

Piero Di Siena

RITORNO A MELFI
Scritti su Fiat e dintorni

La scelta*
(1991)

La vocazione industriale delle "aree interne"

La scelta della Fiat di aprire due nuovi stabilimenti, a Melfi in Basilicata e ad Avellino, costituisce senza dubbio una delle più importanti novità dello sviluppo industriale in atto in Italia, di quel nuovo modello di industrializzazione di cui parla Agnelli, che con ogni probabilità costituirà uno degli aspetti salienti di questi anni Novanta ora agli esordi. E questo per almeno due ragioni. La prima consiste nel fatto che la Fiat affida alla realizzazione di tali investimenti - a quello di Melfi soprattutto, con i suoi 8.000 addetti previsti, che possono giungere a 15.000 con l'indotto - le principali prospettive di successo del suo piano di "qualità totale". A Melfi, infatti, a partire dal 1994 dovrebbe iniziare la produzione della nuova "utilitaria" di cilindrata medio-bassa, pensata per sostituire la Uno e destinata a fronteggiare sul mercato nazionale e su quello, europeo la concorrenza giapponese nella gamma produttiva (quella delle utilitarie, appunto) che costituisce il settore nel quale per lunghi anni la Casa torinese ha mantenuto il primato. La scelta dei nuovi insediamenti, quindi, matura insieme alla "svolta" di Romiti sulla "qualità totale" presentata nel seminario di Marentino e alla critica dei pericoli di burocratizzazione e di scarso dinamismo del modello produttivo neo-fordista su cui la Fiat aveva costruito i suoi successi dopo la sconfitta operaia del 1980. E sembra avere gli stessi caratteri di repentinità. Se, infatti, vogliamo prestar fede alle affermazioni contenute nell'intervista su Fiat e Mezzogiorno concessa da Annibaldi a *Meridiana*, la rivista di storia e scienze sociali diretta da Piero Bevilacqua, ancora alla fine dell'89 è esclusa decisamente l'eventualità di costruire nuovi stabilimenti nel Mezzogiorno e in particolare nell'area del terremoto 1980, entro la quale invece sono - come è noto - situate le aree industriali di Melfi e di Avellino.

La seconda ragione è costituita dal fatto che per la prima volta siamo di fronte ad un consistente e significativo (per quantità degli addetti previsti e qualità delle prospettive produttive) processo di industrializzazione del Mezzogiorno "interno". Annibaldi ci ricorda nella sua intervista che l'intervento Fiat nell'Italia meridionale, aveva privilegiato le direttrici costiere, tirrenica e adriatica, seguendo e assecondando le tendenze spontanee dello sviluppo. Ora i due nuovi interventi sono invece baricentrici rispetto alle due precedenti direttrici e interessano zone del Mezzogiorno interno strategiche ai fini della correzione di uno dei tratti dello sviluppo distorto degli anni Sessanta e Settanta, fondato appunto su una crescita disordinata e "malata" delle zone costiere e su un progressivo abbandono e degrado delle aree interne. Per di più gli interventi ricadono in due aree industriali costruite o riattrezzate con i programmi di sviluppo previsti per le zone colpite dal terremoto del novembre '80. Questo assume, tra l'altro, in quelle zone un grande valore simbolico. E sembra suggellare positivamente, attraverso una scelta di indubbia portata strategica, un processo di industrializzazione che apertosi con grandi speranze all'indomani della legge per la ricostruzione delle aree terremotate della Campania e della Basilicata si era via via rivelato labile e incerto nelle prospettive.

Del resto erano stati Manlio Rossi Doria e i suoi collaboratori della "scuola di Portici" che più di ogni altro si erano battuti perché nella legge sulle zone colpite dal terremoto venissero inseriti programmi di sviluppo industriale. Impegnati nella redazione dei piani di sviluppo delle Comunità montane dell'Alto Sele e dell'Alto Ofanto prima del terremoto, essi, dopo il sisma, si affrettarono a

* *La Fiat nel Mezzogiorno*, "Asterischi", 0, 1991. Questo saggio è il frutto di una rielaborazione e aggiornamento di due precedenti articoli apparsi rispettivamente su "Rinascita" del 23 dicembre 1990 e sul "Manifesto" del 19 gennaio 1991.

rendere note le loro ricerche e i primi risultati del loro progetto con una *Memoria* sulle aree terremotate pubblicata da Einaudi, il cui tratto saliente era appunto la dimostrazione di una possibile vocazione industriale del Mezzogiorno interno. Su questa stessa linea si muoveva poi, nel pieno degli anni Ottanta, Leonardo Cuoco, direttore dell'Istituto regionale di ricerche della Basilicata, in un suo saggio intitolato appunto *Mezzogiorno interno*.

Come queste intuizioni siano state poi stravolte in una pratica di infrastrutture faraoniche, di subappalti selvaggi, di storie di penetrazioni di camorra nelle aree dell'interno è stato ampiamente portato alla luce dalla commissione parlamentare d'inchiesta presieduta da Scalfaro, i cui risultati sono stati repentinamente archiviati dai partiti di governo. E tuttavia non c'è dubbio che gli insediamenti della Fiat possono far legittimamente sorgere l'aspettativa che un nuovo ciclo si apra e rimetta coi piedi per terra una prospettiva che era sembrata irrimediabilmente compromessa.

Fiat e Mezzogiorno

E tuttavia queste rilevanti novità si muovono nell'ambito di una linea della Fiat che non presenta grandi soluzioni di continuità con le scelte dell'ultimo decennio. Per questa ragione stupiscono i toni apologetici con cui, nei giorni immediatamente successivi all'annuncio dei due investimenti, studiosi di solito avvertiti delle cose del nostro paese (da Mariano D'Antonio a Gianfranco Pasquino) hanno plaudito al carattere inedito delle scelte della Fiat e a una riscoperta "funzione nazionale" dei suoi gruppi dirigenti, contrapponendo la grande azienda torinese - rappresentante di una società civile sana, dinamica e moderna - a una società politica corrotta, inefficiente e incapace.

Infatti, le decisioni attuali che riguardano l'Irpinia e la Basilicata si muovono in coerenza con le scelte di strategia imprenditoriale fondamentali fatte nella seconda metà degli anni Settanta. Tra gli interventi propri e le aziende della ex Alfa, la Fiat è già da tempo con i 50mila addetti nel Mezzogiorno il più grande gruppo imprenditoriale privato che opera in Italia Meridionale. Ma al di là della diffusa presenza di stabilimenti Fiat a Pomigliano, Bari, Foggia, Termini Imerese, Grottaminarda (sempre in provincia di Avellino), ciò che ha avuto un 'influenza strategica nell'assetto generale della Fiat è quanto è accaduto nel corso degli anni Ottanta nei suoi stabilimenti nell'Italia centro-meridionale. Tra Cassino, Sulmona, Termoli e Val di Sangro in Abruzzo vi è ormai il cuore" dei processi innovativi che hanno sostenuto il rilancio della produzione Fiat negli ultimi dieci anni.

Ora gli investimenti di Melfi e di Avellino proiettano ancora più a Sud questo nucleo forte della produzione e dell'innovazione Fiat. Le due iniziative, infatti, sono state pensate in vista di una ripresa del mercato dell'auto che guarda già alla seconda metà degli anni Novanta, e quindi oltre le difficoltà della congiuntura attuale. Si inseriscono cioè nella strategia a medio e lungo termine del gruppo di Agnelli, che di fronte alla necessità di avviare programmi industriali innovativi e in grado di fronteggiare la concorrenza giapponese nel prossimo decennio, preferisce dare vita ad esperienze del tutto nuove anziché ristrutturare gli stabilimenti esistenti.

E, dopo Termoli e Cassino, la casa di Torino ancora una volta torna a muoversi in una prospettiva in cui le produzioni innovative del settore auto sono collocate lontano dagli stabilimenti "storici" (da Mirafiori a Arese) della produzione automobilistica italiana. Questo, nelle zone prescelte, è possibile perché la Fiat può naturalmente far tesoro della sua ormai consolidata presenza nel Mezzogiorno. Per queste stesse ragioni erano, tra l'altro, verosimilmente infondate le minacce usate dal gruppo dirigente dell'azienda torinese nella trattativa preliminare col sindacato, di collocare altrove e addirittura all'estero le due iniziative, se le organizzazioni dei lavoratori non avessero

accettato (cosa che in effetti hanno fatto) tutte le condizioni di flessibilità nell'uso della forza lavoro imposte dalla controparte.

La Fiat non era, infatti, veramente in condizione di decidere a piacimento, solo in base a un più conveniente utilizzo della forza lavoro, l'allocazione di investimenti strettamente legati a progetti a così alto contenuto innovativo. Trattandosi di produzione automobilistica, è difficile che la casa torinese non, puntasse come per il passato *innanzitutto* al mercato nazionale (che continua a costituire la sua principale risorsa) e *poi* sulle esportazioni. Per cui sarebbe stato del tutto irrazionale produrre all'estero per poi importare gran parte della produzione in Italia. Non possiamo poi dimenticare (cosa che si continua curiosamente a trascurare) che in Italia meridionale gli incentivi finanziari dello Stato coprono una parte cospicua degli investimenti previsti. Si tratta, tuttavia, di condizioni favorevoli a cui si sarebbe potuto pure rinunciare di fronte a un costo del lavoro di gran lunga più contenuto, se esse non si fossero combinate col fatto che nel Mezzogiorno la Fiat può mettere "in rete" questi suoi programmi di grande valore strategico coordinandoli con l'attività degli altri stabilimenti già operanti in questa parte dell'Italia. Sembra poco credibile che Agnelli e Romiti avrebbero potuto, collocare, senza sconvolgere pericolosamente la loro strategia aziendale di lungo periodo, la loro principale iniziativa imprenditoriale fuori da un contesto da molto tempo operante e quindi sperimentato. Del resto, nello stesso accordo stilato coi sindacati il 18 dicembre 1990 si riconosce che l'insediamento di Melfi «riguarderà un prodotto nuovo, collocato in un segmento chiave, della gamma Fiat» e si troverà «in una posizione baricentrica rispetto a altri stabilimenti dislocati a Sud e funzionale, quindi, a nuovi sistemi di rifornimento *just in time*».

Alla ricerca del "prato verde"

Ma perché la Fiat ha investito e continua a investire nel Mezzogiorno quando apparentemente tutti gli indicatori (inefficienza della pubblica amministrazione, criminalità, crisi civile e istituzionale) che allontanano altri investitori dovrebbero sconsigliarla a procedere in questa direzione? Vi è intanto la maggiore possibilità nel Mezzogiorno di ricorrere ai fondi pubblici. Annibaldi nella sua intervista a *Meridiana* lo ammette sia pure con riluttanza. E questo rapporto, spesso occultato, tra Fiat e spesa pubblica è di grande rilevanza. Non solo perché svela compiutamente limiti di autofinanziamento che rendono poi più fragili di quanto non si pensi le stesse grandi famiglie del capitalismo italiano. Ma perché allude a una relazione tra Stato, poteri pubblici e la più grande azienda italiana molto stretta e di forte compenetrazione. E getta una luce del tutto nuova - a dispetto dei luoghi comuni invalsi con l'affermarsi delle ideologie neoliberiste - sul rapporto che si è instaurato nel corso degli anni Ottanta tra funzioni dello Stato, ristrutturazione dell'industria e dell'apparato produttivo nel suo complesso, caratteri e tenuta della compagine nazionale, sia dal punto di vista territoriale che dal punto di vista delle reazioni politiche e sociali. Non si tratta solo del fatto ampiamente noto - che i trasferimenti dello Stato alle imprese sono in Italia in proporzione di gran lunga superiori di quelli che vanno alle famiglie, e che quindi esiste una funzione eminentemente pubblica di sostegno all'accumulazione privata. Ma si tratta soprattutto del fatto, almeno nel caso della più grande industria italiana, che questo sostegno pubblico è orientato all'innovazione e in una realtà, come quella meridionale, che è attraversata da tanti e evidenti processi di degrado della vita civile", dell'economia e delle stesse istituzioni pubbliche. Che «i limitati investimenti nelle tecnologie produttive la Fiat li ha fatti prevalentemente a Termoli e a Cassino, con i soldi dello Stato» non significa - come ha sostenuto Sergio Garavini nel primo numero della rivista "Quaderni Fiat" nell'ambito di una poco convincente ricostruzione in chiave "stagnazionista" delle scelte di Romiti sulla "qualità totale" che siamo di fronte a un capitalismo quasi "straccione". Al contrario, che la compenetrazione tra Stato e grande impresa si realizzi nel sostegno all'innovazione e di questo sia interessato il Mezzogiorno pone problemi inediti di riconsiderazione della questione meridionale, del suo rapporto con i problemi complessivi del paese

e dei processi di internazionalizzazione di cui è investito, e insieme delle strategie democratiche da mettere in campo nel Mezzogiorno che vadano ben oltre la critica al consociativismo e al sistema politico meridionale a cui si è limitata la sinistra con scarso successo negli ultimi anni. Tuttavia il rapporto tra Fiat e Mezzogiorno, lungi dall'esaurirsi nella mediazione realizzata tramite lo Stato, si costruisce anche sul terreno proprio del rapporto tra potere dell'impresa e potere contrattuale della forza lavoro.

Le esperienze di un decennio - da Cassino a Termoli - hanno dimostrato che la Fiat è capace di disporre a piacimento, nella realtà del Mezzogiorno in cui si è insediata coi progetti più innovativi, di una forza lavoro ben più flessibile che in altre parti del paese. Gli alti tassi di disoccupazione, l'assenza ovvia di esperienze consolidate di relazioni industriali e sindacali ispirate alle tradizioni della grande industria, l'uso indiscriminato dei contratti di formazione e lavoro e della chiamata nominativa dal collocamento hanno consentito un comando pressoché esclusivo sul lavoro da parte dell'impresa, che nelle fabbriche del Nord o è più difficile o è frutto di un duro scontro sociale non privo di prezzi per tutte le controparti.

E' lo stesso Annibaldi ad ammettere nell'intervista a *Meridiana* più volte citata che la Fiat nel Mezzogiorno ha potuto avvantaggiarsi «delle virtù, delle disponibilità al lavoro di una manodopera che veniva dall'agricoltura». «E' il ruolo del lavoro agricolo - continua Annibaldi - che, di sua natura; non è contestativo, non parte da una disposizione aggressiva». L'alta pendolarità dei lavoratori Fiat dell'Italia meridionale (specialmente a Termoli e Cassino) non favorisce inoltre l'aggregazione sindacale. Nei paesi di provenienza poi questi lavoratori, come è stato ricostruito magistralmente da Gad Lerner nel suo *Operai* pubblicato da Feltrinelli, mantengono altri interessi economici (il pezzo di terra da coltivare, il piccolo esercizio commerciale), non sono mai diventati operai "puri". Paradossalmente, a differenza che nel "modello giapponese", la Fiat ha potuto disporre di una classe operaia non antagonista e aconfittuale, non per eccesso di partecipazione alle ragioni e allo "spirito" dell'impresa ma, al contrario, per un alto grado di estraneità.

La sfida della "qualità totale"

Se questa è la tradizione di relazioni industriali imposta dalla Fiat nei suoi più importanti stabilimenti meridionali, si può arguire allora come Romiti intenda gestire il proprio programma di "qualità totale". Individuando nel Mezzogiorno la punta avanzata di questo progetto, segnatamente negli stabilimenti di Melfi e di Avellino, non è del tutto fuori luogo congetturare che la Fiat pensi che sia possibile svincolare questo progetto innovativo da un modello di relazioni sindacali democraticamente fondato su anni di esperienza e di lotte del movimento operaio delle grandi fabbriche del nostro paese. Un indizio che l'azienda torinese intenda muoversi in questa direzione può essere l'accordo che a dicembre del 1990 ha imposto alle organizzazioni sindacali nazionali e locali di categoria sotto la minaccia di un dirottamento come si è visto scarsamente plausibile degli investimenti altrove. Tale accordo, incentrato sull'impegno a pesanti deroghe al contratto nazionale di lavoro in materia di turni, livelli retributivi e lavoro notturno delle donne, chiarisce con grande evidenza quali siano le intenzioni dei vertici aziendali. Più che una sorta di dumping sociale per il Mezzogiorno, come hanno affermato più volte Ingrao e Bertinotti, si tratta - cosa ben più grave - di una prova generale per il complesso delle relazioni sindacali nel paese.

Ma a questo punto sorgono alcuni interrogativi di fondo. Quali prospettive di successo può avere un piano di "qualità" che, se sul terreno dell'organizzazione della produzione si propone di superare i limiti del fordismo, su quello delle relazioni industriali tenta di acquisire (sotto l'etichetta della "qualità") il consenso sindacale alle pratiche neo-fordiste del decennio aperto dalla sconfitta del 1980? E' sicura la dirigenza Fiat di trovarsi a Melfi e Avellino nella stessa situazione, e di fronte alla stessa classe operaia che si è trovata davanti a Cassino e Termoli negli anni Settanta? Il tempo non è trascorso invano. E, a differenza che negli anni Settanta, a Melfi e Avellino come in tutto il

Mezzogiorno si è ampiamente consumato per più di una generazione quel rapporto con l'agricoltura che Annibaldi individua come una risorsa per relazioni industriali a basso tasso di conflittualità. I lavoratori che saranno assunti e selezionati per Melfi e Avellino con ogni probabilità non saranno, come negli anni Settanta, forza lavoro proveniente dall'agricoltura o semi-agricoltori come tanti lavoratori dell'edilizia, ma giovani diplomati in cerca di prima occupazione, con un tasso di istruzione elevato benché dequalificato a causa del degrado della scuola di massa nel Mezzogiorno. E' probabile che essi avranno, più di quanto l'avesse il nuovo operaio Fiat meridionale degli anni Settanta, la propensione a recidere rapporti con la realtà precedente al processo di industrializzazione, a essere disponibili a diventare, pur con tutte le differenze che intercorrono tra aspettative e comportamenti degli anni Novanta rispetto agli anni Settanta, a loro modo operai "puri".

Questa può essere una risorsa "obiettiva" per una forte partecipazione dei lavoratori ai programmi dell'impresa. Ma può essere tale, nel contesto di una società democratica, solo se gestito sindacalmente, e anche politicamente - come giustamente va ripetendo in più occasioni Vittorio Rieser - quale *risorsa autonoma* rappresentativa di un nuovo mondo del lavoro in formazione.

Una "nuova frontiera" per la sinistra e il sindacato

Non è detto che nel sindacato e nelle forze di sinistra delle zone interessate ai nuovi insediamenti prevalga immediatamente la consapevolezza che i caratteri stessi dell'intervento Fiat e l'impatto che essi avranno con la realtà del Mezzogiorno degli anni Novanta aprono spazi, ma richiedono un salto di qualità. E che se tali spazi non sono gestiti con l'intenzione di costruire un nuovo soggetto sociale autonomo dell'industrializzazione essi possono trasformarsi in luoghi in cui per lungo tempo si pregiudicano ruolo e funzione di una forza di sinistra degna di questo nome.

Soprattutto nel Melfese, dove è situato il più importante dei due interventi, la sinistra mantiene ancora forte insediamento elettorale e una tradizione di organizzazione e di lotte, che naturalmente non può essere meccanicamente trasferita nella nuova situazione che si verrà a creare, ma potrebbe essere comunque un cospicuo retroterra culturale e politico da mettere in campo.

E' tuttavia possibile che la sinistra a livello locale oscilli tra una linea che si limiti a spianare le difficoltà che la Fiat incontrerà nel corso della realizzazione del progetto (pensando di accreditarsi come forza di governo), e un'altra contrapposta tesa a animare una conflittualità diffidente e ostile alle novità, e incapace di affrontare i problemi nuovi che si porranno, in definitiva una conflittualità difensiva e marginale. La sfida vera è invece candidarsi a essere il soggetto politico e sindacale che esprima il punto di vista di una forza lavoro in formazione sul progetto di "qualità" di cui sarà protagonista. E un tale punto di vista non potrà escludere dall'orizzonte dei suoi interessi il rapporto che deve intercorrere tra nuova industrializzazione e *qualità* dello sviluppo civile e ambientale delle zone interessate, che invece potrebbe essere irrimediabilmente compromesso. Riproponendo e reinterpretando, alla luce delle tendenze e dei problemi che si presentano spesso con drammaticità alle soglie degli anni Novanta, quelle ipotesi di sviluppo del Mezzogiorno interno travolte dalla piega assunta dagli eventi del post-terremoto e della ricostruzione, e che ora potrebbero riassumere una rinnovata attualità e consistenza, nel quadro di una *codeterminazione conflittuale* dei problemi posti dal nuovo *processo* di industrializzazione.

Ciò sarà possibile a Melfi e Avellino se la sinistra italiana si porrà il problema di elaborare una propria e autonoma posizione sui temi della "qualità" che debbono investire il processo produttivo. Le scelte della Fiat intervengono su nodi e nervature sensibili della vita del paese, a cominciare dal dualismo Nord e Sud, e investono direttamente il tema della qualità dello sviluppo non solo economico ma civile e politico. Si impone, perciò, una diversa, più analitica, strutturale, valutazione della crisi attuale del Mezzogiorno non riducibile alla pura denuncia di stampo "salveminiiano" dello sfascio del sistema politico meridionale.

I nuovi investimenti della Fiat nel Mezzogiorno impongono, altresì, alla sinistra e al movimento sindacale di trarre tutti gli insegnamenti possibili dalle sconfitte degli anni Ottanta. I nuovi problemi della "qualità" esigono che non si affrontino le novità in ordine sparso e le difficoltà della congiuntura attuale attraverso politiche meramente difensive. Ora, non c'è dubbio che la sinistra in Italia non può sottrarsi alle sfide dell'innovazione e anche dei vincoli che derivano dall'evoluzione del mercato mondiale. I problemi che il paese si trova a dover risolvere alle soglie di questi anni Novanta richiedono a sinistra una capacità di elaborazione in grado di rispondere alla domanda ineludibile di un salto di *qualità* nello sviluppo. Ma se un tale salto vuole tenere insieme, in Italia, *innovazione* e *democratizzazione* ulteriore dell'economia e della società, esso non può non essere anche un balzo in avanti delle condizioni generali di civiltà, e quindi realizzare un'effettiva valorizzazione del lavoro.

Lasciando a altri l'inutile diatriba tra i meriti e i demeriti della Fiat verso il Mezzogiorno e il paese, la sinistra dovrebbe, perciò, sapersi attrezzare per affrontare le questioni che le nuove iniziative Fiat pongono sul tappeto. Dagli inediti problemi di gestione del conflitto, della costruzione di forme di democrazia industriale nelle nuove zone di insediamento delle industrie, a partire dal controllo del mercato del lavoro e dell'organizzazione del lavoro.

Dunque *questo* concreto, e già in atto, processo di industrializzazione del Mezzogiorno contribuisce a ridefinire nei fatti la questione meridionale alle soglie del 2000. Interpretarne le linee di tendenza diventa essenziale per una sinistra che voglia assolvere a una funzione politica e sociale all'altezza dei tempi e delle novità.

