

Mario Agostinelli

C'era un tempo in cui in fabbrica entrava il grande Eduardo De Filippo e c'era un tempo in cui il popolo operaio, con il vestito della festa, varcava insieme a tutta la famiglia la soglia del grande "capannone 6" per andare a teatro. È accaduto molti anni fa, all'inizio degli anni 80, all'Alfa di Arese. Undicimila persone, tra operai e loro famigliari, accorsero in massa per assistere alla rappresentazione della "Filumena Marturano". Alla fine dello spettacolo c'era una processione infinita sul palco, perché ognuno voleva lasciare un ricordo al grande napoletano: una parola, una fotografia, un ricamo fatto a mano. «Io non ce la faccio più. E dove li metto tutti questi regali?», diceva l'artista al capo del consiglio di fabbrica. Si andò avanti così fino alle due di notte. Questa era l'Alfa Romeo di Arese. Li erano arrivati molti lavoratori dal sud e da lì partivano orgogliosi a bordo della Giulietta, costruita con le loro mani per tornare al paese di origine, «perché quando i paesani sentivano il rombo si toglievano il cappello».

Quasi ventimila lavoratori, nel periodo di massimo splendore, varcavano i cancelli di Arese e l'Alfa era protagonista dell'immaginario collettivo. Nello stabilimento c'era un ciclo produttivo completo: entrava

il rottame grezzo e uscivano autovetture fiammanti. Il consiglio di fabbrica era composto da 400 persone e se salivi sul tetto della fabbrica potevi andare in qualsiasi reparto, senza toccare mai terra. L'operaio meridionale venuto nella grande fabbrica milanese in cerca di un nuovo futuro veniva immortalato dalla macchina da presa di Luchino Visconti in "Rocco e i suoi fratelli". L'Anonima Lombarda Fabbrica Automobili aveva, dunque, nell'eccellenza del prodotto e dei lavoratori, la sua vera forza: l'auto era un bene di massa con il quale ci si identifica.

Ma lo stabilimento di Arese, in quei due milioni di metri quadrati, oltre ai bolidi della strada, produceva anche parlamentari. Almeno trentuno sono, infatti, gli operai strappati alla catena di montaggio e mandati sugli scranni di Montecitorio. Faticare insieme aveva un senso e il lavoro un valore riconosciuto.

Arriva anche il tempo della gestione Fiat, simbolicamente annunciato il primo giorno con il sequestro a mensa dei mazzi di carte con cui si socializzava durante la pausa. 1600 miliardi di finanziamento pubblico per una produzione nuova, ma la crisi del gruppo torinese e il ridimensionamento delle sue produzioni conducono allo svuotamento dello stabilimento, con la dismis-

Negli anni '80 c'era uno stabilimento con un ciclo produttivo completo: entrava il rottame grezzo e uscivano autovetture fiammanti

I lavoratori e i sindacati sono stati i primi a non accettare come ineluttabile la scomparsa di un'attività industriale di punta

STORIE di fabbriche

Arese, la sfida dell'auto nuova

Dai fasti dei bolidi Alfa Romeo alla scommessa del Polo della mobilità sostenibile

oggi presidio dei lavoratori in piazza duomo

Di solito i giorni tra le festività di fine anno non sono considerati tra quelli più "caldi" dal punto di vista delle manifestazioni sindacali. Ma per i lavoratori dell'Alfa Romeo di Arese è esattamente il contrario: perché per 494 di loro il giorno più caldo degli ultimi anni è proprio il primo gennaio 2005. La data in cui rischia di scendere la cassa integrazione, cioè l'unica fonte di reddito. Sono festività di fine anno difficili, per i cassintegrati di Arese. La loro unica richiesta di regalo collettivo è stata quella di «un lavoro sicuro». Per loro sono giornate di grande apprensione perché alla fine di questo mese scade la cassa integrazione. La loro richiesta alla Fiat era sostanzialmente quella di non finalizzare il prolungamento del periodo di cassa integrazione soltanto alla collocazione dei lavoratori nel Polo della Mobilità sostenibile ma anche alla ripresa della produzione di vetture Alfa Romeo nello storico stabilimento di Arese. E sia a Fiat che ai proprietari

