

C'era una volta la manifattura italiana...

Sembra ieri, e sono passati quasi vent'anni... Pochi settori hanno assistito, nel nostro Paese, ad un mutamento così radicale come quello toccato in sorte al mondo del tabacco italiano. Il combinato disposto dell'innovazione normativa comunitaria e della privatizzazione del settore della distribuzione ha portato, alla fine dello scorso secolo, a scompaginare letteralmente un microcosmo economico apparentemente immutabile. Gli effetti sulla realtà produttivo-manifatturiera sono stati devastanti, e come sempre - quando arriva una rivoluzione - non solo nulla è più come prima, ma per comprenderne realmente gli effetti è necessario un lasso temporale minimo, una prospettiva almeno di medio termine, che consenta di vedere la portata del mutamento una volta depositatosi il polverone prodotto dal bulldozer. Ebbene, da curiosi operatori del settore, e quindi da soggetti direttamente coinvolti nella rivoluzione di cui sopra (nel nostro caso, ovviamente, sul non meno

terremotato versante della distribuzione), abbiamo voluto fare il punto su quanto è accaduto a quella relevantissima filiera produttiva che fino a pochi decenni fa era una delle eccellenze della industria manifatturiera italiana. Cosa ne è stato delle ventuno "Manifatture Tabacchi" nelle quali si articolava il settore produttivo italiano del fumo? Cosa è accaduto di quei ventuno microcosmi (non solo fabbriche, ma spesso davvero città nelle città) che ognuno di noi, a seconda dell'area geografica di riferimento, ha avuto modo di conoscere e di frequentare? Un viaggio nella memoria, certo, ma anche una indagine su come un Paese riesca a gestire ed affrontare - anche qui, con enormi differenze da luogo a luogo... e questa, come è noto, è l'Italia - un mutamento così traumatico nella propria struttura produttiva, e su come il territorio sia riuscito (non sempre, purtroppo) a cicatrizzare le ferite lasciate dall'implacabile bisturi del mercato.

Nel 1999 ETI disponeva di 21 manifatture. Il primo gennaio 2011, con la chiusura dello stabilimento di Lecce, è stata dismessa l'ultima manifattura italiana del tabacco. Il punto finale del velocissimo tracollo subito da un settore industriale considerato inaffondabile: alla fine dello scorso millennio l'Italia era considerata uno dei leader mondiali del mercato. Nelle manifatture occupava quindi quattromila dipendenti per un totale di 45 milioni e mezzo di kg di prodotti da fumo fabbricati. L'apice è stato raggiunto nel 2002, quando fu superata la quota di cento miliardi di sigarette prodotte. Cinque miliardi di pacchetti, quasi uno per ogni abitante del pianeta. L'inizio della fine coincide proprio con quella data simbolo. Il governo

italiano, dopo aver concentrato in sette manifatture la produzione delle ventuno aziende, mise sul mercato l'intero comparto. Parola d'ordine: privatizzazione. Nel 2003 ad aggiudicarsi le fabbriche italiane del fumo fu la British American Tobacco, che ha progressivamente chiuso o dismesso tutte le fabbriche italiane. In meno di dieci anni l'unica fabbrica di sigarette sulle ventuno presenti in Italia nel 2002 è rimasta quella di Chiaravalle, ceduta dalla Bat alla Manifattura italiana tabacchi, una piccola realtà titolare di marchi nostrani per fumatori nostalgici: Futura, Linda e 821. Ma insieme ai prodotti di nicchia sfornati dalla Yesmoke di Torino, oggi copre appena lo "zero virgola" per cento del mercato italiano. Ogni chiusura o riconversione di queste sette antiche manifatture è stata accompa-

gnata dalle proteste e dalle lacrime di dipendenti e istituzioni. E ovviamente il bagaglio di storie, testimonianze, ricordi e canti popolari non ha salvato queste realtà dalla implacabile logica del mercato. In tutte le piazze italiane interessate dagli opifici destinati alla



Manifattura Lecce

lavorazione del tabacco il tormentone è stato lo stesso: «Chiudiamo perché c'è un eccesso di produzione nel mondo, chiudiamo perché produrre qui costa più che nel resto del mondo. Insomma: chiudiamo». Punto. Della vicenda ha parlato di recente su "Linkiesta" anche Francesco Floris, in un bell'articolo intitolato "Viale del tramonto: il triste declino dell'industria del tabacco italiana" del quale riportiamo un estratto: "La disoccupazione nuoce gravemente alla salute. Bisognerebbe scriverlo sui pacchetti di sigarette. Lo fanno bene a Lecce, a Bologna, a Cagliari, a Palermo – un po' dappertutto in giro per l'Italia. Erano i distretti industriali dove si lavorava il tabacco per conto dell'Eta, Ente tabacchi italiani: 20 diverse manifatture di Stato, durante l'età d'oro dell'industria delle sigarette, dove si trasformavano foglie e trinciati per produrre marchi noti e altri che rimangono solo nell'immaginario collettivo: le Sax, le Nazionali, le Eura, le MS. Venti manifatture ridotte prima a sette – ancora in regime pubblico – e infine a zero dopo la privatizzazione che nel 2004 ha ceduto la mano a British American Tobacco. Come è stato possibile perdere un'intera industria in un mercato, quello italiano, che assieme a quello tedesco era ed è l'unico a garantire margini di profitto rilevanti in Europa? Le ragioni, come vedremo, non mancano: l'automazione in primis. È il grande spauracchio per i lavoratori contemporanei che la vivono come un dramma nei settori più disparati, dalla logistica alle banche passando per i taxi, e che già sul finire degli anni ottanta mieteva le sue prime vittime: nel 1990 le macchine tiravano 6mila sigarette al minuto con il 10 per cento di scarti;

