

Il dito sulla piaga

La divisione del lavoro nello stabilimento Bicocca - Nascono aziende « autonome » per specializzare la produzione di ogni tipo di pneumatico - Dalla fatica alla nevrosi: muta lo sforzo operaio - Come è scomparsa la mansione del « serpentatore » - Fioccano multe per scarso rendimento - Il padrone dichiara: « Non c'è crisi » - Permanente dibattito sindacale e politico intorno alla condizione operaia nella fabbrica e nel Paese

# CHE LO SFRUTTAMENTO «CAMMINATO PIRELLI»



1961: operai di una consociata Pirelli davanti al grattacielo di piazza Diaz

MILANO, febbraio. « Camminate Pirelli » era lo slogan che campeggiava nelle piazze di Milano negli anni '50. Uno slogan per gli « eletti », per i comunisti. Ma in realtà chi ha camminato in questi ultimi anni, è stato il Pirelli. Testimone il grande complesso della Pirelli-Bicocca, con oltre tredimila dipendenti, che ha conosciuto negli ultimi tempi un mutamento profondo, radicale, nell'organizzazione del lavoro e specializzazione produttiva. E si tratta di questo.

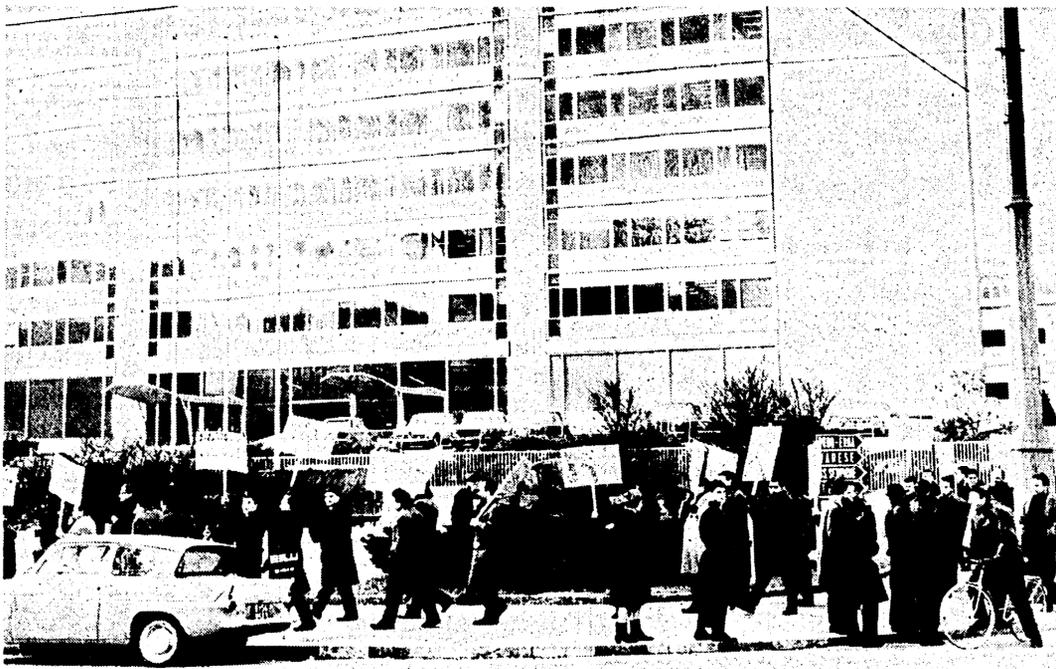
Prima il complesso Bicocca-Seminario risultava formato da tre grandi dipartimenti: dei pneumatici, dei cavi e degli articoli tecnici e vari di gomma, che si sono via via aggregati e sviluppati intorno all'originaria fabbrica di gomme. Oggi non solo questi settori risultano nettamente demarcati, ma è proceduto — sulla base di una meccanizzazione sempre più spinta — a concentrare in un unico reparto tutte le lavorazioni inerenti una determinata merce, per eliminare gli sprechi e migliorare la qualità, e a decentrare in altri stabilimenti produzioni che prima si facevano alla Bicocca. Questa caratteristica divisione del lavoro per merce è cominciata esattamente nel '50, nel reparto cosiddetto del « piccolo calletamento », vale a dire dei pneumatici per motociclette, « 500 ». Bianchi e così via, in cui il prodotto viene lavorato dalla mescolata fino alla finitura e al magazzino. Ottenuti i risultati sperati in questo reparto, cioè, il criterio è stato adottato anche per il « calletamento » (gomme per turismo veloce) e per i copertoni « giganti » (per autocarri e autotreni).

