

**dai presidi operai
al corteo dei capi**

FIAT 80

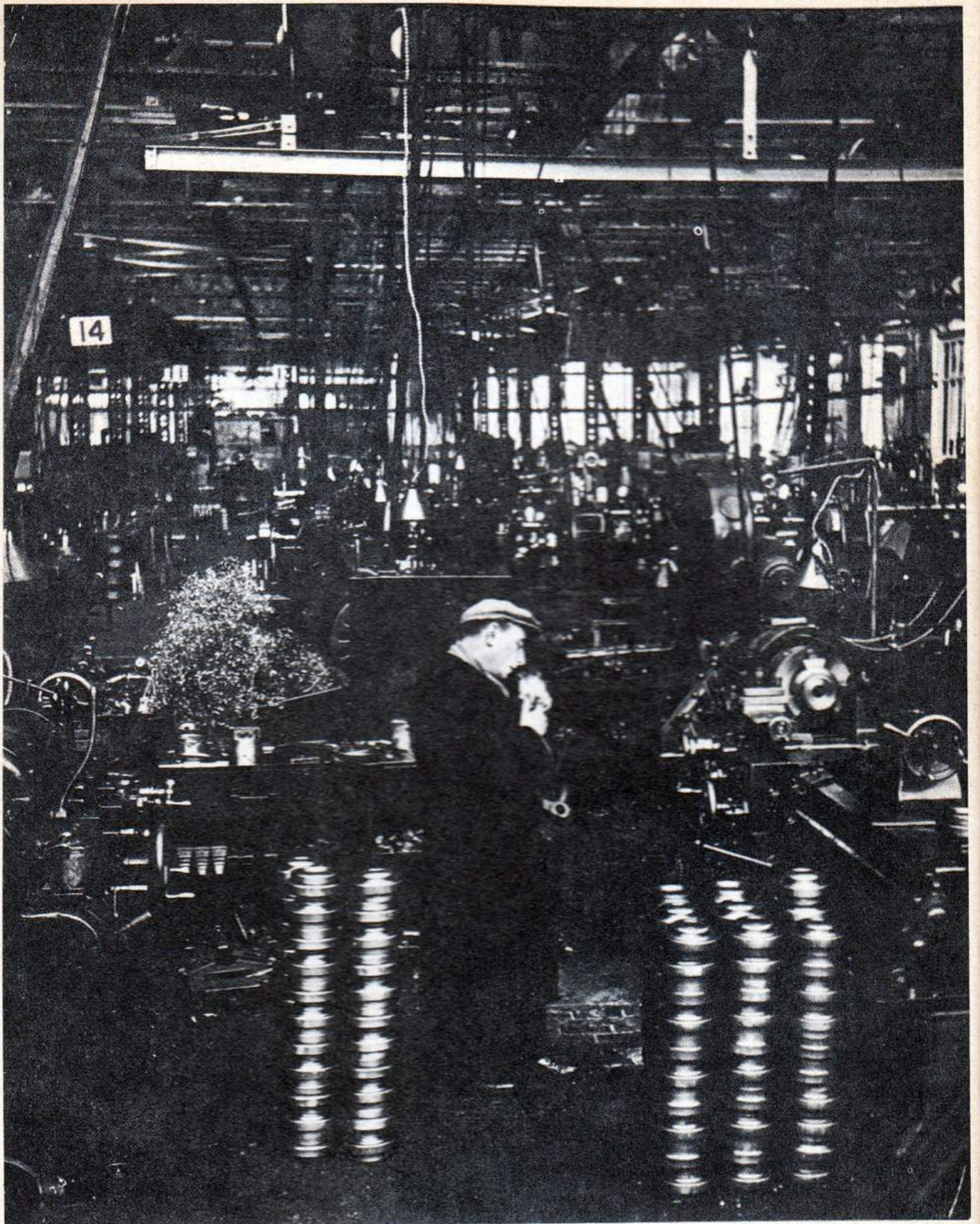
Documenti – Interviste – Interventi

Quaderno n. 3 di CONTROLinformazione

Quaderno n. 3 di CONTROinformazione - Supplemento alla
Rivista CONTROinformazione, 19 / 1980 - Registrazione effet-
tuata presso il Tribunale di Milano il 25 novembre 1975, N. 345.
Redazione: Corso di Porta Ticinese n. 87, 20123 Milano. Diret-
tore Responsabile: Luigi Bellavita. CCP n. 58499204, intestato a
Contro-Informazione, Corso di Porta Ticinese 87, 20123 Milano.

INDICE

- 5 PREFAZIONE
- 7 INCHIESTA
Inchiesta operaia
- 18 ISTITUZIONI PARTITI E SINDACATI
Cronaca della trattativa istituzionale
- 20 Nota per delegati
- 57 MOVIMENTO ANTAGONISTA
Cronaca dell'antagonismo
- 94 Assemblea del cinema Giardino
- 101 Lotte operaie e ristrutturazione
- 106 L'ACCORDO
- 108 INTERVISTA A UN OPERAIO
DELLA FIAT-RIVALTA



Prefazione

La lotta dei trentacinque giorni alla Fiat ha portato alla ribalta una grande mole di problemi, inerenti alla composizione tecnica e politica sia della classe operaia «centrale» che di quella «periferica»: la nuova funzione normalizzatrice del sindacato di vertice e l'ambigua rappresentanza di massa del sindacato dei consigli; l'aumento della produttività e la diminuzione degli organici; l'automatizzazione tendenziale del ciclo di montaggio e la riconversione della componentistica decentrata; l'aumento della giornata lavorativa sociale e l'acuirsi delle sperequazioni salariali e professionali; il mito della nuova qualità del lavoro e la rifondazione delle categorie su base meritocratica! l'atomizzazione dell'operaio di linea – mediante la subordinazione sempre più accentuata della sua funzione alla macchina-guida – e la disgregazione sociale della forza-lavoro nel ciclo diffuso; la distruzione della rigidità residua con la mobilità esterna e la fissazione al ruolo tecnico-produttivo mediante l'individualizzazione della mansione-lavoro...: tutti questi aspetti – sottolineati e denunciati dai documenti e dalle lotte degli operai rivoluzionari – vanno configurando un nuovo perimetro fisico tecnologico e ideologico della fabbrica capitalistica *anni 80*.

L'attacco alla struttura della giornata lavorativa (*lavorare meno lavorare tutti*) e la contestazione del rilancio riformista in fabbrica, mediante la mistica del lavoro professionalizzato – il cui nucleo (alienato) verrebbe «riappropriato» dall'operaio responsabile in virtù del riconoscimento economico e sociale dei suoi «meriti» – sembrano essere ormai i due punti irrinunciabili dell'opposizione operaia dentro la fabbrica e sul sociale. Ciò che ha accomunato, infatti, le analisi e i contenuti disparati, espressi dai molteplici gruppi presenti ai cancelli Fiat, è stata la consapevolezza che in ogni modo e a tutti i costi il Capitale cerca di sventrare la Classe, trasformando il rapporto tra forza-lavoro e Comando in una contrattazione pacifica fra singoli lavoratori e Ufficio di Collocamento, Vertici sindacali, Gerarchia aziendale.

E' evidente che il padronato da un lato, il sindacato dall'altro, tentano, pur con argomentazioni e ruoli diversi (trainante quello capitalistico, subalterno quello riformista), di annientare e disperdere ogni seppur minimo sedimento di

egualitarismo. La controrivoluzione nella fabbrica, per riabilitare il «lavoro operaio», sotto il profilo sia tecnico che politico-sociale, deve necessariamente allettare gli sfruttati con miraggi e promesse di categorie e salari differenziati in base al «reale contenuto professionale». Ciò significa mistificare platealmente l'essenza del lavoro industriale – per definizione alienato, ripetitivo e senza qualità – creando artificiose divisioni e barriere tra posto e posto, mansione e mansione, categoria e categoria. D'altro canto come potrebbe il capitale riacquistare presa e autorità sulla forza-lavoro, sempre più massificata spremuta e quindi «disaffezionata»? Occorre, quindi, che gli ingegneri sociali, i demagoghi e gli stregoni della comunicazione di massa «dimostrino» che il lavoro tayloristico non è una piatta sequenza di monotoni gesti manuali, bensì un complesso diagramma di funzioni, le cui punti «qualificate» si proiettano verso mansioni dirigenziali e di «controllo tecnologico». Nuove competitività ed «emulazioni» vengono suscitate in seno agli strati operai di livello superiore, contemporaneamente si apre la via ad una mobilità salariale e professionale, non più contrattata dalla lotta di classe (aumenti uguali per tutti; livelli minimi generalizzati; contestazione collettiva dei ritmi e dei carichi di lavoro); bensì negoziata sotto forma privata coi capi, o conferita dall'azienda, tra squilli di fanfare, a «titolo di merito». Il capo o la prima categoria come nuovo «cavaliere del lavoro».

Queste modificazioni radicali, legate alla ristrutturazione sia tecnologica che politica della fabbrica non possono non avere ripercussioni laceranti sul tessuto di classe, sulla sua riproduzione e riagggregazione politica...

Si vuole, in poche parole, *individualizzare* l'operaio cancellando ogni coscienza politica della classe *per se* e, oltre, disperdendo persino la coesione e la solidarietà naturale della classe *in se*. Magistratura e questurini vari fanno di tutto, ovviamente, per facilitare questo «compito storico» del padronato.

Nel prossimo futuro occorrerà dunque dedicare molto spazio e riflessione al «problema fabbrica», affrontando le trasformazioni in corso da più angolature. Su questo «speciale» di *Controinformazione* ci siamo limitati a riportare la documentazione prodotta dal movimento, scan-

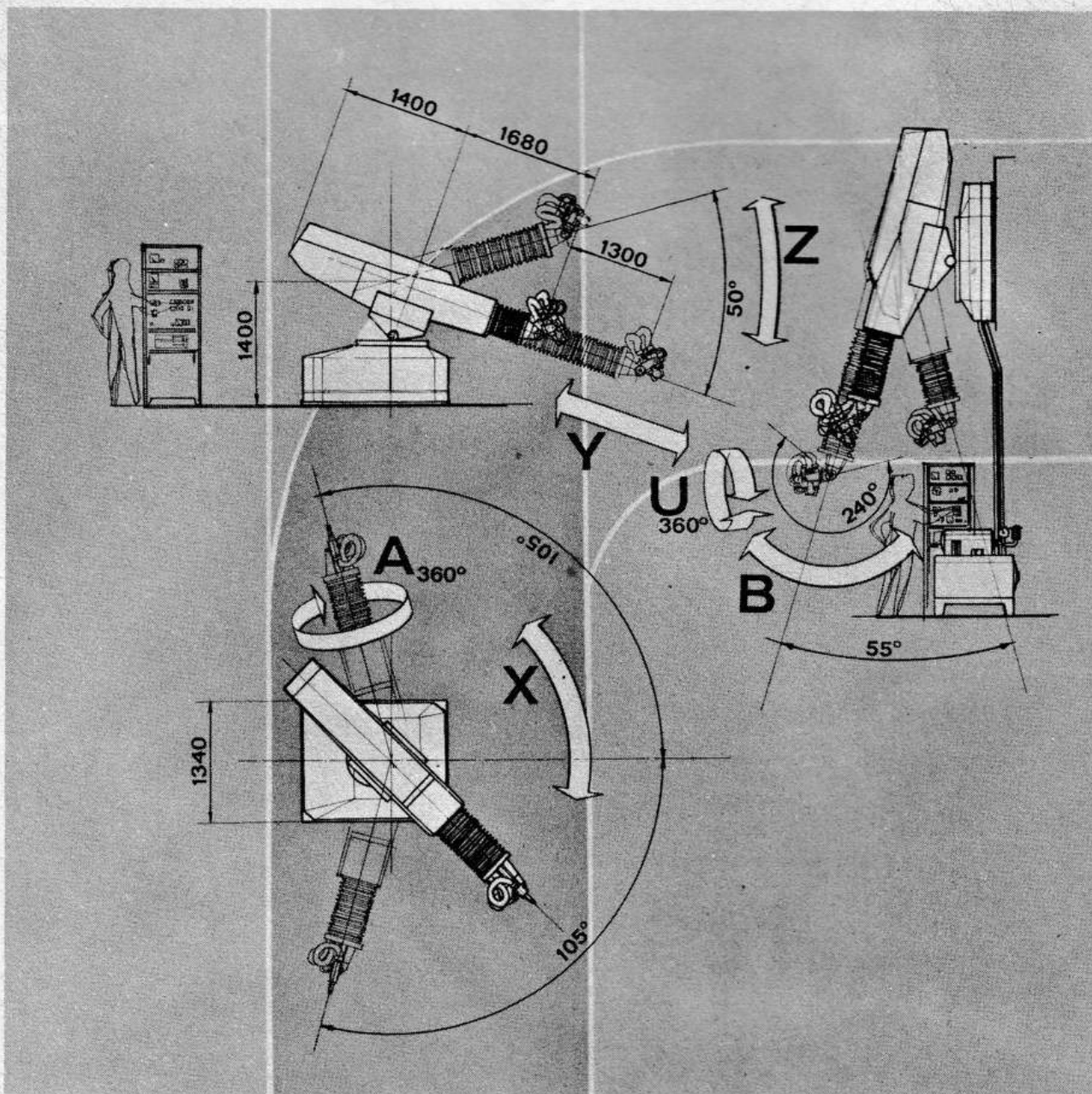
dendo le fasi della lotta con alcune annotazioni di ordine essenzialmente cronologico.

Ci è parso prioritario, infatti, dedicare tutto lo spazio possibile alla collazione dei materiali di base che costituiscono un notevole patrimonio politico e storico, la cui socializzazione alle altre componenti di movimento è indispensabile, se si vuole giungere in tempi brevi a una discussione approfondita e spregiudicata sulla realtà in atto.