Le tappe
di un'esperienza*
(1993-2001)

Una partenza "zoppa"

L'accordo sulla Fiat di Melfi sottoscritto¹ dai sindacati dei metalmeccanici con l'azienda torinese non è di quelli su cui sparare "a palle incatenate". Apprezzabile è lo sforzo del sindacato di combinare l'accoglimento dell'esigenza di consentire il funzionamento degli impianti 24 ore su 24, con condizioni di miglior favore per i lavoratori (dall'abbattimento del "muro" giornaliero delle otto ore lavorative alla turnazione che prevede una pausa di ben quattro giorni ogni tre settimane). Importante è stato anche il fatto che il sindacato abbia resistito alla pretesa dell'azienda di definire accordi relativi ai ritmi produttivi al di fuori dell'avvio dell'esperienza lavorativa concreta. Tutto questo sembra poter andare - pur tra rischi e incognite ancora molto grandi - nella direzione di una combinazione tra ottimizzazione della produzione e governo flessibile dei tempi di lavoro e non lavoro, che costituisce la sfida e la frontiera del modello di organizzazione postfordista. Sapendo naturalmente che in questo quadro resta tutta aperta per i lavoratori, e risolvibile solo nell'ambito dell'esperienza lavorativa quotidiana, il grande tema della contraddizione tra eterodirezione e autodeterminazione nel governo dei tempi in rapporto all'organizzazione del lavoro.

Sarà nostalgia per la "democrazia dei produttori" del Gramsci ordinovista, ma è mia opinione che nella nuova "fabbrica integrata" ci siano gli spazi per una gestione del conflitto che si affidi anche al fatto che il punto di vista dei lavoratori sull'organizzazione della produzione sia superiore a quello del management e dell'azienda. Ma proprio se si tiene conto di tutti questi aspetti, nell'accordo siglato su Melfi e Pratola Serra nei giorni scorsi vi è un dato che risulta proprio inaccettabile. Ed esso consiste nel differenziale retributivo che viene stabilito per lavoratori delle nuove fabbriche rispetto agli altri del gruppo Fiat Auto. E non è solo un obiettivo salariale non raggiunto, ma qualcosa che insinua più di un sospetto sul fatto che sindacato e azienda siano all'altezza dei loro stessi propositi.

Di che si tratta allora? La Fiat ha affermato che con la fabbrica di Melfi ha deciso di fronteggiare la sfida giapponese anche sul piano dei modelli organizzativi e che a questo esperimento affida addirittura il futuro dell'auto italiana. Però quando alla Toyota si avviò la "rivoluzione" organizzativa che poi ha fatto scuola, l'azienda diede in cambio dell'impegno che chiedeva ai lavoratori la sicurezza del posto di lavoro e retribuzioni più elevate e indicizzate attraverso gli scatti di anzianità. Con la Fiat succede esattamente il contrario. Si verifica cioè il paradosso che dà ai

* I singoli paragrafi sono costituiti, nell'ordine, dai seguenti articoli: *Ma Corso Marconi sa fare almeno come in Giappone?*, "l'Unità", 13 giugno 1993; *Melfi, un miracolo rimasto a metà*, "l'Unità", 17 febbraio 1994; *Fiat, Melfi come Singapore?*, "l'Unità", 3 luglio 1994; *Le guerre di Paolo, delegato della Fiat troppo Liberal*, "l'Unità", 18 dicembre 1994; *Melfi, vista dal di dentro*, "l'Unità", 26 settembre 1994; *La Fiat Melfi elegge le Rsu. A colpi di spot*, "l'Unità", 16 luglio 1995; *650 giovani fuori dalla Fiat di Melfi*, "l'Unità", 11 marzo 1996; *Melfi, le occasioni perdute*, "l'Unità", 22 aprile 2001

¹ L'accordo firmato l'11 giugno del 1993, prima dell'apertura dello stabilimento, norma salario e organizzazione del lavoro alla Sata. Viene concordato il funzionamento degli impianti 24 ore su 24 con turni di 7 ore e tre quarti invece che 8 (ma utilizzando il monte ore per i permessi) che potranno scendere a 7 ore e un quarto se i lavoratori scelgono di non utilizzare il servizio mensa. L'integrativo aziendale sarà una parte variabile della retribuzione perché legato ai "risultati industriali" e comunque sarà del 40-50% in meno rispetto all'integrativo Fiat. Vengono stabilite le sedi di partecipazione con l'istituzione di un comitato paritetico consultivo e otto commissioni suddivise per materie. Si introduce il controllo di qualità: secondo il modello giapponese chiunque può fermare la catena se ravvisa problemi inerenti alla qualità del prodotto. Ma le perdite legate al fermo degli impianti dovranno essere recuperate.

L'accordo firmato da tutte le organizzazioni di categoria presenti in Fiat fu criticato aspramente dalla componente di sinistra di allora della Cgil, "Essere Sindacato".

lavoratori a cui chiede un contributo forte alla realizzazione della competitività del prodotto una retribuzione più bassa.

La verità che anche da questo punto di vista la Fiat resta un'azienda in mezzo al guado, che aspira all'innovazione ma che, di fronte alle difficoltà, per compensare ritardi e diseconomie continua a ricorrere alla diminuzione del costo del lavoro. Il che per l'esperimento avviato a Melfi non è un buon inizio.

Il nuovo stabilimento nella crisi degli anni novanta

"Se si dovesse avvertire la necessità di ricorrere anche a Melfi ai contratti di solidarietà per fronteggiare la crisi del gruppo Fiat voi cosa direste?". "Non se ne parla nemmeno" dice Liberato Canadà, delegato della Fim-Cisl della nuova fabbrica di Melfi. E la risposta gli esce dal cuore. Ora, naturalmente, quella dei contratti di solidarietà è un po' una provocazione. Infatti, per Melfi nessuno li propone, essendo lo stabilimento appena avviato, impegnato nella produzione della "Punto" e in fase, per così dire, ancora di "rodaggio". Ma la risposta del delegato Fim è sintomatica di un modo di rapportarsi alla difficile vertenza dei lavoratori del gruppo della Fiat-Auto², che è presente tra i nuovi operai di Melfi.

Per Antonio Vitucci, segretario della Cgil di Melfi, è anche naturale che tra i lavoratori del nuovo stabilimento ci siano queste reazioni. Hanno cominciato a lavorare da così poco per poter già entrare nell'ordine di idee e nei problemi di chi invece rischia di perdere il posto di lavoro. Ma oltre a ciò c'è anche qualcos'altro. Si avverte anche una punta di contrapposizione con quelli del nord e si percepisce anche il segno lasciato dall'accordo aziendale che per Melfi prevede retribuzione inferiore a quella di Fiat-Auto. "Come si potrebbe chiedere a noi un sacrificio sul salario - continua il delegato della Fim - se già adesso abbiamo una paga inferiore di quella di Torino e Arese". Si coglie nel modo di ragionare di Liberato Canadà una traccia dell'illusione che serpeggia tra i lavoratori di Melfi. E cioè che la loro fabbrica, dove già si produce la "Punto" e presto verrà prodotta la "Y11", possa passare indenne nella crisi del gruppo.

Naturalmente non tutti la pensano così. Anzi, i più avvertiti sanno bene che non è indifferente ai destini di Melfi il modo in cui si chiude la vertenza in corso. "Se l'investimento qui - dice Vitucci - si rivelasse veramente sostitutivo rispetto a Mirafiori e Arese, noi saremmo preoccupati perché non siamo affatto convinti che Melfi possa avere un futuro in un gruppo che si ridimensiona". E della stessa opinione è il sindaco di Melfi, Giuseppe Brescia, che usa argomenti simili in una lettera di solidarietà ai sindaci delle città dove sono allocati gli stabilimenti Fiat "a rischio".

Che si sia di fronte a qualcosa di più di una preoccupazione è dimostrato dal fatto che per Melfi, dal punto di vista delle previsioni occupazionali, si è molto al qua dei programmi presentati a suo tempo dalla stessa Fiat. A fine '93 i lavoratori assunti avrebbero dovuto essere 3.300 circa, e invece sono solo 1.580, e solo al termine del 1994 supereranno i tremila. Si tratta dal punto di vista dell'occupazione di un anno secco di ritardo (senza contare il fatto che le aziende dell'indotto primario, che debbono essere costruite attorno alla fabbrica di automobili, sono appena nella fase iniziale di allestimento), né si riesce a comprendere quali effetti questo avrà sui livelli produttivi.

Allo stato attuale, infatti, la cosiddetta "salita produttiva" è ai suoi primi passi. Siamo tra le 50 e 90 vetture al giorno, si ruota su due turni su tre, e sulle linee di montaggio passa una vettura ogni tre postazioni. Solo ad aprile si arriverà a produrre 270 vetture al giorno, con altri 400 assunti. Tra i dirigenti del sindacato lucano circola il sospetto che la Fiat si prepara o a fare la stessa produzione con meno lavoratori o, prudentemente, a ridimensionare a Melfi il numero di vetture prodotte e occupazione in rapporto alla crisi di tutto il gruppo.

² Si tratta della lunga vertenza sul piano industriale che la Fiat presenta a dicembre del 1993, e che prevede un ulteriore ridimensionamento di Mirafiori dopo quello del 1980 e praticamente la chiusura di Arese. La trattativa si protrae per i primi mesi del 1994 e giunge poi faticosamente ad un accordo.

Intanto nella "fabbrica integrata" lucana con le prime vetture della "Punto" è nato il sindacato. Come si è visto c'è il delegato della Fim, ma ci sono naturalmente anche quelli nominati dalla Fiom, dalla Uilm e dalla Fismic. Giuseppe Cillis, delegato della Fiom, insiste soprattutto sul fatto che se si lascia mano libera all'azienda i ritmi di montaggio per quelli che lavorano sulle linee possono diventare intollerabili. Ora, dato che si verificano ancora molte pause "tecniche" della linea di montaggio, non viene ancora rispettata la pausa di venti minuti prevista dal contratto dopo quattro ore di lavoro alla catena. "Ma le altre fermate (che chiama "pause selvagge") - dice il delegato Fiom - non possono sostituirla giacché non si sa mai quando cominciano e quando finiscono, e quindi non ci si può comunque allontanare dalla linea".

Materia, quindi ce n'è perché i sindacati nazionali facciano la prima assemblea in fabbrica. "E - dice Vitucci - sarebbe opportuno che si facesse ora nel pieno della vertenza, e che in questa occasione venissero a Melfi anche delegazioni da Torino, Arese e dalla Sevel Campania".

Partono le fabbriche dell'indotto. Melfi come Singapore?

E' circa un mese che il governo tiene inchiodati i sindacati a una finora scialba verifica dei punti dell'accordo di luglio³, ivi compreso il tema cruciale delle nuove norme per l'accesso al posto di lavoro, ma proprio su questo aspetto il ministero del Lavoro insieme al padronato già passa alle vie di fatto indipendentemente dal confronto con le organizzazioni dei lavoratori. Ci riferiamo ad un episodio che non riguarda questo o quel "padroncino" della Brianza illuminato dal verbo liberista della Lega o Forza Italia, ma la Fiat. E ancora una volta per un'iniziativa che è in relazione alle sue nuove produzioni, quella della "Punto" e quella imminente della "Y11".

Ma veniamo ai fatti. Perché la produzione del nuovo stabilimento di Melfi arrivi a regime è necessario che entrino in funzione anche le imprese dell'indotto che sono collocate "a stella" attorno alla fabbrica di automobili e consentono il suo approvvigionamento *just in time* e l'eliminazione del magazzino. Per queste aziende, perché potessero usufruire anche esse dei fondi previsti dall'accordo di programma per lo stabilimento Fiat, è stata a suo tempo costituita una società consortile (ACM: Autocomponentistica Mezzogiorno Servizi) che raccoglie sia aziende del gruppo che fa capo a corso Marconi, sia aziende indipendenti che comunque producono componenti per le auto Fiat.

A questo consorzio le singole aziende hanno delegato, tra l'altro, anche la gestione dei rapporti coi sindacati. Ora, questi ultimi quando sono stati convocati, per avviare la discussione su un accordo integrativo per i futuri dipendenti dell'indotto di Melfi (dato che, come per lo stabilimento principale, ci vogliono soluzioni particolari per quel che riguarda i turni e in genere l'organizzazione del lavoro) si sono trovati con una sorpresa non da poco. Il consorzio, senza una preventiva intesa con le organizzazioni dei lavoratori, aveva reso pubblico un bando di ricerca per 2000 persone, che debbono avere le caratteristiche di coloro che possono essere assunti con i contratti di formazione lavoro (meno di 32 anni, iscrizione alle liste di disoccupazione, ecc.). Le regioni interessate sono la Basilicata, la Sicilia, il Molise e la Campania e la ricerca è finalizzata ad attività legate non solo allo stabilimento Fiat di Melfi ma quelli di Termini Imprese, Termoli e Pomigliano. Ma tale ricerca non è finalizzata all'assunzione ma semplicemente alla frequenza di un progetto di formazione professionale non solo autorizzato dal ministero del Lavoro ma anche da questo finanziato, oltre che dai fondi dell'Unione europea. Il corso prevede l'addestramento pratico nelle aziende in cui sarà poi possibile l'assunzione con una paga, sotto forma di rimborso spese, intorno alle 400 mila lire mensili. Gli assunti poi lo saranno tramite contratto di formazione lavoro.

"E' un'enormità - commenta Susanna Camusso, responsabile del settore auto della Fiom - Siamo di fronte a un fatto senza precedenti per fatti produttivi di queste dimensioni". Quel che lascia costernati è che, con l'autorizzazione del ministero del Lavoro, migliaia di giovani lavoreranno senza che si

³ Ci si riferisce alla prima verifica annuale del patto di concertazione del luglio '93 sulla politica dei redditi e sul modello contrattuale.

configuri un rapporto di lavoro e senza protezione alcuna dal punto di vista sanitario, infortunistico e previdenziale. "Viene così vanificata - continua la Camusso - la difesa di diritti elementari sul posto di lavoro, sono fuori da ogni controllo i criteri con cui viene fatta la selezione". La segretaria della Fiom fa altresì notare che gran parte di questi nuovi posti di lavoro sono in una regione la Basilicata, dove tra la Fiat e la commissione regionale per l'impiego si è già prodotta una tensione sui livelli di qualifica, e quindi retributivi, con cui si attuano i contratti di formazione lavoro. Attorno alla Fiat di Melfi è poi in corso una battaglia per la riserva di una quota per le categorie più deboli rispetto alle nuove assunzioni: gli handicappati, ma a questo punto anche gli ultratrentadueni che sono esclusi per limiti di età dai contratti di formazione lavoro.

"Con questa soluzione - continua Susanna Camusso - non solo non si risponde a queste richieste ma si va nella direzione opposta. Poi ammesso che nei mesi precedenti l'assunzione vi sia solo formazione, che senso ha dopo il ricorso ai contratti di formazione e lavoro? Siamo di fronte a un salario d'ingresso bello e buono". "E' un precedente inquietante - osserva alla fine la segretaria della Fiom - rispetto al confronto in atto tra governo e confederazioni sul mercato del lavoro". Ma non è anche che Agnelli insieme a Mastella⁴ e Berlusconi pensa che Melfi debba diventare la nostra Singapore?

Paolo Laguardia, il primo licenziato

"Il mio ideale di governo? Quello diretto da Ciampi". A definire così, in sintesi, il suo orientamento politico è Paolo Laguardia, il delegato Fiom della Fiat di Melfi a cui corso Marconi ha dato il benservito non rinnovando l'assunzione alla scadenza del contratto di formazione e lavoro. Laguardia è un giovane di 26 anni che sprizza buon senso da tutti i pori, pragmatico e politicamente moderato. Iscritto alla Fgci fin da ragazzo è nel 1989 un sostenitore convinto della "svolta" e nel dibattito dei due congressi che hanno accompagnato la trasformazione del Pci in Pds si schiera con i "miglioristi". Quando lo si sente parlare si capisce che per lui il conflitto sociale è pressappoco un "ferro vecchio", che il compito della sinistra è contribuire alla modernizzazione del paese.

Non c'è traccia nei suoi ragionamenti di emozioni forti, e i suoi occhi si illuminano solo quando parla della sua passione per il cinema. E al suo modo di pensare corrisponde anche il modo di mettere in fila gli argomenti. Il tono è pacato e la voce non si altera mai anche se, dopo il licenziamento, avrebbe tutte le ragioni per arrabbiarsi.

Viene da chiedersi quali problemi avrebbe potuto porre alla Fiat a Melfi una persona siffatta. Quale intollerabile contrasto avrebbe potuto suscitare col management della fabbrica "modello" dell'auto italiana un tale esempio di moderazione. Che cosa, infatti, la Fiat avrebbe potuto temere da un delegato sindacale animato da tali convinzioni e tuttora - nonostante il triste esito del suo rapporto con la fabbrica - convinto che nelle relazioni industriali non c'è alternativa alla codeterminazione e alla partecipazione?

Può sembrare paradossale, ma quel che ha messo Paolo Laguardia in rotta di collisione con la Fiat non è un qualche sentimento antagonistico verso il padrone sceso dal Piemonte ma sono stati proprio i suoi radicati convincimenti "liberaldemocratici".

Il primo scontro tra la direzione aziendale e Laguardia nasce perché egli rifiuta di mettersi la tuta da lavoro (pantaloni amaranto e maglia verde) che a Melfi portano tutti indistintamente, operai e impiegati. Per Laguardia si tratta di un'"imposizione", un atto di massificazione che contrasta con l'idea di "fabbrica integrata" che la Fiat stessa gli aveva insegnato nel corso di formazione fatto a Torino, una violenza al diritto a rimanere "individuo" anche sul posto di lavoro.

Quella volta della tuta Laguardia si piega, ma in quell'episodio vi sono racchiusi tutti gli elementi dei futuri conflitti. E' che Paolo vive le sue convinzioni con grande partecipazione e forse anche con un pizzico di rigidità che gli proviene dal sentire della gente del paese in cui è nato e tuttora vive.

⁴ Mastella era allora ministro del Lavoro del primo governo presieduto da Silvio Berlusconi.

Laguardia è di Avigliano, un piccolo centro a un tiro di schioppo da Potenza, ma nel quale d'inverno arrivarci spesso è una fatica perché bisogna percorrere una strada di montagna spazzata dal vento e resa insidiosa dal ghiaccio. Fondata da una compagnia di mercenari tedeschi sperduti nel mezzogiorno in una delle tante campagne militari dell'età moderna, ha conservato nei costumi e nella sensibilità dei suoi abitanti, come nei loro tratti somatici, alcune vestigia dell'origine teutonica. E' un paese di artigiani, specializzati soprattutto nella lavorazione del legno, e di professionisti. E dal punto di vista della vivacità culturale almeno fino agli anni Sessanta non era certo da meno del capoluogo di provincia. Ma Avigliano non finisce col centro. Alle sue spalle si estende un vasto territorio comunale con decine di frazioni di campagna popolate da un mondo contadino arretrato che ben presto diviene una delle basi elettorali più solide della Democrazia cristiana anche in odio ai "borghesi" del centro che sono prima liberali, e poi comunisti e socialisti. Ad Avigliano, perciò, i comunisti sono i notai, i professori, i maestri elementari, gli ingegneri oltre che gli artigiani, mentre i contadini sono democristiani. Una situazione da "Santa Fede" trasferita nel ventesimo secolo, in cui essere di sinistra e rapportarsi senza soluzione di continuità alla tradizione giacobina delle classi medie lucane sono una cosa sola. Essere comunisti ad Avigliano significa, perciò, essere per i "lumi" contro l'oscurantismo, la ragione contro la superstizione, il diritto individuale contro la subalternità clientelare. E nel modo di essere di Paolo si vedono i segni di tutto questo. Il suo essere "liberale" non è solo, come per tanti, il modo in cui egli ha fatto i conti con la crisi del comunismo italiano e ha guardato alla modernizzazione dell'Italia, ma si colloca senza soluzione di continuità con la tradizione "giacobina" del Pci del suo paese. E questo per di più si mischia a una certa caparbia "teutonica" propria di quelli di Avigliano, proverbiale tra i lucani. Sono questi tratti, che Laguardia si porta appresso, i quali contribuiscono a renderlo indigesto - nonostante il suo moderatismo e l'assimilazione dei principi della collaborazione aziendale - al sistema gerarchico Fiat.

Quando corso Marconi parla di una sorta di "incompatibilità" tra Laguardia e l'organizzazione del lavoro della fabbrica di Melfi, almeno in parte afferma il vero, nel senso che il giovane "analista dei fattori" è uno che spiazzava la psicologia Fiat. Naturalmente questo dà conto solo di un aspetto che ha portato al licenziamento. E' certamente al di fuori dello schema Fiat il fatto che un impiegato che ha una funzione così delicata come il controllo dei tempi e dei ritmi di produzione scelga di fare il delegato sindacale. E' come, per intenderci, se un "capo" durante la lotta del 1980 a Mirafiori, invece di organizzare la marcia dei 40 mila impiegati e quadri che segnò la sconfitta operaia in Fiat, si fosse messo a fare i picchetti davanti ai cancelli.

E anche questa volta a guidare Paolo è un'idea molto forte dei suoi diritti. Fare il delegato sindacale infatti per Laguardia, prima che una scelta di classe, è innanzitutto un proprio diritto individuale, sancito dallo Statuto dei lavoratori, a cui non è disposto a rinunciare. E non ci sono considerazioni di opportunità che lo fanno deflettere. Non vale il fatto di essere ancora in formazione e lavoro, né quello di occupare un posto molto delicato, a dissuaderlo. "Mio padre - dice Laguardia - invece mi invitava a essere più prudente". Si tratta solo di due mentalità diverse dovute alla differenza di generazione? Non solo. Il padre di Paolo è maestro elementare, iscritto "da sempre" al Pci. E, anche se non è stato mai un attivista, la sua prudenza nasce probabilmente dal fatto che come tutti i comunisti delle generazioni precedenti a quella di Paolo sa bene che nei rapporti di lavoro, alla fine, non c'è diritto che tenga di fronte al timore che interessi e gerarchie vengano lesi. Ma il figlio è comunque convinto che il padre provi ammirazione per lui, per il suo coraggio, per il fatto di non essersi piegato.

E' difficile tuttavia immaginare come i genitori di Paolo, con i quali egli tuttora vive, abbiano preso il suo licenziamento. Non avevano fatto salti di gioia quando il figlio aveva deciso di fare domanda alla Fiat e lasciare gli studi. Paolo, infatti, aveva avuto sempre risultati brillanti, sia al liceo che poi all'università di Salerno dove era iscritto alla facoltà di Scienze politiche. "I miei - dice Laguardia - avrebbero preferito che io continuassi a studiare, ma io ero ormai demotivato. Questa prospettiva di

lavorare in Fiat poi mi incuriosiva, per me era un'esperienza affascinante". Paolo parla della curiosità di misurarsi con un processo produttivo moderno, con una delle fabbriche più innovative di Europa. Non lo dice, ma non è difficile capire che nel momento in cui parte per Torino per fare il corso di formazione di otto mesi, non gli par vero di poter fare un salto enorme verso quel "moderno" che egli fino allora aveva vagheggiato attraverso i suoi amatissimi film della nuova cinematografia americana, oppure di Wim Wenders, cioè del più "americano" dei grandi registi europei. E soprattutto non gli sembra vero che di tale modernità dopo otto mesi egli sarà protagonista a due passi dal suo paese natale chiuso tra le montagne della Basilicata.

E se l'esperienza formativa torinese, sia pur impegnativa e assorbente, mantiene accesa questa aspettativa, l'esperienza in fabbrica in Basilicata mostra ben presto l'altro rovescio della medaglia. Ma non per questo Paolo è un disilluso che ha perso ogni speranza nelle qualità della "fabbrica integrata", in un'organizzazione della produzione fondata sulla partecipazione dei lavoratori. La sua opinione è piuttosto che sia la Fiat a non essere culturalmente all'altezza del processo innovativo da essa stessa promosso con la costruzione dello stabilimento di Melfi. E soprattutto non si sente di accettare che il lavoro in Fiat debba significare il sacrificio di qualsiasi altra esigenza di vita. E Paolo è sinceramente stupito che i dirigenti di Melfi abbiano avuto a ridire del fatto che egli, ancora sotto contratto di formazione, abbia deciso di sottoporsi a una delicata operazione al menisco che l'ha tenuto lontano dal lavoro per tre mesi.

