Convegno Nazionale Torino 24 e 25 settembre 2007

**Testimonianza di Gino Tommasi, delegato FLM Meccaniche Fiat Mirafiori**

Per le Meccaniche di Mirafiori il cuore della vertenza del 1977 riguardava sopratutto due temi: avviare la sperimentazione di forme di lavoro "da fermo" nel montaggio dei cambi e dei motori; "plafonare" la produzione di cambi sopratutto, ma anche di motori a Mirafiori e avviare il trasferimento di quote di queste produzioni negli stabilimenti del Sud ed in particolare verso lo stabilimento delle Meccaniche di Termoli.

Come si vede si trattava di questioni non da poco, che intervenivano e sulla organizzazione del lavoro e sulla distribuzione delle produzioni tra i vari stabilimenti, distribuzione discussa nel coordinamento nazionale delle meccaniche, struttura che raccoglieva e coordinava come FLM , la attività di tutti gli stabilimenti di meccanica della Fiat e non solo Auto. Và detto che questo coordinamento esisteva anche per gli altri settori; carrozzerie, presse, fonderie, ecc.

Si era arrivati alla richiesta di avviare forme di superamento della catena di montaggio avendo alle spalle anni di contrattazione, di lotte, di esperienze, attraverso le quali era andata maturando la convinzione che o si otteneva una modifica sostanziale del ciclo produttivo, oppure restava ben poco da fare all'interno della tradizionale catena di montaggio.

A partire dalla fine degli anni '60, con dure lotte, che comunque avevano prodotto diversi accordi, si era proceduto nel tempo, in varie direzioni: prima di tutto si era affrontato il tema dei tempi di lavoro, sia nelle singole postazioni, sia dei tempi ciclo della linea o di spezzoni di essa per tentare di migliorare la condizione di lavoro alle catene di montaggio dei cambi e dei motori dove, vale sempre la pena di tenerlo presente, si doveva seguire l'avanzamento dei cambi e dei motori i quali erano fissati a dei pendenti in movimento, si dovevano prendere da cassoni a lato linea i materiali da montare poi seguendo il pendente montarli con interventi della durata di alcune decine di secondi mediamente. Per anni furono fatte lotte e sottoscritti accordi che permisero ai lavoratori ed alle lavoratrici del montaggio di accumulare una esperienza in ciò originale a Mirafiori , di interventi e controllo delle saturazioni, la contrattazione preventiva di qualsiasi modifica, cercando poi di aumentare e il tempo dell'intervento il più possibile e l'organico occorrente.

In questa esperienza di controllo e contrattazione stà anche una originalità delle meccaniche e del suo gruppo dirigente sindacale che pur essendo ben consapevole dell'importanza dei rapporti di forza, non si è mai affidato solo a quelli come altri settori hanno in sostanza fatto, ma ha maturato una esperienza di contrattazione che addirittura per un po' e sopravvissuta alla sconfitta del 1980.

Un'altra linea di intervento è stata quella di contrattare il trasferimento delle lavorazioni a lato linea, ricomponendo al massimo i tempi di intervento e lavorando praticamente da fermo, ed altre esperienze che non riprendo, come le qualifiche, sfondando sul principio sempre tenuto fermo dalla Fiat di potere avere passaggi al 4 livello pur lavorando ai montaggi, interventi sull'ambiente di lavoro, ecc.
Comunque da tutti questi tentativi una cosa si era capita bene, che per quanto si potesse "riformare", la catena di montaggio restava sempre la catena di montaggio!!!!
Non posso dire che la richiesta presente nella piattaforma di gruppo del 1977, cioè di sperimentare forme di lavoro da fermo nel montaggio dei cambi o dei motori, fosse figlia di una piena consapevolezza di quali implicazioni avesse rivendicare il superamento delle catene di montaggio stesse, senza dubbio però era figlia della convinzione collettiva che le altre strade tentate negli anni

precedenti non portavano molto lontano.

