Antonio Ferrara

AERITALIA

LA PARABOLA DEI COMUNISTI NELL'INDUSTRIA AERONAUTICA NAPOLETANA DEGLI ANNI OTTANTA

AEROPOLIS
2022

AERITALIA

La parabola dei comunisti dell'industria Aeronautica napoletana degli anni Ottanta

ANTONIO FERRARA

Aeropolis
2021

PREFAZIONE

Capitolo I
- Il PCI e la volontà di riscatto della città.
- La Sezione Comunista Aeritalia
- L'Azienda
- Renato Bonifacio
- Fausto Cereti
- La Politica. Gli anni bui dall'80 al 90
- La crisi dei dirigenti PCI e la Federazione Napoletana
- L'emarginazione
Capitolo II
- Il giornale di fabbrica
- La Ricerca Sociologica
- Fine dell'esperienza
Capitolo III
- Napoli e il Partito Comunista negli anni 80
- Le Cooperative degli ex detenuti
- La città, il terremoto e la strategia eversiva
- I movimenti di lotta per il lavoro
- Il piano per il lavoro e le cooperative
- Lo scandalo e le responsabilità politiche
- La legge 285 e il contesto
Capitolo IV
- 1984 Le 96 assunzioni alla Provincia di Napoli
- La Rivincita sul "Moralismo" del PCI

CONCLUSIONI

Autore

Prefazione[1]

La storia recente dell'umanità — e quella del nostro Paese — è un susseguirsi accelerato di eventi che, in rapida successione, trasformano profondamente la vita delle società e degli individui, spesso trascinati verso un futuro ignoto, talvolta percepito come un baratro. In un tempo così convulso, sembra quasi fuori luogo fermarsi a ricostruire un passato che, pur vicino nel calendario, appare già remoto nell'esperienza collettiva.

Eppure alcune vicende, come quella dei comunisti italiani, riaffiorano ciclicamente nel discorso pubblico. Non la storia dei gruppi dirigenti e degli apparati — oggetto del lavoro degli storici — ma quella dei milioni di uomini e donne che hanno costituito la trama viva di quella comunità politica. Ogni tanto il sistema mediatico riporta alla luce quella stagione, per poi lasciarla di nuovo scivolare nell'oblio.

È accaduto, ad esempio, in occasione del centenario della nascita del PCI. Giornali e case editrici hanno pubblicato inserti, saggi e volumi; film e trasmissioni hanno rievocato la parabola del partito e dei suoi dirigenti. Protagonisti e studiosi ne hanno ricostruito l'ascesa, le svolte, l'estinzione. Ma, fatta eccezione per il lavoro cinematografico di *Nanni Moretti* e in parte. il recentissimo film *La Giunta* di Alessandro Scippa, quasi nessuno ha raccolto e restituito le innumerevoli storie personali, pubbliche e private, di chi per gran parte della propria vita ha abitato quell'esperienza collettiva.

---

1 Nel testo, per scelta di chi scrive, i riferimenti a persone sono solo personaggi pubblici.

Ridurre quella storia ai soli eventi maggiori e ai personaggi di vertice è stato, in larga misura, un'occasione mancata, perché il patrimonio umano e civile di quella comunità rischia di andare disperso proprio mentre il Paese attraversa una fase di disorientamento profondo, in cui avrebbe forse più che mai bisogno di riconoscersi in percorsi comuni, conflitti, speranze e fallimenti condivisi.

Anche il lungo periodo di isolamento dovuto al *Covid* ha contribuito a riattivare questa memoria sommersa: il tempo sospeso della pandemia ha offerto a molti l'occasione di ripercorrere vicende lontane, piccole e grandi storie vissute in prima persona da una generazione non più giovane, ma mai del tutto separata da quel passato.

Sulla storia del PCI napoletano si è scritto molto; è probabile che le copie dei libri più recenti finiscano presto sulle bancarelle di *San Biagio dei Librai*, dove si riciclano le biblioteche private di appassionati di storia e politica cittadina. In quelle ricostruzioni, e ascoltando le dichiarazioni di chi è ancora protagonista sulla scena pubblica, il racconto — quando esce dalle stanze del potere — si concentra sulle mitiche figure operaie delle fabbriche napoletane, che finiscono per essere ridotte a una scenografia già vista.

Lo scopo di scrive queste pagine è diverso da quello delle molte ricostruzioni già proposte: raccontare una storia minore, mai narrata, quella del gruppo dirigente comunista degli anni Settanta e Ottanta all'interno di Aeritalia.

Leonardo è il nome attuale di quella storica azienda napoletana, oggi multinazionale considerata un esempio di industrializzazione positiva. I fatti qui narrati risalgono agli anni in cui Aeritalia muoveva i primi passi verso quella trasformazione.

Erano gli anni in cui l'industria aeronautica a partecipazione statale, superati i vincoli del dopoguerra che ne avevano limitato dimensioni e ruolo nello scenario mondiale del settore, ritrovava — grazie al sostegno di importanti investimenti pubblici — l'ambizione di rinascere. Per recuperare il tempo perduto, il management

costruiva accordi industriali con i grandi colossi mondiali del settore. I programmi industriali e le attività si moltiplicavano e migliaia di giovani italiani furono assunti negli stabilimenti di Napoli, Torino e Nerviano.

Per la prima volta dalla fine della guerra, l'incremento dell'occupazione coinvolse significativamente anche il Mezzogiorno e la Campania.

Agli inizi degli anni Settanta, il Paese si lasciava alle spalle il boom dei Sessanta e, nella prima fase di una estesa reindustrializzazione, le fabbriche metalmeccaniche italiane — dai trasporti alla cantieristica, dall'agroalimentare alla siderurgia, fino all'auto e alle nascenti industrie aeronautiche ed elettroniche — crescevano come mai prima, rinnovavano in profondità il sistema produttivo e i reparti si riempivano di operai in misura fino ad allora sconosciuta. Negli anni successivi, a cavallo tra i due decenni, le assunzioni di massa si estesero anche a ingegneri, tecnici, diplomati e laureati.

Era la prima vera risposta della classe politica e dell'industria pubblica italiana alle aspettative giovanili e alla domanda di lavoro qualificato generata dalla scolarizzazione di massa. Molti di quei giovani, oltre a essere scolarizzati, avevano alle spalle esperienze di militanza politica in contesti sociali fortemente conflittuali. Il contatto con il mondo operaio rese naturale l'avvicinamento di un gran numero di loro al PCI e alle sue organizzazioni di fabbrica.

In Campania, Aeritalia e, in misura minore, l'Olivetti di Pozzuoli e la Selenia del Fusaro, furono tra le prime grandi aziende ad aprire i cancelli a tanti giovani diplomati e laureati napoletani. Per molti questo significò la possibilità di non trasferirsi nel Nord industrializzato, di avere un lavoro qualificato e, per la prima volta, l'opportunità di fare esperienze formative internazionali nei grandi gruppi industriali mondiali, senza lasciare la città, le famiglie e gli amici.

Questa modernizzazione delle imprese e l'accesso delle nuove generazioni al lavoro industriale avrebbero potuto rappresentare un'occasione anche per la classe dirigente

meridionale e per i partiti di rinnovare la rappresentanza politica. Ma ben prima che intervenissero le inchieste giudiziarie, era già evidente l'inadeguatezza di quella classe dirigente, incapace di comprendere e governare i processi di modernizzazione che stavano trasformando radicalmente il Paese.

La vicenda del gruppo dirigente della sezione PCI Aeritalia è uno spaccato di questo scenario. Il suo epilogo mostra come il partito comunista napoletano, dopo un decennio di crescita e successi politici ed elettorali, negli anni Ottanta si avviasse a diventare un soggetto politico sempre più simile a quelli di cui era stato, fino ad allora, alternativa. Nei gruppi dirigenti provinciali, il confronto politico e le decisioni amministrative erano ormai condizionati da ambizioni personali, carriere e dalla conservazione di equilibri frutto di estenuanti mediazioni.

La pratica del potere — con la gestione della ricostruzione post-terremoto e una presenza consolidata nelle istituzioni — avviò quella "mutazione genetica" del partito campano che negli anni successivi avrebbe travolto gran parte della classe politica napoletana di estrazione comunista. Nel caso di Aeritalia, quella deriva fu la causa della fine traumatica dell'organizzazione di fabbrica: dopo un lungo periodo di tensioni con la Federazione napoletana, nel 1986 l'intero gruppo dirigente della sezione lasciò la militanza politica e il partito.

Di quelle vicende restano le copie di *Il Decollo*, il giornale di fabbrica, oggi in parte digitalizzate e disponibili sul web; la Biblioteca Nazionale di Napoli e l'Istituto De Martino, conservano e cataloga le copie originali di tutti i numeri stampati. Testimonianza di grande interesse è anche il materiale di una ricerca del 1985 promossa dalla sezione di fabbrica: un progetto di indagine sociologica che rappresenta una delle esperienze più significative di quegli anni nell'industria metalmeccanica italiana.

La storia dei comunisti dell'Aeritalia[2] si sarebbe forse

---

2 Le tesi riportate in questo testo sono la ricostruzione è l'interpretazione dei fatti del tutto personale dell'autore.

esaurita con lo scioglimento del partito, o forse nel 1993, quando i lavoratori dello stabilimento di Pomigliano d'Arco vissero una lacerante stagione di lotte sindacali. Ma questa è un'altra storia.

La vicenda della sezione comunista, riproposta in queste pagine, resta ancora oggi ricordata nelle discussioni — non solo nostalgiche — dei lavoratori più anziani, perché segnò profondamente il futuro stesso dell'azienda napoletana e ebbe un prologo molto diverso da quello di esperienze analoghe.

I responsabili comunisti di quella organizzazione di fabbrica, negli anni successivi, divennero la classe dirigente dell'azienda e contribuirono alla crescita del gruppo e al successo dei grandi programmi industriali che resero l'aeronautica campana e nazionale un punto di riferimento in Europa.

Prefazione riformulata nel gennaio 2026.

Parte I

La volontà di riscatto della città.

