SINISTRA 78

Rivista mensile
n° 3 giugno 1978

MAZZOTTA

1 Tre interrogativi sul patto istituzionale (*R.B. e T.F.*)
5 Suggestioni fisiocratiche della politica economica governativa (*Massimo Bordini*)
9 La legge sull'aborto: il maschilismo domina anche a sinistra (*Mariella Gramaglia*)
11 «La società è diventata una sterminata caserma...» (*Sandro Annoni*)
15 La scuola non è riformabile a pezzi (*intervista con Eraldo Crea*)
20 *Osservatorio economico di Federico Caffè*: Il ritorno di una polemica anacronistica
22 Ma quanto costano questi operai? (*Gianni Celata*)
26 Programmi di governo ed edilizia. Poche speranze per l'occupazione (*Riccardo Varanini*)
Sindacato, contratti, orario di lavoro
31 La inconsistenza delle controparti (*Gastone Sclavi*)
37 I nodi dei prossimi rinnovi contrattuali (*Antonio Lettieri*)
42 L'orario di lavoro in Europa e in Italia (*Alberto Tridente*)
47 Lavoro, produzione, tempo libero (*dibattito con delegati del settore auto a cura di Aurelio Iori*)
50 Part-time: per le donne la ricetta non funziona (*Mara Gasbarrone*)
52 Precario o ... precario? (*Emanuela Merli*)
55 Una proposta di discussione all'Italimpianti (*Antonio Mazzetti*)
58 Note per un'analisi su struttura produttiva e classe operaia: il caso di Genova (*Salvatore Vento*)
62 Il Mezzogiorno di fronte alla crisi (*Giovanni Agrillo e Antonio Chegai*)

3

L.800
(...)

SINISTRA 78

Rivista mensile
n° 3 giugno 1978

MAZZOTTA

LA FASE POLITICA E L'AZIONE DEL GOVERNO
Tre interrogativi sul patto istituzionale — Politica economica — Aborto — Ordine pubblico — Scuola — Edilizia

SINDACATO, CONTRATTI, ORARIO DI LAVORO
L'inconsistenza delle controparti — I nodi dei rinnovi contrattuali — Orario di lavoro e sindacati in Europa — Part-time, donne e giovani

CRISI ECONOMICA E COMPOSIZIONE DI CLASSE
Struttura produttiva e classe operaia a Genova — Il Mezzogiorno di fronte alla crisi

3

Lavoro, produzione, tempo libero

dibattito con delegati del settore auto
a cura di Aurelio Iori

Abbiamo organizzato un dibattito fra delegati dello stesso settore automobilistico ma di stabilimenti diversi: delegati Alfa Nord e Sud, della Fiat di Torino e di Cassino. Un dibattito sull'orario di lavoro si può porre in molti modi; si può sollecitare una risposta rispetto al dibattito in corso nelle « alte sfere sindacali » ed ottenere così analisi particolarmente condizionate dall'appartenenza politica dei delegati. Oppure sollecitare una analisi che, facendo presa sulla diretta esperienza dei singoli delegati, riesca a dare un quadro del problema che probabilmente è meno « complessivo » ma certamente più reale.

Abbiamo scelto decisamente la seconda soluzione anche se è molto più difficile da concretizzare, perché una rivista ancora così « seriosa » come Sinistra '78, induce anche nel moderatore di tavole rotonde la « moralità dei mass media ». Il dibattito è stato realizzato proprio quando, firmato l'accordo sugli straordinari all'Alfa Romeo, molto alta è la polemica sul tipo di accordo raggiunto sia rispetto alle possibilità di iniziare un « risanamento produttivo » dell'azienda, sia rispetto al contrasto fra CdF e alcuni dirigenti sindacali sui criteri per realizzare questo risanamento.