Non solo dunque è stata operata una netta demarcazione fra i tre grandi dipartimenti della Bicocca (pneumatici, cavi e articoli vari) con proprie direzioni, propri impianti tecnici e magazzini indipendenti, ma anche il grande dipartimento pneumatici (il 40 per cento del fatturato Pirelli) occorre vederlo ormai diviso in tre settori separati, amministrativamente autonomi, i quali conservano soltanto un reparto di mescolata generale (per l'impianto di caratura naturale e sintetica, terre e ingredienti vari). Anche per quanto riguarda i rapporti fra direzione e maestranza, il complesso Bicocca continua ad essere strettamente unitario, vale a dire che i lavoratori continuano ad essere sottoposti ad una amministrazione generale.

Un maggior controllo dei costi e sui lavoratori, minori sprechi e miglioramento della qualità, sono i risultati immediati di questa operazione alla Bicocca, ma non privi di contraddizioni come vedremo. Ciò che è importante vedere sotto questo profilo, sono i mutamenti operati nella meccanizzazione del lavoro e i riflessi che essi hanno avuto sulla condizione operaia. Ma prima occorre completare il quadro.

Mentre infatti alla Bicocca, nascevano a poco a poco questi reparti autonomi e specializzati per prodotto, la Pirelli costruiva a Villafranca Tirrena, in Sicilia, un nuovo stabilimento per concentrarvi la produzione delle gomme per velopiedi (preparato velo), entrato in attività nell'ottobre dello scorso anno. Importanti investimenti, effettuati nello stabilimento di Settimo Torinese, hanno permesso di concentrare presso la FIAT e la Lanterna la produzione dei pneumatici per autovetture. Senza contare gli stabilimenti sorti presso Vercelli, per la produzione di cavi speciali (INCEP) presso Pizzighettone (Cremona) per trasferire dalla Bicocca la produzione di « rigenerati », lo stabilimento Superpa presso Bari, la nascita di un nuovo stabilimento « Capi », costituita per il 50 per cento con capitale Pirelli e il 50 per cento con capitale INSUD, in cui figurano tra gli altri la Finanziaria Breda e la Cassa del Mezzogiorno. (Il monopolio riesce ad ottenere anche i contributi della Cassa?). Tutte iniziative facenti capo alla Pirelli S.p.A.

Concentrare e specializzare la produzione per mercata verso una organizzazione produttiva sempre più meccanizzata e standardizzata: questa la direttiva Pirelli degli anni '60, dopo il clamoroso boom dell'auto e dei pneumatici.



Gennaio 1965: operai della Bicocca, in lotta per il contratto, fanno la «ronda» attorno al grattacielo

produttive semiautomatizzate, che hanno ripercussioni generali sui ritmi di lavoro. Si può dire, esemplificando, che nel corso dell'ultimo decennio, l'operaio della Bicocca è passato da un tipo di fatica brutalmente fisica, a uno di natura psicofisica: è scomparsa cioè la nevrosi.

