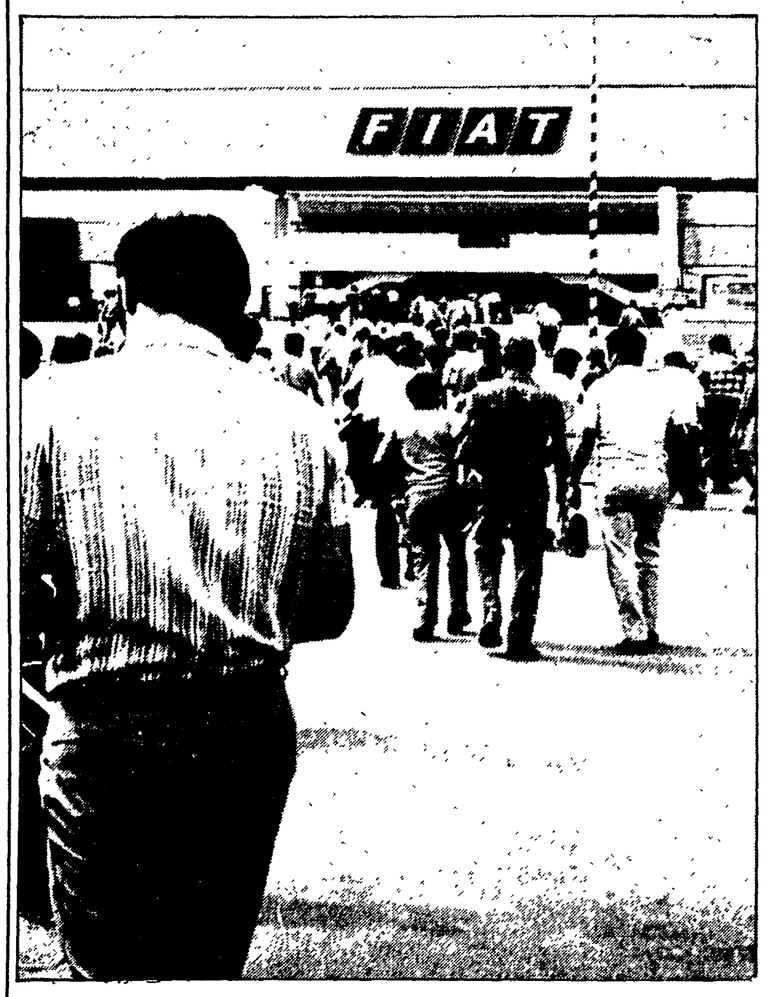
Torna l'Italia che produce

Ferie agli sgoccioli ma per molti continuano le vacanze forzate della cassa integrazione - Breve viaggio nel triangolo industriale e un occhio su tre situazioni emblematiche del mondo del lavoro



MILANO

Ora aumentano gli utili, non l'occupazione

Il rientro scaglionato - Lo «splendido» agosto in Borsa - Previsioni produttive favorevoli - Il cinquantenne senza lavoro, «nuovo soggetto sociale» - La sorte dei grandi gruppi industriali

MILANO — Negli uffici dei sindacati il clima è ancora un po' sonnacchioso. I telefoni suonano a lungo nelle stanze vuote. A dire il vero anche le telefonate sono rare. Al centralino della Camera del Lavoro la giovane compagna bionda, che nei giorni normali è intrattabile per l'ininterrotto flusso di chiamate, ha tutto il tempo per intrattenere l'interlocutore. Dalla prossima settimana, a cominciare già da lunedì, non sarà più la stessa musica. Il grande rientro nelle fabbriche coincide proprio con l'ultima settimana di agosto, un rientro un po' scaglionato per via delle ferie collettive che spesso sono diversamente utilizzate da stabilimento a stabilimento, ma che possono essere anche prorogate gioco forza con un'aggiunta di cassa integrazione. Così l'Alfa Romeo, con annessi e connessi (vedi rivenditori, fornitori, aziende dell'indotto) riprende il lavoro il due settembre; La Falck ricomincia a spizzichi; l'Autobianchi di Desio, azienda del gruppo Fiat, riapre i battenti solo il 16 di settembre. E tutto quanto ruota attorno alla grande industria, dal terziario avanzato alla piccola officina artigianale, va a rilento in attesa che la macchina torni a funzionare a pieno ritmo.

