

Un sms a Mirafiori

L'sms può arrivare nel pomeriggio o qualche minuto prima dell'ora di cena. Da quelle poche parole sul display l'operaio delle Carrozzerie di Mirafiori in cassa integrazione apprende che il giorno dopo, e per i due giorni successivi, potrà tornare a lavorare. Nella sua busta paga a fine mese ci saranno quindi 100 euro in più che si aggiungono ai circa 850 euro erogati dallo Stato.

Tre giorni di lavoro al mese non sono molti, ma sono comunque qualcosa. Non solo per i soldi, che pure, per chi guadagna così poco, sono importantissimi, ma perché confermano il legame con la fabbrica, con il lavoro. Un legame esile, un filo sottile che si può spezzare da un momento all'altro, ma che quella telefonata rassicura esserci ancora.

Per tre giorni al mese, quindi, l'operaio delle Carrozzerie si recherà a inizio turno alle porte di Mirafiori, sapendo che ne uscirà otto ore dopo. Questa è l'unica cosa che gli è chiara. Il resto è confuso e incomprensibile. Non è chiaro quali automobili quello stabilimento produrrà nel futuro, né quante, né quando. I numeri, dati di volta in volta dalla direzione aziendale, molto spesso si dimostrano sbagliati, in

genere per eccesso, i progetti appaiono poco realistici, le previsioni quasi mai azzeccate. Contrariamente ad un passato non troppo lontano quell'operaio è inserito in un meccanismo produttivo di cui non sa nulla se non che può cambiare da un momento all'altro. E che questi cambiamenti vengono dall'alto, non sono conosciuti, non sono, quindi, neppure lontanamente controllabili.

Alessandro Locascio, lavoratore delle Carrozzerie, racconta con una certa rassegnazione: «Nei tre giorni al mese che lavoriamo produciamo la Fiat Mito e l'Idea Musa. Non erano questi i programmi. Ci avevano detto che avremmo prodotto due tipi di Suv, ma per ora non abbiamo visto niente».

In effetti fra i tanti annunci fatti da Sergio Marchionne c'era stato quello della produzione di 280.000 Suv, auto potenti che poi avrebbero solcato l'oceano per il mercato americano. Per il momento sulle linee di Mirafiori non se ne vede alcuna traccia. E ci sono molti motivi per pensare che non se ne vedrà neppure nel futuro. Costa troppo – è opinione comune – produrre dei Suv in Italia per poi esportarli negli Stati Uniti. Pare un'operazione senza senso e nessuno si aspetta che le promesse vengano mantenute.

Per questo chi lavora alle Carrozzerie della Fiat di Marchionne non fa alcuna scommessa sul suo domani. E vive il suo presente come può aspettando quella chiamata per sms che gli «regala» tre giorni di lavoro e 100 euro in più al mese. Per il momento è davvero l'unica speranza che può concedersi.

Dall'esterno, vista da Corso Unione Sovietica, la Fiat Mirafiori sembra uguale a se stessa. Grande, posente. Ci si deve avvicinare alle porte all'inizio o a fi-

ne turno per accorgersi che gli operai che entrano ed escono sono molti di meno di qualche anno fa. Non c'è da stupirsi. Nei primi sei mesi del 2012 su 130 giornate di lavoro potenziali la linea che produce l'Alfa Mito ne ha lavorate solo 31 e quella della Fiat Idea e Lancia Musa solo 21. La produzione si riduce visibilmente settimana dopo settimana. I giorni di cassa integrazione aumentano per tutti i reparti e tutte le linee.

Anche la V lega, la storica sede sindacale al numero 351 di Corso Unione Sovietica, appare dall'esterno uguale a se stessa. Una palazzina modesta e popolare con un giardinetto ben curato, dove regna ordine, pulizia, dove la disciplina militante è ancora una virtù e dove si continua a discutere, a fare riunioni, ad esaminare la condizione operaia con la tradizionale caparbieta del sindacato torinese.

