



ova

Donatello Brogioni/Ap

d'acciaio



DALL'INVIATO

GENOVA. Esci dall'autostrada - uno dei tanti svincoli micidiali di Genova (questo, direzione Aeroporto, è per metà in galleria) - e ti aspetti il mare. Invece davanti, a chiudere l'orizzonte, a filo delle prime case dalle alte imposte socchiuse, tre capannoni - enormi - color ruggine, il colore del ferro e del fumo. Gli elettrofiltri per l'abbattimento delle polveri - spiegherà poi il direttore dello stabilimento. Costo, dieci miliardi l'uno. Necessari per rendere compatibili, per quanto possibile, fabbrica e case, acciaio, carbone e biancheria stesa. Poi, appena dietro, i camini delle cokerie, le ciminiere - altissime - da cui vedi uscire solo sbuffi tenui di vapore. E i castelli fantastici fatti di scale, tubi, putrelle, lamiera al posto del castello - vero - che cinquant'anni fa dominava «la più bella spiaggia del Ponente», (sostituita da banchine di cemento, binari, gru). E l'altoforno, i silos, i gasometri, torri di complemento sulla rotta per l'aeroporto (contiguo).

Comprese le banchine, compresa l'Imi - dove però si lavora - «a freddo» - le Acciaierie ex Ilva di Emilio Riva cingono d'assedio Cornigliano. E a ricordare cosa doveva essere qui una volta, oltre agli anziani e a

La Scheda

Partita aperta tra la città e il governo

qualche vecchia cartolina, resta solo la settecentesca villa Bombrini. Splendente nel suo recente restauro, tristissima nella sua ubicazione, chiusa com'è tra muraglioni, fumi e gasometri.

Così i termini della questione che in questi mesi sta tenendo banco tra Genova e Roma e sulle pagine dei giornali si comprendono al volo. Non è solo un problema di strategia industriale. Da una parte c'è lo stabilimento che produce, dà lavoro e - ad eccezione del '96, anno particolare per il blocco dell'altoforno, che ha chiuso con un disavanzo di 43,6 miliardi - fa utili. Dall'altra la città con le sue istituzioni. Che spera di riconquistare una fetta di orizzonte. Che

pensa a costruire il suo futuro post-industriale e sogna un rilancio fatto di turismo culturale e di attività produttive, ma meno inquinanti. E, soprattutto, meno inquinanti. «In certi momenti sembra di vivere all'inferno» - dice un signore che, «Secolo XIX» in tasca cappello estivo in testa, transita per via Cornigliano. («transita», perché il passo è troppo lungo, il cammino è troppo affrettato perché la sua possa essere definita una passeggiata).

«Se tieni le finestre aperte non senti niente e non riesci a respirare, se le chiudi i vetri vibrano e non riesci a fare niente». Non che sia tutta colpa dell'acciaieria, certo. Il grosso dei camion carichi di blumi e billette (le barre d'acciaio di dimensioni diverse che si producono qui) raggiunge l'autostrada senza neppure passare per il centro del quartiere. Ma la fabbrica è un simbolo, e la strada è quasi perennemente intasata di mezzi pesanti. E poi, comunque, l'inquinamento mica se lo inventano loro. Né quello atmosferico - basta ricordare il braccio di ferro in corso tra uffici della Provincia e proprietà - né quello acustico. Secondo i dati recenti di un'associazione ambientalista, via Cornigliano sarebbe la strada più rumorosa d'Italia. Secondo la tabella, anch'essa recente,

pubblicata dal primo quotidiano cittadino, questa sarebbe «soltanto» la quarta nella graduatoria delle zone più trafficate della città. San Fruttuoso, Albaro, Sampierdarena stanno peggio. Ma per chi ci vive è comunque un tormento. E poi, a chi non piacerebbe una città più silenziosa, più pulita e, anche, più ricca, con più lavoro?

«Può darsi benissimo» - dice l'ingegner Alberto Galli, che delle Acciaierie di Cornigliano è il direttore - che uno stabilimento del genere possa dar fastidio. Gli studi che ci hanno fatto vedere parlano, per quest'area, di darsene, prati. Cose che possono far presa sull'opinione pubblica. Ma la dismissione delle acciaierie provocherebbe problemi enormi. Anzitutto creerebbe un problema occupazionale che a Genova è più grave che altrove». E nella sua voce c'è quasi un'implorazione: aiutateci a non far chiudere.

