

Duemila

lavori in corso

3
l'Unità

F i n e s e c o l o

A Milano, un quartiere e una fabbrica sono stati il simbolo del lavoro industriale. Adesso gli ultimi operai lasciano la Pirelli

STORIA DI RIVOLUZIONI, ANCHE DEL PAESAGGIO. A MILANO GLI ULTIMI OPERAI LASCIANO LA PIRELLI BICOCCA, DOVE NACQUE LA GRANDE INDUSTRIA ALL'INIZIO DEL SECOLO

All'ombra del terziario se ne va l'ultima tuta bianca

ORESTE PIVETTA

Una volta passava il tram. Una tramvia metropolitana che dalla Stazione Centrale conduceva fino a Monza. Poi, con la scusa della modernità, la tramvia lasciò il posto al pullman. I binari sono stati levati, la massicciata spianata, lo stradone è stato asfaltato. Qualcuno sospettò che l'avessero fatto apposta, per facilitare i caroselli della Celere, contro gli operai della Pirelli. Una favola che sembrava risentire però addirittura la storia di Parigi, che era stata ridisegnata dopo la Comune dal prefetto Haussman con larghi e dritti boulevards per garantire buone linee di tiro ai fucilieri e migliorare l'efficienza della repressione. In viale Sarca si compì solo un delitto urbanistico.

Adesso non compaiono neppure i pullman. In compenso la flottiglia delle macchine s'è ingigantita e i lati e i marciapiedi dello stradone sono un parcheggio ininterrotto. L'ultima rivoluzione industriale si è compiuta. Anche i negozi, che una volta erano osterie e riparazioni di cicli, si sono riconvertiti: paninerie, focaccerie e soprattutto copisterie. Il grande affare d'oggi sono le copisterie, dove si producono «accurate rilegature». Per tesi di laurea. Perché le tute bianche della Pirelli hanno lasciato il posto alle difformi divise degli universitari. Un esercito ha rimpiazzato l'altro e le dimensioni alla fine si eguagliano. L'ultima notizia, fresca davvero, è che l'operaio ha fatto la fine del tram: scomparso. I numeri lo davano già per sconfitto. Alla Pirelli in produzione negli anni sessanta erano arrivati ad essere ben più di diecimila: dodicimila, tredicimila, quasi quindicimila, fino a sedicimila. Crisi, accordi, trasformazioni, globalizzazioni, tecnologie, innovazioni, pensionamenti, mobilità, casse integrative li avevano ridotti a poco più di cento: centoventi. L'ultima notizia è appunto un nuovo accordo, di pochi giorni fa: molti verranno «accompagnati» alla pensione, altri verranno smistati nei vari stabilimenti della provincia. Ancora a costruire cavi. L'ultima tuta bianca uscirà di qui entro un anno, la produzione cesserà. Per questo l'accordo, anche se sono stati decine gli accordi passati di qui e ben più dolorosi, passerà alla storia. Vanta il privilegio di essere l'ultimo. Ha scritto la parola decisiva: fine.

Non è questione d'orgoglio. Non poteva che andare così. Bicocca era dall'inizio del secolo il cuore di Milano operaia. Non solo il cuore: il braccio che s'allungava attraverso la Breda e la Falck fino a Sesto San Giovanni. Da una quindicina d'anni di Bicocca si è cominciato a parlare soprattutto come di un'area dismessa. Alla pari del Portello o della Falck o della Redaelli (zona sud, Rogoredo) o del Portello, dove si costruivano le Alfa e dove Visconti girò «Rocco e i suoi fratelli». Giovan Battista Pirelli aveva deciso di trasferire lì le sue aziende, abbandonando le sue radici che stavano dove adesso si alza il grattacielo Pirelli, alto davanti alla Stazione Centrale. Fu un trasferimento che segnò lo sviluppo di Milano verso la Brianza. Ancora la Pirelli, quasi un secolo dopo quel progetto, modifica il volto della città, modifica i suoi ritmi, i suoi colori, i suoi rumori. I rumori sono spariti. I colori sono diventati quelli pastello della nuova edilizia residenziale o terziaria, dell'università o dei centri di ricerca. Il grigio della Siemens, il rosso mattone dell'Università, le trasparenze del centro ricerca pneumatici, della Pirelli, i grigi delle case in cooperativa e del consiglio nazionale delle ricerche, il verde dei giardini, poco verde malgrado chi ha progettato (Vittorio Gregotti) abbia disseminato ogni vialetto di alberelli, il rosso mattone cupo dell'antica rinascimentale Bicocca degli Arcimboldi, il giallo acceso della centralina energetica. Gli odori sono quelli urbani da inquinamento. «Una volta con la pressione bassa si respirava la



