotto quasi obsoleto, credo vivrà ancora a lungo. Sia per effetto della domanda dei consumatori, sia per effetto dell'introduzione molto massiccia di tecnologie. Certo il 2000 non è più il secolo dell'industria dell'auto, ma credo che buona parte del nuovo secolo non sarà senza l'industria. Difficile dire ora quale sarà l'industria del futuro, credo quella delle vacanze. Che poi non è un'industria in senso stretto».

Torniamo a Corso Dante: nel 1914 gli operai sono già saliti a 4mila, e nel '15 ispirandosi alle teorie di Henry Ford si progetta già una nuova fabbrica: quella del Lingotto. Cosa succede nei primi 10-15 anni di attività? «Il Lingotto è stato il primo stabilimento che ha fatto della Fiat un'industria moderna. Una grande fabbrica che di fatto segna la fine dell'immagine cui si riferivano Gramsci e Gobetti del vecchio battista, un lavoratore esperto, di mestiere. Col Lingotto, un vero e proprio miracolo di progettazione, quasi una rappresentazione metafisica del lavoro industriale, il fordismo fa il suo ingresso in Italia. È il modo di lavorare cambia radicalmente».

Come funzionava? «Dal sotterraneo al pianterreno, il prodotto salendo sempre più di piano si arricchiva e si completava e arrivava sul tetto per essere collaudato. Un'immagine mirabile. Un modello copiato tutto da Ford o c'era anche qualcosa figlio dell'ingegno dei piemontesi?»

«La pista, la pista all'ultimo piano fu senz'altro un'invenzione frutto della grande audacia del gruppo dei progettisti. C'era moltissima innovazione e molta tensione artistica in quello stabilimento. Come tutti

100 anni Fiat



Nella foto grande l'esterno dello stabilimento torinese del Lingotto, la prima vera grande fabbrica del gruppo Fiat inaugurata nel 1923 e in produzione sino ai primi anni '80. Ora ospita un centro congressi e da due anni gli uffici di direzione del gruppo. Nella foto piccola la classica catena di montaggio nello stabilimento di Mirafiori, in produzione c'è la 500

## La storia

# La fabbrica del '900

## Accornero: il lavoro e i miti Fiat

PAOLO BARONI

### I LUOGHI

#### 185 stabilimenti nel mondo

Sono 185 gli stabilimenti del gruppo Fiat sparsi nel mondo. Ma quelli si contano quasi sulle dita di una mano. Il primo insediamento (1900) è in via Dante a Torino (vedi foto sotto), la Riv di Villar Perosa è del 1908, quello di Poughkeepsie (Usa) del

hanno notato il Lingotto era ed è un edificio meraviglioso».

«Al Lingotto come si lavorava? «Era un lavoro di serie, non grandissima perché la scala di produzione non era ancora molto estesa, dai tratti ancora abbastanza umani in cui c'era ancora un elevato contenuto professionale. Tutto si svolgeva su un nastro produttivo continuo, ma le catene di montaggio - per altro localizzate in un solo piano - erano molto corte e quindi consentivano ritmi ancora molto legati alle tipologie del cottimo. Ford, invece, quando allestì la sua fabbrica e introdusse le catene di montaggio lunghe, funzionali ad una vera produzione di massa, puntava proprio ad abolire il cottimo. A River Rouge ci riuscì fin quasi da subito, stabilendo una cadenza meccanica molto ferrea».

Il Lingotto, invece, era tirato ancora più dal cottimo che dalla catena. L'operaio, insomma, poteva ancora metterci molto del suo, di sforzo certo non di qualità e il lavoro non era standardizzato così come invece lo fu più avanti».

Veniamo a Mirafiori. La fabbrica cambia completamente e diventa orizzontale. Perché?

«Scopri che questa bellezza del salire e dello scendere dei vari prodotti era fortemente diseconomica e in più non c'era spazio a sufficienza. Produrre auto su un unico piano, invece, costava molto meno. La concezione ottocentesca secondo cui le fabbriche belle erano quelle alte, a cominciare dall'industria tessile, insomma viene presto abbandonata. Quanto alla produzione, mentre al Lingotto questa era come prigioniera della struttura, nella fabbrica orizzontale si ha subito una grande elasticità, gli impianti possono essere montati e smontati con grande facilità e gli spazi dominati».

Tant'è che Mirafiori ha retto sino ad oggi. «Mirafiori è stata molto moderna proprio nell'essere orizzontale. Certo questa orizzontalità decuplicava il bisogno di aree ed i costi della logistica, ma la produzione qui poteva essere veramente seriale, si otteneva la vera *mass production*, la produzione di massa. Ed anche il lavoro si doveva adeguare. Per assurdo mentre il prodotto anda-

va su è giù per questi spazi immensi era proprio la serialità della produzione ad avere bisogno di barriere. E il lavoratore era di fatto bloccato».