Fabbrica, operai, sindacato. Visto dall'esterno tutto è rimasto come dieci, venti, trenta anni fa. Ma è solo apparenza. Lo stabilimento, per quanto appaia maestoso, è stato svuotato di gran parte delle sue funzioni produttive, progettuali e organizzative, è praticamente fermo, solo qua e là popolato di lavoratori che comunque non sono sicuri di rimanere al loro posto. La maggior parte degli operai in attesa dei famosi Suv è in cassa integrazione. Quel che un tempo era la mitica Mirafiori oggi assomiglia ad un grande bacino di manodopera precaria, un luogo fisico per circa 15.000 lavoratori che vengono chiamati a seconda delle esigenze del mercato mondiale qualche settimana o qualche giorno al mese, cambiano turni e mansioni a seconda delle richieste e dei programmi di un manager la cui testa non è più lì ma nella lon-

tana Detroit. Le decisioni, oramai, vengono prese in altri luoghi. Lo dimostrano le officine vuote, ma lo rende ancora più chiaro la cassa integrazione decisa a maggio 2012 dei 5.400 impiegati degli Enti centrali. Anche lì immensi spazi vuoti che interrogano sul futuro produttivo di un'azienda che ritiene inutile far lavorare per alcuni giorni l'anno i propri tecnici, i propri progettisti, i propri ingegneri, prova evidente che ha spostato altrove il suo cervello e i suoi piani per il futuro.

Anche la sede della V lega ha qualcosa di surreale. È abitata da quei sindacalisti Fiom che sono stati cacciati dall'azienda e oramai non hanno alcun potere di contrattazione. In quelle piccole e linde stanzette continuano a far riunioni, a stampare volantini, continuano ad occuparsi di quel che avviene a Mirafiori, a cercare di capire, a mantenere un contatto, ma sono stati privati di ogni possibilità di azione. La V lega è la sede di un sindacato che non è più sindacato o, almeno, non è più riconosciuto come tale dall'azienda.

Neppure gli operai sono più gli stessi. Passano da un periodo di cassa integrazione ad un altro e in questo passaggio cambiano se stessi. Come si può definire chi lavora nel grande bacino di Mirafiori? Un lavoratore certamente, ma questa definizione non basta più. Che tipo di lavoratore è, ad esempio, chi entra nelle Carrozzerie di Mirafiori nell'era Marchionne solo tre giorni al mese? O chi in altri reparti lavora qualche giorno in più ma, comunque, oscilla senza alcuna certezza fra riposo forzato e lavoro duro? È davvero difficile, esaminando i dati della cassa integrazione, ascoltando gli annunci che periodicamente vengono fatti sui rinvii della produzione, definire

questi lavoratori a «tempo indeterminato» e pensare che abbiano delle garanzie. Per il momento si riducono alla cassa integrazione. Il loro futuro è legato alle cifre della produzione e del mercato dell'auto che oggi appaiono, in particolare quelle della Fiat, quasi in caduta libera, e a spostamenti e delocalizzazioni che possono essere decisi da un momento all'altro. Oggi, insomma, la figura dell'operaio di Mirafiori è molto lontana da quella dell'operaio classico che svolgeva un lavoro faticoso, che obbediva a ritmi a volte anche massacranti, che doveva lottare giorno per giorno per avere o mantenere i suoi diritti, ma che poteva contare su un lavoro e su un salario sicuro anche se bastava forse a stento ad arrivare alla fine del mese. Era un lavoratore che poteva rivolgersi ad un sindacato se lo riteneva opportuno e che, in caso di conflitto, poteva scegliere se scioperare o meno. Un soggetto preciso, insomma, che ha avuto una sua storia e anche una sua letteratura, con cui le classi imprenditoriali e la politica hanno fatto i conti. Di queste figure a Mirafiori non ce ne sono più. Chi viene chiamato a lavorare alle Carrozzerie, se va bene, per tre giorni al mese non gli assomiglia per niente. Per lui il lavoro è faticoso forse più di qualche tempo fa, ma dura tre giorni e poi c'è il riposo forzato. Quanto percepisce a fine mese non è più salario, ma una forma di assistenza erogata dallo Stato (e non si sa quanto potrà durare) a cui si aggiunge una piccola parte che si può ancora definire retribuzione, ma che non è né automatica né garantita. Dipende da una telefonata o da un sms che arrivano prima dell'ora di cena.