Può anche non esserci un luogo da raggiugere,
ma il movimento in una direzione
cambia ugualmente il mondo.
Claudio Lolli

Nella prima metà degli anni Settanta, tra l'epidemia di colera e l'esito del referendum sul divorzio, per la Democrazia Cristiana e per i partiti che governavano Napoli si aprì una fase di profonda crisi politica. Fu una crisi che, nel biennio 1975-1976, avrebbe condotto il PCI napoletano al miglior risultato elettorale della sua storia, segnando un passaggio decisivo negli equilibri locali.

la città elesse sindaco *Maurizio Valenzi*, mentre in numerosi comuni della provincia si affermarono, per la prima volta, amministrazioni guidate da sindaci comunisti. Il successo della *Festa dell'Unità* provinciale alla Mostra d'Oltremare, subito dopo le amministrative del 1975, e quello, ancor più rilevante, della manifestazione nazionale dell'anno successivo, mostrarono con evidenza quanto fossero cresciuti, in pochi anni, il consenso popolare, la partecipazione militante e la capacità organizzativa del partito napoletano.

Video - Festival Unità Napoli - 1976

Dal 4 al 19 settembre 1976, per la prima volta, la *Festa nazionale de l'Unità* — la grande manifestazione dei comunisti italiani — si svolse a sud di Roma.

Per due settimane centinaia di migliaia di napoletani affollarono l'immensa area allestita a Fuorigrotta.

Spazi della Mostra mai utilizzati prima in città furono aperti alla cultura, alla politica, al cinema, all'arte, alla musica e al ballo, con aree dedicate ai giovani e perfino spazi per l'intrattenimento dei bambini. Tre i luoghi simbolo recuperati e restituiti al pubblico: il Mediterraneo, il Teatro dei Piccoli e l'Arena Flegrea, ripulita nei mesi precedenti grazie al lavoro volontario dei militanti.

Sul palco si alternarono nomi di rilievo assoluto: *Eduardo De Filippo* e *Luigi Nono, Napoli Centrale, Sergio Bruni, Severino Gazzelloni, Rino Gaetano, Lucio Dalla, Antonio Casagrande, Marina Pagano, Achille Millo.* Accanto a loro gli ospiti internazionali, con le voci dei paesi sudamericani e lo straordinario concerto degli *Inti Illimani*.

«*Nuova impetuosa avanzata del PCI*» titolò a tutta pagina l'Unità, sancendo il successo dei dirigenti napoletani. Durante la Festa il partito mobilitò migliaia di volontari — molti giovani, operai e militanti delle sezioni del Centro Storico — che nei sedici giorni della manifestazione gestirono dibattiti, concerti, film e mostre.

La città del sindaco *Maurizio Valenzi*, che l'anno precedente aveva guidato i comunisti alla conquista di Palazzo San Giacomo, mostrava al Paese un volto nuovo: Napoli si rivelava capace di ospitare oltre un milione di persone provenienti da tutta Italia.

Nei dibattiti si confrontarono figure come *Giorgio Amendola, Giorgio Napolitano, Pio La Torre e Norberto Bobbio*. Ma l'immagine che rimase fu quella del comizio conclusivo di *Enrico Berlinguer*, la sera del 19 settembre: una folla immensa e parole che ancora oggi colpiscono per forza evocativa:

«*Il Festival ha saputo dare voce a una Napoli in gran parte ignorata, al potenziale produttivo di questa città, al suo patrimonio artistico, alle sue energie culturali e scientifiche, dando coscienza di ciò che questa città avrebbe potuto dare e potrà dare per lo sviluppo del Mezzogiorno e*

per l'avvenire di tutta la nazione italiana».

Con quella Festa il PCI, in città e in provincia, usciva dall'isolamento politico dei decenni precedenti. Protagonisti del successo furono i giovani impegnati nell'organizzazione e nelle attività, insieme alle migliaia di operai delle aziende napoletane che, nei mesi precedenti, con il lavoro volontario, avevano allestito gli spazi fieristici.

I successi elettorali e organizzativi ponevano però un problema nuovo: il rapido rinnovamento generazionale del gruppo dirigente e l'apertura a quei segmenti di società che speravano in un cambiamento reale della città.

Nelle fabbriche metalmeccaniche, tuttavia, la presenza organizzata del PCI restava radicata soprattutto nei solidi legami con gli operai, costruiti nei decenni dello scontro con il padronato. Questo contesto non favoriva né il rinnovamento delle strutture di base né un'integrazione reale tra generazioni di lavoratori.

Nell'area industriale di Pomigliano d'Arco, dalla seconda metà degli anni Settanta, le grandi imprese metalmeccaniche pubbliche avviarono una complessa ristrutturazione per riposizionarsi sui mercati. In breve tempo fabbriche e territorio cambiarono volto. Per rinnovare i prodotti e innalzare la soglia tecnologica, le aziende ammodernarono impianti e sistemi produttivi, estendendo in modo significativo le aree tecniche e di progettazione. Ne derivò una trasformazione profonda dell'organizzazione del lavoro e delle relazioni industriali.

Per interpretare tali mutamenti, i partiti di sinistra e il sindacato avrebbero dovuto allargare i gruppi dirigenti a queste nuove figure professionali. Nelle fabbriche, invece, la rappresentanza politica e sindacale rimaneva ancorata al prestigio e all'esperienza dei militanti storici, mentre tra gli operai persisteva una diffidenza verso tecnici e impiegati.

Non aiutava il meccanismo di ingresso dei nuovi assunti. Le assunzioni operaie erano in larga misura controllate dal sistema dei partiti e dal potere crescente del sindacato — attraverso le commissioni di collocamento, la legge 285 del 1977 per l'occupazione giovanile e i movimenti dei disoccupati organizzati. Le aziende selezionavano invece in autonomia, e quasi esclusivamente, diplomati e laureati; ma nelle imprese a partecipazione statale anche queste scelte risentivano di ingerenze politiche.

L'ingresso di un numero crescente di giovani diplomati e laureati portava in fabbrica napoletani politicamente formati, spesso provenienti da esperienze nei quartieri, nelle scuole e nelle università. Alcuni avevano militato in contesti radicali non sempre lontani da ambienti che, in quegli anni, alimentavano il terrorismo, impegnato a penetrare tra i lavoratori delle grandi industrie.

Per questo l'attenzione del PCI verso i gruppi dirigenti delle fabbriche strategiche fu altissima, così come il timore che l'eversione potesse trovarvi varchi. La scelta del partito e del sindacato di isolare i terroristi nei luoghi di lavoro fu decisiva per la sconfitta del fenomeno e per la difesa della democrazia.

Dalla seconda metà degli anni Settanta, mentre i movimenti giovanili antagonisti raggiungevano dimensioni di massa, i gruppi dirigenti di fabbrica dovettero salvaguardare le condizioni di agibilità politica conquistate, includere le nuove generazioni e orientarne la spinta al cambiamento verso la trasformazione dei rapporti politici e sociali, nella fabbrica e nella società italiana.

Il PCI procedette al rinnovamento con prudenza e continuità: la linea era cooptare nei gruppi dirigenti non solo operai, mantenendo uno stretto legame con il centro del partito per evitare derive radicali che avrebbero

favorito il terrorismo.

Il modello di riferimento restava quello delle organizzazioni dell'*Italsider* e dell'*Alfa Sud*, che fino ad allora avevano garantito risultati politici e organizzativi importanti, anche sul piano elettorale nella provincia di Napoli: organizzazioni di partito forti e coincidenti con quelle della CGIL; dirigenti operai e impiegati formati nel PCI; orientamenti rivoluzionari più simbolici che sostanziali, utili a includere i giovani; concentrazione sugli spazi di potere sindacale per gestire il consenso; delega alle strutture esterne del partito e del sindacato delle scelte più delicate e dei rapporti con il management.

PCI e CGIL assicuravano così la continuità del sistema, cooptando negli organismi cittadini e regionali i militanti e i sindacalisti ritenuti affidabili di quelle fabbriche che tenevano salda l'organizzazione e trainavano consenso politico ed elettorale.

Per tutti gli anni Settanta e Ottanta questo modello funzionò, divenendo una corsia preferenziale di accesso per militanti e dirigenti comunisti dell'Italsider e dell'Alfa Sud verso le posizioni apicali del partito e delle istituzioni.

Ma, nello stesso tempo, società e industria napoletana stavano cambiando rapidamente sotto l'effetto della prima fase della deindustrializzazione. Quel legame privilegiato con le organizzazioni di Italsider e Alfa Sud, considerate ancora baluardi da difendere a ogni costo, finì per trasformarsi in uno dei più gravi errori di valutazione dei comunisti napoletani: mentre la struttura produttiva cambiava, il partito restò ancorato a un modello industriale in declino, e le conseguenze di quel ritardo avrebbero segnato profondamente il destino economico e sociale della città negli anni successivi.

L'organizzazione di fabbrica poteva contare su oltre 400 iscritti e su una rete capillare di militanti e simpatizzanti distribuiti nei reparti produttivi e nelle aree

di progettazione di Pomigliano, Casoria e Capodichino. Non mancavano le differenze di opinione, ma il confronto raramente degenerava in rotture personali o politiche.

La Sezione Comunista Aeritalia

Agli inizi degli anni Settanta, quando l'azienda nacque dalle ceneri dell'Aerfer, i dipendenti del gruppo Aeritalia erano 7.500, di cui 2.800 nel Mezzogiorno, distribuiti tra i due stabilimenti di Capodichino e Pomigliano d'Arco. La presenza comunista in fabbrica era allora ridotta a soli sette iscritti, e le assunzioni restavano rigidamente controllate dai notabili democristiani dell'area pomiglianese. In pochi anni, tuttavia, i vecchi militanti dell'Aerfer — operai profondamente radicati nel territorio e di indubbio spessore morale, come *Antonio Oratino* e *Antonio Mele* — riuscirono a strutturare una prima cellula del PCI.

Quella debolezza iniziale rifletteva un radicamento politico diverso: quello dei militanti del PSIUP, presenti dal 1968 nel Consiglio di fabbrica. Si trattava di operai e impiegati che negli anni precedenti si erano avvicinati a *Tonino Chegai*, sindacalista della Fiom che seguiva con ostinazione le vicende Aeritalia, e avevano aderito al PSIUP. Nel 1972, a eccezione del più rappresentativo tra loro, *Michele Perrotti*, confluirono nel PCI; altri scelsero invece il PSI.

Durante la vertenza del 1973, quella generazione trovò in *Berardo Impegno* il proprio riferimento politico.

Nei tre anni successivi alla vertenza, faceva il suo ingresso in azienda la generazione formatasi nel clima del Sessantotto: ingegneri aeronautici, progettisti e tecnici, molti dei quali inviati negli Stati Uniti per acquisire competenze necessarie ai nuovi programmi aeronautici internazionali. Aeritalia si avviava così a diventare una vera impresa aeronautica integrata: nacque la Direzione Tecnica, con uffici prima ad Arzano e poi a Napoli, nel palazzo Fontana di via Marina.