Un'altra «rivoluzione». «C'è stata una grossa svolta nel sistema di tiraggio del lavoratore: si è infatti passati al cottimo-Bedeaux, che è un cottimo molto più feroce che presuppone un rendimento ottimo e che paga il più dell'ottimo e non già il rendimento medio, normale, su cui ci si basava prima. Un cottimo talmente tanto efferato che il regime fascista, con un gesto demagogico, fece abolire nel '38».

Chiusa la parentesi della Seconda guerra mondiale, a partire dal '52-'53, alla Fiat ricomincia un nuovo ciclo di intensificazione del lavoro legato alla fornitura di nuovi macchinari Usa. Da questo momento viene introdotta una nuova organizzazione del lavoro assolutamente molto più analitica e parcellizzata: si cominciò a calcolare il tempo che gli occhi impiegavano a spostarsi da un punto all'altro del campo visivo necessario e quindi si mise sul border del tempo ogni minimo movimento. Questo non fece altro che spezzettare quel poco di *mass production* che ancora era visibile mentre il tempo massimo richiesto per molte operazioni scese drasticamente ad addirittura sotto i 15 secondi. Tutto ciò ebbe come contraltare il regime di fabbrica più politico, voluto da Valletta, le cui radici oggettive stavano in questa estrema intensificazione di un lavoro molto parcellizzato dove non c'era più spazio d'autonomia per il singolo. Questa deriva arrivò sino quasi agli anni '70, periodo in cui questo modello è già da tempo crisi e oggetto da anni di dure contestazioni operaie».

Un regime molto duro? «Sì, che la Fiat però cercò di compensare con una serie di provvidenze esterne tipiche della *company town* a cominciare dalla "mutua Fiat", un sistema di ambulatori locali e centrali e di convenzioni ospedaliere di estremo livello che quando fu sostituito dal Servizio sanitario nazionale tutti rimpiàn-

nero. Poi c'è l'assistenza Fiat, un fenomeno di cui si parla meno, del tutto aziendalistico e paternalistico fatto di regali per gli sposi, di prestiti, di contributi per le spese funerarie, di aiuto ai figli che studiavano, e che era completato dai pacchi dono natalizi per i bambini».

Per tutti o solo per i più meritevoli? «In alcuni casi, come per i pacchi di Natale, l'assistenza riguardava tutti, in altri casi invece c'era una buona dose di discrezionalità, non c'erano parametri oggettivi. Era un altro aspetto del fordismo imperante allora: l'unica cosa che all'epoca la Fiat non faceva era battere moneta».

Hai citato prima gli anni '70. Cosa succede in quel periodo, come cambia la fabbrica e come cambiano soprattutto i modi di produrre?

«Innanzitutto abbiamo avuto il grosso dell'immigrazione che ha caratterizzato gli anni del boom degli anni '50-'60 che è ormai terminata. Ci lasciamo alle spalle anni molto pesanti con rapporti non facili, a dire il vero più in città che in fabbrica. L'unico aiuto al processo di integrazione veniva dal fatto che all'epoca il Mezzogiorno era molto di sinistra, e questo forniva un minimo di amalgama in più tra operai piemontesi e operai meridionali. Ovviamente il punto di riferimento del contatto, molto spesso, non era la fabbrica ma erano le sezioni di partito e le sedi sindacali».

L'incontro con la fabbrica, per quelli che venivano dal Sud, fu comunque e molto duro perché era un lavoro industriale giunto al suo culmine, estremamente pesante, sociale e poco umano nei ritmi. Poi il flusso andò diminuendo e quando negli anni '70 occorre nuova manodopera per l'ultima grande stagione di assunzioni alla Fiat, come scrisse qualcuno, l'azienda dovette raschiare il fondo del barile assumendo gente per la quale non garantivano né i parroci né i carabinieri per coprire i buchi lasciati liberi dai torinesi che non volevano più saperne di lavorare in fabbrica. La Fiat del resto non aveva più appeal, e non aveva più la mutua».

Gli anni '70, poi, sono stati gli anni terribili di crisi: ci fu il terrorismo e ci fu una contestazione molto violenta all'organizzazione tayloristica della fabbrica. Nello stesso periodo anche negli Usa l'industria dell'auto era investita da una fortissima contestazione. Il modello taylor-fordista non reggeva più e le aziende reagivano alle lotte, alla contestazione e alle pretese dei lavoratori dando il via al decentramento produttivo, sostituendo con macchine i lavori ed i lavoratori che rendevano meno o disturbavano di più. In quel momento c'è stato il massimo cozzo tra una cultura tradizionale del lavoro, che la Fiat aveva pure gelosamente custodito anche nelle sue durezze, e l'inserzione di giovani non più così assoggettabili come i loro genitori al lavoro di fabbrica. A questo fenomeno va poi aggiunta la contestazione politica della fabbrica come caserma, dell'industria come regime: insomma anche alla Fiat ci fu il primo vero antindustrialismo interno. Fu una grandissima cesura che segnò la nascita del cosiddetto operaio massa».