Nell'attesa si sono fatti i primi bilanci di questo inizio dell'anno, si cerca di prevedere, con le solite indagini campione, il prossimo futuro, si cominciano a riempire di scadenze i taccuini di settembre. I consuntivi e i bilanci degli ultimi mesi provenienti da fonti diverse segnalano un miglioramento dell'andamento della produzione industriale in Lombardia, Le associazioni padronali parlano di un aumento di tutti gli indici positivi — utilizzo degli impianti, produzione, situazione delle scorte, situazione finanziaria — e prospettano anche nei prossimi mesi un andamento favorevole basandosi sul portafoglio-ordine delle aziende campione e sull'opinione degli industriali. La Borsa di piazza degli Affari, che ha avuto uno splendito agosto (e quando diciamo «splendido» pensiamo, naturalmente, a lor signori) è lì a dimostrare la vivacità del mondo della finanza. «Ma attenzione — dicono al sindacato — non scambiamo il buon andamento della produzione e il ritorno generalizzato agli utili delle aziende con il dato occupazionale. Questa è tutta un'altra partita».

Vediamola questa partita. L'Unioncamere, nell'ultima sua nota di luglio, prospettava anche su questo terreno dati positivi. Si dava nel trimestre marzo-maggio un saldo positivo fra assunzioni e risoluzioni del rapporto di lavoro. La Federmeccanica, che associa le industrie metalmeccaniche della Lombardia, era anch'essa ottimista sul passato e sul prossimo avvenire, ma accusava un dato di regresso sul piano dell'occupazione. Le ore di cassa integrazione del secondo trimestre dell'anno, dicono i dati forniti dalla Regione Lombardia, sono i più bassi registrati negli ultimi tre anni. Tutto bene, quindi?

Leggere dentro questi segnali non è facile, perché spesso i campioni presi in esame sono diversi e i dati non sono depurati dai fattori stagionali. Ma un elemento è costante: se la situazione sul piano dell'occupazione e della cassa integrazione sembra migliorata rispetto al trimestre precedente, il confronto con lo stesso trimestre dell'84 dimostra che sono aumentati i licenziamenti e anche la cassa integrazione, gestione straordinaria (quella concessa per ristrutturazioni profonde), è in crescita del 20%. Con in più una tendenza alla lievitazione della cassa integrazione ordinaria soprattutto in certi settori, fra cui alcuni del tessile-abbigliamento e del cuoio. Sembra quasi che si sia giunti ad un traguardo del complesso capitolo delle riconversioni e delle ristrutturazioni dell'apparato produttivo lombardo, al termine del quale ci sono vaste aree di «sofferenza». Si tratta dell'area di disoccupazione giovanile e di un'area nuova, quella dei quarantenni-cinquantenni in cassa integrazione o ormai disoccupati, un «nuovo soggetto sociale» questo che negli ultimi mesi si è presentato sul mercato del lavoro e che ha probabilità scarsissime di trovare un nuovo posto.

D'altra parte le scadenze che i sindacati hanno già segnato negli appuntamenti di autunno dimostrano che i problemi da affrontare non sono tanto quelli di un governo «in positivo» dei flussi di occupazione da un settore all'altro, da un'azienda che si trasforma ad un'attività terziaria avanzata che si sviluppa, ma di un impatto con una situazione bloccata nella direzione dello sviluppo, anche se estremamente dinamica sul fronte dei nuovi assetti proprietari, sulla redistribuzione di fette di potere e di zone di comando. Questi appuntamenti autunnali si chiamano a Milano Alfa Romeo, con tutte le incertezze sul futuro produttivo, le scelte strategiche del gruppo, le partecipazioni di capitale; si chiamano ancora Rizzoli Corriere della Sera e Mondadori, dove i sindacati hanno già preannunciato l'apertura delle vertenze ed è così il «meglio» del mondo dell'editoria non solo milanese che entra in scena; si chiamano gruppo Fiat, dove la Flm ha deciso di aprire la vertenza e che per la Lombardia significa prospettive produttive per l'Autobianchi di Desio e per la Iveco di Brescia; si chiamano ancora settore siderurgico, con la Breda Siderurgica e la Falck in prima fila, nonostante gli accordi già raggiunti ma che potrebbero essere rimessi in discussione dalle nuove misure prese in campo europeo. E gli appuntamenti sindacali si chiamano anche gestione di intese difficili all'Italtel, alla Bassetti, e alla Sidalm, ancora in cerca del proprietario definitivo dopo la decisione dell'Iri di disfarsi della Sme.