Primo maggio 1968: gli operai della Pirelli in corteo. Sotto, uno dei nuovi edifici universitari nell'ex area industriale della Bicocca

gomma». La Pirelli era ed è rimasta la gomma, per noi italiani, anche se nel frattempo la Pirelli è diventata soprattutto cavi, prima cavi tradizionali e poi cavi sempre più moderni, per le fibre ottiche. E proprio ai cavi, non a caso, lavorano le ultime tute bianche. Leonardo Tafuri entrò alla Pirelli alla fine del Sessantotto. Gli toccarono tre mesi di formazione e poi divenne un analista tempi e metodi, assegnato all'Utm, ufficio tempi e metodi. Strumenti di lavoro fogli di carta su una tavoletta con pinza, cronometro centesimale, tra avambraccio e mano sinistra, matita impugnata con la destra. Compagno di addestramento e di lavoro. Sergio Cofferati: «Tenevo il cronometro in tasca». Ma era dura lavorare, passavi per l'amico dei padroni, verificare gli schemi cinematici di ogni singola macchina, misurare i tempi del lavoro manuale, mettere a cottimo la macchina, aggiungere al tempo

standard ottimale i coefficienti di riposo e di disagio, fissare la curva di efficienza «perché al mattino si produce meglio, alla sera arriva la stanchezza e cala il rendimento». «Mi davano dello sfruttatore, dell'aguzzino. Ma io che ci potevo fare? Per me era semplicemente lavoro. Per scendere in reparto però bisognava sentire il sindacato, sentire il comitato cattolico. Ma allora il sindacato era davvero forte, compatto, solidale».

C'era di mezzo la politica, che si legava a un sentimento forte. Gli scioperi «politici» della Pirelli sono nella storia: quando le tute in bianca lasciavano il lavoro, il reparto, la fabbrica, marciavano lungo viale Sarca fino in centro. Capì negli anni Sessanta Settanta. Era capitato in tempi molto più duri, durante il fascismo e la lapide dentro le strade della fabbrica ricorda i morti e i deportati.

Anacleto Barzagli è un altro degli ultimi. È entrato negli anni settanta, tecnico manutentore, specialista di orologi industriali. Che cosa è cambiato rispetto a quei tempi? «Operai e impiegati non hanno più una faccia, perché hanno perso qualsiasi punto di riferimento, perché non sanno nulla dei nostri valori, perché la soluzione che viene proposta è sempre individuale, perché è tutta gente che vive isolata, espropriata dalle affinità costruite ogni giorno nell'ambiente di lavoro». Affinità? «Sì, discutere di politica, ad esempio, oltre che dei carichi e dell'organizzazione del lavoro». Adesso non si discute di mobilità o di flessibilità? Va tanto di moda... «S'avverte una sorta di fatale rassegnazione. Per anni ci hanno martellato con il cottimo individuale. Dovevi produrre di più sulla linea per garantire la produttività dell'azienda, che era la tua vita. E la Pirelli è sempre stata la nostra vita. Il senso di appartenenza era stato

sempre forte: lavoro sicuro, questo rappresentava. Poi ci hanno indottrinato con il cottimo di gruppo, le nostre isole di produzione. Passate anche quelle, ci hanno spiegato che non era il caso di preoccuparsi dei tempi ed è arrivata la flessibilità, che è sempre a doppio senso. Noi la flessibilità l'abbiamo sempre accettata, non quella di Fossa che vuole sempre solo mano libera».