Ma ci è sembrato, anche, più che mai utile e tempestivo ridare la parola all'*inchiesta operaia*, pubblicando una minuziosa analisi sulle Presse

di Mirafiori, pensata e stilata da un compagno operaio. Se conoscere il ciclo non significa solo fare ipotesi astratte, allora questo momento (in cui trasformazioni tumultuose richiano di spaziarne per sempre certezze e «schemi», propri di un movimento per molti versi arretrato stagnante) è il più adatto per tornare allo studio teorico-pratico delle realtà di fabbrica in tutte le sue componenti e implicazioni.

Con la consapevolezza e la presunzione che oggi più che mai l'inchiesta operaia è un *metodo di lavoro complessivo*, non un alibi per l'immobilismo o per la gratificazione intellettuale.



Inchiesta

Il fatto che nella grande fabbrica meccanizzata, informatizzata, *parzialmente automatizzata*, la produzione di plusvalore assuma un carattere collettivo, non modifica i termini del problema, poichè anche qui le figure del lavoro direttamente implicate nella produzione di plusvalore sono nettamente distinguibili dalla massa dei lavoratori nel loro complesso. Marx chiarisce bene questo concetto quando afferma: «Il lavoro in quanto è produttivo di valore rimane sempre lavoro del singolo viene però espresso in forma generale. Perciò il lavoro produttivo, in quanto lavoro che produce valore è sempre, rispetto al capitale, lavoro della singola capacità lavorativa, dell'operaio isolato, qualunque sia la combinazione sociale entro la quale questi operai sono immessi nel processo di produzione. Così mentre il capitale rappresenta di fronte all'operaio la forza produttiva sociale del lavoro, il lavoro produttivo dell'operaio rappresenta sempre di fronte al capitale solo il lavoro dell'operaio isolato. Del resto proprio la perdita della caratteristica di produttore singolo di una merce finita è ciò che definisce la figura dell'operaio massa e la mette al centro del proletariato metropolitano e della lotta rivoluzionaria della nostra epoca. Operaio-massa non vuol dire necessariamente come spesso si fraintende, «operaio della catena» nè la «fatica fisica» è la sua caratteristica dominante.

Tuttavia proprio l'introduzione dell'organizzazione Tayloristica del lavoro, che scompone e ricompone movimenti e cadenze proponendosi uno sfruttamento «scientifico» della forza lavoro espropriando sempre più profondamente quest'ultima di ogni intelligenza del processo lavorativo, di ogni autonomia e decisionalità, porta la fatica, lo stress, la devastazione al suo massimo grado. L'operaio viene ridotto a puro esecutore, la sua prestazione si dequalifica totalmente egli si ridimensiona come appendice acefala del sistema delle macchine. Anche le mansioni che in passato comportavano un minimo di professionalità, tendono oggi a scomparire. Il processo di espropriazione della fabbrica moderna raggiunge così livelli che nella manifattura erano insospettabili, succhiando insieme al plusvalore, anche l'umanità dei lavoratori. E la cosiddetta automazione, lungi dal risolvere, non fa che aggravare questa condizione. Mai come oggi il lavoro è stato più «manuale» ed è meglio lasciare le ideologie sull'arricchimento delle mansioni ad Agnelli ed i suoi arnesi sindacali. L'altra faccia di questo processo è quella che vede concentrarsi il «lavoro intellettuale» in un numero sempre più ridotto di figure che nel contempo, si distaccano sempre più nettamente dalla massa dei lavoratori ed accrescono la loro autorità all'interno dei dispositivi del comando capitalistico. Tra lavoro manuale e lavoro intellettuale, nel capitalismo attuale, la forbice si divarica e la separazione tende a farsi completa. Sicchè una sempre più grande massa di lavoratori dell'industria, del commercio, e dei servizi viene precipitata nella condizione del lavoro manuale, tanto nella sua parte produttiva che improduttiva. La divisione e la polarizzazione tra lavoratori manuali e lavo-

ratori intellettuali, seppur attraversa tanto i lavoratori direttamente produttivi che quelli indirettamente – o non – produttivi, non per questo cancella la distinzione che resta a tutti gli effetti principale. Per quante metamorfosi subiscano le forme esteriori del lavoro nel divenire del processo lavorativo, resta fermo che una parte del lavoro è condannata a produrre plusvalore, e questa «disgrazia» come la chiamava Marx non si socializza affatto con l'estendersi della condizione salariale. Anzi questa «proletarizzazione crescente», misurata sull'estendersi della condizione salariale, paradossalmente è resa possibile proprio dall'aumento della massa di plusvalore prodotto dal lavoro direttamente produttivo, sicchè possiamo tranquillamente affermare, che nella società capitalistica avanzata, strati crescenti di lavoratori vengono precipitati in una condizione proletaria proprio perchè una quantità relativamente decrescente di lavoratori produttivi viene forzata a produrre masse crescenti di plusvalore. Tra lavoratori direttamente produttivi e strati sociali proletarizzati vi è dunque una sempre maggior connessione, ma ciò non vuol dire che si avanzi verso una «identità di figure». Così per esempio il lavoro della circolazione, pur non creando valore, diminuisce la negazione del valore creato e cioè contrasta la tendenza della merce a «perdere valore» nella fase della sua realizzazione. Anche questi lavoratori dunque sono sfruttati, nel senso che una parte del loro lavoro non viene pagata. Essi tuttavia non creano plusvalore per il capitalista che li impiega, ma solo profitto. Altro esempio, i lavoratori dei servizi, siano essi «pubblici o privati». Tanto che svolgano un lavoro utile che parassitario, il loro salario si presenta come uno scambio di equivalenti (e cioè valore d'uso con reddito), dunque non sarebbero sfruttati. Nondimeno nell'epoca del capitale monopolistico, quest'ultimo si impadronisce in misura crescente dei servizi e quindi, in questo senso (vale a dire nel senso che il capitale estorce un profitto che gli permette di economizzare sui redditi aumentando perciò la accumulazione di plusvalore), anche i lavoratori dei servizi vengono sfruttati. Il capitalismo maturo non è la Russia zarista dei primi del secolo, ma ciò non toglie che, ancora oggi e qui, siano i lavoratori direttamente produttivi a concentrare in sé l'interesse generale alla distruzione del modo di produzione capitalistico e alla costruzione di una società comunista. Certo questo non vuol dire che essi siano gli unici ad avere questo interesse ma che intorno ad essi, intorno al loro *programma politico generale è possibile* che si ricompongano tutte quelle figure indirettamente contrapposte al capitale, che articolano e determinano il proletariato metropolitano. Ciò non significa che ciascun strato sociale particolare deve annullare la sua specifica identità, i suoi interessi politici particolari, ma che i programmi politici immediati, che si raccolgono e riassumono, trovano una loro proiezione e possibilità strategica solo all'interno di un movimento generale, le cui tappe fondamentali e i cui tempi sono, in ultima istanza, determinati dal programma politico della classe operaia.

Inchiesta operaia

LA FIAT. Per la Fiat ristrutturazione significa innanzitutto compenetrazione tra tecnologia e comando capitalista nel flusso produttivo e nel circuito di valorizzazione. Macchine, uomini si fondono indissolubilmente nel dominio reale del capitalismo maturo.

La ristrutturazione è anche il passaggio dalla meccanica all'elettronica, questo significa per la Fiat settore auto (Mirafiori - Lingotto - Rivalta - Cassino - Termini Imerese) generalizzazione delle linee automatizzate, sostituzione delle apparecchiature elettromeccaniche con unità di governo a logica statica ad alta densità di circuiti integrati, macchine a controllo numerico (cn) elettronico che seguono traiettorie (per saldatura) punto a punto o lungo un percorso continuo o con controllo segmentale che rappresentano insieme alle macchine ad elettroerosione, ai robot, e alle unità di controllo dei cicli a logiche modulari, le nuove tecniche di lavorazione controllata, questo per avere linearità produttiva con il minor scarto possibile. Nuove tecnologie con uso massiccio di computer per i controlli delle varie fasi della produzione, dei pezzi realmente costruiti. (Di queste ristrutturazioni parleremo ampiamente dopo analizzando settore per settore).

Dopo le macchine altra fase della ristrutturazione sono i controllori di queste e cioè nuovi soggetti di controllo tecnico e sociale da inserire come struttura efficiente e direzionale, e nuovi strati operai che traggono beneficio dalla ristrutturazione così da scompaginare e dividere marcatamente la classe operaia. Questi nuovi strati operai diventano essi stessi controllori dei tempi e dei modi della ristrutturazione passando così sulla pelle del resto dei loro stessi compagni di lavoro.

Apriamo qui una parentesi per capire meglio chi sono questi nuovi soggetti voluti (guarda caso) dal sindacato e dai bonzocrati vari che con l'ultimo contratto hanno dato mano libera al progetto di ristrutturazione della Fiat. La sua espressione è all'incirca questa: creazione di una fascia di aristocrazia operaia e impiegatizia privilegiata; razionalizzazione della mobilità e quindi elasticità della forza lavoro; ripristino delle divisioni tra operai produttivi con una politica salariale selettiva e discriminata; orario di lavoro altamente manovrabile sul piano dello straordinario e dell'assenteismo, delle festività e del pieno utilizzo degli impianti. Adesso vediamo invece chi sono i controllori tecnici e sociali della ristrutturazione Fiat; insomma «tutti gli

uomini del Presidente». La Fiat conta ben 7.000 alti dirigenti, 7.000 capisquadra nella sola Mirafiori, dai 6.000-8.000 tra dirigenti intermedi, operai in camice - tecnici. Questi per quanto riguarda la fascia inferiore, cioè operai ed impiegati privilegiati, solo nel 1978, sono stati mandati alla scuola di formazione del centro «Giovanni Agnelli» circa in 4.000 ad apprendere le nuove tecniche di officina, aziendali ed informatiche. Questa fascia di privilegiati, portavoce della ristrutturazione e della fantomatica «pace sociale», è costituita (bisogna dirlo) per la maggior parte da strati operai ed impiegatizi con un'ottima sindacalizzazione, punte più alte degli iscritti alla FLM. Il comando in questa direzione viene reso più intelligente, i capetti di questo ciclo (la ristrutturazione) cioè capi squadra venuti dalla gavetta ormai superati, sono affiancati dai nuovi capi squadra giovani, tecnocrati, usciti da poco dalle scuole sociologiche Fiat, dove la loro preparazione oltre che tecnica è sociale.

Questi nuovi «pupilli» sono stati creati nei centri istituiti appositamente, come l'*ISVOR* od il *Centro formazione capi intermedi*. Essi sono un comando ed una gerarchia altamente qualificata che con i nuovi metodi (savoir-faire) smorzano le contraddizioni interne alle linee, alle squadre, riconducendole a posizioni moderate e concilianti ed in questo sono naturalmente coadiuvati dai delegati sindacali che con il loro intervento di cogestione e delega finiscono per chiudere tutti gli spazi di sana rivolta operaia ai tempi e ai ritmi e ai modi di produzione.

Ormai anche la sindacalizzazione dei quadri intermedi fa parte della politica ristrutturatrice dei capi; infatti questi strumenti servono per dare alla nuova gerarchia padronale un nuovo status e una nuova coesione. Questo progetto passa oltre che attraverso i corsi di aggiornamento anche mediante organi come il «Giornale dei capi» e riunioni periodiche volte alla costruzione di un coordinamento dei capi intermedi (che è una specie di sindacato dei capi squadra). Tra gli intermedi esiste poi una figura squallida, e cioè il cosiddetto «vaselina» che cura i rapporti tra capi e dirigenti con delegati sindacali e operai. Questi viscosi e repellenti individui sono oggi il miglior prodotto del pattume della melli-fluità. Ogni qual volta gli operai o gli stessi delegati si incazzano e vanno dai dirigenti a chiedere spiegazione, questi piombano come avvoltoi a dividere e disgregare in capannelli gli operai, per smembrarli della loro compattezza andando poi a mediare con i più incazzati e così facendo smorzano la forza d'urto degli operai. Per finire il ciclo degli «uomini del presidente» ecco i nuovi dirigenti, formati in università private con un'età media di 46 anni, la nomina è avvenuta mediamente sui 38, (una delle più basse tra le

grandi aziende italiane) 7 su 10 sono laureati, frequentano corsi di riqualificazione, studiano informatica, sociologia, sono tutti prodotti del vivaio di «MARENTINO», si professionalizzano nei vari centri del «CIPI» e della «CONFINDUSTRIA», nelle quale non a caso molti di questi dirigenti hanno ricoperto cariche importanti.

(Ribadiamo che oggi la Confindustria è il centro di iniziativa padronale che elabora le linee politiche della ristrutturazione imperialista nel settore economico per poi proporle al Governo ed ai sindacati. Essa rappresenta la mente tecnica ed il garante politico al servizio delle multinazionali). Il capitale ha ristrutturato il ciclo produttivo, i quadri di controllo della grossa fabbrica, e li ha altamente tecnologizzati. Non solo, ma ha anche creato una forza produttiva esterna alla fabbrica (fabbrica fantasma) multivariate attività decentrate del ciclo che occupano una forza lavoro pari o forse superiore alla grossa fabbrica ma che risulta triplamente produttiva e meno costosa dal punto di vista degli oneri sociali.

Per capire questo processo spieghiamo come si muovono la Fiat, e il capitale rispetto al lavoro della fabbrica fantasma - sia aggregata in Holding sia lasciata a ruolo di boita o media azienda.

L'occupazione della piccola impresa e del lavoro a domicilio è una caratteristica fondamentale di ristrutturazione della grossa fabbrica. Il lavoro a domicilio, il lavoro part-time, il lavoro della piccola impresa, della fabbrica diffusa, va individuato dentro il modo di esistere delle imprese multinazionali. Le file del lavoro a domicilio sempre più sono rette e controllate da imprese che fanno capo a *holding* tipo Comau, Stars ecc.

Altra fondamentale premessa su cui la ristrutturazione si basa è la repressione, che con i 61 licenziamenti e con tutti gli altri per assenteismo o «autolicensing» hanno caratterizzato il punto più alto di qualità e linea di marcia futura della Fiat.