La sorte di grossi complessi sarà probabilmente decisa nei prossimi mesi e con essi potrà fortemente mutare anche il volto della città e dell'area metropolitana. Alcuni esempi? Presto fatto. Sesto San Giovanni, con la sua massiccia concentrazione industriale, può rimanere un grosso polo produttivo o no a seconda delle soluzioni che si daranno alle vicende della Breda Siderurgica, della Breda Fucine, dell'Ansaldo, della stessa Falck. La vicenda della stessa Sidalm (Motta e Alemagna) va ben al di là del trasferimento della produzione di panettoni a Verona. C'è chi ha già fatto il calcolo del valore dell'area dove oggi sorge lo stabilimento di viale Corsica e della sua utilizzazione per una destinazione diversa.

Bianca Mazzoni

TORINO

Alla Fiat nascono i nuovi delegati

Il più grande stabilimento italiano riapre lunedì 2 settembre - Assemblee sulla piattaforma e sul nuovo consiglio - Convegno Olivetti e contrattazione nella chimica

Dalla nostra redazione

TORINO — La metropoli riprende progressivamente la sua fisionomia: gli esercizi pubblici aperti sono sempre più numerosi, mentre negli uffici postali e bancari qualche scia appena abbozzata di code ci riporta ai giorni che precedono le ferie estive. Ma Torino «soffre» l'assenza di qualcosa e qualcuno. La Fiat manca ancora all'appello. Lo osservi percorrendo corso Unione Sovietica: il traffico è meno caotico, il vasto piazzale che «assedia» il complesso di Mirafiori è deserto, ravvivato saltuariamente da bambini che rincorrono sulle strisce d'asfalto una palla di gomma.

Lo stabilimento dei «45 mila», il più grande del Paese a dispetto delle emorragie umane, è fermo. Riaprirà i suoi battenti soltanto lunedì 2 settembre. Rientreranno dai cancelli, che si spalancano alla «pace sociale» di marca romitiana, gli addetti alle linee: i cinquantenni che nel corso del mese avranno più di una volta sospirato sulla tanto attesa legge sui prepensionamenti. Rientreranno i capi ed i cronometristi costretti a «tagliare» i tempi con ogni strattagemma agli operai. Ci saranno tutti per un settembre che dovrebbe partorire la vertenza di gruppo dopo anni di attesa. È un evento dimenticato da cinque anni. Nel mezzo vi è la «storica» sconfitta dell'80, la cassa integrazione per 14 mila dipendenti, la recrudescenza di una severa disciplina in fabbrica.

La Flm, che a Torino ed in Piemonte ha mantenuto, a dispetto di flutti e maremoti sindacali, una parvenza di unità, vuole «graffiare» il grande «nemico» restio, assieme ad altre aziende consorelle, ad un «flirt» sulla contrattazione articolata. Un netto ed antipatico rifiuto che ingrigisce un po' il quadro a tinte vivaci che il sindacato è riuscito a dipingere in oltre duecentosessanta aziende in Piemonte. Sono tante, infatti, quelle che hanno «deposto le armi» nell'ottica di uno stato di non belligerenza con il sindacato.

A Mirafiori le assemblee per stendere la piattaforma rivendicativa prenderanno corpo con molta cautela. I sindacalisti della FLM non vogliono commettere errori o, forse, non vogliono incappare in qualche litigio intestino, tanto più che sul tappeto resta sempre aperta una spinosa questione: l'elezione del nuovo consiglio di fabbrica. E si sa, la contrattazione articolata se non la porti avanti animato da un autentico spirito di democrazia e con il coinvolgimento della base, muore sul nascere. Ma è in gioco per tutti i sindacati, alla luce dei recenti congressi (vedi quello della Cisl del Piemonte) un problema di rappresentatività politica e di opportuno dosaggio delle componenti. Ed alla Fiat, soprattutto alla Fiat, c'è anche questo, ed è difficile scalfirlo dalla pelle. Chissà che non vi riescano i «sussulti» di combattività registrati negli ultimi mesi, la costellazione di piccole episodi a macchia di leopardo nell'immensa megalopoli metalmeccanica, che hanno dato qualche seccature a Romiti. All'orizzonte, poi, prende luce il rinnovo del contratto di lavoro che scadrà il prossimo 31 dicembre.

