

Il Decollo aprile 1985

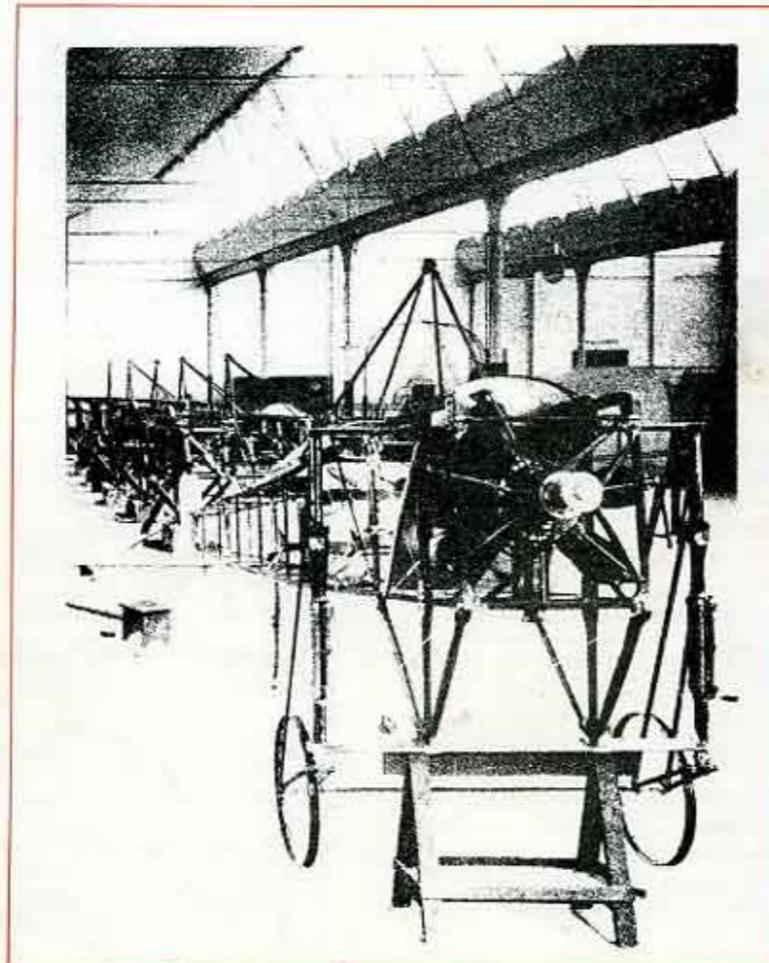


APRILE 1985

Numero 2/85

il decollo

PERIODICO DEI LAVORATORI AERITALIA, ARAVIO, PARTENAVIA



IN QUESTO NUMERO:

- N. Colajanni
S. Ridi LE PROPOSTE DEL PCI PER L'INDUSTRIA AERONAUTICA
- REFERENDUM: Le ragioni dei lavoratori
Appello degli intellettuali napoletani

IL DECOLLO



GIORNALE DI FABBRICA DEL P.C.I.

la vertenza: vincoli e spiragli

E' in corso una verifica interlocutoria tra Segreteria Nazionale FLM e Finmeccanica, Intersind e responsabili aziendali sulla vertenza Aeritalia, presentata dal Sindacato.

Intanto è doveroso dire che questo è il primo risultato della mobilitazione e della lotta che i lavoratori hanno sostenuto nelle ultime settimane.

La nostra è l'unica vertenza, di una certa importanza per i contenuti e per il rilievo del raggruppamento, che, seppure in fase ancora interlocutoria, si riesce a discutere tra le parti intorno ad un tavolo.

Ma, i segnali che vengono dalla controparte non sono ancora adeguati: troppi sono i vincoli e le rigidità poste al Sindacato a fronte di ben poche aperture. Noi riteniamo che la vertenza vada discussa nel suo insieme, certo senza pregiudiziali da parte sindacale, ma salvaguardandone l'assetto complessivo.

Il consolidamento delle attività e le prospettive produttive sono obiettivi che sempre ci hanno visti impegnati, come lavoratori e come Partito; la nostra parte l'abbiamo sempre fatta e siamo disponibili a continuare a farla, ma, quello che non ci convince è l'atteggiamento del management aziendale.

Se è vero, come la stessa Azienda sostiene, che lo sviluppo dell'area sud è messa in pericolo continuamente dalle difficoltà di sostenere il mercato dagli insufficienti livelli organizzativi e di efficienza degli stabilimenti, dalle scelte o dalle non scelte della parte politica, allora, non ci spieghiamo l'assenza di un ruolo determinato del management aziendale, in particolare dell'area sud, sui temi della vertenza.

Pensare di esorcizzare la questione rimanendo sulla sponda del fiume ad attendere gli eventi, può anche significare rendersi corresponsabili di compromettere l'avvenire di un'azienda come la nostra, che con il contributo di tutti i dipendenti è riuscita ad assurgere ad un ruolo di grande importanza e rilevanza nel panorama dell'industria pubblica meridionale e nazionale.



SOMMARIO

La vertenza Aeritalia: Vincoli e spiragli	3
Referendum: le ragioni dei lavoratori	3
di Antonio Ferrara	
Le proposte dei comunisti per l'industria aeronautica	4
di Silvano Ruffi	
Un programma per l'industria aeronautica	6
di Napoleone Colajanni	
Accetto degli intellettuali	7
Nuove forme di democrazia industriale	8
Umberto Minicodi	
Un ruolo per il sindacato degli anni '90	9
di Antonio Spisio	
Aeritalia: i dubbi del sindacato	10
di B. Numberto	
Angere sul quadri e tecnici	11
di F. Bantiello	
Il Cdf Aeritalia: un'esperienza conclusa?	12
di Virgilio Caputo	
La clima operato va in peggiorando	13
di D'Angelo Mario	
Napoli: l'insuccesso spettacolare offerto dal pentapartito	14
di R. Daniele	
La città del fiume	15
di E. Mosca	
I DEZ e la sanzione di 262A	16
di Marcello	
Amo Napoli perché è una gloria	17
di M. S. Falco	
Le nostre città	18
di Nicola Marotta	
Libri	19
di Oreste Gubione III	

DIREZIONE

Antonio Ferrara, Giovanni Lunardi, Antonio Scoto

COLLETTIVO REDAZIONALE

Vincenzo Amari, Franco Bruni, Stefano Di Salvo, Oreste Gubione III, Felice Giudice, Paolo Passaro, Guido De Santis, Nicola Traversa

ORGANIZZAZIONE

Giovanni Gramati, Giacomo La Marca, Fido Scatoppo

DIRETTORE RESPONSABILE

Attilio Numberto

Registrazione e "ADM" - autorizzazione Tribunale di Roma del 12/1/1974

Redazione / sede amministrazione:
Casa del Popolo (Piazzale d'Arco)

STAMPA

referendum: le ragioni dei lavoratori

E' passato quasi un anno da quel 24 marzo. E' stato un anno difficile e tormentato che ha messo a dura prova il movimento sindacale e le forze sociali che si richiamano al mondo del lavoro.

La Confindustria, per bocca di Lucchini, ha dichiarato che aspetta la morte di questo sindacato e la federmeccanica invoca il diritto di licenziare, chiedendo di eliminare tutte le garanzie contenute nello Statuto dei Lavoratori. E' questa la posta in gioco. E' la stessa di un anno fa, quando una grande parte del Paese intuì che il decreto di S. Valentino colpiva al cuore l'autonomia del Sindacato, mortificava la democrazia parlamentare, affermando un decisionismo rivolto contro il movimento dei lavoratori.

Un altro aspetto presente in quello che è stato definito il movimento del 24 marzo era la richiesta di democrazia nel Sindacato. Era trasparente la contraddizione tra la dirigenza sindacale, impegnata in logoranti trattative triangolari con Governo e imprenditori e l'aspirazione dei lavoratori di contare su tutto quello che veniva deciso e discusso.

Noi comunisti abbiamo sostenuto quel movimento con convinzione e decisione, nelle aule del Parlamento e nei luoghi di lavoro, e, la richiesta del Referendum è stato un momento di questa battaglia. Oggi con altrettanta convinzione siamo decisi a proseguire, convinti come un anno fa che quel decreto serviva solo per infliggere una sconfitta politica al movimento dei lavoratori, senza risolvere nessuno dei problemi che affliggono l'economia del Paese.

Ricordiamo ancora oggi gli anatemi e le provocazioni che in quel periodo venivano dalle forze politiche e sindacali filogovernative: troppo facile l'ironia sulle affermazioni di De Michelis: "Il decreto? I lavoratori ci guadagneranno con l'inflazione al 10 %". Che è stata del 10,6 % e di restituzione della differenza nemmeno si parla. E le affermazioni di Benvenuto sulla parte del decreto che prometteva occupazione, contenimento delle tariffe e recuperi sul fisco. Promesse mai mantenute che evidenziano il fallimento di tutta la manovra economica del Governo. Intanto, Camiti rivolto ad un milione di lavoratori che a Roma manifestavano contro il decreto, non esitava a definirli islamici e Kabulisti, senza



neppure accorgersi che tanti di essi erano cislini ed iscritti alla UIL. Oggi il coro delle ingiurie è rivolto contro i comunisti che hanno avuto l'ardire di farsi carico della richiesta di referendum che, a sentire i partiti della maggioranza e i sindacati filogovernativi, comprometterebbe presunte manovre del governo di politica economica. Di quale progetto economico si tratta, non è dato sapere, visto che continua allegramente la spesa pubblica, l'inflazione riprende a salire e il disavanzo commerciale è a livelli negativi mai raggiunti.

La verità è che le manovre economiche del Governo si riducono solo a tagli dei salari e alla compressione dei consumi: di occupazione, sviluppo, ripresa degli investimenti nemmeno a parlarne, se non quando bisogna garantire fondi a clienti e affaristi amici, o amici degli amici.

Noi comunisti non siamo né pentiti né spaventati per aver promosso questo referendum. Abbiamo noi stessi sostenuto la richiesta perché siamo convinti che ai lavoratori deve essere restituito tutto il maltolto; andremo fino in fondo. In mancanza di un accordo tra le parti sociali che rimuova le ragioni di fondo per cui è stato promosso il referendum, mobilitaremo tutte le nostre energie per la vittoria dei SI.

Questo non per spirito di rivalsa verso il Governo, ma perché siamo sicuri che la vittoria al referendum delle ragioni dei lavoratori è la condizione irrinunciabile per affermare il diritto ad una politica economica equa e incisiva che garantisca una ripresa effettiva dello sviluppo e dell'occupazione.

Antonio Ferrara



il decalogo

le proposte dei comunisti per l'industria aeronautica

Scopo di questa assemblea è quello di dare avvio ad una discussione molto franca e che dovrà continuare sui luoghi di lavoro e nel paese. C'è un dato della nostra analisi e delle nostre valutazioni che riteniamo di dover sottolineare innanzitutto: noi comunisti siamo profondamente interessati allo sviluppo di questo comparto dell'apparato produttivo del paese.

Ad una evoluzione positiva della partecipazione italiana a progetti di ricerca e sviluppo, a collaborazioni e compartecipazioni con industrie di altri paesi. Riteniamo che questa sia la strada migliore per acquisire più elevati livelli di esperienze e conoscenze, passaggi obbligati per accrescere l'autonomia tecnologica della nostra industria e del Paese. Siamo altresì interessati, ed anche questo desideriamo sottolinearlo in una sede come questa, allo sviluppo qualitativo e quantitativo delle produzioni aeronautiche, al consolidamento e allo sviluppo dei livelli di produttività e quindi delle capacità competitive delle aziende.

Siamo fermamente convinti, inoltre, come del resto lo sono anche altri, che l'industria aeronautica e aerospaziale costituiscono un settore di grande valore strategico per lo sviluppo tecnologico del nostro apparato produttivo.

Non sono affermazioni di circostanza. Abbiamo ben presenti, infatti, gli altissimi livelli di sofisticazione che saranno raggiunti non solo nelle produzioni militari ma particolarmente in quelle della nuova generazione degli aeromobili civili. Nei sistemi, negli equipaggiamenti, nell'avionica e nella optonica, nella motostatica e nei nuovi materiali. Abbiamo ben presenti le ricadute che tutto ciò rende possibile e non solo sui versanti della ricerca e sviluppo ma anche su quello delle nuove attività produttive di livello qualitativo. Ricadute che per molti aspetti sono paragonabili a quelle indotte dallo sviluppo dell'elettronica.

