

Misurazione scientifica dei tempi e uso capitalistico delle macchine

1. Le metriche e la critica “ufficiale”

L'idea di mettere a punto sistemi standard per misurare i tempi del lavoro operaio non è nuova e, in maniera più o meno formalizzata, è stata sempre utilizzata nella manifattura prima e nella grande industria dopo. Studi particolarmente sistematizzati risalgono ad inizio novecento, in particolare negli Stati Uniti, dove, nel periodo tra le due guerre, furono messi a punto sistemi di misura basati su tabelle, il cui sviluppo fu senza dubbio una diretta conseguenza degli studi tayloristici del lavoro nella grande industria. Il sistema tabellare che ebbe maggiore diffusione fu il sistema MTM (Method Time Measurement) e fu sviluppato analizzando migliaia di ore di riprese cinematografiche di operai di fabbrica della grande industria nelle condizioni di lavoro più diverse. Le operazioni svolte dagli operai ripresi furono analizzate nei dettagli e cronometrate, i tempi risultanti furono elaborati con l'uso di opportuni metodi statistici. Questo studio portò alla realizzazione delle note tabelle dei tempi standard MTM. Esse consistono nella descrizione di tutti i tipici micromovimenti del corpo che l'operaio può eseguire nello svolgere le sue mansioni in fabbrica. Il sistema è molto dettagliato e permette di assegnare un tempo standard ad ogni operazione complessa che l'operaio deve eseguire in produzione scomponendola nei micromovimenti specificati nelle tabelle. I sistemi sviluppati in Italia dal gruppo FIAT e noti come TMC e TMC2 sono sistemi derivati dall'MTM e ne costituiscono in qualche modo una semplificazione. Il TMC fu sviluppato alla fine degli anni quaranta per dare uno strumento operativo agli analisti e a tecnici per la progettazione e l'organizzazione degli impianti industriali metalmeccanici. Questi metodi di misurazione del tempo di lavoro operaio divennero parte della contrattazione a partire dagli accordi sindacali del 1968 e del 1971. Fino a quel momento, mentre la progettazione e l'organizzazione dell'impianto veniva portata avanti anche utilizzando i sistemi tabellari, nella vita concreta di fabbrica i ritmi venivano controllati ed imposti con le rilevazioni cronometriche e il giudizio soggettivo di efficienza del cronometrista. Dopo questi accordi fine anni sessanta, l'azienda si rese disponibile a comunicare agli operai i tempi assegnati con le tabelle mediante cartellini. Negli accordi fu ovviamente previsto che i tempi fossero revisionati in funzione di cambiamenti impiantistici e dell'organizzazione del lavoro. I sindacati accolsero questo accordo come una grande vittoria. L'uso di tabelle in sostituzione del giudizio soggettivo del tecnico venne visto come un modo oggettivo e scientifico di fissare i ritmi e di creare dei limiti agli “abusi” aziendali.

A partire dalla fine degli anni '80 e poi con gli accordi del '93 di Melfi e Pratola Serra, la FIAT ha proposto (e imposto) un “riforma” dei sistemi tabellari sostenendo che, essendo le condizioni di fabbrica cambiate in termini di ergonomia, cioè essendo il lavoro operaio meno faticoso grazie alle innovazioni impiantistiche, bisognava

compilare nuove tabelle. In sostanza partendo sempre dall'MTM, gli analisti hanno fatto osservare che le operazioni manuali ora "facilitate" corrispondevano a tempi più bassi rispetto a quelli del TMC. Questo ha portato alla compilazione di nuove tabelle che poi sono state battezzate TMC2.

A partire dal '93-'94, e con l'introduzione del TMC2, la questione della misurazione scientifica dei tempi di lavoro degli operai di fabbrica e della imposizione di intensi ritmi di produzione è stata al centro di molte analisi, dibattiti e prese di posizione dei sindacati di sinistra e tutta l'area di intellettuali che si occupa delle questioni del lavoro (vedi Così, Reiser). La questione ha avuto una certa risonanza sui giornali di sinistra e le riviste sindacali, e oggi sono pochi gli operai metalmeccanici che non abbiano mai sentito parlare del TMC2. Il dibattito e le analisi sono rimaste tuttavia abbastanza limitate entro l'ambito del punto di vista sindacale. Le idee sostanziali delle voci più critiche del sindacato sono due: a) In quanto metodi scientifici di misurazione dei tempi, le metriche tradizionali MTM (e la metrica derivata TMC) vanno difese e dovrebbero essere al centro della contrattazione sui ritmi. Il contratto del '71 che sanciva l'obbligo dell'azienda di comunicare i tempi mediante i cartellini viene visto in questa ottica come un grosso passo avanti rispetto alla rilevazione dei tempi basata sul cronometro e il giudizio "soggettivo" di efficienza del cronometrista, b) La metrica TMC2 è stata disonestamente derivata dalla FIAT a partire dalla metrica MTM con metodi scorretti e arbitrari. In questo senso non è scientificamente fondata e non può essere accettata come metodo di misurazione dei tempi.

Questi punti di vista, difendendo una metrica scientifica contro una arbitraria, tendono ad offuscare la vera natura del sistema metrico che invece va analizzata in relazione al concreto sviluppo dell'industria e dell'uso della tecnologia e dei metodi scientifici ai fini capitalistici. Vale la pena allora fissare alcuni punti di analisi sui quali articolare il ragionamento sulle metriche e sullo sfruttamento operaio.

2. Perché è possibile una metrica del lavoro?

La risposta a questa domanda si può sintetizzare dicendo che la possibilità tecnica di utilizzare sistemi metrici standard è diretta conseguenza dell'estendersi dell'uso delle macchine e della conseguente semplificazione del lavoro operaio. Se guardiamo le tabelle MTM leggeremo solo una classificazione di movimenti e dei corrispondenti tempi. In queste tabelle si fa astrazione da tutta una serie di dettagli: struttura fisica dell'operaio, abilità ed esperienza nel lavoro, età, grado di affaticamento, sia giornaliero che accumulato nei mesi. Inoltre, non si stima quanto tempo l'operaio potrà lavorare a quei ritmi prima di contrarre certe malattie professionali, senza parlare delle condizioni ambientali (caldo, freddo, ambiente inquinato, etc) in cui l'operaio lavora. Insomma, nelle tabelle MTM l'operaio è considerato come uno strumento di lavoro: non è un organismo ma è semplicemente forza muscolare collegata a braccia e gambe e certi sensori che gli permettono di vedere e sentire. Il lavoro rappresentato dalle tabelle è un lavoro semplice e generico nel quale in nessuno modo appaiono le qualità specifiche del lavoro che si sta svolgendo.

