

Documento di PCI, PSI, PdUP, MLS e DP

Entro novembre attivo regionale della sinistra

Necessaria una energica azione - Si è dimesso il presidente dell'Assemblea regionale

Un attivo regionale dei quadri del PCI, PSI, PdUP, MLS, DP sarà convocato entro il mese di novembre per approfondire il confronto politico già avviato tra i partiti della sinistra con l'obiettivo di una piattaforma politica comune. L'altro ieri mattina presso la sede napoletana del PdUP, l'attuale documento unitario sottoscritto da tutte le organizzazioni della sinistra al termine dell'incontro di martedì è già ampiamente diffuso nella giornata di ieri si esprime, intanto, un giudizio fortemente preoccupato sulla situazione politica, economica e sociale della regione: «Una situazione densa di pericoli - si legge nel documento - ma anche segnata da possibilità di sviluppo a condizione che maturino grandi processi innovativi, che si muovano in una prospettiva di trasformazione profonda della società italiana e meridionale».

Le delegazioni regionali della sinistra convergono nel definire «arretrata» la soluzione data alla crisi della Regione Campania «incapace di far fronte ai problemi della Campania, ai bisogni delle masse» anche perché «non la libera da una funzione subalterna e clientelare tutta interna al sistema di potere dc». Per questo la giunta Cirillo «va incalzata e costretta con un adeguato movimento di massa e con una forte iniziativa politica della sinistra a compiere quelle scelte urgenti di cui la Campania ha bisogno».

Il fatto stesso che oggi la sinistra sia unitariamente all'opposizione - prosegue il documento - costituisce la condizione preliminare perché essa «si proponga quale forza di governo della Regione, in grado di scalfire la logica e il sistema di potere della Dc».

Oltre la metà dell'ampio documento costituito da più di sei densissime cartelle, è dedicata a questioni specifiche. Punti concreti da cui partire per avviare una crescita e incisiva azione unitaria della sinistra nella regione: mercato del lavoro, apparato industriale, agricoltura, energia, sviluppo delle zone interne, servizi e grandi opere pubbliche.

Per il mercato del lavoro: dare forza alla battaglia già in corso per la sperimentazione in Campania di nuove forme di gestione del collocamento, eliminando la giunta clientelare attualmente esistente nel campo della formazione professionale. Per l'apparato industriale le delegazioni concordano nel richiedere un nuovo e positivo ruolo di intermediazione statale, che fino a oggi, soprattutto nel Mezzogiorno, è stato prevalentemente negativo. Il documento sottolinea inoltre i ritardi della Regione nel campo dei problemi agrari. «Occorre smetterla con la politica del finanziarismo plogico che tende a mantenere in piedi le strutture di potere della Dc nelle campagne. Occorre invece rapidamente alla definizione del piano di settore della legge «quadripartita», allo scoglimento del consorzio bonifera alla nomina del consiglio di amministrazione dell'ESARC, alla definizione di un progetto regionale ortofruttilicolo, a un piano regionale di utilizzo delle terre incolte e malcoltivate».

Prima importanza all'interno della decisiva questione dell'energia assume - a giudizio delle forze di sinistra - il capitolo della metanizzazione della regione: «Occorre cioè impedire che il metano algario che giungerà in Italia a partire dall'81, passi, senza essere utilizzato nel Mezzogiorno».



E' solo un'anomalia?

Parlare dell'Alfasud, oggi. Rimettere al centro della riflessione feconda, aperta nell'intero movimento operaio, il tema della produttività e del risanamento della più grande fabbrica automobilistica meridionale. E' questa la motivazione e l'aspirazione di questa inchiesta dell'Unità. Tanto più attuale poiché cade nel decennale della nascita del complesso industriale più «chiacchierato» e discusso d'Italia. Siamo stati stimolati, inutile nasconderselo, dal caso Mirafiori. In quella vicenda, oltre la provocazione padronale denunciata con la necessaria forza da tutto il movimento democratico, si è stati capaci di scavare più nel profondo. Che cosa è la cosiddetta «nuova classe operaia»? In quale modo si rapporta alla produzione? Quanto pesa l'organizzazione del lavoro sulla produttività? Che cosa vuol dire lavorare alla catena di montaggio? Perché si diffondono microconflittualità ed esasperazione?