Ora Laguardia non sa bene che cosa fare. Dice che forse potrebbe anche ritornare a studiare e comunque per il momento sta aspettando che la sua vicenda trovi un esito definitivo. Una cosa è certa. E' che Paolo Laguardia non ha intenzione di andare col cappello in mano né dalla Fiat né da nessun altro. Nessuno sa naturalmente che cosa Gianni Agnelli conosca della vicenda di Laguardia. Probabilmente poco o niente. Ma in questi giorni nei quali abbiamo visto a Melfi l'Avvocato stendere tappeti davanti a un Berlusconi dal sorriso smagliante e nascondere a fatica il suo imbarazzo per la sfrontata sicumera del presidente del consiglio, viene alla mente la dignità e la misura con cui il giovane delegato Fiom di Melfi ha affrontato il suo licenziamento. E il suo comportamento costituisce una lezione di stile su cui corso Marconi dovrebbe probabilmente riflettere.

Fabbrica e sindacato ai primi passi

Picchia il sole nella Piana di S. Nicola di fronte ai cancelli della Fiat di Melfi, mentre i dirigenti della Fiom di Basilicata e della Camera del lavoro distribuiscono il testo del documento con il quale la Cgil regionale stigmatizza come un atto antisindacale la mancata conferma alla scadenza del contratto di formazione e lavoro del delegato Fiom, Paolo Laguardia. Tra le due e le tre pomeridiane i lavoratori escono in due ondate. I più dal cancello principale, gli altri da un'uscita laterale. La prima ondata è di quelli che non usufruiscono del servizio mensa che, secondo l'accordo aziendale sottoscritto dai sindacati, è collocato sempre a fine turno.

Al momento dell'accordo era opinione diffusa che pochissimi avrebbero usato la mensa e il tempo riservato al pasto avrebbe funzionato come una riduzione dell'orario di lavoro. Ma non è così. Dei circa 3.500 occupati alla Fiat di Melfi, quasi la metà utilizza la mensa. Come è noto nello stabilimento di San Nicola i lavoratori sono tutti giovani, essendo stati assunti col contratto di formazione e lavoro. Soprattutto quelli residenti nei comuni più lontani si riuniscono in gruppi di quattro o cinque e forse più e fittano appartamenti nei paesi più vicini alla fabbrica, affrontando disagi di ogni tipo. E' difficile trovare un alloggio in comuni quasi tutti senza strumenti urbanistici predisposti, con scarse aree di espansione edilizia. I fitti sono alle stelle e i ragazzi si orientano verso i centri più piccoli dell'area del Melfese dove i costi sono ancora piuttosto contenuti. Lavorare, pulire e ordinare le camere fittate, e poi fare la spesa e cucinare, sarebbe in effetti troppo per chi spesso ha poco più di venti anni. Per questo la mensa è più affollata di quanto si pensasse.

Nessuno però si lamenta del servizio che tutti dicono essere nel complesso buono. Lamentele diffuse ci sono invece sul sistema dei trasporti per raggiungere la fabbrica. Un gruppo di lavoratori chiede ai dirigenti della Fiom quando sarà possibile creare delle corse di autobus da Foggia. Ma problemi di collegamento non ci sono solo per chi viene dalla vicina Puglia ma anche per quelli che arrivano dall'interno della Basilicata. E nel corso di questi mesi alcuni operai sono state vittime di incidenti automobilistici anche gravi.

Per qualche attimo più che all'uscita di una fabbrica metalmeccanica si ha l'impressione di essere di fronte a una scuola, tanto sono giovani questi lavoratori della Fiat di Melfi. Ragazze poche, ma sicuramente in numero di gran lunga superiore alle donne che di solito fanno le operaie in una fabbrica di automobili. E anche la divisa - pantaloni color amaranto e maglietta verde - più che una tuta da lavoro sembra essere un indumento da ginnastica. Per questo fa una certa specie vedere una testa grigia tra tante teste di ragazzi. E', come si dice qui in Fiat a Melfi, un "esperienziale", cioè un lavoratore con una esperienza consolidata nel settore auto che affianca per un periodo transitorio nelle Ute di S. Nicola i giovani lavoratori in formazione e lavoro. Risponde molto distrattamente alle domande sulla fabbrica. "L'ambiente di lavoro è sicuramente migliore che altrove, poco rumore e molto spazio - dice -. E poi questi ragazzi sono bravi. Stanno imparando molto in fretta a costruire automobili. Io sono originario di queste parti e mai avrei pensato che ci sarei ritornato per fare autovetture". Ma da lui, che diversamente dai giovani di Melfi dispone di un metro di paragone, di più non si riesce a sapere sulle differenze, ad esempio, nell'organizzazione del lavoro a S. Nicola e a Mirafiori. La sua mente sta altrove e la sua principale preoccupazione è sapere se il governo veramente vuole abolire le pensioni di anzianità. "Sarebbe un guaio - commenta -. Mi restano tre anni di contributi da versare e non vedo l'ora di andare in pensione".

Di lavoratori "esperti" non ce ne sono poi tantissimi. Essi sono infatti non più di sessanta. E non è esagerato dire che la produzione della Punto a Melfi pesa tutta sul groppone di questi ragazzi, e spesso la qualità delle vetture prodotte nello stabilimento di S. Nicola supera quella delle linee di Mirafiori. Da questo punto di vista, dunque, sta dando i suoi frutti la strategia del "prato verde", cioè del fare a meno di lavoratori già sperimentati ma legati al "vecchio" modo di produrre. Ma qualcuno - soprattutto dopo il "licenziamento" di Laguardia - avanza il sospetto che la Fiat voglia un "prato" non dissodato anche dal punto di vista dei diritti sindacali.

Ma che cosa pensano queste ragazze e questi ragazzi della fabbrica dove lavorano, dell'esperienza inedita di cui sono protagonisti? Finora, infatti, nessuno si è preoccupato di chiedere il loro parere. Della fabbrica di Melfi sappiamo solo quello che dice l'azienda e quello che questa ha mostrato in una serie di "visite guidate" a giornalisti, studiosi, intellettuali. E tutta la letteratura che si è accumulata sulla Fiat di Melfi è stata prevalentemente il frutto di questo approccio e di questa azione promozionale a 360 gradi.

Finora è stato anche inevitabile. La fabbrica è in funzione da poco e cinque mesi non sono probabilmente sufficienti per poter formulare un giudizio. La maggior parte dei lavoratori che escono dicono di trovarsi bene, di essere soddisfatti del lavoro. Una ragazza giovanissima che sembra quasi adolescente prima si schermisce e poi ammette che all'inizio è stata dura ma ora si sta abituando ai ritmi. E alla domanda se nella sua Ute si ruota nelle mansioni risponde che lei in cinque mesi non ha mai cambiato ma che questo dipende dal Capo Ute. Si capisce che tutti si ritengono molto fortunati per aver trovato questo posto di lavoro, anche se può accadere di fare il turno di notte per tre settimane consecutive, che potrebbero per alcuni diventare cinque nel passaggio dai due turni attuali a tre.

Ma è difficile dire quanto in questi giudizi positivi pesi anche la reticenza e la preoccupazione di parlare davanti ai cancelli. Infatti, alcuni di quelli che si fermano a parlare danno un quadro un po' diverso della situazione. Dicono di ritmi molto intensi, del fatto che percepiscono improvvisi accelerazioni della linea di cui non sanno darsi spiegazione. Probabilmente molti di loro non sanno nemmeno che in caso di pause tecniche prolungate, secondo l'accordo sindacale aziendale, la direzione può decidere un incremento del 10% dei ritmi per recuperare la produzione perduta. Ma la

sensazione è che ci sia qualcosa di più. E, infatti, qualche cosa significherà pure il fatto che ben 181 persone hanno abbandonato volontariamente un lavoro che è ambito da molti.

Abbiamo provato a ricostruire con due "tecnologi" (cioè due impiegati addetti al controllo del processo produttivo e dei suoi risultati) quali possono essere i problemi che sono insorti nel concreto. Naturalmente niente di esauriente né tantomeno di incontrovertibilmente oggettivo ma solo dei punti di vista. Inoltre è difficile ancora discernere quanto dei problemi, che sono messi in luce da lavoratori più esperti di quelli incontrati ai cancelli come sono questi due impiegati, dipendano dal fatto che lo stabilimento è ancora in fase di avviamento oppure dal modello produttivo che la Fiat intende imporre a Melfi.

A S. Nicola è imminente l'introduzione del terzo turno a regime. L'"impostato", cioè il programma produttivo definito dall'azienda, sarà di 135 vetture per linea ad ogni turno. Poiché le linee in funzione sono due il risultato dovrebbe essere di 810 vetture al giorno. Un ulteriore salto rispetto alla 660 di adesso, realizzato però con lo stesso numero di dipendenti attuali. Ma anche ora, sicuramente perché l'organizzazione del lavoro deve essere ancora "affinata", il numero delle vetture effettivamente prodotte è ancora lontano da quello previsto. Infatti, su 660 programmate se ne riescono a produrre mediamente 580. Le pause tecniche sono ancora molte, e inoltre per ogni otto scocche che passano a una cadenza di un minuto e 61 secondi per vettura c'è una postazione vuota che concede un attimo di respiro ai lavoratori. Ma tutto questo induce l'azienda a sopprimere le due pause per turno che sono previste dall'accordo aziendale.

E non c'è nemmeno la giustificazione che le cose non vanno come dovrebbero. "Infatti - dice uno dei due impiegati - rispetto ai programmi di avvicinamento graduale alla produzione a pieno regime abbiamo prodotto dall'inizio dell'anno 6 mila vetture in più di quelle previste". "Dopo il corso teorico - dice l'altro tecnologo - io sono stato per due mesi a Mirafiori. A Melfi senza dubbio l'ambiente di lavoro è di gran lunga migliore ma ho l'impressione che i ritmi siano più intensi". Egli non appare nemmeno convinto che questa maggiore intensità lavorativa sia compensata dal modello partecipativo della "fabbrica integrata". "Quello che sperimento ogni giorno - afferma - è un modello altamente gerarchizzato con forti tratti autoritari".

Ma sarebbe sbagliato trarre da queste considerazioni la conclusione che il nuovo modello di "fabbrica integrata" a Melfi si risolva in un colossale inganno. Non proprio tutto - o meglio, non proprio per tutti - è come a Mirafiori. "Le Ute - afferma uno dei due - sono a differenza che nella fabbrica tradizionale effettivamente autonome, hanno il loro budget e sono valutate per i loro standard di efficienza". Ma nella concreta esperienza di Melfi, continua, almeno fino ad ora "efficienza" non significa prevalentemente riduzione dei tempi morti, miglioramento dei fattori organizzativi che stanno attorno alle stazioni di montaggio, ma sostanzialmente risparmio di lavoro. "L'assillo di ogni Capo Ute - dice - è realizzare la migliore 'spalmatura' possibile delle diverse mansioni nel minuto e 61 secondi di passaggio della scocca, di combinarle in maniera tale da realizzare un risparmio di lavoro, anche di una sola unità a postazione". Questo significa che, almeno fino ad ora, a Melfi la partecipazione alle decisioni da parte del Capo Ute si traduce in un incremento dei ritmi per gli altri lavoratori. "A livello di Ute - conferma l'altro - il team, cioè la collaborazione di gruppo, non esiste". Vale a dire, la "fabbrica integrata" funziona in modo innovativo fino ai Capi Ute, ma proprio il modo di fare di questi ultimi, a causa dei particolari input che vengono dalla direzione dell'azienda, producono un'exasperante ricaduta in modelli di relazione e di comando di tipo "neo-fordista" nei rami inferiori della produzione.

E' questo lo schema con cui funzionerà a regime la fabbrica di Melfi oppure si tratta di problemi derivanti dal fatto che lo stabilimento è ancora in fase di "rodaggio"? O tutto dipende dal fatto che la stessa dirigenza Fiat, troppo legata nella sua formazione a una tradizione autoritaria, non ha ancora modificato metodi di direzione? E' presto per dirlo. Ma il quadro che ci è stato offerto dai due impiegati forse può essere una spiegazione del fatto che anche a Melfi - che avrebbe dovuto essere la culla di nuove relazioni industriali - almeno per ora la Fiat mal tollera il sindacato.

Che la Fiat non voglia in fabbrica il sindacato, o meglio un'organizzazione dei lavoratori dotata di autonomia, è la convinzione che si sono fatti - a torto o a ragione - i dirigenti della Fiom e della Cgil di Melfi. Questo è oggi il parere di Giannino Romaniello, segretario regionale della Fiom. E della stessa opinione è il segretario della Camera del lavoro, Antonio Vitucci. Né si può dire che il loro sia un pregiudizio. Ambedue infatti, fino a quando non si sono ricreduti in base all'esperienza, erano convinti che a Melfi non si sarebbe ripetuta la storia di altri stabilimenti Fiat, che era interesse dell'azienda costruire nuove relazioni sindacali.

Ora hanno l'impressione che si tenda a non attuare nemmeno l'accordo integrativo aziendale. Infatti le commissioni nominate non sono mai state riunite. Da un lato l'azienda, e anche Fim, Uilm e Fismic, affermano che prima bisogna completare le nomine e poi mettere in funzione tutte le commissioni, dall'altra la Fiom pensa che questa via punta a ritardare l'elezione delle Rsu da parte dei lavoratori. Quella di accelerare al massimo l'iter per arrivare all'elezione diretta dei rappresentanti dei lavoratori è ormai l'assillo della Fiom di Basilicata. Romaniello dice di aver compreso che in fabbrica non c'è una adeguata reazione alla mancata riconferma del delegato della Fiom non solo per timore di esporsi, essendo quasi tutti gli operai ancora in formazione e lavoro, ma anche perché i giovani lavoratori di Melfi sentono il sindacato come cosa a loro estranea. Per questo la svolta può essere l'elezione delle Rsu. Dal canto suo Vitucci insiste sulla necessità di non porre tempo in mezzo alla iniziativa sindacale. Insiste sulla tempestività della reazione al licenziamento del delegato sindacale, non esclude la possibilità di tentare la proclamazione di uno sciopero, punta esplicitamente su una petizione per la modifica della legge sulla formazione e lavoro in direzione di una tutela maggiore dei lavoratori al momento della conferma alla fine del periodo di formazione.

Si tratta forse di due approcci diversi, quello della Fiom regionale e della Camera del lavoro di Melfi, ma ambedue consapevoli che in Basilicata sarà difficile dar vita a quel "nuovo modo di produrre" che tutti dicono di volere se non si costruisce un protagonismo autonomo di questa giovane classe operaia in formazione.

La campagna elettorale per l'elezione delle prime Rsu

Ferve alla Fiat di Melfi la campagna elettorale per le Rsu, un'assemblea di 68 delegati, dei quali 45 saranno eletti da tutti i lavoratori (si vota dal 18 al 21 luglio) mentre i rimanenti saranno suddivisi con un criterio paritario tra i quattro sindacati di categoria firmatari di contratti, che sono anche quelli che si sono presentati alle elezioni (Fiom, Fim, Uilm e Fismic). Si tratta di una campagna elettorale in piena regola, con tutti gli ingredienti di rito, dal volantinaggio, ai comizi, agli spot televisivi. Sia Fiom che Fim hanno acquistato spazi su tv locali. La Fim presenta con interviste i propri candidati, la Fiom propone uno spot di 38 secondi. Nome, cognome, numero di Ute. (Unità tecnologica elementare), mansione svolta, motivazione dell'impegno sindacale: così si presentano i candidati della Fim, in un lungo spot trasmesso da una tv locale potentina. Più "secco" il messaggio Cgil, che si richiama alla "solidarietà".

Quale sarà l'orientamento espresso dai lavoratori della nuova "fabbrica integrata" collocata dalla Fiat in Basilicata, su cui si sono buttati fiumi di inchiostro e su cui l'azienda torinese ha in parte costruito l'uscita dalla crisi dei primi anni '90, resta un'incognita difficile da decifrare anche a pochi giorni dal voto. Stando alle apparenze nello stabilimento lucano il sindacato che sembra viaggiare col vento in poppa è il Fismic, l'organizzazione aziendale erede del Sida il sindacato "giallo" degli anni '60 tenuto saldamente in pugno da Cavallitto il suo leader da sempre. "La capacità di penetrazione del Fismic - dice Antonio Vitucci, segretario della Camera del lavoro di Melfi - è legata al fatto che esso si presenta ai lavoratori come l'organizzazione 'interna' che capisce l'azienda e sa risolvere i problemi". L'azione del Fismic è tesa soprattutto ad affrontare, e con successo, sul piano individuale i problemi dei suoi iscritti. Se si vuole cambiare di turno, avere un giorno di ferie quando se ne ha bisogno evitare una multa, basta

iscriversi al Fismic". Per questa ragione il sindacato di Cavallitto è il primo sindacato per numero di iscritti alla Fiat di Melfi, secondo regole non molto dissimili da quelle del sistema clientelare che fino al recente terremoto politico governava la regione⁵.

Tutto questo avrà un riscontro nell'urna? "I lavoratori percepiscono le differenze tra i vari sindacati - dice Vitucci - quello che non ci è ancora chiaro è il giudizio che ne hanno tratto". Comunque i candidati in corso sono tantissimi: 82 della Fim, 80 del Fismic, 54 della Uilm e, fanalino di coda, 43 della Fiom. Sono suddivisi in quattro collegi elettorali che raggruppano i vari reparti dello stabilimento: montaggio; verniciatura, Eneco e enti vari; lastratura e stampaggio; impiegati e quadri.

"Questo del numero dei candidati - dice Giannino Romaniello, segretario della Fiom - è un problema non da poco. Molti lavoratori sono portati a votare l'amico, chi gli sta a fianco nell'Ute e non questo o quel sindacato. Chi ha più candidati quindi è oggettivamente favorito". I dirigenti lucani della Cgil e della Fiom non nascondono le difficoltà che hanno avuto nella ricerca dei candidati e le fanno discendere dall'ostilità che l'azienda ha sempre avuto nei loro confronti.

Il punto più alto di questa ostilità è stato nel dicembre scorso la mancata conferma, dopo il contratto di formazione lavoro del delegato Paolo Laguardia. Si trattò di un licenziamento in piena regola, oggettivamente antisindacale, che ebbe ripercussioni molto pesanti.

Dopo quell'episodio vi furono ben 45 disdette alla Fiom che da allora con molta fatica ha recuperato gli iscritti iniziali. Ma i segnali negativi non si sono limitati a quel caso: non mancano episodi nei quali i "Repo" (i responsabili della produzione nell'Ute) non fanno niente per nascondere di non digerire l'attività della Fiom. E così è avvenuto che alcuni candidati nelle liste della Fiom alla vigilia del voto sono stati spostati di Ute.

La Fiom nella sua campagna elettorale che si svolge, come si vede, in condizioni molto difficili punta sul sentimento di autonomia e anche sul nascente orgoglio di una classe operaia in formazione.

Ricorda che quando si è trattato di conquistare la pausa che l'azienda cercava di sopprimere a causa delle troppe fermate tecniche, se non fosse stato per iniziativa dei suoi delegati non si sarebbe approdati a nulla. Ricorda anche che con il suo 48% dei voti nelle elezioni delle Rsu delle altre aziende della Fiat la Fiom è il primo sindacato del gruppo torinese e che Melfi sarebbe in controtendenza se i risultati fossero differenti. E sottolinea che per la sua esperienza nella contrattazione delle condizioni di lavoro, essa è il sindacato che meglio di altri potrebbe riaprire la discussione sull'accordo del '93 che i lavoratori in genere hanno trovato insoddisfacente. "Ci sono tutte le condizioni - scrive Susanna Camusso, responsabile auto della Fiom sul giornale preparato per le elezioni - per aprire anche a Melfi, dopo aver eletto la nuova Rsu, un normale rapporto negoziale che verifichi quali problemi sono nati rispetto al modo in cui si lavora in azienda e decida come è possibile risolverli"⁶.

Licenziata l'8 marzo

Complice la festa delle donne, l'8 marzo, la mancata conferma alla scadenza del contratto di formazione lavoro dell'assunzione in Fiat a Melfi di Anna Acierno, 23 anni, operaia alla verniciatura, è riuscita a raggiungere gli onori della cronaca. Naturalmente, della cronaca locale, perché a livello nazionale - ad eccezione del Manifesto- nessuno ha riportato la notizia.

In Basilicata, invece, la vicenda ha avuto una certa eco. Se ne è occupata, appunto, nel corso della giornata dell'8 marzo, la presidente regionale della commissione pari opportunità, Ester Scardaccione, e lo stesso presidente della Giunta regionale Raffaele Di Nardo, si sarebbe assunto l'impegno di intervenire presso l'azienda torinese.

⁵ Il riferimento è alle elezioni regionali del 1995 in cui in Basilicata si afferma la coalizione di centrosinistra sorta dall'alleanza tra Popolari, Pds e Laburisti.

⁶ I risultati di questa prima elezione delle Rsu del luglio del 1995 furono i seguenti:.....

Stranamente silenziosi, se si esclude la Fiom di Basilicata e il Centro donne della Fiom del Piemonte, i sindacati, come si trattasse di una questione che non li riguardasse, come del resto era già accaduto nel primo caso di non riconferma a Melfi che aveva colpito il delegato della Cgil Paolo Laguardia.

Ma tutto questo sarebbe ancora niente se la vicenda di Anna Acierno non costituisse, con ogni probabilità, la punta dell'iceberg di un fenomeno in atto da alcuni mesi alla Fiat di Melfi, e che in una regione come la Basilicata per i tassi di disoccupazione altissimi (nonostante lo stabilimento Fiat) non è esagerato definire agghiacciante. Anzi, si può dire che il licenziamento di Anna Acierno ha creato forse per la prima volta dei malumori persino tra i quadri intermedi dell'azienda, anche perché la misura ormai è colma.

Infatti, finora i contratti di formazione lavoro non confermati in Fiat a Melfi, secondo quanto afferma il delegato della Fiom, Giuseppe Di Bello, sarebbero di poco al di sotto del centinaio su settemila dipendenti circa, una cifra di gran lunga superiore alla media delle mancate riconferme in tutta l'industria italiana. Ma questo sarebbe ancora niente se dirigenti sindacali e delegati della Fiom non stessero maturando il sospetto, che assume contorni sempre più consistenti, che la stragrande maggioranza delle dimissioni volontarie sarebbero licenziamenti camuffati. "Basterebbe - dice Di Bello - che si andasse a verificare quanti abbiano firmato le dimissioni volontarie nei giorni appena precedenti, o il giorno stesso, della scadenza del contratto di formazione lavoro, per capire qual è la portata di questo fenomeno".

Le cose all'incirca andrebbero così: nel corso della giornata nella quale avverrebbe la mancata riconferma, un responsabile del personale (nel gergo aziendale un "Repo") si avvicinerebbe al lavoratore - accompagnato spesso dalla vigilanza interna quando si teme che l'avviso di licenziamento possa provocare una qualche reazione - per comunicargli "ufficiosamente" quella che a fine turno diverrebbe una comunicazione "ufficiale" e invitandolo in maniera diretta o indiretta a firmare le dimissioni. Il lavoratore o la lavoratrice, dicono i delegati della Fiom, spesso firma per evitare "l'onta" del licenziamento.

L'azienda in questo modo risparmia un mese e mezzo di mensilità, ma cosa più importante, mantiene sommerso il fenomeno. Perché tra non riconfermati e dimissioni "volontarie" sono circa 650 i giovani che hanno dovuto lasciare la Fiat di Melfi dopo l'assunzione tramite il contratto di formazione e lavoro.

