

IL CASO

Un «quadro» cassintegrato dalla Fiat «Ero con i 40mila e non mi pento, ma...»

«Io, l'inutile colletto bianco»

«Non mi faccio più illusioni. A cinquantacinque anni, dopo ventisette passati in Fiat, so che non tornerò più lì dentro». A parlare è un «colletto bianco», uno dei 3.800 che Corso Marconi considera in esubero. Una vita per l'azienda.

DALLA NOSTRA REDAZIONE
MICHELE COSTA

TORINO. «Mezz'ora prima che suonasse il campanello... Il mio superiore mi ha dato la lettera mezz'ora prima che finissi l'ultimo giorno di lavoro. Mi hanno trattato come chi ruba in fabbrica e viene messo subito alla porta. Dovevano comportarsi con me come io mi ero comportato per 27 anni con loro. Almeno me l'avessero fatto sapere un mese prima. Di cosa avevano paura, che in quel mese non lavorassi più? Se l'hanno pensato, vuol dire che non hanno capito niente di noi capi, che abbiamo sempre dato tutto alla Fiat, anche nei momenti difficili. Mi sono messo a raccogliere le mie cose in un sacchetto. Qualcuno mi ha detto che potevo tornare a prenderle con comodo, ma io lì dentro non volevo più metterci piede. «Fa nèn parèi...» mi ha detto il superiore. Lei capisce il piemontese? «Non fare così...». Non gli ho risposto. Quando sono arrivato a casa, non le nascondo che ho pianto. Di rabbia.

«Il nome non lo scriva. Anzi, mi faccia il favore, mi firmi una dichiarazione che non pubblicherà il mio nome... Mi scusi, ma è solo per motivi miei, non perché mi faccia illusioni sulla Fiat. Tanto lo so che a 55 anni suonati lì dentro non tornerò più. Mi mancano tre anni alla pensione. Tre anni a stipendio dimezzato, in mobilità. No, mia moglie non lavora. Hanno usato il criterio dell'età senza distinguere chi ha una famiglia monoreddito da chi ha due stipendi. Potrei già essere in pensione se mi avessero pagato i contributi da ragazzo, quando facevo i mestieri più disparati. Lavoravo di giorno ed andavo a scuola di sera: prima l'avviamento, poi un diploma in disegno meccanico. Alla Fiat ci sono entrato a 28 anni, grazie alla raccomandazione di un dirigente della scuola allievi aziendale. Negli anni '50 questo era l'unico modo per farsi assumere, ed lo avevo bisogno di un posto fisso...»

«No, per diventare capo non mi sono più fatto raccomandare. Ero entrato al Lingotto come operaio in lastratura, un lavoro pesante, con le saldatrici a puntino... lasciamo perdere. Ho chiesto di cambiare lavoro, avendo fatto le scuole serali da disegnatore. Mi hanno preso al servizio qualità, che allora si chiamava semplicemente collaudo: dovevano controllare i difetti e le conformità delle vetture finite. L'anno dopo sono passato al collaudo di Rivalta, quando hanno aperto la fabbrica, e lì sono rimasto.

trati. Forse son stati messi apposta, io questo non lo so e non voglio saperlo. I tagli allora li avevo approvati. Purtroppo si sono abbattuti anche su gente che era brava. Su 23.000 che furono buttati fuori, ce n'erano 6-7.000, diciamo, che meritavano di stare ancora là dentro.

«Chi aveva scelto i cassintegrati? Il capo del personale coordinava il tutto, ma io non mi tiro indietro e dico che anch'io avevo indicato i miei. Per quanto mi riguarda, erano gente che non dava affidamento sul lavoro, che cercava solo di gettar zanzana. Se tu sei pagato per venire a lavorare, devi stare ad una certa regola, non devi fare politica o fare sommosse. Così almeno la penso io. Come si sono comportati altri non so... Quei 6-7.000 che non dovevano uscire c'erano. Probabilmente la Fiat aveva dei programmi, come adesso, e non ha guardato in faccia nessuno.