La ristrutturazione infatti vuole come legge di base la diminuzione dei salari reali con l'eliminazione delle contraddizioni proprie del processo produttivo (assenteismo - scioperi selvaggi - microconflittualità - individualità di intervento) che aumentano il costo complessivo della forza lavoro.

RISTRUTTURAZIONE ALLA FIAT

PRESSE - Analizziamo adesso la ristrutturazione per cicli di produzione. Partiamo dallo *stampaggio*. Allo stampaggio arrivano i rotoli di

lamiera per la produzione dei pezzi di carrozzeria, qui vengono tagliati dalle cesoie e poi stampati a freddo, con grandi presse che partono da 250 t. e arrivano a 2000 t. I pezzi stampati (tetti, fiancate, pavimenti, porte, cofani, ecc.) vengono inviati verso le officine di **LASTROFERRATURA**. I reparti presse alla Fiat sono situati principalmente in tre grossi stabilimenti: Mirafiori, che conta più di 900 presse, Lingotto e Rivalta con piccole linee a Cassino, Termini Imerese, Avellino (produzione ruota).

A Mirafiori il reparto stampaggio è ripartito in diverse officine:

OFF. 63-61 piccole-medie presse, transfert, multislade, cesoie.

OFF. 63 grandi presse, cesoie.

OFF. 87-88 manutenzione, costruzione stampi.

OFF. 98 carrellisti e servizi.

Questo per la produzione.

Per quanto riguarda la ristrutturazione del settore progettazione-stampi diamo qui uno spaccato di come ha funzionato dal '79 in poi. La Fiat ha riunito il settore progettazione-stampi di Lingotto e Lancia a quello di Mirafiori creando un settore così definito: **Metodi e progettazione stampi** che a sua volta è diviso per uffici:

Uff. grandistampi ed elementi interni

Uff. Grandistampi ed elementi esterni

Uff. elementi di accessoristica

Uff. automatici speciali

Uff. Multislade-progressivi

Uff. stampi a trasferta.

La Fiat ha poi creato un Ente collegato, **Ente di Staff**, suddiviso in due uffici: 1° Ente tecnico economico, 2° Ufficio di programmazione. Il primo ha funzioni amministrative che riguardano il pre-metodo consistente nel decidere il tipo di macchine e le attrezzature per lo stampaggio, la parte amministrativa con preventivi, costi delle attrezzature e il controllo effettivo della progettazione e costruzione stampi per la definizione del costo reale del progetto inteso come vettura finita. Il secondo, cioè l'ufficio di programmazione, ha funzioni di controllo delle tempistiche, sia della progettazione sia della costruzione delle attrezzature che vengono eseguite all'interno o all'esterno in appalto. (Ripareremo degli appalti nell'analisi dell'OFF. 87 Costruzione stampi).

Il lavoro è così organizzato: dall'Ufficio Studi Elementi di Carrozzeria arrivano i progetti e i disegni degli elementi da stampare all'Ente Tecnico Economico. Questo ha la funzione di influenzare al rialzo i bilanci in modo da permettere agli Uffici Tecnici esterni di fare offerte approssimative sui costi preventivati di costruzione stampi. Negli Uffici di Progettazione i capi reparto distribuiscono il lavoro a domicilio

e concordano le quote di pagamento in modo da salvaguardare le percentuali spettanti ai vari intermediari. Entrando ora nella produzione vera e propria vediamo come è marciata la ristrutturazione.

OFF. 87 Costruzione e manutenzione stampi.

Qui si vedono in pratica gli effetti del lavoro esterno (decentramento produttivo); infatti circa il 60-70% della costruzione stampi viene data all'esterno. Per la sola Mirafiori si contano più di 200 fornitori ufficiali di stampi o semilavorati che a loro volta subappaltano a boite minori (officinette) il lavoro avuto dalla Fiat. Infatti capita spesso che i fornitori ufficiali non abbiano i mezzi per far fronte alle richieste (Es.: 10 stampi al mese), quindi subappaltano a boite ecc.. Il mercato, come dicevamo prima rispetto all'Ufficio Progettazione, è basato sul clientelismo e sui favoritismi degli stessi capi Fiat che magari, oltre a lavorare alla Fiat, hanno la boitina che produce stampi nella quale spesso lavorano gli stessi operai Fiat «fedelissimi» al lavoro nero part-time. Inutile dire come la ricattabilità verso questi operai si alzi vertiginosamente facendo sì che essi diventino i ruffiani di corte dentro e fuori la Fiat; non solo, ma in alcuni casi, siano favoriti sul posto di lavoro in modo da non stancarsi troppo: «l'energia serve in boita». Altro motivo per il quale la Fiat dà la costruzione stampi all'esterno è non aumentare troppo la fascia del 4° 5° livello non produttivo (manutenzione) e tenere a freno, col ricatto del non passaggio di categoria, alcune frange medie del settore produttivo (capi officina, ausiliari di linea, allestimento). Riguardo la manutenzione c'è da aggiungere che una parte dell'officina 87 cura le parti finali degli stampi che provengono dall'esterno (accessoristica, espulsioni automatiche dei pezzi, porta ritagli di lamiera, ultime modifiche di allestimento) e l'altra la manutenzione (cambio stampi nelle varie linee, manutenzione costante in caso di guasto relativo ed aggiustabile senza cambiare lo stampo e corretto funzionamento delle presse durante la lavorazione).

A questa officina è collegata l'**officina 88 M.** il cui personale è composto da elettricisti e meccanici.

I primi hanno l'importantissimo compito di mantenere collegate tutte le presse al «Centro Meccanografico Presse», collegamento che permette il costante controllo della produzione dell'operaio, della linea, della squadra e delle presse. Tale controllo consente di calcolare i tempi ideali di produzione ed eliminare tutte le cause esterne (quali lentezza, pezzi mancanti ecc.) che rallentavano i ritmi, ottenendo una produzione mai raggiunta perchè gli operai, prima che fosse adottato il controllo numerico dei pezzi, si erano organizzati in vari modi per fregare la produ-

zione. Con questa ristrutturazione la Fiat ha aumentato del 30% medio il prodotto stampato. Un'altra mansione degli elettricisti è quella di curare la manutenzione delle linee e la riparazione degli eventuali guasti. I meccanici curano la parte meccanica delle presse, la manutenzione degli importantissimi e nuovi caricamenti automatici a nastro **Destacker** (ne parleremo meglio in seguito), la manutenzione motori ed alberi delle presse ed i vari livelli di pressione.

Officine 63-61 – Piccole medie presse – Transfert – Multislade – Cesoie

Officina 65 – Grandi presse – Cesoie

Adesso parliamo della ristrutturazione vera e propria in officina. Una delle innovazioni base di questi anni è stato un nuovo sistema di caricamento per le presse sperimentato a Mirafiori ed esteso a tutti gli stabilimenti presse Fiat e Lancia: il **DESTACKER**.

Si tratta di un tipo di caricamento automatico a fogli di lamiera sia per grandi presse OFF.65, che per presse a trasferta, medie a nastro, medie-piccole presse OFF.63. Questa innovazione elimina i caricamenti manuali diminuendo così manodopera e aumentando i tempi di produzione; non è più l'uomo che decide i tempi di produzione, ma la macchina.

Un altro esempio lampante di come la ristrutturazione aumenti la produttività viene da **Rivalta grandi presse** dove è stata attuata una transfertizzazione delle linee grandi-presse per la lavorazione di elementi di pannelleria esterna. Prima, nelle linee grandi presse per la produzione della fiancata della **RITMO**, venivano impiegati su una linea ad azionamento manuale (con pulsantaria ed operaio addetto alla macchina) dai 35 ai 40 operai per 180 pezzi all'ora, adesso su una linea automatizzata e transfertizzata vengono impiegati circa 10 operai per una produzione di 300 pezzi all'ora. Questo su 8 linee. Lo stesso discorso vale per **Mirafiori Grandi presse off. 65** dove la ristrutturazione in questi ultimi anni ha fatto passi da gigante. L'**officina 65** si è automatizzata con linee modello ad alta produttività aventi un basso numero di operai addetti e qualificati (quindi maggiore controllo e ricattabilità). In certe linee, gli operai addetti sono diminuiti dell'80% circa. Adirittura alcune linee dopo aver automaticamente stampato il pezzo lo inviano, su serpentoni aerei, direttamente alle **OFF. 67-68 di Lastroferratura** aumentando così la velocità di spostamento dei pezzi, diminuendo gli addetti ai trasporti (carellisti, trattoristi) ed eliminando certe operazioni di controllo (tipo peso dei pezzi).

Comunque la ristrutturazione all'officina 65 è stata così attuata: automatizzazione e semiautomatizzazione delle linee 1, 2, 8, 9, 10, 11, 12,

15, 17, 22, 23 con, naturalmente, impianto *de-stacker* di caricamento. Come nuova fase (sperimentata all'OFF. 63) nella linea 38 si sta preparando l'accoglimento di una trasferta da 3.500 t. **INNOCENTI** (che sarà la più grande della Mirafiori) tutta completamente automatizzata con caricamento automatico a nastro *destacker* e con una pressa automatizzata per tranciatura da 1.000 t. per la produzione principale di rischi ruota (cerchioni).

All'OFF. 63-61 Mirafiori (piccole-medie presse, transfert, multislade, cesoie) la ristrutturazione si è articolata con caratteristiche e modi differenti, dovuti alla molteplice composizione dell'Off. 63.

Partiamo dalle transfert. Qui l'automatizzazione sfavilla in tutto il suo splendore: queste nuove macchine, *le famigerate* transfert (dalle 1.000 alle 2.000 t.), la cui garanzia base è l'alta produttività, sono state installate nelle linee 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37. Questo tipo di macchina è all'avanguardia nella produzione dello stampaggio. Oltre alla produttività ed al basso numero di addetti, in queste linee esistono profonde divisioni tra strati operai: produttori, capi macchina e addetti alla manutenzione. La Fiat si è creata in questo settore (transfert) basi solide con l'insediamento di operai modello ricattabili (doppio lavoro, passaggi al livello superiore, ecc.), creando una nuova figura professionale di aristocrazia operaia: il **CAPO MACCHINA**, ovvero il valido controllore della fase produttiva della macchina e della gestione degli impianti. Dall'altra parte invece gli operai produttivi sono una sorta di schiavi addetti al caricamento. Essi sono costituiti principalmente da i nuovi assunti con il 2° livello e sopportano un carico di fatica fra i più alti di tutta la Fiat.

Nell'**OFF. 63** il settore medie e piccole presse è stato ristrutturato maggiormente rispetto agli organici che alle macchine. Questo assumendo donne e profittando della loro maggiore ricattabilità per aumentare i ritmi di produzione. Con la scusa che le donne (sic!) sono più produttive, in questa parte di officina sono state inserite presse a nastro ad altissima velocità (1200-1600 pezzi/ora) per le medie e piccole produzioni.

Anche all'**OFF. 61** (allegata alla 63), che fa parte delle medie produzioni ad alto ritmo, vi è una maggioranza di donne.

Il settore **MULTISLADE** comporta la produzione di imbutiti, cioè parti minute di stampaggio, anche se oggi la Fiat, in seguito alla ristrutturazione, preferisce dare questo compito alle **fabbriche fantasma**.

La ristrutturazione è stata realizzata sullo stesso piano anche alle Presse di **Lingotto**, con l'introduzione di presse in serie, dette a progres-

sione, e con nastri ad avanzamento automatico; mentre prima otto operai effettuavano una produzione di 400 pezzi/ora, attualmente un solo operaio ne produce 1600; vi è inoltre un aumento marcato del decentramento produttivo dello stampaggio. La Fiat ha decentrato le produzioni sia di particolari piuttosto piccoli sia di lamiere di spessore superiore a quelle abituali: cabinati di camion e pezzi di carrozzeria della campagnola; i motivi sono legati alla nocività delle lavorazioni ed alla fatica. Altre lavorazioni date all'esterno sono i longherini portanti o di rinforzo della carrozzatura.

Le boite alle quali vengono affidati questi tipi di produzione, hanno dovuto superare le carenze tecnologiche, sostituendo nuovi macchinari, magari presi in *leasing*, ai vecchi. Rispetto al decentramento produttivo c'è da rilevare che la Fiat, per ogni particolare, fa sempre leva su due o tre forniture per potere esercitare una pressione sui prezzi e per legare a sé i fornitori. Da un anno, accanto all'inserimento di tecnologie avanzate, si assiste al fenomeno di nuovi assorbimenti di aziende: una sorta di nuova concentrazione di capitali e commesse. Nel settore stampaggio la scelta di decentramento da parte della Fiat è programmata fino a fornire all'esterno stampi (costruiti anch'essi per la maggior parte all'esterno) che poi vengono resi. Spesso il decentramento corrisponde all'esportazione di lavorazioni nocive come zincatura, cromatura, nichelatura di piccoli particolari. Gli orari in queste fabbrichette sono molto elastici: si alternano straordinari e lavoro domenicale alla cassa integrazione. I criteri con cui viene decentrato il lavoro corrispondono anche alla quantità di produzione; ad es. la Fiat **Lingotto (Presse)** ha decentrato totalmente i sottogruppi del pianale e del muso del 238 furgone. Questo lavoro viene ora fatto da 7 ditte, ognuna delle quali a sua volta lo appalta ad altre.

In questo modo il controllo produttivo diventa impossibile, non solo, ma la tendenza a questo tipo di decentramento influisce poi sulle altre scelte: ad esempio lo stabilimento in Val di Sangro. Le caratteristiche produttive di un ciclo estremamente segmentato divengono difficilmente leggibili.

Un'ultima cosa che c'è da rilevare sempre a **Lingotto** è la transfertizzazione di 5 linee.

Tornando a Mirafiori c'è da aggiungere che, all'interno del settore stampaggio, c'è un settore di lastroferratura diviso in due officine: **OFF. 67-68**.

LASTROFERRATURA:

I pezzi provenienti dalle presse, cioè i pezzi staccati, completati in questa fase con eventuali fori non eseguibili durante le operazioni di

stampaggio, vengono saldati assieme elettricamente. Questa operazione, a seconda del livello tecnologico applicato ad ogni prodotto, è completamente (come nella 127 - 126 - RITMO - PANDA) o parzialmente automatizzata.