Dalla seconda metà degli anni Settanta anche la Direzione Tecnica fu trasferita a Pomigliano d'Arco. La scelta era legata all'avvio del primo programma produttivo con Boeing, che richiedeva il contributo diretto di quei tecnici a lungo tenuti lontani dalla produzione, forse per evitarne il contatto con le lotte operaie. In realtà, quella generazione era già attraversata da una forte politicizzazione. Così, quando gli uffici tecnici furono portati nello stabilimento ex Aerfer, il PCI e la CGIL si ritrovarono tra le proprie fila decine di nuovi militanti, politicamente formati e con un elevato livello di istruzione.

Nel Consiglio di fabbrica entrarono giovani ingegneri provenienti dalla Direzione Tecnica di via Marina, militanti del territorio pomiglianese e operai politicizzati dalle lotte sociali. Si ridusse progressivamente il peso della vecchia guardia, che pure continuò a mantenere a lungo le posizioni conquistate.

A dieci anni dalla nascita, nel 1979, i dipendenti del gruppo Aeritalia erano saliti a 11.000, di cui 6.000 nel Mezzogiorno e oltre 1.000 tra impiegati e tecnici.

Nel 1980, a Pomigliano d'Arco, si costituì la sezione di fabbrica del PCI con un gruppo dirigente autonomo: fino ad allora era esistita soltanto una cellula dipendente dalla struttura territoriale.

Dopo gli accordi con i colossi aeronautici statunitensi, l'azienda conobbe una rapida crescita. Migliaia di nuovi assunti — giovani operai e tecnici — entrarono in fabbrica, venne assorbito lo stabilimento ex Fag di Casoria e fu realizzato il nuovo impianto di Foggia.

«*L'esperienza dell'Aeritalia va valorizzata* — affermò *Vincenzo Mattina*, a nome dei sindacati, durante il decennale dell'azienda a Capodichino — *per dimostrare al mondo che a Napoli e nel Mezzogiorno ci sono lavoratori capaci di affrontare lavori complessi e di grande responsabilità*».

La sezione di fabbrica cresceva insieme all'azienda. Accanto alla presenza nei reparti produttivi, si consolidava il radicamento negli uffici tecnici e tra gli impiegati. Il gruppo dirigente era il risultato di consultazioni congressuali rigorose, che garantivano un equilibrio tra operai e ingegneri, tecnici e quadri, fino a includere anche alcuni dirigenti aziendali.

Diversi quadri di fabbrica furono inviati per mesi alla scuola politica del PCI di Frattocchie, diretta da *Renzo Lapiccirella*. Altri parteciparono alla Scuola di Amministrazione Pubblica organizzata dai comunisti napoletani a Castellammare di Stabia, sotto la direzione di *Antonio Scippa*, assessore al bilancio del Comune di Napoli, in vista di futuri incarichi istituzionali. La redazione napoletana de *l'Unità* decise perfino di avere in azienda un corrispondente interno: un ingegnere della Direzione Tecnica.

L'AZIENDA

Aeritalia nacque a Napoli nel novembre 1969, dalla fusione di Aerfer, Salmoiraghi e Fiat Aviazione. La decisione fu presa dal Parlamento, dopo la relazione interparlamentare sullo stato dell'industria aeronautica nazionale, presieduta da Giuseppe Caron. Il gruppo era controllato in parti uguali da Fiat e IRI, con sede ufficiale e direzione generale a Napoli. Fino al 31 dicembre 1971, i due soci continuarono a gestire separatamente i propri stabilimenti; in quell'anno confluirono in Aeritalia i siti di Pomigliano d'Arco, Capodichino, Caselle Nord e Sud e Nerviano, per un totale di 8.799 dipendenti. In realtà, la Fiat cedette completamente i propri impianti solo nel 1974, uscendo definitivamente dalla società.

Il mercato aeronautico si apriva a grandi prospettive di sviluppo, e i vertici aziendali, Renato Bonifacio e Fausto Cereti, puntavano a trasformare la società in una moderna impresa aeronautica. Servivano scelte industriali rischiose, investimenti ingenti, fiducia e sacrificio. Ma l'esperienza insegnava che il successo di Aeritalia non poteva prescindere dal coinvolgimento dei lavoratori e dalla collaborazione con le forze sindacali e politiche locali: il PCI e la CGIL esercitavano infatti un peso tale da rendere indispensabile il loro ruolo nella gestione della società.

Per le maestranze si apriva una prospettiva nuova: un lavoro stabile, in un settore industriale destinato a crescere, con opportunità molto diverse dalle linee di montaggio dell'Alfasud o dell'Italsider. Tecnici e progettisti sapevano che partecipare a grandi programmi aeronautici significava accedere a carriere più ampie e acquisire esperienza nei principali gruppi internazionali.

Le ricadute sul territorio furono immediate e durature.

L'occupazione di giovani diplomati e laureati, la nascita di un indotto aeronautico e lo sviluppo di piccole imprese spesso fondate da ex dipendenti Aeritalia consolidarono a Napoli e nella sua provincia un nuovo tessuto produttivo, capace di inserirsi nei grandi programmi industriali nazionali e internazionali.

In quegli anni, Aeritalia[3], non fu soltanto un'azienda: divenne un laboratorio di innovazione industriale e sociale. Le scelte di management e le alleanze politiche favorirono la nascita di una nuova generazione di tecnici e dirigenti, con elevata formazione e forte coscienza politica. La presenza organizzata del PCI e della CGIL nelle fabbriche, così come il dialogo tra sindacato e impresa, rese possibile un modello di sviluppo condiviso che avrebbe segnato per decenni la storia industriale e politica della città e del Mezzogiorno.

---

3 Nel 1975, la partecipazione di Aeritalia al programma Boeing 767 fu finanziata con una fideiussione di 380 miliardi e 150 miliardi di lire dalla Legge 184. Nel biennio 1975-77 tre leggi, cosidette promozionali finanziarono 1.000 miliardi di lire ciascuna il rinnovamento straordinario delle Forza Armate. La Legge Aeronautica (N.38 del 16 febbraio 1977) finanziò la partecipazione Aeritalia al programma Tornado e l"addestratore dell'addestratore MB339. Altri fondi pubblici arrivarono per lo sviluppo di Aeritalia e Macchi del cacciaborbandiere-ricognitore CBR-80 per sostituire i Fiat G.9 che poi divenne AMX che attivò una importante collaborazione con l'industria breasiliana.

Renato Bonifacio
L'uomo, il Manager

La narrazione delle vicende che fecero di Napoli, dagli anni Settanta e nel ventennio successivo, il motore dell'industria aeronautica nazionale ha un protagonista centrale: Renato Bonifacio. Nato a Castellammare di Stabia nel 1923, laureato in Ingegneria meccanica e navale alla Federico II, con esperienze in Franco Tosi, Westinghouse, ENI, Olivetti e Finmeccanica, fu chiamato a guidare l'azienda verso la modernità.

Arrivò in Aeritalia nel 1974, poco prima che la Fiat uscisse definitivamente dalla società. Torino aveva continuato a gestire i propri impianti fino a quando prese atto che il progetto di un'azienda aeronautica nazionale a partecipazione paritetica pubblico-privata era fallito. Bonifacio trasformò Aeritalia da azienda fragile e indebitata in un gruppo capace di operare in tutti i settori dell'aerospazio.

Erano anni tumultuosi per il Paese. Dopo il referendum sul divorzio, la società attraversava profonde trasformazioni; il Mezzogiorno era una polveriera. Tre governi si alternarono in un solo anno, la strategia della tensione insanguinava le piazze e il terrorismo brigatista cresceva. Il Governo cercava risposte al disagio diffuso: un sistema di imprese in un settore innovativo, capace di generare occupazione e sviluppo industriale, sia al Nord sia al Sud.

Figlio unico di Roberto, direttore dei Cantieri navali stabiesi, Bonifacio si laureò a soli ventuno anni con 110 e lode. Dopo un primo periodo accademico maturò esperienze professionali alla Franco Tosi, alla

Westinghouse, quindi in ENI, Olivetti e infine in Finmeccanica. Negli anni Cinquanta visse un passaggio decisivo nella collaborazione con la CISIM, la Commissione incaricata di tracciare il piano di reindustrializzazione postbellica, dove si confrontò con figure come Guido Corbellini e Pasquale Saraceno, e con consulenti americani della Stanford Research Institute. Quelle esperienze, sommate ai rapporti costruiti negli Stati Uniti e alla collaborazione con Mario Marconi, lo resero un manager di Stato in grado di trattare da pari con Andreotti e Prodi.

Scelto dalla politica, forte di relazioni internazionali e di un curriculum eccezionale, Bonifacio subentrò al generale Gastone Valentini, che fino ad allora aveva garantito i rapporti con l'Aeronautica Militare. All'arrivo di Bonifacio, Aeritalia contava 8.799 dipendenti, di cui solo 190 in progettazione al Sud. La situazione era disastrosa: sei stabilimenti in tre province, pochi programmi attivi e una crisi di liquidità dopo l'uscita della Fiat. Il G-91 era a fine corsa, l'F-104 in chiusura, il Tornado ancora in discussione, il G-222 solo un prototipo. Restavano i pannelli per McDonnell Douglas, fabbricati a Pomigliano.

Cinque anni dopo la Commissione Caron, poco era stato fatto. In ambito IRI si decise di cambiare passo. Bonifacio, allora condirettore generale di Finmeccanica, fu inviato in Aeritalia come amministratore delegato; nel 1979 ne divenne presidente.

Una ricostruzione di quegli anni la diede lui stesso nel 1986, durante una drammatica audizione parlamentare alla Sala della Lupa. Davanti a ministri e parlamentari — tra cui Paolo Cirino Pomicino e Giuliano Amato — affermò che la politica doveva limitarsi a definire obiettivi e indirizzi, lasciando ai manager la gestione delle imprese. Rivendicò la scelta di privilegiare accordi con grandi gruppi americani rispetto all'industria europea: una decisione più industriale che politica, motivata

dall'assenza di risorse governative sufficienti per un ingresso in Airbus. «Se fu un errore restarne fuori — disse — sarebbe stato altrettanto inutile parteciparvi senza un ruolo significativo».

Difese con orgoglio l'intesa con Aerospatiale per ATR, ritenuta compatibile con gli interessi italiani, mentre ricordava il Tornado come garanzia per gli stabilimenti piemontesi. Per Napoli occorreva una produzione civile, e la collaborazione con Boeing ne rappresentò la chiave.

