

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 al '93 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».