

Economia lavoro

ilSavaDenaro
RISPARMIO, PREVIDENZA, FISCO,
CASA, CONSIGLI UTILI
OGNI DOMENICA CON L'ESPRESSO

TORINO Nelle loro case il calendario dei turni è ben in vista. In cucina o nell'ingresso in modo che tutta la famiglia possa regolarsi con l'orologio Michelin. Lunedì martedì mercoledì notte (22-6). Giovedì venerdì sabato e domenica riposo. Poi una settimana piena sabato compreso col turno del mattino (6-14). Quindi riposo da domenica a mercoledì. Giovedì si riallaccia con la notte sabato compreso e smontando la domenica mattina alle 6. Poi ancora una settimana piena col secondo turno 14-22. Pausa la domenica e si ricomincia con le notti del lunedì.

È la vita di quelli dei «18 turni» - sei mesi - che cioè alternano settimane di lavoro a sei giorni con settimane di lavoro a tre giorni. Ma la mappa degli orari tra i capannoni dell'immensa area un tempo occupata dalla Sma Viscosa è ancora più complessa e chi lavora dalle 8 alle 17 con un'ora d'intervallo chi fa i tre turni (mattino pomeriggio notte) per cinque giorni chi è due fino al venerdì sera. La giornata riguarda anche chi lavora nello stesso settore.

È così dall'accordo del 1 luglio '87. Un accordo firmato dalla Fulc nonostante il voto negativo espresso dai lavoratori con il referendum. E quello dell'accordo nella sala del consiglio di fabbrica che si riempie di fumo non è un giorno lontano otto anni. È come se quel tradimento consumato dal loro sindacato fosse una fenta fresca. Ma i margini...

Andò così...
Spiega Giovanni Garbani, ricercatore dell'Ires torinese in uno studio recente: «In un accordo del '85 si accettò la chiusura dello stabilimento di Dora e il trasferimento della produzione a quello di Stura e si definirono le procedure per la gestione degli esuberanti: cassa integrazione pre pensionamenti di missini incentivati trasferimenti nell'ambito del gruppo. L'anno successivo la ripresa della produzione automobilistica comportò un aumento della richiesta di pneumatici del tipo "tunso" e una qualche apertura della situazione contrattuale. L'azienda propose il primo scambio: meno salario in cambio della difesa dell'occupazione. Poi giocò la carta degli orari chiedendo il sabato lavorativo e una riorganizzazione complessiva dei turni. Ma promise di reintegrare nella produzione una parte degli esuberanti di Dora».

Comincia il ballo. Si spacca il corpo vivo della fabbrica: si spaccano le singole coscienze. «Ho sentito adesso a Termoli alla Piaggio le stesse parole che i padroni dicevano a noi: porteremo via dal'Italia la produzione», sbotta Nino Zanetti. Un ricatto un bluff. Ma pesante. Che si innesta ricorda Garbani «sull'antica differenziazione tra gli stabilimenti di Dora e Stura». Dora la fabbrica rossa e straordinariamente sindacalizzata (c'è maggioranza Cgil) Stura dove «chi entrava con l'Unità in tasca ora guardava male» perché «erano i gruppi» e l'antagonismo prendeva la forma dell'alienità totale. Cislina magari (ma insomma visti dagli altri ausiliari e gramsciani come «fischiettoni»). E in gioco c'erano posti di lavoro.

Scrive ancora Garbani: «La drammatica contrapposizione in tema degli operai si manifestò allora che la maggioranza del consiglio d'azienda e la Fulc firmarono il 28

IL LAVORO CHE CAMBIA. Sabato lavorativo e 18 turni. Un'esperienza difficile nata negli anni '80



I lavoratori della Michelin di Torino

Oggi niente voli Confermato lo sciopero piloti

Oggi, fatte salve le percorrenze assicurate dall'Alitalia, non si vola. Restano infatti confermati gli scioperi di 24 ore dei piloti aderenti ai sindacati confederali Fim Cgil, Fim Cisl e a quelli autonomi Anpac e Appl, degli assistenti di volo della Fim Cgil e Sulta e del personale di terra aderente al Sulta. Per gli scali di Roma e Napoli la Fim Cgil ha invece proclamato uno sciopero dalle 10 alle 18 per i settori operativi e per quelli non operativi dalle 4 alle 23. Dopo la sospensione dello sciopero dei macchinisti delle ferrovie, ne annunciano uno i ferrovieri aderenti alla Fim-Cub, della Confederazione Unitaria di base dei compartimenti di Genova, Torino, Milano, Verona, Venezia, Trieste, Bologna e Firenze. Si asterranno dal lavoro dalle ore 21 di domani 11 aprile sino alle ore 6 di mercoledì 12.

