

ORIZZONTI

# Il gran balletto degli operai flessibili

**VITE DA FABBRICA/2** Storia di Julia, tre posti di lavoro in 28 anni: dalla Fiat alla cassa integrazione, al ritorno al lavoro, passando di fabbrica in fabbrica. La chiamano «esternalizzazione», ma a ogni giro si perde qualcosa

di **Andrea Bajani**

**EX LIBRIS**

*Vincenzina davanti alla fabbrica  
Vincenzina vuol bene alla fabbrica e non sa che la vita giù in fabbrica non c'è, se c'è com'è?*

Enzo Jannacci  
«Vincenzina davanti alla fabbrica»

**L'autore**

**Vivere, scrivere e cambiare lavoro a Torino**

La nostra serie di articoli dedicata al lavoro e alla fabbrica, affidata a giovani scrittori, dopo l'intervista di Francesco Dezio alla giovane operaia di una fabbrica di salotti del materano

(L'Unità del 5 novembre scorso), oggi vede di scena un'operaia della Fiat, la cui vicenda di successivi passaggi di fabbrica in fabbrica è raccontata da Andrea Bajani. Bajani, in cinque anni ha cambiato otto lavori. È stato consulente, collaboratore occasionale, co.co.co, collaboratore a

progetto e libero professionista. Dopo *Morto un papa* (Portofranco, 2002) e *Qui non ci sono perdenti* (PeQuod, 2003), *Cordiali saluti* è il suo terzo romanzo. Vive e cambia lavoro a Torino. Nel 2006 ha pubblicato per Einaudi *Mi spezzo ma non m'impiego. Guida di viaggio per lavoratori flessibili*.

In ventotto anni Julia ha cambiato tre posti di lavoro. Dal '78 all'85 alla Fiat di Torino, dall'85 all'89 alla Sepi di Robassomero, e dal '93 a oggi alla Lear di Grugliasco. Ventotto anni, tre aziende, eppure sempre lo stesso lavoro: sellatura per le vetture Fiat. Dal '78 a oggi ha continuato a iterare un identico movimento, mantenendo un'identica postura, svolgendo un'identica mansione. Solo, ogni tanto le hanno fatto cambiare casacca e padrone, per poi rimetterla in catena a rivestire sedili. È così che funziona, è il diktat della flessibilità, che qui veste gli abiti dell'esternalizzazione: perché fare direttamente qualcosa che si può far fare ad altri spendendo e rischiando di meno? È il trionfo della leggerezza: perché caricarsi di tante zavorre quando è meglio avere valigie snelle da tenere accanto alla porta in caso d'emergenza?

Entrata in Fiat nel '78, Julia Verma, classe 1959 e delegata Fiom, appartiene a quei 23 mila parcheggiati in cassa integrazione dopo la «Marcia dei quarantamila» dell'ottobre 1980. Quella è storia tristemente nota, una delle pagine cupe del movimento operaio e della storia del sindacato italiano. Dopo l'annuncio da parte di Fiat di quindicimila licenziamenti, e i lunghi scioperi che ne seguirono, migliaia di «colletti bianchi» scesero in piazza contro il sindacato. Risultato: 23 mila cassintegrati, tra i quali Julia. E così Julia, che aveva cominciato a rivestire sedili nel '78, per cinque anni se ne sta ai box, pronta a ripartire. Cosa che fa nel 1985: e riprende il movimento dove l'aveva lasciato, termina di rivestire il sedile che aveva abbandonato in catena. Solo, non più a Mirafiori. Fiat compra un capannone abbandonato nella campagna di Robassomero e mette in piedi un'Unità Produttiva Accessoristica (UPA). Comincia a dar fuori parte della produzione accessoria. E, tra gli accessori, a Robassomero, ci mette anche le persone non desiderate: «Li chiamavamo "Centri di rieducazione", allora. Era un posto in cui mandavano sindacalizzati, invalidi, e più in generale tutti quelli che non volevano a Mirafiori». È il diktat della flessibilità, dell'esternalizzazione: perché tenersi in casa delle teste calde quando è più conveniente metterle tutte insieme in un deposito fuori mano?