Questa situazione di lavoro semplificato è il risultato di due secoli di sviluppo capitalistico e di sistematica applicazione della scienza sia nella realizzazione di

nuovi macchinari sia nell'organizzazione del lavoro umano soggetto a questi macchinari. Agli albori del processo capitalistico il lavoro umano era per lo più di tipo artigianale e l'azienda capitalistica si distingue rispetto alla bottega artigiana nel fatto che in questa ultima vengono concentrati un numero considerevole di operai che contemporaneamente producono la stessa merce. Con la divisione del lavoro successiva nella quale gli operai vengono utilizzati per svolgere solo mansioni parziali, ogni operaio viene legato ad uno strumento col quale esegue solo una parte delle trasformazioni che portano al prodotto finito. Già in questa fase della manifattura, l'operaio viene sottomesso al processo: egli non è più indipendente dal processo in quanto svolge solo un'attività parziale. tuttavia il processo produttivo deve essere ancora adattato all'operaio. L'operaio ha dei limiti intrinseci di abilità, struttura e forza fisica che limitano comunque il tipo di strumento che può utilizzare e la velocità di esecuzione delle operazioni di trasformazione. In effetti, "per quanto il lavoro sia parcellizzato, a fondamento della manifattura è ancora l'abilità artigiana, e poiché il meccanismo complessivo che funziona in essa non possiede una ossatura oggettiva indipendente dai lavoratori stessi, il capitale lotta continuamente contro l'insubordinazione degli operai". La manifattura ha una base tecnica ristretta in cui il lavoro umano ha un'importanza fondamentale. La produzione meccanizzata supera questo problema sostituendo agli strumenti utilizzati dagli operai delle macchine operatrici alimentate da energia, prima meccanica e poi con le fasi successive di sviluppo, elettrica.

La macchina toglie il contenuto al lavoro operaio che diventa lavoro altamente semplificato dequalificato ed in questo modo trasforma l'operaio a pura appendice della macchina: "Non è l'operaio ad utilizzare le condizioni di lavoro ma le condizioni di lavoro ad utilizzare l'operaio". L'operaio diventa esso stesso strumento della macchina e in questo senso il suo lavoro può essere quantificato come quello di uno strumento qualsiasi. Tanto più il lavoro si allontana dal suo carattere soggettivo tipico della manifattura tanto più è possibile pianificare i tempi. Nella manifattura e in tutti quei settori dove il sistema delle macchine non viene introdotto, cioè il lavoro è di tipo semi-artigianale, il lavoro umano costituisce l'ossatura del processo produttivo. In questa situazione di centralità del lavoro umano, ogni forma di organizzazione scientifica del lavoro e di tempistica non potrebbe prescindere dalla intrinseca variabilità, non-uniformità e particolarità del lavoro umano artigianale. In una tale situazione le tabelle MTM sarebbero di scarsa utilità. Viceversa con l'introduzione del sistema delle macchine, il lavoro umano diventa subordinato a quello di un sistema automatico e per questo motivo diventa ripetitivo ed uniforme. Nel sistema della fabbrica automatica, l'ossatura del processo produttivo non è più il lavoro umano ma il sistema delle macchine stesso. Si passa da una base tecnica soggettiva, cioè il lavoro umano, ad una oggettiva, il sistema delle macchine, che può essere analizzata con metodi esatti, tipici delle scienze naturali applicate. Il sistema delle macchine è come un grande e complicato insieme di ingranaggi che si muove a velocità uniforme e costante battendo esattamente i tempi della produzione. In questo sistema l'elemento variabile, disuniforme, rappresentato dal lavoro umano è reso pura appendice della macchina: il lavoro semplice dell'operaio della grande industria è

subordinato e soggiogato dalla cadenza definita della macchina. In questo sistema tempificato esattamente, in cui il lavoro umano viene usato dall'automatismo, diventa tecnicamente possibile una pianificazione oggettiva dei tempi, un sistema metrico standard. Il processo può essere analizzato come un unico grande meccanismo in cui gli stessi operai appaiono come degli ingranaggi messi in moto dal macchinario. L'unica cosa da portare in conto sono i tempi medi nei quali si possono eseguire le operazioni elementari, le operazioni semplici del lavoro operaio dequalificato necessario al funzionamento del sistema meccanico. Questi tempi medi sono elencati sulle tabelle standard.

Insomma, nella progettazione di un sistema di macchine il capitalista ha bisogno di stimare il tempo necessario per questo lavoro umano semplice. Grazie al fatto che il sistema delle macchine ha reso il lavoro dei diversi operai semplice e per questo pressoché omogeneo, l'analista può fare un calcolo medio ideale, che viene portato in conto dalle tabelle. Tutte le particolarità del lavoro umano e gli attriti dovuti alla diverse capacità fisiche degli operai sono dei dettagli che il capitalista dovrà considerare nell'applicazione concreta del suo sistema delle macchine. In questa ottica, la metrica TMC2 non è né meno né più scientifica della metrica TMC. Queste due metriche corrispondono semplicemente a diverse fasi dello sviluppo dell'automazione. Il TMC è stato sviluppato negli anni del dopoguerra e rispetto ad una fabbrica come Melfi risulta alquanto sorpassato.

3. Metriche del lavoro e regime di fabbrica

L'introduzione della macchina automatica tende ad eliminare, in primo luogo, la suddivisione in mansioni in relazione alle diverse specializzazioni degli operai. La gerarchia di operai con diverse specializzazioni tipiche delle manifatture e delle fabbriche del passato viene tendenzialmente semplificata. Per il fatto stesso che il lavoro operaio diventa svuotato di contenuto, semplice, nella fabbrica automatizzata si assiste al livellamento dei lavori, alla omogeneità delle mansioni (nella pratica questo porta a livello contrattuale all'omogeneizzazione dei cosiddetti livelli: non è un caso che in una fabbrica come Melfi gli operai sono quasi tutti dello stesso livello contrattuale). Le differenze delle postazioni, prodotte ad arte nelle fabbriche automatizzate, sono più funzionali, da una parte, al sistema delle punizioni e premi, dall'altra al problema della differenza di età e di sesso degli operai, che dettati da esigenze tecniche. Gli operai tendono a separarsi sempre di più in due gruppi: quelli realmente occupati nella linea di produzione, che lavorano sulle postazioni e il resto degli operai che svolgono lavori accessori come quelli di manutenzione e di controllo dei macchinari e non sono direttamente soggetti al sistema della macchina.