L'orologio della Michelin

«La giostra degli orari ci ha cambiato la vita»

La rivoluzione sotterranea degli orari guadagna terreno. Spingere al massimo l'utilizzo degli impianti per agganciare almeno la coda della ripresa impongono le imprese. Ma con quale «costo umano del lavoro»? Una storia degli anni '80 Michelin, dove stravolgere l'orario ha voluto dire salvare posti di lavoro, ma dove il sindacato paga ancora il prezzo di un «tradimento». E dove dice un operaio a un certo punto «scatta il tassametro della vita».

DALLA NOSTRA INVIATA
EMANUELA RISARI

marzo '87 un ipotesi di accordo con Michelin che prevedeva l'introduzione del sabato lavorativo e il reinserimento degli operai in cassa integrazione. Investimenti produttivi miglioramenti salariali un nuovo sistema di turni ad una riduzione delle ore di lavoro complessive per i turnisti in applicazione dei vari accordi nazionali. Il referendum tra tutti i lavoratori del gruppo diede esito negativo a favore dell'accordo si schierò solo il 43,5% delle maestranze. E la polarizzazione tra Dora e Stura fu totale. Nel primo stabilimento i sì all'accordo furono l'81% nel secondo il risultato fu opposto con il 73% di no. Il 1° luglio '87 però «dopo aver ottenuto un ulteriore aumento salariale impegni dell'azienda per l'assunzione di giovani in contratto di formazione lavoro e altri parziali aggiustamenti» la Fulc sciolse la riserva e firmò.

... e la Fulc firmò

Vittorio Parmeggiani veniva da Dora. In testa aveva soprattutto il merito dei suoi compagni di lavoro. Dopo tanto tempo però tutte le difficoltà e le amarezze vengono fuori di colpo sconcertando perfino chi lo conosce bene uno così con sulle spalle 32 anni di Michelin delegato dal '68. «Non lo so come ho fatto a reggere. Per tre mesi non sono neanche andato alla macchinetta a prendere il caffè. Me ne dicevano di tutti i colori. In più ho chiesto subito di fare anche i 18 turni mentre sono sempre stato sul diviso della manutenzione. Ma l'azienda mi ha mandato a stendere. E insomma quando poi un po' per volta quelli di Dora sono rientrati erano proprio loro a fare casino sull'orario a respingerlo. E allora dico: succeda quel che succeda non lo rifarei».

Saltano su un po' tutti come a con solario. Soprattutto Michele Maiorone. «Nessuno può dire di un accordo di quell'accordo che sia benedetto o maledetto. Io so però che Vittorio si è preso su di tutto. E che il sindacato doveva avere più coerenza. Certo ci sono stati momenti che anche a me veniva da piangere, ma sono ancora convinto che i 18 turni sono stati la salvezza di molti».

Ecco un «salvato». Pino Reppucci oggi in pensione. Ho passato i primi due anni di cassa integrazione in ottima forma. Poi è cominciata la crisi. I tentativi sugli accordi non si è mai riusciti a scriverli di nuovo. Niente alla fine, torno a capo chiamo. Per me per me alla Michelin è passato anche un altro periodo durissimo ai lavoratori. Sono usciti i comunisti i delegati della Cgil. E dura mettere in piedi il sindacato. Fu lì dentro la Michelin si è radicalizzato un essere sindacato che vede diversi e separati i volti dei lavoratori. Fuori dal tempo al nazionale il sindacato di qualcun altro».

«Diventi matto»

Se tutto questo è stonato puro la realtà dell'orario è realtà di oggi. Dice ancora Pino: «È rigido rigidissimo. Più che alla Fiat. Gli altri battano che quella rigidità è stata chiesta proprio da loro. Ribadisco. Pino: «Io sono meridionale. Al mio

paese il favore lo fa la camorra. Io non chiedo lavoro. Voglio il rispetto dei miei dritti. Non mi concedono niente? Non do niente. La prova? Quel contratto che incide sulla paga base lui non l'ha mai raggiunto. Eppure i segni della fatica se la porta addosso. «A lavorare di notte di venerdì matto. Sono venuto ammalato. Per il medico di fabbrica era un problema psicologico. Così psicologico che mi hanno già operato due volte. Insomma questa cosa di lavorare la notte è una vaccata».

Con i 18 turni però le notti sono diventate tre (e non cinque). Qui dove in tanti hanno superato gli «anni» la differenza si sente. Ma se gli chiedevi se lavori di più? e un coro di sì. Qualche dato. Sempre secondo l'indagine dell'Ires nel '91 '92 la produzione giornaliera si aggirava sui 19 mila pneumatici al giorno (quasi 5 milioni annui). Nel '97 si erano prodotti 3 milioni e mezzo con 1212 addetti. L'aumento di produzione dunque in quell'arco di tempo è stato circa del 42,8% a fronte di un aumento degli occupati del 24,3%. La produttività individuale di stabilimento si poteva stimare in 2.869 pneumatici annui per lavoratore nel '87 mentre nel '91 era di 3.318 con un aumento del 15,6%. Si tratta di aver tenuto i ricercatori di dati approssimativi di stima. Oggi comunque sempre secondo la stima del consiglio di fabbrica la produzione si aggira sui 22.500 pneumatici al giorno. 6 milioni e mezzo annui.