Il sistema dei partiti, però, condizionava ogni scelta. Democristiani e socialisti si dividevano IRI ed EFIM, e lo scontro bloccò il progetto di un polo unico dell'aeronautica. Nella stessa audizione, Bonifacio, Prodi e Stefano Sandri dell'EFIM sottolinearono l'urgenza, ma l'iniziativa fu fermata dal governo Craxi. «*Non fare il polo nazionale dell'aeronautica è stato un crimine*», commentò Bonifacio l'anno successivo.

Nel frattempo si lavorava all'integrazione con Selenia, azienda dell'elettronica di difesa con sede a Napoli. Il progetto fu completato nel 1990 con la nascita di Alenia, sotto la presidenza Prodi. Bonifacio era scomparso due anni prima, lasciando a Fausto Cereti il compito di portare a termine l'operazione.

Dal 1974 al 1988, Bonifacio trasformò Aeritalia da azienda fragile e indebitata a gruppo capace di operare in tutti i settori dell'aerospazio. Nel novembre 1987, durante la sua ultima audizione parlamentare, difese con fierezza la scelta di trasferire il G-222 da Torino a Napoli: «*Fu un'impresa coraggiosa che rasentò l'irresponsabilità* — disse — *ma fu anche la premessa per creare al Sud un gruppo di competenze pari a quello di Torino*».

Quel trasferimento era stato sostenuto anche dalla pressione operaia: nel 1973 i lavoratori organizzarono una marcia da Pomigliano a Napoli per garantire un futuro agli stabilimenti. La protesta scosse la politica e permise di

ottenere l'appoggio del governo e la collaborazione con Boeing. Nacque così la linea del G-222 a Pomigliano, con l'arrivo di ingegneri da Torino e l'assunzione di giovani laureati, molti dei quali inviati a Seattle per il programma 7X7.

Nel 1978, l'accordo con Boeing si concretizzò nella partecipazione al B-767: Aeritalia assunse il 15% del programma, curando progettazione e produzione delle superfici mobili alari e del timone di direzione in fibra di carbonio. La collaborazione con gli Stati Uniti, pur controversa, garantì un salto tecnologico e gestionale decisivo per i futuri programmi internazionali. La Direzione Tecnica di Pomigliano fu messa alla prova anche con la commessa libica per venti G-222, bloccata dagli americani per il veto all'export dei motori. La scelta di rimotorizzare con i RR Tyne della Rolls-Royce fu rischiosa, ma portata a termine con successo.

Quella vicenda segnò uno snodo fondamentale: lo stabilimento di Pomigliano d'Arco si avviava a diventare una vera industria aeronautica e, con Fausto Cereti, si affermò una nuova classe dirigente aziendale che avrebbe guidato l'industria aeronautica italiana nei due decenni successivi. Nel 1987, Aeritalia contava 15.000 dipendenti, di cui oltre 7.000 tecnici e 5.000 tra diplomati e laureati, con circa 3.000 persone a Napoli e Foggia.

Fausto Cereti
«Ho svolto un'attività che mi appassionava».

L'ingegnere genovese *Fausto Cereti* arrivò a Napoli nel 1969 in Aeritalia, con la carica di assistente al Direttore Tecnico Centrale. Pochi sapevano allora – e pochi lo ricordano oggi – che quel giovane alto ed elegante era figlio di *Carlo Cereti*, Magnifico Rettore dell'Università di Genova dal 1948 al 1962. Il professore aveva rifiutato il giuramento alla Repubblica Sociale e aveva firmato "l'appello antifascista del '44", per cui era stato condannato a morte dai fascisti di Salò. Morì nel 1995, e una rotonda a Genova ne ricorda ancora la figura.

Fausto Cereti, nato a Genova nel 1931, fu un manager di lungo corso. Laureato in ingegneria meccanica e aeronautica, nel 1954 entrò nella divisione aviazione della Fiat, di cui nel 1960 divenne responsabile della programmazione. Passò poi in Aeritalia, società del Gruppo IRI, dove nel 1973 fu nominato direttore del neonato *Gruppo Velivoli da Trasporto* e, nel 1975, vicedirettore generale. Nel 1978 assunse la carica di Direttore Generale e, due anni dopo, di Vicepresidente e Amministratore Delegato.

Il 10 luglio 1990, in uno dei suoi primi interventi in una commissione istituzionale, Cereti difese la strategia condivisa con *Renato Bonifacio*, rivendicando il riequilibrio tra produzioni civili e militari raggiunto in Aeritalia:
«*Quella arriva oggi a sfiorare il 50 per cento della produzione complessiva dell'azienda. È il risultato di più di vent'anni di sforzi pesantissimi, con l'impiego dell'80 per cento dei profitti e dei margini disponibili negli investimenti sui velivoli civili, senza contare il notevole aiuto fornito*

dallo Stato attraverso le leggi di finanziamento, ultima fra tutte quella sulla reindustrializzazione, che ci vede oggi impegnati in un programma di investimenti di più di mille miliardi».

In quegli anni Cereti non era più soltanto il braccio operativo di Bonifacio, ma il manager che aveva gestito gli accordi con *McDonnell Douglas* e definito i contenuti dei rapporti industriali con *Boeing* e *Aerospatiale* per il programma *ATR*.

Nel dicembre 1990 Cereti divenne presidente di Alenia, la nuova società di *Finmeccanica* con 29.682 dipendenti, nata dalla fusione di Aeritalia e Selenia. Amministratore delegato fu nominato *Enrico Gimelli*, mentre vicepresidente fu scelto *Cesare Previti*, figura nota alle cronache politiche e giudiziarie. La nomina di Previti rappresentava un esempio di ingerenza degenerata della politica e delle lobby economiche, confermando i timori di possibili conseguenze negative di uno strapotere esterno al mondo industriale sulla gestione della società.

Quando Bonifacio, insieme ai vertici di Finmeccanica e dell'IRI, decise di trasferire la direzione generale a Roma, Cereti e *Ciro Cirillo* – entrambi tra i manager più vicini a Bonifacio – pur consapevoli della necessità di centralizzare i vertici di un grande gruppo pubblico nella capitale, percepivano i rischi di una crescente ingerenza della politica romana sugli equilibri interni e sulle scelte industriali.

Il trasferimento non fu semplice: a Napoli sindacati e società civile reagirono con forza, rallentando lo svuotamento degli uffici locali. Formalmente l'operazione si concluse solo nel 1990, quando Alenia fu costituita direttamente con sede a Roma; a Piazzale Tecchio rimase la sola sede legale di Aeritalia.

Fausto Cereti continuò l'opera di Bonifacio in un contesto romano reso sempre più scivoloso dall'ondata di

Tangentopoli e dall'invadenza della politica nell'industria pubblica. Già nel 1980 il PSI aveva imposto ad Aeritalia la nomina di *Amedeo Caporaletti* a condirettore. Proveniente da Fincantieri, dove era stato vicedirettore generale, e prima ancora dalla Breda, Caporaletti era legato agli ambienti socialisti, in particolare al ministro delle Partecipazioni Statali *Gianni De Michelis*, che lo aveva indicato subito dopo il suo insediamento. La sua funzione era bilanciare la posizione di Cereti: se il Polo nazionale dell'aeronautica non era stato costituito, restava comunque da garantire un equilibrio tra i poteri dei gruppi IRI e EFIM e tra DC e PSI.

Meno di tre anni dopo, la magistratura aprì un'inchiesta sulla costituzione di Alenia e sulla fusione tra Aeritalia e Selenia. Furono coinvolti Fabiano Fabiani, amministratore delegato di Finmeccanica e figura di peso della DC, *Fausto Cereti*, *Enrico Gimelli* e, curiosamente, anche il discusso faccendiere *Giovanni Bisignani*, allora considerato un grande manager pubblico esperto di trasporto aereo. L'inchiesta si concluse con un nulla di fatto.

Intanto Cereti consolidava i rapporti con la classe politica e con figure come *Fabiano Fabiani*, alla guida di Finmeccanica dal 1985, e *Romano Prodi*, presidente dell'IRI dal 1982 al 1994, fatta eccezione per la breve parentesi di *Franco Nobili*.

Nel marzo 1996 Cereti fu nominato presidente di Alitalia dal presidente dell'IRI, *Michele Tedeschi*. Rimase in carica fino al 2003, attraversando indenne vicende che avrebbero travolto i suoi successori alla guida della compagnia di bandiera.

Fino a quando lavorò in Aeritalia, Cereti visse a Napoli. In una delle ultime interviste, prima del ritiro a vita privata, dichiarò:

«*Quando dovevo iscrivermi all'università, mi domandavo se fosse possibile scegliere una disciplina che mi desse la*

possibilità di essere remunerato per svolgere un'attività che mi appassionasse. Ho avuto la fortuna di vivere in un settore e di esercitare una professione che, sotto questo profilo, mi ha offerto grandi soddisfazioni. Sono riuscito ad andare in pensione, dopo 48 anni e mezzo di lavoro, meravigliato che mi pagassero ancora lo stipendio, e ho continuato ad avere ancora delle soddisfazioni».

Parole che rivelano la personalità di uno dei protagonisti di un'intensa stagione dell'industria pubblica italiana, che in pochi decenni portò il Paese, uscita distrutto dalla guerra, a figurare tra i paesi più sviluppati del mondo.

La Politica. Gli anni bui dall’80 al 90

Politicamente, all’inizio degli anni ’80 si chiude la stagione del governo di solidarietà nazionale guidato da Andreotti con l’appoggio del PCI.
Il Partito Comunista torna all’opposizione con una linea di dura critica, mentre la CGIL riprende una conflittualità sindacale, seppure in forme diverse da quelle del 1975.

L’economia italiana mostra segnali contraddittori: aumenta il deficit commerciale per via delle importazioni petrolifere, a fronte però di una ripresa significativa. L’inflazione resta elevata (oltre il 20% nel 1980), mentre il debito pubblico cresce a causa degli interessi pagati sui titoli di Stato. Nel 1981 una tempesta monetaria si abbatte sulla lira, svalutata del 6% rispetto alle altre valute dello SME.

Dopo la fine dell’esperienza di solidarietà nazionale, le elezioni del 1979 registrano una crescita di DC e PSI, e un calo del PCI. Sono anche gli anni in cui *Bettino Craxi* cerca di conquistare un ruolo centrale, dopo che al Congresso socialista del 1978 di Torino prevalse confermando una linea di intransigente autonomia sia dal PCI che dalla DC. L'orientamento, definito "*svolta*", mirava a un socialismo europeo e occidentale, lanciando la "S*trategia dell'Alternativa*" contro il compromesso storico berlingueriano, ponendo le basi per il ruolo centrale del PSI negli anni '80.

