

IL CRACK DEI CRACK

Crisi sociale sotto la Mole

Finita l'illusione di fare di Torino una città postindustriale, insieme ai sogni delle notti olimpiche, la crisi colpisce il lavoro. Non solo alla Fiat: l'unico settore salvo è quello aeronautico, grazie alla produzione bellica e alle commesse pubbliche. Record di cassa integrazione ma fioccano già i licenziamenti

LORIS CAMPETTI

Quando nel 2002 esplose la crisi Fiat, la più grave fino a quella data, furono in molti a teorizzare un nuovo volto della Detroit italiana che finalmente avrebbe potuto liberarsi dalla monocultura dell'automobile. Dal sindaco Sergio Chiamparino all'università, dagli intellettuali a gran parte delle forze di sinistra partì una campagna per la trasformazione dell'area urbana che avrebbe potuto e dovuto reggersi sui servizi, il terziario, il turismo, uscendo finalmente dal tunnel delle quattro ruote scavato da generazioni di Agnelli. Una città capace di riprendersi i suoi tempi, diversi da quelli scanditi dai cambi turno a Mirafiori. Era una sogno, si reggeva su basi ideologiche senza tener conto della composizione sociale torinese, della sua cultura industriale e dei suoi saperi. Poi la Fiat ha ripreso, grazie alla tolleranza delle banche, ai danari pubblici e all'arrivo del mago Sergio Marchionne. Con la ripresa della Fiat e con la scoperta (bella scoperta) che Olimpiadi e grandi opere si lasciano alle spalle cemento e poco d'altro, quelle teorie postindustriali cominciarono a perdere forza, e militanti. Dev'essere successo qualcosa di importante se oggi La Stampa titola con le parole di Luca Cordero di Montezemolo: bisogna ripartire dalla fabbrica. Le stesse parole usate in questi giorni dal sindaco.

Cosa sia successo è presto detto: è precipitata la crisi peggiore che si ricordi sotto la Mole. I numeri sono impietosi: se dall'inizio dell'anno al 1° giugno, nel solo settore metalmeccanico 94 aziende dell'area torinese avevano fatto ricorso alla cassa integrazione, il 5 di ottobre il numero era salito in modo iperbolico a 329. Mentre parliamo con il segretario della Fiom, Giorgio Airaudò, nella sua scrivania arrivano altre 79 lettere di richiesta di cassa, 45 di aziende associate all'Amma, 23 all'Api e 11 di aziende non associate. E non è che a soffrire le conseguenze della crisi siano soltanto i lavoratori metalmeccanici. Battono cassa le aziende alimentari come la Abit (latte e derivati) che dopo la cassa integrazione minaccia di passare ai licenziamenti, quelle chimiche come la Michelin che pur non lavorando per la Fiat annuncia la chiusura dello stabilimento di Torino proponendo ai dipendenti il trasferimento in altri impianti. Poi c'è il caso clamoroso della Motorola, il gigante nordamericano dei telefonini che per aprire a Torino un centro di ricerca che avrebbe dato lavoro a un migliaio tra ingegneri e ricercatori ha ricevuto sovvenzioni dagli enti locali per almeno 10 milioni di euro. Di posti di lavoro altamente specializzati, alla fine, ne sono venuti fuori 370, di cui 170 precari. Il contratto di lavoro scelto da Motorola è quello del commercio, più conveniente. Un bel giorno d'autunno dell'anno di grazia 2008 è arrivato un signore dagli Stati Uniti a comunicare ai 200 dipendenti rimasti - i precari erano già stati rimandati a casa - la decisione della direzione di chiudere il centro torinese e tutti a casa. Sistema italiano per i finanziamenti pubblici, gestione tipicamente americana della forza lavoro: non avendo pagato i contributi per gli ammortizzatori sociali, la Motorola non ha accesso alla cassa integrazione, dunque restano solo i licenziamenti. «Sembrava di essere negli Stati Uniti - racconta Airaudò - con gli ingegneri che lasciavano l'ufficio con gli scatoloni in mano». Uno di questi ingegneri ha raccontato la sua triste storia: un mese prima si era licenziato dal posto dove lavorava per sbarcare in Motorola, convinto dalle promesse di un radioso futuro.