Quando, ad esempio, nel reparto metallurgico della « Azienda Cavi », si introduce accanto al vecchio forno per il riscaldamento dei lingotti di rame un nuovo forno Krupp di capacità superiore, anche il vecchio laminatoio viene sostituito con uno nuovo semiautomatizzato che produce vergella per la trafilatura e per la vendita esterna in quantità superiore, e insieme vengono eliminati gli operai « serpentatori ». Era questa una mansione faticosa e pericolosa. Il rame incandescente, dopo una prima sbalzatura, per essere ridotto a vergella doveva essere afferrato per mezzo di lunghe tenaglie da operai specializzati, e reinfilato successivamente nelle bocche del treno finitore. Il lavoro dei « serpentatori », così detti perché con le tenaglie dovevano in parte torcere il rame incandescente, viene ora compiuto dalle macchine denominate « biciclette ».

Questa operazione, che ha richiesto circa 4 anni per giungere a completa efficienza, ha aumentato fortemente la velocità e il rendimento di tutto il laminatoio. Oggi si lamentano vibrazioni insopportabili, e non solo al laminatoio ma anche alle trafilatrici. La riorganizzazione tecnologica ha impresso ritmi nuovi e più intensi, ha accentuato la tensione nervosa, e ha avuto in sostanza ripercussioni generali su tutta l'azienda cavi, definita la « realtà tecnologicamente più avanzata ».

Nel giro di alcuni anni, al reparto « cavi elettrici » la manodopera ha subito una diminuzione di circa 500 unità. La copertura dei cavi è stata infatti rivoluzionata dal « bipilasto », prodotto della petrolchimica, che ha eliminato la copertura in tela e la gomma necessarie per isolare il filo di rame. Nei grossi cavi il « bipilasto » ha eliminato anche il piombo. Non è inutile sottolineare quale enorme riflesso abbia avuto l'introduzione della plastica sui costi, la loro brusca caduta rispetto ai costi più elevati delle vecchie materie prime (piombo, gomma, tela). E poiché fornitrice della nuova materia, la plastica, è la società Edison, l'innovazione appare in tutta la sua portata se si pensa solo al fatto che Alberto Pirelli è uno dei vice-presidenti della Edison.

Per i lavoratori è bastata l'introduzione dell'isolante plastico nel cavo telefonico, per far saltare il premio di produzione.

Come si vede le innovazioni sono complesse, ma esse hanno sempre un riflesso sulla condizione del lavoratore. Il progresso tecnico, quan-

do non si traduce in un maggiore sfruttamento dell'operaio della Bicocca, ha comunque riflessi sul mercato dominato dal monopolio. I minori costi, derivanti dalla introduzione della plastica, non si sono tradotti — ad esempio — in una riduzione di prezzi delle merci. I cavi telefonici in plastica non hanno fatto diminuire le tariffe telefoniche (che anzi sono in aumento). Ma torniamo alla Bicocca.

Nell'aprile scorso la sezione Temolo (Pirelli) del PCI ha elaborato un documento sulle condizioni e le libertà alla Pirelli. Un altro documento, sugli stessi temi, è stato preparato dalla sezione sindacale SILG-CGLI come « proposte per lo statuto dei diritti dei lavoratori » e presentato a Roma da una delegazione di operai a tutti i gruppi parlamentari. (Accenniamo a questi documenti — fra cui è da annoverare un importante studio di Piero Bolchini, a cura della Federazione del PCI — anche per indicare che attorno alla Pirelli vi sono un permanente dibattito e una costante ricerca sui temi della condizione operaia).