L'omogeneizzazione degli operai porta una ulteriore loro sottomissione al capitalista. Se è richiesto del lavoro più qualificato anche se molto parziale ci sono dei tempi ineliminabili di formazione, di consolidamento dell'esperienza dell'operaio a maneggiare una certa macchina. Se il lavoro è invece omogeneo e svuotato di contenuto gli operai possono essere continuamente spostati da una postazione ad un'altra senza che il processo produttivo venga interrotto. Svuotando gli operai del contenuto del loro lavoro, che viene contemporaneamente incluso nelle macchine,

essi diventano immediatamente sostituibili e per questo motivo ancor più ricattabili. Il sistema delle macchine viene utilizzato “sistematicamente quale mezzo di sfruttamento della forza-lavoro in una forma ancor più schifosa. Dalla specialità di tutta una vita, consistente nel maneggiare uno strumento parziale, si genera la specialità di tutta una vita, consistente nel servire una macchina parziale. Così[...] si completa la sua (dell’operaio) assoluta dipendenza dall’insieme della fabbrica, quindi dal capitalista” (Marx). L’abilità parziale dell’operaio metalmeccanico dequalificato, “scompare come infimo accessorio” dinanzi al sistema delle macchine, e per questo motivo questo sistema costituisce il potere del padrone.

Oltre alla subordinazione indotta dalla svuotamento del suo lavoro e della sua dipendenza assoluta dal capitalista, il meccanismo della fabbrica automatizzata richiede “una subordinazione tecnica dell’operaio all’andamento uniforme del mezzo di lavoro” (Marx). Come abbiamo detto, le metriche misurano dei tempi medi ideali di esecuzione di certe operazioni elementari, ma far marciare gli operai secondo questi tempi richiede un’opportuna azione coercitiva che viene svolta da un opportuno lavoro di sorveglianza (in una fabbrica come Melfi questo è principalmente svolto dai capi UTE) e un sistema di punizioni. “Alla frusta del sorvegliante di schiavi subentra il registro delle punizioni del sorvegliante” (Marx). Bisogna infatti tener presente che la fabbrica automatica va immediatamente in contrasto con le abitudini di vita dell’uomo: dormire di notte, mangiare a mezzogiorno, andare in bagno quando serve, etc... Imporre il ritmo regolare della fabbrica automatica richiede un opportuno regime di fabbrica che per molti aspetti è simile ad un regime militare. In questo regime il capitalista svolge insieme la funzione di legislatore e quella di repressione per i contravventori delle leggi che via via lui va decidendo a suo arbitrio, “prescindendo da quella divisione dei poteri tanto cara alla borghesia e da quel sistema rappresentativo che è le ancora più caro..” (Marx).

Il padrone “emana i regolamenti di fabbrica a suo beneplacito, egli modifica ed amplia il suo codice a piacere; anche se vi inserisce le cose più pazzesche, i tribunali dicono all’operaio: siccome vi siete sottomessi a questo contratto di vostra spontanea volontà, ora dovete anche osservarlo...”.

Questo regime di fabbrica raggiunge le sue forme più dure proprio nelle fabbriche dove il sistema automatico è più evoluto e il lavoro più intenso. Nel gruppo FIAT questo è stato realizzato nello stabilimento di Melfi.

4. La contrattazione della prestazione del lavoro nel gruppo FIAT e cambiamenti nel regime di fabbrica.

E’ molto istruttivo rispetto alle considerazioni svolte sul legame delle metriche e l’uso capitalistico delle macchine ritornare ad una ricostruzione del percorso, dagli anni 60 fino ai nostri giorni, che ha portato all’utilizzo delle metriche nella contrattazione sindacale delle prestazioni degli operai sulle linee di produzione meccanizzate, con particolare riferimento al gruppo FIAT.

Come già detto, le metriche vengono utilizzate dagli uffici tempi e metodi dei maggiori stabilimenti a partire dal dopoguerra ma mai “dichiarate” alle

organizzazioni sindacali fino al contratto del 71. Fin a quel momento, i tempi delle lavorazioni venivano perlopiù stabiliti con le rilevazioni cronometriche e col “giudizio di efficienza” dato dal capo reparto o dal tecnico dell’ufficio dei tempi. Questi avevano insomma la libertà di fissare soggettivamente tempi più bassi di quelli cronometrati se ritenevano che l’operaio era troppo “rilassato”. Ovviamente questo non significa che non esistessero dei tempi standard di riferimento. Il cronometro, il giudizio soggettivo del capo, e le relative minacce di multe e licenziamenti erano proprio lo specifico sistema coercitivo, che in quel dato periodo storico e con i dati rapporti di forza tra operai e padroni, era utilizzato per imporre agli operai di adattarsi al ritmo delle macchine e per imporre “la subordinazione tecnica dell’operaio all’andamento uniforme del mezzo di lavoro”. All’apparato coercitivo corrispondeva uno sviluppato sistema di cottimo (più lavoro più salario), che, a partire da un livello minimo di produzione, legava l’andamento del salario agli incrementi di produttività dell’operaio. Gli accordi dal 45 al 68 tra azienda e sindacati sono coerenti con questa vecchia situazione.

Alla fine degli anni sessanta la rabbia operaia rispetto ai ritmi intollerabili imposti nelle fabbriche scoppiò in lotte organizzate. Contro i carichi di lavoro la forma di lotta più diffusa fu quella dell’autoriduzione dei ritmi. Gli operai tentavano di produrre di meno, con un rendimento vicino al minimo consentito e una conseguente perdita di salario, procurando però un danno proporzionalmente molto più pesante all’azienda. Queste pratiche e la fortissima conflittualità di quegli anni costrinsero l’azienda a cercare delle mediazioni anche in vista delle future previste ristrutturazione e ammodernamenti degli impianti. In questo clima nascono gli accordi del 68 e del 71. In questi accordi, si fissano un limite superiore (tecnicamente indicato come rendimento a 133) ed un limite inferiore (rendimento a 127), molto vicini tra loro, dei ritmi da tenere in fabbrica. Fissando un intervallo ristretto di ritmi consentiti, l’azienda si accorda per evitare l’autoriduzione dei ritmi. Si cambia il metodo di misurazione dei tempi che, invece di essere misurati col cronometro e col giudizio soggettivo del tecnico, vengono assegnati mediante il sistema tabellare standard TMC (Tempi dei Movimenti Collegati). Come abbiamo già accennato, questo sistema è ottenuto semplificando il sistema americano MTM e si basa su delle tabelle che fissano i tempi di esecuzione di tutte le operazioni elementari che l’operaio può fare in postazione. Questo modello di misurazione era stato sviluppato dalla FIAT a partire dal dopoguerra per la progettazione degli impianti e delle catene di montaggio. La novità dell’accordo è che l’azienda si impegna a comunicare i tempi di esecuzione delle operazioni, “calcolati” con le tabelle, mediante dei cartellini affissi in ogni postazione. Tuttavia il calcolo e l’assegnazione dei tempi rimane puro dominio dell’ufficio tempi e metodi. Insomma i sindacati non possono contestare i tempi assegnati ma solo un’eventuale non corretta applicazione delle tabelle. Inoltre, è previsto contrattualmente che i tempi sui cartellini siano revisionati in funzione di cambiamenti impiantistici e dell’organizzazione del lavoro. Questi tempi convenzionali assegnati con le tabelle sono considerati nell’accordo come i tempi effettivi di lavoro (anche se solo calcolati) e servono a determinare la cosiddetta saturazione degli operai che consiste nel rapporto tra il tempo effettivo di lavoro (cioè