Per rimanere nel settore aeronautico in senso stretto, vogliamo sottolineare che ci sono ben presenti le favorevoli opportunità che possono aprirsi all'industria del nostro paese nei prossimi anni. Nel comparto del civile, ad esempio, le più attendibili indagini di mercato stimano che le compagnie aeree entro la fine degli anni '90 assorbiranno per rinnovare le loro flotte, qualcosa come 3.500 nuovi velivoli da trasporto, complessivamente, nelle categorie degli oltre 200 posti e dei 130 - 150 posti. Esclusi, sia gli aerei a lunghissimo raggio e sia i velivoli da trasporto regionale. Per gli aeromobili ad ala rotante, le previsioni di mercato stimano per lo stesso periodo, un assorbimento da 30.000 macchinine e delle quali 20.000 nel mercato civile. In rapporto a queste previsioni di mercato, la NASA ha finanziato un progetto di ricerca per nuovi motori a consumo fortemente ridotti, nuovi tipi di turbo eliche per gli aerei da trasporto regionale e commuter, più efficienti turbo alben nelle classi da 1000, 1500 e 1800 cavalli per gli elicotteri. A questi motivi di forte interesse per lo sviluppo del settore aeronautico, consentitemi di aggiungere un'ulteriore riflessione la quale ha anche il significato di un ammonimento che vale per tutti: un paese come il nostro, afflitto dai gravissimi problemi della disoccupazione senzarizzata e, in più, dalla altrettanto gravissima anomalia, della caduta crescente, nella struttura delle nostre esportazioni della quota dei prodotti ad elevata e media tecnologia che produce disavanzii sostanziosi nei nostri conti con l'estero; che sbilancia il modello di specializzazione dell'apparato produttivo sempre più, verso livelli da terzo mondo, lo sviluppo dell'industria aeronautica e aerospaziale, è un autobus che non può e non deve assolutamente essere perduto.

Nel documento preparatorio di questa assemblea, abbiamo affermato: "l'occasione per definire un'organica politica nel settore aeronautico, può essere costituita dalla presentazione in Parlamento del disegno di legge del Governo".

Oggi alla luce della presentazione al Senato del disegno di legge, sentiamo che questa esigenza diventa irrinunciabile e pressante. E questo perché un intervento pubblico di sostegno, incardinato unicamente in finanziamenti aggiuntivi a scelte di progetto o di prodotto, così com'è nella proposta del Governo, è giudicato da noi, di scarso significato, insufficiente e non all'altezza dei problemi e delle questioni aperte nel settore. Queste nostre affermazioni hanno un senso e dei significati assai precisi e concreti. Infatti, secondo la proposta del Governo, circa 800 miliardi che la legge dovrebbe rendere disponibili per l'attuazione degli interventi, dovrebbero essere erogati alle imprese per le finalità che sono specificate all'art. 3 (finanziamenti per l'elaborazione di programmi e l'esecuzione di studi, progettazioni, sviluppo, realizzazione di prototipi, prove, industrializzazione e avviamento delle produzioni fino alla concorrenza dei relativi costi, inclusi i maggiori costi di produzione sostenuti in relazione all'apprendimento precedente, al raggiungimento delle condizioni produttive di regime...).

Secondo la suddetta proposta di legge queste finalità dovrebbero risultare coerenti all'obiettivo prioritario: lo sviluppo tecnologico, il consolidamento e lo sviluppo dell'occupazione, del mezzogiorno e delle esportazioni. Una domanda a questo punto viene spontanea: chi valuta, giudica, contraddice, decide in concreto della sussistenza reale di questo complesso di finalità ed obiettivi nelle richieste che la proposta di legge del governo demanda alle singole imprese per poter accedere ai contributi? Secondo la proposta di legge del Governo questa responsabilità di valutare e decidere, sono da affidare ad un "Comitato per lo sviluppo dell'industria aeronautica", presieduto dal Ministro dell'Industria e composto da otto dirigenti generali dei vari Ministeri, integrati da esperti, in "numero non superiore a tre".

Il rispetto che abbiamo per la intelligenza dei nostri interlocutori ci porta a ritenere che nemmeno gli ispiratori della proposta pensano seriamente alla eventualità di affidare all'alta burocrazia ministeriale le sorti e lo sviluppo della industria aeronautica nazionale. Il Comitato che si è prefigurato potrà avere al massimo l'incumbenza di mettere lo spolverino sulle decisioni che si sono volute man-



tenere ad altre scrivanie, ai vari gruppi di potere nell'ottica delle vecchie logiche di spartizione e di svilimento delle funzioni e delle prerogative del Parlamento. E' il caso di dire che il lupo perde il pelo ma non il vizio!

Il vizio cioè di accreditare, per mero calcolo di convenienza politica fine a se stessa, come interventi e manovre di politica economica, semplici provvedimenti votati unicamente ad elevare i margini di assistenza alle imprese.

Da qui la nostra insensibilità alle esortazioni che ci vengono rivolte a "fare in fretta" ad approvare il disegno di legge e a scongiurare il rischio che le forze politiche si avviliscino in una diatriba che, secondo taluni, farebbe solo perdere tempo prezioso alle aziende. Senza togliere niente alla importanza che il dato "tempi" assume nelle scelte che si vogliono compiere, rimaniamo per la verità convinti che l'intervento del Parlamento in un contesto come quello aeronautico, allo stato dei fatti (disordinato, sottodimensionato rispetto ai livelli di altri paesi europei e soprattutto rispetto alle sue reali potenzialità e prospettive), può essere utile e destinato ad produrre effetti positivi, solo se si colloca in una logica e in un quadro di misure più organiche e di largo respiro. Misure che dipendono dalle decisioni e dalle iniziative che sono affidate alla responsabilità e alla competenza del Governo e dei centri decisionali del sistema a PESS.

Ci spieghiamo con alcuni esempi:

Il CIRA, il Centro di ricerche aeronautiche. E' uno strumento di vitale necessità alle aziende e allo sforzo che queste debbono compiere per realizzare quel salto di qualità da tutti auspicato. Per restare alla frontiera dello sviluppo tecnologico. Di questo Centro ho un ricordo personale: ero segretario dei metalmeccanici a Napoli, fui convocato in tutta fretta in audizione da una Commissione Parlamentare per esprimere quale rappresentante di una forza sociale l'avviso sulla opportunità di insediare a Napoli questo centro. Sono passati circa 12 anni; due giorni fa a Napoli il Presidente della Commissione Bilancio e Programmazione della Camera dei Deputati, parlando ad una assemblea dei lavoratori, così si è espresso sul Centro Ricerche Aeronautiche: poiché l'IRI e il Governo non sono ancora riusciti ad assumere decisioni concrete per l'insediamento del Centro, su iniziativa della DC e del PCI, saranno stanziati, con apposita legge di iniziativa parlamentare, nei prossimi giorni, 35 miliardi per la realizzazione del Centro in Campania. Il fatto si presta a qualche riflessione. Non tanto perché con 35 miliardi non si fa un Centro di ricerche e tanto più aeronautiche! E questo lo sa bene anche l'On. Cirino Pomicino. Se ha un senso quello che il Governo ha precisato nella relazione che accompagna il suo disegno, e noi crediamo che lo abbia, è che l'obiettivo fondamentale da perseguire è quello di favorire e rendere possibile un maggior coinvolgimento delle aziende, in condizioni di parità con le industrie di altri Paesi, in impegnativi programmi di collaborazione internazionale, e allo scopo reputa fondamentale una normativa "ad hoc" che si integri organicamente e specificamente alla legge sulla innovazione tecnologica, e perlomeno incomprensibile il fatto che si sottovaluti o si continui ad ignorare l'urgenza della realizzazione di uno strumento vitale per il sostegno alle fasi più avanzate del programma. A meno che il governo non giudichi strettamente il Progetto per il CIRA definito da un'autorevole commissione e realizzato dalla Italimpianti. Ma allora ha il dover di dichiararlo! Altrimenti rimane fondato il sospetto prima dichiarato e cioè che ciò che in realtà il governo si prefigge è una pura e semplice manovra di ulteriore sostegno finanziario alle imprese. A rafforzare questo sospet-



In contribuisce un altro fatto: quello dell'Agenzia aeronautica; uno strumento al quale sono ricorsi paesi più industrializzati ed evoluti del nostro particolarmente e proprio al fine di attuare i loro indirizzi e i loro interventi nel settore aeronautico. Della opportunità di questo strumento, della eventualità delle sue attribuzioni si parla ormai, nel bene o nel male, da molto tempo anche nel nostro paese. Il governo pare abbia rimesso il problema indicato, come già abbiamo detto, in un comitato di dirigenti generali di bon otto dicasteri lo strumento per l'attuazione degli interventi. Il governo deve qualche spiegazione su questi punti. Abbiamo appreso dalla stampa, quando queste note introduttive erano già nate, le dichiarazioni del Ministro delle PP.SS. In esse ci pare di poter cogliere un dato di un certo interesse: finalmente, dopo la presentazione in Parlamento del disegno di legge del governo, egli ha avvertito la necessità di inviare nuove direttive ad IRI ed EFIM. Ha chiesto loro di elaborare programmi comuni nel settore della costruzione di aerei e di elicotteri civili e militari, nella motoristica e nell'avionica; e ha chiesto loro di puntare sull'Europa e su programmi europei.

Ci riserviamo un giudizio di merito più ponderato e lo esprimeremo dopo aver esaminato il testo delle nuove direttive impartite dal Ministro. Riteniamo purtuttavia di poter dire subito, a caldo, che l'anzistiva del Ministro, in se, ci pare opportuna. Come opportuna ci è parsa, sempre in se, la presentazione del disegno di legge al Senato.

Queste iniziative nulla tolgono al senso e soprattutto alla validità delle nostre indicazioni. Semmai aggiungono qualcosa. Particolarmente per quanto riguarda le esigenze di riordino finanziario del settore e delle quali ci pare abbiano assoluta necessità le stesse imprese. Infatti, a proposito di direttive agli Enti per dar vita a programmi comuni, non va dimenticato che analoghe decisioni fu assunta anche nel 1978 dall'allora Ministro Rebecchini. Si giunse - allora - a definire le suddivisioni, le aree operative fra i due gruppi maggiori. Ma ciò che ha pervaso alla fine, sono stati i criteri spartitori in funzione di logiche di potere e la determinazione di zone di influenza, e non invece logiche di comparto e di integrazione produttiva. Gli attuali assetti, fra loro antagonisti, hanno finito per determinare, com'è denunciato nel documento, duplicazioni, sovrapposizioni, e quindi guasti e ritardi assai gravi. Per recuperare i quali occorrono indirizzi e misure assai più incisive di quanto possono essere esortazioni a programmi comuni. Il fatto è che mentre altri paesi, nostri "partners", e concorrenti, sono andati avanti e le loro aziende, oggi, sono ed agiscono non come imprese, ma come "sistemi", noi siamo rimasti al palo della rissa in famiglia, dello stesso potere costituzionale nei confronti dell'industria aeronautica di altri paesi. Eppure c'è una strada per uscire da questo "cul di sacco". Quella da noi riproposta: concentrare in un'unica finanziaria pubblica, in un unico quartier generale, pur con le gradualità necessarie, i due gruppi a PP.SS., l'Aeritalia-IRI e l'Augusta-EFIM. Perché non la si vuole imbucare? Che senso può avere oggi, davanti all'urgenza del salto tecnologico da compiere, il voler mantenere due unità di comando con relative strutture parallele, non integrate e integrabili. E questo non per volontà soggettive, ma per obiettive ragioni di politica industriale. La esigenza di un riordino nel settore aeronautico deve riguardare non solo il versante finanziario: anche quello degli accorpamenti per comparti, per prodotti o produzioni specializzate e specifiche. Che senso ha, ad esempio, il fatto che nell'aviazione generale, nella fascia dei velivoli da lavoro, dei commuter o degli aeromobili per il piccolo trasporto, dove fra l'altro più consistenti sono oggi le richieste di messa a cassa integrazione a zero ore dei lavoratori, non si riesce a realizzare le necessarie sinergie, a giungere ad una unificazione delle reti commerciali, delle reti di assistenza, certo, diversificando i modelli, mantenendo i rispettivi "marchi", ma in un'ottica di rilancio del prodotto nazionale che allo stato ha perduto di competitività e rischia nel breve periodo di essere definitivamente tagliato fuori da tutti i mercati. Che senso ha, poi, il fatto che nelle revisioni si permetta ancora l'esistenza di due "poli" in competizione fra loro. La motivazione trovata - allora - per giustificare questa duplicazione, fu che ciascuno avrebbe dovuto provvedere alla revisione del proprio prodotto. In realtà non è stato così. E quello che oggi è certo, è il fatto che le interessanti prospettive di lavoro che sono offerte dalle tendenze dei paesi in via di sviluppo ad acquistare sul mercato vecchi aeromobili da riequipaggiare e riappareggiare, richiamo di non essere utilizzate permanentemente.

E che senso hanno, c'è altresì da chiedersi, le sovrapposizioni e le duplicazioni nel comparto degli equipaggiamenti, quando la logica - e non solo logica

ma reale necessità di politica industriale, imporrebbero di compiere particolarmente in questo comparto un grande salto di qualità, fino a coinvolgere in esso grandi aziende private e pubbliche che operano nei settori avanzati della telematica: la Olivetti e Selonia Spazio. E ciò per operare nel settore aeronautico quel passaggio da un profilo ancora collabistico all'altro più alto: quello sistemistico. Per il valore crescente che assumeranno gli equipaggiamenti nel valore complessivo degli aeromobili della nuova generazione e soprattutto per guardare con grande realismo al futuro delle nostre produzioni industriali, le quali, sul versante delle basse tecnologie, saranno sempre più insidiate ed incalzate dall'ingresso e dalla richiesta di compartecipazione di paesi nuovi com'è di esempio il caso della Grecia, della Spagna e della stessa Turchia.