Una vera e propria ecatombe. E se queste impressioni fossero confermate, il fenomeno di tante dimissioni volontarie alla Fiat di Melfi, che in alcune occasioni avevano provocato dotte dissertazioni su una sorta di refrattarietà di un ambiente meridionale al lavoro industriale, apparirebbe sotto altra luce.

Le mancate riconferme, palesi o camuffate, sarebbero causate dall'aver fatto in 18 mesi più di cinque periodi di malattia, interpretati *tout court* come una forma di assenteismo, oppure da atteggiamenti improntati a una certa indipendenza (qualche contestazione della velocità della linea superiore a quanto stabilito dal contratto, piccole insofferenze della gerarchia, rivendicazione di turnare sulle postazioni, ecc.). Ci sarebbe stato anche il caso di una giovane operaia che non sarebbe stata riconfermata perché aveva preteso, continuando a studiare, di usufruire del suo diritto di avere permessi per sostenere gli esami.

Sulla natura di questi episodi non ha dubbi il segretario regionale di Rifondazione comunista, Pietro Simonetti, che ha fatto da tramite tra Anna Acierno e la commissione regionale per le pari opportunità e costantemente conduce un'azione di denuncia delle condizioni di lavoro alla Fiat di Melfi. E non li ha nemmeno il sen. Vito Gruosso del Pds, il quale ha affermato dopo il licenziamento della giovane operaia di Potenza che "non si tratta più di singoli episodi che accadono per caso, ma si configura un vero e proprio modello neautoritario delle relazioni industriali".

Che fare? Di fronte a questa domanda la sensazione di impotenza è forte. Giuseppe Di Bello confessa che "la Fiom in fabbrica e fuori fa quel che può, ma l'isolamento è forte". Simonetti risponde che attende che cosa la Fiat dirà al Presidente della Giunta Regionale e poi si vedrà il da farsi. "Comunque - continua il segretario regionale di Rifondazione - il consiglio regionale di Basilicata, come per il passato, farà sentire la sua voce". "il governo nazionale e il Parlamento - afferma il sen. Gruosso - non possono rimanere estranei all'esperienza che si sta vivendo a S. Nicola di Melfi. Per questa ragione, pur

nella precarietà del momento politico, ho chiesto al ministro del lavoro, mediante apposita interrogazione, di studiare le forme e i modi per una verifica sull'utilizzazione dei contratti di formazione e lavoro presso la Fiat di Melfi".

Ad andare a fondo di questa vicenda è intenzionata anche la presidente regionale della Commissione pari opportunità. "Ho investito dell'episodio - dice Ester Scardaccione - direttamente Livia Turco per la commissione nazionale. Sulle donne in Fiat avevamo già in calendario un convegno a maggio. Ora anche facendo ricorso ai fondi del IV Progetto della UE sulle pari opportunità, vedremo come creare un osservatorio permanente".

Da "integrati" a "modulari"

Sgusciano nel pieno della notte dalle viuzze strette dei paesi abbarbicati sull'Appennino lucano settentrionale o dalle strade piatte di Banzi e Palazzo San Gervasio, due centri che si affacciano sulla "fossa" che divide la Basilicata dalla Murgia barese. Sciamano attorno alla stazione ferroviaria di Rionero in Vulture alle cinque del mattino sotto lo sguardo ormai indifferente dei rari viaggiatori che attendono l'autobus che li porterà a Napoli o a Roma. Si aggirano come fantasmi a Nova Siri Scalo, sulla costa ionica della Basilicata al confine con la Calabria, dopo essersi alzati alle tre di notte nei loro paesi dell'interno.

Sono gli operai e le operaie della Fiat di Melfi, in attesa in ogni parte della Basilicata degli autobus che li porteranno, dopo un percorso che nel caso di Nova Siri supera i 150 chilometri, nella piana di San Nicola pronti a entrare in fabbrica per il primo turno. Molti di loro hanno già indossato la strana divisa verde e amaranto che da sempre è il segno che distingue gli operai di quella che è stata fino a poco fa la fabbrica modello della Fiat, il più moderno stabilimento automobilistico di Europa. Ma è difficile oggi leggere nei loro sguardi quel lampo di fierezza che era possibile cogliere dieci anni fa, quando ancora ragazzi e ragazze si apprestavano a affrontare un'esistenza intera fatta di levatacce al mattino, di prolungati turni di notte, ma con la persuasione di essere protagonisti di un'impresa senza precedenti, di "quel nuovo modo di fare l'automobile" di cui Romiti aveva parlato a Marentino qualche anno prima.

Ora intanto non sono più ragazzi, ma uomini e donne che hanno superato la trentina. Per lo più non abitano più con i genitori ma hanno messo su famiglia. Dopo gli anni della grande migrazione provocata dal "miracolo economico", è la prima generazione di lavoratori lucani che ha legato la sua giovinezza alla grande fabbrica e a differenza dei suoi coetanei è stata assorbita dal tempo di lavoro al di là di ogni previsione.

Ma è lecito pensare che l'idea di partecipare a un'"impresa senza precedenti" si sia dissolta da tempo. Già solo pochi anni dopo l'avvio della nuova fabbrica, tutte le ricerche sulla condizione operaia alla Fiat di Melfi - da quella coordinata da Vittorio Rieser per la rivista "Finesecolo" a quelle promosse dal sindacato - dimostravano quanto la realtà fosse distante da quel modello che pretendeva di fare perno sulla valorizzazione del "fattore umano". Adesso dopo l'accordo con la General Motors, invece, è la Fiat a sostenere che la "qualità totale" è superata dai tempi e, come per gli altri stabilimenti disseminati sul territorio nazionale, anche per Melfi l'azienda torinese ha predisposto un piano di riorganizzazione fondato su un programma spinto di "terziarizzazione".

Seguendo l'esperienza della fabbrica "a rete" (o "modulare") sperimentata in India, il gruppo ora intende rivoluzionare l'organizzazione del lavoro e della produzione trasferendo gradualmente a imprese "terze", che opererebbero direttamente nello stabilimento, momenti essenziali dell'attività produttiva, insieme ai lavoratori ad essi addetti. Benché finora la "terziarizzazione", a Melfi, abbia riguardato solo i servizi e la logistica (in particolare la società che gestisce il termodistruttore Fenice e la Comau Sud adibita alla manutenzione), secondo i progetti dell'azienda in tempi molti rapidi dovrebbero essere 2000 degli attuali 7000 lavoratori a passare alle dipendenze di ben dieci distinti

rami d'azienda. La prossima tappa dovrebbe essere il trasferimento a un'impresa "terza" delle operazioni di assemblaggio di motore e cambio prima di essere collocato sulla scocca.

Sul versante dei sindacati, a respingere nettamente questo progetto c'è la sola Fiom. Da parte di Fim, Uilm e Fismic, sia pure con accenti differenti, c'è la convinzione che, come si è fatto con la fabbrica integrata, anche rispetto al nuovo progetto bisogna tenere in giusto conto le prospettive di competitività dello stabilimento nell'ambito delle scelte organizzative del gruppo. Fuori da Melfi, del resto, la stessa Fiom ha firmato accordi di "terziarizzazione" cercando di riconfermare, nella nuova organizzazione del lavoro, conquiste contrattuali e diritti dei lavoratori. "Ma nello stabilimento di Melfi è un'altra cosa – afferma Giuseppe Cillis, segretario della Fiom di Basilicata – vogliamo discutere approfonditamente del fatto che l'organizzazione della produzione che ci è stata decantata come la nuova frontiera dell'industria automobilistica sia diventata obsoleta in meno di dieci anni. E poi la Fiat deve ancora rendere conto di come abbia utilizzato i fondi pubblici a suo tempo ottenuti per Melfi e del perché non siano stati creati tutti i posti di lavoro previsti dall'accordo di programma".

In verità di conti in sospeso con l'azienda il sindacato ne ha più di uno. La forbice retributiva per la quale, a parità di lavoro, i salari a Melfi sono più bassi che in tutti gli altri stabilimenti Fiat non si è ancora chiusa, e nelle intenzioni del gruppo torinese non dovrebbe chiudersi nemmeno con il contratto integrativo aziendale che è in discussione. Il sindacato non l'ha spuntata nemmeno sull'annoso problema della cosiddetta "doppia battuta", cioè sul fatto che i turni sono organizzati in modo tale che capita periodicamente che a un turno di notte segua un altro turno di notte. Il ricorso al lavoro interinale da parte dell'azienda, da soluzione d'emergenza per affrontare i picchi produttivi come dovrebbe essere, tende a diventare un dato di carattere permanente e strutturale.

L'intenzione della Fiom, tuttavia, non è quella di mettersi di traverso rispetto al corso delle cose, e all'apertura di un nuovo capitolo nel modo di fare l'automobile. Del resto, sarebbe irrealistico pensare che questo possa avvenire a Melfi, e solo alla Fiat di Melfi. Però la Fiom pretende che, questa volta, i cambiamenti non siano calati dall'alto, che essi non siano occasione per rendere ancora più precaria la condizione di chi lavora, che partire dal "fattore umano" sia finalmente non uno slogan agitato propagandisticamente dall'azienda ma un bene che tocca al sindacato preservare.

A ben vedere, nel girare i comuni di questa zona nord della Basilicata dove più alta è la concentrazione di lavoratori della Fiat, quello che salta agli occhi è che questa nuova classe operaia non è riuscita a rompere la barriera dell'anonimato. I tempi di lavoro così assorbenti, e soprattutto così diversi da quelli della totalità della popolazione, hanno introdotto una sorta di separazione tra la loro condizione e i ritmi della vita quotidiana. Questi lavoratori e queste lavoratrici sono ognuno un mondo a sé, né si può dire che tratti di una nuova civiltà industriale abbiano modellato senso comune e abitudini di una realtà dove pure vi è una presenza produttiva qual è lo stabilimento della Fiat. Tutto ciò produce, naturalmente, stress e sentimenti di frustrazione. E sono in molti a sostenere che da quando c'è la Fiat a Melfi il consumo di farmaci antidepressivi nella zona è aumentato oltre ogni misura.

Un'altra Genova?

Contro i lavoratori di Melfi e contro la Fiom, che a ragione possiamo ormai chiamare il "loro" sindacato, si è scatenata nei giorni più difficili della lotta per conquistare un tavolo negoziale ostinatamente negato dalla Fiat una vera e propria campagna mediatica di denigrazione. E a questa stessa campagna appartengono le provocazioni inscenate dalla Cisl per interrompere il tavolo della trattativa appena avviato¹.

Nelle giornate dello sciopero si sono inanellate da un telegiornale all'altro una serie di colorite affermazioni che hanno teso a presentare questi lavoratori, impegnati nel primo vero conflitto sindacale nato all'interno della fabbrica "modello" dell'universo Fiat, come un manipolo di facinorosi e di violenti. Sembrava che l'unico loro obiettivo fosse il sabotaggio della produzione fine a se stesso. Insomma, Melfi andava trattata come un problema di ordine pubblico e non come una vertenza sindacale.

Preso da un raptus senza precedenti a menar le danze è il sottosegretario al Lavoro, Maurizio Sacconi, che invoca per giorni l'intervento della polizia e poco ci manca che chieda la messa fuori legge della Fiom. Verrebbe voglia di chiamarlo il "Noske del Triveneto" se non ci trattenesse il senso del ridicolo.

Comunque era del tutto evidente che il 26 aprile - così, per festeggiare la Liberazione dal fascismo - alla polizia e ai carabinieri era stato ordinato di smantellare i picchetti a ogni costo. E si comprendeva che a nulla sarebbe valso il fatto che nei giorni precedenti i pochi lavoratori che erano voluti entrare avevano potuto farlo tranquillamente a piedi, che dei 20 autobus e più giunti quella mattina a Melfi solo due avevano passeggeri a bordo. Il messaggio che si voleva dare al paese era che i lavoratori in lotta erano stati travolti e ridotti all'impotenza e che non c'era nulla di cui trattare. Insomma Sacconi avrebbe potuto annunciare che "l'ordine regnava a Melfi".

Dopo il primo intervento della polizia teso a vincere la resistenza passiva dei dimostranti seduti sulla strada, strappandoli a viva forza dall'asfalto, il muro umano si riforma più indietro. Ormai il picchetto è composto di più di cento persone. E allora inizia una lunga trattativa con gli esponenti delle forze dell'ordine. Sopraggiunge Nichi Vendola che si unisce a me che ero lì fin dal mattino presto. Cerchiamo senza successo di rintracciare telefonicamente esponenti del governo. Vendola riesce a parlare con il capo della polizia. Io chiamo Angius perché parli con Pisanu e Vendola chiama Bertinotti perché faccia lo stesso con Letta. Le risposte dal governo sono evasive. E intanto i funzionari sul posto sono tempestati di chiamate al cellulare, sottoposti da Roma a una pressione inaudita. Alla fine cedono e ordinano la carica. Nessuna reazione da parte dei lavoratori. Certo, qualche cosa vola dai lati della strada, ma ancora non è chiaro quale sia stato l'oggetto contundente che abbia ferito il vice questore di Rieti che guidava le operazioni.

Si teme a quel punto che quello che è accaduto sia solo l'inizio, che a Melfi ci sarebbero state ore di sistematica violenza a ogni turno. Ma come d'incanto, dopo un episodio minore alle due di pomeriggio, gli autobus e le poche decine di crumiri si dissolvono nel nulla. E parte la trattativa...

E' servita a scongiurare il peggio certamente anche la tempestiva azione di solidarietà dell'opposizione politica. Io ero presente sin dal primo intervento della polizia, poi arriva Vendola, e

* *Un'altra Genova?*, "La Rinascita della sinistra", 7 maggio 2004; *Anche i lucani, nel loro piccolo, s'incazzano*, "Il Manifesto", 28 aprile 2004; *Il caso Basilicata*, "La Rinascita della sinistra", 21 maggio 2004

¹ Si tratta della presunta aggressione ad un'iscritta della Cisl ai picchetti che indusse Pezzotta, nella fase finale, a interrompere per una notte la trattativa.

ancora: Vito Gruosso, Fausto Bertinotti, Pietro Folena, il presidente della Basilicata, Filippo Bubbico, Gianfranco Pagliarulo, il giorno successivo Cesare Salvi, alla manifestazione del mercoledì Rizzo, Achille Occhetto e Antonello Falomi.

Il governo capisce, sia pure in ritardo, che non gli conviene provocare ai cancelli della Sata di Melfi un'altra "Genova". Non avrebbe retto di fronte all'opinione pubblica. E forse anche alla Fiat non sarebbe convenuto.

Tuttavia senza molta convinzione il governo di fronte al Parlamento continua a parlare di "violenti" e "facinorosi", di aggressioni da parte dei manifestanti ai poliziotti. Particolarmente imbarazzante diventa la discussione al Senato, dove la presenza di un testimone oculare quale io ero stato, consente di poter rinfacciare con tutta sicurezza al governo le sue menzogne. E il governo incassa e tace.

Anche i lucani, nel loro piccolo, s'incazzano

In questi giorni la classe operaia della Fiat di Melfi e delle fabbriche dell'indotto ha avuto il suo battesimo del fuoco. E ha dimostrato una fierezza e una capacità di lotta che non hanno uguali.

"Gente strana voi lucani, o totalmente subalterni o radicalizzati come nessuno", mi ha detto l'altro ieri nel corso delle ore cruciali delle cariche della polizia un amico che nel decennio si è assiduamente occupato della Fiat di Melfi, interrogandosi spesso sul fatto che stentasse a affermarsi negli anni una forte conflittualità. Pensando forse anche alla lotta contro le scorie nucleari di Scanzano.

"Né l'una né l'altra cosa", avrei voluto rispondere, se non fossi stato occupato per la situazione di emergenza che si era creata nell'area industriale di San Nicola di Melfi. Il movimento di questi giorni dimostra una maturità democratica, una capacità di tenuta, una partecipazione di massa che non ha niente da invidiare a situazioni in cui il conflitto industriale ha una tradizione e più antiche radici.

La verità è che se la Fiat, al momento della decisione di costruire il suo nuovo stabilimento a Melfi, avesse fatto più attenzione alle subculture prevalenti in quella zona, avrebbe capito che il "prato" della conflittualità operaia non sarebbe rimasto perennemente "verde". Infatti, in questa parte della regione, priva totalmente di precedenti esperienze industriali, la sinistra conosce da sempre un radicamento tra i più estesi di tutta la Basilicata, sia dal punto di vista elettorale che sociale. Alla lunga queste radici primo poi sarebbero riemerse, sia pure rinnovate, in questa nuova generazione di lavoratori e alla luce della nuova esperienza di fabbrica. Non è un caso che nel corso di questi dieci anni la Fiom, a ogni elezione della Rsu, abbia visto crescere il numero dei suoi voti, anche nei momenti in cui il suo isolamento sembrava maggiore.

Naturalmente dopo dieci anni la misura era colma. La consapevolezza dopo la crisi dello scorso anno di essere lo stabilimento chiave del nuovo sistema Fiat, e di avere il più alto tasso di produttività di ogni altra fabbrica dell'auto in Europa, ha portato a maturazione un sentimento di intolleranza verso i bassi livelli salariali, un'organizzazione dei turni massacrante e, in generale, verso l'attuale regime di fabbrica.

Si comprende perché per la dirigenza Fiat la lotta in corso a Melfi è dura da ingoiare. Proprio quando essa si appresta ad estendere ritmi e organizzazione del lavoro sperimentati in Basilicata agli altri stabilimenti, essi vengono messi in discussione nella fabbrica che ne è stata la culla.

Ma la vertenza di Melfi segnala anche il declino irreversibile della "fabbrica integrata". Alla Sata nulla è rimasto ormai dell'originaria organizzazione del lavoro. Anzi alcuni sostengono che il progetto dei primi anni novanta sia abortito sul nascere. Certo è che il passaggio dalla "fabbrica integrata" a quella a "rete", con i connessi fenomeni di terziarizzazione della produzione, ha sostituito ai processi di fidelizzazione della forza-lavoro un'accentuata tendenza alla sua precarizzazione. L'indotto, pensato secondo un sistema stellare per alimentare *just in time* lo

stabilimento della Sata, è stato riconvertito in funzione di tutta la produzione automobilistica sul territorio nazionale e comincia a conoscere preoccupanti fenomeni di delocalizzazione.

Ciò ha significato, non un nuovo sistema di rapporti sindacali fondato sulla partecipazione sia pure subalterna e aconfittuale, ma l'assenza di qualsiasi forma di relazioni industriali. Ed era naturale che, alla lunga, tutto ciò avrebbe dissolto ogni residua illusione che si era cercata di inculcare in questi giovani lavoratori su un loro coinvolgimento nelle scelte relative alla produzione.

Ma la vertenza in corso a Melfi si collega idealmente anche alle lotte vittoriose di Scanzano contro il deposito di scorie nucleari e di Rapolla sul tracciato dell'elettrodotto Matera-Santa Sofia. In Basilicata si sta delineando un'esperienza regionale d'indubbio valore nazionale, la costruzione a sinistra di un "circolo virtuoso" tra governo e conflitto, che oggettivamente tende a superare le scissioni e le contrapposizioni della seconda metà degli anni novanta.

Quando intorno al 1995, insieme a Vittorio Rieser, coordinai la prima inchiesta operaia sulla Fiat di Melfi, nell'introduzione ai rapporti di ricerca avanzai l'ipotesi che quella nuova classe operaia potesse essere una delle forze motrici di una rinnovata battaglia per la soluzione della questione meridionale. Confesso che nel corso di questi dieci anni il dubbio che avessi esagerato mi è venuto più volte. Ma nei giorni scorsi ai picchetti di Melfi, anche attraverso la lezione insostituibile costituita dal contatto umano, ho capito che non ero poi andato molto lontano dal vero. E ho capito anche come fossero in qualche modo profetiche le parole di Claudio Sabattini di qualche anno fa, quando gli era capitato di affermare che un nuovo ciclo di lotte operaie sarebbe partito da Melfi o non si sarebbe dato. E nulla può cancellare il rimpianto del fatto che non gli sia stato concesso di partecipare, come sicuramente sarebbe avvenuto, a queste giornate.

L'accordo, valutazioni a caldo

Il percorso non sarà semplice e non mancheranno battute d'arresto. Ma dopo la lotta degli operai di Melfi e l'accordo che l'ha conclusa è ragionevole prevedere che molte cose cambieranno nelle relazioni sindacali del nostro paese². A dirlo con più chiarezza di tutti è stato Gianni Rinaldini nel suo intervento alla Conferenza della Cgil a Chianciano. Il leader della Fiom ha parlato infatti della possibilità di una "nuova fase dell'unità sindacale".

E' un'affermazione non da poco quella fatta dal segretario generale della Fiom, se pensiamo che viene da un'organizzazione che da anni, pur rappresentando oltre la metà dei metalmeccanici italiani, viene tenuta in un angolo attraverso la pratica degli accordi separati. Da questo punto di vista l'accordo di Melfi può cambiare molte cose, avendo per la prima volta Fim e Uilm accettato l'idea che l'ultima parola sugli esiti del negoziato spettasse ai lavoratori. Come è noto è stato questo la maggiore ragione di contrasto con la Fiom, che ha portato non più di un anno fa all'accordo separato sullo stesso rinnovo del contratto nazionale.

La conduzione della lotta di Melfi e la prospettiva indicata da Rinaldini a Chianciano fanno giustizia di tanti luoghi comuni che sono circolati in questi anni sulla Fiom anche a sinistra. Non si contano le volte nelle quali il sindacato dei metalmeccanici della Cgil è stato accusato da tanti novelli Soloni della sinistra moderata di estremismo e di buttare troppo facilmente all'aria il tavolo negoziale. I fatti di queste settimane alla Fiat di Melfi, che hanno fatto registrare in successione il punto di maggior rottura tra Fiom e Fim e Uilm ma anche quello di maggiore convergenza, che hanno visto la stessa Cgil spesso incerta sul da farsi e ossessionata dallo spettro della sconfitta del 1980, dimostrano che è la soggettività stessa dei lavoratori che - quando si manifesta - spinge verso un esito unitario delle lotte e una concezione dell'unità sindacale diversa da quella del decennio trascorso.

² Il testo dell'accordo in *Lotte operaie alla Fiat di Melfi*, a cura della Fiom e della Cgil di Basilicata, Pianetalibro, Possidente 2004.

La lotta di Melfi conferma, infatti, che è terminata la stagione aperta dall'accordo sulla politica dei redditi e sul modello contrattuale del 1993. Quella stagione non va rinnegata ma ormai ha dato i suoi frutti. Ora, a decretarne la fine, ha contribuito la denuncia unilaterale di quel patto da parte del governo di destra, l'illusione di Cisl e Uil di poterlo rinverdire concedendo diritti e flessibilità in cambio di una rinnovata legittimazione a negoziare, come è accaduto con il Patto per l'Italia. Ma la ragione vera del suo esaurimento sta principalmente nel fatto che, se un compromesso va ricostruito tra governo del paese e parti sociali, a differenza del 1993 che ha aperto una lunga fase di centralizzazione delle relazioni sindacali esso deve partire dal basso, cioè dalle condizioni di lavoro e dall'organizzazione della produzione. La stessa battaglia per i diritti, di cui la lotta a difesa dell'art.18 e il referendum per la sua estensione sono stati i momenti salienti, deve trovare in un'azione sindacale che intervenga sull'organizzazione del lavoro il suo fondamento strutturale.