Sono problemi che il movimento operaio si pone in modo responsabile e serio; non altrettanto la controparte. E sono esattamente i problemi dell'Alfasud; i problemi, in una parola, del governo di una grande fabbrica automobilistica. Ma il punto è: vogliamo cominciare - tutti - a discutere seriamente «di questo»? O vogliamo continuare a nascondere i nodi del futuro di questa fabbrica dietro la cortina di fumo della propaganda sul grado di civiltà dell'operaio meridionale? Intendiamo bene. Nel movimento operaio non c'è nessuno che neghi i caratteri originali, specifici, della questione Pomigliano. Nessuno nega che molti dei mali di questa fabbrica sono derivati dal modo in cui è stata costruita, organizzata, avviata. Sia detto per inciso: tutto questo non fu davvero il frutto delle scelte e delle indicazioni del movimento operaio. Tutt'altro: fu il prodotto più conseguente dell'ubicatura automobilistica del Tardo centro-sinistra.

Chi sono, cosa pensano, quanto e come lavorano i 15 mila di Pomigliano

La gente dell'Alfasud, dieci anni dopo...

Lo stabilimento automobilistico compie dieci anni - Proviamo a tracciare un identikit degli operai - Si discute un'ipotesi: «abolire» la catena di montaggio - Uno studio Fiom

L'Alfasud ha dieci anni. La cronaca vuole che sia stato il quindicenne Ciro Bruno, allievo di un corso di formazione professionale dell'IRI, ad inaugurare nel 1969 lo stabilimento di Pomigliano d'Arco. Per l'occasione la RAI-TV riprese sorridente al fianco del presidente del Consiglio, il ministro del Lavoro pronunciò un entusiastico discorso. La stampa, quella napoletana, celebrò le «miracoliche sorti e progressive» dell'industrializzazione meridionale.

In verità è un compleanno amaro che si celebra in questi giorni. Il mito della grande fabbrica è a pezzi da tempo, forse non è mai durato molto. E intanto in questi mesi è scoppiata una durissima e pesante crisi dell'automobile. Qualcuno ha già parlato di una vera e propria guerra civile tra il mondo del lavoro e il mondo industrializzato. L'Italia è campo di battaglia.

Che sarà dell'Alfasud? riuscirà a sopravvivere a questo scontro e combatterà finalmente un suo spazio di mercato o continuerà a vivere una vita difficile, travagliata e assistita, come nessuno in molti? E' evidente che non si può dare «ora» una risposta a questi interrogativi. Si aspetta il piano strategico annunciato più volte da Massaccesi e che dovrebbe essere pronto a fine anno. Da un momento all'altro, inoltre, potrebbe scattare fuori la notizia di un conveniente accordo con una società straniera - i giapponesi - che si dice potrebbe sfondare sul mercato europeo.