Automazioni aumento dei controlli di qualità e quant'altro. Maggiore sfruttamento degli impianti non spiegano tutto. Spanscono le pause la prestazione si intensifica perfino le fene diventano «a comando». Finché come dice un anonimo intervistato nella ricerca «si scatta il tassametro della vita».

«Cosa sto a fare a casa?»

È ancora una voce anonima a riassumere con efficacia il «come si vive». La bambina e a scuola ma moglie lavora. Che me ne faccio di tre giorni a casa? E poi Filippo Amato 29 anni. «Se vivi con una persona che non fa questi turni ci vivi molto meno. Mia moglie fa il diviso». Marco Peloso 23 anni. «A noi che siamo entrati dopo sul diviso ci hanno comunque fatto firmare per i turni. E adesso li faccio anch'io. Lo svantaggio maggiore? Fuori quasi nessuno dei tuoi amici ha orari così ardui che non frequentano più nessuno. Addirittura molti si sono conosciuti e sposati qui». E guardano i delegati più giovani anche alla qualità del loro lavoro. Marco entrato come manutentore dice: «È quello il lavoro per cui ho studiato. Ma adesso del filo ne vedo poco». Così si sente più sfruttato. E diverso per i vecchi. Paradossalmente sembra che al loro lavoro non abbiano mai che sto niente. «Sono un manovale», dice Nino. «Cosa vuoi che mi piaccia del mio lavoro? La mia specializzazione sono stati il sindacato e

la politica. «Venire a lavorare per il lavoro? - lo insegna un'altra voce - Ma figuriamoci. Ai più giovani allora passa un altro testimone. Vittorio. È 15 anni che non vado in mutua». Nino. «So solo dire mai con il cappello in mano. Agostino Nachis. I nostri maestri erano eccezionali. Partigiani comunisti. A noi hanno trasmesso ideali. A noi ora spetta trasmettere valori. Quel crescere insieme che è fatto anche della difesa dei dritti».

Questo non è merce

Dritti non riducibili a merce. An che quando - persino quando - della «sacralizzazione del sabato» la parte la vertigine del consumo. Anche quando giocando in difesa tocca dire che un orario così non va giù ma quasi nessuno ormai sarebbe disposto a metterlo mano. Per paura che ogni cambiamento non faccia altro che tirare un clastro già teso. Ma ancora l'azienda chiede più straordinari e più flessibilità (e cassa integrazione). In segue il sogno della produzione su domanda si schiaccia sul mercato. In cambio stavolta propone «una tantum» salariale a termine nel contratto integrativo. La trattativa e ai nastri di partenza. Stavolta il sindacato (quello «di fuori») sembra voler tornare in campo. Per dire che a un «prendi i soldi e s'appannona» ci sta. Che occorre parlare di assunzioni di superamento della cassa integrazione di governo degli orari.

A dire la verità al sindacalista nazionale che in assemblea a garantiva che «ogni passaggio sarebbe stato verificato con loro» i lavoratori di un altro stabilimento quello di un po' hanno risposto con una colossale risata. Ma la scommessa è anche questa. Quella di Filippo e di Marco. «È vero. Qui non ci sono più gli iscritti di una volta. Ma gli scioperi sono di tutti. Succede qualcosa quando si esce tutti insieme».

Centrale Enel: il ministero dell'Ambiente sta per decidere sul gasdotto interrato sotto i fondali

Montalto, il metano correrà sotto il mare?

Una diga di protezione al largo della costa, un tubo lungo un chilometro e mezzo sotto il fondale marino un impianto di degassificazione a terra: così l'Enel vuole alimentare a metano la centrale elettrica di Montalto di Castro, quasi pronta per l'avvio. A giorni il parere del ministero dell'Ambiente sul via libera decisivo. Verdi preoccupati. L'Enel «Un impatto ambientale minimo in cambio di maggior sicurezza energetica».

GILDO CAMPESATO

ROMA Giorni decisivi per la centrale Enel di Montalto di Castro. Forse già qui sta settimana il ministero dell'Ambiente farà conoscere la sua «sentenza» sul gasdotto sotto fondale di approvvigionamento che la società elettrica ha intenzione di costruire nelle acque antistanti l'impianto. Ma anche se si tardasse di qualche giorno l'apposita commissione si è impegnata ad accettare il «progetto» entro la fine del mese. In ballo ci sono i nuovi contratti internazionali di fornitura di gas che minaccia di discus-

sione in più occasioni non possono più attendere per via il rischio di annullamento. La valutazione sull'impatto ambientale dell'opera è decisiva. Un pollice verso di minimo costringerebbe l'Enel a rivedere i suoi piani.