Questi documenti rappresentano una particolareggiata denuncia della politica di sfruttamento in atto alla Pirelli. Il « paternalismo Pirelli » è stato abbandonato da tempo, accanto ai processi di riorganizzazione tecnologica e di razionalizzazione del lavoro, si è sempre più manifestata una politica di disprezzo. Fra il '62 ed oggi le multe si possono classificare in un rapporto di uno a quattro, ossia se prima nel giro di un mese i lavoratori venivano colpiti con 5 biglietti multa, ora di questi biglietti se ne staccano 20. L'intensificarsi delle multe è collegato a quei processi di riorganizzazione e specializzazione per prodotto, di cui abbiamo parlato all'inizio. Innanzi tutto da un paio d'anni è comparso il Centro Studio Qualità (il CSQ) con il compito di abbassare la percentuale del prodotto di seconda scelta, di imperfezione di assetto e di scarto. Il controllo viene fatto da tecnici del CSQ. Ma questo ufficio si scontra con l'autonomia amministrativa dei reparti, in quanto le varie direzioni cercano di produrre al minor costo. « Così succede — dice il documento elaborato dai nostri compagni — che continuamente si accelerano i ritmi di lavoro attraverso il taglio delle tabelle di cottimo, e si pretende la stessa produzione globale anche con mancanza di personale (malattie, assenze varie) spostando con continuità degli operai ad operazioni di lavoro che conoscono

solo superficialmente. In più, e questo è l'aspetto peggiore, le direzioni immettono in lavorazione anche materiale di scarto (tele, bordi, mescole) con l'obiettivo di ottenere il massimo risparmio e non avere percentuali di scarto in materiale da lavoro ». Queste manchevolezze si scaricano alla fine sull'operaio, multato per negligenza o lavoro male eseguito. « Come appare subito chiaro — continua il documento citato — da quanto detto sopra, dovrebbe essere tolta per la quasi totalità dei casi la responsabilità all'operaio, quando la produzione ha una certa percentuale di scarto: invece assistiamo al ricictrarsi della azione delle multe ».

Certo esistono altri tipi di multe alla Bicocca: i processi produttivi nuovi non devono consentire all'operaio di assentarsi anche per un breve istante dal posto di lavoro (molte per brevi assenze) e inoltre viene multato chi timbra in abito civile, invece che in tuta di lavoro (presumendo che il cambiamento d'abito farà perdere tempo) e chi si assenta dal lavoro e non porta adeguate giustificazioni. Fatti abbastanza indicativi della mutata condizione lavorativa alla Pirelli e della pressione per conformare sempre più l'operaio al tipo di produzione dato, oppure per espellerlo dalla fabbrica.

Interessante è l'accenno ai lavoratori che « vengono spostati con continuità ». A questi gli operai hanno dato un nome: li chiamano « jolly », la carta tuttofare nel gioco del « poker ». Qui il « jolly » sta a rappresentare l'operaio che sa o dovrebbe saper fare di tutto, e si tratta di un gruppo che viene fatto lavorare per coprire i vuoti che ha come risultato l'abbassamento dei cottimi, quando il « jolly » è uno specialista spostato a un lavoro meno qualificato del suo (spaga di posto). E attraverso questi « jolly » che nel complesso Bicocca le direzioni portano avanti una subdola politica di dequalificazione.

Trenta stabilimenti in venti Paesi ed esportazioni in oltre cento mercati rendono la Pirelli appena leggermente vulnerabile di fronte alla crisi italiana. È una recente affermazione di Leopoldo Pirelli, al Sunday Times, e certo non saremo noi a contestarla. La « congiuntura difficile » è però diventata un pretesto per altri giri di vite nella fabbrica Bicocca, per rifiutare in toto le richieste del nuovo contratto di lavoro, nella cui lotta sono impegnati, accanto ai tredicimila della Bicocca, altre mi-

gliaia di lavoratori della gomma. La bandiera della « congiuntura difficile » — provocata dalla espansione monopolistica — è sventolata ad ogni pie' sospinto. Ma per quali obiettivi? All'inizio del gennaio '64 sono scomparsi davanti alle fabbriche Pirelli i cartelli di assunzione. Nel '63 lunedì di assunzione Pirelli comparvero persino nelle case e molti giovani sono entrati alla Bicocca (e molti per scappare via poco dopo aver provato la mano pesante del padrone). Ora i licenziamenti per « svecchiamento » e dimissioni non hanno più il ricambio. Questo in nome della « congiuntura difficile », ma in realtà perché i nuovi processi tecnologici e produttivi continuano a rarefare la manodopera.