Ma la vertenza e l'accordo di Melfi reclamano novità non solo dal sindacato ma anche dalla sinistra politica. Dimostrano quanto sia ineludibile la necessità che il lavoro ritorni al centro di una strategia di cambiamento e diventi l'architrave della stessa funzione di governo che la sinistra aspira a svolgere nell'ambito di una grande coalizione democratica di centrosinistra.

La lotta di Melfi poi, nel suo richiamo ideale alla lotta di Scanzano contro il deposito di scorie nucleari e a quella di Rapolla sull'elettrodotto Matera-Santa Sofia, delinea i tratti di quel "caso Basilicata" che da mesi sotto i riflettori dell'opinione pubblica nazionale. Quello che sta accadendo nella piccola regione meridionale, da un decennio governata dal centrosinistra, allude ad un'attivazione della società civile, a un cambiamento - per dirla con Gramsci - del rapporto tra "governati" e "governanti" che dovrebbe costituire un modello per le future esperienze di governo della sinistra e per la cultura politica che dovrà sorreggerle.

Dieci anni*
(giugno 2004)

Un buon accordo

L'accordo siglato per la Fiat di Melfi dai sindacati dei metalmeccanici e approvato con un referendum dai lavoratori è un buon accordo. Dà, infatti, un colpo decisivo a ogni ipotesi di "gabbie salariali" in un eventuale potenziamento della contrattazione decentrata nel nostro paese, introduce un potenziale fattore di svolta nell'organizzazione del lavoro in Fiat con il superamento della "doppia battuta", cioè dei due turni consecutivi di notte, mette un freno a un regime di fabbrica che era diventato via via sempre più dispotico.

Ma quello di Melfi è un buon accordo anche perché a partire dai risultati in esso contenuti è possibile aprire una nuova stagione delle relazioni industriali in Italia e - come ha affermato alla conferenza della Cgil di Chianciano il segretario generale della Fiom, Gianni Rinaldini - una "nuova fase dell'unità sindacale".

A ben vedere è proprio questo l'aspetto che ci fa dire senza tema di smentite che la lotta delle lavoratrici e dei lavoratori della Fiat di Melfi e delle fabbriche dell'indotto è stata da tanti punti di vista esemplare. Sono state infatti la tenacia e la determinazione dei lavoratori, la loro unità, la loro maturità che hanno impedito alla protesta di trasformarsi in reazione incontrollata e esasperata, anche nei momenti di tensione e di fronte alle violenze della polizia. E' stato tutto ciò che ha, quasi miracolosamente, trasformato una vertenza nata all'insegna di una violenta contrapposizione tra le organizzazioni sindacali in un'intesa che potrebbe mettere fine a una lunga stagione di accordi separati tra i metalmeccanici in generale e nel settore dell'auto in particolare.

La ragione principale di questo successo - impensabile per i più nei primi giorni dello sciopero, quando la Cisl di Basilicata ha addirittura tentato senza successo di promuovere la reazione dei lavoratori contro i picchetti e il blocco dello stabilimento, facendo evocare a molti lo spettro della "marcia dei 40.000" del 1980 a Torino - deriva principalmente da due fattori. Il primo consiste nell'iniziativa della Fiom che non ha perso mai di vista la necessità di riportare nell'ambito sindacale un conflitto che, per la sordità delle altre organizzazioni sindacali e l'irresponsabile reazione del governo di centrodestra, poteva prendere altre strade. La vicenda di Melfi fa così giustizia di molti luoghi comuni, radicati anche a sinistra, sulla Fiom e sulla sua politica sindacale, presentata spesso come estremista e portata a rovesciare con troppa facilità il tavolo negoziale. Il secondo fattore è la cura con cui questa giovane classe operaia ha fatto sì che la sua lotta non risultasse mai isolata. La determinazione con cui sono stati organizzati i picchetti si è sempre accompagnata a una fitta rete di relazioni con i parlamentari, le istituzioni regionali e provinciali, le amministrazioni comunali della zona, che ha contribuito a dare visibilità al sentimento di solidarietà crescente nell'opinione pubblica. E' questo un merito che va ascritto al particolare profilo assunto dall'esperienza sindacale della Fiom e della Cgil di Basilicata. Esse hanno operato per dieci anni in rapporto a governi "amici" (quali sono senza dubbio le amministrazioni di centrosinistra della Basilicata, dalla Regione ai principali comuni), senza tuttavia cadere in due possibili e contrapposti pericoli molto frequenti in queste situazioni. Riuscendo cioè a sfuggire sia alla tendenza a subire in modo subalterno il rapporto con la politica, che al massimo produce una concezione lobbistica del negoziato con le istituzioni, sia a un'idea e a una pratica dell'autonomia dell'azione sindacale intesa come radicale

* *Dieci anni*, "La Rivista del Manifesto", giugno 2004.

contrapposizione alla politica. Da questo punto di vista si può certamente dire che la Cgil di Basilicata è il principale laboratorio entro cui si è sperimentato quel "circolo virtuoso" tra governo e conflitto che, dalla protesta di Scanzano sul deposito delle scorie nucleari alla lotta della classe operaia di Melfi, caratterizza la vita politica della regione.

La "fabbrica integrata" e il suo rovescio

Ma da dove nasce quella che, forse impropriamente, è stata definita la rivolta degli operai di Melfi? Nel corso della lotta si è parlato di un'esplosione di rabbia a lungo compressa, di una cecità della Fiat che, forse troppo occupata a tamponare la crisi dello scorso anno, non ha compreso per tempo che dopo dieci anni condizioni di lavoro particolarmente gravi non erano più tollerabili. Ma tutte queste spiegazioni rimandano a un problema più di fondo che riguarda l'organizzazione del lavoro e della produzione. Insomma, che fine ha fatto la "fabbrica integrata" che Melfi avrebbe dovuto realizzare al meglio delle sue potenzialità e che costituisce la principale ragione dell'attenzione dedicata allo stabilimento lucano della Fiat in campo scientifico e dalla pubblicistica militante?

Come è noto lo stabilimento di Melfi nasce da quella vera e propria svolta delle strategie di impresa e dell'organizzazione della produzione costituita dal discorso ai quadri fatto da Romiti a Marentino nel 1991. La Fiat prende atto del fallimento dell'impostazione iper-tayloristica, fondata su un alto livello di automazione e robotizzazione della produzione, che aveva caratterizzato le scelte successive alla ristrutturazione del 1980, concretizzatesi nell'esperienza di Cassino e Termoli nel corso degli anni Ottanta. "Qualità totale" e ritorno alla valorizzazione del lavoro umano diventano i nuovi principi guida. Miglioramento continuo del prodotto anche attraverso la partecipazione dei singoli lavoratori, la domanda che comanda l'offerta fino a realizzare un alto grado di personalizzazione del prodotto finale, collaborazione del 'team' rappresentato dalla Ute che sostituisce la postazione individuale alla catena di montaggio del classico modello fordista, semplificazione delle gerarchie di comando diventano le nuove parole d'ordine per poter "fare come in Giappone".

Melfi è lo stabilimento che viene costruito ad hoc per corrispondere a questi obiettivi. Cambiano anche le altre fabbriche Fiat ivi compresa Mirafiori, ma Melfi è il luogo in cui "il nuovo modo di fare l'automobile" non deve soffrire del condizionamento di culture e abitudini sedimentate, in cui non c'è nessuna transizione da scontare dal vecchio modello organizzativo al nuovo. Le commissioni paritetiche tra azienda e sindacato, nelle intenzioni del gruppo dirigente della Fiat, dovrebbero sostituire integralmente le vecchie relazioni industriali. Nel rapporto con la forza lavoro le nuove parole d'ordine sono "collaborazione" al posto di "conflitto", "fidelizzazione" al posto di "estraneità". Coloro che sono destinati a diventare capi Ute frequentano un lungo corso di formazione a Torino nel quale l'obiettivo della Fiat è quello di far assimilare loro non solo il modello organizzativo ma l'ideologia del "nuovo modo" di fare l'automobile.

Tutto ciò, tuttavia, nel giro di poco tempo, sin dal momento in cui la produzione entra a regime, prima si appanna e poi tende a disperdersi. Dalla "fabbrica integrata" si passa gradualmente a quella "modulare", organizzata a rete, secondo un modello che la Fiat sperimenta per prima nel suo stabilimento in India. Naturalmente non si tratta di un ritorno indietro al modello fordista, né corrisponde al vero l'affermazione di quanti sostengono che la "fabbrica integrata" sia solo un inganno. Resta e anzi si accentua del modello originario il superamento di ogni organizzazione gerarchicamente verticalizzata secondo uno schema orizzontale che viene portato alle sue estreme conseguenze, fatto potenzialmente di "moduli" affiancati e relativamente autonomi nel rapporto con la forza lavoro, costituiti dalle aziende appaltatrici. Resta della "fabbrica integrata" soprattutto il sistema di relazioni formali e informali dentro la Ute, in quanto cellula elementare dell'organizzazione del lavoro in luogo della postazione individuale alla catena di montaggio. Ma il tratto fondamentale della nuova fabbrica diventa il processo di "terziarizzazione", cioè il passaggio -

a cominciare dai servizi e dalla manutenzione per arrivare a importanti operazioni di assemblaggio del motore e del cambio - a imprese terze di momenti della lavorazione che avviene dentro lo stesso stabilimento Fiat.

Molti lavoratori sono, dunque, alle dipendenze di queste imprese, pur lavorando dentro la Fiat. Flessibilità e precarietà si sostituiscono progressivamente a una condizione di stabilità, che avrebbe dovuto essere il corollario naturale del coinvolgimento del lavoratore nell'obiettivo della produzione. E ciò avviene sotto due aspetti: dal punto di vista contrattuale, non essendo i lavoratori delle imprese "terze" dipendenti Fiat; dal punto di vista del rapporto di lavoro, a causa del ricorso sempre più esteso da parte dell'azienda ai contratti a termine. La domanda continua a comandare sull'offerta, come nella concezione originaria della "fabbrica integrata", ma non più in funzione della qualità del prodotto, ma facendo dipendere dagli andamenti del mercato numero di dipendenti e durata dell'occupazione.

Lo stesso "just in time" con le fabbriche dell'indotto - concepite spazialmente a corona attorno allo stabilimento Fiat - subisce molte deroghe. Esse via via iniziano a produrre per tutti gli stabilimenti Fiat presenti sul territorio nazionale, e non solo per quello di Melfi, e da alcuni anni si delinea con sempre maggiore chiarezza che molte delle componenti prodotte a Melfi possono essere spostate in paesi, soprattutto dell'Africa settentrionale, dove il costo del lavoro è più basso.

Oggi, del modello iniziale restano i ritmi di lavoro scanditi dal sistema di metrica noto come Tmc2 e l'alto livello di produttività, ma l'obiettivo della nuova organizzazione del lavoro col tempo si sposta. Il metro principale di competitività non è più la "qualità" ma la riduzione dei "costi", a partire da quello fondamentale della forza lavoro. Dal punto di vista dei lavoratori questo significa precarietà al posto di stabilità nel rapporto con il lavoro, obbedienza totale e incondizionata al posto della condivisione dell'esito del prodotto, essere totalmente alla mercé di un regime di fabbrica che, in assenza delle vecchie relazioni della fabbrica fordista e di fronte al mancato avvio di quelle partecipative del nuovo modello, diventa particolarmente dispotico.

Comunque, questo esito nell'organizzazione del lavoro e nel modello produttivo era in qualche modo anticipato da alcune contraddizioni presenti nell'avvio medesimo della "fabbrica integrata" a Melfi. Vittorio Rieser a conclusione del rapporto della sua inchiesta operaia alla Fiat di Melfi del 1995-96 ("Finesecolo", 3-4, 1996) - e quindi a stabilimento appena avviato - notava infatti che una "formazione monca" dei lavoratori, un sistema premiale molto povero, basse retribuzioni a fronte di una maggiore produttività sarebbero alla lunga entrate in conflitto con il ruolo dei lavoratori e l'obiettivo della "qualità totale".

La Fiat getta la spugna

Ma questo declino della "fabbrica integrata" e la sua evoluzione/involuzione nel modello "modulare" fondato sulla terzizzazione non ha la sua radice solo in contraddizioni legate all'organizzazione del lavoro e ai rapporti tra impresa e lavoratori. L'aver progressivamente abbandonato l'obiettivo della "qualità totale", piegando tutta l'organizzazione del lavoro a una competitività prevalentemente caratterizzata dalla riduzione dei costi, deriva anche dai fallimenti delle strategie aziendali della Fiat nel corso degli anni Novanta e che stanno alla radice della grave crisi del 2003.

Il posto che la Fiat ha saputo trovare nei processi di integrazione e nel sistema di alleanze che stanno ridisegnando la geografia delle multinazionali dell'auto non è stato in grado di sorreggere le ambizioni di Romiti illustrate a Marentino. Che la Fiat con l'alleanza con General Motors si vedesse preclusa la strada dell'innovazione, che può passare prevalentemente attraverso una robusta presenza nei modelli di gamma medio-alta, lo si capisce immediatamente dopo la liquidazione dell'esperienza dello stabilimento di Rivalta. "Qualità totale" e "fabbrica integrata" mal si ricordano al posto che General Motors di fatto assegna a Fiat nel sistema di alleanze e nella

gerarchia dei marchi che ad essa fanno capo. Questa è la causa principale, o almeno una delle più importanti, del fatto che la dirigenza Fiat non ha, a partire dalla seconda metà degli anni Novanta, altra alternativa che affidare le proprie sorti alla mera riduzione dei costi, a cominciare dal costo del lavoro.

Ma è proprio questo che a Melfi è stato messo in discussione dalla prima lotta vittoriosa in Fiat che, dopo tanti anni a partire dalla stessa sconfitta del 1980, non riguarda le ristrutturazioni - e quindi cassa integrazione, licenziamenti, ridimensionamento delle imprese - ma il salario, l'organizzazione del lavoro e il regime di fabbrica. E perciò non ha sofferto, nel suo stesso andamento, dei limiti di una lotta difensiva di chi sa che quasi ineluttabilmente sta perdendo il suo posto di lavoro.

E' troppo presto per comprendere se l'accordo di Melfi preluda a un ripensamento della stessa Fiat sull'organizzazione che finora è prevalsa nei suoi stabilimenti per quel che riguarda il rapporto con la forza lavoro. Certo è che esso interviene nel momento in cui la Fiat stava tentando di estendere a tutti i suoi stabilimenti ritmi, organizzazione del lavoro e regime di fabbrica sperimentati a Melfi. Ora, da questo punto di vista, una qualche inversione di tendenza dovrà pur esserci.

Ma è anche necessario che l'accordo costituisca la base per un sistema di relazioni industriali e per un cambiamento dell'organizzazione del lavoro che sia coerente con una strategia aziendale di integrazione a livello globale alternativa a quella praticata nel passato decennio.

Dopo il cambio di management dello scorso anno la Fiat appare come sospesa. Il mercato sta reagendo bene ai nuovi modelli ma il futuro resta ancora incerto. L'intesa con General Motors sembra tramontata, ma nessuna alternativa altrettanto rilevante pare profilarsi all'orizzonte. E nubi si addensano sul destino di Mirafiori.

Di fronte a una totale assenza di politiche industriali da parte dei governi, che in Italia si può far coincidere con il declino dell'impresa pubblica, è necessario che il movimento sindacale, a partire da una lotta come quella di Melfi, si misuri con il problema di indicare per la Fiat strategie d'impresa alternative. Da questo punto di vista sarebbe utile cominciare a ragionare sulla possibilità di un'interlocuzione con altre case automobilistiche europee al fine di costruire un vero e proprio "polo europeo" dell'auto. Se una simile prospettiva si rivelasse possibile i vantaggi sarebbero evidenti. Si costruirebbe uno degli ancoraggi "materiali", un fattore che riguarda l'economia reale, di quel processo di unificazione politica che sta investendo il Vecchio Continente. In questo caso, cioè se vi fossero effettivamente degli interlocutori europei per l'integrazione internazionale del settore italiano dell'auto, la partecipazione diretta del capitale pubblico al riassetto proprietario della Fiat sarebbe non solo auspicabile ma obbligatoria, per ragioni di equilibrio nell'eventuale partnership. E' noto infatti che le principali case automobilistiche europee - Volkswagen e Renault - hanno nel loro assetto azionario una rilevante presenza di capitale pubblico che comporta un intervento diretto del potere pubblico di quei paesi nelle scelte industriali. E sarebbe ben strano che, in quella prospettiva, lo Stato italiano negasse a se stesso un ruolo che invece quello tedesco e francese continuerebbero a svolgere.

Lotta operaia, sindacato e sinistra politica

La vertenza e l'accordo per la Fiat di Melfi interrogano altresì tutto il sindacato sulla necessità di un mutamento di linea e di impostazione strategica. In ciò che è accaduto a Melfi vi è 'in nuce' un abbozzo di risposta alle necessità di aprire una nuova stagione sindacale. L'esperienza concertativa inaugurata con l'accordo del 1993 sulla politica dei redditi è alle nostre spalle, in parte perché unilateralmente abbandonata dal governo di destra, e in parte perché oggettivamente superata dal corso delle cose. E questo vale, in un certo senso, anche per il modello contrattuale che ne è derivato. Il problema è che quella cornice di rapporti tra governo e parti sociali non è stata sostituita da nessun'altra. Melfi ci dice che è necessario formulare una linea sindacale che riparta dal basso, dalla condizione del lavoratore, e rovesci quindi la piramide costruita nel '93 che, per forza di cose,

aprirebbe una fase di gestione prevalentemente dall'alto del conflitto e del compromesso sociale che ne derivava. La medesima battaglia sui diritti dei lavoratori, rappresentata innanzitutto dalle lotte per l'art.18, dovrebbe essa stessa essere incardinata (come dimostra per contrasto l'azione devastante della legge 30 rispetto ai rapporti di lavoro in essere) su una rinnovata centralità del confronto attorno ai temi dell'organizzazione del lavoro. La medesima necessità di fissare attraverso norme certe i principi della rappresentanza dei lavoratori troverebbe in questa prospettiva un rinnovato sostegno. Ma la vicenda di Melfi interroga anche la sinistra politica. La lunga lotta e l'esito stesso della vertenza dimostrano che può entrare in campo una soggettività politica costituita da questa nuova classe operaia. Da alcuni anni ormai, agli osservatori più attenti era evidente il contrasto tra la partecipazione sempre crescente di giovani lavoratori alle lotte sindacali, e in particolare di quelle della Fiom, e l'assenza totale di un riscontro in sede politica dell'ingresso sulla scena di una nuova generazione. A Melfi questo è venuto alla luce con un'evidenza senza precedenti. La lotta nello stabilimento lucano della Fiat ha dimostrato che il "prato verde", costituito dall'assenza di tradizione industriale e sindacale e quindi condizione della mancanza di una qualsiasi propensione al conflitto, è ormai ampiamente arato e dissodato.

Certo, a far saltare il coperchio di una pentola tenuta per troppo tempo sotto pressione ha contribuito il fatto che questi operai e queste operaie di Melfi non sono più i ventenni dei primi anni Novanta per i quali avere un milione al mese, in una società segnata da un alto tasso di disoccupazione, era come toccare il cielo con un dito. Ora ci troviamo di fronte a madri e padri di famiglia che a stento, e al prezzo di una fatica durissima, riescono a sbarcare il lunario. Il fatto poi di essere per lo più forniti di diploma di scuola superiore aumenta la frustrazione e lo spirito di ribellione. Anche la presenza di operaie, a Melfi più alta di qualsiasi altro stabilimento Fiat, i cui pensieri sono stati sondati e esaminati nella bellissima inchiesta coordinata da Anna Maria Riviello, (Aa. Vv., *La rincorsa*, Calice Editori, 2003), è diventata una risorsa di autonomia e di orgoglio e una rivendicazione di libertà, peculiari della differenza di sesso, che ha contato nei passaggi più critici della lotta. Ma vi è anche il fatto che nella coscienza di questi lavoratori ha operato come una sorta di fiume carsico che all'improvviso è emerso in superficie la tradizione di una sinistra che, benché priva di ogni tradizione industriale, nella zona del Melfese ha dato vita a importanti lotte contadine, animato lunghe e importanti esperienze amministrative, ha creato un sentire comune mai del tutto cancellato.

Saprà la sinistra politica far tesoro di questa risorsa che la lotta di Melfi ha portato alla luce? E' un interrogativo per tanti versi cruciale soprattutto se si guarda al Mezzogiorno e alla passività, non scalfita nemmeno dalle politiche di governo del centrosinistra nella seconda metà degli anni Novanta, che neoliberalismo e lunga consuetudine al dirigismo provocata da decenni di intervento straordinario hanno prodotto in questa parte del paese. Bisogna infatti aver presente che l'intero sistema produttivo della Fiat, se si fa eccezione per Mirafiori e Termini Imerese (essenziali tuttavia per mantenere alla produzione dell'auto in Italia una dimensione nazionale), è concentrato nell'Italia centro-meridionale. E Melfi ne è il cuore pulsante. Vi è dunque un nesso strettissimo tra il ruolo di questa classe operaia, che a partire dalla vertenza della Fiat lucana sembra aver preso coscienza di se stessa e del suo ruolo, e la nascita di una nuova questione meridionale, che il "caso Basilicata" dalla protesta di Scanzano a Melfi sembra evocare.

Saprà la sinistra politica farsene interprete? E' del tutto evidente che ciò richiederebbe un'inversione radicale degli orientamenti assunti da tanta parte della sinistra italiana, un rovesciamento del rapporto tra "governati" e "governanti" nell'impostazione della sua concezione del governo, una critica al modello di sviluppo attuale, e soprattutto una restituzione al lavoro di quella centralità politica e di quella rappresentanza che la rivoluzione liberista e neoconservatrice dell'ultimo quarto di secolo ha cercato di cancellare. A ben vedere, in fondo, questa è la lezione più autentica delle durissime ma esaltanti giornate di Melfi. E qualcuno a sinistra dovrà pure, alla fine, raccoglierla.

E ora?*

(dicembre 2004)

Quel che resta della lotta di Melfi

Da più parti, a ormai otto mesi dalla vertenza vittoriosa dei lavoratori della Fiat di Melfi e delle fabbriche dell'indotto lucano, ci si chiede se quella esperienza sia in fondo un episodio isolato senza influenza e significato rispetto alle dinamiche sociali in corso e allo sviluppo dell'iniziativa sindacale. Oppure se a partire da quella che anche di recente è stata definita la "primavera" di Melfi¹ è possibile che un nuovo corso si apra per il sindacato dei metalmeccanici e per le confederazioni sindacali nel loro complesso.

La mia opinione è che, lungi da essere stata una esplosione priva di conseguenze, la lotta di Melfi segnali la possibilità di aprire un capitolo nuovo nel conflitto sindacale e nelle relazioni negoziali del nostro paese. Naturalmente non siamo di fronte a un processo lineare. E ciò a causa di un quadro di riferimento di ordine generale che appare molto complicato.

Non aiuta, ad esempio, il fatto che sia stata smantellata ogni forma di concertazione tra governo, padronato e sindacato da parte delle forze di centrodestra che attualmente sono alla guida del paese. Né aiuta il fatto che - come è noto - questa azione della destra italiana al governo è riuscita a produrre lacerazioni e divisioni ulteriori tra le tre grandi confederazioni sindacali, che solo di recente sembrano essersi attenuate, sebbene siano lontane dall'essere cancellate. Non aiuta nemmeno il fatto che l'economia italiana è immersa in una situazione di grave difficoltà.

