

PER UNA LOTTA OLTRE IL LAVORO operai e precariato: ha ancora senso applaudire alle lotte di resistenza?

Franco Fratini

A metà maggio 2011 l'amministratore delegato di Fincantieri annunciò l'esecuzione di un piano che prevedeva la chiusura degli stabilimenti di Castellammare di Stabia (attivo dal 1783) e di Sestri Ponente (quello del Rex, della Michelangelo e della Leonardo da Vinci) nonché la riduzione delle attività a Riva Trigoso per un totale di oltre 2.500 esuberanti dichiarati sul complesso degli 8.500 dipendenti dell'azienda. La reazione operaia e sindacale non si è fatta attendere e difatti, mentre a Castellammare veniva occupato il Comune e la sede stradale della statale Sorrentina, a Genova in alcuni tafferugli con le forze dell'ordine davanti alla Prefettura un operaio rimaneva contuso. Nulla di particolarmente violento o paragonabile ad altri episodi di resistenza e violenza operaia antichi o più recenti, fatto sta che già a distanza di pochi giorni (il 3 giugno 2011), dopo un vertice con le autorità, lo stesso amministratore delegato ha improvvisamente ritirato il piano di chiusura.

Nei mesi successivi, e fino a oggi, febbraio 2012, è proseguita una infinita pantomima tra istituzioni sulle sorti del cantiere genovese, e sugli altri in odore di smantellamento, fatta di ultimatum e di ripiegamenti, di rilanci e di smentite, alternativamente in nome della classe operaia, dell'uscita dalla crisi, del rilancio produttivo e della competitività, del campanile genovese, del progresso e della tradizione.

Questo episodio, che ci mette di fronte all'ennesimo tentativo di chiusura di una fabbrica in un vecchio distretto industriale, ci dà l'occasione di riflettere nuovamente sul tema lotte operaie contro la crisi /

lotte contro il precariato per il reddito garantito, a partire dal caso di Genova, polo industriale che ha cominciato precocemente, già negli anni cinquanta del secolo scorso, a conoscere progressivi disinvestimenti industriali e conseguenti ridimensionamenti materiali della classe operaia, fino alla sostanziale chiusura del polo siderurgico di oltre un decennio fa (Italsider / Ilva) e alle recenti vicende della Fincantieri. Lo facciamo partendo da alcune premesse sull'andamento mondiale dei settori cantieristico e siderurgico.

La cantieristica genovese nella buca di Keynes

(a proposito della lotta dei dipendenti di Fincantieri contro la chiusura del Cantiere di Sestri Ponente a Genova)

Il ricambio delle flotte che ha pompato per anni il mercato della costruzione di navi nel mondo è in gran parte avvenuto sotto la spinta dei disastri ambientali e delle esigenze di sicurezza che hanno reso più conveniente la demolizione e la costruzione di nuove navi piuttosto che la manutenzione delle vecchie. Oggi le flotte delle navi da trasporto (*container vessels* o *bulk carriers*) sono mediamente più giovani di vent'anni fa. Gran parte delle nuove costruzioni, ovvero circa il 90 per cento del totale mondiale (fonte Cesa, Community of European Shipyards Associations), è stata realizzata nei cantieri dell'estremo oriente: in Cina, in Sud Corea e nel Vietnam, paesi scelti dall'industria armatoriale per il clamoroso differenziale del costo della forza lavoro. Ma oggi la domanda di navi del mondo è caduta, salvo per quelle da crociera e per i *superyacht*, a causa dell'avvenuto rinnovo delle flotte nonché per il calo dei traffici e delle spedizioni: per la prima volta dopo decenni il Lloyd's List segnala mentre scriviamo navi ferme a Shanghai per mancanza di carico, Europa e Usa importano di meno.

In Italia la cantieristica è sopravvissuta negli ultimi anni grazie alle commesse Carnival (il *leader* mondiale delle crociere) che dopo l'acquisizione della Costa Crociere ha commissionato in circa venti anni più di cinquanta navi da crociera, cinquanta inumani pollai galleg-

gianti, tra cui la Costa Concordia, sono stati realizzati per questo cliente.