I tempi si sono fatti stretti. I lavori per l'entrata in funzione di Montalto di Castro sono ormai nella fase terminale. Un primo gruppo da 640 megawatt entrerà in esercizio ad inizio autunno e comincia a porsi in termini pressanti il proble-

ma dell'alimentazione delle turbine. A regime (probabilmente nel 1° ottobre del 1997) Montalto di Castro opererà con quattro gruppi da 640 megawatt affiancati da 8 turbo gas da 100 megawatt ciascuno così da migliorare il rendimento degli impianti. Si tratterà di un polmone prezioso per le crescenti esigenze elettriche dell'Italia. Centro Meridionale ma anche di un vorace consumatore di combustibile.

Tramontata la fase nucleare (al Funzio doveva essere alimentata ad uranio) il nuovo impianto di Montalto può funzionare a gas o ad olio combustibile in quantità colossali: cinque miliardi di metri cubi di gas in caso di alimentazione totalmente a metano 3 milioni di tonnellate annue di olio combustibile e 1,8 miliardi di metri cubi di gas naturale (comunque necessari per far girare gli 8 turbogas) nell'altro caso.

Centrale tuttogas?

All'Enel non nascondono di preferire l'alimentazione a gas. Per i ragioni innanzi tutto. I costi

del combustibile e una metà sempre più cara. Per ragioni ecologiche. Montalto viene previsto l'uso del cosiddetto Stz un combustibile a bassissimo tenore di zolfo: appena 0,025. In giro ce ne sono pochi. E nel coprire da sola circa un quarto del consumo mondiale. In un mercato così rigido (con 10 milioni di tonnellate l'anno) un risparmio di due milioni da 3 milioni di tonnellate prova potrebbe essere evidente sul fronte dei prezzi. In certezza di approvvigionamento.

All'Enel poi vogliono evitare di dipendere da un unico fornitore e gestire per di più l'importazione. Di qui la preferenza per il metano. Nel mondo ce ne è molto, anche se scarsamente utilizzato: appena il 16% della produzione di gas viene scambiata a livello internazionale. Il resto brucia durante il processo di estrazione del petrolio. In Italia il metano arriva sui gasdotti della Snam di Olanda. Russia e soprattutto Algeria. Ci sono impianti non sono in grado di coprire le esigenze dell'Enel anche se si sce-

glia l'Enel sarebbe ben felice di rinunciare all'esclusiva delle forniture. Opportunamente in quel caso il metano viene importato. Ma oltre a mantenere il ruolo monopolistico di una Snam che si appresta alla privatizzazione nel calderone Eni, ciò significherebbe per l'Enel un costo di 36 miliardi di lire all'anno di gas liquefatto. L'opzione è scaduta lo scorso 1° marzo ed è ora sospesa in attesa delle decisioni del governo. In base sul progetto dell'Enel. L'idea di costruire il largo di Montalto

La diga nel mare

L'Enel invece prevede di rifornirsi in proprio sui mercati internazionali. Opportunamente in quel caso il metano viene importato. Ma oltre a mantenere il ruolo monopolistico di una Snam che si appresta alla privatizzazione nel calderone Eni, ciò significherebbe per l'Enel un costo di 36 miliardi di lire all'anno di gas liquefatto. L'opzione è scaduta lo scorso 1° marzo ed è ora sospesa in attesa delle decisioni del governo. In base sul progetto dell'Enel. L'idea di costruire il largo di Montalto



La centrale Enel di Montalto di Castro

(ad un chilometro e mezzo dalla costa) un terminale per la ricezione delle navi gasiere (una a settimana). Il progetto prevede una diga foranea di protezione alta 8 metri ed un lungo tubo del diametro di 7 metri 30 metri sotto il fondale marino e il collegamento con i depositi e l'impianto di degassificazione che verranno costruiti a ridosso della centrale. Un'opera di ingegneria ambiziosa (e un solo esempio simile al mondo in Utopia) per un investimento di circa

1.200 miliardi (un migliaio di posti di lavoro nel momento di massima occupazione). Tuttavia non mancano i problemi. I Verdi si oppongono il metodo «effetti negativi per l'ambiente». Preoccupazioni ecologiche rispondono all'Enel. Gli impatti sull'ambiente marino e sulla morfologia costiera saranno irrilevanti. Ed anche l'effetto visuale sarà ridotto al minimo: un piccolo sacrilegio in cambio di maggior sicurezza energetica per il paese.