Nella grande recessione che ha caratterizzato la scena mondiale degli ultimi anni, aggravata agli esordi dall'attacco terroristico alle Torri Gemelle, in Italia nodi da lungo tempo non sciolti sono venuti al pettine. Sono molti ormai che, per quel che riguarda il nostro paese e la sua economia, parlano senza esitazione di "declino". Il segretario generale della Cgil, Guglielmo Epifani, ha fatto di quest'ultima, ad esempio, la principale categoria attraverso cui leggere i problemi attuali del paese e delineare il contesto entro il quale ricollocare l'azione del sindacato. E un fattore di tale declino è proprio l'incerto futuro della Fiat.

Ora, in questo contesto, ad esempio, non è semplice capire quale segnale di una tendenza più generale sia il fatto che l'accordo raggiunto a Melfi, dopo una lotta durissima e complicata, sia - come è stato detto - il primo accordo di tipo "acquisitivo" da parte dei lavoratori in Fiat dopo gli anni settanta. Infatti, a partire dalla famosa e sfortunata vertenza di Mirafiori dell'80 tutte le lotte in Fiat, quelle perse e quelle chiuse con un compromesso soddisfacente per i lavoratori, hanno riguardato processi di ristrutturazione e avuto come oggetto mobilità e cassa integrazione, un progressivo ridimensionamento della base occupazionale nell'industria dell'auto italiana. E' difficile comprendere anche come un tale accordo sia stato possibile in un'azienda, come la Fiat, che appare sempre più afflitta da incertezze sul futuro, sin nell'assetto dei suoi vertici aziendali, e che comunque ha sempre gestito con il pugno di ferro le relazioni sindacali all'interno dell'azienda. Con durezza "sabauda", si è detto qualche volta nel corso dei decenni.

Gli accordi della Sata e delle fabbriche dell'indotto

Se si vuole, comunque, comprendere quale prospettiva ha aperto la lotta di Melfi per i metalmeccanici e l'intero movimento sindacale bisogna partire da una valutazione sia pure sommaria degli accordi, sia quello relativo alla Sata, lo stabilimento Fiat insediato a San Nicola di

* *Le Lezioni di Melfi. Un nuovo capitolo delle relazioni industriali*, "Quaderni di Rassegna sindacale", 4, 2004.

¹ *La primavera di Melfi*, a cura di P. Ferrero e A. Lombardi, supplemento a "Liberazione", 7 novembre 2004.

Melfi, sia quello che ha riguardato le fabbriche dell'indotto, costruite, in omaggio ai principi del *just in time*, secondo una schema "stellare" attorno alla "fabbrica-madre".

Gli assi portanti di ambedue gli accordi riguardano essenzialmente la graduale equiparazione delle retribuzioni praticate a Melfi a quelle del restante universo Fiat e dell'indotto, in particolare attraverso una ridefinizione delle maggiorazioni per il lavoro notturno e del premio variabile di competitività.

Per la Sata inoltre vi sono altri tre elementi che contribuiscono a definire in maniera rilevante il profilo dell'accordo. Il primo riguarda il cosiddetto problema della "doppia battuta", cioè il fatto che fosse possibile, per la particolare successione nell'organizzazione dei turni, fare anche due settimane consecutive di notte. L'accordo ne decreta irreversibilmente il superamento e la Fiom vede così realizzarsi una sua antica rivendicazione che risale al 1996, cioè all'indomani dell'entrata a regime dello stabilimento. Il secondo riguarda il superamento di un aspetto che, nel primo accordo sindacale che aveva accompagnato la decisione di costruire lo stabilimento di Melfi, era stato presentato quasi come una conquista, cioè come una diminuzione dell'orario giornaliero di lavoro. Si è trattato invece di una scelta che, alla luce dell'esperienza, si è rivelata un gravissimo handicap per i lavoratori. Infatti, il Permesso annuale retribuito (Par), che ammonta a 57 ore e 30 minuti era stato spalmato su tutti i giorni lavorativi con una riduzione dell'orario giornaliero di 15 minuti. Il risultato era stato che ogni imprevisto, da una visita medica a qualsiasi altro tipo di impegno personale o familiare, non potendo utilizzare i permessi retribuiti altrimenti impegnati si trasformava in assenteismo. Nell'attuale accordo si stabilisce che i 15 minuti giornalieri "saranno accorpati e fruiti in gruppi di 8 ore così come previsto dalle vigenti norme". Il terzo elemento è invece costituito da un diverso calcolo dell'indicatore di assenteismo. Afferma, infatti, l'accordo che "non concorreranno", sia pure per una quota in percentuale, "a determinare l'indice di assenteismo le assenze in materia di assistenza ai portatori di handicap contemplate dalla legge 104/92, le assenze in materia di congedi parentali di cui alla legge 53/2000, i permessi sindacali retribuiti per la RSU, i permessi per donazione sangue e per dialisi"²

Come si vede l'accordo per i suoi contenuti raggiunge risultati apparentemente modesti e che possono essere giudicati anche sproporzionati per difetto rispetto alla durata e durezza della lotta. Ciò spiega probabilmente il fatto che il 22,6% dei lavoratori e delle lavoratrici del sito Fiat e il 28% dell'indotto, nel referendum che ha approvato l'intesa, hanno votato contro la sottoscrizione dell'accordo. Alcuni, poi, hanno fatto osservare che esso, non solo non metteva in discussione, ma non menzionava nemmeno il sistema di calcolo dei tempi, il famigerato TMC2, che costituisce l'architrave su cui poggia l'ipersfruttamento del lavoro in Sata.

Sono osservazioni che, tuttavia, non tengono conto né delle condizioni di partenza, né si soffermano a sufficienza sulle dinamiche che l'accordo di Melfi può generare su un piano più generale. Innanzitutto bisogna aver a mente che la lotta della Sata e l'accordo che ne è seguito hanno rallentato, se non totalmente scongiurato, il tentativo dell'azienda di estendere - dai turni all'applicazione del TMC2 - l'organizzazione del lavoro sperimentata in questi dieci anni a Melfi a tutti gli stabilimenti del gruppo. Insomma, prima della "primavera" di Melfi ci trovavamo di fronte a un processo che avrebbe fatto dell'"eccezione" Melfi la "norma" dell'universo Fiat, ora anche quell'eccezione è stata seriamente messa in discussione.

Melfi e la prospettiva di una nuova unità sindacale

Ma l'accordo di Melfi costituisce una novità anche dal punto di vista dei rapporti tra le diverse organizzazioni sindacali. E' noto che tra i principali sindacati dei metalmeccanici è da molti anni che si vive una situazione di totale rottura, e che l'accordo separato sull'ultimo contratto firmato da

² *Lotte operate alla Fiat di Melfi*, a cura della Fiom e della Cgil di Basilicata, cit.

Fim e Uilm è stato solo l'epilogo di un lungo contrasto. La rottura in Fiat, dove le ferite della vertenza dell'80 non si sono mai completamente rimarginate, è anche più antica. A Melfi poi si può dire che non c'è stato mai un momento in cui si sia potuto parlare di unità sindacale. La Fim soprattutto - in accordo comunque con Uilm e Fismic - ha puntato immediatamente sul modello "partecipativo" proposto dall'azienda, anche quando subito dopo l'avvio della fabbrica doveva essere del tutto evidente che esso era un "guscio vuoto" e le cosiddette commissioni paritetiche un puro pretesto. La Fiom di Basilicata per dieci anni ha condotto un'azione di contrasto tenace allo stato di cose presenti in Sata e nell'indotto, dando tuttavia ai settori più radicalizzati, sia pure minoritari della propria base, spesso l'impressione di essere impotente. E' il terreno su cui è nata l'esperienza di Alternativa Sindacale e dei Cobas.

A fare le spese di tutto ciò è la percezione stessa che del sindacato per anni hanno avuto i lavoratori e le lavoratrici della Fiat di Melfi. Dalla prima inchiesta operaia fatta all'indomani dell'entrata a regime dello stabilimento³ a quella recente sulle operaie coordinata da Anna Maria Riviello⁴ vi è un dato che emerge costantemente. Il sindacato viene percepito dai lavoratori e dalle lavoratrici come istituzione altra da sé, e i sindacalisti (compresi i delegati) come un ceto privilegiato a cui, tramite i permessi, è consentito non lavorare ma che poco o nulla fanno per "cambiare le cose". La lotta della scorsa primavera ha cambiato molte cose nel rapporto tra lavoratori e sindacato, ma non ha spazzato via del tutto questa percezione anche se l'ha circoscritta ai sindacati che fino allora erano stati maggioritari (Fim, Fismic, Uilm) nelle elezioni per le RSU.

Comunque l'esplosione del conflitto a Melfi, e la conseguente decisione di bloccare lo stabilimento, hanno rappresentato un punto di grande divaricazione tra i sindacati. Si sono rasentati momenti di vero e proprio scontro che hanno rischiato di produrre una situazione ben più grave di quella verificatasi a Torino nell'80. A Torino infatti la marcia dei 40mila, in cui i quadri chiesero a gran voce la fine della lotta, registrando tra i lavoratori e la popolazione un consenso fino ad allora insospettato, fu promossa da forze esterne ai sindacati, anche a quelli che erano disposti ad andare, eventualmente, a un accordo separato. Questa stessa funzione a Melfi è stata assunta direttamente dai sindacati contrari al blocco, e in particolare dalla Cisl, che si è fatta promotrice di vere e proprie contromanifestazioni per imporre la fine della lotta, dimostratesi per fortuna prive di un vero seguito tra i lavoratori e l'opinione pubblica. Lo scontro tra i sindacati dei metalmeccanici è stato molto aspro. E la Cisl, nella persona del suo segretario generale, Savino Pezzotta, si è prodotta all'ultimo minuto in un vero e proprio colpo di coda, tentando di rovesciare il tavolo di una trattativa che ormai l'azienda era rassegnata a portare a buon fine col pretesto di una presunta aggressione di una propria iscritta che sarebbe avvenuta ai picchetti attorno alla Sata.

Quello che bisogna spiegare è come da questa situazione di aspra rottura non solo si sia passati alla firma comune dell'accordo ma anche al fatto che Fim, Uilm e Fismic abbiano convenuto che esso fosse ratificato dai lavoratori tramite referendum, piegandosi a regole che pochi mesi prima non avevano voluto accettare per dirimere le divergenze sul contratto nazionale.

E' il segretario generale della Fiom, Gianni Rinaldini, a indicare per primo alla conferenza della Cgil di Chianciano, tenutasi all'indomani della firma dell'accordo, la possibilità che dall'accordo di Melfi possa partire una nuova stagione per l'"unità sindacale" (espressione che sembrava cancellata dal vocabolario dei metalmeccanici). E non è un caso che dopo l'accordo unitario di Melfi non solo i sindacati di categoria dei metalmeccanici stiano conducendo insieme il confronto in atto sul futuro industriale della Fiat, ma anche che la discussione sulla piattaforma per il rinnovo del contratto nazionale sia subito potuta apparire aperta a positivi sviluppi.

³ *Inchiesta operaia alla Fiat di Melfi*, a cura di P. Di Siena e V. Rieser, "Finesecolo", 3-4, 1996.

⁴ *La rincorsa. Melfi, inchiesta sulle operaie delle fabbriche dell'auto*, a cura di A. M. Riviello, Calice Editori, Rionero in Culture 2003.

Vi sono diverse ragioni che possono spiegare questo improvviso mutamento di scenario nei rapporti tra i sindacati nel passaggio dalla lotta all'accordo. La prima consiste nel fatto che lo sciopero di Melfi è sfuggito a quel paradigma interpretativo che vuole ogni lotta operaia, che si sviluppi con una qualche determinazione, condannata a precipitare in una spirale di scontri e destinata all'isolamento. Il carattere naturalmente "non-violento"⁵ della gestione dei blocchi (emblematica la naturalezza e la spontaneità con cui dopo la carica un gruppo di operaie offre in segno di pace dei fiori ai carabinieri schierati con fare minaccioso e muniti di elmetto, manganello e scudo) ha avuto certamente la sua parte. Il fatto che lo spirito pubblico proprio della società lucana rifugga per sue caratteristiche di fondo da ogni manifestazione estremistica ha contribuito a creare un clima in cui le contrapposizioni potevano essere stemperate. L'azione di sostegno alla lotta da parte dei sindaci di sinistra della zona - in particolare di Lavello, Rapolla, Bella, Ripacandida, Maschito - ha aiutato a creare un clima di solidarietà nelle comunità locali che ha esorcizzato eventuali pericoli di isolamento. Insomma, come afferma Vittorio Rieser, gli operai e le operaie di Melfi hanno avuto "la capacità di costruire coalizione"⁶

Comunque, l'originalità e la novità della lotta di Melfi derivano principalmente dal fatto che solo apparentemente essa si colloca lungo le tradizionali linee di frattura esistenti tra i sindacati dei metalmeccanici. E ciò contribuisce a spiegare il suo stesso esito unitario. La novità di Melfi non sta nemmeno nell'esplosione spontanea di una rabbia a lungo compressa. E ha ragione la Fiom nel sottolineare che se non ci fosse stata per anni la presenza costante dei suoi dirigenti davanti ai cancelli della Sata e se non ci fosse stata la lotta promossa dai metalmeccanici della Cgil nell'indotto di Melfi, come nel resto del paese, per ottenere azienda per azienda quello che l'accordo separato di Fim e Uilm aveva negato, non ci sarebbe stata nemmeno lo sciopero della Sata.

La decisione di bloccare lo stabilimento nasce dall'ennesimo atto di arbitrio della dirigenza aziendale che di fronte al mancato rifornimento, vero o presunto che fosse, di componenti a causa dello sciopero Fiom nell'indotto mette i lavoratori Sata "in libertà", cioè li manda a casa senza retribuzione. Matura così una reazione a un atto che viene vissuto come una lesione alla personale dignità di ognuno dei lavoratori. E "dignità" (dignità ferita, da conquistare, da non far calpestare) non a caso è il termine che il segretario generale della Fiom di Basilicata, Giuseppe Cillis, usa più ricorrentemente nelle sue dichiarazioni nel corso della lotta⁷.

Ora perché questo aspetto della dignità personale offesa, di una condizione prevalentemente individuale, appare così rilevante nello sviluppo stesso della lotta della Fiat di Melfi? E' mio parere che ciò dipenda dal modo stesso in cui maturano condizione e coscienza di classe nella "fabbrica integrata" e nella sua organizzazione del lavoro che comunque si colloca oltre l'orizzonte fordista e taylorista. Tocca soffermarsi, per approfondire questo aspetto, su come sono strutturate le relazioni tra lavoratori all'interno della Ute (Unità tecnologica elementare), che nella nuova fabbrica supera la dimensione del reparto da un lato, ma anche quella della postazione solitaria del lavoratore alla catena dall'altro, tipiche della fabbrica fordista. L'Ute è infatti la chiave di volta di un mutamento di fondo nell'organizzazione del lavoro. Ed è proprio nell'ambito dell'Ute che i rapporti di lavoro assumono il carattere di una relazione interpersonale che colloca su una base di tipo *individuale* il rapporto di ogni lavoratore con i fenomeni stessi di subordinazione e di alienazione creati dal processo di produzione capitalistico. Nell'Ute infatti contano molto le dinamiche interpersonali, sia dal punto di vista della competizione che da quello della solidarietà tra singoli. Quindi, l'organizzazione capitalistica del lavoro, che un tempo era il fondamento materiale del carattere *collettivo* dei rapporti tra lavoratori, mentre ogni funzione individuale era annullata dall'assoluta

⁵ *La primavera di Melfi*, cit

⁶ V. Rieser, *Gli insegnamenti degli operai di Melfi*, "Liberazione", 19 novembre 2004.

⁷ *Lotte operate alla Fiat di Melfi*, a cura di Fiom e Cgil di Basilicata, cit.

solitudine con cui il lavoratore fronteggiava lo scorrere della catena di montaggio, ora produce una condizione operaia nella quale la dimensione individuale e quella collettiva si collegano tra loro nelle maglie di un ordito ben più complesso di quello che abbiamo conosciuto in passato. Tutto ciò investe anche i rapporti gerarchici e di dominio all'interno dello stabilimento di Melfi che, non a caso, alcuni ricercatori hanno interpretato e rappresentato entro un paradigma di tipo foucaultiano di contrapposizione tra individuo e fabbrica intesa come "istituzione"⁸.

Ciò spiega anche perché a Melfi a lungo il sindacato sia stato vissuto dai lavoratori come un'entità che si sovrapponeva alla loro condizione. E' infatti nella dimensione collettiva della condizione lavorativa che si sono tradizionalmente incardinati l'intera azione sindacale, i modelli associativi storicamente costituiti e la stessa contrattazione. Questa dimensione collettiva dell'azione sindacale è, naturalmente, una conquista che non va perduta. Ma, a Melfi, sarebbe stato ben difficile reagire alla frantumazione individualistica che i processi di precarizzazione impongono al lavoratore sin nel cuore del processo produttivo (ancora più accentuati nel passaggio dalla "fabbrica integrata" a quella modulare), e alle forme di subordinazione che esso genera, se la nuova dimensione individuale con cui è vissuto lo stesso rapporto di lavoro non avesse cominciato a trovare posto nella ricostruzione di un nuovo profilo dell'azione sindacale.

E' ciò che a Melfi ha capito soprattutto la Fiom nel vivo della lotta di quei giorni, nel corso di una vertenza che proprio perché nasceva su nuove basi è stata in grado anche di rimescolare carte che sembravano irreversibilmente distribuite nel rapporto tra i diversi sindacati di categoria.

E', dunque, lungo la traccia segnata da questa lotta che più in generale bisogna proseguire, incominciando a concepire una profonda riforma del modo di essere sindacato. Sembra sempre più necessaria una azione che riparta dalla concreta organizzazione del lavoro - messa inevitabilmente in ombra negli anni della concertazione fondata sull'accordo del '93 - se non vogliamo che la stessa battaglia per i diritti si sviluppi senza un rapporto concreto con le trasformazioni del processo produttivo. Come in fondo è avvenuto nella lotta a difesa dell'art.18 dello Statuto dei lavoratori. L'azione per il potenziamento delle tutele collettive e per l'allargamento dei diritti, a cominciare dal contratto collettivo di lavoro e dalla sua difesa dai molti che vogliono metterne in discussione la funzione, diventa così essa stessa un momento di valorizzazione *anche* di un percorso di liberazione che il lavoratore vive in termini individuali e contribuisce a definire la sua stessa visione del conflitto sui luoghi di lavoro.

La lotta di Melfi dimostra che l'apertura di questa riflessione e le conseguenze che dovranno necessariamente derivarne per l'architettura complessiva dell'azione sindacale sono un argomento di assoluta attualità. Melfi dimostra con i fatti che è possibile avviare un processo di superamento di tradizioni consolidate ormai pregiudizialmente contrapposte, che soprattutto tra i sindacati dei metalmeccanici hanno aperto un vero e proprio fossato. Il fatto che, per Melfi, tutti i sindacati abbiano accettato di valicare l'accordo attraverso un referendum apre una nuova prospettiva, in grado di dirimere la contrapposizione ormai consolidata tra la concezione "partecipativa" della Cisl, che esalta la sua tradizionale vocazione a essere innanzitutto sindacato di iscritti, e l'idea del conflitto sociale basato sull'antagonismo collettivo, nata nell'ambito del sindacalismo di sinistra. Bisogna riconoscere che, di fronte alla crisi della pratica negoziale che deriva da questa contrapposizione, la Fiom ha indicato da tempo una via d'uscita, finora non compresa dagli altri sindacati. Ora a Melfi la sua impostazione è stata adottata da tutti, anche da coloro che quel medesimo percorso avevano rifiutato per il contratto nazionale. Validare i risultati di un negoziato attraverso il referendum non significa imporre la vecchia concezione del sindacato generale, propria della tradizione di sinistra, ma rivendicare un esercizio di sovranità da parte dei lavoratori che si realizza attraverso un atto *individuale* compiuto nel segreto dell'urna, cioè attraverso l'espressione della volontà del singolo lavoratore (secondo il principio "una testa, un voto"). Ciò naturalmente

⁸ E. Della Corte, *Evasioni. Melfi: operai in fuga dalla fabbrica penitenziario e altre storie*, Lucania lavoro, Regione Basilicata, Potenza 2004.

nulla toglie al carattere collettivo della contrattazione, e al valore *erga omnes* del contratto di lavoro, che riceve da questa procedura una più forte legittimazione.

L'inedito intreccio tra aspirazione all'affermazione della propria libertà individuale nel lavoro e costruzione di una coscienza collettiva, che trae origine da una nuova forma attraverso cui nella fabbrica integrata si costruisce quel legame sociale che siamo soliti chiamare *classe*, è venuto alla luce anche nelle recenti elezioni delle Rsu alla Sata e nell'indotto. Tutti i commentatori giustamente hanno sottolineato il fatto che in queste elezioni sono state penalizzate le organizzazioni sindacali che si erano opposte al blocco della Sata e che la Fiom ha ottenuto un grande successo. Ma c'è anche da sottolineare che questo successo della Fiom, con un incremento del 15% rispetto alle elezioni del 2001, è più forte nelle fabbriche dell'indotto, cioè in stabilimenti dove l'organizzazione del lavoro è più vicina a quella tradizionale. Nella Sata, invece, il sindacato che ha sostenuto i blocchi che viene in proporzione più premiato non è la Fiom, che raccoglie un 3% in più di delegati, ma il Failms che registra un 7% di incremento. E' la conferma che sia pure nella forma di un rapporto con una cultura corporativa e assistenzialistica, e quindi sostanzialmente rivolta al passato e ispirata a un'idea di sindacato regressiva, l'individualismo che quel tipo di sindacalismo esalta, in questa occasione miscelandolo con una buona dose di radicalismo, tocca modi d'essere della nuova condizione di classe della fabbrica integrata che non possono essere ignorati.

Il Mezzogiorno, la Fiat e il suo futuro

Ora questo patrimonio enorme, potenziale e di fatto, che l'esperienza della vertenza di Melfi ha messo in campo deve essere speso in un quadro particolarmente complesso, costituito dalle nubi che si addensano sul futuro industriale della Fiat. E' la questione, del resto, che in queste settimane i sindacati dei metalmeccanici stanno affrontando unitariamente, mettendo al centro della propria iniziativa i problemi più urgenti, dai pericoli di chiusura di Mirafiori all'abbandono definitivo di Arese. Sottolineando anche che, dismettendo la costruzione dei motori come il management Fiat intende fare, la sorte dell'industria dell'auto italiana sarebbe simile a quella toccata alla Daewoo, cioè diventerebbe una "megacarrozzeria" destinata solo a assemblare pezzi, tagliata irreversibilmente fuori dalle sfide dell'innovazione che il settore dell'auto dovrà affrontare, a cominciare da quella dell'idrogeno.

E' bene che i sindacati si muovano con le priorità che hanno stabilito. Non c'è dubbio infatti che senza Mirafiori e Termini Imerese non ci sarebbe più un'industria dell'auto a dimensione nazionale. Da questo punto di vista anche la distribuzione territoriale degli stabilimenti conta, soprattutto se ad essere investita è Torino che per più di un secolo si è pressoché identificata con la storia della Fiat e dell'auto italiana. Ma tutto ciò non ci deve far dimenticare che il processo di "meridionalizzazione" della produzione dell'auto è cosa già avvenuta da tempo e che di questo fenomeno Melfi costituisce il baricentro in termini territoriali e la punta di diamante dal punto di vista produttivo.