Questi esempi richiamati sappiamo benissimo che costituiscono fatti noti agli addetti ai lavori. Ma se insistiamo su questi è perché dalla volontà politica di tagliare questi nodi, ancor prima che dalle nuove leggi di finanziamento che si richiedono al Parlamento passano le strade per arrivare vicino agli obiettivi che il governo ha indicato nella proposta di legge presentata in Parlamento.

In sede di stesura del documento in discussione in questa prima fase di studio della discussione sugli interventi nel settore aeronautico: il problema della motoristica. Nel frattempo si è verificato un fatto nuovo: l'acquisizione da parte di Aeritalia del pacchetto azionario di Alfa Romeo Avio. Questo fatto può rappresentare qualcosa di più di un semplice scorporo di un'azienda tutto sommato sana, da un gruppo in difficoltà e i cui impegni produttivi sono in settori diversi da quello aeronautico. Questa scelta può costituire l'occasione per il sistema pubblico di entrare in un comparto come quello motoristico, di buone prospettive e nel quale allo stato dopo la FIAT, c'è il vuoto. E per quanto riguarda le prospettive di questo comparto c'è da dire che la FIAT, la quale costruisce su licenza propulsori per motorizzare aeromobili militari, è entrata in compartecipazione con aziende americane ed europee per la produzione del motore che dovrà equipaggiare l'Airbus 320 di produzione europea. Questo per sottolineare il fatto che anche al settore pubblico della motoristica possono aprirsi ulteriori orizzonti e non solo nel campo delle revisioni, della costruzione delle parti a caldo ove già opera l'Alfa Avio, ma in quello più impegnativo delle compartecipazioni, delle coproduzioni, della costruzione dei piccoli motori e ove l'Alfa ha acquisito ricche esperienze e ottenuto le certificazioni necessarie.

Il pair di poter concludere a questo punto la introduzione, ribadendo che la qualità delle soluzioni che il governo e i centri decisionali delle PP.SS., saranno in grado di trovare ai problemi indicati nel documento che è stato posto in discussione, costituiscono una condizione fondamentale per dare senso ed efficacia alle ulteriori decisioni che si chiedono in Parlamento, e particolarmente per renderci più credibili come settore aeronautico nazionale, e non soltanto come singole imprese, sia presso i "partners" e i concorrenti e sia sui mercati. Da queste posizioni di maggiore efficienza e di maggior peso contrattuale, sarà più agevole spingere avanti i processi di più stretta collaborazione europea la quale, come abbiamo chiaramente sottolineato nel documento è da perseguire in tutti i comparti: nella ala rotante, nel trasporto civile, nella motoristica, nella partecipazione al programma EFA. Ma per spingere concretamente e positivamente questi processi occorrono anche e soprattutto una maggiore determinazione e più incisività da parte delle forze politiche e del governo.

E' una responsabilità, questa, che non può essere delegata alle imprese. Ad esse si può chiedere di fare meglio la loro parte. E qui viene un passaggio assai delicato della nostra posizione e che è bene ribadire prima di chiudere: la scelta della collaborazione europea non può comportare, per le nostre industrie, l'abbandono di altre collaborazioni.

Il compagno Colajanni, nelle conclusioni, dirà meglio di quanto possa fare so, quali sono ad esempio le stime sulle quote di mercato che le grandi case costruttrici e i costruttori produttori di velivoli da grande trasporto riusciranno rispettivamente ad acquisire. Le cose, la quantità di lavoro, non possono essere per noi l'unico parametro a riferimento per le eventuali scelte. I riferimenti fondamentali vanno ricercati nella qualità della partecipazione, alle possibilità che sono offerte all'accrescimento dell'autonomia tecnologica. E per rimanere in Europa, c'è da dire che per l'ATR 42, con Aerospaziale, questo è stato possibile.

Silvano Ridi

"TU VOTI
P.C.I. PERCHÈ PENSI
A NOI CHE AUREMO
VENT'ANNI NEL DUEMILA?"



"PER ESSERE
SINCERI, PENSAVO
ANCHE A ME CHE
NE AVRO-
CINQUANTACINQUE"

un programma per l'industria aerospaziale

di Napoleone Colajanni

L'industria aerospaziale è una industria esemplare per dimostrare la scarsa fondatezza delle perenni discussioni su pubblico e privato nell'industria. Anche quando l'industria è privatissima, come negli USA, l'intreccio con la politica estera per la presenza sui mercati internazionali, con la difesa, per le spese di ricerca, è tale da poter far dire che il legame con l'intervento pubblico è determinante.

Le decisioni relative all'industria aerospaziale sono perciò quasi sempre politiche, per quanto riguarda la domanda pubblica che è determinante, nella difesa, nelle costruzioni destinate alla attività spaziale; nella ricerca e nell'intervento di vario tipo nella aviazione commerciale, nelle normative, come nelle sovvenzioni alle esportazioni. Si aggiunga che la diplomazia di tutti i paesi produttori è sempre fortemente impegnata a sostegno dell'attività commerciale della propria industria, e che il mercato è tutto tranne che un mercato concorrenziale e si avrà un quadro della situazione.

L'esigenza di un programma esplicito per l'industria aerospaziale deriva da questo stato di cose. Non si tratta di un programma settoriale che si trova di fronte per prima cosa al problema dei propri limiti, per non diventare troppo stringente verso le imprese del settore. Nell'aerospaziale le imprese non sono in grado di prendere decisioni se non è definita la politica dello Stato. In assenza di un programma esplicito, definito con le dovute garanzie di pubblicità e di partecipazione, i poteri di vari organi dello stato e delle varie parti della pubblica amministrazione si sommerebbero inestricabilmente l'uno contro l'altro, creando confusione ed inefficienza.

Naturalmente non sempre le imprese che operano nel settore preferiscono un esplicito programma governativo. Non perché di governo non abbiano bisogno, ma perché preferiscono trattare con lo Stato senza essere vincolate da decisioni di lungo periodo dello Stato stesso, contrattando a pezzi e bocconi ogni singola decisione. Ragione di più per rivendicare la stesura di un programma di settore.

Senza un programma statale è perciò difficile rimanere nel settore con la necessaria efficienza. Le ragioni per rimanere e per sviluppare il settore aerospaziale sono molteplici. Innanzitutto la esperienza che si ricava, forse in modo particolare nella capacità organizzativa, ma anche nell'impiego e nella produzione del software. Le ricadute sono anche al di fuori dello stretto settore aerospaziale: ad esempio solo un'industria aerospaziale nazionale



Napoleone Colajanni

può consentire la partecipazione a programmi internazionali che coinvolgono anche altre industrie.

L'organizzazione della ricaduta tecnologica è stata fin'ora sottovalutata. Invece occorre tener presente un impegno particolare in questa direzione nella stesura di un programma aerospaziale. La ricaduta non è un fatto spontaneo che può essere abbandonato a se stesso.

La prima questione che sorge a questo proposito è il collegamento tra l'industria aerospaziale e quella elettronica, attraverso la cosiddetta avionica.

Qualche tendenza è stata manifestata per una integrazione operativa tra questi due rami industriali, attraverso l'assunzione di partecipazioni dei gruppi aerospaziali nell'avionica.

Credo che occorra essere abbastanza prudenti in questa direzione tenendo conto del fatto che la tendenza prevalente è invece quella della diversificazione operativa, che valorizza attraverso l'autonomia delle imprese specializzate il know-how in ogni singolo segmento del settore.

D'altronde i problemi ricorrenti in Italia circa la organizzazione del settore, la istituzione di una unica finanziaria, o la riduzione dei due gruppi pubblici sotto unico ente di gestione, sono stati largamente influenzati dalle lotte di potere per il controllo di finanziamenti non indifferenti, con relativa indifferenza per i risultati conseguiti.

Occorre perciò seguire un criterio assai pragmatico per l'organizzazione del settore, tenendo conto in modo realistico della capacità del management dei vari gruppi, dei costi generali, della capacità organizzativa, dell'esperienza conseguita. Il management delle società deve essere inoltre messo al riparo dalle irruzioni di potere politico, che spesso travalica ogni limite. In questo senso una riforma dell'ordinamento degli enti di gestione appare particolarmente necessaria per le imprese a tecnologia avanzata, come le aerospaziali.

Il programma deve perciò contenere:

- l'indicazione di direttive che abbiano valore politico per la pubblica amministrazione
- la scelta dei punti su cui concentrarsi;
- le forme e gli strumenti dell'intervento;
- l'impegno finanziario complessivo.

Per quanto riguarda le forme di intervento il contenuto de



la proposta di legge aeronautica solleva una serie di riserve. Il progetto è certamente un progresso rispetto a precedenti elaborazioni. Non si è pensato però di valutare appieno l'esperienza della legge per l'innovazione industriale, naturalmente modificandone ed adattandone gli istituti.

Il progetto di legge ripete ancora una volta in linea dei contributi e del credito agevolato, mentre la via da intraprendere è quella dei contratti di sviluppo finalizzati agli obiettivi del piano, secondo modalità simili a quelle della legge per l'innovazione. Mentre non vi possono essere dubbi circa la preminenza del Parlamento per l'approvazione del programma, le questioni più delicate sorgono nella fase di passaggio dalle indicazioni del Parlamento, necessariamente di carattere generale, ad indirizzi operativi concreti. Tradizionalmente questo è uno dei punti più deboli di tutta l'esperienza di programmazione settoriale italiana. Questo compito è stato riservato alla pubblica amministrazione, che però ha dimostrato tutte le sue debolezze ed i suoi limiti.

La proposta di un'agenzia di attuazione dovrebbe però essere accuratamente meditata, perché presenta molti elementi di ambiguità. Il rischio infatti è che essa si trasformi ancora una volta in un carrozzone pasticciato. La via maestra è certo quella di una ri-

forma delle procedure e di una innovazione nella capacità di funzionamento della pubblica amministrazione. E' evidentemente problema assai complesso, per non dire insolubile, ma le scorciatoie possono essere illusorie.

Infine il programma dovrebbe contenere un orientamento definito circa le collaborazioni internazionali. L'industria aerospaziale mondiale va sempre più in questa direzione. La questione che occorre definire è la priorità tra collaborazioni europee ed americane.

Va certamente tenuto conto del fatto che da collaborazioni americane possono derivare inaccettabili limitazioni alla nostra libertà di commercio con l'estero, come si è già dovuto constatare. La collaborazione europea sembra perciò preferibile, soprattutto nel campo dello spazio vero e proprio, dove esistono già organizzazioni europee abbastanza efficienti. Ma anche nelle collaborazioni europee non ci si può irrigidire in una dogmatica scelta di principio. Le possibilità concrete vanno di volta in volta confrontate con le alternative possibili: la scelta prioritaria europea è a parità di condizioni.

Napoleone Colajanni

appello degli intellettuali per il sì al referendum

Nel nostro paese siamo ormai in presenza di una tendenza sempre più preoccupante ad affermare indirizzi generali che puntano a restringere gli spazi di democrazia ed a modificare attraverso la decretazione d'urgenza il corretto rapporto tra Esecutivo e Parlamento.

Emblematica in questo senso è la vicenda del decreto sul costo del lavoro. Una scelta sbagliata che da una lato si configura come ulteriore elemento di divisione nel movimento operaio, dall'altro si caratterizza come un gesto autoritario dentro una manovra di politica economica che, a un anno di distanza, si è rivelata profondamente inadeguata ad affrontare i nodi strutturali del nostro paese.

In quest'anno, infatti, nonostante la congiuntura internazionale favorevole, l'inflazione è calata di pochi punti ed è già in ripresa, mentre continua a calare l'occupazione, diminuisce il potere d'acquisto dei salari, si aggrava il deficit della bilancia commerciale, e cresce il divario tra Nord e Sud con l'ulteriore "marginalizzazione" del Mezzogiorno.

Di ben altro respiro devono essere gli interventi per rilanciare lo sviluppo economico del paese.

Occorre, innanzitutto, compiere chiare scelte di programmazione che puntino a qualificare profondamente il nostro apparato produttivo rilanciando la ricerca scientifica, l'innovazione tecnologica, nuovi livelli di competitività e produttività del sistema.

Attraverso il Referendum può essere battuta la scelta dei gruppi dominanti e del Governo di far pagare ai lavoratori l'incapacità di uscire dalla crisi con soluzioni nuove e moderne e attraverso la convergenza di tutte le forze intellettuali, tecniche, scientifiche interessate al pieno utilizzo delle risorse e alla costruzione di una società più equa.

Il Referendum dunque lungi dal rappresentare un elemento di aggravamento della situazione economica nazionale, può invece costituire, in mancanza di un accordo tra le parti sociali, un'occasione importante per contrastare tentativi che puntano a restringere gli spazi di democrazia e di partecipazione, e rilanciare il ruolo contrattuale e l'autonomia del movimento sindacale modificando gli indirizzi generali di politica economica del Governo.

E' per queste ragioni che esprimendo il nostro consenso con le ragioni di fondo del Referendum riteniamo importante una netta vittoria del sì.

