

## 36mila via e 17mila nuovi assunti nel '98

I dipendenti del gruppo Fiat nel corso del 1998 sono diminuiti in maniera considerevole. Il saldo a fine '98 parla infatti di 220.549 occupati contro i 234.983 fatti segnare a fine '97 (242.322 se si comprende anche la Snia-Bdp ceduta nel frattempo). A fronte di ben 36mila uscite (essenzialmente di pensionamento) si sono avute 17mila assunzioni, cifra che però include anche una buona dose di contratti a

tempo determinato. Inoltre il numero dei dipendenti è aumentato di altre 4.500 unità come saldo positivo delle operazioni di acquisizione, cessione di aziende e outsourcing.

Il settore che ha subito maggiormente questo dimagrimento «naturale» è stato il comparto dell'auto passato dai 118.109 occupati del '97 ai 93.514 dell'anno seguente. Stabile invece il settore veicoli industriali (32mila dipendenti), mentre crescono sia il settore macchine agricole e costruzioni (+2mila), che gli altri comparti motoristici (+6.500) in particolare per effetto delle nuove acquisizioni fatte negli ultimi mesi dell'anno.



3

In questi cent'anni di storia Fiat uno dei capitoli più drammatici, almeno per quel che riguarda le relazioni industriali, è stato scritto dalla vertenza del 1980, consegnata alla memoria collettiva come la vertenza dei «35 giorni». Lei, Galli, all'epoca era il segretario generale della Fiom e come tale è stato uno dei protagonisti di quella vicenda. Come si arrivò allo scontro?

«È necessario fare un passo indietro, all'anno prima. Il '79 è l'anno del rinnovo del contratto dei metalmeccanici, un contratto vissuto in modo drammatico, soprattutto alla Fiat. Ed è l'anno che prepara la crisi del 1980. Crisi dell'auto e, per quel che riguarda il gruppo, anche crisi finanziaria. E nell'80 che si evidenzia, per l'azienda, una mancanza di prospettive. Al punto che lo stesso Agnelli non esclude di lasciare. Ed è nell'80 che si parla di un possibile passaggio all'Iri della Fiat. In questo quadro ai vertici di corso Marconi si accende lo scontro. Che assume presto le caratteristiche di una resa dei conti tra Umberto Agnelli, allora amministratore delegato dell'auto - accusato di essere troppo accendicorde nei confronti del sindacato - e Cesare Romiti, responsabile finanziario del gruppo. Uno scontro dal quale esce vincente Romiti, cui viene affidato il compito di avviare la ristrutturazione».

Gli anni settanta avevano fatto registrare grossi passi avanti sul terreno delle relazioni industriali, anche in Fiat. Quando cominciano a cambiare questi rapporti?

«La Fiat comincia a delineare una nuova filosofia nei confronti del sindacato alla fine degli anni settanta. Con un paradosso. Quando a Torino si voleva parlare delle disagiate condizioni di lavoro si citava il reparto verniciatura. Una sorta di Calenna operaia. Per anni ci eravamo battuti perché le cose migliorassero senza ottenere risultati concreti. Finché nell'estate '79, durante le ferie, l'azienda interviene. Le vecchie cabine dove si respirava più vernice che aria vengono cambiate, varie operazioni del processo di verniciatura vengono automatizzate. Insomma, vengono introdotte misure indubbiamente migliorative. Ma vengono introdotte in modo unilaterale, senza coinvolgere il sindacato. È stato quello il primo campanello d'allarme. Non solo. Quell'episodio ha anche un'altra implicazione. Di fronte all'intervento dell'azienda i lavoratori del reparto decidono di scioperare. In particolare, si oppongono alla modifica degli organici e delle pause decise in concomitanza con l'introduzione delle innovazioni produttive. In disaccordo con il sindacato che sosteneva l'opportunità di ricattare un'intesa».

Come andò a finire?

«Che non riuscimmo a recuperare i lavoratori alla trattativa, mentre lo sciopero finì con l'esaurirsi. Sono convinto che, se avessimo trattato, qualche difficoltà al «romitismo» nascente l'avremmo creata».

Invece?

«Invece così, dopo dieci anni, la Fiat ha avuto la possibilità di mettere il sindacato nell'angolo. Di riprendere il comando».

Questi prodromi, poi?

«Poi, con la decisione di licenziare i 61 lavoratori sospettati di rapporti con il terrorismo - sulla base di accuse non documentate, come dimostrerà l'assoluzione di molti di loro - e dopo aver rifiutato la nostra offerta di mobilitazione in difesa dell'azienda, la volontà della Fiat di dimostrare che era possibile fare a meno del sindacato in fabbrica, si fece ancor più esplicita».