«Vede, per fare il capo alla Fiat bisogna entrare in una mentalità un po' particolare. Diciamo che un capo ha dei doveri abbastanza mirati: devi fare gli interessi della Fiat, che significa far lavorare la gente, farla lavorare bene, vedere che non succedano pasticci nelle squadre... Non so se sono i valori più importanti, ma sono quelli che mi vengono in mente adesso. Gli scioperi? La Fiat non vuole che gli operai li facciano, e ce lo fa capire tramite i superiori. Come ottenerlo lo lascia alla discrezione di ciascuno. Ma lo sa anche lei, che in Fiat chi fa sciopero non prende aumenti.

«Vede, io ho sempre cercato di rispettare gli operai, perché l'operaio è fondamentale per fare la qualità. Purtroppo là dentro non sempre trattano gli operai come uomini. E non sempre ascoltano i capi. Poi sembra che sia il capo che reprime, invece sono loro, i Repo, i responsabili del personale. Questa è una categoria che mi è sempre stata un po' indigesta. Io di Repo in officina ne ho avuti un mucchio. Qualcuno aveva sistemi urbani. Altri invece sembravano delle SS, o quasi. Tu gli dicevi che quella persona non andava punita, perché non aveva sbagliato in modo intenzionale, e loro la multa gliela davano lo stesso.

«Dopo l'80 si è lavorato bene tre o quattro anni, durante i quali si è vista nascere la "Uno". La gente ricominciava a lavorare ed a sorridere. In quegli anni ci hanno fatto anche un mucchio di formazione, ci tenevano aggiornati. Adesso sono quattro anni che ho fatto l'ultimo corso, quello sui gruppi Omega per la qualità. Sì, allora c'era Ghidella. Lo evidenzio bene: era uno che conosceva il suo mestiere. Da quando è andato via lui, il settore auto non è più stato trainante.

«Dall'84 in poi sono cominciati i tagli sui tempi di lavoro e sui costi. Hanno cominciato a dire che l'auto del 2.000 non deve costare più di tanto, altrimenti non siamo competi-

La marcia dei 40mila

«Eh sì, il mio lavoro mi piaceva. Dovevi essere attento e aggiornato, per controllare che la vettura venisse fuori senza difetti e come il cliente l'aveva ordinata. Se una porta non chiude bene lo vedono tutti, ma se la pedaliera non è ben fissata con la chiave dinamometrica o se hanno montato un sedile verde al cliente che l'ha ordinato rosso, questo non tutti lo vedono. C'erano lavori complicati. L'impianto elettrico diventa sempre più complesso con tutte quelle centraline. Quando facevamo le auto per gli Usa dovevamo controllare le emissioni, ogni anno il limite di ossido di carbonio cambiava e dovevamo sempre consultare la direzione tecnica per sapere se quello che facevamo era giusto. Ecco: la direzione tecnica è un altro posto dove hanno mandato via un mucchio di gente preparata, che progettava e vedeva nascere la vettura. Quando lo stabilimento era nei guai, l'unico appoggio erano loro.

«La marcia dei 40.000 l'ho fatta e non me ne pento. Quel giorno avevo paura. Era un pezzo che noi capi Fiat eravamo nel mirino dei brigatisti, alcuni di noi erano stati gambizzati e uccisi, lo vivevo nel terrore, mi guardavo attorno quando rientravo a casa. Negli anni dal '78 all'80 poi non era più un lavorare là dentro. Non potevi spostare un operaio da una linea all'altra che veniva fuori uno sciopero, se c'era un corteo ti obbligavano a seguirli, davanti il giro alle scrivanie dei capi. C'era chi vendeva sigarette, chi faceva la maglia, chi giocava a carte, e nessuno diceva più niente. C'era gente infiltrata, accanita, che cercava di far male alle persone ed alle cose. Io non ho mai capito come erano en-



tivi. La fabbrica integrata è solo questo, meno personale che lavora di più, mentre la qualità non migliora. Hanno cominciato a mettere sti direttori rampanti che facevano paragoni con i giapponesi: fanno così e così, lavorano tante ore, le loro vetture non hanno mai difetti. Ma gli operai italiani non sono giapponesi. Bisogna che comincino a voler bene a questa gente, perché la qualità si fa anche col cuore. Cosa crede, che adesso chi è rimasto là dentro lavori col sorriso? La qualità non si fa se la gente ha paura, è scoglionata, non vede l'ora di finire il turno e di uscire.