Certo, nel campo dei pneumatici, Pirelli può aver risentito di una certa stagnazione su alti livelli, ma non si deve mai dimenticare l'enorme parco di macchine oramai in circolazione in Italia, ed è questo parco un mercato consolidato e sempre rinnovantesi.

Sempre in nome della « congiuntura difficile », la politica di pieno orario è stata rovesciata (all'incirca dalla primavera scorsa). Al reparto « cilindrate » (con macchinari nuovi al 90 per cento) si lavora 40 ore, al « piccolo calletamento » (gomme per scooter e piccole cilindrate) 40 ore, al « gigante » 40 ufficialmente, in pratica 48, al reparto « velo » (che sta per essere definitivamente trasferito in Sicilia) 32 ore. Le perdite salariali per operaio si aggirano sulle 15-20 mila lire al mese, cui si aggiunge dal 1. dicembre scorso una media di 4.000 lire al mese di minor premio (4.300 lire gli uomini, 3.600 le donne). Ciò dovrebbe corrispondere a una minima produzione, cosa che gli operai ritengono perché dati precisi non sono stati forniti né alla C.I.L. né tanto meno ai sindacati che appunto rivendicano il controllo dei dati per il funzionamento dei premi. E questo è un punto della piattaforma rivendicativa.

La lotta è in atto alla Pirelli. Innaggiata fin dal dicembre dello scorso anno, dopo che i padroni avevano annunciato di voler mutare solo la copertina del vecchio contratto di lavoro, è ora entrata nel vivo con un fatto nuovo di grande importanza: i sindacati, ragguardevole una piattaforma unitaria, e superate vecchie incomprensioni, hanno deciso infatti di aprire negoziati articolati, in particolare alla Pirelli Bicocca, seoperi per turni di lavoro che lasciano il segno, pienamente collaudati nelle settimane che vanno dall'11 al 22 gennaio. Co-

## La scheda Pirelli S.p.A.

Fatturato e mano d'opera

ANNI	1957	1962	1963
Fatturato (miliardi)	96,6	141,8	155,7
Dipendenti	21.500	23.260	24.500
%	100	108	114

Fatturato per dipendente (in milioni) %

4,5	6,1	6,35
100	135	140

Profili in miliardi

ANNI	1961	1962	1963
Capitale	30	68	68
Riserve e utili non distribuiti	42	66,2	69
Ammortamenti	62,5	67,7	76,7
U (111) dividendi	5,82	5,06	5,03

(Fonte: Dati e Indici della Mediobanca)

FATTURATO IN PERCENTUALE: 45 per cento pneumatici, 30 per cento cavi, 25 per cento articoli tecnici e vari. CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE: Presidente Alberto Pirelli, vice presidente Leopoldo Pirelli, amministratori delegati: Franco Brambilla, Emanuele Dubini e Luigi Rossari; consiglieri: Arrigo Bortoli, Mario Braschi, Luigi Bruno, Angelo Costa, Giovanni Fummi, Albert Nussbaumer, Luigi Orlando, Eugenio Radice Fossati, Trissino da Lodi.

me prima reazione Pirelli, grande esponente della Confindustria e dell'Assolombarda, ha fatto ricorso alla serrata, poi il pretesto a cui si era appropinquato è caduto, e così ha dovuto e deve subire la lotta imposta dai sindacati e attuata dai lavoratori: fino al nuovo contratto. La Bicocca è quindi al centro di una lotta che certo va oltre gli aspetti puramente contrattuali e basta osservare le rivendicazioni sul tappeto per trovare una precisa e immediata contestazione al tentativo di peggiorare sempre di più la condizione operaia, per rivendicare un potere sindacale, unitario, che il padrone tenta di spingere sempre più indietro fino ad annullarlo, adoperando i complessi motivi forniti dal rinnovamento e riordinamento dei processi produttivi, resi possibili, questi, da un alto scoglio di accumulazione, fondata — come si è visto — sullo sfruttamento sempre più intenso del lavoratore e sul dominio monopolistico del mercato.