Sinistra '78: *Quale rapporto voi individuate fra orario di lavoro e produzione? All'interno della fabbrica i lavoratori sentono l'esigenza della riduzione dell'orario di lavoro?*

Muscarà (C.d.F. Fiat Torino) – Alla conferenza mondiale dell'auto ho potuto verificare che quello della riduzione dell'orario di lavoro è un problema che si pongono tutti. A maggior ragione dovremmo porcelo noi poiché in Italia più grave è il problema dell'occupazione. Abbiamo l'esigenza di far lavorare tutti perché la disoccupazione in un modo modo o nell'altro interessa tutti, ma lavorare tutti significa produrre di piú. Se produciamo di piú dobbiamo però chiederci cosa produrre e a chi vendere questi prodotti.
Ma, ridurre l'orario alla Fiat per produrre piú auto? Che senso ha? Produrre piú auto significa piú esportazioni e quindi vuol dire avere sempre davanti il problema della competitività dei nostri prodotti. Allora non è giusto porre il problema della riduzione dell'orario in modo astratto. I problemi produttivi ed occupazionali devono essere visti insieme al mercato in termini di qualità e costi della produzione.

Marras (C.d.F. Alfa Romeo Milano – Non si può parlare della riduzione dell'orario in modo astratto. Il problema, sia dal punto di vista della produzione che rispetto alle condizioni sociali, deve essere visto legato ai problemi del mercato, interno e internazionale.
D'altra parte noi abbiamo gli orari di lavoro fra i piú bassi in Europa specie se consideriamo l'orario reale di lavoro. Così all'Alfa a fronte delle 8 ore di presenza in fabbrica abbiamo, tenendo conto del riposo consensativo e della maggiorazione dei tempi per bisogni fisiologici, 6 ore e 30

Bisogna poi aggiungere che la riduzione di orario non vuol dire necessariamente aumento della base produttiva ma spesso sviluppo di tecnologie sempre più raffinate. Questo dell'utilizzo di automatizzazione e robotizzazione permette di mantenere una produttività elevata e concorrenziale..

Franco (C.d.F. Lancia Torino) – A sentire parlare Marras sembra proprio che dividere il lavoro fra tutti sia una cosa impossibile nella società capitalistica.
Gli stessi cultori della produttività da Stammati ad Agnelli a Carli parlano di riduzione di orario di lavoro, basta che venga salvaguardata la produzione. Può cosí venir fuori una produzione su 3 turni per 36 ore settimanali a turno. Certo, meno fatica per chi lavora non è una cosa da buttar via; ma siamo lontani dalle soluzioni dei problemi dell'occupazione.

Sinistra '78: *Avete parlato della fabbrica come luogo produttivo, come problema di produttività e di mercato; sarebbe ora interessante capire come è vissuta la fabbrica dai lavoratori come esperienza di lavoro, come rapporto fra i compagni. Cosa significa da questo punto di vista l'ipotesi di una riduzione dell'orario di lavoro?*

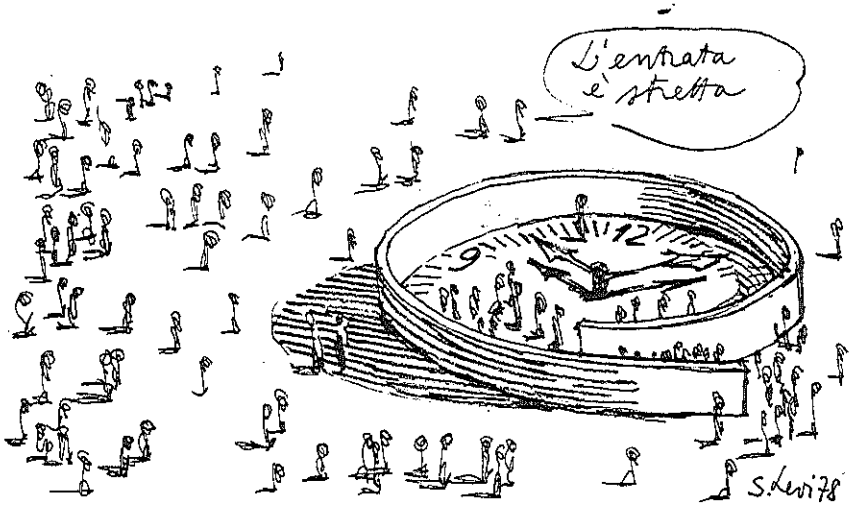
Vimercate (C.d.F. Fiat Torino) La fabbrica non piace ma una certa mentalità condiziona il lavoratore tanto da fagli fare lo straordinario o il doppio lavoro. Non sempre c'è la necessità economica del doppio lavoro, ma certi consumi vengono ormai considerati necessari ed allora lavorare di piú diventa una necessità. Capita allora che certi lavoratori si incazzano quando gli cambiamo turno, perché gli scambiano gli orari per lavorare fuori. Anche l'assenteismo viene cosí incentivato perché non sempre uno riesce a reggere ad un orario che diventa cosí massacrante.