Ma torniamo ai metalmeccanici. La Fiat subisce gli effetti peggiori della crisi come tutte le aziende automobilistiche concorrenti, ma è la prima volta, continua Airaudò, che alla crisi dell'auto si aggiunge quella dei camion (Iveco) e delle macchine movimento terra (la Cnh, che resiste grazie alle performances delle grandi macchine per l'agricoltura, costruite però negli Usa). Erano 13 anni che l'Iveco non faceva ricorso alla cassa integrazione. A Mirafiori la produzione sta

scendendo ai minimi storici, 7-8 mila dipendenti sono già in cassa e a cascata la crisi si ripercuote su tutto l'indotto. «Non c'è mai stata una simile velocità nel contagio - dice Airaudo - e una simile espansione in tutti i settori». La copertura sindacale e sociale è ancora molto forte, ma solo nelle aziende con più di 50 dipendenti. Nelle sole aziende in cui la Fiom ha delegati, i contratti di lavoro precari non rinnovati sono 2.935, solo l'ipocrisia e la controriforma del lavoro impediscono di chiamarli con il loro vero nome, licenziamenti. In un arco di aziende che occupano 46 mila persone, quelle in cassa integrazione sono quasi la metà, 22.802.

Tutta la veicolistica è in precipitosa ritirata, comprese le porte corazzate, alla faccia della campagna sulla sicurezza. Per non parlare dei carrozzieri che a Torino e in Italia si chiamano Pininfarina e Bertone, rispettivamente 1.750 e 1.150 addetti nell'area torinese, a cui si aggiungono oltre 1.000 dipendenti in Svezia e in Francia, nei settori della Volvo e della Matra acquistati da Pininfarina. E dire che la carrozzeria ha un andamento anticiclico, ma questa crisi fa eccezione. Pininfarina è sommersa dai debiti (6-700 milioni di euro) e risponde con pesanti ondate di cassa, la Bertone è in amministrazione controllata e per ora non ha prospettive di futuro. La crisi colpisce anche fonderie e stampaggio a caldo che producono non solo per l'auto. Per la prima volta la Berko, gruppo ThyssenKrupp, ha chiesto la cassa.

Si fa prima a dire chi si salva: «L'aviazione, cioè la ex Fiat Avio ora in mano a fondi americani, l'Alenia e la Microtecnica. Si salvano grazie alle commesse pubbliche e alla produzione bellica». Come si si attrezza di fronte alla crisi peggiore il sindacato? E la Fiom, come risponde all'emergenza sociale torinese? «Torino non è un'eccezione ma un anticipatore di quel che capiterà in tutt'Italia», risponde Airaudo. Insomma, in un modo o nell'altro la città di Gramsci e Gobetti è sempre un laboratorio. Ne parleremo nella prossima puntata. (1. continua)

«Come reagiamo? Solidali»

Airaudo (Fiom): «Con i licenziamenti rischiamo la guerra tra cassaintegrati e precari. Si deve evitare»

LORIS CAMPETTI

Sono decine di migliaia i posti di lavoro a rischio a Torino nell'industria, nell'artigianato, persino nei servizi. Per ora è la cassa integrazione a farla da padrona, accompagnata sempre più spesso dalla mobilità verso la pensione. Per i lavoratori precari, però, come per gli immigrati e in generale per le fasce più deboli del mondo del lavoro non esistono gli ammortizzatori sociali, non resta dunque che la disoccupazione. Nella prima puntata della nostra inchiesta abbiamo fornito i numeri dell'emergenza sociale sotto la Mole antonelliana, e avevamo concluso con una domanda: «Come risponde il sindacato, come si attrezza la Fiom alla nuova, pericolosa stagione di crisi?»

«Innanzitutto - risponde il segretario della Fiom Giorgio Airaudo - chiediamo di garantire ed estendere alle fasce più deboli del mercato del lavoro gli ammortizzatori sociali. Bisogna tutelare i lavoratori e i loro redditi, non è pensabile che lo stato faccia l'ufficiale pagatore per salvare banche e aziende senza investire sul lavoro, e sulla qualità del modello di sviluppo futuro. Questa crisi, ci dicono tutti i nostri interlocutori aziendali, durerà almeno due anni ma nessuno si fida più delle previsioni, a partire dalle banche che bloccano il credito. Non si sa se e quando ci sarà la ripartenza. Noi diciamo che gli investimenti pubblici dovrebbero essere finalizzati all'innovazione del prodotto mettendo al centro l'ambiente, la qualità del lavoro e della vita, della collettività. Insieme, i finanziamenti devono essere condizionati alla permanenza delle aziende beneficiarie nel territorio. Il nodo è cosa produrre, e noi della Fiom sono anni che ci confrontiamo su questo punto. L'abbiamo fatto anche nel 2002 quando esplose la crisi Fiat. Dobbiamo puntare a una manifattura diversa».