Ciò significa che anche da Melfi l'azione sindacale e l'iniziativa operaia debbono concepire il loro sviluppo misurandosi non solo con le questioni attinenti alla condizione di lavoro e a quella delle retribuzioni ma con problemi di strategia industriale, di investimenti e di assetto proprietario. E' infatti ormai del tutto evidente che senza un forte intervento pubblico il settore dell'auto italiana uscirà dalla scena della competizione globale. A mio parere, in rapporto a tutto ciò, vi è una dimensione europea delle politiche industriali per l'auto che va indagata e approfondita⁹. E' una dimensione del dibattito e del confronto sindacale e politico che va immediatamente acquisita da parte dei lavoratori, della politica e delle istituzioni, a Melfi come nel resto del Mezzogiorno dove è ormai concentrata la maggior parte degli stabilimenti Fiat, se vogliamo che il potenziale di

⁹ P. Di Siena, *Crisi Fiat. Una soluzione europea*, "Il Manifesto", 6 novembre 2002.

rinnovamento che la lotta della Sata ha introdotto nel panorama sindacale e politico italiano non vada disperso.

La prima tappa di un più lungo cammino

L'inchiesta operaia che abbiamo condotto alla Fiat di Melfi costituisce, innanzitutto, un primo contributo alla conoscenza di come funziona *realmente* la «fabbrica integrata», così come è stata concepita e realizzata dalla più grande impresa dell'industria italiana. Dopo anni di discussione sul «modello» ora invece è possibile misurarsi con i dati di fatto che emergono da un'effettiva esperienza in corso. Tutto questo può inoltre aiutare a mettere con i piedi per terra la discussione sul superamento in atto del taylorismo e del fordismo, a partire certamente dalle trasformazioni che investono l'organizzazione del lavoro industriale, per giungere però agli effetti più complessivi che questo mutamento di fase comporta sul piano delle relazioni sociali e su quello dei principi su cui costruire i legami di solidarietà di un nuovo modello sociale di riferimento.

Ma questa nostra inchiesta pone, oggettivamente, un altro problema alla sinistra politica e al sindacato: *quale ruolo essi assegnano alla classe operaia del Mezzogiorno*. Uso non a caso un termine, «classe operaia», che da parte di molti, anche a sinistra, viene considerato obsoleto. Nel senso comune e nella cultura politica della sinistra italiana, infatti, a partire dagli anni ottanta, in stretta connessione con i processi di ristrutturazione industriale avvenuti in quel periodo e con le teorie sul «declino» della classe operaia, si è preferito fare riferimento prima ai «lavoratori e le lavoratrici», e poi alle «persone che lavorano».

Sono del tutto consapevole, quindi, di andare «controcorrente». Ma il quesito che mi pongo è se è proprio dimostrato che l'indubbia crescita del terziario, e il cambiamento radicale dell'organizzazione e del profilo stesso dei lavori legato alla rivoluzione informatica e telematica e alla fine della centralità della fabbrica fordista, siano *di per sé* sufficienti a dimostrare l'esaurimento di una specifica funzione di quel *legame sociale* che nasce nell'ambito della produzione manifatturiera (per estendersi ai modelli organizzativi della comunicazione e dei servizi). Il problema piuttosto mi sembra è quello di esaminare *direttamente* (come in effetti noi abbiamo fatto con gli operai e le operaie della Fiat di Melfi) le trasformazioni che hanno investito quel peculiare legame sociale che si crea a partire dall'organizzazione del lavoro industriale, quindi non di *negarne* l'esistenza ma di *misurarne* i cambiamenti.

Insomma, per dirla con una metafora, quello che ci proponiamo è un cammino inverso a quello intrapreso da Gad Lerner con il suo libro degli anni ottanta *Operai*. Allora egli percorse la strada che dalla «classe operaia» portava agli «operai», ora da questi noi vogliamo invece risalire alla *nuova* classe operaia, figlia della nuova rivoluzione industriale e del postfordismo.

Ma questo quesito va controcorrente anche per una seconda ragione. L'interrogativo che viene qui proposto riguarda il ruolo e la funzione della classe operaia *del Mezzogiorno*, e per di più (come vedremo meglio in seguito) in relazione ad uno degli obiettivi storici che certamente costituirà uno dei principali banchi di prova di questa transizione italiana. Mi riferisco al superamento mai realizzato del dualismo tra nord e sud del paese, il quale si ripropone con rinnovata drammaticità nelle condizioni che vengono via via create dall'affermarsi dei processi di integrazione europea e di globalizzazione dell'economia e dei mercati.

Anzi, questo secondo aspetto può essere addirittura preso come una «provocazione». Ma come, si potrebbe obiettare, in una realtà sociale ed economica nella quale il tasso di disoccupazione si aggira attorno al 21%, e in alcune regioni supera ampiamente il 30%, in cui i giovani tra i 15 e i 29 anni soffrono di un tasso di disoccupazione che raggiunge nel 1995 il 44,8%, in cui la disoccupazione femminile raggiunge quasi il 30%, invece di mettere l'accento su chi non ha lavoro si pone invece come una priorità la definizione del ruolo sociale e politico di una minoranza di occupati?

* *La classe operaia del Mezzogiorno*, «Finesecolo», 3-4, 1996.

Secondo i dati Istat, elaborati dalla Svimez, infatti, nel 1995 gli addetti del settore industriale nel Mezzogiorno arrivano a 1.377.900 unità, che scendono nel settore manifatturiero in senso stretto a 744.200, se si sottraggono gli addetti delle costruzioni e dei prodotti energetici. Nell'industria meridionale vi è poi una forte incidenza di lavoro precario e irregolare: secondo la Svimez il 25% del totale nell'industria in senso stretto, che nelle costruzioni arriva addirittura al 63%. Non c'è dubbio, comunque, che gli operai sono una minoranza sia rispetto ai disoccupati ma anche (al pari di tutte le società «mature») degli occupati nei servizi.

Sinistra e Mezzogiorno alle soglie del 2000

Perciò, per meglio capire il senso di questa scelta di concentrare l'attenzione sulla classe operaia del Mezzogiorno, che può a tutti gli effetti risultare paradossale, probabilmente è meglio partire dalla disamina delle posizioni che nell'ambito della sinistra e del movimento operaio si stanno elaborando per affrontare i problemi del divario meridionale, così come si presentano all'indomani della fine dell'intervento straordinario.

Per schematizzare, io vedo quattro approcci diversi, che naturalmente nell'elaborazione delle politiche poi, più o meno efficacemente, si intrecciano tra loro.

Il primo è quello del sindacato, che mi pare possa essere riassunto nella «filosofia» dell'accordo triangolare sull'occupazione siglato il 24 settembre 1996. Secondo questa impostazione, il problema è innanzitutto aggredire la disoccupazione meridionale. Il principale strumento che viene individuato per realizzare questo obiettivo è la concertazione decentrata (contratti d'area e patti territoriali) collegata a forme più o meno spinte di flessibilità salariale e del mercato del lavoro. Per quanto riguarda le risorse finanziarie – almeno per l'immediato – il sindacato punta essenzialmente a ottimizzare l'uso di quelle di provenienza comunitaria. Naturalmente dentro questo comune contesto non vanno sottovalutate le differenze tra Cisl e Cgil che puntualmente emergono a ogni passaggio cruciale della politica sindacale verso il Mezzogiorno. Mentre la Cgil, infatti, inserisce tali scelte nel quadro di più generale politica industriale e di un programma d'investimento per l'ammodernamento e il rafforzamento delle infrastrutture, la Cisl sembra essere sostanzialmente convinta che maggiori condizioni di convenienza dal punto di vista della riduzione del costo del lavoro (fino a mettere in discussione entro certi limiti i minimi contrattuali) possano essere un potente fattore capace di attirare investimenti e capitali anche esteri.

Non molto dissimile è l'orientamento che, nel Pds e nell'Ulivo, assume l'esperienza delle amministrazioni comunali del centro sinistra, a cominciare da Napoli, come il principale volano del rilancio dell'economia e della società meridionale. Questa posizione, portata avanti con grande coerenza soprattutto da Isaia Sales, ha il suo retroterra nell'elaborazione culturale che, a partire dagli anni ottanta Carlo Trigilia da un lato e il gruppo di *Meridiana*, promosso da Carmine Donzelli e Piero Bevilacqua, dall'altro hanno prodotto sui temi del Mezzogiorno. Si tratta di posizioni che, sia pure in modo diverso, insistono sul fatto che una questione meridionale, unitariamente intesa, non esiste più da tempo (ammesso che sia mai esistita). I *divari*, che le diverse realtà del Mezzogiorno presentano rispetto al nord, possono essere affrontati puntando su fattori già presenti al sud e capaci quindi di produrre un modello di sviluppo «autocentrato». Viene posta una forte enfasi sui fattori locali di dinamismo, frenati nel corso dei decenni passati dalle sovrapposizioni burocratiche degli strumenti dell'intervento straordinario e del neocentralismo delle Regioni. La soluzione va ricercata dunque in una forte valorizzazione del localismo e in quello che a me piace definire una sorta di «liberismo temperato». Semplificazione delle procedure amministrative, liberazione delle attività economiche da tanti «lacci e lacciuoli» costituiscono il toccasana capace di imprimere una svolta al ristagno delle attività produttive nel Mezzogiorno.

Curiosamente questo approccio localistico poi si coniuga spesso con un forte credito verso gli interventi della grande industria nel Mezzogiorno. Così infatti va interpretato il rapporto privilegiato che il gruppo di *Meridiana* ha stabilito negli anni con il management della Fiat (e in particolare con Cesare Annibaldi) in rapporto alla presenza della casa automobilistica torinese al sud, come anche la propensione da parte di Isaia Sales di sperimentare nel sud d'Italia, al pari di quello che avviene in altri paesi europei «in

ritardo di sviluppo» come l'Irlanda, l'istituzione di «zone industriali franche», nelle quali l'abbattimento di una serie di costi – dal fisco al salario – dovrebbe attirare il grande capitale internazionale.

Diverso è invece l'approccio di Rifondazione comunista, che possiamo trovare sintetizzato nella piattaforma della marcia per il lavoro che da Cagliari a Napoli, tra settembre e novembre del 1996, ha visto impegnato il secondo partito della sinistra in una importante e capillare azione di mobilitazione. L'orientamento di Rifondazione, che potremmo con una certa approssimazione definire «movimentista», sembra assumere il dramma della disoccupazione meridionale come una sorta di «variabile indipendente» da opzioni di politica economica più generale. Lavori di pubblica utilità, riduzione generalizzata dell'orario di lavoro, trasformazione dell'Iri in uno strumento eccezionale di politica industriale verso il Mezzogiorno sono i principali strumenti indicati dal partito di Fausto Bertinotti, che ovviamente mantiene anche saldi rapporti con nuclei di classe operaia tradizionale.

A sinistra comunque, in seno al Pds, sta emergendo un altro e diverso modo di affrontare i problemi del divario meridionale, che prende le mosse dall'esame dei caratteri che il dualismo dell'economia e della società italiana sta assumendo nell'ambito dei processi d'integrazione europea e di fronte all'internazionalizzazione dei mercati. Un tale approccio, illustrato dall'introduzione di Alfredo Reichlin (che pubblichiamo in un'altra sezione di questo stesso numero della nostra rivista) al seminario del Cespe e della Fondazione Gramsci sul Mezzogiorno, organizzato in vista del congresso del Pds, è prevalentemente orientato a indagare su quali possano essere le opportunità non congiunturali, ma di medio-lungo periodo, che il sud può trovare all'interno dei processi di globalizzazione. L'analisi di Reichlin, perciò, tende a privilegiare la dimensione macroeconomica. Per l'economia del Mezzogiorno, secondo questa impostazione, si tratta di accettare la sfida della *qualità* (nella individuazione di prodotti di «nicchia», nello sviluppo delle infrastrutture, nella realizzazione di un vero e proprio salto nella formazione e nella ricerca) nell'ambito dei processi che stanno mutando collocazioni e gerarchie nella divisione internazionale del lavoro.

Per questi motivi questa posizione appare a sinistra (insieme a quella naturalmente, e per altre ragioni, di Rifondazione) quella più restia a dare ascolto, ad esempio, al ragionamento prevalente tra gli industriali, secondo i quali per il sud la «ricetta» sarebbe quella di collocare la propria economia su una soglia di competitività, per quel che riguarda il costo del lavoro, con le realtà a più recente industrializzazione. Se i problemi del sud sono inseriti nel superamento del dualismo tra nord e sud e in un'ottica europea, l'obiettivo non può essere una politica di sviluppo *qualsiasi*, e perciò alla fine illusoria. Diventa, invece, necessario mettere in discussione il modello di sviluppo e i rapporti sociali e lavorativi che a partire dalla fine degli anni ottanta alimentano *di nuovo* il dualismo.

Tuttavia, questa posizione, che dal punto di vista dell'analisi e della cultura politica sento più vicina, non ci dice in nome di chi, e insieme a chi, nel Mezzogiorno va perseguita la politica che da essa deriva. A meno che non si pensi che le politiche monetarie e di risanamento del bilancio pubblico imposte dall'attuale processo di integrazione europea siano *di per sé* in grado di creare effetti virtuosi per l'economia meridionale. Insomma, così formulata una tale proposta rischia di non dire nulla su quali possono essere, nel Mezzogiorno, le forze sociali interessate a tale prospettiva di fondo. Né risulta particolarmente convincente una possibile risposta implicita a tale quesito. E cioè che tali soggetti possono essere messi in moto solo da un patto stipulato tra centro sinistra, sindacato, e forze dell'industria e della finanza interessate a percorrere i segmenti alti dei processi di internazionalizzazione. Una tale risposta assegna nei fatti un ruolo passivo al Mezzogiorno, che sarebbe solo il terminale e il destinatario di decisioni e rapporti di forza giocati altrove.

Gli altri modi di vedere a sinistra la soluzione della nuova questione meridionale hanno invece il merito di rivolgersi direttamente a soggetti presenti nella società meridionale. Mi pare si possa dire, infatti, che Rifondazione punti a fare della gran massa dei disoccupati la principale forza motrice del riscatto del Mezzogiorno, mentre quello che potremmo con una certa approssimazione definire il «partito dei nuovi sindacati» scommette invece sulla formazione di una nuova *classe dirigente* meridionale che possa nascere dall'incontro tra la leva degli amministratori locali e gli «spiriti animali» di una nuova imprenditorialità diffusa che starebbe imparando a navigare con le proprie forze. Quest'ultima posizione fa appello all'orgoglio meridionale, all'assunzione di responsabilità della società civile, rispetto a un passato di passività e di assistenza da parte dello Stato, da cui sarebbe stato segnato irreversibilmente lo stesso sindacato meridionale.

Questo approccio che si presenta come il più innovativo, cioè come quello che avrebbe prodotto la più netta soluzione di continuità rispetto a un passato recente, deriva per certi aspetti del modo in cui Occhetto nel 1988 affrontò ad Avellino nell'ultima conferenza meridionale del Pci la crisi del meridionalismo di sinistra, addebitandone l'origine al *consociativismo*. Ma questa posizione ripropone in effetti un tema che ha segnato l'intera tradizione del vecchio meridionalismo, quello cioè del protagonismo delle «classi medie» nella soluzione della questione meridionale.

Da Nitti in poi, infatti, fino agli anni dell'intervento straordinario, vedere nelle classi medie (siano esse identificate nella borghesia produttiva, nella piccola borghesia di Stato o nell'intellettualità moderna delle professioni) la leva per risolvere la questione meridionale ha costituito sempre una costante. E da questo punto di vista, se un momento di frattura nel Mezzogiorno c'è stato, questo va individuato nel movimento promosso dal partito comunista e dal partito socialista che, tra la fine degli anni quaranta e i primi anni cinquanta, pose le masse contadine di allora al centro di una battaglia di rinnovamento guidandole all'assalto del latifondo.

Ed è assai sintomatico che *oggi* Isaia Sales dica al seminario del Cespe e della Fondazione Gramsci del gennaio 1997 che «aveva ragione Dorso», riferendosi a una polemica del 1946 tra Guido Dorso e Togliatti sulla politica della sinistra verso il Mezzogiorno, imperniata sul fatto che il primo sosteneva che per la democrazia meridionale sarebbero stati più utili «cento uomini di ferro» invece del lento lavoro che tramite la costruzione dei partiti apriva a grandi masse l'accesso alla politica.

È ovvio che nel confronto politico concreto queste diverse posizioni che sorgono a sinistra per aggredire i problemi del nuovo Mezzogiorno non necessariamente devono vivere in opposizione. È del tutto naturale – e questo già in parte accade nella pratica – che scelte macroeconomiche, costruzione di una nuova classe dirigente, primato della lotta alla disoccupazione debbano integrarsi tra loro e trasformarsi in fattori convergenti. Ora il problema che resta irrisolto è che spesso si ha l'impressione che manchi un ordito capace di mettere in rete i diversi elementi in funzione di una strategia unitaria.

I caratteri della classe operaia meridionale

Ebbene l'ipotesi che qui intendo avanzare, anche a partire dall'esperienza dell'inchiesta fatta alla Fiat di Melfi, è che tale «ordito» possa proprio essere costituito dalla classe operaia del Mezzogiorno.

Si tratta di una affermazione, ovviamente, che non procede da presupposti ideologici, ma che intende partire da dati di fatto circostanziati e da una precisa analisi sociale e politica. A tal fine, perciò, è necessario prendere le mosse da un esame dei caratteri della classe operaia meridionale in questi anni novanta.

Naturalmente, perché un'analisi siffatta possa dirsi compiuta, sarebbe necessario che il tipo di esperienza da noi condotta a Melfi diventasse in maniera sistematica un elemento costitutivo del rapporto politico tra sinistra e realtà sociale del Mezzogiorno. Questo non significa ovviamente che manchino indagini sulle trasformazioni economiche e sociali avvenute di recente nel sud, ma nessuno finora, a quel che mi risulta, si era posto l'obiettivo di registrare tali trasformazioni attraverso il «vissuto» delle classi subalterne, e soprattutto in quel crocevia delicatissimo costituito dall'esame della condizione di lavoro e la formazione di una coscienza sociale. Senza un lavoro di questo tipo – che può essere animato in maniera sistematica solo da intenzioni non meramente scientifiche, bensì politiche (e da soggetti politici) – sarà difficile ricostruire compiutamente i caratteri peculiari della nuova classe operaia meridionale. Tuttavia, a partire dalle conoscenze che indirettamente si possono dedurre dagli studi sull'assetto economico e sociale del Mezzogiorno dell'ultimo decennio, a qualche risultato sia pure provvisorio è possibile giungere.

Il primo quesito a cui rispondere è perché mai la classe operaia delle fabbriche Fiat del Mezzogiorno, almeno fino alla costruzione dello stabilimento di Melfi, non ha mai avuto una visibilità e un ruolo all'altezza del peso quantitativo da essa rappresentato. Eppure, già alla fine degli anni ottanta, la presenza della Fiat nel centro-sud arrivava a oltre 50 mila addetti, oltre ai dipendenti delle industrie dell'indotto particolarmente sviluppato in Abruzzo, costituendo la più significativa presenza industriale dell'Italia meridionale, insieme a quella delle partecipazioni statali (in fase tuttavia di ridimensionamento

e di declino sia nei settori tradizionali come la chimica di base e l'acciaio, che in quelli innovativi come l'informatica e l'aerospaziale).

La risposta principale a questo quesito sta in un dato oggettivo. Prima di Melfi gli stabilimenti Fiat del Mezzogiorno erano prevalentemente terminali periferici del sistema, che non solo dal punto di vista ideativo e direzionale ma anche da quello produttivo, faceva sostanzialmente capo a Torino. Ora con la costruzione della Sata il sistema meridionale di aziende Fiat tende almeno potenzialmente a riorganizzarsi in relazione ai modelli *just in time* della «produzione snella» che dovrebbero avere in Melfi il loro baricentro. Si tratta, in verità, più di intenzioni che di processi realmente avviati, essendo la casa torinese nell'ultimo biennio impattata in una crisi di mercato che ne ha obiettivamente frenato le scelte innovative sul piano dell'organizzazione della produzione. Ma tutto ciò ha comunque prodotto prima la realizzazione della nuova fabbrica di motori a Pratola Serra, e poi già da oltre due anni la riorganizzazione della produzione dei motori a Termoli, secondo schemi organizzativi molto simili a quelli di Melfi. Ora, comunque, un ruolo autonomo della classe operaia Fiat del Mezzogiorno, *dopo Melfi*, sarebbe non solo possibile ma auspicabile, a patto che sindacato e sinistra politica facessero le scelte conseguenti sul piano dei contenuti e dell'organizzazione.

Ma, naturalmente, la classe operaia meridionale non si riduce né a quella dei soli stabilimenti Fiat, né a quella che residua dal processo di ristrutturazione delle vecchie imprese a partecipazione statale. La più numerosa, come del resto in tutta l'Italia, è quella della piccola e media impresa, «sommersa» e visibile, che utilizza ampiamente il lavoro nero, ma in molti casi ormai riesce a tollerare i costi del lavoro «ufficiale». Si tratta di una realtà composita, nella quale è presente un arco vastissimo di situazioni e di realtà produttive. Si va dagli orrori degli scantinati di Bitonto, con forme di sfruttamento del lavoro minorile che non hanno niente da invidiare a quelle dell'Inghilterra degli albori dell'industrialismo o a quelle di paesi dell'Asia di più recente sviluppo industriale, a forme molto innovative di decentramento produttivo.

La gamma delle situazioni lavorative e delle condizioni di sfruttamento in queste imprese è dunque molto ampia, ma credo tuttavia che si possa dire – in parte come effetto indiretto della svalutazione competitiva, in parte come risposta alle sfide dell'economia aperta – che nella piccola e media industria del Mezzogiorno incominci a farsi strada, sia pure a fatica e con contraddizioni, un assetto della produzione che somiglia sia pure da lontano all'esperienza dei *distretti produttivi* del nord est. Siamo ben lungi da quella soglia critica che fa di realtà isolate una linea di tendenza, ma siamo ben oltre il livello nel quale si suole dire di essere in presenza solo di timidi segnali. Non c'è alcun dubbio, ad esempio, che l'organizzazione per distretti produttivi potrebbe essere la naturale evoluzione di quella linea di sviluppo «adriatica» che fin dalla fine degli anni settanta, a partire dalle Marche attraverso forme impetuose di decentramento produttivo, spesso selvaggio e con andamenti ciclici molto marcati, ha interessato il Mezzogiorno orientale, dall'Abruzzo alla Puglia. E in effetti così è già per le Marche e parte dell'Abruzzo.

Ma anche in Campania, ad esempio, oltre il tradizionale insediamento della concia a Solofra, vi sono altri esempi che vanno in questa direzione, messi in luce da recenti ricerche di Luca Meldolesi su Grumo Nevano. E, inoltre, appare chiaro dal patto territoriale proposto dalla provincia di Avellino, che se si vuole salvare quel tanto di realtà che residuano dalla dissennata industrializzazione delle aree interne avviata dopo il terremoto dell'Irpinia e della Basilicata, la via della riconversione delle aree industriali allora attrezzate seguendo la «filosofia» del distretto industriale è sostanzialmente obbligata.

Ora, lungi da me intendere questa strada come di per sé risolutiva di un nuovo sviluppo del Mezzogiorno. Anzi, questa è una delle possibili illusioni di quella tendenza localistica, animata dalle teorie dello sviluppo «autocentrato», su cui ci siamo soffermati. Ho voluto sottolineare questa possibilità di «farsi distretto» delle piccole e medie attività produttive del Mezzogiorno, spesso collocate alle soglie del sommerso, da un altro punto di vista. Da quello appunto della formazione di una *nuova* classe operaia del Mezzogiorno. Si tratta di lavoratrici e di lavoratori, che dato l'alto tasso di disoccupazione, si trovano esposti a forme alte di precarietà e di flessibilità nel rapporto di lavoro e nella retribuzione, anche quando sono al di là della condizione di vero e proprio lavoro nero. Presentano un tasso di femminilizzazione relativamente più alto che nel passato e sono tendenzialmente giovani. E questa tendenza tenderà a accentuarsi allorché contratti di formazione e lavoro e apprendistato

saranno la forma quasi esclusiva di reclutamento dei nuovi occupati, come è già accaduto del resto nel caso della Fiat di Melfi.