Ma l'operaio delle Carrozzerie non si può neppure definire fino in fondo un «cassintegrato», figura che

in questi anni di crisi e di ristrutturazioni industriali abbiamo imparato a conoscere e che ha, anch'esso caratteristiche ben precise. L'operaio in cassa integrazione, anche se entra in un'area di incertezza, può contare su alcuni punti fermi o, se non altro, su una speranza. In caso di ristrutturazione aziendale il suo è un tempo di attesa nel quale sacrifica una parte di salario, ma rimane legato all'azienda. In caso di chiusura dello stabilimento la sua condizione è molto più difficile, ma pur nella sua drammaticità è definito, almeno per un certo periodo, un percorso. Ci si avvia alla disoccupazione attraverso un insieme di ammortizzatori sociali di cui lo Stato si fa carico e che prevedono i corsi di riqualificazione, la mobilità, il prepensionamento. Il cassintegrato è una figura socialmente più sfumata, di certo più sfortunata, ma che può immaginare una strada, per quanto triste e deludente.

L'operaio della Fiat Mirafiori comunque lavora alcuni giorni al mese, e in teoria, molto in teoria, se il mercato riprendesse potrebbe tornare a lavorare a tempo pieno. Formalmente è ancora un operaio Fiat.

Le due condizioni, quindi, si mescolano e si confondono. Ad esse se ne aggiunge un'altra, quella del precario, di colui che per poter lavorare dipende da un telefonata. La sua situazione, se ci si pensa un attimo, è paradossale. Il cassintegrato può apparire un lavoratore «garantito», può illudersi di esserlo, grazie al fatto che alcuni giorni al mese viene richiamato in fabbrica, con una telefonata o con un sms, cioè con le modalità della peggiore precarietà. È anche «un lavoratore a chiamata».

Ed ecco che si comincia a delineare nella Fiat di

Marchionne una nuova e diversa condizione operaia, che è un incrocio di precarietà, fatica e abbandono di identità. Il lavoratore è un ibrido, in parte, solo in minima parte, dipendente a tempo indeterminato, ma anche cassintegrato e precario.

Del lavoratore precario nutria l'assoluta subalternità, dipendenza e sottomissione, la mancanza di garanzie. In quei tre giorni di lavoro – racconta Pasquale Loiacono – si accetta di tutto, qualunque cosa l'azienda chieda, non ci si prova neppure a discutere coi *team leader* se qualcosa non va. Vai avanti e basta. Anche quando ci si rende conto che stanno dando ordini assurdi o irrazionali. Se sbagli anche solo con lo sguardo c'è il rischio che il mese successivo non ti chiamino più e che anche quei cento euro sui quali conti non ci siano». La storia di Marisa B., una giovane donna, evidentemente inconsapevole del cambiamento dei tempi, che aveva osato far notare la mancanza di aspiratori nella zona della fabbrica in cui lavorava e, quindi, che non si potevano accendere i motori come era stato richiesto dai capi reparto, ha fatto il giro delle Carrozzerie. Marisa B. aveva addirittura osato chiamare il delegato per denunciare il fatto. Per mesi non l'hanno fatta lavorare. Per mesi ha aspettato invano all'ora di cena quell'sms che garantiva tre giorni di lavoro e 100 euro. Un'altra prova che è meglio tacere. Anche chi chiede un cambio di attività o di postazione rischia moltissimo. Hanno calcolato che dopo una simile audace richiesta si può rimanere senza quei tre giorni di lavoro fino a otto mesi. Il calcolo è presto fatto, sono 800 euro. Di questi tempi nessuno se lo può permettere. In quei tre giorni, in conclusione, si deve essere obbedienti e

forti. Basta guardarsi attorno per notare che gli Rcl, gli operai con ridotte capacità lavorative, quelli che non possono fare tutte le lavorazioni richieste e ai ritmi oggi imposti, in gran parte non vengono richiamati. Nella Fiat di Marchionne non si può andare per il sottile. Chi non ce la fa non viene destinato ad altra mansione, semplicemente rimane a casa. A lui all'ora di cena non arriva nessun sms.