dell'area hanno chiesto garanzie, con il concorso della Regione, di uno stipendio pieno ai lavoratori con una integrazione al reddito sempre più necessaria perché dal primo gennaio 2005 il già misero assegno sarà decurtato di un ulteriore 10%. Per questo, oggi a Milano, quei lavoratori manifesteranno in piazza Duomo, dopo che due giorni fa la Fiat ha rifiutato l'accordo con i sindacati sulla mobilità. «Pur ribadendo che non intende procedere dal primo gennaio alla risoluzione del rapporto di lavoro - spiegano unitariamente Cgil, Cisl e Uil - la Fiat si è rifiutata di acconsentire alla richiesta di sospensione, vista la necessità di tutelarsi nell'eventuale utilizzo della mobilità in caso di mancato accordo sulla cassa integrazione straordinaria». Ma è proprio per questo che «a fronte della mancanza del decreto sulla cassa integrazione straordinaria, degli strumenti per potervi accedere, cioè integrazione al reddito e certezza della ricolloca-

zione di tutti i lavoratori», le organizzazioni sindacali avevano chiesto una sospensione della procedura che consentisse di «concretizzare gli accordi fatti in Regione Lombardia». A questo punto, insomma, «diventa sempre più urgente che le istituzioni lombarde firmatarie degli accordi per la reindustrializzazione di Arese convochino gli incontri necessari a scongiurare i licenziamenti». E proprio per evidenziare la drammaticità della situazione i lavoratori di Arese promuovono il presidio in piazza Duomo di questa mattina. Parallelamente, però, i sindacati proseguono il proprio tentativo di dare vita e consistenza al progetto del Polo della mobilità sostenibile, attorno al quale si sono già coagulati interessi e investimenti, sia pubblici che privati, ma che ancora non riesce a decollare per il totale disinteresse (e silenzio) della Fiat e anche per la mancanza di impegno da parte del fronte della grande impresa.



Una manifestazione di lavoratori dell'Alfa Romeo di Arese

Foto di Del Bo/Ansa

sione di aree ancora efficienti e modernamente attrezzate. Oggi la fabbrica è stata sventrata e le catene sono state fisicamente tranciate in due notti per non permettere la ripresa della produzione con il reintegro dei cassintegrati imposti dal pre-tore.

Cosa rimane o cosa potrebbe rinascere da una storia così straordinaria e così drammaticamente dissipata?

C'erano tute blu provenienti dal Sud che partivano orgogliosi sulla Giulietta da loro costruita

Ormai il progetto di un "Polo della Mobilità Sostenibile" ad Arese sta prendendo slancio. Si trattava di una sfida "impossibile". I primi a lanciarla sono stati i lavoratori con i sindacati dei metalmeccanici. Non hanno accettato come ineluttabile l'annichimento della presenza di un'attività industriale di punta e la sfida è stata raccolta e condivisa dalla Regione Lombardia. Così ha preso avvio il progetto di un "polo" di attività di ricerca, servizio e industria manifatturiera orientate a fornire prodotti e servizi per la "mobilità sostenibile".

Una svolta coraggiosa ed ancor poco conosciuta ed apprezzata soprattutto a sinistra, dove si fa tutta la fatica a coniugare politiche industriali, qualità della vita, occupazione, emergenza ambientale e impe-

gnolo pubblico per l'estensione dei diritti a cospetto di un mercato subito come ostacolo insormontabile per ogni progetto di trasformazione.

L'idea sottostante al progetto costituisce, per certi versi, una rovesciamento del tradizionale rapporto tra territorio e industria: non più "ciò che è buono per l'impresa deve necessariamente essere buono per il territorio", che ne subisce tutte le externalità scaricate, bensì "ciò che è buono per il territorio genera una domanda di prodotti e servizi che costituisce un'opportunità per l'industria".

La decisione di cambiare prodotto, sostituendo ad una merce tradizionale un "obiettivo sociale" come la mobilità sostenibile, è nata in lunghe discussioni, innumerevoli incontri, riunioni dei consigli di fabbrica, assemblee e votazioni. È inte-

ressante come da una vicenda concretissima, scandita da scioperi, lotte, trattative, ma che ha saputo riscoprire il valore sociale del lavoro e compiere una maturazione culturale complessa per superare una dimensione prevalentemente difensiva, si sia configurata una risposta industriale credibile, che costituisce un tentativo di corpo insediamento manifatturiero non tradizionale, così innovativo dal punto di vista energetico e ambientale da proporsi come non dissipativo, pur occupandosi di produzione di massa e di mercato.