Chi era l'operaio massa? «Era un operaio così demotivato e così alienato che non poteva che odiare il lavoro. Questo sarà anche stato uno stereotipo, vedi Nanni Balestrini, però questo fenomeno aveva senz'altro un suo fondamento. Il divorzio fra lavoratori e lavoro era una cosa abbastanza vera in quel momento».

E la Fiat come decise di reagire? «La reazione dell'azienda fu quella di sostituire lavoro con macchine. La Fiat fu l'industria che al mondo fece i più grossi investimenti tecnologici e robotistici. In quegli anni, come scrive Marco Revelli in un suo libro, si svolse una vera e propria lotta del capitale al lavoro in lotta o al lavoro che si prende le pause durante il lavoro».

In questo caso qual è la fabbrica da prendere a modello? «L'esempio massimo è senz'altro Cassino, uno degli insediamenti storici della Fiat al Sud, assieme a Termoli e Termini Imerese. Si tratta di uno stabilimento molto bello da visitare che però tutti considerano come un mostro dove c'è una ridondanza tecnologica e robotistica devastante».

### INFO

#### Un nuovo marchio per la casa

I marchi Fiat che si sono succeduti nel corso degli anni sono la rappresentazione dell'evoluzione del gusto grafico del paese, che va da Liberty al post-moderno. Il primo marchio comparve in forma di cartiglio con la sigla Fiat nel



1899. Del 1901 è un marchio con un sole nascente e motivi floreali in linea con l'Art Nouveau. Il marchio del centenario (nella foto), che debutterà sulla nuova «Punto» ed entro il 2001 campeggerà su tutti i modelli riprendendo quello rotondo che risale al 1921.

Anche questo però non è bastato. Per arrivare sino a oggi si è dovuto costruire la fabbrica di Melfi?

«Il problema è che una fabbrica come Cassino costava tantissimo. Era un tipo di fabbrica la cui tecnologia innanzitutto continuava comunque a richiedere lavoro. In secondo luogo costava perché in molti casi servivano milioni per non dire miliardi per sostituire una squadretta di operai. Così agli inizi degli anni '80 si cambiò nuovamente strada».

Come? «In quel periodo erano arrivate in Europa ed in America le novità giapponesi. E l'idea di un modello di produzione flessibile sembrò a tutti la salvezza di fronte alle orrende rigidità, all'ingovernabilità, all'elefantiasi e ai burocratismi delle produzioni di massa. Il modello Toyota, insomma, era la nuova alternativa alle esperienze precedenti».

«La Fiat, a dire il vero, non è andata agli estremi del modello Toyota: i livelli gerarchici sono diminuiti ma esistono ancora dai sei agli otto scalini e credo che anche in futuro non potranno scendere molto. Anche perché tra i quadri aziendali - quelli della marca dei 40mila, quelli che Marx definiva i "sottufficiali dell'industria" - avanza un malessere che ha dello sconcertante e che costringe l'azienda a procedere con molta cautela».

Concludiamo parlando di oggi. Nel 1999 a Mirafiori arriva l'operaio in afflittito.

«Simbolicamente la cosa può fare sensazione, bisogna però ricordare che l'interinale è un segmento sottilissimo del mercato del lavoro che

non è destinato a crescere, quindi - soprattutto in industrie molto strutturate come la Fiat - non dobbiamo avere paure circa l'instabilità del posto. La Fiat sempre, come molte altre imprese, ha approfittato dei contratti e di tutte le forme che consentono di non assumere più a tempo indeterminato. Da anni ormai, salvo che nei ranghi dirigenziali, nessuno viene infatti più assunto per rimanerci. Del resto anche il grosso della manodopera di Melfi è assunta con contratti di formazione-lavoro, contratti su cui però ha investito in dosi massicce come mai aveva fatto negli ultimi 99 anni».

Tirando le somme, comunque, si può dire che la Fiat per tutto un secolo è stata tentata più volte di fare a meno dei sindacati come in fondo proponevano Ford e Taylor ai cui modelli si è sempre ispirata. Negli anni '80, cercando di vendicarsi per quanto aveva subito nel decennio precedente, poi è nuovamente tornata su questo pensiero. Adesso non è più così: si è convinta che i sindacati sono ineliminabili e per certi versi anche utili. Questa è una grossa novità e per i lavoratori costituisce un elemento di tutela di fronte ad uno slabramento totale dei rapporti di lavoro e all'instabilità crescente del lavoro».