Sotto il profilo dell'età e della differenza di sesso, se si vede l'esperienza di Melfi, le diversità tra lavoratrici e lavoratori della piccola e media industria e di quelli della grande, almeno per quanto riguarda i nuovi insediamenti, sono molto minori che nel passato. E lo sono anche per un altro aspetto. I criteri della «produzione snella» avvicinano di molto le condizioni di lavoro della grande industria a quelle della media e della piccola. La relativa autonomia delle Ute, infatti, e i criteri di efficienza da cui sono governati, aumentano le analogie nella organizzazione del lavoro tra grande e piccola industria, e anche nelle dinamiche contraddittorie che si instaurano nel rapporto lavorativo tra *collaborazione* e *conflitto*.

La Basilicata: una regione «operaia»

Rispetto a questo complesso di problemi la regione in cui è collocato lo stabilimento Fiat di Melfi è un vero e proprio «laboratorio». E non credo sia esagerato definirla, naturalmente dando un valore altamente metaforico a tale espressione ma non per questo meno evocativo di tendenze reali, la regione «operaia» del Mezzogiorno.

Anche qui sembra a prima vista di essere di fronte a un paradosso. Si tratta, infatti, di una realtà in cui nemmeno la presenza della Fiat è riuscita ad alleviare tassi di disoccupazione molto alti. C'è da dire, inoltre, che in Basilicata tra il 1994 e il 1995 le persone in cerca di occupazione sono aumentate dell'8,6%. Le zone interne poi – private negli anni ottanta di vere e proprie politiche di sviluppo e parzialmente interessate solo dagli investimenti «drogati» del dopo terremoto – hanno conosciuto un quindicennio di ulteriore declino.

Piccola regione del Mezzogiorno interno, la Basilicata è stata sempre ai margini delle trasformazioni che in Italia meridionale hanno, nel bene e nel male, percorso le direttrici costiere. Lambita quindi dalla «modernizzazione senza sviluppo» che ha caratterizzato i processi più significativi del Mezzogiorno dell'ultimo trentennio, è stata per dimensioni demografiche e collocazione geografica sostanzialmente estranea (se si fa eccezione, a suo modo, per Potenza) a quella crescita delle città che ha via via trasformato la questione meridionale in questione urbana. Nemmeno il dopo terremoto degli anni ottanta è riuscita a porla al centro dei processi più significativi del Mezzogiorno, benché a partire da quegli anni si sono rotte molte delle maglie che, ad esempio l'avevano resa impermeabile alla diffusione della criminalità.

L'ultimo decennio del dominio della Dc in Basilicata, inoltre, è stato per di più caratterizzato dalla teorizzazione da parte della classe dirigente democristiana e socialista del cosiddetto «modello lucano», una pretesa di originalità dell'assetto sociale e istituzionale della regione rispetto al resto del Mezzogiorno. E questo alla fine degli anni ottanta ha accentuato, nel bene e nel male, le condizioni di isolamento. L'intera regione ha teso a chiudersi in se stessa. Il concetto di «regione aperta» – fondata su un'ipotesi di sviluppo che partisse dai fattori di integrazione con le regioni vicine (il sistema irriguo con la Puglia, le politiche del dopo terremoto con la Campania, l'istituzione del parco naturale del Pollino con la Calabria) – che i gruppi dirigenti regionali del Pci hanno opposto nel corso degli anni ottanta al «modello lucano» non ebbe modo di sedimentare a sufficienza e diventare senso comune. Ed è difficile trovarne traccia nella stessa cultura di governo del centro sinistra che guida oggi la regione.

Del resto quell'impostazione aveva un limite oggettivo. Essa faceva leva su fenomeni che erano effetti periferici di processi che investivano principalmente le regioni vicine. Ora, per molteplici ragioni la Basilicata può essere invece il centro di importanti processi innovativi all'avanguardia nel nuovo Mezzogiorno, e la dimensione demografica ridotta può rendere più ravvicinato quell'«effetto soglia» che distingue i sintomi di una modernizzazione possibile dal carattere diffusivo di un vero sviluppo. Naturalmente tutto ciò ha bisogno anche di una nuova cultura critica. Si tratta, come scrive Giacomo Schettini sul *Manifesto* intervenendo proprio sulla Basilicata, di rovesciare il rapporto tra Mezzogiorno e modernizzazione, di non concepire cioè lo sviluppo come pura introiezione di modelli esterni ma come risultato di un nuovo e originale processo di civilizzazione.

Ma veniamo ai fatti. Della Fiat a Melfi abbiamo già detto e si è molto scritto, anche dal punto di vista delle possibilità di diffusione di un indotto che i sistemi *just in time* tendono sempre più a collocare nel territorio contiguo alla fabbrica «madre». Ma non solo di questo si tratta. Meno noto dell'insediamento Fiat, ma non meno importante dal punto di vista della nascita di profonde trasformazioni sociali è lo

sviluppo in direzione del Materano di quelle attività cresciute nel campo della produzione di divani, principalmente per impulso della ditta Natuzzi a partire dalla sua sede originaria di Santeramo, nell'alta Murgia barese e a pochi chilometri da Matera. Si tratta di un fenomeno ancora poco noto, se si fa eccezione per l'inchiesta di Sandro Medici per il *Manifesto*, ma che ha possibilità di enorme sviluppo, attraverso la creazione di un vero e proprio distretto industriale, anche attraverso l'ausilio di un contratto di programma in via di definizione, con potenzialità di penetrazione in tutto il Materano.

Le zone interne sono invece interessate dalla scoperta di giacimenti di petrolio di dimensioni ragguardevoli, rispetto all'attuale produzione nazionale di greggio. L'utilizzo di queste risorse pone delicati problemi di impatto ambientale, e per alcuni aspetti di vera e propria sicurezza per il sistema delle dighe e degli invasi che assicurano l'approvvigionamento idrico a quasi tutta la Puglia. Per di più in zone ad alto rischio sismico. Comunque sia, e nel quadro di tutte le misure di sicurezza necessarie, anche solo per salvaguardare bellezze naturali ancora incontaminate, mi sembra difficile che un'industria estrattiva, di cui bisogna decidere impatto e dimensioni, non diventi una componente che segnerà il profilo futuro della regione. E sebbene le ricadute occupazionali siano minime, la sola presenza di una fonte energetica di tale importanza renderà nevralgico il rapporto tra la Basilicata e il resto dell'economia nazionale.

La Fiat e il suo indotto, lo sviluppo della produzione di divani attraverso la nascita di un distretto industriale in un campo già saldamente affermatosi sui mercati internazionali, la presenza di un'industria estrattiva concorrono a definire il nuovo profilo industriale, e perciò «operaio», della Basilicata. Quale può essere il ruolo dei lavoratori e delle lavoratrici che costituiranno il principale volano di questo sistema produttivo? Saprà la sinistra al governo della regione svolgere questa sua funzione anche a partire dalla rappresentanza politica del ruolo che questa classe operaia potrebbe assumere nello sviluppo civile di questa realtà del Mezzogiorno?

Una «forza motrice» per superare il dualismo

Sono domande a cui non si può rispondere, ovviamente, partendo solo dalla Basilicata. Si tratta, invece, di portare a compimento la riflessione che abbiamo avviato, a partire dall'inchiesta operaia alla Fiat di Melfi, sulle condizioni sociali che consentono di definire un ruolo per la *nuova* classe operaia del Mezzogiorno.

Ebbene, le caratteristiche proprie della nuova classe operaia meridionale (giovane età, un tasso di femminilizzazione più alto, una condizione di lavoro relativamente convergente tra piccola e grande industria), che lentamente si affermano anche in presenza di una forte contrazione dell'occupazione industriale, se messe «in rete» da una consapevole azione sindacale e politica possono essere un grande fattore di innovazione civile e politica dell'intero Mezzogiorno.

Innanzitutto, ragioni anagrafiche e appartenenza di sesso possono ridurre di gran lunga il diaframma che nel Mezzogiorno per anni è cresciuto tra occupati e disoccupati. Negli anni sessanta e settanta il grosso dell'occupazione industriale del Mezzogiorno avvenuta nelle imprese a partecipazione statale ha riguardato essenzialmente i lavoratori maschi adulti, con un tasso di tutele e garanzie di gran lunga superiori a quelle degli altri lavoratori, per non parlare di quelli in cerca di un'occupazione. Questo forte divario di condizione è stato così uno degli ostacoli che hanno reso poco efficace la lotta contro la disoccupazione.

Certo chi ha lavoro anche oggi è visto come un privilegiato. Ma il lavoro operaio che si esercita nelle nuove condizioni, o del decentramento produttivo o della fabbrica integrata, produce – come abbiamo sperimentato a Melfi – reazioni molto complesse. Il giovane che è disposto ad accettare un lavoro di fabbrica, spesso molto duro fino al punto che anche molti coetanei senza lavoro lo ritengono insopportabile per i propri ritmi di vita e le proprie aspettative, può essere vissuto come uno che «sa resistere» ed è capace di risalire la china attraverso una lotta dura per affermare gradualmente una nuova dimensione, fino allora sconosciuta, dei diritti del lavoro.

Ma v'è di più. Per la sinistra e il sindacato scegliere tra le proprie priorità la battaglia per estendere i diritti e le tutele di chi lavora nella produzione può essere una strada per dare carattere diffusivo e permanente a quegli elementi di sviluppo da sempre abortiti in ogni politica fatta verso il Mezzogiorno,

proprio in assenza di fattori ambientali favorevoli. Del resto, se si guarda a quello che accaduto in Emilia o nel Veneto, appare impensabile che lo sviluppo industriale della piccola e media industria degli ultimi decenni sarebbe stato possibile se non si fosse alimentato delle subculture sedimentate di quelle realtà, dai caratteri propri del comunismo emiliano ai principi del solidarismo subalterno del mondo contadino veneto.

La domanda che mi pongo è se non possa essere proprio una strategia di conquista di diritti e di migliori condizioni di lavoro di chi sta nella produzione manifatturiera a diventare nel Mezzogiorno quella subcultura di riferimento capace di contribuire a una situazione ambientale favorevole per un autentico sviluppo civile e economico. Penso alla creazione di una mentalità e una cultura che facciano da volano alla diffusione in tutte le pieghe della società dell'attitudine a amplificare quegli input allo sviluppo che pure, nonostante il crescere del divario, sono presenti nel Mezzogiorno.

Non mi sfugge che si tratta di un obiettivo molto arduo che del resto non potrebbe essere raggiunto se la classe operaia meridionale dovesse restare sola. Si tratta cioè di trovare le gambe che, *nel Mezzogiorno*, possono sorreggere la battaglia per superare il dualismo italiano e collocare il nostro paese nei segmenti alti della divisione internazionale del lavoro. Possibilmente per esercitare a quei livelli un'azione capace di mettere in discussione e orientare gli stessi indirizzi di fondo su cui stanno avvenendo i processi d'integrazione europea. Non possono essere *da soli* i disoccupati meridionali queste gambe, essendo per loro condizione propensi (e giustamente) ad accettare un lavoro qualunque esso sia. Nonostante dal punto di vista delle priorità programmatiche la lotta alla disoccupazione debba avere il primo posto nella politica della sinistra nel Mezzogiorno, probabilmente solo l'azione di lavoratori e lavoratrici, che sono inseriti nel cuore del processo produttivo e lottano per il miglioramento delle proprie condizioni di lavoro, e il cambiamento dell'organizzazione del lavoro, può spingere l'economia meridionale a misurarsi con le sfide alte dell'innovazione.

Questo convincimento, voglio sottolinearlo, è maturato non in ragione di alcuna dottrina né in base a un paradigma scientifico, né tantomeno come diretta filiazione di antiche convinzioni ideologiche, ma attraverso una pratica sociale. Infatti, gli interrogativi e le ipotesi che ho cercato di illustrare si sono addensati proprio nel corso dell'inchiesta condotta a Melfi. Ora è nostra intenzione mantenere viva questa esperienza, convinti che se si parte dalla critica delle condizioni reali entro le quali nascono e si trasformano i rapporti sociali, le vie inedite del cambiamento che la sinistra deve indicare potranno essere più agevolmente tracciate.

La “primavera” di Melfi
e gli operai del Sud*
(2004)

Dopo la vertenza della Fiat di Melfi nessuno può più permettersi, anche a sinistra, di ignorare il ruolo e l'esistenza stessa della classe operaia del Mezzogiorno. Negli ultimi venti anni, purtroppo, ciò è avvenuto sistematicamente sulla scia di tanti luoghi comuni intorno al “declino” del lavoro dipendente e della marginalità sociale del lavoro in generale che hanno accompagnato l'affermarsi dell'egemonia neoliberista. E abbiamo assistito al paradosso che proprio nel periodo in cui - a partire dagli anni ottanta - nel Mezzogiorno si affermava un tessuto sia pure gracile ma diffuso di produzione manifatturiera, la sinistra meridionale rivolgeva le sue attenzioni a altri soggetti sociali, fossero essi i disoccupati o i cosiddetti ceti emergenti, e si orientava verso altri lidi.

E' a partire dagli anni ottanta, infatti, che nel Mezzogiorno - avviata a esaurimento l'esperienza dell'impresa pubblica e dell'industria di base, siderurgica e chimica, da questa promossa - la presenza delle attività manifatturiere cessa di essere configurabile come una somma di “cattedrali nel deserto” ma diventa una rete potenzialmente diffusa, sebbene non in maniera omogenea, in tutta l'area del Mezzogiorno continentale, forse ad eccezione della Calabria. E' un processo che inizia nel 1980 con le aree industriali delle zone più colpite dal terremoto dell'Irpinia e della Basilicata, che continua con la penetrazione del “modello adriatico” sin nel Salento e in provincia di Matera, che (aspetto di gran lunga il più importante) è coronato dal processo di meridionalizzazione della produzione dell'auto in Italia, di cui la costruzione dello stabilimento Fiat di Melfi costituisce, dopo Termini Imerese, Termoli, Pomigliano d'Arco, Cassino e la Sevel in Val di Sangro, il compimento e l'aspetto più significativo dal punto di vista della qualità del processo produttivo.

Tutto ciò non è avvenuto senza problemi e vere e proprie battute d'arresto. L'industrializzazione delle aree delle zone terremotate si è rivelata nel complesso un fallimento, a causa del carattere avventuroso e speculativo di tanti progetti d'insediamento incoraggiati da un eccesso di finanziamento pubblico. La penetrazione di un sistema a rete di piccole e medie imprese è proceduta a singhiozzi. A ogni ciclo economico negativo la maggior parte delle attività venivano spazzate via, per ripresentarsi a volte in settori diversi alla ripresa della congiuntura. Nell'ambito della grande industria la costruzione di nuovi stabilimenti Fiat è proceduta di pari passo con lo smantellamento dell'industria di base, chimica e siderurgica, provocando un saldo negativo sul piano occupazionale. E, cosa più importante, l'attività manifatturiera del Mezzogiorno è risultata scarsamente attrezzata a trarre vantaggio dalla svalutazione della lira operata dal governo Amato nel 1992, su cui le imprese del nord-est hanno costruito le loro fortune sui mercati internazionali. Solo poche realtà, come quelle dei divani della Murgia pugliese e materana e l'industria delle pelli di Solofra, in provincia di Avellino, hanno saputo fare distretto e inserirsi in questa scia.

Insomma, la nascita di una nuova classe operaia nel Mezzogiorno a partire dagli anni ottanta è avvenuta in un quadro che non è stato di ininterrotto sviluppo. Essa risulta, perciò, ancora gracile e poco numerosa, ed è parte costitutiva di un contesto economico che vede aumentare la forbice tra il nord e il sud del paese. Ma a differenza degli anni sessanta e settanta questa nuova classe operaia non è chiusa nel recinto dei “poli di sviluppo” prodotti dell'intervento pubblico, le sue condizioni retributive e di lavoro non costituiscono un oggettivo privilegio rispetto al resto della popolazione meridionale come accadeva per i dipendenti degli impianti siderurgici dell'Iri e per quelli chimici dell'Eni. Gli operai sono, caso mai, una manifestazione estrema della precarietà meridionale, spesso i più esposti ai processi

* *Pronti a rinnovare: gli operai del Sud*, in *Il Contemporaneo*, supplemento a “La Rinascita della sinistra”, 9 luglio 2004.

di dissoluzione dei tradizionali rapporti di lavoro, sottoposti al ricatto del “lavoro nero” e della stagionalità. Ciò li rende più deboli dal punto di vista sindacale ma contemporaneamente più radicati e organici rispetto al complesso della società meridionale di quanto lo fossero i dipendenti della vecchia industria di Stato.

Ora, potrebbe questa nuova classe operaia essere una delle leve di una nuova stagione della lotta per lo sviluppo e il riscatto del Mezzogiorno, la principale forza motrice di un processo che rompa la passività che, a partire dagli anni ottanta, ha caratterizzato la vita della società meridionale e il suo rapporto con la politica? Ciò sarebbe possibile se la sinistra politica meridionale guardasse al “legame sociale” che si crea nell’abito della produzione manifettaria con altri occhi. E se guardasse ai problemi del Mezzogiorno non solo come al combinato tra disoccupazione e questione criminale, e concepisse loro soluzione non solo in termini di sviluppo autocentrato dell’impresa locale o, in alternativa, di riproposizione dell’intervento dell’impresa pubblica. Mettendo, nell’uno e l’altro caso, l’impresa e non il lavoro al centro di una nuova prospettiva per il Mezzogiorno.

Quello che manca, invece, al Mezzogiorno sono uno spirito pubblico e un senso comune capaci di dotare la società meridionale di quelle risorse culturali di fondo che rendono permanente e diffuso lo sviluppo, che non ne fanno cioè un prodotto di importazione. Per intenderci si tratta di qualcosa di simile a quello che, per un’altra epoca, Max Weber chiamava “spirito del capitalismo”. Può essere nel Mezzogiorno di oggi invece la sua “critica”, cioè la battaglia per estendere i diritti e le tutele di chi lavora, la fucina di un rinnovato spirito pubblico e la base di una nuova civilizzazione?

Questa è la sfida che si pone alla sinistra del Mezzogiorno. Del resto, se si guarda a quello che accaduto in Emilia o nel Veneto, appare impensabile che lo sviluppo della piccola e media industria degli ultimi decenni sarebbe stato possibile se non si fosse alimentato delle subculture sedimentate di quelle realtà, dai caratteri propri del comunismo emiliano ai principi del solidarismo cattolico del mondo contadino veneto. Allo stesso modo, nulla vieta che una nuova cultura fondata sull’estensione dei diritti di chi lavora possa essere il fulcro di una nuova stagione della questione meridionale.

E’ proprio quanto è cominciato ad accadere con la vertenza della Fiat di Melfi. Quella battaglia sarebbe infatti incomprensibile fuori dal contesto proprio di una regione meridionale qual è la Basilicata. Si tratta di un Mezzogiorno nel quale, nel corso del decennio che ci lasciamo alle spalle, di fronte a processi di modernizzazione di basso profilo e senza qualità, la critica al “moderno” si è presentata spesso sotto la forma della rivendicazione di un’identità originaria e irriducibile. Questa posizione ha avuto soprattutto il merito di aver mantenuto nel Mezzogiorno un rapporto “critico” con il moderno per tutti gli anni novanta, in cui anche a sinistra la subalternità ideologica ai processi di modernizzazione in atto era apparsa soverchiante. Questa impostazione, tuttavia, rischia di essere infeconda, laddove la *critica* del moderno si trasforma in un suo radicale e totale *rifiuto*. Un nuovo progetto riformatore nel Mezzogiorno ha bisogno certamente di ripensare complessivamente stili di vita, politica e economia, dimensione simbolica e vita quotidiana. Ma tutto ciò non sarà possibile se al Sud non si mette a tema un rinnovato rapporto che dialettizzi e relazioni tradizione e innovazione, identità e trasformazione.

Il quesito, che finora non ha avuto una risposta, è se questo sia possibile senza che a costruire questa nuova prospettiva non partecipino soggetti che siano figli dello stesso processo di modernizzazione distorto che ha investito il Mezzogiorno e che in quanto tali possono costituire una critica intrinseca, e perciò più efficace dal punto di vista pratico, ad esso. E chi se non la nuova classe operaia del Mezzogiorno può essere un soggetto sociale siffatto? Ma tutto ciò ha bisogno di una soggettività politica che se ne faccia interprete. E questo è il vero banco di prova di una sinistra che sia politicamente e idealmente rinnovata, e metta al servizio di un progetto di riforma dei rapporti tra politica e società civile la sua ormai decennale esperienza di governo in tante realtà dell’Italia meridionale.

Bibliografia

- Aa. Vv., *Melfi*, "Meridiana", 21, 1994
- Aa. Vv., *Inchiesta operaia alla Fiat di Melfi*, a cura di P. Di Siena e V. Rieser, "Finesecolo", 3-4, 1996
- Aa. Vv., *Ritorno a Melfi. Inchiesta operaia alla Fiat*, "Finesecolo", 4-1, 1998-1999
- Aa. Vv., *La fabbrica integrata. Cooperazione e conflitto alla Fiat di Melfi*, a cura di V. Cotesta, Donzelli Editore, Roma 2000
- Aa. Vv., *La rincorsa. Melfi, inchiesta sulle operaie delle fabbriche dell'auto*, a cura di Anna Maria Riviello, Calice Editori, Rionero in Vulture 2003
- Aa. Vv., *Melfi in time*, a cura di A. Cavazzani, L. Fiocco, G. Sivini, I Quaderni del Consiglio regionale di Basilicata, 6, 2001.
- M. Basile e M. Polacco, *Fiat Melfi. Diario di Fabbrica*, Introduzione di P. Simonetti e Prefazione di G. Polo, Quaderni Basilicata Regione, 1996
- D. Bubbico, *L'indotto auto della Fiat Sata di Melfi*, Meta Edizioni, Roma 2002
- D. Bubbico, *Fiat e indotto auto nel Mezzogiorno*, prefazione di G. Romaniello, Meta Edizioni, Roma 2003
- D. Cersosimo, *Viaggio a Melfi. La Fiat oltre il fordismo*, Donzelli Editore, Roma 1994
- D. Costanzo, *Tempo di lavoro, tempo sociale, tempo di vita. Il caso della fabbrica integrata Sata-Fiat di Melfi*, tesi di dottorato di ricerca, Università degli studi della Calabria, 1997
- S. L. Davis, "La Fiat di Melfi da un punto di vista americano", in *Fiat Melfi. Diario di fabbrica*, cit.
- P. Di Siena, *La Fiat nel Mezzogiorno*, in "Asterischi", n.0, 1991
- D. Esposto, *Un calcio alla Fiat. Storia di un operaio di Melfi*, Datanews, Roma 1997
- A. Jacoviello, *Il futuro ha un cuore antico. La Toyota non abita a S. Nicola di Melfi*, Calice Editori, Rionero in Vulture 1997
- L. Queirolo Palmas, *Toyota City e River Rouge nel cuore della lucania. Voci operaie sul post-fordismo*, in "Altreregioni", 5, 1996
- V. Rieser, *Lavorare a Melfi*, Calice Editori, Rionero in Vulture 1997
- L. Romaniello, *Melfi. La realtà di fabbrica nell'esperienza operaia*, prefazione di P. Di Siena, Meta Edizioni, Roma 2003
- Svimez, *L'industrializzazione del Mezzogiorno. La Fiat a Melfi*, Il Mulino, Bologna 1993