Romiti, però, non negherà mai il ruolo del sindacato.

«No, Romiti non dirà mai di essere contro il sindacato. Anzi, ne ha sempre sostenuto la necessità. In realtà però la sua filosofia era chiara. Puntava ad un sindacato subordinato, disponibile alle sue strategie».

Quando si accende la miccia che porterà allo scontro frontale?

«All'inizio di settembre Cesare Annibaldi, responsabile delle relazioni industriali Fiat, anticipa ai giornalisti che l'azienda, sulla base dell'andamento del mercato, dovrebbe licenziare 24mila dipendenti. Poi la strada non viene percorsa, anche per l'intervento del governo. Romiti però dice con chiarezza che non si tratta di un passo indietro, ma semplicemente di trovare altri strumenti, meno traumatici, per



100 anni Fiat

DALLA PRIMA

## Il futuro?

Già all'indomani di quell'accordo la domanda ricorrente era se esso conteneva effettivamente novità rilevanti in materia di partecipazione. A differenza di quanto era accaduto a Melfi, tale sistema si è innestato su una ricca storia contrattuale che prendeva le mosse dall'accordo del 1971, ma per espressa volontà della Fiat i nuovi comitati di partecipazione non hanno avuto un riconoscimento negoziale e, quindi, non hanno soppiantato il sistema precedente.

Questa coabitazione tra i due modelli può essere giudicata, a seconda dei punti di vista, o come un limite del sistema partecipativo o come la garanzia del mantenimento dell'accordo del 1971.

I nuovi organismi di partecipazione previsti dall'accordo del 1996 si estendono in pratica ad ogni stabilimento produttivo. Essi sono ricchi di potenzialità rispetto a materie di grande interesse sindacale, quali la fabbrica integrata, la qualità e la formazione professionale.

Partroppo il sistema è nato indebolito dal ruolo che è stato assegnato alle Rsu. L'accordo infatti insiste nel subordinare il loro inserimento negli Osservatori sulla base della designazione di ciascuna organizzazione sindacale. Da una parte viene così riconfermata una logica di appartenenza estranea al carattere unitario che le Rsu hanno in quanto elette dai lavoratori. Dall'altra, si rischia di negare il principio secondo cui le Rsu dovrebbero svolgere un ruolo codiciale con le organizzazioni sindacali, come previsto dal contratto nazionale del '94.

Questi elementi potrebbero far risorgere una logica di eterodirezione delle Rsu o, per contro, una richiesta di esasperata autonomia che potrebbe portare nella direzione di un aziendalismo rovinoso e subalterno. Inoltre va osservato che la richiesta della Fiat, respinta dal sindacato, di istituire una commissione di conciliazione e di prevenzione del conflitto dotata di poteri deliberanti, non era equilibrata da una disponibilità dell'azienda alla costituzione di un sistema partecipativo che fosse in grado d'intervenire sui problemi dell'organizzazione del lavoro.

La Fiat pretendeva di raffreddare il conflitto sindacale, ma non accettava di limitare le proprie scelte in attesa della realizzazione dell'accordo sindacale. La verità è che l'azienda non ha compiuto fino in fondo la scelta della partecipazione e si trova, ormai da tempo, a metà del guado. Da una parte ha abbracciato il nuovo credo produttivo ed organizzativo basato sul binomio qualità totale-partecipazione. Dall'altra fatica a separarsi dal modello gerarchico delle origini che si è sposato perfettamente al fordismo, ma che mostra la corda nell'epoca della competizione globale, della produzione snella e del just in time.

L'applicazione dell'accordo del 1996 non ha fornito risultati sostanziali, ma restare in una situazione di ambiguità sarà difficilmente possibile.

La crescente globalizzazione della produzione insieme al moltiplicarsi dei processi di esternalizzazione che mettono fine al centralismo ed alla uniformità contrattuale di gruppo, implicano la costruzione di una nuova rete di diritti e la necessità di una responsabilizzazione e di un coinvolgimento delle parti che la «partecipazione dimezzata», prevista dall'attuale sistema, non offre.

Questo è il problema e la contraddizione dell'immediato futuro, resi più evidenti dalla conclusione del recente contratto di lavoro dei metalmeccanici che consolida strategicamente il sistema degli Osservatori paritetici e delle Commissioni a livello della grande impresa e che fissa un principio di azione partecipativa e contrattuale paritario tra le Rsu e le organizzazioni sindacali. Inoltre la nostra esperienza non è priva di modelli. Il Testo unico sul sistema di relazioni sindacali e di partecipazione siglato nel 1997 alla Zanussi rappresenta un riferimento interessante, un modello forte, fondato sullo specifico interesse di protezione e di affidamento di ciascuna parte nei confronti dell'altra».