Marras (C.d.F. Alfa Milano) – All'Alfa rispetto al lavoro ci sono atteggiamenti profondamente diversi e non è facile conciliarli. Un vecchio tronco di classe operaia artigianale rimpiange il modo di lavorare legato alla professionalità individuale. Il nuovo nucleo operaio della fine degli anni '60 ha l'esigenza di acquisire un nuovo modo di lavorare che ricomponga il lavoro diviso.
Gli ultimi arrivati in fabbrica sembrano non essere molto interessati ad una battaglia sulla organizzazione del lavoro. Questi giovani dell'ultima generazione di fabbrica sembrano molto piú interessati al tempo libero e sono forse quelli che hanno la maggiore esigenza di riduzione dell'orario di lavoro, ma incontrano la difficoltà di utilizzare il tempo libero in maniera soddisfacente.
Io ho vissuto l'esperienza dell'emigrato e mi rendo conto di cosa vuol dire uscire dalla fabbrica ed essere tagliato fuori da tutti, senza un punto di aggregazione e di incontro.
Il problema è che un maggior tempo libero non si sa spesso come utilizzarlo e per molti diventa un'opportunità di doppio lavoro.
Perciò se è vero che riduzione dell'orario di lavoro non vuol dire meccanicamente piú occupazione, è altrettanto vero che la subordinazione alle pure logiche di mercato non risolve certi problemi.

Franco (C.d.F. Lancia Torino) – Il discorso che faceva Marras sulla difficoltà di riempire bene il tempo libero è talmente vero che ci sono molti giovani, per lo piú politicizzati, che stanno volentieri in fabbrica perché trovano un ambiente di compagni e fuori non c'è neanche quello. Altri invece considerano che ogni minuto rubato alla fabbrica è tempo guadagnato. Guadagnato, in teoria per riuscire a far qualcosa di diverso, in pratica poche sono le esperienze diverse. Le comuni, le cooperative agricole, il cineforum ecc. non sono facilmente praticabili.
Per altri ancora, e forse sono la stragrande maggioranza, c'è una sorta di passiva accettazione: otto ore in fabbrica è « l'obolo che devo pagare ».

Facente (C.d.F. Fiat Cassino) – La situazione al Sud è molto diversa. Il lavoro in fabbrica viene considerato un privilegio anche se poi i problemi dentro la fabbrica non mancano.

Contore (C.d.F. Alfa Sud) – Il problema dell'accettazione del lavoro lo si vede dopo l'assunzione. All'Alfa Sud sono venute fuori 4.500 persone che hanno certificato qualche tipo di forma di invalidità tanto che molti riescono a dimostrare di non poter lavorare in catena. È un problema reale, tanto che alla fine a lavorare in catena siamo pochi. Ugualmente l'assenteismo è molto elevato e certo non è dovuto al doppio lavoro o al bisogno di accudire i figli.

Muscarà (C.d.F. Fiat Torino) – C'è un motivo di fondo per cui credo che si debba andare a ridurre drasticamente l'orario di lavoro e sostanzialmente perché oggi quelli che producono mantengono anche quelli che non producono: Cassa Integrazione, sussidi, escono sempre dalle tasche di chi lavora. È giusto che il lavoro venga distribuito fra tutti.

Vimercate (C.d.F. Fiat Torino) – Lavorare tutti, va bene, ma chi risolve i problemi della nostra vita microsociale? Abbiamo difficoltà a vivere con soddisfazione: con la donna abbiamo rotto, la famiglia non ci attira, il bar, il cinema,... ballare, che è forse il modo meno stupido di stare insieme....Non ci sono delle strutture in cui poter sfruttare il tempo libero che ci siamo conquistato. E non possiamo chiedere al sindacato che si interessi di queste cose. Il sindacato non può farsi carico e gestire tutto e tutti.
Il problema della creazione di spazi collettivi diversi è piú difficile perché in questo caso il padrone non c'è l'hai bello davanti col cilindro, ma è piú difficile da identificare perché forse si nasconde dentro di noi.