«Nessuno lavora come l'operaio Fiat»

«A Rivalta, prima della fabbrica integrata, eravamo una ventina di persone a fare la qualità. Adesso ne rimarranno quattro o cinque, perché il controllo qualità lo hanno affidato alle Unità tecnologiche elementari, che sono poi le vecchie officine di produzione, e... apriti cielo. In direzione mi dicevano di andare a riprendere una Ute perché mandava via troppe vetture sbagliate. Poi an-

davo giù e scoprivo che l'officina non era in grado di fare più di tanto, magari perché la Fiat speculava chiedendo troppa cassa integrazione e poi si ammassavano troppe vetture da fare nei periodi di lavoro. Siccome a fine mese bisognava chiudere con tante vetture fatte, scassate il mondo dovevano produrle. Se fanno ancora un po' di qualità là dentro, è per la grande volontà che c'è. Lo scriveva: la grande tutti lavorano, non trova nessuno che lavori tanto come l'operaio Fiat, e penso che siano tutti trattati meglio.

«Cosa penso degli impiegati che oggi fanno le marce contro la Fiat? Fanno benissimo. Io? Faccio il cassintegrato, cioè niente. No, di interessi al di fuori del lavoro non ne ho mai avuti molti. Facevo da 20 a 50-60 ore di straordinario al mese, arrivavo tardi a casa... Un po' di sport al sabato ed alla domenica... Di amici ne ho qualcuno, quelli che vengono con me a correre o a fare giri in bici. Non ho idea di cosa farò... forse un po' di volontariato, forse l'Università della terza età... Vedrà dopo. Adesso sto dimenticando piano piano la Fiat... perché è lei che vuole così».

La recente manifestazione degli impiegati Fiat a Torino
Mauro Piloni / Ap

L'Acì ripropone i premi rottamazione

E l'automobile guarda alla Francia

ROMA. Mentre in Francia il «piano Balladur» a sostegno del settore automobilistico subisce gli ultimi ritocchi, in Italia l'Acì rilancia l'idea di un «premio di rottamazione». Sottoposto nel 1992 al presidente del Consiglio Andreotti e successivamente ai Governi presieduti da Amato e da Azeglio Ciampi, il progetto dell'Automobile Club d'Italia prevede l'istituzione di un premio per chi acquista un'auto nuova mandando in demolizione la vecchia, rappresentato da un forte abbattimento dell'Iva dal 19 al 9%, per un periodo di tre anni. Oltre un milione e mezzo di macchine, generalmente di età superiore ai dieci anni, che vengono mandate a demolizione ogni anno, dice l'Acì, potrebbero essere scambiate con auto nuove, usufruendo così dell'agevolazione. A queste si potrebbero aggiungere quelle ancora circolanti, ma già in età avanzata. La finalità del progetto non è quella di incentivare la commercializzazione, essendo l'Acì una struttura pubblica, ma di accelerare il ricambio del parco auto circolante (circa 30 milioni di veicoli), aumentando così il livello di sicurezza dei veicoli e diminuendo il danno ambientale: un'auto immatricolata 10 anni fa può infatti inquinare fino a 20 volte più di un'auto nuova.

Favorevoli alla possibilità di allargare in altri paesi l'iniziativa francese sono, naturalmente, le aziende automobilistiche per le positive ricadute sulla domanda di vetture, falciata dalla crisi del 1993. Il direttore generale della Fiat e presidente dei costruttori europei Giorgio Garuzzo ha definito «molto interessante il piano Balladur perché guarda in positivo all'industria dell'auto ed a quello che tale industria rappresenta nell'economia di un Paese. Si smette quindi di adottare provvedimenti penalizzanti, come quelli di tipo fiscale, cercando anzi di stimolare la domanda e di sostenere la produzione». La Fiat ha già da qualche tempo cominciato ad incoraggiare la sostituzione di auto vecchie con nuove, valutando le auto da demolizione tra il milione e mezzo ed i due milioni. Replicare l'iniziativa francese - aggiungono gli addetti ai lavori - rappresenterebbe anche una scelta per trovare soluzioni ai problemi della sicurezza e dell'ambiente.

