

Torino, 5 gennaio 2011

Egregio Vicedirettore de *La Repubblica*
Massimo Giannini,
m.giannini@repubblica.it

Le scrivo in merito al Suo articolo, "Sistema Marchionne", pubblicato su *La Repubblica*, il 30 dicembre 2010. Condivido in particolare la sua affermazione secondo la quale "Pochi ragionano sui contenuti degli accordi". Sinora, nel corso di dibattiti televisivi, avevo udito soltanto Paolo Flores d'Arcais, nel corso di una puntata de *L'Infedele*, avanzare condivisibili e pacati ragionamenti sulla salute dei lavoratori interessati dagli accordi Fiat, chiedendosi se uno solo dei presenti in sala avrebbe accondisceso per se stesso a condizioni di lavoro come quelle che si prospettano nei siti di Pomigliano e di Mirafiori. Nel film *A Death in Canaan* (1978), di Tony Richardson, passato velocemente in tv anni or sono, l'attore Bryan Dennehy, nei panni di un legale, pronunciò parole come queste: "I diritti sono come la salute. Ti accorgi quanto erano importanti solo quando non ce li hai più." Pensiero che si applica alla perfezione nella vicenda Fiat: diritti e salute sono rimessi in discussione in un colpo solo.

Grave è il fatto che molti politici e giornalisti si pronuncino sulla vicenda Fiat senza mai entrare veramente nel merito delle condizioni di lavoro.

Spesso abili nel farsi belli su vicende tragiche quali la Thyssenkrupp, con parole di circostanza, magari candidando anche il primo operaio incontrato in uno studio televisivo; ma poi sono altrettanto rapidi nel dimenticarsi che la salute sul lavoro (con danni permanenti) non è solo quella delle tragedie, ma anche quella del lento ammalarsi quotidiano, per le patologie delle quali si viene a soffrire poco alla volta, derivanti da agenti nocivi durante le lavorazioni e da sforzi ripetuti, per le mansioni svolte in officina e in catene di montaggio.

A Mirafiori - ricordava in un suo articolo Paolo Griseri su *La Repubblica*, a inizio dicembre 2010 - sarebbero 1800 i lavoratori, adibiti alle produzioni Fiat, che già soffrono cronicamente di patologie all'apparato muscolo scheletrico (epicondiliti, periartriti, ecc.).

È disinformato o fa cattiva informazione chi alimenta rozzamente il pregiudizio secondo il quale la Fiom direbbe soltanto dei no, mentre dovrebbe anche avanzare proposte. La Fiom di proposte e interventi su organizzazione del lavoro (anche per la maggiore e miglior produttività) ne fa quotidianamente, in tutti i luoghi di lavoro in cui è presente. Naturalmente li fa come compete a un sindacato, avendo cioè ben presente innanzitutto la tutela della salute e sicurezza delle maestranze. Non soltanto perché la salute è un diritto universale e la sua tutela un dovere, ma anche perché i costi delle malattie professionali ricadono poi sull'intera collettività (per intenderci, il costo annuo sostenuto da Inps e Inail come conseguenza di malattie e infortuni: i 55'000 miliardi di lire - quantificati dal documento conclusivo approvato dalla Commissione Lavoro del Senato del 1999, presieduta dal senatore Smuraglia. Dati più recenti, dell'Inail, per il 2008, fanno ammontare il costo annuo a 45,5 miliardi di euro).

Ma sono questi argomenti sui quali nessuno ama più informarsi, giacché sono noiosi e sono lontani i tempi in cui i partiti si occupavano con preoccupazione della salute in fabbrica. Sono poco studiati e non vanno più di moda intellettuali e medici con la stoffa di Giulio Alfredo Maccacaro, Francesco Carnevale, Carlo Smuraglia. Giorgio Cosmacini, il più accreditato storico della medicina in Italia, ha più volte riconosciuto nei suoi scritti, che il lavoro dei consigli di fabbrica è stato fondamentale, negli anni '70 e '80, per l'affermazione di una cultura della prevenzione nell'intera società italiana, prima ancora del Decreto Legislativo 626/1994.

Chi sostiene che la Fiom non fa proposte non ha idea di quanta memoria storica e quante soluzioni propongono delegati e lavoratori per il miglioramento dei processi lavorativi. Non ha idea e, soprattutto, non ha nemmeno interesse a scoprirlo, perché dovrebbe venire in fabbrica, un luogo che oggi non interessa più a nessuno.

Con l'approvazione di "accordi" quali quelli imposti a Pomigliano e Mirafiori, in cui non si potrà nemmeno più contestare l'aumento dei ritmi di lavoro, quali battaglie sulla salute in fabbrica saranno più possibili d'ora in poi? Quali rivendicazioni o proposte con un sindacato scelto dall'azienda, remissivo e ubbidiente? In condizioni simili, quali lavoratori potrebbero avere il coraggio di contrastare comportamenti aziendali lesivi della salute pubblica (anche rispetto all'ambiente esterno)?