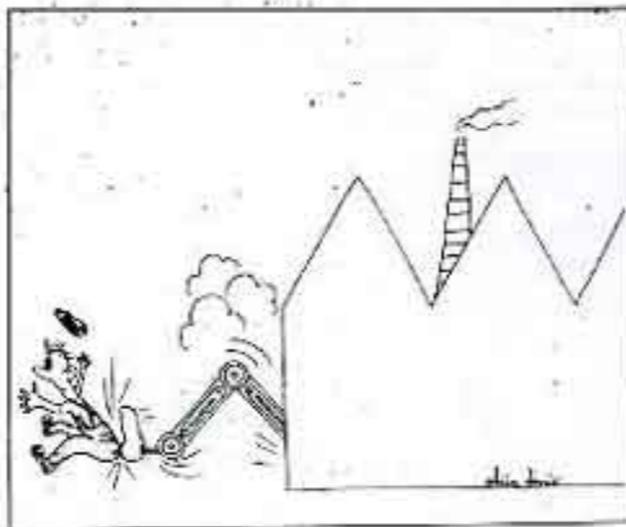
- | | | |
|----------------------|---------------------|----------------------|
| Alberto Abruzzese | Guido Fabiani | Silvana Nitti |
| Massimo Anodio | Alfonso Fasella | Carlo Panico |
| Ricciotti Antinolfi | Geppino Fiorenza | Enrica Pozzi Paolini |
| Francesco Barbagallo | Giuseppe Fusco | Maria Persico |
| Attilio Belli | Bruno Galbiati | Felice Piemontese |
| Carlo Bernari | Augusto Graziani | Paola Pierobon |
| Giovanni Bisogni | Tullio Grimaldi | Sergio Piro |
| Scipione Bobbio | Eugenio Imbelli | Tullio Pironti |
| Mituro Calza | Felice Ippolito | Guelfo Pulciadoris |
| Antonino Cali | Ettore Lepore | Fabrizia Raimondino |
| Antonio Casagrande | Massimo Lo Cicero | Paolo Ricci |
| Pietro Ciario | Marino Lo Schiavo | Mariano Ripillo |
| Luigi Compagnone | Gaetano Macchiaroli | Gioia Raspoli |
| Vitaliano Corbi | Mario Macciocchi | Enrico Ruotolo |
| Matteo Cosenza | Giuglielmo Magli | M. Luisa Santella |
| Guido D'Agostino | Giuseppe Mariconda | Mario Santella |
| Bruno D'Agostino | Nello Mascia | S. Satta Flores |
| Bisagio De Giovanni | Aldo Masullo | Luciano Scateni |
| Maurizio De Joanno | Gabriele Mazzacoe | Ornella Sepe |
| Domenico De Masi | Luigi Mazzella | Vittorio Silvestrini |
| Cesare De Seta | Floriana Mazzuca | Umberto Siola |
| Maria Di Addeo | Massimo Menegozzo | Maurizio Taddei |
| Vittorio Dini | Alberto Montroy | Enrico Zummo |
| Floso Caroleo | Antonio Neiwüller | |



nuove forme di democrazia industriale

Il movimento operaio è impegnato, oggi, a respingere il ritorno di tesi "selvagge" sul governo dell'impresa e dell'economia. I liberisti teorizzano, in una fase di ristrutturazione e riorganizzazione, il governo unilaterale di queste, la liquidazione di ogni diritto del lavoro dipendente all'informazione e all'influenza sulla direzione dei processi di innovazione. Si pretende di stabilire una presunta "neutralità" delle ristrutturazioni tecnologiche, per volerle solo al risparmio di lavoro e alla diminuzione del potere contrattuale dei lavoratori. Come rilanciare, nelle condizioni attuali, i temi della partecipazione operaia al governo delle imprese e delle innovazioni? Riprendendole con coraggio, l'obiettivo di nuove forme di "democrazia industriale". Insieme alla strategia per l'occupazione ed un'equa riforma fiscale questo è forse, il tema più affascinante di un programma della sinistra che punti, seriamente, a contrastare l'ideologia liberista. Le tematiche della democrazia industriale hanno radici remote nell'esperienza sindacale italiana. Ma solo negli anni '60-'70 si è giunti alla significativa novità della nascita del Consiglio di Fabbrica.

Nel 68/69 esso ha rappresentato la spinta operaia alla contrattazione di tutti gli aspetti delle condizioni in fabbrica (ritmi, cottimo, ecc.). Con il ciclo di lotte 72/75, invece, i consigli puntano ad estendere la loro influenza dalla tutela dei lavoratori in fabbrica alla contrattazione degli investimenti e delle politiche di sviluppo. E, soprattutto, con i diritti di informazione che il consiglio di fabbrica tenta di estendere il proprio potere contrattuale ben oltre la mera difesa della condizione operaia. Il bilancio del ciclo di lotte, caratterizzato dai diritti di informazione, non fu però positivo. Nel 76/79, proprio riflettendo sugli scarsi risultati di quell'esperienza, si aprì nella sinistra una discussione sulle riforme da apportare alle elaborazioni tradizionali sulla democrazia industriale. Vi furono varie indicazioni (le "conferenze di produzione" proposte dal PCI; la "concertazione triangolare" indicata dal PSI; il "fondo sociale" di ispirazione CISL; il "piano di impresa" proposto dalla CGIL), che tendevano a superare il limite di fondo dell'esperienza dei diritti di informazione: l'assenza di ogni vincolo per le imprese nella contrattazione dell'informazione; l'assoluta genericità delle materie e degli strumenti di controllo delle informazioni. Si rivelava scarsamente produttivo il tentativo di concentrare nel consiglio e nella contrattazione l'insieme dei diritti di partecipazione. Fino alla proposta del piano di impresa, infatti, la CGIL aveva rifiutato qualunque sanzione legislativa dei diritti di partecipazione. Tale rifiuto espose i diritti di informazione alle fluttuazioni congiunturali dei rapporti di forza. Questo nodo rimane aperto ancora oggi. E' possibile governare i processi di ri-



DIABOLICA L'ABILITA'
DEI DEMOCRISTIANI...



strutturazione, di innovazione, di decentramento, di applicazione delle nuove tecnologie solo con i diritti di informazione da fornire ai consigli di fabbrica? Questo interrogativo, si pone, oggi, drammaticamente. Avvengono mutamenti profondi nei processi decisionali dell'impresa. Il computer e l'automatizzazione delle informazioni spostano in alto le sedi della decisione, svalorizzano la funzione delle tradizionali categorie intermedie (quadri e tecnici). Si automatizza, financo la progettazione. Decide chi è in grado di manipolare sofisticate metodologie di conoscenza, di organizzazione, di accesso alle informazioni. Possono il CdF e la contrattazione delle informazioni garantire, dinanzi a ciò, i diritti di partecipazione alle decisioni strategiche, del sindacato e dei lavoratori? E' evidente che occorrono strumenti nuovi. E' venuto il momento di superare ogni preconcetto verso ciò che avviene in altri paesi europei. Le esperienze di democrazia industriale in RFT e in Francia; la elaborazione, in corso, in Gran Bretagna o in Svezia, vanno esaminate per capire ciò che può servire anche da noi e ciò che deve essere modificato. In recenti direttive CEE è indicata una strada che potrebbe cominciare ad essere esplorata. E quella di una distinzione delle funzioni: ai consigli di fabbrica il monopolio del potere contrattuale, ai comitati di vigilanza, invece, il diritto di esprimere pareri vincolanti sui programmi dell'impresa e di controllarne, via via, l'attuazione. Tali comitati (previsti già, per esempio, nel protocollo di intesa (RI/Sindacati) con la partecipazione paritetica dei soggetti reali dell'impresa andrebbero estesi dal livello aziendale, anche, a quello di gruppo, di settore e territoriale. Insieme ad una coraggiosa riforma dei consigli di fabbrica (nelle materie contrattuali, nelle aperture alle figure intermedie, nella democrazia interna) l'istituzione dei comitati di vigilanza potrebbe rappresentare un freno significativo al governo unilaterale dei processi di innovazione e, dunque, un significativo salto di qualità verso una democrazia industriale moderna ed efficace.

Umberto Minopoli

un ruolo per il sindacato degli anni "90"

L'idea del "Decollo" di aprire un dibattito sul ruolo del CdF nell'attuale situazione sindacale sembra che abbia avuto la capacità di togliere il coperchio ad una pentola in cui erano comprese idee, critiche, valutazioni che non avevano occasione di uscire fuori se non in termini di discussioni molto velate e quasi a livello di argomentazioni da salotto. Il dibattito adesso si svolge ampio, franco ed anche ad un livello corrispondente all'importanza ed al valore che negli ultimi anni ha avuto il CdF o il CdA in altre realtà.

In questo dibattito ci preme conoscere non solo l'opinione delle persone impegnate completamente nel sindacato, persone che vivono di sindacato, ma anche quella della gente comune, del lavoratore attento ai problemi generali e di fabbrica, e del lavoratore che invece critica in modo passivo il sindacato con un atteggiamento di poca o nulla sindacalizzazione. Questo perché solo analizzando la situazione da tutti i suoi lati si può avere chiaro il quadro generale e quindi cogliere i vari aspetti.

In questa ottica vorrei portare la mia voce al dibattito in corso partendo dall'esperienza diretta che ho avuto nel CdF ed interrotta da più di un anno.

Spero che al sindacato in generale non sia sfuggita una osservazione che faccio con preoccupazione e che cioè il cosiddetto "rapporto con la massa" si sta incrinando, quasi sfaldando e sta sempre più prendendo vita una scarsa attività dei lavoratori verso i problemi sindacali. Sembra che anche nei lavoratori con una buona sensibilità sindacale la speranza del cambiamento abbia ceduto il posto alla certezza della delusione. Da cosa nasce questo stato di cose?

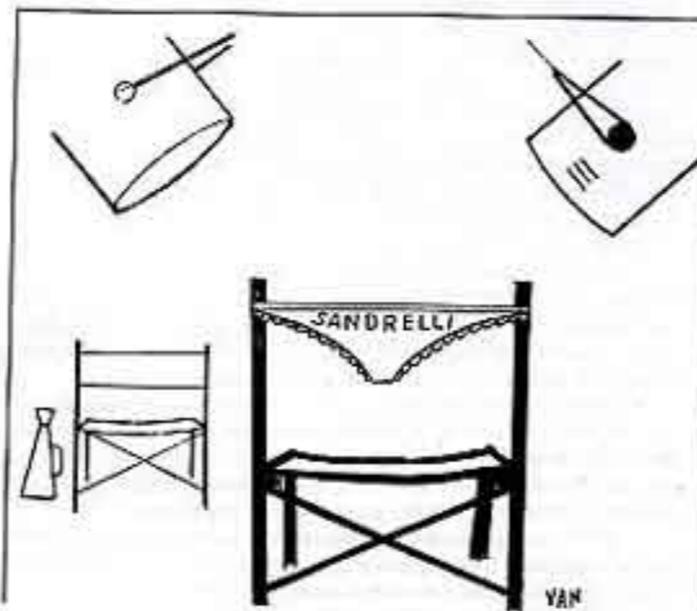
Nasce dalla sensazione diffusa che non si riesce ad ottenere il raggiungimento degli obiettivi postisi come sindacato, siano essi obiettivi nazionali che d'azienda. Se un'organizzazione non riesce a raggiungere gli obiettivi, indipendentemente dalla natura degli obiettivi stessi, vuol dire che gli strumenti e le strutture che utilizza non sono adeguati, sono da ridisegnare in termini nuovi.

Ma perché una delle strutture basilari del sindacato, il CdF, non risulta più adeguata?

Andiamo ad analizzare il ruolo del CdF nella situazione attuale; dalla mia esperienza ho avuto modo di verificare che il cosiddetto "Sindacato dei Consigli", configurando nei Consigli il momento di più alta democrazia, di più alta partecipazione, di più alta scelta dei lavoratori, non è più tale. Il CdF per il tipo di problematica su cui sono chiamati a confrontarsi non sono più all'altezza della situazione, perché anche una vertenza di una azienda se vuole avere un taglio nuovo e diverso, se vuol essere una vertenza come si dice con la "V" maiuscola, ha implicazioni che impattano sul territorio, coinvolgono politiche di decentramento del lavoro e quindi richiede capacità di contrattare in termini sindacali l'indotto sul territorio; deve prevedere nuove forme di lavoro superando le vecchie figure professionali senza però svuotare di capacità professionali i nuovi mestieri confrontandosi con le implicazioni dei processi tecnologici, deve anticipare filoni vertenziali nuovi come la reale attuazione delle politiche del controllo e riduzione dell'orario di lavoro; deve prevedere di superare un vecchio e sorpassato ragionamento egualitaristico confrontandosi con problematiche a volte anche molto specifiche e di non facile trattazione come la valutazione della professionalità dei livelli impiegatizi.

Tutti questi aspetti rappresentano un primo stadio delle attività sindacali in quanto poi questi traguardi una volta raggiunti dovrebbero essere attuati, praticati e realizzati nella vita quotidiana di fabbrica.

