

RISTRUTTURAZIONE INDUSTRIALE E CONDIZIONE OPERAIA: IL CASO FIAT

La produzione di massa dei beni di consumo, come si configurava in Italia fino a dieci anni fa, rispondeva perfettamente alle esigenze date dalla divisione internazionale del lavoro e dal comando sulla composizione di classe. La Fiat, in cui era concentrata la maggior parte di tale produzione nell'area torinese, poteva esser definita punto medio del ciclo mondiale, nel senso che importava ricerca e tecnologia dai paesi altamente industrializzati e concentrava nei grandi stabilimenti grandi masse di forza-lavoro a basso costo espulsa dall'agricoltura. All'interno di tali stabilimenti l'organizzazione del lavoro si fondava sulla scomposizione e semplificazione spinta delle mansioni, su una tecnologia rigida come la catena di montaggio e su una scala di qualifiche e incentivi. Il punto d'arrivo di questa tendenza è, dopo Mirafiori, l'entrata in funzione nel '67 di Rivalta.

Ma questa forma del processo produttivo presupponeva l'ex bracciante docile e sprovveduto, perché la catena continua a funzionare finché l'uomo accetta di subordinare ad essa i suoi movimenti. Quando l'operaio-massa, invece, impara a conoscere il suo ambiente di lavoro e a muoversi collettivamente colpendone i punti deboli, allora l'orario effettivo di lavoro e la produttività cominciano a decrescere e i differenziali salariali ad attenuarsi. Questo avviene nel ciclo di lotte dal '69 al '73, in cui la stessa disposizione dei reparti e delle officine amplifica l'incidenza di ogni momento d'insubordinazione e accelera la trasmissione di contenuti e forme dell'antagonismo da un punto all'altro dello stabilimento. Inoltre la struttura urbana, fondata sul pendolarismo, e il rapporto tra grande fabbrica e indotto consentivano la stessa comunicazione sociale anche alle piccole e medie fabbriche, e poi agli studenti e ai disoccupati. Il punto più alto di questo ciclo può essere considerata l'occupazione di Mirafiori nel '73, diventata immediatamente punto di riferimento per l'intero movimento di classe.

Dopo tale data inizia la trasformazione del ruolo dell'area nella divisione internazionale del lavoro, e quindi anche quella del processo produttivo e del mercato del lavoro. La Fiat inizia a produrre anche tecnologia e ricerca e a decentrare la produzione di beni finali nelle piccole unità e nei nuovi stabilimenti del Terzo Mondo e dei Paesi «Socialisti». La Cassa Integrazione, concordata con il sindacato, le consente di tenere indefinitamente grandi

masse di manodopera a spese dello Stato fuori dagli stabilimenti, e quindi di ristrutturarli. Inizia la loro specializzazione e in alcuni casi il loro sdoppiamento tra nord e sud, che porterà in poco tempo Mirafiori e Rivalta ad assemblare motori e sotto-gruppi prodotti all'estero e particolari e componenti prodotti nelle 3.000 fornitrici e sub-fornitrici.

L'informatica, fino a quel momento limitata alle funzioni di amministrazione e contabilità, comincia a comandare e pianificare un ciclo sempre più complesso e diffuso nel territorio e nel mondo, con un enorme sviluppo del terziario d'impresa e il ribaltamento del rapporto tra diretti e indiretti. La Direzione Strategica viene sostituita dagli Enti di Settore, dotati di elevata autonomia per la progettazione, la produzione, la commercializzazione e la politica del personale. La sanzione formale arriva l'1.1.1979, con la trasformazione della Fiat in una holding che con-

trolla le 11 attività industriali.