Ora siamo in presenza di uno o due ordini all'anno, non di più, e anche nel bacino mediterraneo ci sono cantieri a più basso costo, come quelli turchi. La compatibilità economica degli otto stabilimenti Fincantieri in Italia è quindi definitivamente saltata. Il cantiere di Sestri Ponente attualmente occupa 800 lavoratori con un indotto che ne impiega altri 2.500.

Accade oggi alla cantieristica genovese messa in crisi dai cantieri oltremare ciò che capitò – per rimanere a Genova e dintorni – a decine di acciaierie della Val Polcevera, al tempo della realizzazione dello stabilimento Italsider di Cornigliano. È una crisi senza ristrutturazione possibile, senza spazio alcuno per la soggettività di classe distruttrice e creatrice. È una sentenza senza appello, a fronte della quale la lotta operaia consiste nel procrastinarne l'esecuzione. Non si discute qui la dignità di chi è minacciato dalla precarietà e scende in piazza per difendere diritti conquistati, si discute piuttosto e si critica, come vedremo più avanti, l'armamentario ideologico e l'induzione al transfer emotivo conflittuale che accompagna e ricopre la battaglia dei dipendenti Fincantieri.

Tra le parole nuove e vuote di questa battaglia, tra gli obiettivi tecnici e politici ce n'è uno dal sapore magico e tempestoso: il "ribaltamento a mare", cioè lo spostamento sul mare della struttura cantieristica Fincantieri con il "tombamento" dello storico cantiere, nel quale dovrebbero finire 400.000 metri cubi di detriti provenienti dai lavori di realizzazione della nuova galleria dei Giovi nell'ambito dei lavori per il terzo valico – che è ritenuto vitale per risolvere il problema dei fondali. L'opera, ideata per rilanciare Cantiere, ben difficilmente potrà però essere finanziata dalla mano pubblica: sarebbero probabilmente insufficienti anche le risorse finanziarie pubbliche stanziata lo scorso luglio 2011 con l'"accordo di programma", in base al quale per finanziare lo spostamento dei cantieri sono stati stanziati 50 milioni di euro a cui

si dovranno aggiungere altri 20 milioni di euro provenienti dal Fondo per le infrastrutture portuali e un investimento di circa 50 milioni da parte di Porto Petroli Spa.

Ma anche se il ribaltamento a mare fosse realizzabile, esso costituirebbe un investimento destinato a fallire per la caduta ormai irreversibile della domanda, ovvero per la marginalità dei cantieri navali italiani rispetto a quelli dell'estremo oriente e la loro irrazionalità operativa (otto stabilimenti sparsi nel territorio con una guida bicefala o tricefala).

Ciò nonostante, potrebbe esserne tentata la realizzazione, e di qui la repentina rinuncia al piano di chiusura e di ridimensionamento avvenuta la scorsa estate. Perché? Il più importante valore di cui dispone Genova in quest'epoca è costituito dalle aree dismesse o in via di dismissione, queste enormi distese spesso strappate al mare, alle spiagge e alla villeggiatura anche popolare, su cui si sono insediate attività industriali pericolose e inquinanti: evento questo che venne accettato con tripudio e soddisfazione dal proletariato genovese del Novecento, in quanto portatore di "progresso" con ricaduta sociale diffusa e di reddito spendibile nelle belle merci, di chance nella competizione tra patrie e di fattori riproduttivi della comunità operaia – nonché egemonici dal punto di vista politico e di partito.

Queste aree, crescendo e allargandosi, hanno spinto le case degli operai, degli impiegati e dei tecnici verso i quartieri dormitorio appesi in cima alle colline, fuori dai centri storici delle delegazioni.