Se dal capoluogo lo sguardo si sposta ad ovest, verso la «Tecnocity», cioè verso Ivrea, non si può fare a meno di mettere a fuoco l'Olivetti. Qui Carlo Debenedetti, padrone illuminato, ha fatto di tutto: ha rifondato l'immagine della società, dopo la crisi del '78, ha preso al laccio una multinazionale americana, ma ha dimenticato di abbozzare anche un timido discorso sul rinnovo del contratto integrativo. Dall'altra parte della scrivania, i sindacalisti della Flm giurano che non vi saranno più sconti: il nodo gordiano va sciolto, anche con un colpo d'accetta, perchè non si può stare sette anni senza un contratto integrativo. Ed il 12 settembre ad Ivrea si darà fuoco alle micce con un Convegno unitario Fiom-Fim-Uilm sulle scelte industriali dell'Olivetti.

Anche i profani comprendono che si prospetta una defaticante discussione sugli accordi con la Att e sulla produzione o meno di personal computers, tuttavia è ineludibile il varo della nuova piattaforma da presentare al manager entro la fine dell'anno.

Ripresa della contrattazione articolata anche in uno dei settori che ha rappresentato uno dei poli di maggior sviluppo dell'industria torinese: quello della chimica e della gomma-plastica. I sindacalisti della Filcea-Cgil, quelli che si definiscono «i pragmatici di destra» della confederazione, hanno concluso una miriade di accordi. Nella sede di via Cesare Battisti, sopra un tavolo vi è in bella mostra un quaderno: è il fiore all'occhiello del sindacato, una sorta di diario di guerra che rivela con dovizia di cifre, particolari e date, le tappe della stagione nuova.

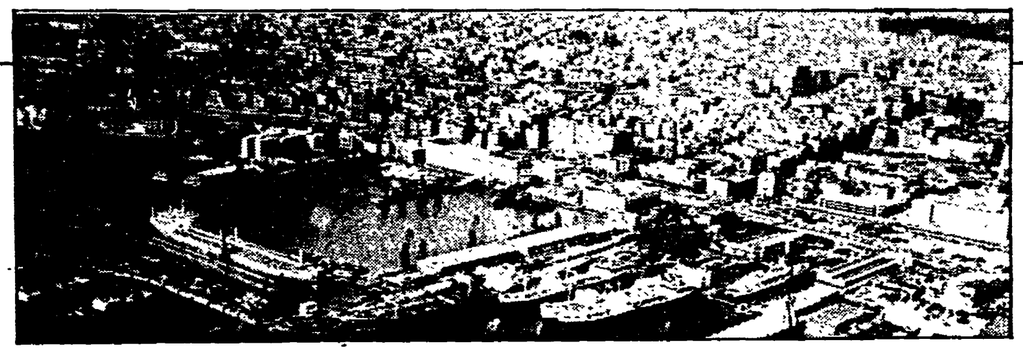
Prendiamo ad esempio l'accordo sottoscritto alla Major, azienda ai più sconosciuta, che conta 160 dipendenti. C'è un contratto di solidarietà che ha annullato il licenziamento collettivo per 40 lavoratori. Dalla prossima settimana rientreranno tutti in fabbrica ad orario ridotto: 25 ore per gli addetti alla produzione, 30 ore per quelli impegnati nei servizi. Intese anche nelle grandi aziende. Nel gruppo SIO (1850 dipendenti in tutta Italia) il protocollo fissa una riduzione dell'orario di lavoro nel rispetto del contratto e un cospicuo aumento salariale di circa 70-80 mila lire mensili. Il lungo elenco annovera gli accordi firmati alla Farmitalia, all'Oreal ed alla Schiapparelli, all'Istituto Donegani ed alla Bemberg (1100 dipendenti) di Novara, mentre alla Keller di Santhia, i 400 lavoratori hanno dato una risistematina all'orario di lavoro, che blocca l'uso flessibile della manodopera tanto cara al padronato. I criteri dell'accordo si rifanno all'andamento del mercato (l'azienda produce insonorizzanti per auto): nel caso di una ipotetica contrazione delle vendite la società non farà ricorso alla cassa integrazione, bensì ad una automatica riduzione dell'orario, concordato con il consiglio di fabbrica, uguale per tutti.

Starebbe per decollare (usiamo il condizionale, perchè i sindacati lombardi stanno un po' bisticciando tra loro) la piattaforma alla Philips, che a Torino conta uno stabilimento di 650 occupati. In questo moderno stabilimento è in corso un esperimento per la riduzione dei costi energetici. Nel mese di agosto gli impianti hanno sempre girato, anche se a ritmo contenuto su un turno giornaliero per utilizzare al meglio la centrale termica. Tregua sindacale, in seguito agli accordi, anche nel settore petrolifero, dove spiccano le intese con l'Agip e la Siro di Cuneo.