Fra l'altro si tenga presente che sui circa 60.000 lavoratori che erano occupati in quegli anni a Mirafiori, noi delle Meccaniche eravamo arrivati ad essere circa 18.000, il che aveva esasperato tutto il problema degli spazi, del rumore e delle altre nocività, contribuendo a tenere alta una forte volontà di lotta e di ribellione ad una condizione di lavoro disumana.

A questo punto mi sia permessa una personale testimonianza sullo svolgimento di quelle trattative alla AMMA sulle richieste presentate, premettendo che non avevo partecipato a tante trattative a quel livello, il grosso della nostra esperienza contrattuale si faceva nelle officine o con i capi del personale nei vari settori.

Non conoscevo Claudio Sabattini, né gli altri dirigenti della FLM ( Morese e Veronese) che gestivano il confronto, però fui molto colpito nel vedere un nostro dirigente nazionale, Claudio appunto, che correggeva le sbagliate citazioni in latino di qualcuno della controparte; la Fiat non era abituata a essere contestata anche sul piano culturale, e difatti per evitare altre figuracce la delegazione Fiat bandì l'uso del latino. Inoltre và ricordato che non c'era passaggio della trattativa che non fosse discusso con la nostra delegazione formata da più di cento delegati dei vari stabilimenti, così come poi ognuno di noi saliva sui tavoli durante la mensa il giorno dopo e riferiva a tutti di cosa era successo alla Associazione degli Industriali.

Tornando all'accordo del '77, portammo a casa il LAM (lavorazioni asincrone di montaggio), cioè uno dei pochi tentativi della Fiat, di superare almeno parzialmente il vincolo della catena di montaggio. Con il LAM si lavorava da fermo, sia i basamenti del motore sia le scatole dei cambi arrivavano su carrellini automatizzati che viaggiavano su binari, così come al lavoratore arrivavano i particolari da montare. L'esperimento fu avviato, in Mecc.3, si realizzò quanto contrattato nel '77, ma anche il Lam ~~era~~ in realtà era sempre un processo gestito dal calcolatore centrale in modo consequenziale e non solo non permetteva una reale autonomia di gestione delle fasi di lavoro ma in alcuni casi aggravava il vincolo. La Fiat poi, non solo non allargò questa esperienza (esempio a Termoli), ma negli anni successivi lascerà morire la tecnologia Lam e applica fasi di robotizzione per superare in parte il lavoro manuale.

L'altro grosso risultato per il nostro settore legato alla vertenza del 7-7-77 è quello che si ottenne sulla carta l'avvio del trasferimento allo stabilimento di Termoli dei cambi del mod. Fiat 128, ma solo grazie alla vertenza delle finizioni del cambio della 128 , non solo riuscimmo a fare rispettare l'impegno preso ma a fare un' altro accordo con la Fiat presso l'Associazione degli Industriali di Campobasso per ulteriori 60 assunzioni.

Nel testo dell'accordo, che oggi discutiamo, c'era l'impegno di saturare lo stabilimento delle Meccaniche di Termoli che era sottoutilizzato, avviando una fase di lavorazione del cambio della 128, però come spesso succedeva con la Fiat, quando si trattava di rispettare quanto sottoscritto si doveva tornare a scioperare .

A Mirafiori entrò in lotta il reparto finizioni del cambio della 128 su questioni di organico, tempi, e rispetto dell'impegno di trasferire a Termoli parte delle lavorazioni, uno dei Funzionari che seguivano la Meccanica parti per Termoli , si riunì il Consiglio di fabbrica, si fecero assemblee, entrarono in lotta anche i lavoratori di Termoli, e la Fiat capì benissimo che se voleva fare l'accordo

Mirafiori doveva rispettare quanto sottoscritto, non solo, ma si dovevano fare altre assunzioni, per rispondere ai problemi che il trasferimento delle lavorazioni in lotta comportava.
Una esperienza di vertenzialità d'officina al nord in stretto collegamento con lo stabilimento del sud, un esempio concreto di *uniti nella lotta.*