Negli attuali CdF si ritrovano tali capacità innovative, di propulsione nei confronti di tutto il sindacato? Il CdF ha attualmente la capacità di trascinarsi con se il sindacato esterno, spesso bloccato da logiche più complesse e quindi soggetto di più alla mediazione? In altre parole il CdF ha la capacità di invertire la tendenza che parte dall'alto e si rivolge alla base o continuerà in modo sempre più sudditevole ad accettare le impostazioni vertici-



siche? Il problema del CdF è strettamente legato all'evoluzione che deve compiere nei prossimi tempi il sindacato. Il sindacato degli anni 90 sarà un sindacato centralistico, verticistico, che affronterà trattative onnicomprensive a livello nazionale per tutti, lasciando poco spazio alla contrattazione aziendale, proprio per la natura dei problemi attuali e per gli intrecci economici e politici che si legano allo sviluppo industriale e quindi alla situazione dei lavoratori? Oppure il sindacato degli anni 90 sarà un sindacato che ritenterà di rinsaldare quel famoso "rapporto con la massa", non essendo altro che l'emanazione della massa dei lavoratori che deve tentare di tutelare in ogni suo aspetto, in primo luogo rappresentando adeguatamente le istanze ed i bisogni della realtà del mondo del lavoro che cambia e si evolve non solo nella fabbrica?

Dal prevalere dell'una o dell'altra tesi dipenderà il futuro della struttura di base sia che continui a chiamarsi CdF o sia che essa cambi nome, forme di elezione o capacità rappresentative. Il prevalere dell'una o dell'altra tesi che influirà sia sul CdF che sul sindacato tutto, non sarà determinato da chissà quali accordi, ma dipenderà essenzialmente da noi lavoratori, a partire dai delegati di base fino ad arrivare al singolo lavoratore, anche da colui che critica il sindacato assumendo un atteggiamento distaccato da esso, perché in qualsiasi circostanza della vita se non si partecipa, cercando di far valere le proprie idee, le decisioni si subiscono, siano esse positive o negative.

Quindi dipende da noi semplici lavoratori il futuro del CdF, del sindacato e in definitiva della nostra condizione nei luoghi di lavoro; non possiamo considerare sufficiente la partecipazione passiva, la critica fine a se stessa, o la desindacalizzazione credendo di appartenere ad un'altra realtà e di vivere in un altro mondo. Se c'è qualcosa da cambiare nel sindacato cambiamo, forzando le strutture che ci rappresentano dal CdF alle strutture esterne perché esse ci rappresentano e noi diamo loro potere contrattuale! Pertanto affrontiamo il problema del ruolo del sindacato degli anni 90 e conseguentemente risolveremo la questione del CdF.

Antonio Spisto

aravio in aeritalia: i dubbi del sindacato

Certamente la notizia del passaggio del 60 % del pacchetto azionario dall'Alfa Romeo Avio al raggruppamento Aeritalia è stata accolta da tutti i lavoratori dell'Alfa Romeo Avio non solo con soddisfazione ma soprattutto con la speranza che questa operazione rappresenti l'inizio dello sviluppo potenziale delle capacità industriali della nostra fabbrica che finora erano compresse dal fatto di far parte di un raggruppamento, quello dell'Alfa Romeo, che rispetto ai problemi specifici dell'Avio, non ha mai posto la dovuta attenzione per affrontarli e risolverli, oberata com'era e com'è dai problemi del settore Auto.

Il CdF si è subito fatto carico di questo stato d'animo ed in tutte le occasioni ed in tutti i tavoli di trattative, da quello aziendale a quello dell'Intersind, ha chiesto con forza quale fosse la precisa strategia industriale che il raggruppamento Aeritalia, con questa operazione, intende portare avanti. Questo perché, indipendentemente dal fatto positivo di far parte di un settore a noi più congeniale, quello dell'Avio, di questa operazione non tutto ci è chiaro e non tutto ha un senso logico.

Innanzitutto un dubbio che non ci è stato ancora chiarito: che cosa ha spinto, quali interessi, che obiettivi può avere il raggruppamento Aeritalia, per integrare al suo interno una fabbrica che opera nella costruzione, revisione e progettazione di motori aeronautici? Come è possibile conciliare fabbriche che operano in settori così diversi? Come è possibile gestire cicli produttivi che nulla hanno in comune?

E tutto questo in una situazione che è quella dell'Alfa Avio, che non solo ha rinunciato ai suoi programmi di ricerca autonoma come il turbocompressore perché non era adatto alle nostre esperienze (?) ed il motore AR318 per l'inadeguatezza della rete commerciale, ma stenta anche ad avere il necessario coraggio per partecipare a pieno titolo ai programmi produttivi con le case europee ed americane.

Questo comportamento poco audace, questi tentennamenti in un campo dove così forti ed aggressivi sono i concorrenti, certamente non aiutano a dare un'immagine di maturità e di capacità, anzi si corre il rischio, lavorando solo e sempre su commessa, di essere schiacciati da una parte dalla FIAT, che grazie all'accordo con la Finmeccanica è capo-commessa dei motori militari che si costruiscono in Italia e dall'altra dai grossi colossi motoristici europei ed americani.

Questo è un grosso rischio che corriamo e tutti i lavoratori sperano che questo cambio di proprietà contribuisca a cambiare questo atteggiamento, questa mentalità.

Un altro dubbio è legato ai meccanismi di questo passaggio azionario. In effetti queste azioni le avrebbe acquistate l'Aerfer, una società fantasma formata da tre dipendenti che avrebbe dato il tutto in gestione all'Aeritalia. Quindi noi ci troveremo nella situazione assurda di essere stati acquistati da un "padrone" che non potendo gestire, ci dà in gestione ad un altro "padrone".

I motivi di tutto questo sarebbero legati a questioni finanziarie e fiscali che nel giro di pochi mesi verrebbero normalizzate e quindi poi l'Alfa Avio farebbe parte a tutti gli effetti del raggruppamento Aeritalia.

A noi del CdF tutto questo non ci convince soprattutto perché questa storia sembra creata apposta per bloccare tutte le attività di contrattazione all'interno della nostra fabbrica. Infatti, mentre da una parte ci sono tentennamenti e dubbi, e troviamo ostacoli ai tentativi di inserirci nella vertenza nazionale dell'Aeritalia, e lo stesso coordinamento nazionale della FLM ritiene non del tutto chiara la nostra posizione, dall'altra parte troviamo la Direzione dell'Alfa Avio che blocca ogni passaggio di categoria, anche quelli contrattati e stabiliti l'anno scorso, con la motivazione che da un confronto fatto tra i lavoratori delle due aziende risulterebbe che in percentuale i lavoratori dell'Alfa Avio sarebbero collocati nelle categorie più alte.

I lavoratori ed il Consiglio di Fabbrica dell'Alfa Avio certamente non accettano una simile impostazione.

Noi siamo disposti, ed è questo un nostro obiettivo, a fare un discorso serio sulla armonizzazione. Ma questo discorso va affrontato tenendo conto di tutti gli aspetti normativi e salariali, non solo su una parte di essi.

I nostri sforzi, gli sforzi del CdF sono orientati in questo senso perché riteniamo che parlare della gestione di una fabbrica deve riguardare tutti gli aspetti della gestione stessa che sono non solo i pacchetti azionari, non solo il parco macchine e tutti i beni immobili con i suoi investimenti, ma anche la forza lavoro che opera all'interno di questa fabbrica.

Riteniamo quindi, che i motivi adottati per tenerci fuori dalla vertenza Aeritalia non sono validi e faremo di tutto per inserirci, magari con una nostra vertenza che colga anche le specificità della nostra fabbrica.

Siamo convinti che questa situazione è dovuta soprattutto alle difficoltà che incontrano le vertenze a livello nazionale, ai tentennamenti e agli ostacoli che si frappongono all'interno del sindacato, alla volontà, e questo è un parere personale, di una parte del sin-



SPERIAMO CHE BETTINO NON
DICA AGLI AMERICANI CHE È
SOCIALISTA ALTRIMENTI CI
SPUTTANA TUTTI



dato che aspetta qualche macroaccordo che blocchi la contrattazione articolata aziendale.

Intanto però noi del CdF dell'Alfa Avio, pur impegnandoci a fondo su questo obiettivo, abbiamo l'obbligo di affrontare già da adesso i problemi che sono maturi all'interno della nostra fabbrica e quindi dobbiamo attivare una discussione seria con la FLM ed i lavoratori per decidere il da farsi.

Mi riferisco soprattutto agli aspetti normativi e salariali bloccati dai vincoli Alfa e che ora non siamo più tenuti a rispettare:

- Riduzione dell'orario del lavoro - Quota salariale legata ai gruppi di produzione - Premio di produzione - Professionalità ecc....

Queste sono le scadenze che abbiamo di fronte, e questo è quanto si aspettano i lavoratori dell'Alfa Avio.

Sarebbe davvero grave e si ritorcerebbe contro di noi la grande partecipazione al rinnovo del CdF che ha coinvolto la quasi totalità dei lavoratori ed il buon risultato delle iscrizioni al sindacato nelle scelte confederali, se dovessimo deludere i lavoratori per il nostro scarso impegno ed il nostro non convincimento di questi obiettivi.

Ma la scelta scaturita dall'ultimo Consiglio di Fabbrica di approntare una discussione di merito con i lavoratori su questi problemi, lascia ben sperare!

B. Numerato



ospitiamo un intervento di un lavoratore aravio ancora sui quadri e tecnici

Il punto di partenza per la questione dei quadri intermedi è costituito dal loro riconoscimento giuridico mediante l'intervento legislativo, per il quale continua la esitazione di molte forze politiche (ricordiamo che il D.D.L. del governo risale ormai ad agosto '84).

Ritengo comunque che, anche considerando l'indubbio valore emblematico della connotazione giuridica della figura di quadro, è indispensabile che le componenti del mondo industriale e lavorativo in genere si impegnino subito per la elaborazione di proposte concrete atte al raggiungimento di un assetto delle figure professionali più aderente ad una moderna organizzazione del lavoro.

In questo ambito occorre affrontare i temi del riconoscimento della professionalità e della meritorietà.

Le componenti interessate al discorso quadri:

- 1) Lavoratori;
- 2) Organizzazioni imprenditoriali pubbliche e private;
- 3) Organizzazioni sindacali;

come si collocano e soprattutto cosa devono fare a riguardo.

1) I lavoratori quadri intermedi devono superare la odierna tendenza all'individualismo per portare ciascuno la propria esperienza prima alla maturazione e poi alla crescita della categoria insieme a quella dei tecnici, degli specialisti e di tutte quelle figure ad elevato contenuto professionale.

2) Le organizzazioni imprenditoriali private e specie pubbliche sono completamente titubanti rispetto al problema, forse per continuare con le attuali politiche di gestione dei livelli contrattuali più alti guidate troppo spesso da criteri "casuali" e clientelari.

3) Per quanto concerne le organizzazioni sindacali devo rilevare che nulla è stato fatto di veramente concreto per recuperare gli errori ed i ritardi che tutti ammettono.

Il sindacato deve inserire nelle proprie strutture di base i quadri, insieme ai tecnici e specialisti, da un lato per rispettare le odierne proporzioni operai/impiegati e dall'altro per dotarli dei livelli conoscitivi che gli consentono di affrontare problematiche specifiche. Non fare ciò può significare spingere i quadri verso il sindacalismo autonomo.

Come affrontare in concreto i temi della professionalità e della meritorietà:

PROFESSIONALITA'

L'interventi sul riconoscimento della professionalità deve muoversi su due livelli, uno generale tendente a realizzare un rapporto 100-200 sul salario effettivo e l'altro, da rifarsi a realtà e situazioni particolari configurabili a livello aziendale ovvero di singole aree, costituito dalla contrattazione decentrata.

MERITOCRAZIA

Occorre regolamentare ed incrementare a vari livelli di responsabilità la possibilità di incrementi retributivi legati al raggiungimento di obiettivi prefissati. E' da tener presente che questi interventi, per i quadri, sono sempre avvenuti ed avvengono, ma attualmente vengono gestiti esclusivamente dalle direzioni aziendali con criteri affatto cristallini.

In conclusione la questione quadri si inserisce in un problema più ampio che è quello dell'adeguamento del nostro sistema produttivo alla così detta era post-industriale. Infatti la articolazione del lavoro derivante dalle nuove esigenze tecnologiche esprime tutta una gamma di figure professionali che devono trovare una giusta collocazione normativa e retributiva.

F. Borriello



il c.d.f. aeritalia: un'esperienza conclusa?

La discussione aperta sui C.D.F., ed in particolare su quello di Pomigliano, è certamente uno stimolo per un cambiamento di rotta, ma per avere una benchè minima speranza che ciò avvenga bisogna attenersi alla realtà.

La situazione odierna, purtroppo, contrasta enormemente con quella che sono i programmi dei vertici sindacali, i quali, tra l'altro, aumentano sempre più il distacco con i C.d.F. e ne delimitano sempre più i poteri; la stessa "nuova" FIOM non fa nessuno sforzo per riavvicinarsi ai propri iscritti con i quali ormai da tempo non intavola discussione.