All’interno della DC l’area “Zaccagnini”, degli eredi di Aldo Moro e dialogante con i comunisti, perde peso. Il partito resta diviso tra chi vorrebbe ancora mantenere un rapporto con il PCI e chi intende chiudere definitivamente quella fase.

Tra il 1979 e il 1980 si succedono due governi Cossiga: il primo (DC, PSDI, PLI) e il secondo (DC, PSI, PRI). In mezzo

cade il Congresso DC del febbraio 1980, in cui prevale la linea del cosiddetto *"preambolo"* (Forlani, Donat Cattin, Piccoli): una dichiarazione che escludeva ogni alleanza col PCI e apriva invece la strada all'intesa con il PSI di Craxi. Nel secondo governo Cossiga entrano infatti nove ministri socialisti.

Mentre il governo Cossiga è in crisi, scoppia la vertenza Fiat (settembre-ottobre 1980): 15.000 licenziamenti, seguiti da una mobilitazione sindacale che si conclude con una pesante sconfitta e 23.000 lavoratori in mobilità. È l'inizio della fase discendente del sindacato.

Segue il governo Forlani (ottobre 1980 – maggio 1981), travolto dal terremoto in Irpinia e dallo scandalo della loggia massonica P2, rete eversiva che coinvolgeva politici, militari, imprenditori, giornalisti e funzionari pubblici.

Nel giugno 1981 arriva il governo Spadolini, primo esecutivo della Repubblica non guidato dalla DC ma da un repubblicano. Il terrorismo resta alto: nel solo 1981 si contano 791 attentati e 24 morti. L'attività di governo si concentra su quattro emergenze:

- *economica (costo del lavoro, stangata fiscale),*
- *morale (scandalo P2),*
- *civile (sicurezza delle istituzioni),*
- *internazionale (missili Cruise, missione in Libano).*

Al Congresso democristiano del 1982 la segreteria passa a *Ciriaco De Mita*. Segue un secondo governo Spadolini (agosto-novembre 1982), breve e segnato dagli scontri tra i ministri economici Andreatta e Formica.

Nel dicembre 1982 si forma il governo Fanfani, che dura fino all'estate 1983. Da ricordare l'"*Accordo Scotti*" (gennaio 1983), che per la prima volta modifica il meccanismo della scala mobile.

Alle elezioni del 26 giugno 1983 la DC subisce una

sconfitta, crescono PRI e PSI, cala leggermente il PCI. Compare la *Liga Veneta*, a scapito della DC.

Craxi diventa presidente del Consiglio e guida il governo (1983-1987) sostenuto dal pentapartito. Il suo esecutivo si caratterizza per il tentativo di rafforzare il ruolo dell'esecutivo e per una presenza più incisiva dell'Italia sulla scena internazionale.

Tra i momenti più significativi:

- febbraio 1984: nuovo concordato con la Santa Sede;

- scontro con CGIL e PCI sulla scala mobile: Craxi vara un decreto di taglio, i comunisti promuovono un referendum (giugno 1985) ma vengono sconfitti;

- confronto con il Parlamento sul voto segreto e avvio della Commissione Bozzi per la riforma istituzionale;

- attriti con la magistratura per le indagini sulla corruzione della grande finanza;

- ottobre 1985: crisi di Sigonella, con il sequestro della nave Achille Lauro da parte di terroristi palestinesi. Craxi si oppone agli Stati Uniti, rivendicando la sovranità italiana.

Intanto si allarga il mercato televisivo: il decreto legge del 20 ottobre 1984 (poi convertito nel febbraio 1985) consente le trasmissioni nazionali delle reti private, avvantaggiando il gruppo Fininvest.

Sul fronte economico, il ministro Visentini (PRI) tenta una riforma fiscale contro l'evasione, ma la pressione di commercianti e artigiani blocca l'iniziativa: restano squilibri pesanti e nel 1987 il deficit pubblico raggiunge i 113.000 miliardi. La spesa statale, cresciuta negli anni '70 con sanità, previdenza e istruzione, resta inefficiente e costosa.

Nonostante le difficoltà, dal 1984 l'Italia conosce una ripresa grazie all'export e all'innovazione in alcuni settori. Il sistema economico, sostenuto anche dall'economia

sommersa (piccole imprese diffuse nelle province), mostra una vitalità sorprendente.

Lo sviluppo del terziario e la competitività dei prodotti italiani alimentano un certo ottimismo. Ma resta grave la minaccia della criminalità organizzata. Mafia e camorra penetrano negli appalti, nel contrabbando e nel traffico di droga. A farne le spese è *Pio La Torre*, segretario regionale del PCI e promotore della legge antimafia, assassinato il 30 aprile 1982. Pochi mesi dopo quella legge sarà approvata, introducendo il reato di "*associazione mafiosa*" e la confisca dei patrimoni illeciti.

Nel settembre 1982 viene ucciso il generale *Carlo Alberto Dalla Chiesa*, prefetto di Palermo, già protagonista della lotta al terrorismo.

La storia d'Italia degli anni '80 sterzava così verso direzioni oscure, tra modernizzazione e degenerazioni del sistema politico e sociale.

La crisi dei dirigenti PCI e la Federazione Napoletana

La breve storia della sezione PCI dell'Aeritalia si consumò quando divenne evidente che il lavoro politico, in un'azienda tecnologicamente evoluta e in quella situazione di frontiera delle relazioni industriali, non poteva ridursi a strumentale propaganda o a demagogia utile alla rincorsa del consenso elettorale.

La stagione più significativa del sindacato in azienda si era conclusa con gli anni '70. Essa era iniziata alcuni anni dopo la nascita della fabbrica, nell'aprile del 1972, con una grande manifestazione al *Cinema Mediterraneo* di *Pomigliano d'Arco,* proseguita con un convegno provinciale a Napoli sul settore aeronautico nel novembre 1976 e culminata nel momento più alto: la Conferenza dei Tecnici nello stabilimento Aeritalia del giugno 1978, alla quale partecipò *Bruno Trentin*.

Il risultato più rilevante di quella stagione di lotte sindacali risale al 1977, quando, a conclusione di una lunga vertenza, fu abolito il cottimo. Le attività individuali, pur monitorate dagli operatori *Tempi e Metodi*, venivano valutate nel contesto degli obiettivi dei reparti e delle attività di squadra.

Per gli stabilimenti di Pomigliano d'Arco e Capodichino si apriva anche una nuova stagione, con prospettive di modernizzazione, grazie al trasferimento a Napoli dell'intera linea produttiva del *G.222*, il cui primo velivolo assemblato al Sud volò da Capodichino il 1° dicembre 1977.

Nel corso degli anni '70, il sindacato e le organizzazioni napoletane dei partiti di sinistra svolsero un ruolo determinante nel sostenere i consistenti piani di finanziamento pubblico dei programmi industriali

dell'azienda: dalla collaborazione con *Boeing* alla rimotorizzazione del *G.222* per la commessa libica, fino alla partnership con Aerospatiale per il programma del nuovo turboelica *ATR*.

La Conferenza provinciale della *FLM* del maggio 1979 segnò uno spartiacque: in quell'occasione, le strutture centrali del sindacato avocarono a sé le questioni strategiche e l'interlocuzione con la direzione aziendale, sottraendole di fatto all'autonomia delle organizzazioni di fabbrica, che ripiegarono sul governo di organismi funzionali al consenso. L'attività dei sindacalisti aziendali si concentrò così sulle commissioni paritetiche, dove si negoziavano assunzioni, passaggi di livello e mobilità, limitando il proprio raggio d'azione a una gestione prettamente clientelare della base operaia.

Con l'avvento degli anni '80, l'espansione dell'azienda e del comparto aeronautico e i grandi investimenti previsti imposero una visione rinnovata dei processi e una loro gestione centralizzata. A governare un'azienda ormai proiettata verso programmi internazionali non era più utile il tradizionale sindacalismo di fabbrica, spesso prigioniero di rivendicazioni locali e di corto respiro. In questo contesto, la direzione si rinnovò con l'innesto di giovani manager e nuove competenze di esperti di organizzazione del lavoro e gestione aziendale; tra questi, *Angelo Guarini* assunse la guida delle Relazioni Industriali del Gruppo Velivoli da Trasporto a Napoli.

Il giovane manager pugliese individuò nei dirigenti della sezione PCI di fabbrica interlocutori competenti e pragmatici, interessati allo sviluppo strategico del settore e del territorio e dotati della rappresentatività necessaria a garantire il governo dei meccanismi aziendali. Sostenuto da *Amedeo Caporaletti*, allora direttore del GVT, Guarini convinse il capo del personale *Santagati* a stabilire con loro un confronto diretto, dando vita a un'anomala e inedita

forma di “*cogestione*”.

Questo asse strategico poggiava sull’intesa tra l’alta direzione e l’“*aristocrazia operaia*” espressa dai comunisti di fabbrica. Il modello funzionava perché scavalcava i livelli intermedi, rappresentati da un lato dai delegati sindacali di base, ormai privi di visione generale, e dall’altro dai funzionari dell’apparato comunista napoletano, considerati troppo ideologici e non necessari dall’azienda, che si rapportava direttamente con i vertici nazionali e i parlamentari del partito.

In questo equilibrio nessuno rinunciava alle proprie prerogative: il governo della fabbrica era garantito, con ricadute positive sulla qualità del lavoro, sulle condizioni delle maestranze e sullo sviluppo del territorio. Al contempo, la sezione comunista di fabbrica vedeva crescere la propria autorevolezza e il consenso tra i lavoratori.

Gli unici a mostrare diffidenza verso quell’anomala “*alleanza di classe*” — apprezzata dai lavoratori stessi, come dimostrò una ricerca tra i dipendenti del gruppo — erano i funzionari del partito napoletano, che, a differenza dei loro omologhi del sindacato, restavano esclusi da tale modello di interlocuzione.

In realtà, osservando gli eventi degli anni successivi, quella dei dirigenti provinciali non era semplice insofferenza dovuta alla loro emarginazione dal potere, bensì un’inadeguatezza culturale: un personale politico non attrezzato a interpretare situazioni complesse, ormai distanti dai paradigmi che era abituato a gestire.