I pezzi vengono prima parzialmente assemblati fino a creare parti più complesse (fiancata - padiglione - pavimento - porta) poi cuciti assieme fino a formare la carrozzeria completa o «scocca» e infine inviati ad altri reparti per le successive operazioni di saldatura, revisione e finizione.

La ristrutturazione Fiat del settore **lastroferratura** è stata attuata in tutti gli stabilimenti di produzione già da molti anni. Ecco alcune date: 1961 - la Fiat, con anticipo su tutti gli altri paesi produttori di autoveicoli, introduce la saldatura automatica del pianale (fino ad allora tutte le operazioni di saldatura erano manuali). 1966 - il telaio, le fiancate ed il padiglione vengono preparati su saldatrici multiple a trasferta. 1972 - con l'inizio della produzione della 126 a **Cassino** viene introdotta la meccanizzazione in lastroferratura. Il mascherone (una saldatrice multipla) non solo imbastisce le scocche, ma completa la saldatura: un primo passo verso la robotizzazione, ottenuto grazie alla riduzione delle tolleranze che nei robots sono molto basse. 1973 - robots di saldatura del mod. 132 per la puntatura della scocca già assemblata a Mirafiori e poi portata a **Cassino**. 1974 - viene allestita la trasferta multipla automatizzata sulla linea 131. Il mascherone viene suddiviso in due stazioni; nasce così il principio della polivalenza o flessibilità. Si introduce anche il **PALLET**; in altre parole la scocca viene bloccata all'inizio della fase di saldatura e, sempre nella stessa posizione, viene trasferita fino alla fine del ciclo. 1975 - linea completamente automatica per pavimento, autotelaio e scocca con completamento mediante robots di saldatura sul mod. 131 a Mirafiori. 1978 - **ROBOGATE (COMAU)** per saldatura di scocca e fiancata sul modello RITMO a **Rivalta e Cassino**.

Per capire cosa è la ristrutturazione in questo settore è necessario comprendere chiaramente cosa è un **ROBOGATE**. La caratteristica principale dell'impianto è la sua notevole flessibilità operativa, in quanto consente di produrre contemporaneamente, con accesso casuale, modelli diversi di autovetture con ciclo di movimentazione e saldatura completamente automatici, con unità di governo a logica statica ad alta densità di circuiti integrati, con macchine a controllo numerico che seguono, punto per punto, traiettorie sia lungo un percorso continuo che a controllo segmentale. La produzione di modelli diversi di automobili può essere così realizzata con costi ridotti di riattrezzamento. L'impianto

è in funzione nelle lastroferrature di **Rivalta e Cassino**. Completamento dei **ROBOGATE** sono i robot di saldatura **POLAR 6000**: macchine a movimentazione a 6 assi contemporanei che saldano particolari di carrozzeria.

I robot di saldatura vengono impiegati sia nel sistema robogate che in trasferte tradizionali di saldatura, come la lastroferratura della 131 Mirafiori OFF. 74.

Sempre a Mirafiori, nel settore lastroferratura-stampaggio (**Off. 68-68**) le nuove linee sono completamente automatizzate; nell'**off. 67** sono state montate due trasferte (COMAU) automatizzate, in sostituzione delle giostre di saldatura: dove prima 5 operai assemblavano 125 porte al giorno (7 ore e mezza) oggi con questa trasferta la produzione è salita a 120 porte all'ora. Questo esempio è significativo per capire cosa significa la ristrutturazione. L'ultimo impianto **Robogate (COMAU)** è stato installato nel 1979 a **Termini Imerese** per la produzione della nuovissima **Panda** (Per questa auto è stata ideata una scocca che permette di utilizzare più a fondo il **Robogate**; in altre parole una scocca che consente molte operazioni automatizzate e richiede pochissimi interventi). La struttura della vettura viene determinata in percentuale sempre maggiore dagli elaboratori elettronici. Sempre a Termini Imerese l'impianto è stato inserito alla linea di saldatura tradizionale. Il **Robogate** con quattro robot COMAU **POLAR 6000** è stato installato variando il sistema di manutenzione delle scocche e realizzato con l'impiego di una linea normale a trasferta «a **Pallets**». La Fiat ottiene per le stazioni robotizzate di saldatura, sia di «imbastitura» che di «completamento scocche», il massimo di rendimento dai robot, riducendo i punti morti di lavoro quasi a zero. Infine c'è da dire che il COMAU ha esportato i suoi **Robogate** in tutto il settore auto: **SEAT, Volkswagen, Chrysler**, ecc.

La ristrutturazione in lastroferratura e, in parte, anche in carrozzeria è consistita nella creazione, all'interno delle linee e delle officine, di polmoni che permettano la flessibilità del ciclo. I polmoni sono costituiti da una serie di serpentine sul percorso dei convogliatori aerei (che dalla lastroferratura presse vanno alla lastroferratura carrozzeria). Dalla lunghezza delle serpentine (più di 200 Km. a Mirafiori) e dalla velocità di trasporto dipende la loro capienza. Essi sono, in altre parole, magazzini dinamici che, posti tra varie fasi del ciclo, spezzano la concatenazione permettendo così un minimo di libertà di ritmo attorno ad un valore medio. Oltre ai polmoni vi sono depositi statici di dimensione variabile collegati con i polmoni, che possono essere riforniti da essi anziché dalle linee; questo per aumentare l'autonomia della produttività.

Tutti i pezzi, dopo essere stati assemblati e saldati, vengono inviati alla verniciatura.

VERNICIATURA

Completato il montaggio della scocca è necessario sottoporla ad un processo chiamato *Bonderizzazione*, che ha lo scopo di sgrassare la lamiera, lavarla, proteggerla contro la ruggine e di facilitare l'adesione della vernice sui particolari della carrozzeria. La carrozzeria viene quindi completamente immersa in una serie di bagni. Finito il trattamento di *bonderizzazione*, la scocca viene immersa nel bagno antiruggine, terminato il quale, vengono date con procedimenti meccanici: la mano di fondo, due passaggi di smalto e, sotto il pianale e il cofano-motore, la vernice antirombo. Tra una mano e l'altra, la scocca passa nei forni per la «cottura» della vernice e viene lavata e levigata. Contemporaneamente vengono verniciati i cerchi delle ruote e nichelati i vari pezzi sciolti.

Anche in verniciatura la ristrutturazione si è articolata in tappe. Nel 1976 in tutti gli stabilimenti Fiat è stata automatizzata e controllata attraverso calcolatori (per l'intensità di spruzzo) la spruzzatura della vernice antirombo sottosocca e sulle fasce laterali. Nel 1977 a Termini Imerese, applicazione delle mani di fondo con il sistema a polveri mediante impianti automatici e robots sul modello 126. Nel 1978, linea automatica per smalto con-utilizzo robots e macchine per esterni sul mod. *Ritmo* a **Rivalta** e **Cassino**. Sempre nel 1978 impianto automatico per smalti esterni sul modello 126 a Termini Imerese. Per quanto riguarda Mirafiori Verniciatura **Off. 78**, la ristrutturazione è marciata su tutta la linea: snellimento dei sistemi di trasporto auto, nuove catene più veloci con sacche di magazzino lungo il percorso per avere polmoni di riserva in caso di fermata della linea, costruzione di nuove cabine di verniciatura, controllo automatizzato tramite computer dei forni di cottura. Altra novità per la Fiat è il nuovo sistema di verniciatura con ciclo «reverse». Prima le scocche venivano immerse in un bagno di elettroforesi e poi trattate con varie vernici. Specificiamo che l'elettroforesi è un procedimento elettrochimico grazie al quale la vernice sospesa in acqua viene fatta aderire su tutta la superficie metallica anche nelle parti scatolate. Questo si ottiene facendo passare una corrente elettrica tra la scocca ed alcuni elettrodi metallici sospesi nella vasca di verniciatura. Con il nuovo sistema *REVERSE* la scocca viene prima verniciata all'esterno (con i nuovi sistemi a polvere) in modo da applicare lo strato di base con sistemi tutti automatici; in seguito la scocca viene completamente immersa nella vasca per l'elettroforesi.

Questo sistema, controllato tramite computer, diminuisce il consumo di energia, elimina quasi totalmente gli scarti ed è automatizzato; comporta quindi una grande diminuzione operaia e di conseguenza nessuna fermata, eliminando totalmente i disguidi di linea (operai in sciopero, mancanza materiale, scarti, assenteismo ecc.). Questo tipo di procedimento è stato messo a punto dalla IVI (Industria Vernici Italiane). Essa ha un centro di colorimetria creativa chiamato «color terminal» e apparecchiature, le «graficolor», che consentono, tramite un elaboratore elettronico, di colorare con innumerevoli tonalità. La Fiat non aumenta più il settore interno per la ricerca, ma lo subappalta all'esterno.

MECCANICA

Preparati i vari pezzi che costituiscono il motore, il cambio, le sospensioni, ec. (pistoni, bielle, albero motore, bardamenti, scatole del cambio, cilindri ecc.) inizia il montaggio del motore. Esso, dopo essere interamente assemblato sul basamento, viene prima collaudato sui banchi e in seguito accoppiato. Al gruppo cambio la ristrutturazione alle meccaniche ha prodotto moltissimi cambiamenti. In questo settore la Fiat ha marciato su due direttive: 1° ristrutturazione degli impianti; 2° importazione massiccia di motori prodotti all'estero e di componenti costruite dalle fabbriche fantasma (decentramento produttivo) dell'indotto Fiat. Per quanto riguarda la ristrutturazione alle Meccaniche di Mirafiori **Off. 81, 82, 83** la Fiat ha sostituito le vecchie macchine utensili tecnologicamente superate e con cicli ad alto numero di manodopera troppo lunghi (macchine universali, torni paralleli, presse, rettifiche) con nuove macchine utensili e torni plurimandrini *MINGANTI*, *MORANDO*, *NEW BRITAIN*, rettificatrici della *NOVA*, macchine varie della *UCIMUVA* dalle caratteristiche sempre più complesse: le accomuna la forte automazione fino ad arrivare al punto che l'operaio deve solo riempire i caricatori e guardare una luce spia che non deve mai accendersi, questo per elevare i livelli produttivi e nello stesso tempo usare tutta la forza lavoro al massimo, sia essa femminile o idonea e anche invalida, queste macchine hanno un tempo-ciclo quasi dimezzato rispetto alle vecchie. A **Rivalta** le Meccaniche sono state dotate di nuovissimi torni *MORANDO* costruiti dalla *COMAU* (SUBOCDINE FIAT MACCHINE UTENSILI) ed esportati quasi tutti in USA e CANADA; i torni sono dotati di controllo numerico e sono collegati con terminali ad elaboratore elettronico.

Sempre a **Rivalta** le linee di montaggio tradizionali sono state sostituite da nuovi sistemi di movimentazione guidati dal computer. La cate-

na si frantuma, i *Robotcarrier* entrano in campo. Questa ristrutturazione consente di aumentare i ritmi e diminuire personale e costi; la applicazione dei robotcarrier sta alla base sia del *DIGITRON* e del *ROBOCATE* che dei nuovi impianti nella sala prova motori. I carrelli sono stati messi a punto dal *COMAU* (SUB.OCDYNE FIAT MACCHINE UTENSILI). Il sistema si basa sull'uso di particolari carrelli pilotati da un computer centrale che consente di accentuare la flessibilità. A **Cassino** e **Termini Imerese**, oltre ai sistemi di avvitatura automatica e foratura del *Digitron*, è stata inserita una trasferta per rettifica dei colli d'oca e degli alberi motore.

Sempre nel campo delle ristrutturazioni alle Meccaniche Fiat **Lingotto** è da segnalare la linea di trasferta flessibile per la lavorazione di diversi tipi di carter: per autocarri, gipponi, trattori, macchine movimento terra. Questo sistema flessibile è sempre costruito dalla *COMAU*. Il sistema si basa sull'impiego di moduli di lavoro a controllo numerico autonomi, collegati tra loro da elementi di traslazione che hanno la funzione di far passare il pezzo in lavorazione da un modulo all'altro. I moduli sono studiati per ciascun tipo di operazione (fresatura, foratura, raschiatura, alesatura) in modo da conciliare le migliori prestazioni con il minimo costo. Tutti gli elementi sono standard e modulari: è quindi possibile ampliare ed aggiornare la linea con costi e tempi contenuti. Altra importante ristrutturazione è l'importazione diretta dei motori completi (126-127 ecc.) dalle fabbriche Fiat costruite all'estero, per cui sia a **Mirafiori** che a **Rivalta** vengono montati motori in arrivo da **Barcellona**, **Kraguievac**, **Belo Horizonte** o **Bielsko Bialo**.

In questa fase, nel ramo dei componenti, la Fiat ricorre invece al mercato nero interno. Le Meccaniche di Mirafiori, per esempio, sono fornite da oltre 130 aziende tra nazionali ed estere (116 nazionali) per un totale di 4600 addetti, ma di queste unità produttive oltre 64 non hanno un censimento ufficiale perchè occupano meno di 50 addetti.

L'ultima ristrutturazione in ordine di tempo (1980) riguarda la sperimentazione delle «isole» per il montaggio motori a **Termoli** con la costituzione di «unità operative» in cui sono superate le differenze di prestazione professionali: le differenze tra mansioni direttive e lavori esecutivi, tra lavoro manuale e lavoro intellettuale. Si tratta comunque di esperimenti Fiat non estensibili, per ora, ad altri stabilimenti.