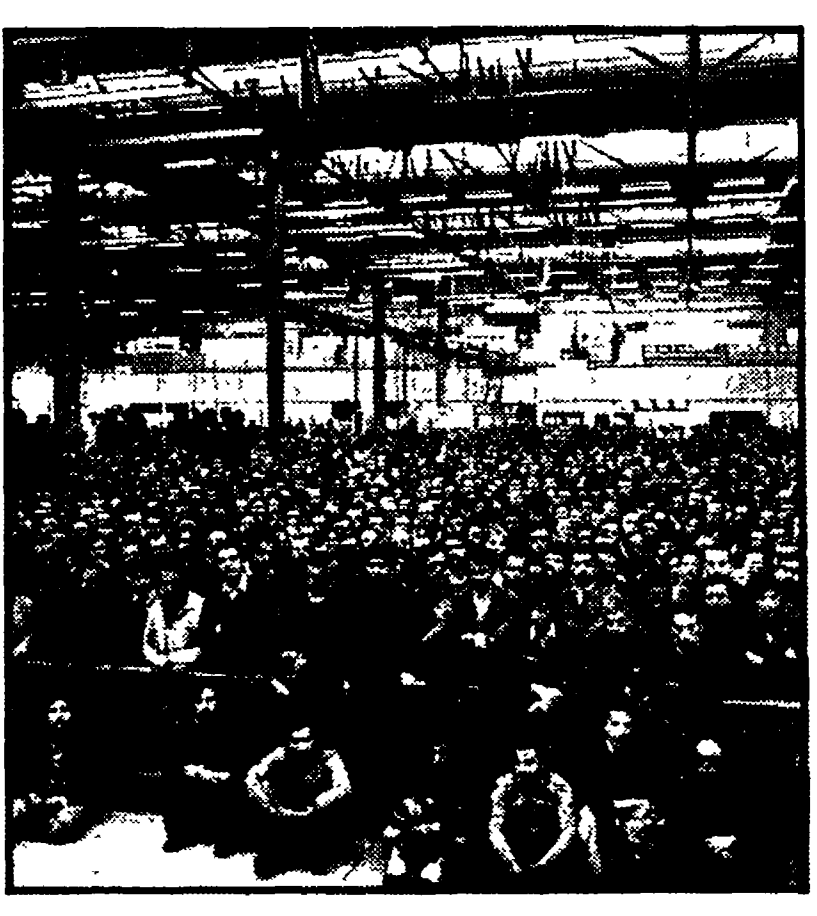
Per il momento l'Alfasud rimane quell'enorme fabbrica di forza lavoro, di esperienze umane, sociali e politiche rappresentate dai suoi 15 mila e più dipendenti: il primo stabilimento del Mezzogiorno d'Italia, di unità produttiva in cui è protagonista l'«operaio-massa», il 3. livello addetto alla catena di montaggio, il lavoratore senza qualifica arrivato in fabbrica attraverso i canali più svariati.

Un fenomeno nuovo per la realtà napoletana e campana. Porrà problemi enormi all'azienda e alle istituzioni locali, ma anche agli stessi partiti della sinistra e al sindacato. Nel perimetro aziendale confluisce quotidianamente il concentrato del tessuto sociale di tutta la Campania; e le turbolenze - come dicono i sociologi - attraversano tutti gli strati della forza lavoro, dall'operaio al tecnico, dalla donna impiegata all'«vigilante». Nasce così l'immagine, sapientemente utilizzata in una stampa complicita, dell'Alfasud come regno dei mariuoli e degli assistenti, del famulato, delle immagini artificialmente contrapposte alla mitica razionalità dell'impresa settentrionale.

La discussione aperta in questi giorni all'interno del movimento operaio in seguito alle vicende della FIAT ha messo invece a fuoco il problema del processo produttivo, oggi realmente una fabbrica automobilistica: come si go-

verno; come vive e pensa la gente che la popola? A distanza di dieci anni dal primo nucleo (ne seguiranno altri a grossi scaglioni fino al '74), abbiamo provato a delineare un identikit dell'operaio Alfasud. Si tratta naturalmente di un tentativo che non pretende di presentarsi come giudizio definitivo. Pecherà forse di sociologismo, ma lo riteniamo essenziale per capire come affrontate il nodo della governabilità della grossa fabbrica automobilistica. L'operaio Alfasud è giovane. La generazione dei trentenni (quella che nell'ultimo caldo varcava la soglia dei vent'anni) è in netta maggioranza. Oggi i giovanissimi, compresi nella fascia tra i 21 e i 25 anni, rappresentano appena il due per cento della forza lavoro. Sono ormai già cinque anni che c'è il blocco completo delle assunzioni, se si fa salvo l'assorbimento di qualche ditta o piccola impresa locale.