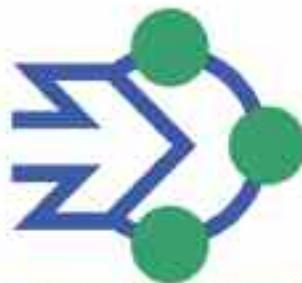
oggi si brevettano e progettano robot che ne tirano 36mila con l'1 per cento di scarto. Tradotto in posti di lavoro? Significa che invece di sette addetti ne basta uno. A visitare una manifattura oggi ce ne si rende conto: pare di entrare in un ospedale di provincia, un museo o un mausoleo: poche

persone, silenzio di tomba interrotto solo dal rumore di fondo delle macchine. Alla British American Tobacco, oggi, basterebbe una sola fabbrica per nutrire i suoi tabagisti in tutto il vecchio continente. Quella alla concentrazione produttiva è una tendenza tutt'altro che mono settoriale e solamente italiana. Riguarda l'intera l'industria di trasformazione agroalimentare o simile, almeno nei grandi marchi standardizzati, che non puntano su produzioni locali di qualità e filiere corte. Vale per la birra, per i succhi di frutta, i formaggi. Ma non sono i robot la sola causa del declino. Piuttosto un mix di fattori radicato nei decenni addietro: consapevolezza dei consumatori sui rischi per la salute che portarono un calo generalizzato di fumatori, soprattutto maschi, in Occidente. Mentre crescevano i Paesi in via di sviluppo e la componente femminile trainata dall'emancipazione crescente sul lavoro, la maggiore capacità di spesa in proprio e il crollo del velo di omertà che costringeva le donne dell'Italia, sia rurale che cittadina, a nascondersi per aspirare nicotina; tasse che gonfiano il prezzo del pacchetto; divieti sul fumo, che trovano la massima realizzazione nella legge Sirchia varata proprio l'anno prima della privatizzazione del 2004. Una nazione che nel dopoguerra si era abituata a fumare nei pub, nelle scuole, nelle sale cinema al ritmo di pellicole di Sergio Leone, addirittura negli aerei. Una curiosità? Quel divieto fu rispettato, quasi subito, le multe sono poche mentre non si può dire lo stesso per altri semafori rossi di Stato come le cinture di sicurezza obbligatorie o i caschi in motorino. Oggi basta farsi un giro per i licei della penisola per scoprire che gio-

vani studenti, novelli fumatori, combattono una battaglia quotidiana con i bidelli, alla ricerca di una zona franca per “trasgredire” alle proibizioni. Ferite all’industria continuavano ad essere inferte anche dai contrabbandieri. Per tutta la seconda metà del novecento il traffico era “tollerato”, in primis dai vertici: ci sono stati casi sporadici, al limite dell’eclatante, in cui noti trafficanti venivano ricevuti dai Prefetti per le proprie rivendicazioni. Erano percepiti come un reato fiscale, tributari, per tradizione lasciati correre. Eppure i numeri erano chiari: ogni aumento di prezzo al pacchetto vedeva un simultaneo aumento del contrabbando. Meglio il tabacco che le armi o la droga, si pensava ingenuamente negli uffici di polizia, prima che la Direzione investigativa antimafia cominciasse a scrivere a chiare lettere nei propri report semestrali come stavano le cose: le rotte dei TLE (Tabacchi lavorati esteri) erano le stesse di armi, droga, prostituzione, documenti falsi, automobili rubate, carte di credito. Con specifico riferimento a strutture criminali simil-mafiose dell’est europeo o dell’ex Jugoslavia che trovavano gioco facile nelle aree di libera circolazione e nell’allargamento a est dell’Europa. Da ultimo: la governance malata del settore pubblico aggravò la situazione, fino a spingere il tandem Tremonti-Siniscalco che con quella privatizzazione vedeva un modo per fare cassa, a cedere il settore a Bat per quasi 2,4 miliardi di euro, che a sua volta cedette a Logista la rete distributiva e procedette a delocalizzare la produzione. Cosa è rimasto di quella battaglia quasi 15 anni dopo? Un solo vanto italiano – il Toscano venne ceduto nelle mani del Gruppo Maccaferri nel 2006, arrivando a raddoppiare in dieci anni il fatturato e la produzione, con quasi 200 milioni di sigari prodotti fra Lucca (fatti a mano e a macchina) e Cava dei Tirreni (Salerno, dove si fanno gli aromatizzati). La restante eredità di quella fase non ha un invece un bel’aspetto: siti industriali abbandonati, tanti, troppi. Che al pari delle caserme militari o altre proprietà del demanio devono essere riqualificati. Lo si è fatto, in alcuni casi – pochi – ci si sta provando in altri. Ma è dura. Tanto dura.” Ecco allora che provare a fare il punto della situazione su cosa è successo dell’imponente apparato industriale del settore del tabacco italiano a quindici anni dalla