i tempi assegnati per compiere le operazioni) e il tempo in officina, pari a sette ore e mezza (450 minuti) cioè otto ore al netto della mezz'ora di mensa. L'accordo fissa tra le altre cose dei limiti superiori a questa saturazione pari all'84%, 86%, 87% e dell'88% a seconda della velocità della linea. In effetti, per capire queste percentuali bisogna tener presente che nei 450 minuti in officina sono previste due pause di 20 minuti, una per i disagi del lavoro di catena (tecnicamente pausa disagio vincolo) ed un'altra per i bisogni fisiologici (pausa per fattore fisiologico). La suddivisione della giornata lavorativa è poi ulteriormente complicata dalla presenza dei fattori di riposo che sono delle maggiorazioni dei tempi delle tabelle (tipicamente dal 5% al 7%) per permettere all'operaio di riprendersi, durante il lavoro in postazione, dalla ripetitività dei movimenti che deve compiere. La presenza di questi fattori di riposo nella contrattazione indica chiaramente che le tabelle della metrica non portano in conto l'affaticamento dell'operaio e per questo motivo nella loro applicazione concreta vanno opportunamente maggiorate. Nel seguito vedremo come questi fattori di riposo verranno di fatto eliminati nel contratto SATA-FMA.

I sindacati accolsero questo accordo (che è stato sostanzialmente vigente nelle fabbriche FIAT fino ad un paio di anni fa, eccetto le fabbriche di Melfi e Pratola Serra) come una grande vittoria. L'uso di tabelle in sostituzione del giudizio soggettivo del tecnico veniva visto come un modo oggettivo e scientifico di fissare i ritmi. Inoltre, fissare un limite massimo alla saturazione sembrava creare un limite definitivo all'aumento dei ritmi.

In effetti, quello che cambiò furono principalmente i metodi con cui l'azienda impose agli operai la loro subordinazione alle macchine. Il periodo degli anni settanta è un periodo di ristrutturazione dell'azienda e di introduzione massiccia di nuove e più avanzate tecniche di automazione (robot, macchine a controllo numerico, macchine con sensori elettronici, etc.). A questa ristrutturazione corrispose una ideologia, condivisa in diversa maniera da azienda e sindacati, della scientificità della prestazione di lavoro mediante la pubblicazione dei tempi di lavoro. Se l'operaio non ce la fa a seguire i ritmi del cartellino non è perché il capo reparto ha dato un giudizio soggettivo sbagliato ma piuttosto perché egli non vuole lavorare nei tempi standard scientificamente calcolati, e per questo motivo va punito e minacciato di licenziamento. Insomma cambia la logica della coercizione e si afferma una ideologia "oggettivistica". Ma la sostanza non cambia, gli operai devono essere disciplinati al ritmo delle macchine e in questa nuova fase, a valle delle lotte fine anni 60, la coercizione si esercita anche con l'ideologia dei cartellini e dei tempi "oggettivi". In realtà, nel quadro normativo stabilito da quel contratto e così caro alla sinistra FIOM, tutti quei "paletti" sindacali per evitare peggioramenti della condizione operaia, si sono rivelati pie illusioni e proprio questo quadro normativo ha reso possibile nel corso di oltre un trentennio un aumento incredibile dell'intensità del lavoro.

Nello stesso trentennio, l'evoluzione degli stabilimenti ha anche determinato una evoluzione delle metriche. L'ufficio tempi e metodi della FIAT già a partire dalla fine degli anni 80 ha cominciato ad utilizzare evoluzioni del sistema metrico TMC. Questo traspare da alcuni documenti sindacali. Nello scritto di C. Così, "La prestazione di lavoro sulle linee di montaggio", si legge, "Nel 1987, in occasione di

un corso di formazione sulla Prestazione di lavoro che ho tenuto a Modena, ho scoperto per puro caso l'esistenza di una nuova versione del TMC FIAT che ho battezzato DUE". Dopo un incontro con l'azienda in relazione a questa scoperta, i tecnici dei tempi motivarono le modifiche della metrica in base "alla considerazione che la tradizionale versione del TMC è ormai datata, non più adatta ai tempi, troppo larga o squilibrata [...] e, in ultima analisi, non più competitiva con le metriche adottate dagli altri costruttori europei e mondiali" [C. Così "*La prestazione di lavoro sulle linee di montaggio*"]. La nuova metrica sviluppata dai tecnici dei tempi era insomma costruita nella stessa logica del TMC, cioè una versione semplificata del sistema MTM americano, ma con la compilazione di tabelle con tempi più bassi.

Va detto a questo proposito, per comprendere l'ambiguità del sindacato sulla questione metriche, che il fatto che la FIAT stesse sviluppando nuove metriche, in qualche modo in contrasto con quelle utilizzate nell'accordo del '71, fosse noto fin dal 1987, non ha impedito ai sindacati, FIOM inclusa, di firmare accordi negli anni successivi in cui le nuove tabelle vennero incluse come sistema di misurazione dei tempi. Queste nuove metriche sono uno degli aspetti peggiorativi dell'accordo firmato nel 1993 in relazione all'apertura delle nuove fabbriche di Melfi e Pratola Serra.