Le note negative per Torino e provincia, che contano complessivamente 120 mila iscritti al collocamento, pari al 63 per cento dell'intera forza lavoro disoccuppata della Regione, investono soprattutto il settore metalmeccanico. È nota la situazione della Indesit, che ha richiesto l'applicazione della legge Prodi e dell'Iveco (veicoli industriali del gruppo Fiat) e di altre medie aziende che ruotano nell'orbita dell'industria automobilistica. Una gravissima crisi investe inoltre il settore edile e la produzione in legno. Gli occupati in edilizia nel solo capoluogo torinese sono passati da 16 mila (dati della cassa mutua edile) dell'83 ai 13 mila attuali. Moltissime grandi aziende, con più di cento dipendenti, hanno drasticamente ridimensionato gli organici, mentre imperversa l'iscrizione alla Camera di Commercio di aziende dalle dimensioni artigianali, dove spesso orari, ritmi e paghe di lavoro, non sono rispettati. È l'effetto della frantumazione del ciclo produttivo che attraversa il settore. Se non si attueranno immediatamente i programmi di edilizia pubblica, il settore rischia una violentissima ed ulteriore rarefazione degli addetti. Le aziende del legno, concentrate soprattutto nella prima cintura di Torino, risentono della crisi nazionale che attanaglia il comparto, in particolare verso l'export.

Michele Ruggiero

GENOVA



Nel grande porto rivoluzione a metà

C'è chi grida al «momento magico» - Impennata degli indici di produttività - L'impegno dei lavoratori e la distruzione di una immagine corporativa - I progetti futuri

Dalla nostra redazione

GENOVA — E adesso, dopo tanti anni di passione, c'è già chi grida al «magic moment». Sono i soliti esagerati, ma non c'è dubbio che sul porto di Genova si sia finalmente messo a soffiare il vento della ripresa. In quindici mesi i traffici sono cresciuti del 37,5% con una impennata degli indici di produttività; negli ultimi cinque mesi le merci varie hanno segnato un +10% e le rinfuse secche un +15%; il movimento merci varie ha raggiunto 3 milioni 411 mila tonnellate, contro 3 milioni 44 mila del corrispondente periodo 24 e 2 milioni 531 mila del 1983. In luglio ai terminal Ronco e Libia si è registrato un traffico container senza precedenti. «Per carità, non parliamo di "magic moment" — afferma Antonio Orlando, direttore delle relazioni esterne del Cap — parliamo piuttosto di un "laboratorio Genova", dove c'è ancora molto da fare, ma dove si sta già lavorando duramente e con risultati tangibili». Merito di chi? Della spinta innovativa impressa dal presidente D'Alessandro, dello spirito di cooperazione instauratosi fra numerose forze cittadine interessate al porto, e anche ad una griglia di interventi statali che ha messo un punto fermo allo sfascio finanziario del Consorzio, ha consentito di sfoltire gli organici del Cap e della Compagnia unica, e di rilanciare il progetto per il nuovo porto di Voltri: il Fio ha concesso 160 miliardi la cui prima tranche, destinata alle opere di riempimento, è già stata appaltata a tempo record. Interventi, è utile ricordarlo, realizzati non in virtù dello scatto di fantasia di qualche ministro, ma solo dopo una miriade di pressioni, sollecitazioni, appelli, richiami e incisive lotte di massa.

Ma soprattutto il merito della ripresa è dei lavoratori, che si sono rimboccati le maniche e hanno accettato duri sacrifici, decisi a vivere da protagonisti questa fase di impetuosi cambiamenti.

Fedele al motto «meno chiacchiere e più fatti, meno carta e più traffici», il Console della Culmv, il comunista Paride Batini, snocciola una serie di cifre: «Mettiamo a confronto il primo semestre di quest'anno con quello del 1983, che sono i periodi più omogenei. L'organico della Compagnia è passato da 5.072 soci a 3.880 - dice Batini —, i salari reali sono diminuiti del 5%, i traffici sono aumentati del 41% e la produttività individuale è cresciuta del 59,1%. La media della giornate lavorate in un mese è passata da meno di otto a circa undici». Sono dati che farebbero grugnire di soddisfazione persino Milton Friedman. L'immagine di una Culmv «corporazione» oppure «istituzione medievale» — ancora ricorrente in una certa pubblicistica — è ormai solo una ridicola caricatura. Nell'84 il bilancio è tornato in attivo, ma i «camalli» hanno rinunciato agli utili per aumentare il capitale sino a 4 miliardi.