Anche la città sentiva la flessibilità. All'aprire e chiudere dei turni (tre turni, dalle sei alle quattordici, dalle quattordici alle ventidue, dalle ventidue alle sei, dal lunedì al venerdì, con la variante successiva del ciclo continuo, quattro giorni di lavoro e due di riposo, giorno e notte). I bar stavano aperti a ciclo continuo. «Bresciani e bergamaschi che scendevano dai treni alla stazione di Greco o dalle corriere» racconta Anacleto Barzagli - rappresentavano l'affare di quei tem-

pi». Come il grappino degli alpini in trincea. Il grappino per cominciare la giornata. Era un lavoro pesante: «Non tanto ai cavi - intervengono l'operaio Polli, il mitico «operaio Polli», all'onore nelle citazioni del compagno Cofferati, ora consegnato nel piccolo ufficio della Fas, la mutua integrativa - quanto alle gomme. Lì il lavoro era quasi artigianale. La gomma veniva montata pezzo per pezzo. E si costruivano anche le gomme dei camion e dei trattori. Sollevare certi battistrada era una fatica vera. Uscivano con il male di schiena. Poi c'era per noi la sala mescolanza: dove appunto si univano le gomme diverse. Uscivano neris». Era il reparto nerofumo. Non era un reparto punizione. Quello era in fondo, dove adesso si farà il nuovo centro di ricerca per le fibre ottiche, accanto a quello per i pneumatici. Tafuri, Barzagli, Polli tengono a dimostrare che la Pirelli non muore - anche per merito loro, delle tute bianche e del sindacato - che la Pirelli è diventata la prima azienda nel mondo per le fibre ottiche, che ci saranno trasferimenti ma non caleranno i posti di lavoro, che ci sono state nuove assunzioni e i giovani sono rientrati, che le fabbriche Pirelli sono rimaste in Italia, di taglia piccola però, duecento operai al massimo. «Troppi pochi perché si rinnovi una cultura sindacale come ai nostri tempi». La conflittualità si perde... Gli ultimi entrati sono stati assunti negli ultimi anni. L'operaio che se ne va per la pensione lascia uno stipendio di duemilioni, duemilioni e trecentomila lire. Al netto. «Adesso sono tutti tecnici, magari con la qualifica di operaio. Alla Bicocca lavorano sulle sperimentazioni e nella ricerca». Alcune centinaia di colletti bianchi. White collars, come scriveva il più famoso sociologo del ceto medio americano, Wright Mills.

INFO

Nuova città

Sui quasi settantemila metri quadri dell'area Pirelli alla Bicocca è cresciuta una nuova città, in parte utilizzando edifici industriali esistenti, in parte attraverso nuove costruzioni, secondo un progetto urbanistico-architettonico complessivo redatto da Vittorio Gregotti. Progetto che ha previsto funzioni giornaliere sarà sessantamila: «il 44,5% studenti, il 17,5% addetti appartenenti alle diverse funzioni, il 16% clienti dei poli commerciali, il 14,5% visitatori dei poli direzionali, il 6,5% residenti e il rimanente 1% docenti del polo universitario». Si prevede che la domanda di mobilità nell'ora di punta più critica (dalle 8 alle 9) sarà pari a circa ventimila spostamenti di cui il 73% effettuati con il trasporto pubblico e il rimanente 27% effettuati con il mezzo privato. Peccato che i collegamenti con la metropolitana non esistano, che la ferrovia di Greco sia poco diversa da quella che usavano i pendolari bresciani e bergamaschi, che la tramvia di viale Sarca non esista più. Però il Progetto Bicocca, tra le ruspe che lavorano, rappresenta ancora l'unica delle aree dismesse milanesi di tanta fortuna e di tante costruzioni. Piena ormai, quasi all'eccesso. Perché? «Convergenze di interessi», spiegano con acuto senso della storia le ultime tute bianche.