Una richiesta che per una volta vede management e operai dalla stessa parte. Le promesse non bastano a nessuno. E a sentire la gente che passa (e abita) da queste parti, che attraversa le arcate del «ponte sbagliato» (un viadotto ferroviario costruito durante il fascismo, ma mai utilizzato a causa delle lendenze, eccessive per la potenza dei locomotori del-

l'epoca), le perplessità non sono da poco. Il miraggio della tranquillità e i posti di lavoro a rischio.

«Non è possibile mettere adesso la gente in cassa integrazione o in lista di mobilità, e aspettare soluzioni che possono arrivare tra cinque, sei, dieci anni».

A Genova le esperienze amare dal punto di vista occupazionale, in questi anni, non si contano. Così qualche ex operaio ti racconta della Erg, che se ne è andata da Figino perché occupava troppo poche persone in rapporto alla superficie. Sono passati vent'anni e al suo posto non c'è ancora niente: niente posti di lavoro e identica superficie occupata. E niente è stato fatto sull'area delle fonderie di Mulledo o quelle di Pra. E poi l'Ansaldo, ridimensionato del 50 per cento, la Fincantieri. Tutti precedenti che agli esponenti del consiglio di fabbrica delle Acciaierie non consentono sonni tranquilli. E mettono sul chi vive gli abitanti della zona.

«Se se ne vanno bisogna chiedere impegni precisi su tempi e prospettive della reindustrializzazione» - dice un componente della Rsu. «Altrimenti...». Altrimenti si finisce assistiti. E questo non lo vuole nessuno.

A. F.

Dispiace ad Armando Tiragallo, leader Fiom nella Rsu, l'organismo sindacale che ha preso il posto del vecchio consiglio di fabbrica. E dispiace ai lavoratori che affollano il Bar Stadio al cambio del turno. Ma Tiragallo e compagni, soprattutto, sono allarmati. È vero che dopo la privatizzazione gli organici sono diminuiti e i ritmi di lavoro sono aumentati - fino a «diventare forsennati» (come dice un lavoratore,

«sindacalista della vecchia guardia») - tanto che si fanno 18 colate al giorno contro le 7-8 di prima. Ed è anche vero che il sindacato ha perso la sua forza contrattuale. Ma il problema è quello delle alternative. Mentre finora ci sono solo impegni, e gli impegni non bastano. Tanto più che qui la paga è buona, sopra la media. Un milione-otto un milione-nove per un turnista neoassunto che diventano

Gli stabilimenti ex Italsider di Cornigliano passati nel 1988 al gruppo Riva

due milioni e quattro con dieci anni di anzianità. Così nel corso dell'ultimo incontro al ministero, il sindacato ha rotto. «Per noi» - spiega Tiragallo - la questione prioritaria è la soluzione del problema occupazionale. Perché ci hanno spiegato che con la chiusura dello stabilimento ci guadagnano tutti. Ci guadagna Cornigliano. Ci guadagna Riva che prende i soldi e ristruttura la produzione del suo gruppo. Ci

guadagna la città che recupera aree ed acquista in immagine. Non ci possono rimettere solo i lavoratori che ci sono dentro. Nessuno può presentarsi con un piano che ci tratti come scorie radioattive». Il timore del sindacato è che la gente finisca in cassa integrazione o in lista di mobilità in attesa di sbocchi occupazionali che possono arrivare dopo cinque, sei, dieci anni. In una città che, al momento, di opportu-

unità ne offre poche. Mentre la fabbrica con un po' di buona volontà potrebbe essere resa compatibile con le esigenze ambientali. E restare. Tanto che Susanna Camusso - responsabile siderurgia della Fiom nazionale - afferma ancora «di non ritenere la chiusura l'unica soluzione possibile». Intanto, in attesa del piano industriale, Montaldo assicura. «In questa operazione - dice - ci siamo dati due vinco-

li: bilancio occupazionale (almeno) in pareggio e tutela dei lavoratori nella fase di transizione». Mentre per traghettare l'area verso la sua destinazione futura verrebbe costituita una società ad hoc, a capitale misto con Iri, Gepi ed enti locali. E con compiti ben definiti: dismettere, riconvertire, reindustrializzare. Senza ripetere l'esperienza di Campi. Per gli operai di Genova ancora oggi uno spettro.