La droga, che pure ha scoperto un mercato pressoché vergine, nella grande del Nord, ha fatto qui la sua apparizione ma con scarso successo. I bisogni rimangono sempre quelli primari: casa, sanità, crovita e innanzitutto trasporti. L'operaio Alfasud è una vittima del caotico sistema dei trasporti esistente in provincia di Napoli e in Campania. Soltanto il 25 per cento abita nei comuni confinanti con Pomigliano d'Arco; tutti gli altri sono pendolari e vengono anche dalle altre province della regione; alcuni addirittura dalle isole del golfo (vedi riquadro in basso pagina). Disoccupati cronici ed ex studenti, manovali e «metalmazzadori» entrati in fabbrica hanno avuto l'impatto violento con la rigida organizzazione aziendale. Se negli anni '50 e '60 gli operai di Mirafiori e dell'Alfa Romeo di Torino erano chiaramente tipizzati da valori culturali, politici e morali facilmente individuabili, l'operaio Alfasud ha percorso i difficili inquadri di categorie astratte. A Pomigliano, prima che altrove, nasce la figura mista del «nuovo operaio». L'elemento unificante tra ciascun singolo è il rifiuto del comando sul lavoro.



Lo stabilimento automobilistico, a differenza del centro siderurgico o del cantiere navale, è organizzato secondo una gerarchia rigida. Tutti i comportamenti e i movimenti dell'«operaio-massa» sono ferreamente previsti e regolati, scanditi sui tempi della catena di montaggio e della produzione. Non è tanto opprimente il potere dei «capi» (che anzi all'Alfasud vivono una grave crisi d'identità), ma questa assoluta mancanza di libertà, scelta, decisione autonoma. Ben diverso invece è il lavoro all'«Italsider» o all'«Italcantieri» dove gli operai specializzati sono più protagonisti nel processo produttivo. La fabbrica d'auto si è presentata insomma agli operai - ci dicono - come la forma più rigida, ed anche più incomprensibile, di potere. La microconflittualità, che per una lunga fase ha caratterizzato la vita dell'Alfasud, è stato l'unico modo per sottrarsi al comando: sono stanco, dunque mi fermo. Il problema della gestione aziendale, tuttavia, è sempre rimesso intanto e al di fuori degli obiettivi. Per tanta parte gli operai il lavoro in azienda in realtà è il vero secondo lavoro. La seconda attività non sempre viene svolta per guadagnare di più, ma tantomeno è considerata una fatica aggiuntiva: spesso è un piacere, un modo per manifestare la propria creatività. Di episodi di «colore» se ne raccontano a decine: un im-

plegato, per esempio, nei ritagli di tempo costruisce mobili; non li vende subito, se li tiene per un po' in casa. Li mostra a parenti ed amici orgoglioso. In questa attività artigianale che si sente realizzato, non in azienda. Giustificazionismo del consorzio a livelli insoddisfatti? Sostegno alla conflittualità selvaggia? Niente affatto. E' la constatazione di un'amara realtà. E' la presa di posizione, in presa di coscienza, che non l'Alfasud né Mirafiori, né alcun'altra fabbrica d'auto italiana o europea funziona «precisa come un orologio»; ognuna si porta dentro enormi contraddizioni. All'Alfasud ci sono i «nuovi operai» con questo o quel grado di istruzione, giovani studenti e proletari cresciuti all'ombra dell'ideologia del rifiuto del lavoro. E' con questi dati di fatto che bisogna ora fare i conti. A Pomigliano d'Arco si è andati avanti per anni con una lunga ed estenuante polemica tra direzione aziendale e sindacato. Il deficit intanto si è gonfiato, la produzione si è ridotta, la qualità è scesa. In questi gruppi di lavoratori si sono ritagliate sacche di privilegio con pause lunghe, bassa saturazione, fuga dalla catena di montaggio attraverso certificazioni di invalidità e piccoli sotterfugi. Come hanno reagito i vertici dell'Alfasud? L'urlo di prima e Cortesi poi - di fronte allo sfaldamento dell'organizzazione industriale? I successori (Massaccesi, Lugo e Innocenti) si trovano ora a essere testimoni del problema vero: abbattere al «quanto produrre» il «come e perché produrre»; in altri termini significa rendere il lavoro più piacevole, umano, gratificante. Da tempo si discute di «abolire» la catena di montaggio. Sarebbe questa la soluzione per riconquistare l'affezione degli operai al lavoro. E' un'ipotesi affascinante, anche se di non facile realizzazione. Da qualche tempo la Fiom napoletana sta studiando la possibilità di rivedere totalmente l'organizzazione del lavoro all'Alfasud. La catena di montaggio verrebbe alleggerita di moltissimi lavorazioni, che potrebbero essere fatte da fermo. E' il superamento del taylorismo; si porta l'operaio al centro del processo produttivo, esaltando tutta la sua professionalità. La stessa qualità della produzione viene elevata. E' possibile realizzare questo progetto? C'è chi è pronto a giurare, anche se dice a grandi profonti rivoluzionari nell'assetto della fabbrica. La sfida è aperta, ma stavolta non c'è tempo da perdere. Dopo anni di frustrazione e di «nuove novità» strutturali Pomigliano può dell'industria automobilistica italiana?