Del lavoratore «garantito» l'operaio delle Carrozzerie si assume tutto il negativo dei ritmi e della fatica del lavoro così come è stato ridefinito dal nuovo contratto che Sergio Marchionne ha concordato con tutti i sindacati eccetto la Fiom. Può sembrare strano e irrazionale (e in effetti lo è) ma nel grande reparto della Fiat in cui 5.000 operai lavorano solo tre giorni al mese, in quei giorni si produce a ritmi intensissimi secondo il nuovo accordo che riduce le pause, mette l'ora di mensa a fine turno e punta alla massima saturazione. «Non andiamo neppure al bagno o alla macchinetta del caffè» dice Mario G. che ha finito da poco i suoi tre giorni di lavoro. In quel breve periodo gli operai al montaggio di Mirafiori, come quelli di Pomigliano, vivono nel terrore di «imbarcarsi» e di incorrere così nelle ire dei capi e nella temuta punizione di non essere più richiamati. Ne parlano continuamente come della situazione più drammatica che possa verificarsi. In che cosa consiste il pericolo di imbarcarsi? Alla catena di montaggio le operazioni prevedono un certo numero di secondi, un minuto, un minuto e mezzo al massimo. Se quei secondi non sono sufficienti, se il lavoratore non ce la fa, è costretto a rincorrere il pezzo, ad arrivare magari alla postazione del lavoratore successivo, che a sua volta

deve spostarsi. Insomma si può creare disordine ed inceppare per qualche minuto il lavoro. Con danno dei ritmi di produzione. Per questo è bene evitare di «imbarcarsi». Ma ora è più difficile. Fino a qualche tempo fa gli operai, attraverso i delegati, potevano segnalare se i secondi previsti per quella mansione erano troppo pochi e i delegati potevano intervenire per cercare di cambiare qualcosa nell'organizzazione della linea. Non tutti i pezzi richiedono lo stesso numero di secondi. Ci sono pezzi che ne richiedono di più e pezzi che ne richiedono di meno. Alternandoli, per esempio, si evita il rischio di «imbarcarsi». Sta all'organizzazione aziendale modulare la produzione in modo tale che il lavoratore che su un pezzo si trova a lavorare per un minuto e trenta sul successivo possa lavorare di meno in modo da completare il suo lavoro. Oggi di tutto questo non si tiene conto. I ritmi sono semplicemente i più elevati possibile. Per mantenerli si punta sulla paura. Non c'è bisogno di intervenire sull'organizzazione del lavoro. Quanto ai delegati, quelli della Fiom sono stati semplicemente eliminati.

Lavorare tre giorni e poi restare gli altri giorni del mese a casa può sembrare una condizione strana, ma non drammatica. Anche se si lavora molto, anche se la fabbrica somiglia sempre di più ad una cayenna, tre giorni passano in fretta. Invece, a detta di tutti, sono terribili. Il corpo non è più allenato ai movimenti del montaggio, questi non sono più automatici. È come chiedere all'improvviso a chi conduce una vita sedentaria di fare una corsa, di scalare una montagna e poi di smettere di correre, di stare di nuovo a riposo e di ricominciare un mese dopo. Ma non c'è

niente da fare. Tutti a tirare avanti e ad aspettare che i tre giorni passino.

Subalterno e sempre disponibile come un lavoratore precario, sottoposto ai nuovi massacranti ritmi imposti da Marchionne per rispondere alle sfide del mercato globale, ma anche privo di ruolo e di identità come il cassintegrato. «Se sei in cassa integrazione, e alle Carrozzerie lo siamo tutti i giorni del mese meno i tre nei quali veniamo richiamati – racconta Roberto F., – stai semplicemente chiuso in casa dalla mattina alla sera. Non esci neppure per fare una passeggiata perché hai paura di spendere e non te lo puoi permettere. Negli anni passati, quando eri costretto a stare a casa, facevi dei lavoretti, arrotondavi con qualche soldo in più e riempivi il tempo. Oggi non trovi più neppure quei piccoli lavori in nero. Allora aspetti, e speri che prima dell'inizio del telegiornale arrivi l'sms che ti richiama al lavoro». E intanto arrivano i cattivi pensieri, il timore di non essere più richiamato per motivi che magari non si riesce ad immaginare, quello di essere licenziato, l'idea, non più così assurda, che sia la grande Mirafiori la fabbrica destinata da Marchionne alla chiusura. Perché anche in quei tre soli giorni di lavoro è chiaro che la produzione è scarsa e si sa che il mercato dell'auto non tira.