Nel '78 la Fiat crea con la Peugeot una società europea di veicoli leggeri con uno stabilimento nel Chietino, presso Atesa, in cui sono investiti 250 miliardi, di cui il 35% di denaro pubblico, che dovrebbe occupare 3.000 operai, produrre 350 veicoli al giorno, 80.000 all'anno. Nell'ottobre '81 uno studio congiunto tra Fiat-Auto e Finmeccanica prevede la realizzazione di economie di scala attraverso l'unificazione delle parti e la specializzazione produttiva nelle vetture medie Fiat e Alfa, ed eventualmente anche nelle grandi. È iniziata una collaborazione tra Fiat e Finsider per l'utilizzo del ciclo integrale (Piombino) negli acciai speciali, la razionalizzazione e la specializzazione della capacità fusoria delle rispettive aziende e la concentrazione della laminazione nei segmenti più produttivi. Nelle telecomunicazioni, in attesa di una politica europea nel settore, è in corso l'integrazione naziona-

UN LEADER NEI SISTEMI INDUSTRIALI

Torino — Il Comau è tra i maggiori costruttori mondiali nel campo dei mezzi e sistemi di produzione industriale.

Unitamente alle controllate Berto Lamet, specializzata nella progettazione e costruzione di grandi stampi per lamiera; Uts, società di engineering; alla collegata Tea, società per la progettazione e costruzione di attrezzature per fonderie, pressofusione e stampaggio plastica, il Comau fa parte del settore Mezzi e Sistemi di Produzione del gruppo Fiat.

Il settore con 10 stabilimenti di produzione e 4677 dipendenti (di cui 850 progettisti) ha consuntivato nel 1982 ricavi per 484 miliardi di lire con 15 miliardi di investimenti.

In particolare il Comau è in grado di progettare e produrre sistemi tecnologici integrati e impianti industriali completi «chiavi in mano» attraverso quattro divisioni operative: sistemi di lavorazione meccanica e montaggio, sistemi di saldatura, sistemi di movimentazione e di immagazzinamento, e sistemi di automazione.

La divisione «Sistemi di lavorazione Meccanica e Montaggi» progetta e realizza — chiavi in mano — impianti e linee a trasferta per asportazione di truciolo e montaggio di gruppi meccanici completi.

La divisione «Sistemi di saldatura» progetta e costruisce linee di assemblaggio per carrozzerie con sistema «Robogate». La «Sistemi di Movimentazione» ha realizzato tra l'altro l'impianto per la Sevel (una società formata da Peugeot e Fiat), per l'assemblaggio degli organi meccanici di furgoni.

La «Automazione» opera essenzialmente in tre settori: progettazione di robot industriali comprensivi di sistema elettronico di controllo; software di base ed applicativo per il controllo e la gestione degli impianti Comau; applicazioni su calcolatore per il controllo di sistemi integrati e la messa a punto di modelli matematici di simulazione degli impianti.

Circa mille robot sono stati installati da Comau negli impianti di produzione finora realizzati per i suoi clienti.

(da *La Stampa*, 26/1/83)

le tra Fiat e IRI, attraverso la Telettra e l'Italtel. Nel giugno '82 viene siglato un accordo Fiat-Alfa Romeo per la produzione in comune di microcomponenti da montare sui modelli più vicini delle due gamme. Al tempo stesso la Fiat tratta con la Peugeot per la produzione in comune di un motore in 2 stabilimenti della capacità produttiva di un milione all'anno.

In questo modo la Fiat riesce a conservare e anche ad aumentare la sua quota in un mercato come quello dell'auto, in cui l'unico modo per fare fronte ad una forte concorrenza sulla qualità del prodotto è la realizzazione di collaborazioni, accordi e joint-ventures.

Infatti tali accordi internazionali, perseguiti dalle maggiori multinazionali del settore, consentono la realizzazione di economie di scala, la razionalizzazione del ciclo e la flessibilizzazione della manodopera, con un'enorme riduzione dei costi. L'ultimo in ordine di tempo è quello realizzato dalla Comau, l'azienda del gruppo Fiat specializzata in componenti auto, apparecchiature aerospaziali e macchine utensili, per la costituzione in USA di una società mista per la commercializzazione di sistemi prodotti dalla Comau. Esso consentirà alla Fiat di allargare la propria presenza in USA, in previsione della ripresa produttiva e della conseguente necessità delle maggiori aziende di rinnovare i propri impianti, tanto più che gli stessi robot che costruiscono la Uno sono già presenti alla General Motors e alla Chrysler.