SELLATURA

Alle linee di montaggio affluiscono le scocche e tutti i materiali preconfezionati (fianchetti, porte, cruscotto, cavi elettrici, tappezzerie, sedi-

li, cristalli ecc.) per le operazioni di sellatura. In questa fase vengono anche applicati la plancia, il cruscotto, gli ammortizzatori, la fanaleria, gli isolamenti termoacustici ed altri accessori. La ristrutturazione in questo settore è marciata all'esterno sul decentramento produttivo e per quanto riguarda l'interno sono cambiati i materiali di costruzione di parti dell'auto, attraverso l'uso progressivo della plastica, che comporta l'introduzione di nuovi adesivi e la progressiva eliminazione di avvitature, graffettature, imbullonature ecc.. Tutto il resto arriva da fuori e vediamo come: quasi l'intera produzione di sedili e poggiatesta è fatta da boite ed aziende ristrutturate (la G.M. di Grusgliasco, con 14 operai, più un'altra ditta simile, costruiscono l'intera produzione di poggiatesta). Per i sedili si ricorre ad aziende ristrutturate come quelle tessili ormai in crisi. Un esempio: un personaggio Fiat rileva un'azienda tessile di 300 operai in crisi (Val Chisone) e la riconverte. Fenomeni simili sono presenti a Collegno, Rivarolo, Val di Lanzo. E' da rilevare che le produzioni di selleria vengono date all'esterno soprattutto perchè nocive. Sempre attraverso il decentramento arrivano i nuovi materiali e accessori di fanaleria: la Ritmo rappresenta l'esempio in questo senso. La fanaleria è costruita dalla *CARELLO* con nuovi materiali plastici, mentre tutte le parti ausiliarie arrivano da boite del ciclo della plastica: *STARS*, *IBC*, *LCM* ecc.. Altro esempio del decentramento: i motorini di riscaldamento e raffreddamento sono costruiti dalla *IPRA* che a sua volta decentra alla *SIAN* che ha 55 operai, mentre l'*IPRA* ne ha più di mille. La *SIAN* decentra a sua volta a una boita di 5 operai. Insomma un settore di assemblaggio che occupa ben 1500-2000 boite esterne al ciclo. Questa è la ristrutturazione meno costosa per la Fiat in quanto oltre ad avere pezzi a minor costo elimina i rischi interni dovuti alla nocività delle produzioni del settore.

CARROZZERIA

Qui si compiono principalmente operazioni di applicazione del gruppo motore - cambio - ponte posteriore, inoltre le sospensioni, l'impianto frenante, il piantone guida, lo sterzo, le ruote e i paraurti.

La ristrutturazione in carrozzeria si è avuta con nuovi condotti di trasporto automatizzato più veloci e scorrevoli che hanno aumentato notevolmente i ritmi di produzione; questo per l'officina di Mirafiori. Innovazione tecnologica con uso di carrelli elettrici e automatizzati per il montaggio e l'avvitatura automatica del motore con la scocca. Altra ristrutturazione per tutto il settore FIAT è l'introduzione del *Digitron* per avvitatura automatica dei gruppi meccanici del-

la scocca sul mod. 131, RITMO, PANDA. Anche in questo settore molto decentramento e lavoro nero. ES.: la distribuzione ai dipendenti della produzione di gommini per lavorazione a domicilio, gestita in carrozzeria da elementi del SIDA in combutta con un caporeparto. Per quanto riguarda i paraurti, essi vengono tutti commissionati all'esterno, in quanto nel settore la Fiat non ha stabilimenti di produzione interna. I nuovi tipi di paraurti in plastica, o in vetro resina, vengono costruiti dalla STARS di Villastellone o da varie boite.

FUCINE

Qui si compie lo stampaggio a caldo di particolari del motore. La ristrutturazione alle Fucine di Mirafiori è consistita nella introduzione di Robot e di Trasfert nelle linee di fucinatura che prima erano basate quasi esclusivamente sul lavoro manuale. Con l'introduzione di robot per la produzione delle BIELLE del 131, la produzione è raddoppiata da 400 bielle/ora a 800 bielle/ora. Si aggiunga l'introduzione di nuovi materiali tipo le ghise sferoidali per alleggerire i veicoli, acciai al calcio, acciai microlegati per diminuire i prezzi della materia prima. Le fucine hanno presse che partono da 300 t. e che arrivano a 6.000 t. Molte sono state automatizzate e dotate di un robot monopinza per gli spostamenti del materiale, diminuendo i tempi di lavoro ed aumentando la produzione. Inoltre presse automatizzate a transfert a stazione multipla capaci di produzioni con punte di 4.200 pezzi/ora. Ristrutturazione dei laboratori di analisi con modernissimi macchinari tipo il quantometro per analisi chimiche sul metallo, forni sperimentali per la bonifica e la ricottura isoterma, con la possibilità di effettuare prove di temprabilità JOMINY, magnetoscopi per il controllo totale dei particolari di sicurezza e della qualità del prodotto.

Una particolare attenzione per i robot delle fucine che usano nuove tecniche di lavoro in ambiente nocivo per parti elettroniche: c'è un robot che preleva i pezzi alla rinfusa ed è capace di riconoscere la posizione e correggerla prima di inserirli nel ciclo. Tutta la parte elettronica è costituita da scatole a microprocessori costruite secondo standard militari: sono gli stessi elementi usati nelle centraline di puntamento dei carri armati e nei congegni antimissile. Si tratta di componenti non a circuiti stampati ma a fili, i cui contatti migliorano con le vibrazioni, sono insensibili all'ambiente fisico e totalmente schermati contro disturbi di carattere magnetico ed elettronico (basti pensare che si trovano in prossimità di forni ad alta frequenza, che lavorano anche a 3.000 Hz). L'automazione alle fucine si aggira intorno al 35%.

UFFICI

Rispetto agli uffici la ristrutturazione è marciata attraverso la massiccia introduzione di computer e centri meccanografici; i tecnici e gli impiegati svolgono prevalentemente la funzione di «informa-computer»: nei settori amministrativi gli impiegati sono spettatori passivi di un progressivo impoverimento delle loro funzioni (ora svolte da macchine); come nel caso degli uffici retribuzioni: le impiegate (oltre un migliaio solo nel gruppo Fiat) si limitano a trasmettere dati al centro meccanografico che esegue i conteggi delle paghe. Altra fase è stata quella di segmentare il lavoro impiegatizio tra vari uffici dai compiti sempre più ristretti, creando una spaccatura tra piccoli gruppi di specialisti ed il grosso degli impiegati condannati a mansioni sempre più ripetitive con bassa qualifica e bassi stipendi. L'installazione di terminali nelle officine sveltisce l'invio dei dati ai cervelli elettronici dove si centralizza la loro elaborazione. Altra importante modifica è la creazione di settori chiave dove, con pochi tecnici ed impiegati, si risolvono i problemi di progettazione e costruzione auto. Esempio è il settore progettazione che in passato era composto da circa 250 tra tecnici e disegnatori suddivisi secondo una logica tradizionale (uff. carrozzeria, uff. telai, uff. apparecchiature elettriche ecc.) con alcune funzioni centralizzate: uff. calcoli ecc.. Oggi oltre al potenziamento numerico: l'organico passa a 300 impiegati, si è avuto l'assorbimento di ditte di progettazione esterna (ITAL-DESIGN, DEA), per tutti quei settori accanto ai quali funzioneranno una serie di gruppi mobili che si formeranno in funzione di un determinato obiettivo (es.: la realizzazione di un nuovo modello). Qui vengono stabiliti costi, tempi di realizzazione, contenuto tecnologico, qualità e prestazioni. In base all'obiettivo il capo progetto «pescherà» tecnici ed impiegati nei vari uffici della direzione progettazione e sperimentazione. Conseguito l'obiettivo il gruppo si scioglie e gli impiegati tornano nei rispettivi uffici. Altra ed ultima fase della ristrutturazione è anche qui il decentramento produttivo di tutta una serie di lavori che vengono dati all'esterno: perforazione schede, elaborazione nastri, progettazione particolari di carrozzeria dati da fare a casa o ad uffici fantasma che incrementano il lavoro nero degli stessi impiegati in progettazione Fiat.

TRASPORTI

Per quanto riguarda i trasporti la Fiat si serve quasi esclusivamente di ditte esterne, padroncini anche con due o tre mezzi che garantiscono tutto il sistema di trasporto sia interno che esterno.

Non ci sono controlli sindacali, quindi queste ditte hanno orari incredibili: alcune fanno servizio interno per sedici ore consecutive. Sono circa 250 per la sola Fiat Mirafiori.

Forze antagoniste e loro livelli organici interni alla Fiat

LA CLASSE ANTAGONISTA

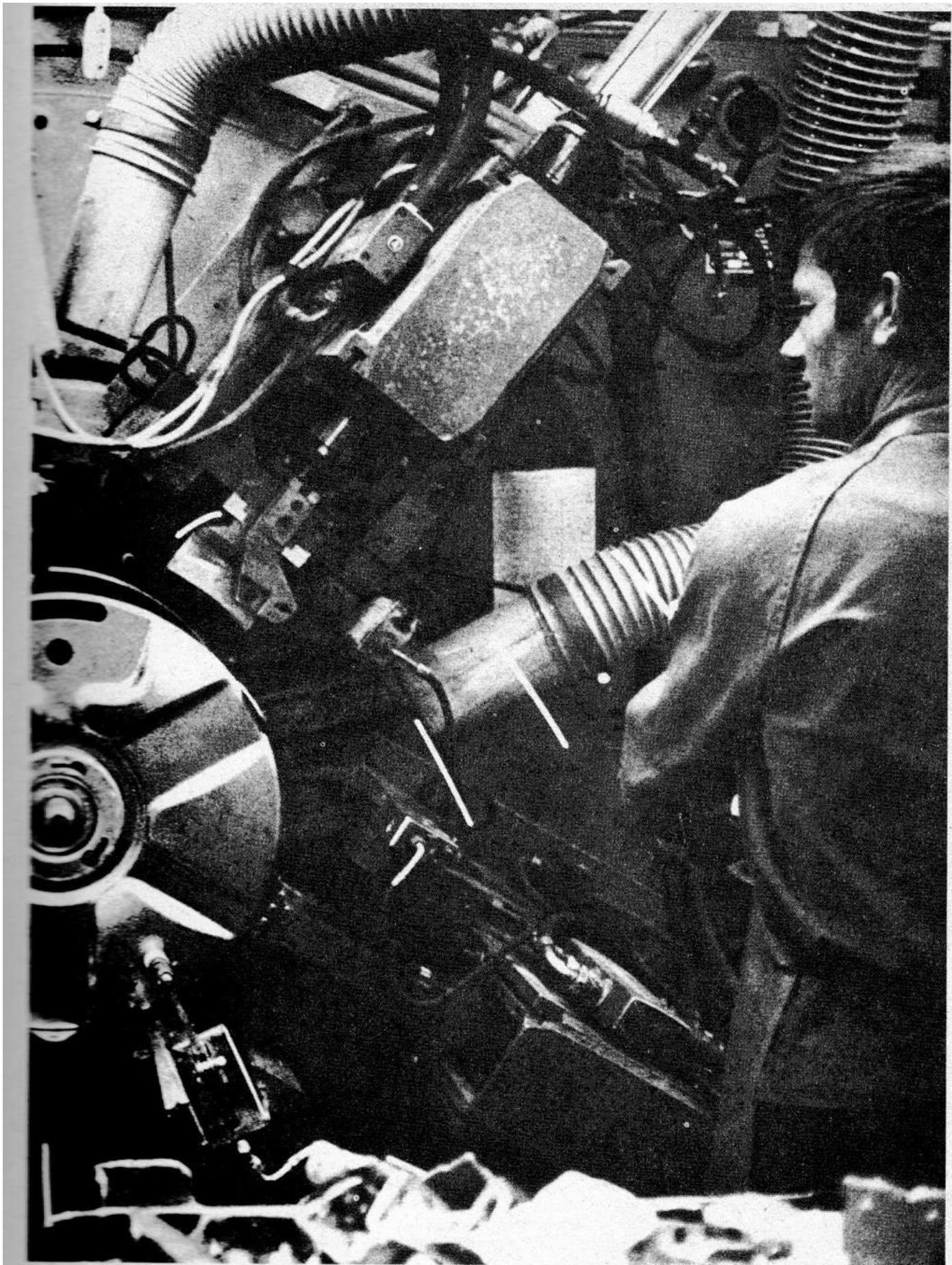
In questi anni la classe operaia ha espresso alti punti di qualità rispetto all'iniziativa di riorganizzazione del capitale. E' vero che è stata scompaginata la classe attraverso nuove figure intermedie, però questo processo ha creato contraddizioni nelle quali si sono elevati e radicalizzati comportamenti antagonisti di massa e non. Fin dall'inizio dell'offensiva padronale si sono creati comportamenti dicotomici nella classe: da una parte gli asserviti e i controllori, dall'altra gli antagonisti e gli oppositori. In questa fase il padrone ha agito congiunto con il sindacato per ricompattare e raffreddare tutti gli antagonismi, ma essendo troppo alta la contraddizione e troppo alta la coscienza di classe, il progetto di controllo economico e repressivo (padrone) e sociale (sindacato) è fallito. Da questo processo sono nati i nuovi antagonismi di classe. Gli antagonismi espressi in questi ultimi due anni si sono caratterizzati con tutta una serie di comportamenti illegali, di autodifesa o di attacco.

Vediamo come: dobbiamo considerare una parte del progetto Fiat di risanamento del territorio in cui essa si rende garante della pacificazione sociale e delle contraddizioni della metropoli assumendo ben 15.000 persone, fra le quali, guarda caso, ci sono in maggioranza sottoproletariato, fricchettoni, drogati, donni e fasce di disoccupati del terziario. Questi ultimi appena entrati in fabbrica si sono subito espressi contro i ritmi, contro la fabbrica con una esplosione di rabbia spontanea che si è manifestata nel rifiuto della macchina, delle linee, dei turni, della fabbrica-galera; hanno portato una ventata di rinnovamento rispetto ai vecchi modi di comportamento (mutua, assenteismo, poco produttività, microconflittualità) usando le armi immediate del rifiuto.