Quando il PCI si autosciolse nel 1991, rimuovendo il grande contenitore ideologico, emerse chiaramente la satrapia dei funzionari di partito: le loro successive vicende personali dimostrarono quanta ipocrisia e malafede fossero celate nelle loro posizioni dogmatiche sull’organizzazione di fabbrica.

La storia dei comunisti in Aeritalia si colloca interamente entro questa rappresentazione.

L'organizzazione interna operò in autonomia per alcuni anni, facendo fatica o, quando possibile, rinunciando al supporto dei dirigenti della Federazione napoletana.

La frattura rimase però sotto traccia fino al 1986, al XVII congresso del PCI napoletano.

L'emarginazione

Nelle elezioni politiche del 1979 e del 1983, nelle liste elettorali comuniste furono inseriti un operaio e un ingegnere della Direzione Tecnica Aeritalia. I due non furono eletti, ma ottennero entrambi migliaia di preferenze.

Questi risultati avrebbero dovuto rafforzare il gruppo dirigente della fabbrica; invece, quel grosso consenso ebbe l'effetto opposto e precluse qualsiasi possibilità a chiunque di loro di accedere alle istituzioni della Repubblica. La prerogativa di decidere gli eletti spettava alla Federazione e non agli elettori, e i comunisti dell'Aeritalia, se messi in lizza, rischiavano comunque di essere eletti, anche quando gli organismi di direzione avevano deciso diversamente. Perciò non potevano essere candidati al Parlamento né alle elezioni regionali o comunali delle grandi città, nemmeno come testimonianza o per raccogliere voti.

Nel 1984, ad esempio, quando i dirigenti comunisti dell'Aeritalia riuscirono a far approvare negli organismi di direzione del partito una loro candidatura per le prime elezioni europee — si trattava di un ingegnere dell'azienda — il nome fu cancellato, senza alcuna spiegazione, la notte precedente alla presentazione della lista in tribunale.

Il punto di rottura tra i dirigenti Aeritalia e il Partito si ebbe tuttavia solo nel 1986, con il XVII congresso del PCI, che lacerò profondamente la platea dei militanti napoletani. Si scontrarono duramente l'ala ingraiana, guidata da *Antonio Bassolino*, e quella dei riformisti, il gruppo allora guidato da *Giorgio Napolitano.*

A Napoli prevalsero gli ingraiani, che non fecero "*prigionieri*": furono risparmiati solo i militanti che Napolitano decise di salvare. Molti ritenuti riformisti da chi aveva vinto il congresso, furono estromessi dagli

organismi di governo del partito. *Salvatore Vozza*, braccio esecutore degli ingraiani e responsabile delle fabbriche, pretese, tra le altre esclusioni, anche quella della sezione Aeritalia, considerata schierata con i riformisti.

In realtà, non esisteva alcun legame organico dei dirigenti di fabbrica con la "*corrente*" di Napolitano, i cui fedeli, sebbene politicamente sconfitti, grazie al loro leader riuscirono a ricollocarsi dentro e fuori dal partito.

L'esclusione dei militanti dal gruppo dirigente Aeritalia fu decisa da chi aveva vissuto come un'umiliazione l'autonomia e la "presunzione" dei comunisti di quella fabbrica. Questo risentimento era già emerso in precedenza, quando alcuni dirigenti della Federazione comunista napoletana accusarono i responsabili di fabbrica di slealtà: sostenevano, in modo del tutto infondato e senza che vi fosse alcun elemento a sostegno, che non si fossero spesi nella campagna referendaria contro il taglio dei punti di contingenza deciso dal governo Craxi.

Parte II

Il Giornale e La Ricerca

IL DECOLLO. Il giornale di Fabbrica della Sezione Aeritalia

Link ai numeri disponibili e digitalizzati

Il progetto non ottenne il finanziamento della Federazione del Partito, che lo giudicò troppo costoso e "*pretenzioso*". I promotori, tuttavia, decisero di proseguire comunque, autofinanziandosi e ricorrendo alla pubblicità. La scelta controcorrente e non condivisa da molti dirigenti, di cercare sostenitori privati, non fu semplice, ma si rivelò decisiva e vincente: diverse attività commerciali di Pomigliano d'Arco aderirono alla campagna pubblicitaria, garantendo così alla redazione del giornale piena autonomia.

Tra i dirigenti che invece apprezzarono l'iniziativa e contribuirono concretamente alla pubblicazione si ricordano *Berardo Impegno* e *Attilio Wanderlingh.* Impegno, all'epoca consigliere comunale a Napoli,

convinse *Mimmo Maresca*[4], dirigente della *Lega delle Cooperative*, che qualche anno dopo si suicidò, a inserire nel giornale pubblicità della COOP.

Attilio Wanderlingh, giornalista professionista di lunga esperienza, tornato a Napoli, nel Partito e all'Unità, dopo esserne stato fuori, convinse *Antonio Polito*, allora redattore della sede napoletana del giornale, a firmare i primi numeri de *Il Decollo*.

IIn seguito fu lo stesso Wanderlingh a proporre che la pubblicazione della sezione PCI dell'Aeritalia uscisse come supplemento di *NDR*, una rivista culturale di rilievo da lui diretta e pubblicata. Firmò poi tutti i numeri successivi del giornale di fabbrica.
Alla collaborazione con *NDR* seguì anche quella con il giornale catanese *I Siciliani*, che durò pochi numeri perché la pubblicazione cessò tragicamente dopo l'assassinio del suo direttore, *Pippo Fava*, per mano della mafia.

l'Unità / mercoledì 1 marzo 1978

L'esperienza si fa strada ma sono pochi i giornali di fabbrica

SERPENTONE

Forti la composizione del lavoro

il decollo

CELLULA AERITALIA

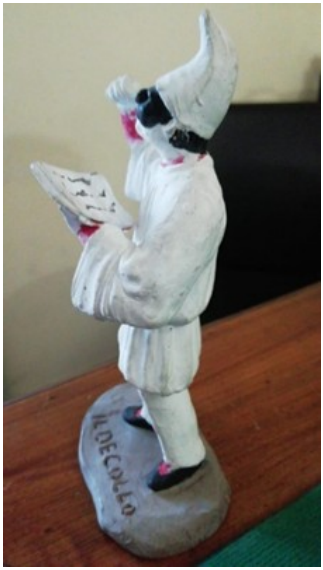
Le testate dei giornali PCI all'Alfasud (« Il serpentone ») e all'Aeritalia (« Il decollo »)

Maria Franco

Il Decollo Aeritalia P.C.I. 1978

4 Maresca era un dirigente della Lega delle Cooperative di Napoli che, nel 1986, si tolse la vita dopo aver ricevuto una comunicazione giudiziaria relativa allo scandalo delle "Cooperative degli ex detenuti" (per una ricostruzione dettagliata si rinvia alle note: Lo scandalo delle cooperative napoletane).

Il giornale dei comunisti dell'Aeritalia veniva stampato in oltre un migliaio di copie. Dopo i primi mesi di rodaggio raggiunse una cadenza mensile e una distribuzione capillare in tutti gli stabilimenti campani del gruppo aeronautico.
Tutti gli articoli erano firmati, sia quelli della redazione sia quelli esterni; ogni numero ospitava regolarmente un intervento del gruppo dirigente centrale del Partito.
Questa disponibilità, tuttavia, non facilitava i rapporti tra il giornale e la Federazione Provinciale del PCI, che non sempre condivideva la scelta del dirigente a cui il giornale autonomamente chiedeva di scrivere l'articolo politico di apertura.



Nei tre anni successivi, gli introiti delle vendite e l'apporto della pubblicità privata coprirono, e spesso superarono, tutti i costi del giornale. Quando il gruppo dirigente di fabbrica uscì di scena e la pubblicazione si chiuse, una parte dei fondi del Decollo fu destinata a piccoli gadget realizzati da Ferrigno, artigiano dei pastori di San Gregorio Armeno.
Una statuina di Pulcinella intento a leggere il *Decollo* fu spedita o consegnata a tutti coloro che avevano collaborato alla redazione.
Anche l'uscita del numero zero, il primo numero di lancio, suscitò non poche perplessità nel Partito: il giornale si apriva con un intervento dell'ingegner *Amedeo*

Caporaletti, direttore del Gruppo Velivoli Trasporto, manager notoriamente distante dalle posizioni del PCI. Un'apertura che fece discutere, ma confermava la volontà del *Decollo* di raccontare la fabbrica senza rinchiudersi in schemi predefiniti.
Nonostante le critiche e i rilievi, dalla Federazione napoletana non arrivarono mai ostracismi espliciti al *Decollo*. Il giornale soffrì piuttosto di una certa disattenzione da parte degli organismi dirigenti locali, forse diffidenti verso una pubblicazione i cui contenuti non erano condivisi né controllati dalla Federazione stessa.
Il *Decollo* dedicava alla politica nazionale, regionale e locale quattro-cinque pagine; le restanti diciassette-otto erano riservate ai temi dell'azienda: il futuro del comparto aeronautico, le nuove tecnologie, la ricerca, l'innovazione, il ruolo dei quadri e dei tecnici. Ampio spazio era riservato anche a rubriche culturali su libri, teatro e cinema.
Oggi quei contenuti non sembrano innovativi, anzi appaiono scontati, ma allora non era affatto semplice proporli in un giornalino di Partito, e ancor meno per una pubblicazione comunista di una fabbrica metalmeccanica.
Nei primi anni del nuovo millennio, l'Archivio storico della Fiom di Pomigliano d'Arco recuperò ed espose in una mostra le pubblicazioni delle grandi fabbriche dalla fine degli anni Sessanta. La maggior parte erano ciclostilati, poco più che volantini: vita media brevissima e contenuti orientati quasi esclusivamente alla propaganda operaia.
Negli anni Ottanta, solo i giornali dei comunisti delle fabbriche Piaggio e dell'Aeritalia si affrancarono dai contenuti di mera propaganda, che peraltro non favorivano le entrate pubblicitarie, e adottarono un modello di sostenibilità economica capace di garantirne la continuità.
Nel Sud del Paese le esperienze di giornali di fabbrica

erano rarissime. All'Italsider non si era andati molto oltre il *Bolscevico*, mentre all'Alfa Sud di Pomigliano d'Arco, alcuni anni prima dell'uscita del *Decollo*, la Federazione di Napoli aveva finanziato *Il Serpentone*, pubblicazione simile a quella della fabbrica di Bagnoli, uscita per una mezza dozzina di numeri.