Nel marzo '82 la Fiat prende l'iniziativa di mettere in vendita 5 milioni di azioni

ordinarie in portafoglio, da 1.500 lire l'una, ai 18.000 quadri (la quota minima è di 500 azioni per 750.000 lire, il massimo è 2 milioni per 3 milioni di lire) entro il 31 dello stesso mese. Qualora il totale venisse superato, è prevista l'assegnazione di un minimo uguale per tutti, da aumentare gradualmente. Il successo dell'iniziativa presso i quadri è tale che a maggio sono già state prenotate 17 milioni e 500.000 azioni contro i 5 milioni già disponibili. Nella fase attuale, quindi, la Fiat ha completamente riorganizzato sia il proprio ciclo nazionale e internazionale sia la propria struttura di comando e concentra i propri sforzi nell'incremento della produttività del lavoro e nella compressione dei costi.

Dopo la crisi petrolifera anziché chiudere l'auto, ha completamente modificato il modo di progettare e produrla. Il primo passo è stato l'introduzione dei robot nei «punti caldi», quelli a più elevata nocività e più forte combattività, eliminando, ad esempio, il lavaggio del sigillante e la verniciatura delle finizioni e frantumando le squadre. Dopo il licenziamento dei 61, che ha costituito il primo banco di prova dei rapporti di forza in fabbrica, annuncia altri 15.000 licenziamenti e chiede la svalutazione della lira. Il governo propone un piano-auto che non si farà: il sindacato concorda la trasformazione dei licenziamenti in mobilità extra-aziendale, con il risultato che nell'81, tra dimissioni, Cassa Integrazione e mobilità, l'auto occupa 40.000 addetti in meno che nell'80. Altri 70.000 riducono saltuariamente l'orario, per cui 100.000

operai fanno il milione e 400.000 auto che prima facevano 140.000 operai, con un risparmio di 20 milioni di spese aggiuntive all'anno per addetto.

L'ambiente di lavoro è completamente mutato e con esso i comportamenti operai e le possibili forme organizzative. All'uomo è abbinato il computer, il progettista usa modelli matematici di calcolo, la scocca è un reticolo di curve continue tradotte in termini matematici e memorizzato nel computer, i simulatori convogliano gli impulsi sullo schermo. L'operaio-massa prima doveva concentrare la sua attenzione sullo strumento in modo da ridurre al minimo gli scarti, ora deve concentrarla sugli impulsi emessi dall'apparecchiatura elettronica.

Già alcuni pezzi della Ritmo erano automatizzati, ma solo la Uno, che per questo ha avuto un lancio pubblicitario senza precedenti, rappresenta realmente il nuovo modo di fare l'automobile. Il prossimo sarà la VSS, vettura sperimentale a sottosistemi, costituita da sistemi in plastica sostenuti da un reticolo metallico. Ogni modello impiega meno addetti, contiene più ricerca e ha una vita più breve del precedente.

L'automazione riguarda soprattutto la lastratura e le presse (preparazione della scocca e dello scheletro metallico), e accanto ai segmenti automatizzati continuano a esistere lavorazioni eseguite in modo tradizionale, perché la concezione del prodotto è sempre la stessa: lastratura, verniciatura, ferratura, carrozzeria. Sono cambiate le tecnologie di processo: un sistema integrato controllato dall'informa-

15

Principali risultati del Gruppo FIAT

(dati provvisori 1982)

SETTORI	Fatturato (miliardi di lire)		Invest. in immobilizzazioni per capitale fisso (miliardi di lire)		Dipendenti (numero)	
	1982	1981	1982	1981	1982	1981
Automobili	10.050	9.578	820	410	126.000	141.468
Veicoli industriali	5.000	5.330	124	101	44.003	50.812
Trattori agricoli	1.568	1.479	47	46	11.707	12.586
Macchine movimento terra	980	997	25	20	6.867	8.480
Prodotti metallurgici	1.552	1.649	45	57	16.455	25.467
Componenti	2.080	1.810	100	75	32.674	34.196
Mezzi e sistemi di produzione	484	399	15	25	4.677	5.361
Ingegneria civile	379	374	16	8	2.069	2.132
Prodotti e sistemi ferroviari	175	153	7	6	2.297	2.399
Turismo e trasporti	239	179	32	16	3.118	3.251
Aviazione	287	207	44	16	3.593	3.557
Termomeccanica	210	225	10	5	2.407	2.239
Telecomunicazioni	311	230	17	10	4.844	5.164
Bioingegneria	72	53	2	5	637	624
Editoria	202	110	7	3	1.378	1.339
Diversi	115	196	6	15	2.258	2.583
	23.704	22.969	1.317	818	264.984	301.658
Interscambio tra i Settori	(3.004)	(2.657)				
Fatt. netto consolidato di Gruppo	20.700	20.312	1.317	818	264.984	301.658