5. Melfi, Pratola Serra e la Fabbrica Integrata: illusioni ed ideologia.

L'11 giugno del 1993 si firmava l'accordo SATA-FMA per regolamentare l'attività lavorativa degli operai delle nuove fabbriche FIAT di Melfi e Pratola Serra. Il modello proposto dall'accordo era quello della fabbrica integrata, la cui introduzione venne accolta entusiasticamente dai sindacati che lo presentarono agli operai come un nuovo modo di organizzare la vita di fabbrica, un modo più umano nel quale si dava spazio alla partecipazione degli operai al processo produttivo. Nella realtà si è realizzato con quell'accordo un aumento incredibile dello sfruttamento degli operai. Anche i deboli ostacoli all'aumento dei ritmi che la contrattazione precedente, quella che fa riferimento all'accordo del '71, aveva stabilito venivano di fatto cancellati. Gli operai di Melfi e Pratola Serra lavorano a dei ritmi intollerabili e si ammalano velocemente: tra 4900 operai dopo pochi anni sono già mille i "limitati" ufficiali. Le malattie più diffuse sono le ernie al disco e le tendiniti. Questo è il costo che gli operai pagano per essere costretti ad "integrarsi" con le macchine. Ma vediamo più da vicino la natura del regime di fabbrica nella fabbrica integrata.

In primo luogo, per gli operai della SATA-FMA vale un diverso regime delle pause e della fruizione dei fattori di riposo. Ricordiamo che le pause sono i momenti in cui l'operaio, pur essendo in officina, si allontana dalla postazione di lavoro, mentre i fattori di riposo sono del tempo in più che l'operaio ha a disposizione per effettuare le operazioni di produzione rispetto a quello fissato dalla metrica. Nelle nuove fabbriche di Melfi e Pratola Serra, i fattori di riposo sono in pratica aboliti con la giustificazione che la fabbrica integrata è "più comoda", più ergonomica e con disagi dovuti al lavoro di linea minori. Formalmente, i fattori di riposo non vengono più conteggiati nel periodo in cui si sta in postazione, bensì vengono goduti con una pausa di circa 20min. In altri termini, i primi 20min di pausa sono i cosiddetti fattori di riposo

cumulati (e quindi non goduti mentre si lavora). I secondi 20min di pausa di cui godono gli operai SATA-FMA sono dovuti al fattore fisiologico. Non ci sono altre pause. Quindi, la pausa per disagio vincolo (di circa 20min), tradizionalmente vigente nelle fabbriche Fiat, è stata abolita. Se si voleva mantenere un regime di pause equivalente ci sarebbero dovuti essere circa altri 20min di pausa disagio vincolo, per un totale di 60min. di pausa. Questi 20 minuti in meno di riposo si riflettono in una velocità della linea maggiore. Bisogna aggiungere che per le linee robotizzate la situazione è perfino peggiore perché in effetti si fa una sola pausa programmata di 20 min. mentre quella dei fattori di riposo “accorpati” si usufruisce in corrispondenza dei guasti tecnici.

La questione pause e fattori di riposo è formalmente diversa dalla questione delle metriche ma nella sostanza intimamente connessa. Per il capitalista la metrica serve a stimare quanto veloce può andare l’impianto, cioè che tempi può e deve imporre agli operai perché seguano il moto delle macchine. In questa visione, la metrica coinvolge potenzialmente tutte le parti che compongono la giornata lavorativa dell’operaio: fattori di riposo, pausa, etc.. La vecchia visione della metrica, come metodo tabellare per misurare i tempi effettivi di lavoro, viene sorpassata dal regime che si instaura nella fabbrica integrata in cui la metrica non è più utilizzata in maniera “ideologica” per convincere gli operai che devono stare in certi tempi. Sui cartellini di Melfi non ci sono i tempi di esecuzione delle operazioni ma solo le operazioni da svolgere. Semplicemente, l’operaio deve svolgere quelle operazioni nei tempi dettati dalla cadenza della linea. I metodi coercitivi che si usano a Melfi sono basati sul rafforzamento del tradizionale sistema delle multe, dei richiami e dei licenziamenti. La statistica dice che i provvedimenti disciplinari dall’apertura della fabbrica sono stati circa 6000 (più di un provvedimento per addetto). Gli operai più combattivi vengono sistematicamente repressi e i loro capi, le avanguardie vengono puniti alla prima disattenzione. Si costruiscono ad arte le condizioni per licenziarli.

Un elemento importante per capire a che punto è arrivato l’asservimento degli operai della fabbrica integrata è che la velocità della linea può essere aumentata durante la giornata lavorativa per recuperare arresti della lavorazione dovuti al decadimento degli standard qualitativi, oppure a guasti tecnici. Questa è una novità nella regolazione delle prestazioni: anche se la linea si ferma per motivi non dipendenti dall’operaio (un guasto tecnico) l’operaio deve lavorare poi più velocemente per recuperare la produzione persa. Nelle altre fabbriche FIAT i cambiamenti di cadenza richiedono giorni, a Melfi si ottengono nell’arco della giornata. La cadenza cambia da un’ora del turno alla successiva. In fondo questa è la filosofia dell’integrazione: l’operaio in quanto organo ausiliario della macchina è la variabile dipendente e si deve adattare, senza influenzarlo, al ritmo che la linea di volta in volta assume. Nella vecchia situazione, l’operaio era comunque asservito alla macchina ma almeno sulla carta la cadenza, cioè la velocità della linea, era rigidamente fissata.

In questo senso, la metrica, intesa in termini generali come progettazione dei tempi, deve essere anch’essa flessibile. La FIAT ha sviluppato le nuove metriche anche in funzione di questa maggiore flessibilità del lavoro di linea.

A questo incremento senza precedenti dello sfruttamento operaio realizzato con la fabbrica integrata, il sindacato e gli intellettuali dell'area sindacale hanno sviluppato una visione idilliaca di questo modello di fabbrica nella quale il peggioramento della condizione operaia deriva sostanzialmente dalla deformazione operata dalla FIAT del modello in se buono di fabbrica integrata. Ad esempio, nel lavoro di Cesare Cosi del giugno '93 dal titolo molto indicativo "Avvio o fine della fabbrica integrata?", si legge: "Alcuni di noi speravano (o manifestavano certezze), che con l'avvento della Fabbrica Integrata, il nuovo peso che la qualità veniva ad avere nel ciclo produttivo, la richiesta di partecipazione attiva dei lavoratori che le stesse aziende richiedevano, l'essere 'lavoratori clienti', facesse venire meno il peso dell'Analisi Lavoro e conseguentemente anche l'esigenza e l'obbligo di definire e rispettare formalmente tempi e metodi con i soliti sistemi". Salvo poi accorgersi, a valle della firma, che l'accordo di fatto peggiora molto "gli aspetti coercitivi della prestazione di lavoro [...] e non concede spazio alcuno a nessuno dei lavoratori, diretti ed indiretti che siano, di intervenire su questi aspetti". Insomma anche la sinistra FIOM, prima della firma dell'accordo, sembra credere che la FIAT volesse finalmente smettere con la vecchia fabbrica Taylorista-Fordista basata sulla gerarchia dei capi e la coercizione, e creare una fabbrica, la fabbrica integrata appunto, in cui gli operai potessero partecipare alla decisione sul come si debba lavorare secondo una filosofia partecipativa. Che un esperto sindacale in tempistica come Cosi abbia nutrito davvero una simile illusione nella natura reale della fabbrica integrata la dice lunga sulla incapacità del sindacato di capire i reali rapporti di sfruttamento e di dominio sugli operai esistenti in fabbrica e di comprendere le attuali linee di sviluppo di questi rapporti.