Tornando agli antagonismi tra operai e fabbrica c'è da registrare che gli operai in generale sono stufo di ubbidire agli ordini del sindacato, non rispettano le gerarchie una volta tanto temute e, come si è visto nell'ultimo contratto, una volta stufo dei minuetti tra Fiat e sindacato, che durano da sei mesi, hanno imposto la chiusura del contratto con un livello di azione che nessuno immaginava. Recepita l'indicazione dei

compagni che si muovevano politicamente come «collettivi operai», si organizzano nell'illegalità di massa: blocchi stradali, ferroviari e aeroportuali. Gli operai impongono la loro forza di antagonismo al padrone superando il sindacato. Esprimono comportamenti di gente per nulla integrata e si scagliano contro le autorità costituite, sbirraglia, ecc.. Bisogna dire che tutto questo è nato grazie al costante impegno, per esempio, di tutti quei compagni che da anni avevano ormai capito come girava e che si muovevano fuori dagli schemi tradizionali (sindacato). Fino all'iniziativa di criminalizzazione portata avanti dalla Fiat, sindacato, magistratura nessuno si scandalizzava se un caposquadra veniva pestato o sputacchiato durante i cortei interni, anzi c'era il consenso popolare. Questa logica i nuovi assunti l'avevano subito acquisita come patrimonio e modo d'agire. Tutta una serie di compagni maturati dalle lotte del '68 o del '71 erano diventati movimento antagonista reale che, con fette di simpatia operaia, creava momenti di riconquista di potere popolare operaio. Ma il padrone non è più disposto a contrattare nulla che non sia l'accettazione del suo comando sugli operai. Quindi doveva eliminare le cause di riconquista del potere operaio. Il sindacato, servo zelante del padrone, dal canto suo, ha dato mano libera, ha criminalizzato le lotte operaie, fatto il censimento di presunti terroristi, inchieste tipo il «questionario sul terrorismo» dove si invitava apertamente gli operai alla delazione. La conseguenza è stato l'attacco Fiat attuato con i licenziamenti spettacolari di operai antagonisti, non bonzi leccaculo o spie, ma comunisti. Ormai il terreno dello scontro si è portato all'interno della fabbrica ad un livello così alto che un atteggiamento solo antagonista non basta, perchè oggi il terreno del padrone coadiuvato dal sindacato è questo: chi è antagonista è per forza terrorista e va arrestato, licenziato, meglio se denunciato. Non è un caso che siano stati dati alla magistratura una serie di nomi di presunti terroristi e che per la fabbrica si aggirino torvi agenti Digos che, appositamente infiltrati, conducano un accurato controllo su tutti gli operai. La fabbrica si militarizza sempre più, tutto ciò che non è sindacato è terrorismo; ogni spazio è chiuso e il terrorismo del padrone si è fatto sentire in tutto il suo peso. Gli operai di fronte a questo dispiegamento di forze hanno reagito nell'unico modo possibile e si sono organizzati su un terreno a loro più congeniale, spinti dall'esempio e dalle scelte che avevano fatto ormai da anni tutte quelle avanguardie.

Un compagno operaio
delle Presse



Istituzioni Partiti Sindacato

Cronaca della trattativa istituzionale

A giugno del 1980 Umberto Agnelli aveva dichiarato ai giornalisti che l'azienda, dopo le ferie, avrebbe dovuto alleggerire l'organico. All'assemblea degli azionisti Fiat, Gianni Agnelli aveva ribadito il concetto. Poco dopo Umberto, in un incontro con la FLM, sottolineava la nuova filosofia dell'azienda e il 31 luglio 1980 si dimetteva dalla carica di amministratore delegato.

La data ufficiale della «crisi dell'auto» era così sanzionata.

I frequenti incontri tra Fiat e sindacati e le proposte emerse dalla Conferenza sull'auto, tenuta dal PCI a febbraio, si infrangevano miseramente contro la sortita padronale.

Il 1 settembre gli operai varcano i cancelli, ma, dopo due giorni, sono costretti a fare 4 giorni di cassa integrazione.

Il 4 settembre Cossiga incontra Romiti per discutere il «problema Fiat».

Il responsabile del settore auto, Ghidella, si incontra con i segretari generali della FLM. In serata la Fiat si dice disponibile per soluzioni diverse dal licenziamento di 14.469 dipendenti (che dovrebbe avere inizio l'11 settembre).

Il 5 settembre il vertice della Fiat si incontra con gli amministratori della Regione, della Provincia e del Comune, riconfermando la linea oltranzista. Gli enti locali criticano la strategia del gruppo e i programmi d'impresa che dovrebbero risolvere la crisi del settore.

L'8 settembre riprende il negoziato con la FLM, presso l'Unione industriali. La Fiat ribadisce le proposte della vigilia: 24.000 operai in cassa integrazione a zero ore per 15 mesi, con prospettive di reintegro per circa la metà.

Le trattative si interrompono dopo due giorni di negoziati.

Il 10 settembre la Fiat mette

fine all'incontro con i sindacati sostenendo l'esigenza di porre i 24.000 lavoratori nelle liste di mobilità. Ricorda l'impegno assunto dal sindacato, rispetto alla mobilità esterna e rifiuta la cassa integrazione «a rotazione», proposta dalla FLM.

A Rivalta e Mirafiori prendono vita le prime grandi manifestazioni operaie.

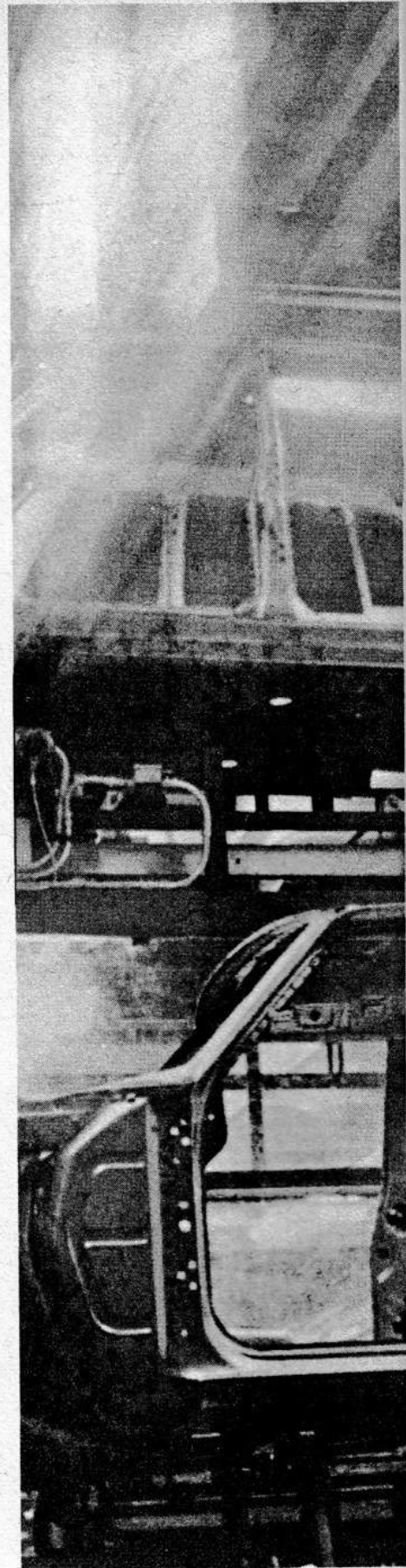
L'11 settembre la Fiat comunica l'inizio della procedura di licenziamento. Il ministro del lavoro Foschi convoca le parti.

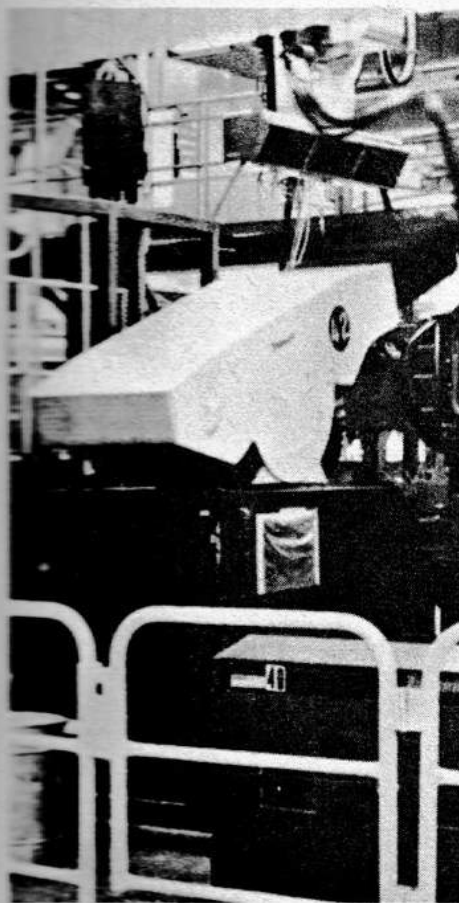
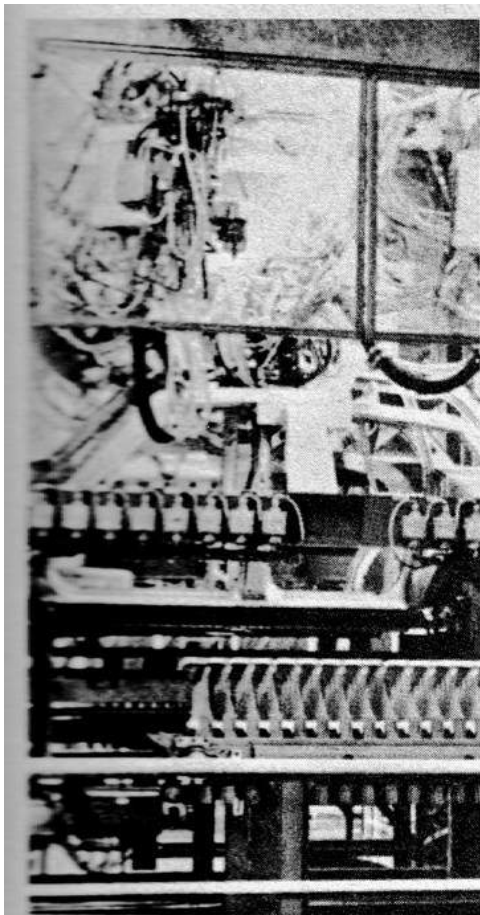
Il 12 settembre cominciano i presidi alle porte di Mirafiori, Lingotto, Rivalta, Materferro, Lancia...

Il 15 settembre riprendono le trattative tra Fiat e FLM a Roma, con la mediazione governativa. Il movimento chiede che gli incontri siano tenuti a Torino. Il sindacato accetta di prendere in considerazione la mobilità esterna «solo dopo che saranno stati sperimentati tutti gli altri rimedi» e precisa che si deve trattare, comunque, di «mobilità da posto a posto di lavoro».

Il 17 settembre si svolge in Piemonte lo sciopero dei metalmeccanici. I dirigenti sindacali, Lama in testa, sfoggiando la grinta delle grandi occasioni, minacciano «sciopero generale».

Tra il 18 e il 20 settembre si svolgono trattative e consultazioni, a tratti frenetiche, fra il Ministro Foschi, il sindacato e alcuni responsabili degli enti locali piemontesi. Novelli e Enrietti (presidente della Regione) in un incontro col Ministro del Lavoro sostengono la drammaticità della situazione torinese, facendo presente che l'intransigenza della Fiat può significare oltre 100.000 licenziamenti sul territorio. Si susseguono «incontri tecnici» tra le parti, durante i quali la Fiat insiste sulla «recet-





tività» del mercato del lavoro torinese, mentre i sindacati evidenziano la saturazione del quadro occupazionale. La trattativa giunge a un punto morto.

Il 25 settembre lo sciopero vede un'imponente partecipazione operaia. La Fiat, dopo essersi chiusa alla proposta di mediazione Foschi, che punta a scongiurare i licenziamenti immediati con un uso più oculato della cassa integrazione, invia migliaia di lettere personali ai lavoratori, in cui esalta i vantaggi della mobilità.

Il 26 settembre Cossiga convoca un incontro interministeriale per esaminare la questione Fiat con tutti i responsabili dei dicasteri interessati. La stessa giornata vede, a Torino, un impegno straordinario di mobilitazione, da parte del PCI. Berlinguer in persona tiene comizi alle porte di Mirafiori, Rivalta, Lingotto e Lancia di Chivasso. Sindacati e partito comunista sembrano orientati verso la «linea dura». Qualcuno, tra i cronisti, sottolinea addirittura il riferimento, fatto, da Berlinguer, alla «occupazione delle fabbriche».

Il 27 settembre cade il Governo Cossiga. Nel pomeriggio la Fiat, anche in considerazione della consistente opposizione parlamentare (circa 50 deputati) al «decretone» economico, sospende i licenziamenti. La data viene spostata al 31 dicembre. Nel frattempo si annuncia la cassa integrazione a zero ore, senza garanzie di rientro, per 24.884 lavoratori, con la durata di 3 mesi (a partire dal 6 ottobre).

La FLM contrappone all'ultimatum padronale un pacchetto di proposte articolate: recupero della competitività in fabbrica mediante l'abolizione della linea di montaggio; blocco del turnover al Nord; cassa integrazione a rotazione; prepensionamento. Quanto alla mobilità, fulcro del ricatto Fiat, il sindacato propone la «mobilità all'interno della fabbrica e, solo in caso di aggravamento della situazione, passaggio da posto di lavoro Fiat ad un altro assolutamente certo».

La lotta, intanto, si radicalizza.

I lavoratori, autonomamente, organizzano i picchetti davanti agli stabilimenti. Spontaneità

operaia e struttura dei delegati si incontrano sul terreno della resistenza all'attacco aziendale.

Il 30 settembre si riunisce al Teatro Nuovo il «Consigliere» di Mirafiori, allargato a tutti gli altri stabilimenti. Non appena giunge la notizia che la Fiat ha iniziato a spedire le lettere di sospensione (alle quali sono «frammiste» non poche lettere di licenziamento) le forme di lotta e la partecipazione sociale ai picchetti si radicalizzano. Le porte Fiat diventano centro di aggregazione e dibattito. Sulle grandi cancellate campeggia il ritratto, rosso e nero, di Marx.

La Fiat risponde a queste forme di resistenza intensificando la «repressione legale».

Il 3 ottobre le parti vengono nuovamente convocate dal ministro Foschi.