Tira solo la commessa pubblica

Intanto, però, si accumulano sul tavolo dei sindacalisti le lettere di richiesta di cassa integrazione, di mobilità, le denunce dei delegati sul mancato rinnovo dei contratti a termine, le chiusure di

stabilimenti. A Mirafiori l'unica vettura che tira è la Multipla bi-power. E come scrivevamo nella puntata precedente, l'unico settore metalmeccanico che va bene a Torino è quello dell'aviazione, grazie alle commesse pubbliche e alla produzione bellica. Come rispondete? «Contrattando, cercando di difendere posti di lavoro e redditi. Per quel che è possibile: tieni conto che la cassa integrazione, in seguito alle decurtazioni effettuate da tutti i governi che si sono succeduti, garantisce una copertura del 55-60% del salario contro l'80% del passato. Alla Teksid, dove ci sono tanto la cassa integrazione che la mobilità, siamo riusciti a ottenere la conferma dei contratti a termine per non lasciare i precari senza lavoro e senza ammortizzatori sociali. Ma lasciami dire che in questo contesto di crisi che dilaga con una rapidità mai vista, i provvedimenti del governo per la detassazione degli straordinari sono ridicoli. Le aziende procedono così: prima fanno fare ai dipendenti le ferie e i permessi residui, poi lasciano a casa i precari e infine chiedono la cassa integrazione».

E a voi cosa resta: la contrattazione sulla chiusura dei siti e la riduzione del danno? «Alla Graziano trasmissioni - dice ancora Airaudò - a luglio abbiamo firmato un buon contratto integrativo, con la conferma di decine di contratti precari. A fine settembre ci hanno chiesto di fare straordinari e noi abbiamo accettato in cambio della stipula di nuovi contratti di lavoro. Lunedì scorso ci hanno annunciato la fine degli straordinari e l'apertura delle procedure per accedere alla cassa integrazione. La crisi fa paura ai lavoratori, bisogna saperlo. Ed è successo che in assemblea qualcuno ci dicesse: «Se non avessimo preso altri precari, ora non saremmo costretti ad andare in cassa». Ecco, il primo obiettivo del lavoro sindacale, oggi, è la difesa, in qualche caso la ricostruzione della solidarietà dei lavoratori spinti dalle difficoltà a un'insensata guerra tra poveri. La crisi genera contraddizioni, le fasce più deboli, i precari, gli immigrati, sono i primi soggetti che dobbiamo difendere, insieme ai lavoratori meno esposti».

Ma è in tutti i settori veicolisti - auto, camion, componentistica, macchine movimento terra - che le conseguenze del crollo di ordinativi si fanno sentire di più. «Alla Daijco, una multinazionale statunitense che ha qui tre stabilimenti, ci hanno annunciato la chiusura di una fabbrica spiegandoci che prima di due anni non si vedrà l'uscita dalla crisi e che la ripresa non sarà in Italia, ma in Serbia. Noi, insieme alla Fim, abbiamo risposto di no, perché su quelle basi non è possibile trattare il futuro di 450 dipendenti, in maggioranza donne e molti immigrati. I lavoratori allora hanno occupato lo stabilimento bloccando le merci in uscita e le portinerie. Mercoledì la direzione è tornata sui suoi passi accettando di tenere aperta la fabbrica, accedendo agli ammortizzatori sociali. Così abbiamo deciso di sbloccare le merci e le portinerie, i lavoratori sono rientrati in fabbrica tra gli applausi, si applaudivano tra di loro, operai anziani, donne, giovani e migranti, perché avevano difeso il loro capannone. Vedi che può avere un senso, anche sociale e culturale, il lavoro sindacale?».

Ma è ovvio che anche le lotte migliori devono essere sostenute da procedimenti d'emergenza, i soldi pubblici non possono finire solo nelle mani di banchieri e industriali, e per di più senza vincoli sociali e ambientali. Insiste su questo punto, la Fiom, perché guarda lontano. Guarda a quando, in qualche modo, questa crisi finirà. Lo scenario non sarà più lo stesso, lo sviluppo futuro non potrà che tener conto di una modifica della qualità della domanda e, si spera, della legislazione ambientale. O la città dell'auto investirà oggi, dentro la crisi, sui nuovi propulsori, sulla ricerca e sull'innovazione, emancipandosi non dall'auto ma dal petrolio e dall'inquinamento, oppure uscirà dal mercato. E prima di sperare in un'altra pioggia di danari bisognerebbe attendere una nuova olimpiade sulla neve. Meglio contare sulle proprie forze, sui propri saperi industriali che vanno riconvertiti, certo non dissipati.

(2. Fine/ la prima puntata è uscita il 7 novembre)