Il giornale dell'Aeritalia aveva una sezione culturale curata da *Nicola Marotta*, *Guido Di Paolo* e *Michele Fornaro*, lavoratori dell'azienda impegnati in attività culturali e artisti riconosciuti nei campi della grafica, del teatro, della musica e dello spettacolo. La copertina di ogni numero riproduceva una fotografia di *Henri Cartier-Bresson*: durante una mostra napoletana delle opere del fotografo, l'agenzia titolare dei diritti concesse al *Decollo* la pubblicazione gratuita di dodici immagini che ritraevano ambienti di lavoro operaio.

Tra coloro che collaborarono inviando scritti si ricordano *Biagio De Giovanni*, *Giuliano Cazzola*, allora dirigente della CGIL, e lo scrittore *Luigi Compagnone*, che dettava i suoi articoli per telefono. Interviste esclusive furono rilasciate tra gli altri anche da *Pino Daniele*, *Roberto De Simone* e dal regista *Ettore Scola*.

Una libreria a *Santa Chiara*, nel Centro Storico di Napoli, distribuiva copie del giornale, applicando sconti speciali sui libri ai lettori e contribuendo così alla diffusione capillare del *Decollo* anche in città.

Il *Decollo* rappresenta un lascito importante per la memoria della fabbrica e della cultura operaia nel Mezzogiorno: non solo documenta le lotte, le innovazioni tecnologiche e le dinamiche politiche interne all'Aeritalia, ma costituisce anche un modello di giornalismo di fabbrica capace di coniugare autonomia, rigore e sperimentazione culturale.

La scelta di dare spazio a contenuti originali, di qualità e diversificati — dalla politica alla tecnologia, dalla

letteratura alla fotografia — mostrò che un giornalino di partito poteva essere molto più di un semplice strumento di propaganda. Il *Decollo* anticipò approcci editoriali oggi comuni nella comunicazione aziendale e sindacale, con articoli firmati, inchieste, interviste e collaborazioni con intellettuali e artisti esterni.

Il giornale di fabbrica e la Direzione Nazionale del PCI

Ogni mese una copia del *Decollo* veniva spedita alla Direzione del PCI e, dopo una decina di numeri, la redazione fu invitata a Roma. A Botteghe Oscure i responsabili del giornale incontrarono un giovanissimo *Walter Veltroni*, nominato da poche settimane responsabile per la comunicazione, desideroso di conoscere meglio quel giornale di fabbrica.

Veltroni spiegò che il Partito intendeva valorizzare su scala nazionale le pubblicazioni minori — quelle di sezioni territoriali, di fabbrica e di piccole località — e, per favorirne la nascita e la diffusione, aveva ottenuto un investimento per allestire una piccola tipografia con impianti completamente nuovi, destinati alle pubblicazioni locali di tutto il territorio nazionale.

Nei mesi successivi, i redattori del *Decollo* e i responsabili della stampa e propaganda delle sezioni aziendali furono invitati da *Fabio Mussi* a presentare il giornale in un convegno nazionale organizzato a Pisa sul tema della comunicazione di fabbrica. Era gennaio 1985. Da Napoli partirono un rappresentante dell'Aeritalia, uno della Selenia, *Monica Tavernini* dell'Alfa Sud e *Pasquale Mangiapia* dell'Italsider. Durante il convegno, il giornale dei lavoratori di Pomigliano d'Arco fu spesso citato come esempio positivo di comunicazione. L'esperienza va ricordata anche perché tutti i convenuti furono costretti a prolungare la trasferta di tre giorni a causa di una nevicata che paralizzò i treni, rendendo impossibile il ritorno a casa.

Nonostante i proponimenti di Veltroni di realizzare anche una tipografia centrale, negli anni successivi il *Decollo* continuò a essere stampato da una piccola

tipografia di Brusciano, consolidando quel canale efficace di raccordo con la comunità di fabbrica.

La direzione aziendale, per volontà di Caporaletti, pubblicò dal 1986 per alcuni anni un proprio giornalino di quattro facciate per tutti i dipendenti, con un investimento di 200 milioni di lire, mentre anche il CRAL cercò di fare altrettanto con *Albatros*, un fascicolo che richiamava il formato e la grafica del *Decollo*.

Il logo del giornale dei comunisti dell'Aeritalia, *Aerouccello*, creato dal grafico Michele Fornaro, è oggi molto noto nelle imprese e tra gli appassionati e operatori aeronautici. Registrato da Aeropolis, viene riprodotto in tutte le pubblicazioni dell'associazione napoletana dell'aerospazio, che nel 2021 ha superato il milione di lettori, testimoniando la persistenza e l'influenza del progetto culturale inaugurato dal *Decollo*.

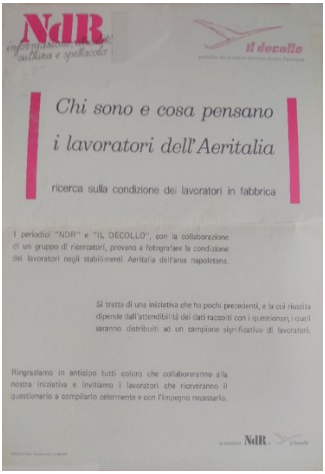
In termini politici, il *Decollo* consolidò l'autorevolezza della sezione PCI dell'Aeritalia tra i lavoratori, mantenendo viva la discussione interna alla fabbrica e offrendo strumenti di formazione e informazione a chi operava in un contesto tecnologicamente avanzato e complesso.

Infine, il giornale lascia un esempio concreto di come la cultura operaia possa dialogare con l'esterno del contesto produttivo, costruendo ponti tra fabbrica, territorio e società civile. La sua diffusione, seppure limitata nel tempo, ha creato un precedente e oggi rappresenta una risorsa storica preziosa per studiosi, giornalisti e cittadini interessati alla storia delle relazioni industriali a Napoli, del sindacalismo e della politica di fabbrica negli anni Ottanta.

LA RICERCA SOCIOLOGICA

Lo studio sulle aspirazioni e gli orientamenti dei dipendenti AERITALIA

Nel 1985, la Sezione PCI dell'Aeritalia di Napoli intraprese un progetto ambizioso: realizzare una ricerca sulle aspirazioni, le condizioni di lavoro e il rapporto dei dipendenti con la fabbrica moderna.


NdR
il decollo

Chi sono e cosa pensano i lavoratori dell'Aeritalia

ricerca sulla condizione dei lavoratori in fabbrica

I periodici "NDR" e "IL DECOLLO", con la collaborazione di un gruppo di ricercatori, provano a fotografare la condizione dei lavoratori negli stabilimenti Aeritalia dell'area napoletana.

Si tratta di una iniziativa che ha pochi precedenti, e la cui riuscita dipende dall'attendibilità dei dati raccolti con i questionari, i quali saranno distribuiti ad un campione significativo di lavoratori.

Ringraziamo in anticipo tutti coloro che collaboreranno alla nostra iniziativa e invitiamo i lavoratori che riceveranno il questionario a compilarlo celermente e con l'impegno necessario.

L'idea prendeva spunto dall'esperienza della Fiat di Torino, dove cinque anni prima, alla Conferenza nazionale dei comunisti, erano stati presentati i risultati di una ricerca che avrebbe dovuto rappresentare le condizioni di lavoro e le opinioni dei dipendenti del gruppo automobilistico.

Questi dati furono però clamorosamente smentiti dalla marcia dei Quarantamila, rivelando la netta distanza tra le aspettative del partito e la realtà concreta dei lavoratori.

I comunisti della fabbrica napoletana decisero di replicare quell'esperienza, questa volta con rigore scientifico e ambizioni più ampie: il motore dell'iniziativa

sarebbe stata la sezione di fabbrica del PCI, mentre gli aspetti metodologici e statistici sarebbero stati curati da docenti universitari di sociologia.
Furono così incaricati *Enrico Pugliese*, direttore scientifico dell'IRES-CGIL e docente all'Università di Salerno, e *Amato Lamberti* della Facoltà di Sociologia di Napoli, i quali elaborarono i questionari e analizzarono i risultati.
I dati prodotti con il software statistico SAS@, allora disponibile solo in Aeritalia. e capace di gestire e rappresentare graficamente grandi quantità di informazioni. La distribuzione e la raccolta dei questionari nei reparti furono affidate ai militanti che selezionavano gli intervistati seguendo le griglie predisposte dai sociologi, considerando età, genere, esperienza, funzione e titolo di studio, così da garantire un campione rappresentativo.

Vedi tutti i dati della Ricerca pubblicati su Il Decollo giugno 1985

L'iniziativa coinvolse circa un migliaio di dipendenti – operai, impiegati e dirigenti – e durò un intero mese, maggio 1985. L'azienda e la Federazione provinciale del PCI furono informate solo al termine della preparazione del progetto, quando le bacheche sindacali di tutta la fabbrica furono tappezzate di locandine informative.

L'azienda e la Federazione provinciale del PCI furono informate solo al termine della preparazione del progetto, quando le bacheche sindacali di tutta la fabbrica furono tappezzate di locandine informative.

La presentazione dei risultati confermò il carattere pionieristico della ricerca. Era la prima del genere in Italia

per rigore metodologico, obiettivi, campione e contributi di competenze professionali e accademiche.

I dirigenti della sezione di fabbrica decisero di coinvolgere anche la Direzione nazionale del partito, ottenendo un incontro con Aris Accornero, del CESPE.

Ma non esistevano ancora l'informatica di massa e i personal computer e il presidente del Centro Studi di Politica Economica rimase smarrito dalla rappresentazione dei dati. Propose di far partecipare alcuni suoi giovani colleghi al lavoro di analisi, così da consentire loro di acquisire esperienza con grafici a barre e a torta, che non solo per lui rappresentavano una novità assoluta.

INCHIESTA

Il decollo

Chi sono e cosa pensano i lavoratori dell'Aeritalia

I risultati furono ampiamente discussi da riviste specializzate e in diverse università, l'istituto IRES stampò un libro.

Sociologi e esperti riconobbero la validità dello studio e il suo interesse, sottolineando come emergessero caratteristiche nuove della generazione di lavoratori metalmeccanici: una maggiore attenzione alla dimensione concreta del lavoro e alla partecipazione attiva, rispetto a uno scontro ideologico fine a se stesso.

L'organizzazione taylorista e il conflitto, insomma, cedevavo progressivamente il passo a modelli in cui il lavoratore ritrovava spazio per identificarsi e contribuire

concretamente alla vita della fabbrica moderna.

La presentazione pubblica a Napoli dei risultati della Ricerca fu promossa dalla sezione di fabbrica e dalla Fiom di Napoli e vide la partecipazione di molti lavoratori, studenti e specialisti universitari.