Il sindacato

Una bella storia (per vedere anche il futuro)

GIOVANNI SARTINI*

La direzione aziendale Pirelli ha deciso di chiudere lo stabilimento cavi della Bicocca, dove lavorano gli ultimi 150 operai di una fabbrica che negli anni settanta toccò i sedicimila dipendenti. Sapevamo che prima o poi sarebbe successo e pensavamo di essere preparati. Ma non era vero, perché, formalizzata la decisione, abbiamo provato un senso di profonda amarezza. Amarezza, dovuta alla fine di una storia. La storia della classe operaia Pirelli Bicocca. Una storia fatta di impegno, serietà e sacrificio. Impegno per migliorare le condizioni di vita e di lavoro di tutti i lavoratori, esaltando il valore degli interessi collettivi. Serietà per i modi con i quali si sono attuati quei miglioramenti. Senza mai velleità nelle richieste e senza forme di lotta dirompenti ed esasperate. Erano lavoratori capaci di condurre anche le battaglie più aspre rispettando l'equilibrio tra lo sviluppo della fabbrica e le legittime richieste che di volta in volta avanza-

vano. Ed erano lavoratori capaci di manifestare anche la propria responsabilità politica, scioperando magari per la difesa della democrazia nel nostro paese, contro il terrorismo, la mafia, per l'affermazione dei diritti universali dei lavoratori e di tutti i cittadini (esprimendo peraltro un forte senso della solidarietà internazionale). I lavoratori e i cittadini italiani devono molto a questa fabbrica. Il movimento sindacale e la CGIL, in particolare (l'organizzazione sindacale che risultava essere sempre più rappresentativa in Bicocca) devono molto della loro forza ed universalità a quella esperienza. Forse non è un caso se proprio in questa fabbrica Sergio Cofferati (che ne risulta ancora un dipendente) abbia scoperto la militanza sindacale. E non è un caso se ancora i suoi ex compagni di lavoro lo vedano come uno di loro e se anche l'orgoglio di vederlo al vertice del più grande sindacato italiano.

Per la chiusura di questo stabilimento (prevista entro la fine del 2000) la FULC, la RSU e la direzione aziendale hanno raggiunto un accordo che prevede durante questo periodo la graduale ricollocazione negli stabilimenti del gruppo Pirelli di tutti i lavoratori coinvolti, tranne quelli che tramite la mobilità matureranno i

requisiti per la pensione. Con questa intesa (e si tratta comunque di un evento negativo) nessun lavoratore perderà il posto di lavoro e la chiusura avverrà nel modo meno traumatico possibile. In questi mesi ci impegneremo per ricostruire una nuova realtà sindacale. In Bicocca, con la chiusura dello stabilimento, dovremo operare per consolidare un'esperienza sindacale che ri-guarderà i settori impiegatizi, i quadri, tecnici e ricercatori. Il sindacato si dovrà aprire a questa nuova realtà. Dovrà essere in grado di seguire questo processo di cambiamento, pena la propria marginalizzazione. Come dicevamo all'inizio, siamo alla conclusione di un cammino iniziato circa vent'anni fa. Un lento processo di dismissione produttiva, industriale e di riduzione occupazionale. Già oggi quell'area industriale non esiste più. Al suo posto sono sorte nuove realtà come i centri di ricerca e di sviluppo, le aule universitarie, gli ambienti residenziali, i parchi urbani, le sedi delle attività culturali (ai quali si aggiunge il progetto Scala 2001 con il completamento dei lavori della costruzione del teatro degli Arcimboldi in un'area di proprietà pubblica all'interno della Bicocca). Questo «Centro tecnologico polifunzionale integrato»

rappresenta sicuramente un importante esperimento di recupero di un'area dismessa che sarebbe stata altrimenti abbandonata, com'è accaduto purtroppo per altre aree di Milano e della Lombardia. Anche nel campo della produzione cavi e trasmissione energia, Pirelli ha comunicato lo stanziamento di un'importante finanziamento per un nuovo insediamento produttivo a Monza nel campo della «fotonica» e per ampliare la produzione della FOS di Battipaglia nel campo delle «fibre ottiche speciali». Questi investimenti sono destinati anche a potenziare la ricerca e a creare nuovi posti di lavoro, per cui alla fine del processo il saldo occupazionale dovrebbe risultare positivo. In questi anni, abbiamo sempre sostenuto con la direzione Pirelli la necessità di promuovere non solo la dismissione ma anche il recupero ambientale e l'applicazione di nuove tecnologie. Per questo motivo, se una storia finisce una nuova storia si sta probabilmente avviando verso il futuro. Se questo è stato possibile lo si deve anche ai lavoratori e al movimento sindacale che è stato e che deve rimanere protagonista di questo cambiamento.

* Segretario generale Filcea Cgil Milano