Intanto, ancora in Francia, fino al 31 marzo prossimo la Peugeot offrirà ai proprietari di automobili o camioncini con più di 10 anni di vita, che procederanno all'acquisto di un nuovo veicolo, un premio aggiuntivo di 7.000 franchi (oltre 2 milioni di lire). L'offerta della casa automobilistica francese che fa capo a Psa si iscrive appunto nel quadro delle misure di supporto per l'industria automobilistica annunciata dal governo francese. La società di Jacques Calvet precisa poi che il «premio», valido qual che sia il modello acquistato, non annullerà gli abituali margini di sconto negoziati tra clienti e concessionari. In altre parole le riduzioni di prezzo possono essere addizionate e il loro eventuale sovraccosto sarà ripartito tra il costruttore e i concessionari della marca.

Mercoledì prossima giornata di lotta nazionale per il contratto Chimici: 8 ore di sciopero Il negoziato non decolla

ROMA. I lavoratori chimici sciopereranno mercoledì prossimo, 9 febbraio, per 4 ore in tutta Italia a sostegno della vertenza per il rinnovo del contratto di lavoro della categoria (oltre 200.000 addetti) arenatasi martedì sui tre punti cruciali: contrattazione aziendale, orario e salario. Altre 4 ore di sciopero saranno gestite a livello territoriale entro il 10 febbraio. «Per ora la trattativa è interrotta e non rotta - hanno detto i tre segretari generali di Filcea, Flerca e Uilchic - Chiriac, Mariani e Viola - ma se dopo il 10 febbraio non riceveremo dalla Federchimica risposte accettabili sulla contrattazione aziendale, sul salario (gli imprenditori vorrebbero, tra l'altro, svincolare le quote di salario aziendale dal calcolo su altri istituti contrattuali) e sulla riduzione di orario, attraverso la quale vogliamo difendere l'occupazione

allora si che arriveremo a una rottura». Per quanto riguarda il salario, le parti sono ancora lontane, gli imprenditori propongono 132 mila lire di aumento nel biennio a fronte delle 210 mila chieste dalla Fulc, ma almeno un grosso scoglio è stato superato. «Federchimica - dicono i sindacati - ha rinunciato a calcolare il recupero del potere di acquisto dei salari sui minimi contrattuali anziché sulla paga di fatto». Anche il capitolo degli inquadramenti è stato in parte risolto (6 categorie, con 6 livelli salariali, articolate al loro interno in posizioni organizzative diverse che potrebbero dar luogo a indennità aggiuntive). Ma rimane aperta la questione dell'incasellamento delle vecchie professionalità: la Federchimica, rileva la Fulc, tende a sottoinquadrate.

Il 7 febbraio, comunque, si riunirà il direttivo della Federchimica e si ca-

pirà se si possono riannodare i fili del negoziato. «Da parte nostra - dice il presidente Benito Benedini - c'è forte delusione; questo è un modo vecchio e superato di condurre le trattative. Su questa base dovremmo dire che l'accordo di luglio viene preso e messo in un cassetto. Il direttivo confermerà il mandato a trattare e le nostre posizioni; siamo comunque disponibili a risederci al più presto al tavolo, anche se questo ricorso agli scioperi ci è spiaciuto».

Intanto, se l'accordo non sarà raggiunto, dal primo marzo scatterà la cosiddetta «scala mobile casica», prevista dall'intesa di luglio sul costo del lavoro se a tre mesi dalla scadenza il contratto non è stato ancora rinnovato (quello dei chimici è scaduto a novembre). I lavoratori si troveranno quindi in busta paga un'indennità di vacanza contrattuale pari, al 30% del tasso di inflazione programmata.