Ad Arese si dovrebbe fare ricerca, progettare, ingegnerizzare e commercializzare un prodotto socialmente desiderabile, che si definisce "mobilità sostenibile", proponendo soluzioni alla crisi ambientale del territorio lombardo, riqualificando il sistema industriale in setto-

ri di avanguardia, riposizionando l'impegno della ricerca avanzata nel settore decisivo del trasporto, oggi esposto alla crisi del settore auto nazionale e, infine, inserendo il nostro paese nel piano strategico UE, incentrato sull'impiego delle fonti rinnovabili e dell'idrogeno come vettore energetico del futuro.

Così come interessante è il ruolo

adottando i veicoli di nuova concezione e promuovendo la realizzazione di reti "distrettuali" di stazioni di rifornimento.

In conclusione, sta nascendo nel cuore della Lombardia un progetto industriale trainato da domande di prodotti sostenibili e quindi intrinsecamente meno dissipativi e più attenti al territorio rispetto alla crescita tradizionale.

Una autentica novità per i soggetti economici e sociali, ma soprattutto per la politica e le amministrazioni, che si trovano a misurarsi con una valenza strategica e sistemica troppo grande per poter essere governato da lobby chiuse, secondo la cultura prevalente dei Governi in carica nella Regione più ricca del Paese. Vogliamo far diventare anche questo un autentico cemento per la cultura di governo e di cambiamento del centrosinistra?

Si dovrebbe fare ricerca, progettare e commercializzare un prodotto socialmente desiderabile

In un libro bianco la Cgil ha raccolto storie di licenziamenti illegittimi, ricatti e mobbing selvaggio nei confronti di chi lavora nelle fabbriche della Valcamonica

Delegata sindacale? In ginocchio per ore a pulire i filatoi

Susanna Ripamonti

MILANO Sono casi estremi, «episodi dove si è andati oltre il limite» quelli raccontati nel libro bianco appena presentato dalla Cgil della Valcamonica. Storie di ulcere e di mobbing selvaggio, di ossa spezzate e di omicidi bianchi spacciati per incidenti stradali. Storie di licenziamenti abusivi, di ricatti, di diritti negati, di cui forse, la magistratura dovrebbe occuparsi con qualche attenzione, dato che i datori di lavoro che con più frequenza hanno infranto le norme «oltre ogni limite» lo hanno fatto con metodo e con regolarità, senza che ci fosse mai un giudice in grado di fermarli.

Prendiamo ad esempio la filatura Di Lenno, 80 dipendenti superstiti, dopo che negli ultimi 6 anni una settantina di lavoratori sono stati

costretti a licenziarsi. La direzione ha fatto del mobbing «una forma di terrore psicologico, protratta nel tempo, con lo scopo di eliminare una persona ritenuta scomoda». Ci è riuscita con successo con Davide Belleri, richiamato al lavoro mentre era in ferie. Sale su una scala, cade da un'altezza di cinque metri e si rompe una gamba, ma il titolare gli dice che visto che era in ferie non può produrre nessuna documentazione per l'infortunio. Belleri è costretto a mettersi in malattia, ma quando in fabbrica hanno bisogno di lui vengono a prenderlo in macchina, lo portano nello stabilimento a riparare guasti elettrici e poi lo riaccompano a casa. Un'ulcera duodenale da stress gli rode lo stomaco, alla fine, dopo un litigio col direttore decide di dimettersi. «Da quando mi sono dimesso la mia salute è migliorata al punto di non

avere più traccia né di ulcera né di malesseri generali causati da stress».