La fabbrica integrata è una nuova e più acuta fase di sottomissione degli operai al sistema delle macchine e alla fabbrica automatizzata. Il problema della metrica non si pone più come nelle precedenti organizzazioni del lavoro. A Melfi la metrica si legge nella variabile velocità della linea. La velocità varia secondo le esigenze della produzione e dell'impianto e l'operaio è un'appendice che deve adattarsi continuamente. Il lavoro è diviso in UTE, piccole unità produttive che al loro interno dovrebbero funzionare come una piccola azienda. Il sistema dei premi di produzione è tale che solo se tutti gli operai della UTE sono abbastanza produttivi si può raggiungere il premio. Gli operai in questo modo vengono messi in concorrenza gli uni con gli altri. Inoltre, il cambiamento di postazione all'interno della UTE avviene di continuo. In effetti nella fabbrica integrata non c'è neanche una delimitazione chiara delle postazioni. Nella UTE gli operai non devono specializzarsi in una certa postazione ma devono essere in grado di sostituire i loro compagni in ogni momento. Questo è possibile grazie al fatto che le differenti mansioni sono abbastanza omogenee. Ma questo determina, come abbiamo già sottolineato, la completa sostituibilità degli operai e quindi la loro ricattabilità.

E' alquanto singolare, a tal proposito, che alcuni intellettuali di sinistra abbiano letto nella nuova fase capitalistica detta post-fordista, di cui la fabbrica integrata è una parte fondamentale, una tendenza verso una maggiore qualificazione degli operai. Nello scritto di V. Reiser "La qualità alienata" [La rivista del manifesto N.50, maggio

2004] si parla di “crescente dimensione intellettuale del lavoro” che si “configura sempre di più, e sempre più esplicitamente, come elaborazione di informazioni”. In questo contesto per Reiser, “l’impresa ha bisogno di una mole crescente di informazioni da richiedere al lavoratore - che quindi passa in qualche modo da ‘origine passiva’ a ‘fonte attiva’ di informazioni per il sistema informativo dell’impresa.”. In un altro scritto, “Organizzazione produttiva e composizione di classe alla Fiat Auto”, lo stesso V. Reiser insiste su questo punto affermando che “si estende la fascia di lavoratori per i quali si richiede un più elevato livello di scolarità e che vengono successivamente investiti da processi di formazione consistenti e (spesso) ricorrenti” e che inoltre anche nella involuzione nel modello di fabbrica integrata ci sono “marginii di autonomia, forme di lavoro di gruppo, ecc” che purtroppo “si realizzano in forme circoscritte, che coinvolgono alcune figure qualificate vecchie e nuove, più numerose di prima, ma senza investire la massa dei lavoratori”. Queste posizioni mettono di nuovo in evidenza l’incapacità di leggere, da parte dell’area politica vicina alla FIOM, i reali processi che si sono determinati negli ultimi anni e l’accresciuta sottomissione degli operai realizzata con i modelli recenti di organizzazione del lavoro.

L’analisi è qui del tutto capovolta. Questi intellettuali non riescono e non vogliono vedere come le nuove basi tecniche e le nuove forme di organizzazione del lavoro non servano ad altro che a rafforzare la struttura autoritaria dell’organizzazione di fabbrica. In questo senso la maggiore scolarizzazione degli operai non è conseguenza di una generica richiesta di capacità di gestire informazioni, ma semplicemente di una esigenza di maggiore integrazione dell’operaio nel processo produttivo. Il fatto che l’operaio per montare una centralina deve saper legger il numero di codice non è di per se un elemento di qualificazione del lavoro ma rientra nella tendenza alla semplificazione. Chiunque sa leggere un numero può fare lo stesso lavoro. Questa istruzione generica degli operai delle nuove generazioni, serve a renderli utili al processo produttivo, a interagire, per quel che serve, col sistema informatizzato delle macchine, e in questo modo a realizzare la loro completa sottomissione alla fabbrica automatica moderna.

6. TMC2 negli altri stabilimenti: il caso dell’Alfa di Pomigliano

La differenza dei regimi nelle diverse fabbriche FIAT ha messo gli operai delle fabbriche di precedente costruzione in concorrenza con gli operai di Melfi e Pratola Serra. Il livello di sfruttamento degli operai di Melfi è ora il punto di riferimento del gruppo che ha come obiettivo l’esportazione del modello a tutti gli stabilimenti sopravvissuti alla recente ristrutturazione. Il tentativo della FIAT di alzare i ritmi nelle fabbriche di costruzione precedente ha fatto nascere tutta una serie di problemi di natura sindacale e tecnica che in qualche modo hanno portato alla ribalta la questione delle metriche e del TMC. Gli stabilimenti che sono stati investiti maggiormente da questa questione sono quello Torinese di Mirafiori e quello dell’Alfa di Pomigliano a Napoli.

La situazione dello stabilimento di Pomigliano è abbastanza emblematica tenendo presente che questo è uno degli stabilimenti che ha prodotto macchine di discreto

successo negli ultimi anni e quindi si candida ad essere salvato anche nelle future e annunciate ristrutturazioni e chiusure di stabilimenti a livello nazionale. Per lo stabilimento di Pomigliano è stato recentemente firmato un accordo (24/4/2003) in cui, con la promessa di ingenti investimenti e un certo numero di assunzioni, la FIAT ha richiesto una razionalizzazione delle attività produttive, con particolare attenzione all'utilizzo di nuove metriche del lavoro. I sindacati, (compresa la FIOM) firmano. Dopo qualche mese ci si accorge che gli investimenti e le assunzioni possono attendere ma nel frattempo si può cominciare con la razionalizzazione e il taglio dei tempi. C'è un certo malcontento all'interno della FIOM che comincia a diffondere la voce, tra i suoi militanti operai di base, che la FIAT vuole introdurre delle nuove metriche "ingiuste", dette TMC-2, nuove metriche che il sindacato ha sottoscritto nell'accordo SATA-FMA e in quasi tutti gli accordi a partire dall'inizio degli anni 90. L'idea del sindacato è la solita: investimenti e posti di lavoro in cambio di maggiore sfruttamento.