Il 5 ottobre Lama, Carniti e Benvenuto si incontrano con Romiti, alla presenza del Ministro.

Il 6 ottobre, data ufficiale di inizio della cassa integrazione, gli operai sospesi si presentano ai cancelli insieme agli altri. La parola d'ordine: tutti in fabbrica, impedisce che venga bollata la cartolina.

Nuova tornata di incontri il 7 e 8 ottobre, ma la situazione, dato l'arroccamento Fiat, non accenna a schiarite.

Il 10 ottobre lo sciopero generale vede una massiccia partecipazione operaia e sociale: la volontà di sconfiggere l'arroganza della Fiat si coagula in forme di solidarietà di classe. Viene lanciata dal sindacato una sottoscrizione in favore della lotta, alla quale aderiscono diverse istanze sociali.

La voce di un'imminente «occupazione delle fabbriche» circola con insistenza.

Il 14 ottobre viene reso noto che la Procura della Repubblica ha inviato trecento comunicazioni giudiziarie, in seguito ai rapporti Fiat, per i fatti del 2 e 8 ottobre. L'accusa per tutti è di «violenza privata».

Dopo tredici giorni e tredici notti di blocco totale della produzione la Fiat sceglie la maniera forte.

Contemporaneamente, però, viene risuscitata la base sociale «silenziosa». Al Teatro Nuovo l'Unionquadri, che raccoglie cir-

... 18 mila adesioni di quadri e dirigenti Fiat, propone forme di protesta contro «la violazione dei diritti dei lavoratori, attuata tramite picchetti e altre forme violente». Al termine dell'assemblea si forma un corteo di circa trentamila persone, che sfila dal Valentino fino alla Prefettura.

Il «corteo dei capi» inalbera grossi cartelli: «La libertà di lavoro è diritto costituzionale».

La Magistratura, lo stesso giorno, ordina alla polizia di «garantire l'accesso agli stabilimenti».

Dai politici la mano è passata direttamente al Potere esecutivo, mediante la legittimazione sociale fornita da capi qualunque crumiri...

Il «corteo dei 40 mila» (così è stato tramandato dalla stampa di regime) non solo galvanizza le iniziative intimidatorie della Fiat ma, cosa assai più grave, getta nello «sbrogottimento e nel silenzio» i dirigenti sindacali.

Il 15 ottobre, in seguito ad un breve incontro tra Lama, Carniti, Benvenuto e Romiti, si tiene una lunga riunione fra la Federazione, la FLM e i sindacati torinesi. Il vertice sindacale, pur senza fare esplicito riferimento alla «contromanifestazione» di Torino, afferma a chiare lettere: «Occorre chiudere subito l'accordo».

Il 16 ottobre viene convocato il «Consiglio» al Cinema Smeraldo di Torino. L'assemblea è arroventata. Il PCI tenta la quadratura del cerchio, affermando: dopo 35 giorni di lotta la Fiat non è passata. Come dire: raccogliamo la vittoria... di Pirro.

Viene dato inizio alla discussione locale, coi lavoratori, della ipotesi di accordo.

Il 17 ottobre si evidenzia la duplice spaccatura: interna al sindacato e tra dirigenti e base.

A Torino Pierre Carniti e Benvenuto sono contestati «materialmente» dagli operai.

Lama, a Mirafiori, deve concludere rapidamente il suo intervento. Poche ore più tardi i massimi dirigenti sindacali «rifletteranno» sulla vicenda dicendo: «sono solo pochi teppisti estranei alla classe operaia e agli interessi dei lavoratori».

Il sì all'accordo è talmente risicato che, nelle assemblee di porta, interi turni si sono pronunciati contro di essi.

Nonostante questo il vertice sindacale può parlare di «maggioranza favorevole», forse facendo riferimento ai «silenziosi 40 mila» convertitisi «all'impegno sociale e civile» per un solo giorno. Quel tanto che è bastato per contribuire ad affossare, con la «forza della ragione dominante», un conflitto durato 35 giorni... e non certo concluso.

(Si veda per le contestazioni successive al 17-18 la cronaca della vertenza vista dal movimento).



Nota per delegati

La Federazione unitaria CGIL-CISL-UIL prende atto delle proposte contenute nello schema di delibera inviato dal Ministero del Bilancio in rappresentanza del CIPI in data 9 maggio 1980, riguardante l'inclusione dei settori automobilistico, aeronautico e dei mezzi di trasporto collettivo su strada e su rotaia urbana, tra quelli oggetto dei programmi finalizzati di cui alla legge 675.

1) La Federazione concorda con le proposte formulate dal CIPI con le seguenti osservazioni:
a - il piano di settore per i mezzi di trasporto collettivo su strada deve tener conto anche dei problemi presenti nel comparto veicoli industriali e nel trasporto merci su strada.

b - Il piano di settore per i mezzi di trasporto collettivo su rotaia urbana deve essere posto in un progetto organico per tutto il settore del materiale ferroviario.

c - E' opportuna una visione complessiva e di coordinamento degli interventi su tutto il settore del trasporto tenendo conto dei progetti di legge attualmente in discussione davanti al Parlamento per la cantieristica e della programmazione della domanda pubblica prevista dal piano na-

zionale dei trasporti (porti, aeroporti, ferrovie, reti intermodali, ecc.).

Per ciascuno di questi comparti e per l'intera materia, la Federazione richiede al Governo un impegno preciso alla consultazione sin dalla fase di elaborazione dei singoli piani come via per garantire la massima tempestività nelle decisioni e nella operatività delle scelte.

Per tali comparti la Federazione presenterà per tempo opportune proposte sui problemi che si individuano come prioritari.

2) Per ciò che riguarda più direttamente il settore auto, fermo restando che i problemi del settore saranno oggetto di un incontro specifico tra sindacato e Governo (secondo quanto si è convenuto nel corso del recente incontro dell'8 maggio 1980) e che la Federazione ritiene che debba essere svolto con la massima urgenza, si indicano per ora alcuni punti fondamentali nei quali entrare rapidamente nel merito per pervenire in tempi brevi alla definizione del piano.

Ciò è richiesto sia dalle difficoltà presenti nel settore sia dal fatto che proprio in questa fase le imprese sono impegnate in decisive scelte strategiche e nello stesso tempo le vertenze aprono un confronto di merito sulle difficoltà attuali.

Il piano di settore per il comparto auto deve contenere precise indicazioni su

- quali e quanti mezzi sono utilizzabili;

- il ruolo degli istituti dello Stato;
- le forme dirette di intervento dello Stato;
- gli obblighi a cui le imprese sono chiamate a corrispondere per poter accedere alle agevolazioni previste.

Su quest'ultimo aspetto il riferimento temporale su cui costruire il rapporto tra funzionamento dei meccanismi previsti dal piano e iniziativa dell'impresa non può essere di breve periodo, in quanto i processi da costruire sono per molti aspetti attuativi solo in un medio e lungo periodo; nello stesso tempo questo rapporto deve richiedere già primi chiari e coerenti elementi di concretizzazione a tempi brevi.

A - Si deve puntare ad una progressiva razionalizzazione del ruolo dei vari stabilimenti, con l'intento di giungere tanto al superamento del gigantismo che ad un maggiore coordinamento degli stessi all'interno della medesima impresa, in modo da garantire al tempo stesso una effettiva governabilità al settore e la massima qualificazione di ogni stabilimento individuando la dimensione ottimale di ogni struttura produttiva verso cui sia pur gradualmente puntare.

B - Deve svilupparsi un organico progetto di intervento nella componentistica in funzione anche di una autonoma presenza sul mercato mondiale, da perseguire con adeguati interventi di ristrutturazione, funzionali ad una linea di modifica nella progettazione dello stesso prodotto finale, rafforzando e precisando il rapporto tra la produzione delle componenti ed il prodotto finale per realizzare, anche con una struttura del ciclo maggiormente orientata sulla componentistica, le più alte economie di scala; e favorendo collaborazioni tra le diverse case automobilistiche, anche parziali e limitate, che valorizzino il ruolo delle imprese nazionali.

Particolare attenzione, in questo campo, deve essere dedicata ai problemi connessi con la introduzione sempre più massiccia della elettronica, tanto nella strumentazione dell'auto quanto nei processi produttivi.

Per le imprese di componentistica, data la loro attuale dispersione, particolarmente importante diviene l'individuazione degli strumenti concreti attraverso i quali si dovrà esercitare l'azione di coordinamento dello Stato.

C - Localizzazione al Sud dei processi messi in moto dai due punti precedenti e da eventuali elementi di espansione, realizzando nel complesso del meridione una organica presenza delle diverse parti del ciclo produttivo; su questi terreni (questo e gli altri due punti) in parte vi sono processi che richiedono tempi medio-

lungi in rapporto alla definizione da avviare di nuovi modelli, in parte però vi sono interventi che si possono realizzare a tempi medio-brevi, secondo le indicazioni concrete più volte sottolineate dal sindacato.

D - Ricerca applicata e progettazione, finalizzate al risparmio energetico, problemi dell'inquinamento, utilizzo di nuovi materiali, impiantistica; sui problemi del prodotto occorre operare affinché le imprese siano pronte in tempi medi a produrre una nuova gamma di modelli rispondenti alle esigenze già emergenti per i prossimi anni; sui problemi dell'impiantistica è necessario individuare possibilità di realizzazione di processi in grado di rendere gli impianti flessibili su diversi modelli e di consentire nuove forme di organizzazione del lavoro che valorizzino le stesse capacità professionali collettive sempre più presenti sul mercato del lavoro (le linee del montaggio finale sono da questo punto di vista uno dei fondamentali punti di applicazione); sul terreno della ricerca applicata e dell'o.d.l., in un raccordo con le imprese e loro specifici problemi di autonomia, un ruolo può e deve essere svolto dalle strutture dello Stato (la stessa Università) come è avvenuto e avviene in altri Paesi con una gestione partecipata delle modalità e finalità delle ricerche, in particolare su impiantistica - organizzazione del lavoro -.

E - All'interno del piano di settore devono essere previsti canali e strumenti di intervento a sostegno di profonde trasformazioni nella organizzazione del lavoro che estendano e generalizzino le esperienze in atto.

In particolare va favorita:

- l'estensione dalle tecnologie già oggi praticabili con positivi effetti sulla odl e la produttività (uno dei riferimenti principali è il montaggio di parti meccaniche);
- l'automatizzazione dei processi produttivi nelle situazioni di particolare gravosità (fondenti, fucine, stampaggio, ecc.);
- più in generale il superamento del lavoro in linea di montaggio.

Con queste caratteristiche il piano di settore si pone, quindi, il problema di un rapporto con le difficoltà delle imprese per rafforzare organicamente l'intervento sui terreni decisivi rispetto a competitività del prodotto e produttività.

E' indispensabile quindi che le imprese presentino piani organici sulle loro scelte per i prossimi anni, con contenuti che rispondano positivamente ai criteri fissati dal piano.

Roma, 21 maggio 1980

DOCUMENTO DELLA FEDERAZIONE NAZIONALE CGIL-CISL-UIL SUL PIANO DI SETTORE TRASPORTI

Premessa

La crisi ed i profondi processi di trasformazione presenti nel settore dell'automobile hanno messo in luce, tra gli altri, la necessità di finalizzare interventi coordinati e programmati di politica industriale al riassetto economico-produttivo dei produttori di componenti per autoveicoli.

Infatti, ciò lo si deduce da 2 variabili fondamentali: la politica del prodotto (sempre più consona a soluzioni tendenti ad affermare un minor consumo, un minor inquinamento, una maggiore affidabilità dell'automobile) e i costi che sono rappresentati per circa il 60% dalle componenti della vettura.

Se ne deduce che in questo settore si scaricheranno buona parte delle tensioni derivanti da una sempre maggiore propensione all'introduzione di nuove tecnologie sul prodotto (elettronica, plastiche, leghe leggere, ecc.) e sui sistemi di produzione, di razionalizzazione dell'apparato produttivo (intendendo sia la grande che la piccola-media impresa) onde acquisire sempre maggiori economie di scala e più elevati livelli di produttività e profittabilità.

Un processo che, se non guidato da un'azione programmatrice dello Stato, se non controllato dalle stesse strutture sindacali, rischia di essere lasciato allo «spontaneismo» del mercato con contraccolpi negativi per i livelli di competitività dell'industria italiana, per i livelli di occupazione, per ulteriori squilibri tra Nord e Sud e per le condizioni di lavoro.

Ne deriva l'esigenza di avere una iniziativa come movimento sindacale che riesca ad «allineare» le vertenze aziendali (dalla FIAT alle altre aziende produttrici di componenti per autoveicoli) con il confronto aperto col Governo (vedi documento allegato della Federazione CGIL-CISL-UIL) sul piano di settore dei trasporti e, in particolare con quello riferito all'automobile.

Conseguentemente occorre tracciare, in tempi rapidi, dei primi lineamenti di piano sui quali chiamare a misurarsi sia il Governo che le imprese produttrici.

A tal fine si ritiene di andare, entro questo mese, ad un *seminario-convegno regionale* che sappia tracciare questi lineamenti e riesca a costruire attorno agli obiettivi individuati le necessarie azioni di coordinamento delle vertenze, di iniziativa nei confronti del Governo che affronti il ruolo della ricerca e, in quest'ambito, il rapporto tra Stato e imprese e, più in generale, tracci le linee di intervento sui processi di riorganiz-

zazione presenti o futuribili nelle aziende di componentistica.

Sia per la ristrettezza dei tempi, sia per la necessaria selezione di obiettivi occorre che questo *appuntamento sia opportunamente preparato* nelle leghe, nei C.d.F. e nel sindacato attraverso riunioni specifiche che permettano di individuare un filone di analisi per focalizzare le innovazioni tecnologiche più significative dei prodotti (es. impiego della plastica e del termoindurente per parti di carrozzeria; introduzione dell'elettronica per accensione, alimentazione, controllo computerizzato del motore, ecc.; impiego di materiali più leggeri quali l'alluminio, ecc.), le possibili standardizzazioni (es. fari e fanali?), le probabili integrazioni produttive (es. climatizzazione della vettura) e/o di aziende.