Una delegata in un'industria alimentare bolognese, alcuni anni or sono, si rifiutò di avallare la messa in commercio di fegatini di pollo visibilmente non sani; fu licenziata, ma grazie all'esistenza di un sindacato non aziendalista e alla sua battaglia poté essere riassunta. La tutela sindacale, quando viene a mancare, non è solo un danno per i lavoratori, ma per l'intera collettività. La settimana scorsa, in un ipermercato torinese è stato venduto del pane contaminato dal lubrificante fuoriuscito dagli ingranaggi di una macchina. I lavoratori,

con un sindacato debole o inesistente, interrogati dai NAS, non avevano avuto la consapevolezza e il coraggio di far ritirare il pane dagli scaffali.

Giorgio Ballario, su *La Stampa* dell'1-2-2007 (cronaca di Torino, p.67) informava sulla scelta della Fiat di conciliare (per non andare a sentenza del giudice), patteggiando il risarcimento a 187 lavoratori delle Carrozzerie di Mirafiori (per i danni inferti alla loro salute con il metodo Tmc2) e andando a modificare i metodi di lavoro (rotazione nelle mansioni, introduzione di attrezzi diversi, modifica di turni e pause).

La Fiom aveva avviato da sola la vertenza legale a sostegno di quei lavoratori, totalmente isolata anche in questo dagli altri sindacati, che avevano accettato il Tmc2. Essendosi costituita anche parte civile, ottenne un risarcimento dalla Fiat. Risarcimento reinvestito in attività di formazione per delegati in tema di salute e sicurezza del lavoro.

Gli specialisti di medicina del lavoro poterono successivamente avallare il nuovo metodo di lavoro (Ocr), in base al quale si sarebbero ridotti notevolmente i rischi da patologie a spalle, braccia, polsi, mani, ginocchia.

Se i lavoratori stanno male, anche la produttività ne risente e il ricorso alla malattia diventa inevitabilmente più frequente.

Ancora Griseri (*La Repubblica*, 16-6-2010, p.3) accennava al metodo che si introdurrà a Pomigliano, Ergo-Uas: unito al Wcm, prevede che l'operaio svolga le mansioni senza fare passi, ma ruotando soltanto sul busto. Chiedete a un qualsiasi medico che cosa ne pensa. Provatelo con l'immaginazione ad applicarlo su voi stessi, per più ore al giorno, con la pausa mensa spostata a fine turno.

Che cosa ciò significhi per la schiena dovrebbe ben capirlo persino chi al massimo ha il collo rigido per le troppe partite a scopone con Marchionne (e a poker con Giuliano Ferrara).

A Mirafiori si prospettano turni di 10 ore al giorno (prolungabili con un'ora di straordinario, sino a 120 ore l'anno a discrezione dell'azienda) per 4 giorni la settimana. Ora, di fronte a questo, che cosa può controproporre una seria organizzazione sindacale? Il 6x7 o il 7x6? La pausa pranzo a inizio anziché a fine turno? Siamo seri. Pensiamo forse che tra un paio d'anni anche gli operai che hanno accettato i nuovi metodi non presenteranno problemi di salute? Se la soluzione del problema deve essere tecnologica e di qualità, non potrà mai passare attraverso rapporti autoritari. La collaborazione e le soluzioni passano attraverso soluzioni nella progettazione degli impianti, soluzioni che in paesi quali Germania e Francia sono evidentemente arrivate prima, anche per gli investimenti in ricerca.

Riprendo ora un articolo di Federico Rampini, su *La Repubblica* del 18 ottobre 2002 (pag. 9): "Tra il 1995 e il 2002 Volkswagen ha speso 21 miliardi per la ricerca sui nuovi modelli, Renault 10,4 miliardi. Fiat ha investito meno di tutti: 4,5 miliardi". La denuncia proveniva da *Eurobusiness*. "Noel Goutard, presidente della Valeo, ricorda di aver visto i top manager torinesi in "troppi consigli d'amministrazione di società europee, distratti da investimenti fuori dall'auto".

Non riesco più a rintracciare, nel mio banale archivio personale di articoli, un'intervista concessa a *La Stampa* dall'amministratore delegato della Opel, alcuni anni prima della proposta Marchionne (se ben ricordo eravamo nel 2004). Quando la Fiat avrebbe potuto far valere l'opzione dell'accordo del 2000 con General Motors, secondo il quale GM avrebbe dovuto accollarsi l'acquisto della Fiat, il rischio era che in tale operazione potesse essere coinvolta la consociata europea di GM, ovvero la Opel. Il suo amministratore delegato dell'epoca, nell'intervista a *La Stampa*, sosteneva di non sapere che cosa farsene di uno stabilimento quale Mirafiori, a causa dell'arretratezza tecnologica nell'organizzazione del lavoro. I lavoratori tedeschi hanno un livello di scolarità superiore, producono di più, ma al tempo stesso lavorano di meno, con una diversa organizzazione e qualità del lavoro, secondo una logica di isole di lavoro e sono meglio pagati.