Insomma, è il 1985, i livelli di sciopero all'UPA di Robassomero sono inevitabilmente alti, e Julia, lì dentro, continua a occuparsi di sedili. È il suo padrone, per dirla alla vecchia maniera, è ancora la Fiat. Ma dura poco. Un paio d'anni, infatti, e gli operai di Robassomero, senza troppo distrarsi dalla catena, e senza smettere di sellare il sellabile, vedono due persone che si stringono la mano. Una stretta di mano, e cambia il padrone. Ma non sono cose che li riguardano, queste. Son cose che avvengono molto al di sopra delle loro teste. Loro, e tra loro Julia, devo-



Un'operaia dello stabilimento Fiat di Melfi

no occuparsi di rendere confortevole il sedile. E loro di questo si occupano. E tra una sellatura e l'altra, il loro padrone non si chiama più Fiat ma Sepi. È la prima delocalizzazione della Fiat, che decide di appaltare a una ditta esterna la sellatura dei sedili. E già che c'è gli appalta pure le teste calde. E così gli anni passano, gli operai sellano, e ci si abitua anche ai nuovi padroni. Sotto le loro mani, in quegli anni, passano sedili e poggiatesta della Uno e della Lancia Thema. Gli anni 80 si consumano, gli operai della Sepi continuano a sellare, e nel frattempo gli Stati Uniti, che avevano liberato l'Italia nel '45, all'inizio degli anni Novanta vengono a riprendersela.

È il 1992, e in Italia si affaccia la Lear, colosso statunitense leader negli interni auto. Mette un piede in Italia e tenta di comprare tutto quanto è legato agli interni auto. Come in Italia così nel resto del mondo. Ovunque ci sia un'azienda che produce automobili, lì accanto Lear si compra un capannone e ci mette den-

tro della gente che produca gli interni. Che sia Fiat, che sia Volvo, che sia Wolswagen o Audi, la Lear ha capito che le aziende non ne vogliono sapere, di farsi le cose da sole. È il trionfo dell'epoca della fornitura. Così la Lear arriva imperiosamente in Italia. È il diktat della flessibilità: prendi una multinazione americana e vendigli tutto. Che con gli americani si fan sempre dei gran begli affari. Detto fatto. Un passo indietro, però. Gli operai della Sepi, e tra loro Julia, li

**È il trionfo della fornitura: quote progressive di lavoro cedute ad altre aziende. E se la produzione si ferma nella casa madre tutto l'indotto si blocca**

avevamo lasciati a sellare sedili per la Fiat. Nuovo padrone e stessa mansione. La Sepi di Robassomero funziona bene, e in qualche modo ci si è anche un po' dimenticati della logica della rieducazione delle teste calde. Fiat le ha date via, in ogni caso, e dunque non è più un problema che la riguardi. Adesso eventualmente sarebbe un problema di Sepi. Ma ancora per poco, perché in Italia arriva Lear. E Lear quando arriva, compra tutto quello che può. È il 1993, e lo stabilimento della Sepi di Orbassano chiude i battenti per riaprire negli stabilimenti dell'ex Sicam di Grugliasco. Solo, nel passaggio ci perde anche il nome: la Sepi diventa Lear. Gli operai per qualche tempo restano a Orbassano. Poi vengono caricati a portati tutti a Grugliasco. È un *deja vu*: si cambia di nuovo casacca. Prima dipendente Fiat, poi dipendente Sepi, Julia diventa (e come lei tutti gli altri lavoratori della Sepi) dipendente Lear. Cambia padrone; la mansione, sempre la stessa. In realtà non è esatto, dire che la mansione è sempre la stessa. Per

sei anni, infatti, cambia. Nel 1993 infatti la Lear decide di abbandonare la sellatura e buttarsi sulla saldatura. Detto fatto: da sellatori, i lavoratori ex Fiat ex Sepi devono convertirsi in saldatori. È il diktat della flessibilità: non essere rigido, fai quello che serve che tu faccia. Prima tutti a destra, ora tutti a sinistra: il balletto degli operai flessibili. Ma ci si accorge presto che la saldatura rende poco, e così nel '99 Lear decide di tornare alla sellatura, che rende di più. Da sinistra, ora di nuovo tutti a destra. E così, con la nuova casacca d'oltreoceano, Julia ritorna a sellare sedili. E siamo all'oggi. Che dietro ci sia Sepi, che ci sia Lear, il vero padrone resta però sempre la Fiat. È il trionfo della fornitura: perché mai fare le cose direttamente quando si possono far fare ad altri con minor costo e meno rischi? E questo è il primo passaggio.