Rita Cagni e Pasqua Danesi, cinquantenni, hanno denunciato per mobbing i titolari Angelo e Corrado Brignoli. Sono state umiliate e insultate, sono state vittime di aggressioni e di minacce e costrette a fare i lavori più pesanti, nelle modalità più punitive. Rita va avanti a

Nessun giudice sinora è riuscito a fermare i datori che infrangono le norme con metodo e regolarità

Tutto è iniziato qualche anno fa, in seguito a un infortunio sul lavoro, non denunciato e non riconosciuto come tale. Rita si prende una botta in testa, continua a lavorare, ma un po' alla volta spalle e braccia si immobilizzano. Diagnosi: ernia cervicale. Dopo 5 mesi di malattia torna in fabbrica col suo certificato: niente lavori pesanti, prescrive il medico. Da quel momento inizia l'inferno. Le assegnano lavori che prima facevano solo gli uomini. Nina invece è una donna robusta, per

lei è una pena stare per ore accucciata per terra, a pulire le ghiera sotto alle macchine, ma la direzione le impone questa mansione, 6 ore a fila nella stessa posizione. «Ci ordinano di pulire le pareti che separano i filatoi con spazzolini che pesano 2 chili e mezzo». Rita viene costretta a spazzare i residui che cadono sotto alle macchine, sollevate da

Un operaio licenziato perché si era rifiutato di proseguire a lavorare dopo la morte di un suo collega

terra circa 6 centimetri, non con un aspiratore, ma con scopino e una palette: «Devo fare 10 filatoi in 4 ore, in ginocchio, sedere in alto, viso a terra. Le compagne fanno qualche commento di commiserazione. È atroce, non voglio far pena a nessuno anche se arrivo alla sera con la febbre alta e le ossa spezzate. Il giorno dopo spero che mi assegnino un lavoro più umano, ho le ginocchia gonfie, un attacco di cervicale, mal di stomaco, ma l'ordine è di continuare». Sono alla Di Lenno da anni, ma la direzione impone che facciamo un periodo di addestramento per operai neo-assunti.

Poi ci sono i morti sul lavoro, i casi come quello di Fausto Spagnoli, ucciso da una benna mentre lavorava in un cantiere. Hanno fatto passare la sua morte per un incidente in moto, il titolare del cantiere addirittura aveva negato di cono-

lo che la ricerca pubblica viene ad assumere con la trasformazione in corso. ENEA ha ricevuto dalla Regione Lombardia l'incarico di definire il quadro concettuale di riferimento per lo sviluppo del "polo" e di proporre l'insediamento di progetti di punta credibilmente suscettibili di incentivare attività manifatturiere a basso impatto ambientale.

Così, nella prospettiva di un ridisegno sistemico del trasporto di persone e di merci, l'area di Arese diventerebbe l'epicentro di un progetto che si propone la costituzione di un distretto innovativo per il settore automotive e il re-insediamento di attività manifatturiere, collegate alla possibilità di riduzione dei volumi di traffico, alla riorganizzazione della logistica delle merci, alla produzione di veicoli a basso impatto ambientale, inizialmente favoriti nella loro diffusione da una politica pubblica delle amministrazioni in stretto rapporto con il loro cittadini e, infine, sostenuta dalla diffusione delle strutture adeguate al loro successo.

Assieme allo sviluppo del trasporto pubblico, l'idea chiave per superare l'insostenibilità del sistema di trasporto attuale riguarda la costituzione di nicchie di mercato per la diffusione dei nuovi prodotti. Prendiamo il caso dei veicoli alimentati a idrogeno. Tutte le maggiori case automobilistiche hanno realizzato prototipi funzionanti, ma la mancanza di una rete di rifornimento costituisce uno dei maggiori ostacoli allo loro diffusione sul mercato.

Con iniziative promosse dalle amministrazioni pubbliche in aree territoriali circoscritte, come quella metropolitana milanese, si comincerebbe con "forzare la domanda" inducendo i gestori di flotte di mezzi dedicati (taxi, car sharing, consegna merci) a circolare in corsie ed orari preferenziali solo adottando i veicoli di nuova concezione e promuovendo la realizzazione di reti "distrettuali" di stazioni di rifornimento.

In conclusione, sta nascendo nel cuore della Lombardia un progetto industriale trainato da domande di prodotti sostenibili e quindi intrinsecamente meno dissipativi e più attenti al territorio rispetto alla crescita tradizionale.

Una autentica novità per i soggetti economici e sociali, ma soprattutto per la politica e le amministrazioni, che si trovano a misurarsi con una valenza strategica e sistemica troppo grande per poter essere governato da lobby chiuse, secondo la cultura prevalente dei Governi in carica nella Regione più ricca del Paese. Vogliamo far diventare anche questo un autentico cemento per la cultura di governo e di cambiamento del centrosinistra?