

GLI OPERAI CHE HANNO BOCCIATO IL CONTRATTO/POMIGLIANO D'ARCO

Gli "sfaticati" ora faticano

Robot e assenteismo zero all'Alfasud. E molta rabbia

di Paolo Andruccioli

NAPOLI. Grandi capannoni, reparti robotizzati e catene di montaggio tradizionali, quattordicimila dipendenti e duemilacinquecento cassintegrati, oltre cinquecento vetture al giorno: questa è l'Alfa Romeo di Pomigliano d'Arco, l'Alfasud.

Ed è in questa fabbrica che la scorsa settimana i metalmeccanici napoletani hanno respinto all'unanimità il contratto nazionale siglato da Fim e Intersind. Consiglio di fabbrica e sindacalisti, sono stati fischiate, non hanno potuto parlare.

Le reazioni della Fim sono state durissime. In un comunicato diffuso subito dopo l'assemblea, la Fim campana afferma che il rifiuto dei lavoratori è «oggettivamente un regalo al padronato». Silvano Veronese, segretario nazionale Fim, intervistato sul *Messaggero* del 15 maggio, ha preso spunto dall'episodio di Pomigliano per dire che «vanno evitate le grandi assemblee nelle quali piccoli gruppi riescono a prevaricare con la loro aggressività, e talora con la violenza, tutti gli altri partecipanti».

Ma è stato proprio uno sparuto gruppo di «prevaricatori» a determinare la contestazione di Pomigliano? E quali sono le ragioni del rifiuto dei metalmeccanici napoletani?

«All'Alfa, il sindacato e il consiglio di fabbrica hanno scelto di gestire l'aumento di produttività — e di controllare insieme all'azienda l'intero processo di ristrutturazione per superare la crisi. Ma il rigore e i sacrifici dei lavoratori non trovano riscontri, e così tutte le frustrazioni accumulate si scaricano violentemente nella fabbrica».



E in questi anni, dopo la conferenza di produzione del '76, i «sacrifici» dei lavoratori di tutto il gruppo Alfa Romeo sono stati molti. Le cifre: nel 1982 la produttività è aumentata del 30 per cento con circa 14 mila lavoratori in meno, 5700 dei quali sono stati messi in cassa integrazione a zero ore grazie all'accordo del marzo '82. In particolare, nello stabilimento di Pomigliano è stato prodotto il 30 per cento di vetture in più con il 20 per cento di dipendenti in meno.

Certamente questi risultati non sono stati indolori e hanno aggravato pesantemente i problemi di rapporto tra consiglio di fabbrica e lavoratori: «Siamo arrivati ad uno scontro tra Cdi e lavoratori — commenta un giovane delegato — perché, mentre una volta il consiglio lottava insieme agli operai per risolvere i problemi di fatica e dei ritmi, oggi cerca di far capire al lavoratore che, dove è possibile, bisogna lavorare di più».

Sembra insomma che sia iniziato un periodo nuovo, all'Alfasud, che tra breve metterà sul mercato l'Arna, l'auto prodotta con la Nissan giapponese. «Miracolo a Pomigliano», titolava un articolo dell'*Espresso* del 10 aprile; e il *Giornale* del 13 maggio scriveva: «Da un anno a questa parte, gli scansafatiche dell'Alfasud hanno voltato pagina. A Pomigliano adesso si lavora».

Gli «scansafatiche» di cui parla il *Giornale* sono quasi tutti pendolari a monoreddito: «L'ottanta per cento dei dipendenti — dicono i delegati — ha un solo reddito e, magari, ha tre o quattro figli. Gli operai devono spendere in media 250 mila lire d'affitto per la casa, 50 mila per i trasporti e, nel caso, 200 mila lire per gli asili nido. Il tutto con un salario medio di settecento - ottocento mila lire al mese».

Nelle assemblee di fabbrica è per-

ciò impossibile non precipitino anche questi problemi; anzi, secondo i delegati del consiglio l'assemblea della scorsa settimana non è neanche entrata nel merito dei punti del contratto. «Mentre durante l'assemblea del primo turno siamo almeno riusciti a intervenire — racconta un delegato — al secondo turno non ci hanno fatto parlare e hanno preteso di votare subito contro il contratto. Poi però si sono formati dei gruppetti e abbiamo parlato; tra noi e loro c'è un rapporto di amore - odio». Durante l'assemblea — dicono altri delegati — c'è stata anche la solita provocazione del Comitato dei cassintegrati.