Alla Lear si vive alla giornata, calibrando la produzione sulla base delle richieste che Fiat fa giorno per giorno. «Dal momento in cui Fiat comunica i volumi per la giornata, abbiamo tre ore di tempo per produrre», mi dice Julia. Tutto deve filare in maniera impeccabile. Se qualcosa si inceppa alla Fiat, il tutto ricade a valanga sui fornitori: «un raffreddore alla Fiat diventa un'influenza da noi». La rottura di un macchinario in Fiat può voler dire ore o giornate di cassaintegrazione alla Lear. È la logica della fornitura, cui non si sottrae nemmeno Lear. Secondo passaggio. Se Fiat si limita ad assemblare i pezzi dei veicoli prodotti nelle aziende satellitari, Lear non va così lontano: le aziende che concorrono a dare vita a un sedile Lear sono 58. Sono in 58 a produrre componenti per un unico sedile, dalle ossature alle spugne, dalle cinture di sicurezza alle fodere alle rondelle ai carter, etc. E dunque se si rompe un macchinario alla Fiat, la criticità diventa emergenza alla Lear e a catena su altre 58 aziende. E questo solo per restare nello stretto ambito del sedile. È il diktat della flessibilità, che consente di evitare le rigidità del sistema...

Ma non finisce qui, la catena delle forniture. Perché la Lear, oltre a dare all'esterno la produzione di alcuni componenti dei sedili, dà in appalto anche dei servizi interni. Alla Tnt affida parte della movimentazione interna, e la Tnt e sua volta la subappalta alla Marvig, una cooperativa specializzata. Lear appalta a Tnt che subappalta a Marvig. Perché fare direttamente le cose quando si possono delegare ad altri con costi inferiori e minori rischi? Risultato: «un carrellista dipendente della Lear può guadagnare 8 euro all'ora - mi dice Julia -, contro i 5,20 di un carrellista della Marvig. Che per di più non è un dipendente, ma un socio lavoratore della sua cooperativa, quindi sindacalmente poco difendibile. Questa catena mette in evidenza un metodo ben preciso: fare costante manutenzione della precarietà altrui. È questo, uno dei miracoli della flessibilità. Solo organizzando la precarietà altrui, si possono dettare i prezzi. In italiano corrente, si chiama sistema ricattatorio. Che è come dire «Prima tutti a destra, ora tutti a sinistra» a persone che non possono fare altro che ballare, in barba al senso del ridicolo.

## L'INTERVISTA Parla l'etologo olandese Frans de Waal: lo studio di scimpanzé e bonobo alla base della sua teoria sul «continuum» tra biologia umana e civiltà Uomini e scimmie, e se anche la morale fosse frutto della selezione biologica?

di **Cristiana Pulcinelli**

I nostri parenti più vicini nel mondo animale sono due: gli scimpanzé e il bonobo. Confrontando il Dna, si è visto infatti che l'uomo si è separato dall'antenato comune di queste tre specie solo 5,5 milioni di anni fa. Degli scimpanzé sappiamo molte cose: che sono intelligenti, violenti, a volte crudeli, che formano rigide gerarchie all'interno del branco dominato dai maschi. I bonobo invece sono ancora poco conosciuti. La loro scoperta risale al 1929: fino ad allora nessuno aveva capito che erano una specie diversa dagli scimpanzé. Effettivamente, un occhio inesperto potrebbe confonderli. Ma a guardarli meglio, i bonobo si distinguono per la loro figura aggraziata: le gambe più lunghe, il collo meno tozzo, la presenza di capelli (ordinatamente divisi da una scriminatura centrale) sulla testa relativamente piccola, le orecchie anch'esse piccole. Le femmine poi, a differenza di quelle dello scimpanzé, hanno i seni leggermente prominenti. Ma la vera differenza risiede nel loro comportamento: i bonobo sono pacifici, cooperativi, non c'è dominanza maschile nei loro gruppi e

c'è invece una grande quantità di sesso, praticato liberamente, sia con l'altro sesso che con il proprio. «Gli hippy del mondo dei primati», li ha definiti Frans de Waal, l'etologo e zoologo olandese che ha passato moltissimo tempo a studiare le scimmie antropomorfe.