La realtà attuale contrasta anche con l'ultima novità dell'argomento che proviene dal protocollo IRI, all'interno del quale esistono molte interessanti novità sulle relazioni C.d.F. - Azienda, ma la contropartita alle aperture aziendali è molto pesante in termini di libertà. Ed è proprio leggendo questo protocollo che si intravedono spazi apparentemente positivi ma in realtà carichi di astutezza; un valido esempio di ciò, proviene da una delle principali questioni del protocollo e cioè quella dell'istituzione di un Comitato Paritetico Consultivo, formato da azienda ed organi sindacali aziendali, comitato che avrebbe, come risulta dai documenti, l'oneroso compito di dare una "informazione PREVENTIVA sui progetti di cambiamento sia tecnico che organizzativo". Il controsenso sta nel fatto che ad oggi l'informazione viene parzialmente data agli organismi sindacali aziendali e completamente negata, da questi ultimi, ai lavoratori tutti.

Questa antica logica è stata confermata non più di un mese fa dal C.d.F. di Pomigliano. Infatti, quest'ultimo trovava persino difficoltà ad approvare anche la più scontata delle rivendicazioni qual'è: L'INFORMAZIONE.

Una volta sciolta questa "grande" nodo, il C.d.F. si avviava ad un incontro con l'intersind, non sulle future innovazioni della fabbrica, bensì su ciò che è già in atto all'interno dei singoli reparti. Questo sta a dimostrare in che considerazione tiene l'azienda questo C.d.F. e come quest'ultimo non interviene repentinamente nei processi di trasformazione.

Non reputo il caso di discutere l'esito dell'incontro, che meriterebbe più ampi spazi collettivi di discussione; ma ciò che mi preme evidenziare è lo scenario degradante che oggi ci offre il C.d.F. al cui interno vivono elementi che non hanno ancora chiarito quali siano i concetti ed i compiti del vecchio modello di C.d.F., perciò, mi sembrano fuori tempo le proposte fatte da alcuni compagni, che mirano alla progressiva emancipazione e maturità dell'attuale C.d.F., attraverso aper-

ture e conseguenti partecipazioni alla vita sindacale, delle nuove realtà professionali, od addirittura a drastiche diminuzioni del numero dei delegati, inalterandone la qualità. Al cambiamento non ci si arriva attraverso le parziali modifiche dell'attuale struttura, ma soltanto con un rinnovamento completo degli uomini.

Questi ipotetici futuri delegati avranno solo il difetto di avere poca confidenza con le arguzie e le arroganze aziendali, e di conseguenza avranno bisogno di tempo per compiere tutti i passi che portano al consolidamento di un vero organismo aziendale, in compenso avremo la certezza che essi saranno

completamente puliti da interessi personali, influenze partitico-locali ed immobilismo mentale. Soltanto allora si avranno uomini che sentiranno autonomamente la necessità di ampliare la struttura ed il concetto di C.d.F. che oggi viene proposto.

La strada da percorrere perciò è lunga ma certo sicura sul risultato finale.

I nuovi delegati potranno perdere qualche battaglia iniziale provocata dall'azienda, ma possiamo sin d'ora essere certi che gli eventuali esiti negativi non saranno diversi da quelli conseguiti dall'attuale C.d.F.

Virginio Caputo

un treno contro la droga

UN TRENO CONTRO LA DROGA

Napoli - Martedì 26 Febbraio ore 9,15 - Stazione Centrale FS.

Da qualche minuto lo speaker ripete "...si avvisano i signori viaggiatori che è in arrivo sul binario 24 un treno contro la droga".

Un convoglio insolito. Promosso dalle Federazioni CGIL Funzione Pubblica - Trasporti - Scuola, dall'ARCI, dal Coordinamento nazionale operatori tossicodipendenti.

Comincia a Napoli, capitale delle mille contraddizioni, punta avanzata del consumo e del mercato, dell'emarginazione giovanile, delle risposte negare, un lungo viaggio che lo porterà per tappe successive a Foggia - Bologna - Milano - Torino - Genova - Firenze - Roma.

La mobilitazione a Napoli c'è stata, soprattutto dalle scuole. Decine di migliaia di studenti hanno "visitato" il treno, hanno discusso e si sono confrontati con le istituzioni, il sindacato, gli operatori, le strutture di base, nelle diverse iniziative decentrate promosse. Un confronto vero, spregiudicato a partire dal livello sindacale.

La dimensione del fenomeno droga passa anche dentro il mondo del lavoro. Le statistiche indicano un allargamento della fascia dell'età degli assuntori di droga verso il basso ma anche verso l'alto. Consigli di Azienda hanno posto e pongono dentro le piattaforme rivendicative il problema droga. È un grande fatto. Va esteso il livello dell'iniziativa, dell'impegno e della proposta del sindacato. Innanzitutto la difesa del posto di lavoro per tutti i tossicodipendenti, garantendo loro il diritto all'assistenza presso le strutture pubbliche, o di intesa con queste, presso associazioni di volontariato. Batte quella che viene definita una nuova forma di "razzismo sociale".

Le istituzioni devono delle risposte. Colpevoli sono i loro ritardi. Il Governo innanzitutto. Non servono "battage" pubblicitari sul fronte droga. Occorrono concreti interventi legislativi. A partire dalla legge 685 che va profondamente riformata, bisogna riorganizzare i servizi sanitari integrandoli con interventi sociali e di prevenzione.

1 marzo ore 15,30. Stazione Centrale FS - da qualche minuto lo speaker annuncia "...si avvisano i signori viaggiatori che è in partenza dal binario 24 treno-mostra contro la droga...destinazione Foggia".

"Quando un treno parte - ha scritto nel suo messaggio Don Riboldi, Vescovo di Acerra - è buon costume dirgli buon percorso, che tu possa arrivare alla stazione designata, una stazione che dovrebbe essere il progetto di una civiltà della vita".

Federico Libertino
Comp. Napoli FILT-CGIL

LA CLASSE OPERAIA VA IN PURGATORIO

Mario D'Angelo, delegato della FIOM, non ha dubbi: la qualità del lavoro in fabbrica è migliorata; ma non esistono ancora le condizioni perché il lavoratore possa sentirsi veramente soddisfatto. All'Aeritalia di pomigliano, una delle più grosse industrie pubbliche della Campania, si respira un'aria abbastanza pesante.

Anche se il lavoro in azienda è migliorato rispetto a quello di dieci anni fa, la qualità della vita resta molto bassa. Con uno stipendio che a malapena sfiora il milione di lire non è facile mandare avanti una famiglia. Lo sforzo comune di gran parte dei dipendenti è quello di trovare un secondo lavoro al di fuori dei cancelli della fabbrica.

Non c'è spazio per gli svaghi, per il cinema o per il teatro: la TV resta il passatempo più economico e la tendenza è quella di rifugiarsi sempre più all'interno della propria famiglia. Il pensiero costante, in quest'epoca di grandi cambiamenti, è alla fabbrica: alla nuova organizzazione del lavoro, alla tecnologia che avanza e che impone leggi sempre più rigide, al robot che progressivamente prende il posto dell'uomo sulle postazioni più diverse. Dieci anni fa siamo stati noi lavoratori a chiedere che si procedesse senza indugi sulla strada dell'innovazione tecnologica. Poi dopo una fase di entusiasmi e soddisfazioni, l'atteggiamento dell'operaio è andato pian piano mutando. Oggi il lavoratore subisce le trasformazioni quasi passivamente. Ha capito di non poter partecipare come vorrebbe alle scelte dell'azienda e guarda con sospetto all'automazione.



Il mondo cambia, va avanti in fretta e bisogna adeguarsi ai bisogni del mercato. La trasformazione dei cicli di produttività, le nuove tecnologie non possono essere ignorate. Il primo obiettivo di un'azienda è quello di essere quanto più competitiva in modo da vincere la concorrenza ed imporre i propri prodotti.

Questo il sindacato lo sa bene ed i lavoratori ne sono consapevoli: ma ciò non toglie che la paura di lasciare il proprio posto ad una macchina influisce molto sul morale e sulle condizioni di vita di chi è costretto ad accettare la sfida con la tecnologia. Ma innovare vuol dire anche migliorare la propria qualificazione professionale. Vuol dire impadronirsi di nuovi concetti, nuovi strumenti. Nasce in fabbrica una nuova figura: quella dell'operaio tecnico. Il livello di specializzazione si innalza notevolmente e scompare la figura del manovale.

Il tasso di scolarizzazione all'Aeritalia è certamente più elevato rispetto a quello di dieci anni fa, ma resta ancora piuttosto basso. Si legge di più ma sempre troppo poco e l'unico sfogo, oltre a quello che si riesce a trovare in famiglia, è dato dallo sport, anche l'impegno in una disciplina sportiva può aiutare ad innalzare il proprio livello di vita, può regalare nuove soddisfazioni.

Il televisore, l'automobile, la pelliccia non rappresentano più mete da raggiungere per potersi sentire più importanti, socialmente appagati. Come in ogni epoca segnata da intense trasformazioni, l'obiettivo principale è quello di conservare prima di tutto il diritto ad esistere nella società che si prepara.

D'Angelo Mario





napoli : l'indecoroso spettacolo offerto dal pentapartito

A Napoli le forze della maggioranza pentapartita hanno consumato un'operazione trasformistica di una gravità estrema con l'approvazione del bilancio (7213 miliardi) e di una serie di mutui finanziari (400 miliardi) imbarcando nella maggioranza i due ex missini Vollarò e Caputo.

In Consiglio Comunale sono state denunciate minacce di compromissione della DC con i due truffatori, che offendono la moralità del napoletano e la dignità del Consiglio e della città.

La redazione de "IL DECOLLO" si associa alle proteste della Napoli onesta e democratica che in modo indignato ha espresso la più ferma condanna di quei personaggi e gruppi di potere che dall'interno delle forze del pentapartito napoletano hanno condotto, approvato e giustificato le manovre e la pratica immorale seguita nella gestione di questa vicenda.

Richiamiamo alle loro responsabilità la DC, PSI, PSDI, PLL, PRI. I napoletani onesti non permetteranno che la città ricada nelle mani di lobby economiche e di forze oscure.

La città di Napoli è da circa due anni priva di una amministrazione comunale degna di questo nome.

E' stato un succedersi vertiginoso di coalizioni amministrative precarie e di crisi. Una sarabanda che non ha precedenti nelle grandi città italiane. Gli effetti rovinosi di una tale instabilità amministrativa sono sotto gli occhi di tutti. Si è accentuata l'inefficienza della azienda comunale che ha risentito, com'era prevedibile, dell'assenza di una guida stabile ed autorevole. I più elementari ed ordinari servizi non vengono più garantiti ai cittadini. La nettezza urbana, la pubblica igiene, i trasporti collettivi e la viabilità hanno raggiunto un degrado mai riscontrato. Napoli è ridiventata per la stampa e gli organi d'informazione il paradigma del disagio che comporta il vivere in un grande centro urbano. Nessuna iniziativa è stata intrapresa per fronteggiare gli effetti della crisi economica e per avviare un organico piano di sviluppo esponendo l'area napoletana al rischio di una irreversibile emarginazione.

Desolante è stata in questa fase l'azione del Comune nel campo delle attività culturali. Qual'è la ragione che spiega la tortuosa vicenda politica ed amministrativa che tanti danni sta procurando alla città in tutti i settori della vita civile ed economica?

La risposta, che ormai non può essere negata neppure dal più fazioso degli osservatori, è semplice: le sorti di Napoli si decidono a Roma. E a Roma la DC ha imposto il ricatto perché a Napoli si desse vita alle Giunte minoritarie di pentapartito. E' per calcoli dei vertici romani dei partiti governativi che Napoli è divenuta merce di scambio. Ma a Napoli il ricatto è stato subito ed assecondato da un personale politico che ha mostrato di essere privo di qualsiasi autonomia e di spirito civico.

Gli esponenti più autorevoli del Consiglio Comunale, uomini che occupano posizioni di rilievo nella vita della nazione, che vantano credito nell'opinione pubblica democratica, si sono piegati alla manovra democristiana fino a farsi artefici di operazioni trasformistiche. In questi mesi ed in queste ore Napoli sta vivendo alcune tra le pagine più oscure e tristi della propria storia politica e civile.

Il PSI e le forze laiche, si erano già assunte la responsabilità di una rottura a sinistra e di un cambio di alleanze che hanno impedito, dopo le elezioni del novembre '83, la formazione di una Giunta di Sinistra per la prima volta maggioritaria nel Consiglio Comunale. Hanno adesso spinto la loro subalternità alla DC fino al punto di prestarsi alla farsa di una trattativa "ufficiale" con Vollarò, Consigliere Comunale transfuga del MSI, messo a capo di una formazione raccogliatrice sedicente "verde".

Abbiamo così dovuto assistere all'ignominioso spettacolo di

Scotti e Galasso, D'Amato e De Lorento che concordavano le condizioni di una alleanza con Vollarò mentre continuava, con ogni mezzo, la caccia al 41% Consigliere, necessario per l'approvazione del bilancio, da trasformare anch'esso in "verde".