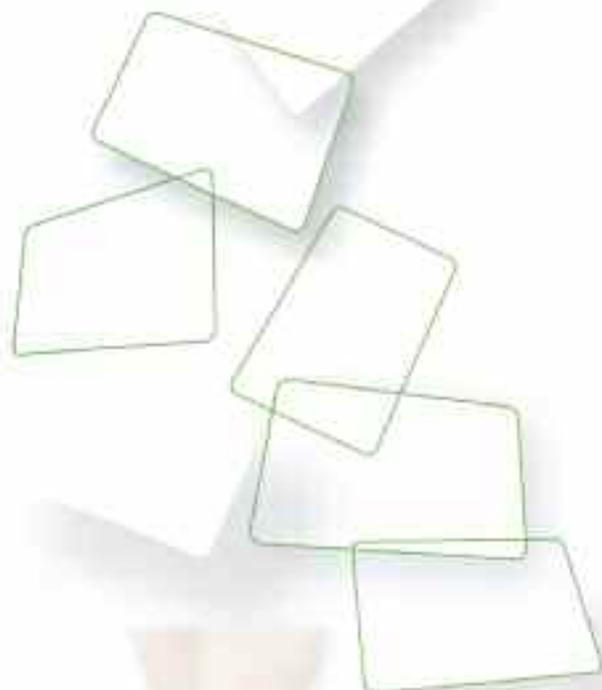
fine del Monopolio significa ripercorrere lo Stivale per imbattersi in poche storie di successo e innumerevoli occasioni perdute, in realtà che sono rinate come la Fenice dalle ceneri (di una sigaretta?) e in avvilenti situazioni di degrado. Per chi, come noi gestori, opera da sempre nella filiera del tabacco e per storia lavorativa e familiare ha avuto modo di conoscere e frequentare le care vecchie “manifatture”, si tratta di una sorta di *via crucis* costellata di rimpianto e disillusione sulla capacità di salvaguardare le eccellenze industriali di un passato così poco remoto. Iniziamo allora dall’ultima realtà costretta a chiudere i battenti, Lecce. E’ naufragato miseramente il percorso di riconversione della ex manifattura tabacchi leccese che, fino al 2010, ospitava la produzione di sigarette targata British American Tobacco, dando lavoro a circa 500 persone. Il fallimento industriale prima dei due progetti portati avanti da Hds e Ip Korus (due delle aziende coinvolte negli accordi presi tra istituzioni, sindacati ed Bat), e da ultimo di Iacobucci ha lasciato sul terreno ogni speranza residua di reinventare un progetto lavorativo all’interno di quello che fino ad un paio di decenni fa rappresentava una eccellenza nell’asfittico panorama occupazionale salentino. L’epitaffio nelle parole della stampa locale: “La riconversione industriale ex Bat per la quale il Mise certificava il pieno successo, ora viene certificata dallo stesso Mise come pienamente fallita”. E il complesso di via Birago ora rischia seriamente di trasformarsi in un enorme monumento alle occasioni perdute, fatiscente e in progressivo disfacimento. L’architetto Rita Miglietto così si esprime: “E’ un classico esempio di archeologia industriale. E’ un tassello del progetto di “industrializzazione” del paese che ha visto a Lecce e nel Salento importanti testimonianze; il complesso di via Birago – dei primi anni Venti - come altre manifatture di diverse città italiane, vide coinvolto infatti anche Pier Luigi Nervi, uno dei più importanti progettisti italiani testimoni della modernizzazione del Paese. Secondo il Codice dei Beni Culturali, la manifattura è “espressione della storia e dell’industria italiana”, è una “testimonianza dell’identità e della storia delle istituzioni pubbliche collettive”. Ma temo che gli investimenti necessari siano tali da escludere un intervento a breve termine, purtroppo”.

(1. - Continua)



SERVIZI IN RETE 2001 SRL

*Una signora
distribuzione*



Per gli acquisti sul Terminale: 0658550367/324
Per assistenza ricariche on line: 0658550383/329
Per informazioni: 0658550304
www.serviziinrete2001.it