Di Frans de Waal è appena uscito in Italia il nuovo libro *La scimmia che siamo*, Garzanti, pp.364, euro 22,50. Nel libro De Waal non solo racconta bellissime e commoventi storie su scimpanzé e bonobo, ma cerca di esplorare le analogie che ci sono tra il comportamento dei primati e il nostro «senza chiudere gli occhi davanti al buono, al brutto e al cattivo». Lo scopo ultimo però sembra ancora un altro: smontare l'idea che la nostra natura profonda sia violenta e amorale, solo sommariamente coperta da una «patina di civiltà». Una tesi che ha avuto sostenitori illustri nel passato. Ad esempio il filosofo Thomas Hobbes, secondo cui l'uomo è un lupo per l'uomo (*homo homini lupus*) perché il suo istinto lo porta alla sopraffazione, ma decide di vivere insieme ai suoi simili «solo per un patto che è artificiale». Oggi, questa idea è entrata nel senso comune, tanto che, di fronte a genocidi e stragi, parliamo di un

comportamento «bestiale». De Waal non è d'accordo: la natura dell'essere umano per lui è piuttosto come Giano bifronte. Violenta e assetata di potere come uno scimpanzé, ma capace di empatia e di solidarietà come un bonobo. Quello che abbiamo in comune con i nostri cugini pelosi è un lungo cammino evolutivo. Abbiamo sviluppato insieme a loro l'interesse per il sesso e il potere, ma anche la capacità di soffrire con gli altri: «la nostra moralità è un prodotto dello stesso processo selettivo che ha forgiato il nostro lato competitivo e aggressivo».

**Professor de Waal, osservando le scimmie**

**«Non mi convince l'«homo homini lupus» di Hobbes e neppure il «buon selvaggio» di Rousseau. E non credo al dualismo natura-cultura»**

**antropomorfe, è arrivato ad affrontare un discorso prettamente filosofico. Come è accaduto?**

«Non sono un filosofo, ma non si può parlare della natura umana senza tenere in considerazione quello che è stato scritto per più di duemila anni. Le concezioni odierne sulla natura umana hanno radici nella cultura e nella religione. Ad esempio, la posizione di alcuni biologi secondo cui l'uomo è fondamentalmente «cattivo», sono già presenti nel concetto di peccato originale: noi siamo nati con il peccato e dobbiamo faticare parecchio per diventare migliori».

**Per secoli si è oscillato tra due concezioni: da un lato l'idea che i nostri istinti siano violenti e aggressivi e che solo la ragione ci conduca a firmare un patto sociale, dall'altra l'idea che la natura sia buona e che l'uomo sia corrotto dalla civiltà. Con chi è d'accordo?**

«Non mi convince Hobbes, ma non credo neppure al «buon selvaggio» di Rousseau. Del resto è dimostrato che non siamo gli unici animali a provocare sofferenze per divertimento. In generale non credo ai dualismi: natura-cultura, biolo-

gia-civiltà, mente-cervello, moralità-istinto. La mia idea è che biologia umana e civiltà siano un continuum. Difficile da accettare? Forse perché le chiese occidentali hanno sempre cercato di sfruttare il dualismo come giustificazione per la loro esistenza: «Siete nati cattivi e noi vi aiuteremo a diventare migliori». Ma se diciamo che il senso morale è l'estensione dell'istinto umano, questa giustificazione viene a mancare».

**Lei ha sottolineato una strana corrispondenza tra il clima politico e le teorie biologiche di un'epoca. Ad esempio, quando dominavano Reagan e Thatcher, andava per la maggiore la teoria del «gene egoista». C'è una spiegazione?**

«Credo che dipenda da un background comune. Quando Darwin parlava di selezione naturale, nel Regno Unito nasceva il capitalismo. Non era Darwin a prestare la sua idea ai capitalisti, ma qualcosa era nell'aria. Oggi, ad esempio, c'è grande interesse nello studio dell'origine e dell'evoluzione del senso morale. Sa perché? Perché ci sono stati grandi scandali in Europa e negli Stati Uniti prodotti da persone che giocavano al gioco del *capital gain* con mezzi illeciti».