Servizi di Luigi Vicinanza Foto di Mario Riccio

PICCOLA CRONACA

IL GIORNO
Oggi giovedì 8 novembre 1979. Onomastico: Goffredo (domani Oreste).

SEMINARIO DI PSICOLOGIA
Oggi alle ore 18.30 presso la sede dell'Alsaipi - via Calascione 5/A - lo psicologo Aristide Saggino inizierà un seminario introduttivo sul tema: «Psicologia, prospettive e problemi». Il seminario proseguirà nei giorni 15 e 22.

FILM AL CENTRO CULTURALE
In collaborazione con il Goethe Institut al centro culturale giovanile - via Caldiere, 66 - sarà proiettato il mediometraggio di W. Herzog «La Souffriere» e il documentario di P. Baake «L'imperatore, i cittadini, i compagni».

FARMACIE NOTTURNE
Zona Chiaia - Riviera: via Carducci 21; Riviera di Chiaia: via Merigliani 148; S. Giuseppe - S. Ferdinando - Montecalvario: via Roma 348; Mercato - Pendino: via Carlo V 11; Avvocata: via Dante 71; Vicaria - S. Lorenzo - Poggioreale: via Carbonara 83; staz.

GUARDIA MEDICA PEDIATRICA
CENTRO SANITARIO-CHIARA: p.zza S. Caterina a Chiaia, 76 (telefono 421428, 418592); AVVOCATA-MONTICALVARIO: via M. Magro, 21 (tel. 62140); GIUSEPPE PORTO: rampa S. Giovanni Magiore, 12 (tel. 206813); STELLA MARINA: via S. Agostino degli Scari, 61 (tel. 342160, 340043); S. LORENZO-VICARIA: via Costantinopoli, 84 (tel. 454424, 291945, 441686); MERCATO-PENDINO: via Forcella, 61 (tel. 287410); VOMERO: via Meerhan, 10 (tel. 360081) 377062, 361741); ARSENELLA: via G. Galvani, 24 (tel. 243524, 366847 242010); FUORIGORTA: via S. Cariteo, 52 (tel. 61632); S. ANTONIO: via S. Antonio, 20 (tel. 7602558); POSILLIPO: via Posillipo, 172 (tel. 7690444); MIRAFIORI: via L. 85 (tel. 7690444); S. PIETRO A PATERNÒ: piazza G. Guarna, 3 (tel. 7382451); ROC-CAVO: piazza Giovanni XXIII (tel. 7382451); PIANURA: piazza 2264240); CHIARIANO: via Napoli 24 Municipio, 6 (tel. 7261961).

Il Prof. Dott. LUIGI IZZO
DOCENTE e SPECIALISTA DERMOSIFILIOPATIA UNIVERSITA' riceve per malattie VENEREE URINARIE - SESSUALI Consultazioni psicologiche e consulenza matrimoniali NAPOLI - Via Roma, 112 - Tel. 22.75.93 (martedì e giovedì) SALERNO - Via Roma, 112 - Tel. 22.75.93 (martedì e giovedì)

Cifra per cifra tutta la fabbrica

Con un fatturato di 372 miliardi e mezzo l'Alfasud occupa il 43. posto nella classifica delle società industriali e commerciali italiane. Rispetto al 1977 ha guadagnato due posizioni: la «sorella» Alfa Romeo invece è stabilizzata al decimo posto (fonte «Il Mondo»). Nello stabilimento di Pomigliano d'Arco al 31 ottobre erano occupati 15.218 dipendenti.