Ora questi spazi, ai margini dei quali sorge qualche capannone industriale dai colori ecologici, sono ciò che resta della comunità operaia nell'era del progresso e dell'egemonia del partito operaio. Ma è su queste aree che si può avventare la speculazione con un rinnovato e assieme arcaico progetto di accumulazione "semplice" del capitale fondato sulle ceneri di ciò che fu la fabbrica.

Centri commerciali integrati, parcheggi di *container* auto e merci, impianti di manutenzione del corpo, templi della cultura di massa. L'area del cantiere di Sestri Ponente è una di queste. Il valore delle aree può

giustificare l'opera, magari con un *project financing plan* – e questo è quello che Burlando (presidente pidiessino della Regione Liguria) deve aver sussurrato concertativamente ai suoi compari industrialotti e banchieri per far rientrare la chiusura del cantiere. Questo non c'entra con la cantieristica, evidentemente.

Ma c'entra con la speculazione, e c'entra ancor di più con il “discorso politico”, ovvero con il voler generare, a beneficio della sopravvivenza di un ceto politico, l'illusione della continuità con lo stato delle cose precedenti: Genova come città industriale a vita, dove la classe operaia rimane formalmente centrale ed è mobilitabile a comando, dove il sindacato recita il suo copione storico con lo scontro “duro” davanti alla Prefettura, dove il partito miete i suoi voti come da sempre.

La produzione di lavoro inutile in tutti gli ex distretti industriali come Genova non persegue più un obiettivo economico, come nell'esempio keynesiano della buca da scavarsi e da riempire, con l'obiettivo della spesa; né è mossa da una finalità morale, quella di rispettare la sentenza biblica del guadagno legittimato dal sudore. Oggi l'obiettivo residuale è politico: la fabbrica, ancorché improduttiva inattiva o marginale, continua a generare rappresentanza (sindacato, partito operaio e governo locale) e nello stesso tempo costituisce il fondamento della legittimazione del potere politico. La fabbrica, che si è posta infine al centro dello spettacolo, si pone – anche quando non è più – come rappresentazione (presenza dell'assenza) della rappresentanza.

La precarietà operaia e l'ulteriore esempio della siderurgia genovese

(sul suo stato a dieci anni e più dall'“accordo di programma” che consentì di mantenere a Genova una presenza residuale e simbolica delle acciaierie e della classe operaia metallurgica)

A partire dai *Diktat* di Etienne Davignon, il commissario europeo dell'industria negli anni settanta, e dai processi di chiusura dei principali impianti siderurgici europei negli anni settanta / ottanta del secolo

scorso, la storia della siderurgia italiana e genovese in particolare ha anticipato in grande quella della cantieristica. Negli anni cinquanta peraltro lo stabilimento di Cornigliano (con oltre seimila addetti a regime in mezzo alla città) aveva sostituito, condannandole al fallimento, decine di acciaierie padronali o artigianali, contro la cui chiusura lottarono duramente e inutilmente, fulgido ma sconfitto esempio di rigidità operaia – come si diceva un tempo – decine di migliaia di operai genovesi.

Quasi nessuno di quegli operai fu assunto nella nuova fabbrica “americana” che sorgeva sopra una spiaggia e oltre, nello spazio strappato al mare in uno dei più giganteschi processi di trasformazione dell’ambiente che si siano mai visti in occidente. Furono operai selezionati dalle parrocchie dell’entroterra e dalla Uil a costituire gli organici della fabbrica e la Fiom / Cgil ci mise dieci anni a imporsi come sindacato leader. Di recente, alla fine degli anni novanta, è Cornigliano stessa (l’Italsider) che ha corso il rischio di chiudere e avrebbe chiuso sul serio, se non fosse stato firmato il 24 aprile 1999 un “accordo di programma” che vincolava l’industriale bresciano Emilio Riva, l’imprenditore principalmente beneficiato dalla privatizzazione della siderurgia di stato, a gestire la laminazione a freddo in cambio di aree di grande valore date in concessione per cinquantanni. Anche in questo caso il ceto politico egemone a Genova, quello formatosi all’interno del Pci e che alla lontana continua a richiamarsi agli interessi della classe operaia, operò per il mantenimento di un embrione di fabbrica pur di sostenere l’illusione della città fabbrica e del conseguente equilibrio politico da mantenersi a livello locale.