È un modello con obblighi reciproci, solidamente strutturato e basato sul sistema di conoscenza, di consultazione, di contrattazione e di controllo attivo. Un esame di queste problematiche in previsione della prossima stagione di rivendicazioni aziendali, si rende necessario per consolidare un passaggio culturale che faccia dei sistemi di partecipazione «compiuti» uno strumento di controllo delle trasformazioni a difesa della competitività delle imprese, dell'occupazione e delle condizioni materiali dei lavoratori.

CESARE DAMIANO

## Il caso

I «35 giorni»  
Galli: il primo blitz di Romiti

ANGELO FACCINETTO

CHIE



Pio Galli

Nato ad Annone Brianza (Lecco) nel 1926, è entrato in fabbrica a 11 anni, subito dopo la scuola elementare. Partigiano nella 55a Brigata Rosselli, ha iniziato la sua attività di sindacalista all'Acciaieria del Caleotto di Lecco dove, nel 1947, viene eletto componente della Commissione interna. Dal 1977 al 1985 Galli (qui sopra in una foto di alcuni anni fa) è stato segretario generale della Fiom-Cgil.

raggiungere lo stesso scopo. Strumenti che vengono individuati nella mobilità esterna.

Quale fu la vostra risposta?

«La segreteria della Fim si riunì immediatamente ed affermò la propria contrarietà non solo ai licenziamenti, ma anche a qualsiasi forma di mobilità esterna. Che in quella fase avrebbe significato esattamente la stessa cosa. Alla richiesta aziendale contrapponevamo il ricorso alla cassa integrazione e a rotazione. Si aprì un confronto con l'azienda che si concluse, dopo tre giorni, con una nulla di fatto: la nostra richiesta era stata respinta. Quarant'ore dopo, da corso Marconi arrivò il comunicato che ci informava dell'avvio della procedura di licenziamento per 14.469 lavoratori. Un atto che andava oltre la vicenda per assumere i caratteri di un attacco all'intero movimento sindacale. E contro il quale decidemmo di rispondere con la mobilitazione e la lotta».

Cosa aveva indotto la Fiat ad attuare la linea dura?

«Penso che il sindacato, in quel momento, abbia compiuto un errore fondamentale non capendo la vera natura dello scontro. Era opinione diffusa che l'azienda alzasse il tiro semplicemente per poter andare con maggiori possibilità di successo a battere cassa al governo. In realtà la Fiat mirava ad altro. Puntava a chiudere un'era per aprire una fase nuova, neoliberalista, che mettesse fine agli anni settanta, gli anni delle conquiste dei lavoratori, delle affermazioni del sindacato. Erano in gioco due concezioni del mondo, due concezioni del valore del lavoro. E questo non l'abbiamo colto».

Con quali conseguenze?

«Che in campi vennero a trovare due teorie, come due treni lanciati in corsa l'uno contro l'altro. Quella neoliberalista dell'azienda e quella difensivista del sindacato. E quando il sindacato gioca in difesa, la storia lo insegna, la sorte è segnata».

Ci furono tentativi di mediazione.

«Perché non andarono in porto? «Ci fu una proposta del ministro del Lavoro, Foschi, per la mobilità pilotata, accompagnata dalla trasformazione dei licenziamenti in cassa integrazione per 24mila. Ma mentre noi - superate le resistenze interne - eravamo possibilisti, la Fiat rispose no. Un no chiarificatore, perché mostrava quali fossero le sue reali intenzioni. Ma che suonava anche come ricerca della drammaticizzazione dello scontro».

Che cifre?

«Noi non avevamo altra possibilità che quella di rispondere. Possibilmente in modo adeguato. A fine settembre, parlando ai lavoratori campani, dissi che se la Fiat avesse deciso unilateralmente il licenziamento di 15mila persone il sindacato non avrebbe escluso l'occupazione di Mirafiori. Intanto la Fiat era paralizzata. I picchetti erano sempre nutriti. Ederano stati programmati diversi scioperi, compreso uno sciopero generale».

Ad un certo punto però la Fiat decise di sospendere i licenziamenti.

«Sì, fino a fine anno, in seguito alle dimissioni del governo. Sostituendoli con la messa in cassa integrazione, sempre fino a fine anno, di 24mila lavoratori. E affermando la disponibilità a ricercare soluzioni alternative. Corso Marconi, evidentemente, sentiva il peso dell'isolamento. A questo passo risposidem-

mo con la revoca dello sciopero generale. Volevamo passare a forme di lotta più flessibili, adeguate alla nuova situazione. Sembrava uno spiraglio. Invece la Fiat affisse gli elenchi dei lavoratori da collocare in cassa integrazione. Una decisione unilaterale che cancellava ogni illusione di soluzione concordata.