Questa la ripartizione per fasce d'età: da 21 a 25 anni 13,2 per cento; da 26 a 30 anni 13,2 per cento; da 31 a 35 anni 33,1 per cento; da 36 a 40 anni 20,7 per cento; da 41 a 45 anni 13,9 per cento; da 46 a 50 anni 10,3 per cento; con più di 50 anni 4,8 per cento.

I lavoratori dell'Alfasud risiedono disseminati in tutta la regione. Soltanto il 24,4 per cento (pari a 3.810 persone) abita nei comuni confinanti con Pomigliano d'Arco. Un altro 21,7 per cento (3.370 lavoratori) vive a Napoli. Tutti gli altri sono così suddivisi per aree: zona nolana 10,8 per cento (1.678); comuni vesuviani settentriona-

Ipotesi e prospettive di un'eventuale alleanza dell'Alfa Romeo con un gruppo straniero

Se arrivano i giapponesi

Il parere di Tamburrino, segretario provinciale della CGIL e di Federico dell'ufficio studi della FLM - Guerra per la conquista del mercato europeo

Il primo ad accennarne fu Umberto Lugo, amministratore delegato e direttore generale dell'Alfasud. Erano i primi giorni d'ottobre e Lugo partecipò alla «Festa dell'Unità» di Pomigliano ad un dibattito con Sergio Garavini. Spese parole di elogio per le automobili giapponesi: economiche, ben rifinite, indicate per il mercato europeo. Tacque naturalmente sui contatti in corso tra l'Alfa e gruppi automobilistici stranieri; ma che qualcosa si stesse muovendo sembrò chiaro a molti.

Sono poi seguite le «rivelazioni» giornalistiche. I nomi dei presunti «partners» si sono sparsi: Honda, Toyota, Nissan. Tutti comunque marchiati «Made in Japan». In questi ultimi giorni poi è scattato il black-out delle informazioni. Probabilmente si è entrati nella fase delicata della trattativa. I «vertici» dell'Alfa Romeo-Alfasud stanno facendo la spola tra Napoli, Roma e Milano.

Ma se arrivano i giapponesi all'Alfasud che succederà? Il consiglio di fabbrica, prima di pronunciarsi, aspetta di saperne qualcosa in più.

«Il male dell'Alfasud - sostiene il segretario della Camera del Lavoro di Napoli, Michele Tamburrino - consiste nella mancanza di una strategia di sviluppo. L'azienda in tutti questi anni si è mossa senza sapere che fare. Ora se l'alleanza coi giapponesi (ma può essere benissimo qualsiasi altra società automobilistica) si basa sulla definizione di un programma di potenziamento qualitativo e produttivo, allora è la benvenuta. Assurdo, invece, pensare che si debba credere che l'operazione possa servire soltanto per importare tecniche d'organizzazione aziendale e un'operazione coloniale destinata al fallimento». Una eventuale alleanza dell'Alfa coi giapponesi spalancherebbe a questi ultimi le porte del mercato italiano ed europeo, finora rimaste inesorabilmente sbarrate. Sarebbe insomma quella tanto temuta invasione dei giapponesi in vantaggio nella guerra dell'auto.

E' normale dunque che tanto la FIAT, che sarebbe la prima ad essere danneggiata, quanto le altre società automobilistiche, guardino con occhio preoccupato agli sviluppi del caso Alfa. Il presidente della Finmeccanica Vizzelli è continuamente in contatto con personalità di governo; e che ci sia uno scontro aperto, non è un mistero. «Che l'Alfa Romeo e l'Alfasud abbiano bisogno di validi alleati è fuori di dubbio - sostiene Gianfranco Federico, dell'ufficio studi della FLM napoletana - il problema è un altro: bisogna ancora chiarire in che termini si perfezionerà quest'intesa».

Dopo dieci anni di produzione ininterrotta di una vet-