I lavoratori lottano per rivendicare aumenti delle retribuzioni, faciliate dal carovita; contrattazioni integrative aziendali per quanto riguarda i cottimi, le lavorazioni a catena, i vari incentivi e per quanto riguarda i premi da collegare al rendimento (stabilendo adeguate facoltà al sindacato per controllare il funzionamento). E lottano per rivendicare misure atte a salvaguardare la salute dei lavoratori addetti a lavorazioni nocive e pericolose (capitolo questo di non lieve importanza in alcuni reparti della Bicocca). Classificazioni, parificazione dei trattamenti, diritti sindacali: ecco altri capitoli per un nuovo contratto.

Se anche non possiamo qui addentrarci in spiegazioni particolarizzate della piattaforma rivendicativa, possiamo tuttavia affermare che essa risulta molto aderente alla realtà nuova della Pirelli-Bicocca, proprio perché le trasformazioni nel complesso erano e sono motivi per il padrone di portare colpi su colpi alla condizione del lavoratore.

Certo una realtà come la Pirelli-Bicocca non può essere isolata né da ciò che il monopolio rappresenta nel suo insieme, né dal cammino effettivo che esso ha percorso sul mercato nazionale, condizionando alle sue scelte, né si può dimenticare quale centro di potere economico e politico rappresenti Pirelli. I legami con la FIAT sono noti, e sono noti i legami con la Edison, con le grandi assicuratrici, in definitiva con le più grandi holding italiane e i legami sul piano internazionale tessuti dalla Società Internazionale Pirelli. Da una realtà come quella Pirelli non potrebbe prescindere quindi una programmazione su scala nazionale che non sia solamente « indicativa », o « quantitativa », o peggio ancora « concertata » alla francese.

Il problema è stato recentemente affrontato in una « Conferenza di officina » — tenuta a Milano — promossa dai compagni della Pirelli-Bicocca, un momento del dibattito sui problemi del controllo delle scelte di investimento dei monopoli nell'ambito di una programmazione democratica. Questo dibattito sarà portato avanti a livello di gruppo dei comunisti delle fabbriche Pirelli, in preparazione della Conferenza delle grandi fabbriche che si terrà in maggio.

Certo è che sul piano sindacale una forte contestazione dei piani di Pirelli è in atto, ecco perché la resistenza padronale è così aspra, ecco perché tutte le armi disponibili sono usate nel tentativo di fiaccare o scoraggiare i lavoratori. La lotta nella grande fabbrica è nel settore: riduce sensibilmente le possibilità del monopolio di portare a compimento i suoi piani, pacificamente, tendenti a un controllo sempre più dispotico sulla forza-lavoro, per succhiare ancora più alti profitti (che poi significano accresciute possibilità di accumulazione, e più potere per Pirelli). Se è questo il « meccanismo » da contestare, la lotta rivendicativa è un momento non solo insuperabile, ma senza di esso non sarebbe possibile un altro momento, come quello che oggi — ad esempio — impegna tutte le forze operaie e democratiche intorno alla programmazione democratica, e quindi attorno alle possibilità concrete di una programmazione che non sia soltanto enunciazione di propositi velleitari.

Romolo Galimberti

### I PROSSIMI SERVIZI

Martedì: BORLETTI e CGE (Milano) di Romolo Galimberti

Mercoledì: FIAT (Torino)

di Aris Accornero

Venerdì: MONTESHELL (Ferrara)

di Adriano Guerra

Sabato: LEBOLE (Arezzo)

di Sirio Sebastianelli

Domenica: EDISON e MONTECATINI (Portomarghera)

di Adriano Guerra