Il Consiglio di amministrazione ha deciso recentemente di spendere quasi 3 miliardi in modernissimi mezzi per il movimento merci, ha presentato alla Regione un grosso programma di riqualificazione professionale (ma lo scandalo che ha travolto l'ex vicepresidente Gualco e numerosi funzionari ha rallentato la pratica), sta installando terminal computer in tutte le zone operative. Fra pochi giorni, esattamente il 2 settembre, partirà la nuova organizzazione del Centro smistamento merci di San Benigno: la nuova Spa, controllata all'80% dagli spedizionieri privati, ha appaltato la gestione dei servizi proprio agli «ex-corporativi» della Compagnia unica. Qui entriamo già nella fase delle trasformazioni da attuare entro l'autunno, perché, nonostante la ripresa, siamo ancora ben lontani dal pieno recupero della competitività indispensabile ad un porto come Genova, che coltiva ambizioni strategiche nello scenario nazionale, del Mediterraneo e dei traffici intercontinentali.

La presidenza D'Alessandro ha propiziato un'autentica rivoluzione dell'assetto istituzionale-organizzativo; una rivoluzione però compiuta solo a metà. Costituita in febbraio la holding Porto di Genova Spa» (maggioranza azionaria al Consorzio e altre quote paritarie alla Oulmv, all'utenza privata, alle cooperative e alla Filse), sono già diventate operative tre società di secondo livello: Aeroporto, Centro smistamento merci e Telematica. In ottobre partiranno quelle del porto petroli, del settore rinfuse e delle riparazioni navali (che attraversano una fase di enormi difficoltà). Sempre entro ottobre il porto dovrà assumere la sua decisione probabilmente più importante di questo secolo: la scelta, cioè, del nuovo modello operativo.

Per ora si fronteggiano le proposte della Compagnia unica, di un gruppo di imprenditori privati guidati dall'armatore Bruno Musso e della società Finmare (quest'ultima ipotesi è però molto vicina a quella della Culmv). La «cordata Musso» si presenta come «Genoa terminal operator»: partendo dall'ipotesi che lo scalo possa acquisire entro l'89 traffici container per un milione di Teu, il Gto chiede in concessione totale i terminal Ronco e Libia con l'assunzione a tempo intedeterminato di 657 dipendenti e con investimenti per 72 miliardi. La Compagnia presenta invece il «Sistema operativo integrato» (Soi), elaborato dalla società di consulenza Metis. Con il Soi, i portuali rivendicano la gestione dei servizi, offrendo in cambio all'utenza tariffe certe e contrattate, tempi certi e l'assunzione del rischio imprenditoriale da parte della Culmv. Entrambe le proposte dimostrano che le forze vive di Genova si sono messe in moto: «Ma il nostro Soi — sorride Batini — ha una marcia in più. Garantisce lavoro polivalente, flessibile e quindi la garanzia di variabilità dei costi a seconda dei traffici. Il Gto invece no: il Gto ha una componente di costi fissi, è troppo rigido».

Per il momento le proposte sono al vaglio di Fabio Capocaccia, Enrico Fantoni e Nedo Andolfo, i tre dirigenti di maggior spicco della Holding Porto di Genova. Ma già negli uffici del Cap circola qualche orientamento: non c'è alcuna intenzione di affidare concessioni a Spa interamente private né di creare rotture traumatiche fra le società di secondo livello e la fase di gestione operativa. In altri termini: il progetto non è considetato praticabile, quello della Culmv dovrà essere corretto. Ma forse ogni anticipazione di giudizio è del tutto prematura. La «cordata Musso» è fortemente sostenuta (e non potrebbe essere altrimenti) da una parte dell'imprenditoria; e ci sono alcuni oltranzisti che vaticinano una sorta di scontro frontale per far passare il Gto, più per spirito di rivincita che per reale convinzione di validità economica. Fortunatamente il Consorzio sembra più che mai deciso a non subire inquinamenti ideologici. «La scelta dovrà essere operata a livello tecnico, all'interno delle linee tracciate dal presidente D'Alessandro con il "libro blu" — conclude Orlando — e non viziata da condizionamenti ideologico-politici».

Facciamo gli scongiuri, ma sembra proprio che si siano tutte le premesse perché la «spirale virtuosa» avviata con fatica nel porto di Genova possa decollare definitivamente.

Pierluigi Ghiggini