I dati per il 1982 risentono delle cessioni effettuate nel corso dell'esercizio di complessi industriali di notevole rilevanza per cui il confronto con l'esercizio precedente non è pienamente significativo.

tica porta ogni pezzo al posto giusto al momento giusto, che sia fatto dall'uomo o dal robot. Questo, unito alla specializzazione degli impianti e degli stabilimenti, consente un immediato adeguamento di un'offerta sempre più diversificata alla domanda per colore, tipo e quantità. Così Cassino è capo-commessa per la Ritmo, Mirafiori per la Uno, Rivalta jolly.

La Fiat ha così recuperato il 30% di produttività, raggiungendo la media europea, da uno scarto del 28 al 7-8%, mentre il costo del lavoro è sceso sotto la stessa media. Sono stati stanziati da qui all'85 5.400 miliardi in tecnologie di produzione e prodotto, di cui 1.000 solo per la Uno, suddivisi in 3.000 per il completamento della gamma, 1.400 in ricerca e innovazione, 1.000 per la riduzione dei costi di prodotto e produzione. L'assenteismo è sceso dal 16% con forti sbalzi fra il minimo e il massimo al 5% costante, la produzione giornaliera di auto per addetto è passata da 14 a 20, i 30 miliardi spesi per il Robogate sono già stati completamente recupe-

rati, cominciano a rendere gli investimenti precedenti l'80.

Il sindacato che ha incentrato la sua strategia sulla lotta «per lo sviluppo», accusa la Fiat, e più in generale il padronato, di volerlo perseguire con i bassi salari, i licenziamenti di massa e la riduzione dei diritti sindacali, e rivendica la specializzazione, la ricerca, la ricomposizione del ciclo in modo da esaltare la professionalità individuale e collettiva. A questo dovrebbero concorrere i piani di settore, i fondi per la ricerca e l'innovazione e una politica industriale europea. In questo modo però, il sindacato ha coestito quella che è stata la strategia reale della Fiat, che anzi per articolarsi ha bisogno proprio di una controparte sindacale «forte, rappresentativa e responsabile».

Gianni Agnelli può dichiarare all'assemblea degli azionisti di gennaio: «L'iniziativa di profondo consolidamento strutturale realizzata negli ultimi anni ci consente di affrontare le difficoltà derivanti da un grave deterioramento del quadro

economico complessivo con un'azienda solida e con rotte ben tracciate. Il fatto di esserci mossi per tempo ci permette di guardare al futuro con maggiore serenità rispetto al passato».

Il riflesso di questo quadro per gli operai è l'impossibilità di ogni comunicazione tra un reparto e l'altro, e spesso tra operai dello stesso reparto, fisicamente distanti e i cui carichi di lavoro sono potati al massimo. Le grosse polmonature e le linee accorciate e sdoppiate permettono di circoscrivere e isolare immediatamente qualunque momento di conflittualità. La valorizzazione del capitale si fonda così su un enorme incorporamento della scienza nel processo produttivo, la riduzione del tempo di lavoro necessario, l'incremento di plusvalore relativo e la dispersione della conoscenza operaia.

Un gruppo di operai occupati e in cassa integrazione. Torino

BARI

DAL COORDINAMENTO DISOCCUPATI

CONTRO L'ALLEANZA GOVERNO-SINDACATI

16

Questo articolo, che vorremmo fosse pubblicato sul Bollettino, è venuto fuori dalle discussioni e dalle dinamiche politiche che oggi caratterizzano il movimento dei disoccupati qui a Bari. Sono circa quattro mesi infatti che si è costituito il Coordinamento disoccupati, nato da un'esigenza collettiva di questi ultimi di smascherare da una parte le manovre anti-proletarie, caratterizzanti il mercato del lavoro e dall'altra le ambigue posizioni dei sindacati riguardo a questi problemi.