Conseguentemente, tali processi vanno analizzati anche alla luce dei riflessi occupazionali, delle condizioni di lavoro e dei riflessi che si possono avere nel rapporto Nord-Sud e nel riequilibrio territoriale del Piemonte.

Per facilitare questo compito viene distribuito il questionario allegato, le cui risposte potranno essere un utile ausilio al convegno e, sottolineando come lo stesso questionario non può essere inteso come il tradizionale strumento per raccogliere dati da poi elaborare, bensì il necessario supporto tendente a misurare i processi più significativi, le cui risposte dovranno essere già riportate e discusse nel convegno stesso.

A tal fine, è bene che il questionario sia compilato con la discussione collettiva nei C.d.F. e nelle leghe e la compilazione sia finalizzata a quelle aziende in cui sono presenti linee di prodotto e/o famiglie di prodotto sulle quali oggi si misurano i principali processi innovativi.

Una prima ipotesi di individuazione di linee di prodotto e/o famiglie potrebbe essere la seguente:

1) Gruppo di accensione - Alimentazione - Controllo computerizzato del motore (nonchè Trasmisssione) - Strumentazione e impianto elettrico.

Fabbriche produttrici:

MARELLI AUTRONICA

WEBER

SOLEX

FIAT

SIPEA

Filtri e pompe:

SAVARA - FISPA

2) Fari e fanali - Motorini elettrici

Fabbriche produttrici:

SIEM

CARELLO

ALTISSIMO

OLSA

GIARGIA
GATE (Asti)
ISOLA (Villastellone)

3) Sospensioni - Ammortizzatori - Sistemi frenanti e frizioni

Fabbriche produttrici:

WAY - ASSAUTO
CORTE & COSSO
VALEO (CN)
FERODO (Tessili - CN)

4) Plastica (paraurti, porta e pannellaria, selleria, plancia, climatizzazione, volantini, arredo)

Fabbriche produttrici:

CROMODORA
STARS
GALLINO
CIGALA e BERTINETTI
CAVIS

OMNIPLAST

COMIND-SUD
TURELLO

5) Gomma - Ruote (cerchione e copertone) - articoli industriali

Fabbriche produttrici:

FERGAT
CROMODORA
ARMAN
SIRTAL
AGES
SIEM
COMIND SUD
PIRELLI A.A.I.
SAIAG
CAVIS

PIRELLI
MICHELIN
CEAT

6) Silenziatori

Fabbriche produttrici:

CROMODORA
MEC-IND

7) Motore (pistoni, valvole, bronzine, raffreddamento)

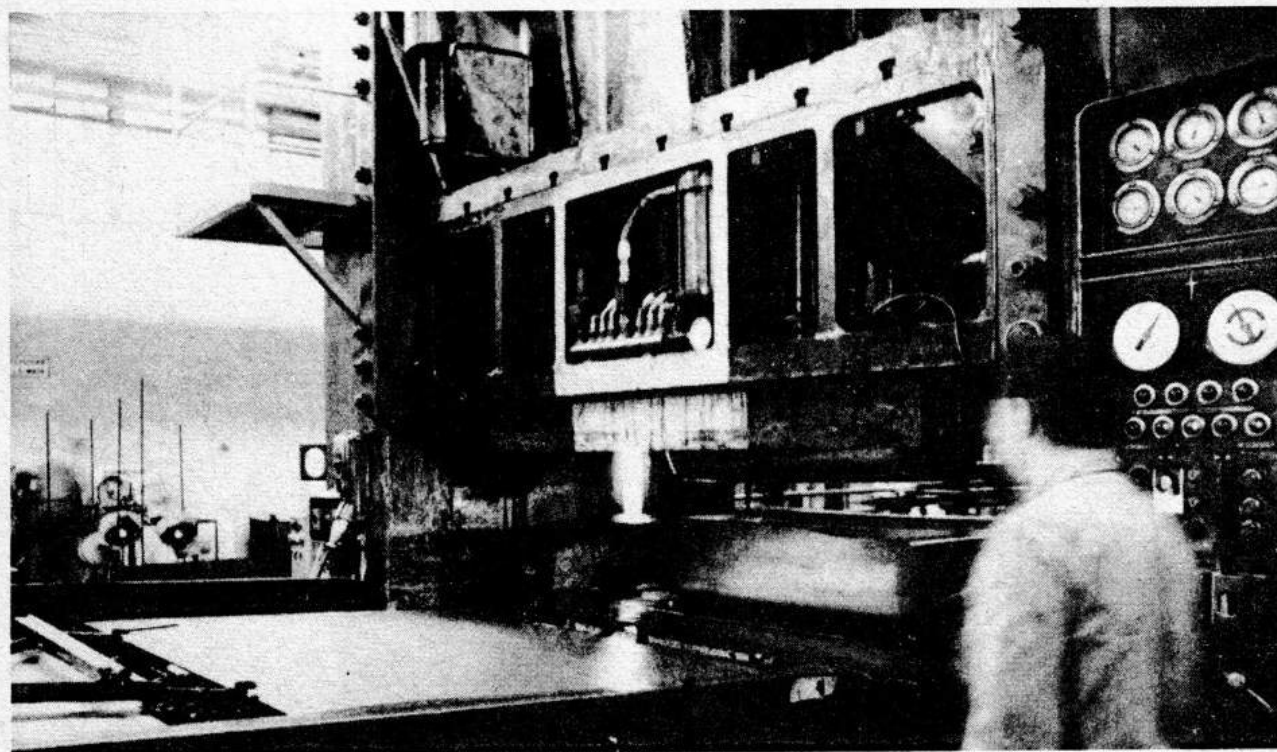
Fabbriche produttrici:

A.E. BORGIO
MONDIAL PISTON
FIAT
EATON - LIVIA
TRIONE
IPRA - FIAT LINGOTTO

N.B. - Fare riunioni di comparto e successivamente fare i consigli di fabbrica con le singole aziende. Ciò sapendo che al Convegno debbano partecipare tutti i C.d.F. delle fabbriche di componentistica, anche quelli non coinvolti inizialmente dalla fase preparatoria del Convegno.

Infine va detto come il Convegno occorrerà costruirlo con la Federazione CGIL-CISL-UIL, la FULC e con la presenza di altri sindacati o aziende di altre regioni (es.: Lombardia, Campania, Emilia) caratterizzate dalla presenza di produttori di componenti e interessate comunque ad un discorso di riequilibrio produttivo.

Torino, 2 giugno 1980.



FEDERAZIONE REGIONALE

CGIL CISL UIL

Piemonte

FLM FULC FULTA

CONVEGNO

COMPONENTISTICA AUTO

- alcune risposte Fiat alla trattativa su
Ricerca e Componentistica

Dagli incontri FIAT - FLM del
22-23-29/5/'80

luglio '80

La Fiat è partita dicendo che, gli attuali problemi dell'auto derivano: da una caduta del mercato internazionale ed europeo, dai bassi livelli di produttività nel nostro paese, e dall'immagine italiana all'estero che non renderebbe credibile i prodotti del nostro paese; questo per concludere che:

- 1 - il prodotto Fiat è competitivo per affidabilità, efficienza, risparmio;
- 2 - che il problema del futuro non è una modifica strutturale del prodotto, attraverso un ruolo nuovo della ricerca e della componentistica, affermando che gli elementi evolutivi non significherebbero rivoluzione dell'auto; che il problema principale e vero per la Fiat, per misurarsi con la concorrenza giapponese, americana ed europea, è quello di recuperare produttività ed efficienza sul fattore lavoro.

In questo quadro ha parlato di ricerca e componentistica e di rapporto con lo stato. La Fiat ha dato delle spiegazioni e fatto dei ragionamenti sulla ricerca per filoni

generalmente rispetto a quello che sta facendo in questo campo. In una prima parte del ragionamento i capi delegazione della Fiat, alla trattativa, non hanno drammatizzato il problema dicendo:

- a - l'auto non subirà grandi mutamenti
- b - la Fiat è autosufficiente
- c - la Fiat non ha chiesto particolari interventi dello stato sulla ricerca
- d - questo problema, così come la politica industriale, sotto la direzione del Consiglio di Amministrazione, è una prerogativa della Fiat che in quanto tale decide e non discute con le OO.SS.

Aspetti di questa posizione dell'azienda sono venuti meno, si sono aperte contraddizioni di fronte alle domande ed alle posizioni della FLM sul ruolo decisivo della ricerca applicata, ma anche scientifica e della componentistica.

Nel confronto del 23.5.80, l'azienda ha dovuto entrare nel merito, e dagli stessi direttori del settore pianificazione del CRF e della Componentistica sono usciti filoni importanti che segnano mutamenti significativi dell'auto a tempi medio brevi e medio lunghi, che l'azienda ha avuto anche rapporti con l'IMI per un finanziamento rimasto inevaso pari a 200 miliardi nel '76; ed ha contratti per la ricerca scientifica, di base, per il motore diesel, con il CNR, il che dimostra la necessità di un rapporto con il finanziamento pubblico, cosa che la Fiat, ritiene anche utile per aiuti, sostegni sia alla ricerca che alla ristrutturazione della componentistica, ma che tutto questo non deve mutare il modello dell'impresa, non deve significare l'intervento dello Stato con filoni programmatori in una logica di piano di settore auto e componentistica; obiettivo invece che con forza si pone il sindacato, sia in rapporto alla trattativa e contestualmente con il governo attraverso l'intervento congiunto CGIL CISL UIL - FLM con una lettera già inviata dalle OO.SS. al CIPI per realizzare appunto una politica di piano per l'auto.

FILONI DI RICERCA: (cosa ha detto la Fiat)

La Fiat precisa che il CRF è strutturato in tre dipartimenti:

- a - tecnico: analisi fenomeni, studio materiali, quanto di scienza applicata: ottica, acustica, si realizza re, ecc.
- b - Ingenieristico: prodotto, sistemi, ecc.

c - tecnologico: tipi di saldature, risparmi economico, sviluppo dell'elettronica e automazione.

* Positivi sviluppi dell'elettronica, si può applicare in prodotti di larga scala.

* L'elettronica permette di controllare il funzionamento e quindi il suo ruolo nel campo dei sistemi:

- motoristica-combustione
- meccanica
- - civile

La Fiat dice di non avere un piano di ricerca orizzontale per tutto, che un 15% del piano di ricerca e autonomia orizzontale del CRF, ed un 85% è su commissione dei settori in particolare l'auto, e che lo sviluppo di un piano guida anche in concorrenza con altre case automobilistiche al fine di anticipare nuove tecnologie e nel 15%; ciò potrebbe significare che nell'85% ci sono sì ricerche e sviluppo ma di sperimentazioni nuove sull'esistente, o modifiche su tecnologie di altri, e comunque non c'è un coordinamento generale orizzontale della ricerca e sviluppo, anche se la Fiat dice che sono due le attività:

- a) studio di discipline orizzontalmente: esempio utilizzo dell'impiego del laser avviene in modo orizzontale che poi può essere applicato in modo verticale (settore);
- b) applicazioni finalizzate in verticale portate avanti da ogni dipartimento;
- c) il loro ruolo più che progettare sistemi è quello di ingegnerizzarli (e quindi è sostanzialmente applicativo il ruolo del CRF)

esempio: l'auto chiede un nuovo prototipo: il CRF cosa fa?

- 1° studia la fattibilità dei materiali leggeri in laboratorio;
- 2° fa un sub-sistema dal punto di vista della ingegnerizzazione;
- 3° progetta il prototipo per industrializzarlo
- 4° a questo punto il prototipo si affida al settore.

Cioè: la progettazione di un sistema non fa parte di un piano della ricerca e sviluppo ma parte dal settore verticale e ritorna al settore esempio l'auto. Quindi con un rapporto non dialettico tra CR e Settori, come dice la Fiat, anche, ma più che altro di lavoro su commissione

ne, in quanto è l'auto in questo caso che definisce l'obiettivo e non il CR che dovrebbe avere invece suoi obiettivi (un piano) i quali certamente devono essere coordinati.

Questo aspetto del problema della ricerca è molto importante in quanto se il C.R. lavora con un ruolo verticale, applicativo, di commesse; di fronte all'affermazione degli alti responsabili Fiat che l'auto non subirà grande evoluzione, significa che il C.R. ha oggi ed avrà nel futuro un ruolo relativo; se invece l'evoluzione dell'auto sarà qualitativa (e questa è la fase) ciò deve significare che il ruolo del C.R., i problemi della politica industriale, il rapporto con l'università, con il CNR e lo Stato non può essere assolutamente relativo, ma strategico con un piano di fondo che non guarda agli aspetti congiunturali dei problemi, ma mira ad un intervento strutturale con conseguenze sul prodotto, sull'industrializzazione, e sulla o.d.l., sapendo che anche la ricerca scientifica ha un ruolo decisivo e non solo quella applicata.

A - la Fiat dopo aver detto:

- lamenta le procedure burocratiche per finanziamenti pubblici (vedi la vicenda IMI)
- il rapporto CNR e CBF e sulla ricerca di base ed è finalizzata alla conoscenza: materiale alleggerimento, combustione, veicoli elettrici, metallurgia primaria;
- sulla ricerca di base ha rapporti con tutte le università;
- con il CNR la ricerca è su obiettivi generali rispetto ai quali la Fiat si muove in senso tecnico;
- che l'accordo internazionale europeo tra Fiat-Volvo-Citroen-ecc., riguarda la ricerca scientifica di base e non il prodotto (per ovvi motivi di concorrenza tra le aziende stesse dell'accordo e quindi più che altro un accordo di facciata per finanziamenti).

B - I responsabili del settore pianificazione hanno precisato la fisionomia del C.R. precisando che la strategia globale la stabilisce l'auto e non il C.R.

Sono in corso attività in merito a:

- 1 - nuove aereodinamiche per migliorare il coefficiente di penetrazione
- nuovi materiali per realizzare veicoli più leggeri acciai, alluminio, materiali plastici.
- * dicono che ci sono sul piano teorico positive e