Assai rappresentativo, dal punto di vista simbolico, fu il fronteggiarsi nelle strade di Cornigliano di due schieramenti tenuti a bada dai poliziotti, il primo dei quali – formato da operai dell’Italsider e da sindacalisti molti dei quali ormai appartenenti a Lotta comunista – urlava *Fascisti!* al secondo – formato da donne, spesso mogli di operai dell’Italsider, da abitanti del quartiere ultrainquinato e da personaggi

della destra populista cittadina – che rispondeva indirizzando agli altri l’urlo: *Servi dei padroni!*. Per quanto l’episodio possa essere grottesco, non c’è dubbio che allora l’obiettivo di mantenere in piedi una fabbrica con un pugno di lavoratori per giustificare il reddito con il lavoro fu perseguito in sintonia totale con il progetto neopadronale di Riva, l’industriale che si è impadronito a costi irrisori di aree dal valore inestimabile.

Gli operai attualmente impiegati all’Ilva (già Italsider) sono 1794, dei quali 944 in contratto di solidarietà. Tale forma d’ammortizzatore sociale è oggi l’unica praticabile perché si è esaurita la possibilità di accedere alla cassa integrazione. La prestazione lavorativa di chi è in contratto di solidarietà varia da un giorno a venti giorni al mese. Nessuno sa a quale punto sia la realizzazione di questo “accordo di programma”, né quanto ancora l’industriale Riva giochi la carta della continuità a ogni costo, nell’interesse di se stesso in quanto capitalista, in termini di rappresentazione di una realtà industriale invero supportata dall’erario, e nell’interesse del suo storico avversario – il sindacato e il partito “operaio” ancorché disciolto, nella sua migliore tradizione stalinista e conservatrice – in termini di rappresentazione di una realtà di fabbrica ormai sfigurata.

Dopo dodici anni l’Ilva a Genova produce cassa integrazione e contratti di solidarietà, e permette al ceto politico di affermare che la siderurgia genovese è salva e di continuare la narrazione del rito operaio anche oltre se stesso.

Operai come precari

(breve conclusione provvisoria)

Il potere politico cartolarizza a suo modo il proprio credito (di storia e di idee) ed è remunerato con finanziamenti pubblici ed europei a perdere, mentre consolida il suo sistema di consensi e complicità. Approfondire e smascherare la realtà di questo curioso sistema di produzione politica mascherata da produzione cantieristica e siderurgica (o altro) è *tabù* per tutti.

L'atto è terminato da tempo, il fondale è cambiato e la macchina teatro ha già trasformato la scena, ma gli attori continuano a indossare lo stesso costume, a cui si sono affezionati, e a replicare all'infinito la loro parte: questa è la metafora del lavoro.

Ed è così, in questo equivoco generale, che sembra più sensato, agli stessi protagonisti e agli spettatori, che i dipendenti di Fincantieri lottino come *operai senza futuro*, con le vecchie bandiere del movimento operaio, piuttosto che lottare come *sezione del precariato generale*, assieme ai propri figli fratelli e sorelle privi e prive di reddito.

Sembra che ci sia un accordo generale, e forse c'è, perché non emerga agli occhi di tutti, precari e nuovi padroni con le loro coorti e corti, il più evidente nonché banale degli sbocchi politici di questa lotta: dare a tutti un reddito sganciato dal lavoro.

È in questo contesto che la lotta dei "finti occupati" (ovvero *occupati che vivono la condizione di precarietà come incombente decadenza*, secondo la definizione di Guy Standing) può essere la stessa di chi tale finzione non la vive, i "disoccupati" o *precari per assenza di futuro e insopportabilità del presente*, per riconoscersi nell'unico interesse comune: la lotta per il reddito garantito, il reddito come diritto e non come ricatto.