Non è la prima volta che si parla del Comitato, che ha un considerevole seguito tra i cassintegrati napoletani. I cassintegrati, tra l'altro, rimangono la spina nel fianco di Massaccesi: i ricorsi al pretore contro l'azienda sono uno degli ostacoli alla ristrutturazione e al processo di normalizzazione e modernizzazione del gruppo. Su *Paese Sera* del 7 gennaio '83, a proposito delle sentenze favorevoli al rientro dei cassintegrati, Massaccesi ha detto: «La guerriglia giudiziaria innervosisce anche sul piano personale, ma non impedirà però che siano raggiunti gli obiettivi della ristrutturazione, anche perché, per ogni cassintegrato che il pretore respedisce in fabbrica, un altro operaio viene messo in cassa integrazione».

Da circa un anno, a Napoli, i cassintegrati si sono organizzati fuori dalla fabbrica e hanno cercato di mantenere, contemporaneamente, un rapporto con gli altri lavoratori. «Non è vero che l'assemblea della scorsa settimana non è entrata nel merito del contratto — dicono alcuni cassintegrati — abbiamo votato contro la decisione di rimuovere la microconfittualità e di canalizzare le controversie: è una specie di autoregolamentazione del diritto di sciopero. Ci siamo voluti anche opporre al legame tra salario e produttività e alla completa flessibilità

della manodopera. Abbiamo contestato gli straordinari e l'introduzione delle fasce orarie per i malati: siamo ormai arrivati alla limitazione dei diritti costituzionali. In ogni caso, non siamo stati solo noi a votare contro, ma il 90 per cento degli operai. Tutti hanno capito il senso vero del contratto».

Nel frattempo il processo di ristrutturazione, a Pomigliano, procede spedito: ormai la mensa funziona anche il sabato e la domenica, perché ci sono circa tremila lavoratori che fanno gli straordinari. In questa situazione, i cassintegrati si sentono sempre più abbandonati. «Il Tg2 mi aveva invitato a una trasmissione — ci racconta un cassintegrato di 57 anni, ex militante del Pci — e durante la registrazione mi hanno detto che apprezzavano la mia franchezza. Un giorno prima della trasmissione, però, mi hanno telefonato dicendomi che il mio intervento sarebbe durato solo tre secondi. Poi, il giorno dopo, mezz'ora prima della trasmissione, mi hanno ritelefonato per dirmi che il mio intervento era stato soppresso. Io sono stato messo in cassa integrazione per essermi ammalato, dopo tanti anni di lavoro in fabbrica senza mai un'assenza. E' così che siamo discriminati e abbandonati. Chi ci tutela più? E chi è più disposto a farci parlare?».

Non sembra però che siano solo i cassintegrati ad essere scontenti. Dentro lo stabilimento, moderno e normalizzato, sono ricominciati gli scioperi spontanei degli operai della carrozzeria, contro la «faticosità», quasi a dimostrare che la politica dei due tempi e la logica del rigore non sono passate. Ogni giorno, nel reparto di lastroferratura dove prima lavoravano circa 400 operai, i bracci metallici del ribot saldano le scocche della nuova Alfa 33; mentre in carrozzeria, nei reparti di montaggio meccanico, al montaggio finale e nelle fonderie il lavoro diventa sempre più pesante. I robot e «a' faticosità». E' l'Alfa della «nuova generazione».

ALFASUD E il sindacato cosa fa? Parla Galante, Fim regionale

di Patrizia Capua

NAPOLI. Nino Galante è segretario regionale campano della Fiom. Lo abbiamo intervistato per sapere cosa pensa dell'andamento delle assemblee dei lavoratori Alfa Romeo di Pomigliano D'Arco.

Qual è il tuo giudizio in proposito?

Che in questo contratto non ci siano novità è un vantaggio; se ci fossero state, sarebbero negative. Mi spiego. Siamo arrivati sul contratto nazionale di categoria con uno scontro politico con Confindustria e Intersind.

Su che cosa?

Tutta la vertenza sul costo del lavoro cosa è stata, se non il tentativo di dire al paese che questo era il problema da risolvere? Tanto che il sindacato è andato a questa vertenza in posizione difensiva, perché non ha compreso dall'inizio che cosa c'era dietro la disdetta della scala mobile da parte di Merloni. C'era al fondo un'idea di aggregazione di forze politiche (De Mita in primo luogo) in cui era posta la questione: siamo in una fase di crisi, bisogna ristrutturare le aziende, il sindacato si deve fare da parte e lasciarci mano libera nei processi di ristrutturazione, di cassa integrazione, su tutto. Così che i poteri di contrattazione che il sindacato in tutti questi anni aveva conquistato sarebbero stati falciati. Ma non ci sono riusciti, e lo ammette perfino Mortillaro, quando dice alla Confindustria: «Abbiamo fatto per anni la guerra al sindacato per dire che volevamo certezze nei contratti». Invece — dico io — si mantiene pressoché intatto il potere di contrattazione, resta salvo cioè il ruolo del consiglio di fabbrica su tutte le materie che riguardano orario di lavoro e flessibilità. Tutto ciò che riguarda la flessibilità, per esempio, qui all'Alfa era già prassi consolidata. Quando si parla, cioè, di spostamenti collettivi e non temporanei, ma solo per fatti eccezionali, non prevedibili e per produzioni similari.