Niente incontro I sindacati dicono «no» all'Alitalia

ROMA. Cgil, Cisl, Uil e Fil, Fit e Ultrasporti non prenderanno parte oggi alla trattativa con il gruppo Alitalia sul piano di riassetto della compagnia. Ne dà notizia un comunicato sindacale in cui si addebita la decisione alla mancanza di un chiarimento, da parte dell'Iri, sulla copertura finanziaria del piano e sulla validità del progetto aziendale all'indomani dei cambiamenti di bandiera. «Solo tale chiarimento - precisa la nota - potrà permettere il proseguo della trattativa in sede Intersind». Intanto i piloti dell'Alitalia hanno dichiarato 24 ore di sciopero per questioni interne all'azienda. Giorni e modalità sono ancora da definire.

E da Tokyo Japan Airlines annuncia 15 licenziamenti (su 50 dipendenti) in Italia nelle sedi di Milano e Roma.

3.000 interessati Pronta la piattaforma dei croupier

ROMA. Anche i croupier hanno il sacrosanto diritto ad un contratto di lavoro e, per la prima volta, un'ipotesi di piattaforma c'è anche per loro.

L'assemblea nazionale dei delegati ha approvato il testo il 24 gennaio scorso e Filis Cgil, Fisascat Cisl e Uilchic Uil hanno fatto subito richiesta al ministero del Lavoro per l'avvio della trattativa. Tremila sono i lavoratori coinvolti, ripartiti negli unici quattro casinò d'Italia (Sanremo, St. Vincent, Campione d'Italia, Venezia), che cercano di mettersi alla pari dei colleghi degli altri Paesi europei.

Le principali rivendicazioni contenute nella piattaforma riguardano l'uniformità dei trattamenti normativi e la paga base nazionale, affinché sia possibile sviluppare anche un'adeguata contrattazione integrativa aziendale.

Centro per la riforma dello Stato
Delegazione Pds, Gruppo del partito del socialismo europeo
Istituto Italiano per gli studi filosofici - Napoli

Convegno internazionale

La strategia democratica nella società che cambia
La sinistra europea e italiana interroga le culture critiche.

Introduce Pietro Barcellona
Intervento di saluto del Presidente della Camera dei deputati on. Giorgio Napolitano

Relazioni di:
C. Castoriadis, J. Cohen, S. Latouche, E. Wolgast, A. Insel, K.E. Klare, J.R. Capella, T. Blanke, B. Amoroso, J.A. Estevez Araujo

Discussants:
S. Rodotà, F. Izzo, R. Esposito, L. Ferrajoli, F. Cassano, A. Carrino, E. Resta, C. Amirante, M. Luciani, B. de Giovanni

Sono previsti, tra gli altri, gli interventi di:
U. Allegretti, G. Aresta, A. Barbera, P. Barrera, A. Bassolino, F. Bertinotti, S. Biasco, M.L. Boccia, G. Borgna, M. Brutti, A. Cantaro, F. Ciaramelli, L. Colajanni, G. Cotturri, M. D'Alena, M. Dassù, C. De Vincenti, U. Fadini, A. Galasso, A. Grandi, A. Graziani, N. Iotti, N. Lipari, L. Magni, C. Mancina, S. Mannuzzu, G. Marotta, G. Mattioli, G. Moro, A. Occhetto, M. Paissan, L. Pennacchi, T. Pitch, A. Reichlin, A. Saisano, E. Salvato, C. Salvi, S. Senese, R. Tatafiore, G. Tedesco, M. Telò, A. Tortorella, B. Trentin, L. Turco, G. Turmaturo, G. Vacca, L. Ventura, L. Violante, G. Zuffa

Conclude Pietro Ingraio

Roma, 3/4/5 febbraio 1994
Auletta dei gruppi parlamentari - via di Campo Marzio, 74
con il Patrocinio del Comune di Roma
e con il contributo della Banca di Roma
SEGRETERIA DEL CONVEGNO TEL. 06-6990206. FAX 06-6990176