Alla scelta dissennata del pentapartito di ottenere con il trasformismo e l'affarismo quella maggioranza che l'elettorato non gli aveva concesso, i comunisti hanno contrapposto, chiusi ogni spiraglio per una svolta, una vigorosa iniziativa per andare a nuove elezioni; per ridare facoltà di scegliere ai napoletani anche per il Consiglio Comunale il 12 maggio.

Irresponsabilmente i dirigenti del pentapartito hanno fatto di tutto per evitare questa scadenza.

Essi preferiscono, se non dovesse riuscirci di realizzare l'acquisto del 41% o di ottenere il soccorso della ruota di scorta Pannella, un lungo periodo di commissariamento della Città.

E i cittadini napoletani alle prese con i tanti problemi che li affliggono? Tacciano! Vengono prima i calcoli meschini e le ciniche manovre.

Alle urne si andrà in ogni caso il 12 maggio. Non per il Comune, certo. Noi però chiederemo agli elettori che il loro giudizio tenga conto anche delle vicende comunali, chiederemo di votare anche per Napoli.

Chiederemo loro di rafforzare il PCI per la coerente battaglia di opposizione condotta in nome dell'autonomia e della democrazia, per lo sviluppo ed il progresso civile della città.

Convinti di avere così pienamente svolto il ruolo di principale forza di rinnovamento e di governo sulla quale può contare Napoli.

Nino Daniele
coordinatore cittadino PCI

Tali e Quali di Alfredo Chiappori



la città dell'uomo

Ogni lavoratore vive l'impatto quotidiano, di rapina del salario, per le condizioni socio-ambientali nel vivere nella propria città.

Il modello di vita, diffuso dai mass media ha e continua ad esaltare valori individuali, legati a tipi di civiltà urbano-industriale, quali la possidenza economica, l'ascesa sociale tramite il benessere finanziario su questi presupposti hanno costruito le nostre città. Città piagate e per molti versi paralizzate dalle proprie interne contraddizioni. Città in cui l'etica del profitto, ha dominato la strategia degli insediamenti, ha celebrato i riti e il culto della espansione a tutti i costi. Città trasformate in deserti di cemento nelle quali la vita socio-culturale è caratterizzata dall'assenza totale delle iniziative.

E' in questi tipi di città che il lavoratore vive il suo dramma nell'impatto delle disfunzioni, degli equilibri ambientali del vivere civile. Il dramma è ancor più grave nelle città del meridione, Casoria, Afragola, Arzano, e tante altre città, esse sono diventate terre di nessuno, dove tutto è stato privatizzato a scopi egoistici e speculativi. Difatti il dramma della casa, il non funzionamento dei trasporti, l'assenza di strutture sanitarie adeguate, l'insufficienza delle strutture scolastiche, l'assenza quasi totale di impianti sportivi, ecc. costringono il lavoratore a pagare gran parte del proprio salario, per cercare di avere uno dei suddetti servizi più adeguato e dignitoso.

Tutto questo non è accaduto per caso, ma vi sono responsabilità precise di chi finora ha governato le nostre città.

Città nelle quali era stato promesso un avvenire di sviluppo mentre invece si è costituito un sistema di potere con grossi canali di forme di assistenzialismo. Un sistema di potere, basato sullo scorrimento enorme di un flusso di danaro pubblico, solo una parte è servita alla economia, mentre per la massima parte è servita a costruire le posizioni clientelari delle quali tanti dirigenti democristiani si servono per il controllo politico degli elettori, attraverso ricatti, promesse e favori. Inoltre forme di assistenzialismo che hanno sfibrato e dissanguato la nostra compagine economica e produttiva, bruciate dissennate risorse umane e finanziarie, hanno abbruttito il valore del lavoro, hanno corrotto le coscienze, ferita la dignità personale.

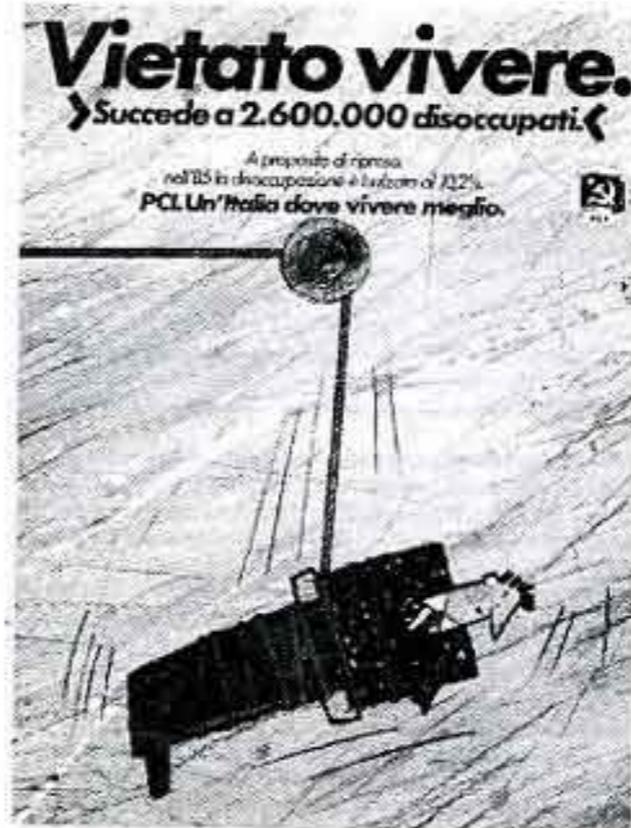
Di tutto questo bisogna, che i lavoratori e i cittadini ne tengano conto nelle elezioni di maggio; esse non sono altra cosa rispetto a quelle del Parlamento.

Regione e Province ovunque, alcuni saranno chiamati a votare anche per il proprio Comune. Questi enti nelle nostre città sono stati ridotti a grossi carrozzoni con sudditi e questuanti e non enti capaci di dare i diritti essenziali ai cittadini. Tutto ciò può finire a due condizioni che vi sia un forte ridimensionamento della DC ed un forte e massiccio incremento dei voti al PCI. Per costruire ovunque un potere popolare e di partecipazione democratica.

Un voto necessario, perchè a queste città, noi vogliamo contrapporre le città dell'uomo. Che metta al primo posto gli uomini, in poche parole, città per "viverci e lavorarci", che vogliamo contrapporre al feticcio urbano, alle città della speculazione.

Un nuovo sviluppo, questa è la strada da perseguire ovunque, perchè in queste città vi è un concentrato esplosivo di emarginazione di massa, di risorse umane non utilizzate, sprecate e distrutte.

Bisogna invertire le tendenze d'intervento, affinché le risorse vengano indirizzate verso la produzione sociale degli investimenti, per garantire condizioni adeguate di vita nell'ambito dei quartieri con un rapporto alle più generali armature civili delle città.



Sono questi i presupposti del convegno svoltosi a Roma del PCI all'inizio di marzo per cambiare le città. Perché le aree urbane sono sistemi complessi, nei quali interagiscono edilizia, trasporti, comunicazioni, servizi, e soggetti a profondi cambiamenti sotto l'impulso delle grandi innovazioni tecnologiche, del mutamento degli assetti produttivi, delle variazioni nella stretta demografica e sociale. Si sono avviati processi di deindustrializzazione e di trasformazione degli assetti produttivi, vecchie contraddizioni si intrecciano con le nuove e le città sono nella morsa prodotta dallo sviluppo distorto dei decenni trascorsi. Le proposte del PCI, i suoi programmi mirano alla trasformazione dei sistemi urbani, nella direzione di un elevamento della qualità della vita, dell'utilizzazione sociale del progresso tecnico, e in modo da fare di questi processi un asse portante dello sviluppo sino alla fine del secolo.

Bisogna smuovere, a partire dalla fabbrica, un'insensibilità culturale, verso l'ambiente ed il territorio, ove ogni singolo lavoratore è costretto a vivere.

E' compito nostro, dei comunisti, operare in direzione atta a sviluppare un articolato movimento politico, culturale e sociale per rendere i lavoratori protagonisti del "diritto alla città".

Dobbiamo far crescere in tutti l'onesta aspirazione di conquistarsi un ruolo cittadino, per non essere più taglieggiati del proprio salario.

i zezi e la canzone di zeza

Nel corso degli ultimi anni, ha ripreso vigore anche a Pomigliano, così come in tanti altri centri, piccoli e grandi, la tradizione della festa del Carnevale. Le origini antiche di tale festa si riferivano a motivi religiosi legati al mondo contadino con le sue tradizioni e la sua grande fantasia, ma con l'andare del tempo essa ha acquisito un carattere sostanzialmente profano. L'originalità del Carnevale, rispetto alle altre festività dell'anno, sta nel fatto che la sua ritualità si differenzia da luogo a luogo. Si può dire che ogni paese offra un elemento particolare che contraddistingue il "proprio" Carnevale dagli altri.

La canzone di Zeza, i dodici mesi, il ballo della trezza sono gli elementi tipici del Carnevale di Pomigliano e ne mostrano la sua caratterizzazione rurale con la loro semplicità rappresentativa, ben differente dalla opulenta spettacolarità di certi festeggiamenti cittadini, ormai inseriti in un grosso circuito turistico-commerciale.

Spieghiamo in particolare ai lettori del "Decollo" il significato dei rituali caratteristici di Pomigliano D'Arco: la canzone di Zeza è un pezzo teatrale della tradizione campana, esso viene rappresentato, oltre che a Pomigliano, nella provincia di Avellino e in altre località più a Sud.

Gli interpreti devono essere solo uomini, anche dei personaggi femminili. Tali sono Zeza e Vincenzella, rispettivamente la moglie e la figlia di Pulcinella. Gli altri personaggi della rappresentazione sono lo stesso Pulcinella, don Nicola, fidanzato di Vincenzella, ed ancora l'abate Sarchiapone che ha il compito di celebrare le nozze fra Nicola e Vincenzella. Il personaggio dell'abate si ritrova assai frequentemente nella narrativa legata al mondo semplice e popolare; nella sua natura, schietta ed estrovertita, si mescolano assai frequentemente l'amore per il divino, al quale ha dedicato il proprio abito, ad amori ben più terreni per i quali si libera volentieri dello stesso: insomma un monaciello "rattino" e "lussurioso". Nel prologo della zeza è lo stesso personaggio a presentarsi al pubblico illustrando le sue "doti". Si ricorda a tal proposito un episodio di cronaca del 1956: in quell'anno i zezi furono denunciati all'Autorità e condotti in caserma in quanto nelle parole pronunciate dall'abate si leggeva il reato di vilipendio della Chiesa. I zezi che allora interpretavano la commedia attribuivano ad una vecchia bizzoca l'iniziativa della denuncia. Ma in realtà, allora come sempre, queste celebrazioni popolari che attaccano e denigrano la cul-



tura ufficiale e le istituzioni hanno una funzione catartica e quindi liberatoria dalle vessazioni ed angherie che quella stessa cultura esercita quotidianamente sui più indifesi.

Tornando all'opera vera e propria, il nucleo del suo contenuto sta nel contrasto che divide Pulcinella e don Nicola a causa dell'aspirazione di quest'ultimo a volerne sposare la figlia. E' l'autorità costituita, quella del padre, che si scontra con le idee emergenti e tenta di soffocarle per fare sopravvivere se stessa e le strutture che ha costruito.

Anche nella commedia Pulcinella deve soccombere di fronte all'energia di don Nicola il quale, oltre che essere di un'altra generazione, deriva anche da un altro strato sociale, essendo studente calabrese. La vittoria di don Nicola è propiziata da Zeza, la moglie di Pulcinella, che per amore della figlia sfodera le sue sottili arti di "ruffiana" senza però perdere la sua carica di umanità e di passione. E con ciò ribalta anche il suo eterno ruolo di donna soggiocata dalla cultura patriarcale maschilista.

La canzone di Zeza offre anche un'altra interpretazione, più diffusa presso il mondo contadino e rurale: quella di un rituale propiziatorio in cui si rappresenterebbe il ciclo vitale della natura. Pulcinella è il vecchio anno che muore, la Zeza, la moglie, rappresenta la vecchia terra che non muore mai e si rinnova attraverso il matrimonio di Vincenzella e don Nicola, attraverso cioè il risorgere della primavera, con la sua carica di rinnovamento e di fecondità.

In questo senso la canzone di Zeza e i dodici mesi si inseriscono nel significato più arcaico del Carnevale, festa della natura che si rinnova, della terra che si appresta ad offrire i frutti del suo ventre munifico. Tali rappresentazioni, nella loro genuina semplicità vanno pertanto difese, perché racchiudono e proteggono quegli antichi valori che ci ricordano come l'uomo sia legato alla madre terra. Le sovrastrutture culturali, l'industrializzazione, il progresso scientifico, ci fanno dimenticare come i nostri ritmi siano sempre stati legati ai suoi: nasciamo dalla terra, cresciamo con i suoi frutti, ci accoglie da morti. E Carnevale, con la sua apparente vaghezza di pensieri e la sua spensieratezza mista di pathos religioso ci lascia divertire per farci ricordare quale sia la vera essenza della nostra vita e quindi della nostra morte, l'amore per gli uomini e per la natura.