Per la FIAT le fabbriche come Pomigliano e Mirafiori possono sopravvivere solo se gli operai sono più produttivi e avvicinano la loro produttività a quella degli operai di Melfi. Ma essendo queste fabbriche tecnologicamente meno avanzate, l'aumento della produttività si può ottenere principalmente con un aumento dell'intensità del lavoro, aumento della cadenza e delle operazioni in postazione per addetto. La FIAT deve aumentare in breve tempo i ritmi ma deve farlo rispettando i limiti contrattuali di saturazione ancora vigenti (secondo l'accordo del '71). E' proprio in questo contesto che l'azienda inserisce il problema della metriche. Sebbene fabbriche come Pomigliano e Mirafiori siano tecnicamente meno avanzate della fabbrica di Melfi, i padroni non esitano ad applicare le nuove metriche. Nel contesto di queste fabbriche non è facile giustificare questo cambiamento di misurazione dei tempi. Qui, a differenza di Melfi, ci sono i cartellini con i tempi e quindi serve una giustificazione alla loro riduzione. Nello stesso tempo si deve formalmente stare al di sotto della saturazione massima. Tuttavia, la cosa non è particolarmente ardua: come abbiamo già discusso, la saturazione è un parametro abbastanza fittizio. Essa si basa sui tempi effettivi "calcolati" dalle tabelle della metrica. Basterà quindi utilizzare le nuove metriche e il gioco è fatto. I tempi effettivi sono in qualche misura arbitrari poiché le tabelle che li regolano vengono modificate secondo gli sviluppi della tecnologia e dell'organizzazione del lavoro e quindi del tipo di regime di fabbrica che si determina di volta in volta storicamente. Il TMC si riferisce in questo senso ad una fase precedente dello sviluppo capitalistico e non è più adeguato per stimare i tempi e le cadenze della produzione dei nostri giorni. Il processo produttivo viene, per quello che è possibile, razionalizzato. A Pomigliano l'azienda modifica alcuni dettagli del processo produttivo aumentando la cosiddetta "ergonomia" (la comodità del suo uso) dell'impianto. Viene avvicinato alla linea un bancone porta utensili, vengono introdotti degli avvitatori elettrici in luogo di quelli manuali, vengono predisposti sistemi di preselezione dei pezzi da montare con facilitazione della selezione dei pezzi da parte dell'operaio etc. Tutti piccoli accorgimenti, che riguardano, tra l'altro, solo una parte delle postazioni lavorative. Non ci sono stati invece dei cambiamenti impiantistici sostanziali. Per queste modifiche l'ufficio tempi ha stabilito che tutta

una serie di operazioni sono più facili perché le azioni elementari TMC-2 che compongono queste operazioni hanno ora difficoltà diminuita e per questo l'operaio, in accordo con le tabelle, ci deve mettere meno tempo. E' chiaro che questa è una motivazione principalmente ideologica che serve a convincere i sindacalisti che l'aumento di produttività avviene sempre nell'ambito del rispetto di certe regole. La verità è che la FIAT per stare sul mercato deve fare lavorare gli operai di Pomigliano più velocemente. Anche se la base tecnica di Pomigliano è più arretrata di quella di Melfi, la legge del profitto vale allo stesso modo per le due fabbriche. Per stare sul mercato, gli operai di Pomigliano devono semplicemente andare più veloce. Senza una ristrutturazione tecnica effettiva, questo si ottiene semplicemente usando la vecchia linea ad una velocità maggiore. E' un classico metodo per estrarre più plusvalore dagli operai. L'azienda ha fatto i suoi calcoli con le metriche "velocizzate" ed ora è pronta a spingere gli operai a lavorare ritmi incrementati. Ovviamente, tutto questo si ottiene inasprendo il dispotismo di fabbrica. In molti casi alle singole postazioni sono state aggiunte operazioni supplementari che prima venivano svolte da altri. Questo aumento oggettivo dell'intensità del lavoro è corrisposto però ad una diminuzione formale della saturazione specificata sui cartellini grazie all'uso del TMC2 e quindi ad una diversa misurazione dei tempi. Gli operai più avveduti se ne sono accorti: la fatica aumenta mentre i cartellini sono "scarichi" con molte saturazioni poco più del 70%. Questo significa che, sulla carta, dato il limite contrattuale di saturazione all' 86% l'azienda può aumentare la velocità della linea anche di un 20% (passando ad esempio dalle 263 autovetture fino a più di 300) senza per questo oltrepassare i limiti di saturazione. In effetti durante il 2004, in una fase discreta del mercato dell'auto, la FIAT ha aumentato considerevolmente la cadenza. Inoltre, l'aumento della quantità di lavoro a cui si sta assistendo in effetti determina in tempi brevi una diminuzione degli operai occupati, specie quelli con contratti a tempo indeterminato. Se meno operai possono fare le stesse operazioni, gli altri sono superflui. In questo modo, l'accordo produce esattamente il contrario di quanto promesso, cioè l'assunzione di nuovi operai. Alla fine saranno di più quelli che usciranno rispetto ai nuovi assunti che entreranno. Quelli che rimarranno però, verranno martellati con i nuovi ritmi.

8. Considerazioni conclusive e lotta ai ritmi.

In questo lavoro abbiamo cercato di analizzare la vicenda delle metriche del lavoro alla luce dei recenti sviluppi dell'industria italiana con particolare riferimento alle fabbriche del gruppo FIAT. Abbiamo ritenuto opportuno sottolineare il legame delle metriche con l'uso capitalistico delle macchine. Il passo fondamentale che è avvenuto con l'uso dei sistemi automatici è quello del passaggio dalla sussunzione formale a quella reale del lavoro al capitale. Con la grande industria, il comando del capitale sul lavoro assume la forma del controllo tecnico: il processo lavorativo acquista una connotazione oggettiva, incarnato nel sistema delle macchine e indipendente dal lato soggettivo, il lavoro vivo, che a questa struttura oggettiva viene sottomesso. La metrica è solo una delle espressioni di questa sottomissione. Gli aspetti "arbitrari" della metrica, contro cui si concentra la critica sindacale al TMC-2, non sono affatto