Parlando di quanto avvenuto invece nel 2009, Eugenio Scalfari su *La Repubblica* del 2 gennaio, ricorda che "L'operazione Chrysler non fu una conquista di Torino ma un salvagente: un'azienda in fallimento che il governo americano voleva salvare e che un manager intraprendente utilizzò come punto d'appoggio per i modelli, i canali distributivi di cui disponeva e i molti miliardi di dollari che Obama metteva a disposizione.

Mettere insieme una capacità produttiva di due milioni di auto (Chrysler), di due milioni (Fiat) e di un milione (Opel), abbassando drasticamente i salari a Detroit e in Germania e chiudendo gli stabilimenti improduttivi in Italia: questo fu il piano.

Da noi bisognava anche aumentare la produttività imponendo nuovi comportamenti, nuovi orari, maggiore intensità nelle prestazioni, divieto di assenteismo e di sciopero.

Questo era ed è il programma di Marchionne per tenere in piedi, anzi per rilanciare la produzione italiana della Fiat; l'alternativa è la delocalizzazione in Serbia, in Polonia e in altri paesi, con costi più bassi e produttività più elevata.

L'operazione Opel andò in fumo per l'opposizione operaia e del governo tedesco."

Io non ho dubbi sull'onestà intellettuale di Eugenio Scalfari. È tra gli intellettuali che mi stanno più a cuore. Leggo tutti i suoi articoli e ne traggio sempre nuovi insegnamenti. Ma quest'ultima frase avrebbe fatto bene ad approfondirla ulteriormente. Le ragioni per le quali alla Opel, i sindacati tedeschi e lo stesso governo tedesco respinsero le proposte di Marchionne furono e sono legate tanto all'arroganza nell'idea di azienda e di società che Marchionne va proponendo, quanto all'arretratezza della Fiat nella stessa gestione delle produzioni. Si abbia il coraggio di leggere anche in questo senso le parole del Presidente Napolitano.

Un'arretratezza che è anche culturale e che prevede di rivalersi più sulle persone, anziché puntare su ammodernamenti e sul saper progettare modelli di qualità superiore.

E in questo Marchionne ricorda il Valletta che impose all'Olivetti del 1964 di pensare a produrre e di non perdere tempo e risorse nella ricerca in campo elettronico (quando le ricerche avevano permesso all'Olivetti di essere in vantaggio di anni, rispetto all'IBM, in tema di primi calcolatori elettronici da tavolo). L'inserimento dell'Olivetti nel campo elettronico era definita da Valletta come una minaccia, "un neo da estirpare"¹.

Sono soprattutto il ruolo della progettazione e la cultura dei *manager* a fare la differenza. Ora chiedere al sindacato, che è composto soprattutto da semplici lavoratori, di sostituirsi a *management* e progettazione forse è un po' troppo. E significa anche che molti politici e giornalisti non hanno ben capito come funzioni una fabbrica.

Avranno colto le dichiarazioni di Marchionne con le quali non accenna a dare la minima visibilità nemmeno sugli investimenti? Fa pensare che stia giocando d'azzardo anche stavolta (come fece con la GM a inizio 2005) e che i soldi per gli investimenti non siano quelli prospettati. Inoltre è troppo presto per andare in Serbia, mentre nel frattempo ha assolutamente bisogno di risollevarne le quote di mercato che sta perdendo in Italia. Andarsene dall'Italia non sarebbe un buon affare neanche per la Fiat, nel senso che certamente non può farlo in quattro e quattro otto.

Su temi minimi dell'accordo la Fiat non ha lasciato un millimetro di trattativa.

Dovrebbe bastare il solo stralcio, qui allegato, dalla pagina 4 dell'accordo di Pomigliano a far riflettere le persone, per non avere dubbi su quale sia l'effettiva posta in gioco e su come si voglia tornare ben più indietro degli anni '70.

- primo turno dalle ore 6.00 alle ore 14.00, con la mezz'ora retribuita per la refezione dalle ore 13.30 alle ore 14.00;
- secondo turno dalle ore 14.00 alle ore 22.00, con la mezz'ora retribuita per la refezione dalle ore 21.30 alle ore 22.00;
- terzo turno dalle ore 22.00 alle ore 6.00 del giorno successivo, con la mezz'ora retribuita per la refezione dalle ore 5.30 alle ore 6.00.

Ci sono momenti in cui la coscienza civile imporrebbe di schierarsi e di non stare alla finestra, indipendentemente dalle indicazioni dei partiti e di redivivi sfasciatori e sgambetatori dei vari governi Prodi, dei quali evito appositamente di citare i nomi.

La ringrazio per l'attenzione. Cordiali saluti, Pier Paolo Calcagno

¹ Intervento di Valletta nell'assemblea degli azionisti FIAT del 30 aprile 1964, citato da P.G. Perotto, in *Programma 101*, Baldini e Castoldi, Milano, 1993 e ripreso da Luciano Gallino in *La scomparsa dell'Italia industriale*, Einaudi, Torino, 2003, pag. 20.