Marcello
(Coop. E' ZEZA)

il regista PISCISCELLI parla di « **BLUES METROPO
LITANO** »

amo napoli perche e' una giungla

BLUES METROPOLITANO è il nuovo film di Salvatore Piscicelli.

Per girarlo il regista di Pomigliano d'Arco ha avuto a disposizione otto settimane, ma per tornare sul set ci ha messo tre anni (*Le Occasioni di Rosa* risale infatti al 1981). Tempo usato in parte a inseguire il progetto - bocciato - di un "thriller sul terrorismo" per la Rai, in parte a mettere insieme l'enorme materiale che confluisce in questo *Blues* prodotto dalla N.I. Cinematografica, Artisti Associati e Italia 1. Cioè un film girato a Napoli che, come una *Woodstock partenopea*, riunisce le musiche "dal vivo" di ben otto formazioni, da Pino Daniele al Radio, da Tony Esposito agli Anthrs, da Tullio De Piscopo agli Ascena, ai 666, ai Little Italy, e poi una gran varietà di facce note e meno note dello show-business di derivazione cittadina (Ida Di Benedetto, Barbara D'Urso, Marina Suma, per esempio) e una vera massa di usi, costumi, abitudini della "nuova Napoli". Che, poi non è tanto simile ad una *Woodstock* di pace, amore e musica, ma appare piuttosto la landa metropolitana di spacciatori, studi discografici, ricchezze costruite con gli istituti di bellezza, maschi dediti al body building, cultura effimera, fans di Maradona, racket. Parliamo del film con tutti e due, lui, Piscicelli, e la sua compagna Carla Apuzzo che da *Immacolata* e *Concetta*, lodatissima opera d'esordio, cinque anni fa, condivide le fatiche della sceneggiatura.

I veri protagonisti del film in effetti, sembrano questi autori del jazz-rock napoletano. E vero?

"La nuova ondata musicale è uno dei fenomeni più importanti vissuti dalla città negli ultimi anni. Questo significa che, attraverso questa musica, è possibile parlare della Napoli più nuova, anche se nella mescolanza di vita e canzoni c'è pure, qualcosa di molto tradizionale, qualcosa che non sta nascendo, piuttosto che non muore".

In un'ora e mezzo si seguono le vicende di una ventina di personaggi, svolte nell'arco di un week-end. Quarantotto ore, insomma, in cui ragazzi di nome Tex, Rosotta, Francesca, Luna amano, si picchiano, si tradiscono, inseguono il successo, si bucano. E ci sono anche, però, la vecchia prostituta, zia Regina, il suo servitore "femminiello", tipi più arcaici.

A cosa punta l'esposizione di questo "bestiario"? "Abbiamo cercato di indagare, anzitutto, la cultura giovanile degli anni 80, il suo cambiamento rispetto a quello di quindici anni fa, rispetto a una generazione vissuta inseguendo ideologie e comete. *Blues metropolitano* è un film girato "dal'interno" di questa nuova cultura, un film che rifiuta il punto di vista sociologico e sceglie di immergersi in musica, usi, costumi. E siccome cinema non è denunciare, ma è fotografare, abbiamo registrato tutto, la Napoli bella e quella brutta, i ricchi e i proletari, modi di vita vecchi e un atteggiamento nuovo, meno mitico nei confronti della città, che si fa avanti. Quello che c'è di bello in una metropoli è la possibilità di viverla come se fosse una giungla, essere disposti alla "traversata", all'incontro, al faccia a faccia improvviso con la diversità".

Per arrivare nel cuore di questa città ci sono voluti tre film. Insomma, per entrare a Posillipo, al Vomero, ai quartieri spagnoli, c'è voluto un viaggio nell'hinterland di *Immacolata* e *Concetta*, attraverso le periferie delle *Occasioni di Rosa*. Perché?

"È lo stesso tragitto che ho fatto io, che sono nato in provincia...". *Blues metropolitano* ha un elemento di continuità con i film precedenti, il rifiuto della retorica meridionalista, e un elemento di rottura: la scelta d'uno stile non più "freddo", ma da commedia, in qualche punto un pò da melodramma...

"La retorica che viene respinta è quella, a due facce, di una Napoli Vesuvio e mandolini e della capitale dello sfascio. Napoli è una città, le sue malattie sono metropolitane. La scelta di uno stile da commedia è stato d'obbligo, invece, per un film che è stato scritto come una partitura musicale".

Blues metropolitano significa invece un riconoscimento alla "nuova spettacolarità" partenopea? Significa, insomma, che Salvatore Piscicelli si sente maestro, o allievo, di questa scuola?

"No, io mi sento vicino, soprattutto al cinema tedesco e giapponese. Al massimo riconosco l'esistenza di un fermento comune, fatto di vecchia paccottiglia e nuovi talenti, non vedo però perché dovrei sentirmi accomunato a un Nino D'Angelo. Non credo proprio che sia giusta, per nessuno, questa nuova retorica: l'idea di una Napoli conforme, l'idea di una Napoli che oggi si proporrebbe in una grande offerta speciale".

Maria Serena Palieri



Barbara D'Urso e Salvatore Piscicelli sul set di *Blues metropolitano*

le nostre città



Panorama.

« A mme me piace Pomigliano bello;
addò so nato là voglio murire »

(Imbriani V., XII canti pomiglianesi, pref. pag. VII)

Lo sviluppo urbano nel corso dei secoli in Campania, ha subito delle variazioni rilevanti soprattutto per i paesi sparsi alle falde del Vesuvio.

La vita cittadina dei tempi antichi, a parte Napoli, era sviluppata in Acerra, Suessola, Nola, Nocera, Pompei, Stabia, Ercolano; col passare dei secoli scompaiono alcuni centri come Suessola in prossimità di Acerra o Stabia, Ercolano e Pompei con la nota eruzione del 79 d.C.

Nascono altri paesi, Sarno, Torre Annunziata, Portici, destinati a diventare colonie importantissime per l'economia della Campania.

ACERRA

Dubbia l'origine: potrebbe essere stata fondata dagli Osci o con più probabilità dagli Etruschi. Nel V secolo a. C. fu colonia sannita. Allestasi a Roma fu assediata da Annibale e fu distrutta nel 216 a.C. Fu ricostruita poi nel 211, e sotto le sue mura si svolsero numerose battaglie, fino alla venuta dei Bizantini che la contesero per lungo tempo a Benevento.

Tra coloro che regnarono nella contea, un posto di spicco lo merita Tommaso d'Aquino (1218). Di notevole importanza l'antico vescovado del V secolo.

In Acerra soggiornò nel 1266 Carlo I d'Angiò, prima della sua entrata in Napoli. Grande fu l'importanza militare acerrana durante le guerre napoletane, tanto che fu sempre contesa tra gli angioini e gli aragonesi.

La piaga che rallentò lo sviluppo del feudo, durante il lungo periodo di appartenenza ai conti Cardenas, fu la malaria; i primi lavori di bonifica furono cominciati da Alfonso V, con il prosciugamento del pantano.

Il territorio nel 1800 passò alla famiglia Spinelli.

La cittadina è famosa per essere stata la patria di Pulcinella, maschera creata all'inizio del 1600.

Nonostante lo sviluppo degli ultimi anni, Acerra non ha certo dimenticato il suo illustre figlio ed ha dedicato una statua a "Pulcinella citrulo".

POMIGLIANO D'ARCO

Pomigliano d'Arco la origine era uno dei casali di Nola. Prese il nome quasi certamente da uno della famiglia dei Pompei, e fu detta "D'Arco" per via delle arcate di un acquedotto romano. Fu feudo di numerose famiglie nobili: Filangieri, Carafa dei Cattaneo di S. Nicandro, ecc. Fu distrutta nel 1495 dai soldati di Carlo VIII; nel 1799 durante la rivoluzione napoletana fu incendiata dai francesi.

Oggi è un centro importantissimo per le numerose industrie che si sono insediate nella zona.

NOLA — colonia romana —

La città vanta necropoli pre elleniche e monumenti funebri di fattura greca e influenza napoletana; inoltre anche ritrovamenti etruschi e sanniti.

Nola comandava una delle leghe campane alleate a Napoli, nella seconda guerra contro i Sanniti.

Nel 311 a.C. divenne colonia romana e fu poi assediata da Annibale. Le vicende che interessarono Nola furono molteplici: espugnata da Silla, saccheggiata da Spartaco, preferita da Augusto che vi morì nel 14.

Con l'avvento del cristianesimo sulle rovine di Cimitile furono costruiti edifici cristiani, la basilica di S. Felice, che fu cattedrale di Nola fino al XV secolo. Il primo vescovo della città fu S. Paolino da Nola (354 - 431). La morte del vescovo dal 22 giugno 431 viene commemorata ancora oggi con la processione dei Gigli.

Nola perse molta importanza dopo la distruzione di Genserico, fu poi occupata dai Longobardi, a quest'ultimi contesa dai napoletani; subì le incursioni dei saraceni e degli ungheresi. Passò agli Orsini che riuscirono a mantenerla fino al 1528, quando alla morte dell'ultimo discendente della famiglia, non essendoci altri eredi, i principi di Bisignano subentrarono loro e destinarono il palazzo Orsini a collegio gesuitico.

Molti uomini illustri vantano origini nolane; tra tutti spicca la figura di Giordano Bruno.

Le prime azioni della rivoluzione del 1820-21 iniziarono nel nolano.

Nell'ultima guerra i tedeschi si accanirono contro la popolazione ed in seguito bruciarono la villa Montesano nella quale erano conservate carte importanti dell'archivio di Napoli.

Nicola Marotta

libri

A CURA DI: oreste gabbanelli

A DE CARLO - MACNO -
Milano, Bompiani
pp. 231 - L. 16.000



Nando Dalla Chiesa

Due giovani giornalisti televisivi, Liza Forster e Ted Wesley, tentano di realizzare un'intervista al trentatreenne Macno, dittatore di uno stato non bene identificato. Penetrati clandestinamente nel parco presidenziale, i due vengono scoperti dai servizi di sicurezza. Macno, però, li accoglie con benevolenza avendone ammirato il coraggio e l'intraprendenza e promette loro l'intervista tanto agognata e mai realizzata da nessun altro giornalista al mondo. Nella residenza governativa si dipana la vicenda di questo romanzo imperniata sulla storia d'amore che coinvolge Macno e Liza sullo sfondo degli avvenimenti politici che ruotano intorno alla figura del dittatore.

Macno è alla guida di uno stato fondato sul ruolo predominante dei mezzi di comunicazione di massa come principali strumenti della conservazione del potere.

La personalità del giovane dittatore è circondata da un alone di fascino dovuto al suo passato di presentatore televisivo arrivato al potere per il grande carisma e la capacità di utilizzare i mass media come strumenti di delegittimazione del vecchio assetto statale fondato sui partiti.

È una figura contraddittoria che unisce in sé una violenta carica moralizzatrice e "decisionista" ad una forte sensibilità per i problemi dell'ambiente e della vivibilità.

Con questa opera, Andrea De Carlo si conferma tra i giovani scrittori più interessanti del momento. Egli riesce a raccontarci con un ritmo ed una tensione definiti da "cinema" una avvincente storia d'amore inserita in uno scenario possibile di società del futuro.

N. DALLA CHIESA - DELITTO IMPERFETTO -
Milano, Mondadori, 1984
pp. 259 - L. 14.000

L'uccisione del Gen. Dalla Chiesa e di sua moglie Emmanuela rappresenta il momento più alto della sfida mafiosa allo Stato democratico. L'agguato al Prefetto è la conclusione di una escalation terroristica-mafiosa che colpisce le istituzioni più importanti dello Stato (magistratura, forze dell'ordine, regione, il capo della opposizione).

Cadono nel giro di pochi anni i giudici Costa e Terranova, il capitano Basile, il commissario Giuliano, il presidente della regione Mattarella, il segretario regionale del PCI, Pio La Torre. Nando Dalla Chiesa ricostruisce, in questo libro, tutte le fasi che precedono l'invio del padre in Sicilia, il dibattito che si svolge intorno alla necessità di affidare al Generale poteri di coordinamento nella lotta alla mafia e le opposizioni che questa ipotesi scatena in settori della DC siciliana in particolare nella corrente andreottiana capeggiata da Salvo Lima.

Intorno al prefetto Dalla Chiesa si crea un clima di ostilità sempre più evidente. I rapporti con il presidente della regione D'Acquisto e con il sindaco di Palermo Martellocci sono tesi per gli ostacoli che essi frappongono al conferimento di più ampi poteri al Generale.

Dalla Chiesa cerca il dialogo, quindi, con la società organizzando incontri con gli studenti, gli operai allo scopo di distruggere uno dei punti di forza della mafia e cioè la "cultura del silenzio".

Il prefetto tenta così di dar voce e forza alla coscienza antimafiosa che esiste in Sicilia specialmente tra i giovani.

Nando Dalla Chiesa continua, in altri settori della vita pubblica, l'opera del padre e questo libro rappresenta un momento importante di tutta la sua battaglia. In esso si intrecciano l'elemento affettivo e quello sociologico-politico in una sintesi veramente efficace che dà luogo ad una delle analisi più lucide del fenomeno mafioso prodotte negli ultimi anni.