imbrogli o falsificazioni del padrone, ma sono la diretta conseguenza di questo carattere genetico della metrica. Infatti, anche se le tabelle parlano in astratto di “movimenti semplici e complessi”, come se essi fossero validi sia per il contadino che ara il suo campo che per l’operaio nella grande industria, è solo da quest’ultimo che questi movimenti sono stati estrapolati ed è solo in quella peculiare condizione che è la fabbrica meccanizzata che essi hanno senso e ambito di applicazione. Ma il pianeta della fabbrica è dominato dalla legge del massimo profitto. Bisogna tendere il più possibile la produzione per ricavare il maggior guadagno ai costi più bassi. Ecco allora che i tempi cui va costretto il lavoro operaio tendono inevitabilmente ad intensificarsi. La metrica deve perciò essere flessibile, sempre adattabile alle esigenze delle macchine, sempre utilizzabile dal padrone. La flessibilità della metrica è data sia dal grado di arbitrarietà contenuto nella qualificazione dei diversi movimenti come semplici e difficili, sia dall’arbitrarietà del calcolo del tempo medio (fatto senza calcolare gli effetti della ripetizione negli anni, ecc.). Lo stesso ricorso dell’MTM ad unità astratte di tempo sta ad indicare questa congenita flessibilità (“arbitrarietà”) della metrica. TMC-1 e TMC-2 sono perciò entrambi oggettivi, in quanto scientifici strumenti di sottomissione del lavoro operaio, ed entrambi arbitrari, in quanto, appunto, strumenti di sottomissione. La differenza fra i due è che essi fanno riferimento a diversi concreti momenti di questa sottomissione. La fabbrica integrata permette un aumento dei ritmi, ed ecco che dal TMC-1 si passa al TMC-2.

Come difendersi?

L’applicazione della metrica e l’imposizione di intensi ritmi non può che essere attuata con un opportuno sistema coercitivo che si concretizza in un vero e proprio dispotismo di fabbrica. Contro tutte le illusioni dei teorici della fine del conflitto tra operai e padroni, della sostituzione degli operai con robot e della tendenza verso una natura del lavoro sempre più intellettuale, nella primavera di questo anno sono scesi in lotta gli operai di Melfi. Proprio nella fabbrica più moderna, nella famosa fabbrica integrata, dove al conflitto tra operai e padroni doveva prevalere la filosofia della cooperazione, 5000 operai manuali hanno incrociato le braccia e per un mese hanno dato vita ad un braccio di ferro storico con la FIAT. La protesta è partita perché gli operai si sono ribellati, dopo 10 anni di angherie, alle continue umiliazioni subite nella galera industriale di Melfi. E’ uscita fuori la vera natura della fabbrica integrata, 9000 provvedimenti disciplinari in dieci anni per i motivi più diversi: per essersi infortunati, per essere andati ai bisogni fisiologici più del consentito, per aver parlato troppo con il compagno di lavoro, per i minuti di ritardo...

A Melfi gli operai hanno messo in discussione praticamente il sistema dispotico che li costringe ai ritmi infernali della fabbrica. L’hanno fatto ribellandosi apertamente, rifiutandosi di lavorare. I padroni e i sindacati si sono accordati per attenuare il clima repressivo e alzare i salari. E’ una vittoria parziale. Al ritorno in fabbrica gli operai si trovano ad affrontare di nuovo il sistema dei ritmi e i nuovi strumenti coercitivi che il padrone affinerà per imporli.

L’esperienza di Melfi e le lotte di questi mesi a Mirafiori, Cassino e Pomigliano ci danno però delle importanti indicazioni su come si svilupperà la resistenza operaia all’introduzione dei nuovi ritmi.

Innanzitutto, ogni illusione di poter far affidamento sulle commissioni concertative padrone-sindacato è ben presto sfumata. La commissione fabbrica integrata di Pomigliano, che doveva regolamentare l'introduzione dei nuovi ritmi è ben presto fallita. Gli sforzi dei delegati sindacali più combattivi per attenuare l'impatto della nuova metrica sono naufragati ben presto con la girandola di decisioni aziendali, che ha spostato decine di operai da una linea all'altra, accelerando via via la cadenza della linea. Il trucco delle "saturazioni" mai raggiunte ha zittito anche le timide proteste sindacali sull'irrisorietà delle poche modifiche apportate nell'organizzazione delle singole postazioni.

Gli scioperi spontanei nelle ute, il "salto" delle operazioni in eccesso mostrano che sempre più si fa largo fra gli operai la convinzione della necessità di resistere ai nuovi ritmi sul terreno della lotta. Siamo però ancora di fronte ad un percorso frammentato nelle singole ute, che solo raramente e temporaneamente assume il carattere di una lotta generale di fabbrica. Si sente sempre più l'esigenza di obiettivi capaci di unificare in fabbrica la lotta degli operai.

La lotta sui ritmi è una specie di tabù per tutti i sindacati e il particolare per la FIOM. La FIAT promette le assunzioni (nella maggioranza dei casi di lavoratori precari) e gli investimenti (che spesso rimangono solo sulla carta) tanto cari ai sindacati solo se i sindacati consentono di garantire certi ritmi di lavoro, una certa produttività. Su questa questione gli operai dovranno fare in proprio. La lotta deve essere riportata in termini di rivendicazioni concrete che effettivamente possano nell'immediato creare degli ostacoli al supersfruttamento portato avanti nella fabbrica integrata. La critica alla non scientificità del TMC2 non porta da nessuna parte. Bisogna concentrare la battaglia in maniera da limitare concretamente il tempo e l'intensità di lavoro. In questo senso, in tutte le fabbriche FIAT, bisogna ricontrattare le pause, in quanto si potrebbe sostenere a ragione che, dati i ritmi accresciuti, il disagio del lavoro di linea è accresciuto e quindi è necessario rivedere il regime delle pause stabilendo delle pause aggiuntive. Se come la FIAT asserisce il TMC è datato, allora anche il sistema di pause concordato quando vigeva quella metrica è datato e va riformato.

A Melfi si parla di impedire le variazioni continue della cadenza della linea, di obbligare l'azienda a comunicare nei cartellini i tempi assegnati per ogni singola operazione, di poter godere anche degli altri 20 minuti di pausa per il disagio linea, come avviene nelle altre fabbriche Fiat.

A Pomigliano si fa strada l'esigenza di aumentare le pause, in quanto, a dispetto di quello che l'azienda dichiara, il lavoro è divenuto più faticoso, e si richiedono più operai sulle linee.

Ma il problema dei ritmi e le lotte contro di esse non possono essere separate dalla lotta per il salario. All'aumento dei carichi di lavoro non è corrisposto nessun aumento salariale. Lotta contro i ritmi e lotta per il salario camminano insieme.

Claudio Serpico