Nell'accordo di sabato 22 gennaio sul costo del lavoro e sui contratti dell'industria sono contenuti punti qualificanti, fermo restando un giudizio complessivo che spetta totalmente ai lavoratori, che non possono assolutamente trovarci d'accordo in quanto disoccupati organizzati in una struttura sindacale. Ci riferiamo alla questione dell'orario e della chiamata nominativa.

Sulla prima questione riteniamo del tutto insufficiente una riduzione di quaranta ore annue, per di più scaglionate nel tempo, in quanto che non si produrrà nuova occupazione, tanto più che questa riduzione riassorbe quelle precedentemente ottenute dai metalmeccanici del gruppo Einsider. Nello stesso tempo il blocco per 20 mesi della contrattazione aziendale impedisce in pratica di ottenere riduzioni di orario con effetti occupazionali anche nelle aziende a produttività più alta e crescente in questi anni.

Sulla questione della chiamata nominativa abbiamo poi da appuntare le critiche

più forti. Nonostante il provvedimento sia temporaneo e concernente il 50% delle chiamate e quelle a tempo determinato, è più che chiaro il grave passo indietro fatto verso le assunzioni clientelari, che espropriano il sindacato e i disoccupati di ogni strumento di controllo sulle procedure para-mafiose di avviamento al lavoro. Questo provvedimento, quindi, va contro tutte le lotte che, da oltre quattro mesi, conduciamo a Bari per imporre graduatorie giuste, per avviare una lista stralcio per i lavori a tempo determinato, contro le carognate decennali del sistema di potere della DC.

Con questo accordo vengono ad essere svuotate alcune conquiste che riteniamo importanti rispetto alla continuazione delle lotte.

Ma, ciò che è più grave, ci sembra che quest'accordo si collochi sulla stessa linea delle proposte governative delle leggi 740 e 1602: in pratica si vuole restituire pieno potere alle aziende e alle clientele, sballottando i disoccupati e i cassaintegrati, con la scusa di rendere più «flessibile» la forza-lavoro, in un'unico calderone di libero mercato selvaggio (vedi l'idea delle Agenzie del Lavoro).

In questo quadro l'unico utilizzo che i padroni faranno del lavoro a tempo determinato sarà quello di impedire nuove assunzioni e di coprire i vuoti aperti dalla cassa integrazione.

Tuttavia se è comprensibile che questa sia la linea della Confindustria e del Governo che, tra l'altro, con la legge finanziaria ha già imposto un blocco alle assun-

zioni negli Enti Pubblici, è inqualificabile che su tutti e due i problemi prima citati ci sia stato il pieno assenso delle organizzazioni sindacali, in un momento in cui la disoccupazione sta crescendo sotto i colpi della politica anti-popolare e reazionaria del padronato e del governo.

Queste politiche e anche i gravi provvedimenti contenuti nell'accordo tendono a mettere sfruttati contro sfruttati, occupati contro disoccupati, lavoratori a tempo pieno contro lavoratori a tempo parziale per ritornare agli straordinari, ai cottimi ad una ulteriore estensione del mercato nero. Al contrario pensiamo che un Sindacato di classe dovrebbe lavorare per unire tutti gli sfruttati, con chiari obiettivi di riduzione secca e generale dell'orario di lavoro, eliminando i cottimi e straordinari, piena occupazione stabile e sicuro stretto controllo sui contratti a tempo parziale e su quelli a termine. Le lotte dei disoccupati all'ufficio di Collocamento Bari hanno avuto ed avranno questi contenuti, pur rilevando criticamente l'indifferenza, se non l'ostilità aperta di alcuni settori del Sindacato barese.

Per questo sottoponiamo ai dirigenti alle strutture di base del sindacato queste riflessioni, convinti che siano fondamentali all'accordo raggiunto dopo la mobilitazione di cui ci siamo sentiti pienamente partecipi insieme ai lavoratori, minata nel grande sciopero del 18 gennaio.

Alcuni compagni del coordinamento