Una decisione alla quale il sindacato, respingendo le richieste di quieto, volevano l'occupazione, rispose con il presidio degli stabilimenti».

Poi, a metà ottobre, dopo la «marcia dei 40mila» (in realtà erano 10 o 15mila), si arrivò all'accordo.

«Eravamo riuniti all'hotel Boston di Roma con i vertici dell'azienda per cercare di sbloccare la situazione sulla base dell'ipotesi Foschi, quando Carlo Callieri - che molti anni dopo rivelerà di essere stato incaricato da Romiti di organizzare la manifestazione - fu chiamato al telefono. Una breve interruzione della riunione e di nuovo tutto all'aria. Per volontà della Fiat, che si ritrovava in posizione di forza».

Qual è stata la vostra reazione di fronte al successo della manifestazione dei quadri?

«Da Torino veniva la richiesta di rispondere con una contromanifestazione. Un'altra opzione puntava ad una ripresa del confronto al ministero per tentare un'ipotesi di accordo. Decidemmo di percorrere quest'ultima strada. Anche per non approfondire ulteriormente la spaccatura tra il sindacato e la nuova organizzazione dei capi. E in poche ore fu raggiunto il compromesso. Con la revoca dei licenziamenti, sostituita dalla cassa integrazione, la sanzione della mobilità solo da posto a posto e l'impegno, dopo tre

anni, di richiamare i lavoratori che nel frattempo non avessero accettato gli incentivi alle dimissioni o non avessero raggiunto l'età pensionabile».

Limiti?

«La mancata acquisizione della rotazione per tutti i lavoratori. Comunque si trattava di un compromesso onorevole. Era la mia opinione allora e lo è tuttora. Anche se poi la Fiat cercò ogni pretesto per non tener fede agli impegni».

Poi ci fu il confronto coi lavoratori. Come andò?

«Il confronto, nelle assemblee, fu difficile, in alcuni casi tumultuoso. Ai lavoratori posi il dilemma: o l'accordo o i rischi della riapertura della vertenza a tempo scaduto. Cioè nelle condizioni peggiori».

Che giudizio diedero i lavoratori e il sindacato sulla vertenza e sulla sua conclusione?

«Penso che quella fase così difficile, contrassegnata da 35 giorni di lotta e da due scioperi generali, meritesse una riflessione approfondita con tutti i lavoratori, prima di essere sottoposta al giudizio del «consiglio» dei mille delegati. Invece si rinunciò alla costruzione del consenso. E al «consiglio» fu espresso un dissenso totale nei confronti del sindacato.

Anche sull'esito delle assemblee successive vi furono valutazioni diverse. Con precisione non saprei dire se i lavoratori abbiano approvato o no la conclusione della vertenza. Ma anche il sindacato, in seguito, non ha voluto affrontare una riflessione collettiva. È stata qui la nostra vera sconfitta politica. Nel non aver saputo riflettere seriamente su quanto accaduto».

Nella foto a fianco un presidio di operai davanti ai cancelli di Mirafiori durante la «vertenza dei 35 giorni». In alto un momento della marcia dei 40mila e sotto l'interno della nuova fabbrica «integrata» di Melfi con un operaio intento ad allestire una «Punto»

I LIBRI

Tanti titoli per saperne di più

Sono molti i testi dedicati alla Fiat. Tra gli altri vi ricordiamo: «Storia di una dinastia. Gli Agnelli e la Fiat» (A.S. Ori, Ed. Riuniti), «Fiat 1980, sindrome della sconfitta» (P. Galli, Ediesse '94), «1944-1956. Le relazioni industriali alla Fiat nei verbali delle Commissioni interne» (di Accornero, Berta, Bottiglieri, Manghi, Musso e Romero, Fabbri 1992), «Operai. Viaggi all'interno della Fiat. La vita, le case, le fabbriche di una classe che non c'è più» (G. Lerner, Feltrinelli '88), «Cesare Romiti - Questi anni alla Fiat» (G.P. Pansa, Rizzoli '88), «Impresa, partecipazione, conflitto. Considerazioni dall'esperienza Fiat» (dialogo Annibaldi-Berta, Marsilio 1994), «Viaggio a Melfi. La Fiat oltre il fordismo» (D. Cersosimo, Donzelli '94), «L'occupazione delle fabbriche. Settembre 1920» (P. Spriano, Einaudi '64).