Uno dei punti centrali dell'accordo sembra essere il controllo politico sulla conflittualità, se ne fa riferimento a più riprese. Che vuol dire in termini pratici?

La critica che ci è stata rivolta dai lavoratori è questa: con questo contratto non si può più fare sciopero. Innanzitutto, nessuna legge potrà impedirlo mai. E poi, non è vero che il controllo sulla conflittualità sia uno dei perni dell'accordo, e te lo dimostro. Prima di fare iniziative eclatanti o di sciopero facciamo delle verifiche, perché l'operaio che sciopera non lo fa per piacere o per fare ginnastica, ma per il salario. Quindi, se si può risolvere una questione evitando lo sciopero tanto di guadagnato. Il guaio è che le cose non vanno così. L'Alfa Sud è piena di scioperi ogni giorno.

Il difficile rapporto con i cassintegrati: come è possibile risolverlo?

Cassa integrazione vuol dire certamente ghettizzazione, per quelli che vivono di questo lavoro. Perché c'è anche una fetta che trae dalla situazione un vantaggio. Ma non si può generalizzare. In ogni caso nel

settore automobilistico, e non solo in Italia ma in tutto il mondo, è in atto una falciatura, l'occupazione si dimezza. Certo all'Alfa Romeo, con i vari accordi si è pagato un prezzo, ma tenendo conto di quel che succede, è pur vero che siamo riusciti a tenere. La cassa integrazione, comunque sia, è un sistema di garanzia. Altrimenti è il licenziamento. All'Alfa, poi, si è fatto un accordo per i rientri e, quanto meno per quest'anno, per la fine della cassa integrazione a zero ore. Abbiamo costretto Massaccesi a venire a una trattativa e trovare la strada per riassorbire questi lavoratori. Anche se è vero che molti non entreranno nel ciclo produttivo ma nelle cosiddette unità satellite: e tuttavia non è una questione di poco conto, dal momento che si è responsabilizzata un'azienda e le innovazioni tecnologiche, che ormai si è visto, riducono al minimo l'intervento della manodopera?

Se in questo paese i problemi verranno sempre lasciati alla contrattazione tra il sindacato e l'azienda, non si riuscirà mai a vincere. L'Alfa Romeo è un problema di politica industriale, di intervento del governo a sostegno dell'industria. Con i cassintegrati, noi del sindacato, paghiamo un prezzo molto vecchio: poiché questa era la politica delle Partecipazioni statali, l'Alfa era una fabbrica sostanzialmente assistita. Tutti i gruppi dirigenti che si sono succeduti non hanno mai affrontato questo problema. C'è una responsabilità del sindacato, ma voglio vedere quale sindacato al mondo rifiuta occupazione.

Che succederà ora che l'ipotesi di accordo è stata bocciata?

Dovremo aprire una discussione, perché secondo noi non è stata tanto la questione del contratto a provocare quel che è successo. A mio avviso, poi, le assemblee generali non rispecchiano mai la realtà della fabbrica ci vuole una discussione sui problemi che il sindacato sta attraversando e su quelli del paese, dei limiti e degli errori, ma per arrivare a posizioni unitarie, perché continuando così, a vincere sempre sarà Massaccesi.

E qual è all'Alfa il ruolo del consiglio di fabbrica?

L'Alfa non è esente dalla discussione sulla crisi del sindacato nella grande impresa. Si deve andare, secondo me, ad un salto politico dei delegati, culturale. Avviare un nuovo rapporto tra delegati e lavoratori. Qual era prima? Sui problemi spiccioli (la linea, per esempio), ma mai sulle questioni vere della fabbrica. In questo, se vuoi, c'è una schizofrenia del sindacato. E' stato il primo a dire che le cose non andavano, perché c'era una sproporzione enorme tra lavoratori direttamente produttivi e lavoratori indiretti. Ma da questa denuncia non si è passati a vie di fatto: il che dimostra che c'è una struttura sindacale ancora vecchia. E debole.

Produttività è il termine ricorrente in tutti i contratti.

Il problema che noi abbiamo è se chiedere conto di questa produttività che noi abbiamo contribuito ad elevare, oppure no. Secondo me bisogna chiederne conto all'Alfa, su due fronti. Uno che non riguarda solo l'Alfa, ovviamente, ed è il discorso che facevo prima: nel momento in cui tu hai una spinta sul piano dell'innovazione tecnologica che produce una riduzione del tempo per unità prodotta, allora ti devi porre il problema della riduzione dell'orario di lavoro. Devi puntare ad un grande obiettivo, ad un piano dell'occupazione con il sostegno pubblico che preveda la riduzione dell'orario di lavoro.