Sociologi e giornalisti, e l'ingegner Caporaletti direttore dello stabilimento di Pomigliano D'Arco, diversi sindacalisti, tra cui *Giancarlo Canzanella*, direttore dell'IRES, e *Gianfranco Federico*, sociologo e segretario provinciale della FIOM, intervennero nel dibattito.

Curiosamente, nessun dirigente cittadino o provinciale del PCI partecipò all'evento, e la sala dei convegni del *Jolly Hotel* di Piazza Municipio – a pochi metri dalla Federazione di Via dei Fiorentini – fu testimone di un'iniziativa di portata nazionale, nata e sostenuta interamente dai comunisti di fabbrica.

Fine dell'esperienza

Ai comunisti dell'Aeritalia si pose un dilemma cruciale: tradurre nell'azione politica gli orientamenti emersi — in parte inattesi — dalla ricerca, oppure restare fedeli alla linea tradizionale della cultura comunista.
Il partito napoletano era ancora profondamente segnato da una formazione operaista. Per il gruppo dirigente della fabbrica di Pomigliano D'Arco, scegliere di guardare avanti e misurarsi con quelle trasformazioni avrebbe significato esporsi all'isolamento rispetto al vertice territoriale. L'epilogo fu quello che, in fondo, era prevedibile: l'abbandono progressivo dell'impegno politico da parte di quel gruppo dirigente, che si concentrò sul lavoro e sulla professione, relegando in un angolo della memoria un'esperienza che pure aveva segnato profondamente tutti.

Il nuovo gruppo dirigente subentrato in fabbrica, più direttamente espressione del territorio di Pomigliano e dei paesi circostanti, si allineò rapidamente alle posizioni politiche della Federazione di via dei Fiorentini.

Di quella stagione — di quando i comunisti avevano avuto l'ambizione di "governare" la fabbrica — si tornò a parlare nei primi anni Novanta, quando l'azienda annunciò un pesante ridimensionamento degli impianti napoletani.
A Pomigliano D'Arco esplose una vertenza sindacale durissima: lo scontro degenerò in blocchi stradali e occupazioni dello stabilimento. In quel clima, chi era stato protagonista di quella stagione di rinnovamento — soprattutto quanti nel frattempo avevano assunto ruoli di rilievo nel management del gruppo aeronautico — fu bersaglio di attacchi personali feroci. La natura dello

scontro, intrisa dell'amarezza e della delusione personale e ideale di molti militanti comunisti e dirigenti CGIL di fabbrica, portò a indicare come nemici e traditori proprio coloro che avevano condiviso gli stessi ideali, ma non avevano scelto la via dello scontro frontale con l'azienda.

La durezza della vertenza disorientò la classe politica, l'opinione pubblica e lo stesso management. Impedì la chiusura dello stabilimento Alenia di Pomigliano D'Arco, ma produsse anche episodi discutibili, eccessi e momenti inquietanti che lacerarono profondamente gli equilibri e il corpo vivo della fabbrica.

Le conseguenze furono pesantissime per la componente sindacale Fiom e per ciò che restava del gruppo dirigente della sezione PCI di fabbrica. Per la sinistra di fabbrica si aprì una stagione di lacerazioni politiche, scontri e rancori personali che in breve tempo ne avrebbero consumato la rappresentatività tra i lavoratori.

Chi, tra i dirigenti politici e sindacali, aveva compreso per tempo quanto tutto stesse crollando — non solo con la caduta del Muro di Berlino — intraprese un percorso professionale dentro l'azienda. Alcuni assunsero ruoli manageriali via via più significativi; altri vi trovarono un approdo stabile, venendo valorizzati per le competenze tecniche e professionali maturate. Sono anche loro, almeno in parte, quelli che negli anni successivi hanno fatto i conti con i rimpianti e con un malessere silenzioso che li ha accompagnati fino alla pensione.

Ci fu però anche chi seppe chiudere quella stagione senza traumi, aprendo una nuova pagina della propria vita professionale senza compromettere l'immagine costruita negli anni di militanza politica disinteressata e trasparente. Furono questi, spesso, a realizzare nei decenni successivi progetti sociali e professionali di grande rilievo, facendo tesoro del patrimonio umano e politico maturato in quella straordinaria esperienza che, dagli anni

Settanta ai primi anni Novanta, aveva lasciato un segno indelebile.

La storia dell'Aeritalia è una storia minore, piccola solo in apparenza, eppure gigantesca se rapportata alle vicende della politica nazionale e alla mediocrità dei personaggi d'operetta che ancora oggi sopravvivono. È il frammento di una stagione in cui milioni di persone — non soltanto lavoratori dell'industria — cercarono insieme riscatto personale e sociale.

Parte III

Napoli e il P.C.I.

Napoli e il Partito Comunista negli anni 80
La ricostruzione di alcune grandi piccole storie di protagonisti di un'epoca.

Domenico Maresca

La storia di Domenico "*Mimmo*" Maresca potrebbe sembrare appartenere a epoche lontane, e invece accadde la mattina del 26 settembre 1986: Mimmo, stimato dirigente della Lega delle Cooperative, una persona perbene, si uccise gettandosi nel vuoto dal ponte della stazione della Circumvesuviana di Seiano. Aveva trentatré anni, una bambina, ed era un giovane militante comunista, un quadro politico su cui avevano investito il Partito e la Lega delle Cooperative.

La tragedia attirò immediatamente l'attenzione dell'opinione pubblica sull'inchiesta della magistratura napoletana sulle "*Cooperative degli ex detenuti*". Non è possibile stabilire con certezza cosa lo spinse al suicidio. Maresca, funzionario della Lega delle Cooperative, aveva ricevuto una comunicazione giudiziaria relativa a ipotesi di truffa e associazione per delinquere di stampo camorristico. Dalle indagini emerse un sistema di corruzione e collusione tra politica e malaffare, in cui figuravano anche esponenti del PCI napoletano.

Erano passati dieci anni da quando Enrico Berlinguer, alla *Festa nazionale dell'Unità di Napoli* nel settembre 1976, aveva concluso con parole di slancio verso la città e il suo popolo. I successi elettorali e la gestione della ricostruzione post-terremoto portarono invece il PCI napoletano a includere nelle cooperative figure poco affidabili, e la classe dirigente finì per assumere caratteristiche simili a quelle delle altre forze di governo.

La vicenda delle cooperative va contestualizzata nei primi anni ’80, quando esse rappresentavano una novità economica e politica per il Mezzogiorno. Quel modello, inizialmente positivo, sfociò invece in un sistema di malaffare che trovò conferma negli anni successivi, con Tangentopoli e altre inchieste sulla ricostruzione post-terremoto. Una deriva che sbiadì la diversità comunista di memoria berlingueriana.

I magistrati riscontrarono gravi responsabilità penali di numerosi dirigenti di cooperative e politici napoletani. Per dimensioni e portata, si trattò della prima grande inchiesta di questo tipo in Campania, antecedente Tangentopoli. È difficile immaginare che il gesto estremo di Maresca non sia stato legato al suo coinvolgimento nell’inchiesta. Pur non emergendo responsabilità dirette a giustificare il suicidio, Maresca era un ragazzo perbene, provato dalla situazione, e aveva chiesto ai magistrati di essere convocato per chiarire la propria posizione. La lunga attesa, inutile e frustrante, aggravò il malessere che lo spinse a porre fine alla propria vita.

L’avvocato Antonio Briganti, suo legale, dichiarò: «*Non si occupava di contabilità, non maneggiava denaro e aveva chiesto un interrogatorio per chiarire la sua estraneità. Non riusciva a sopportare il peso dei sospetti e la lentezza dell’inchiesta*». Maresca fu vittima di un meccanismo di cui era una pedina insignificante.

Questa verità fu confermata anche dalla Commissione parlamentare sulla criminalità organizzata in Campania, che nel 2000 scrisse:

“*Quelle cooperative* – riporta il documento – *furono coinvolte negli anni ’80 in uno scandalo di notevoli dimensioni. Quasi tutti i vertici furono ristretti in carcere per truffa ai danni dello Stato. Nello scorrere l’elenco dei soci ex detenuti emergono nomi del ghota della camorra locale. Inquietanti restano i retroscena e gli autori*

dell'assassinio dei sigg. Cautiero e De Magistris, delegati dei soci cooperatori."

Le cooperative erano rigidamente suddivise tra partiti, con un'organizzazione capillare infiltrata dalla camorra. Maresca, persona perbene, si trovò per coerenza e militanza politica dentro un ingranaggio inesorabile che lo condusse al gesto estremo.

Il documento fa riferimento anche a due omicidi ancora irrisolti: quello di *Vincenzo Cautero*, delegato di una cooperativa di ex detenuti e cugino della moglie di Guglielmo Giuliano, assassinato il 24 gennaio 1986, e quello di *Giancarlo Siani*, ucciso quattro mesi dopo dalla camorra. Le vicende di Cautero e Siani si intrecciarono nel drammatico quadro delle indagini sulla criminalità organizzata a Napoli, sottolineando l'inquietante connessione tra politica, cooperative e criminalità organizzata in quegli anni.

La storia di Domenico Maresca resta una testimonianza di integrità, coerenza e dedizione civile, ma anche un monito sulla fragilità dei principi morali quando vengono messi a confronto con sistemi di potere opachi e corrotti.

Le Cooperative degli ex detenuti

La vicenda delle cooperative degli ex detenuti ebbe inizio nel 1981, quando i partiti napoletani e l'amministrazione guidata da Maurizio Valenzi concordarono con il Governo una misura destinata a contenere il crescente disagio sociale nei quartieri più poveri della città.

Quel provvedimento voleva rappresentare una risposta innovativa a un problema che in Italia non ha mai trovato una soluzione stabile: favorire il reinserimento nella legalità di ampie fasce di cittadini che avevano scontato in carcere le proprie condanne. Era una scelta politica coraggiosa e insieme rischiosa, da leggere nel contesto storico e sociale di quegli anni, tra i più drammatici vissuti da Napoli e dalla Campania nel dopoguerra.

La città, il terremoto e la strategia eversiva

Nel 1980 l'Irpinia e Napoli furono colpite da un terremoto devastante. Il trauma collettivo fu tale che, per la prima volta, i napoletani rinunciarono perfino alla tradizionale "guerra" dei botti di San Silvestro: non era accaduto nemmeno durante la guerra.

Nei mesi successivi, sotto la gestione straordinaria di Giuseppe Zamberletti, migliaia di persone furono ospitate in alberghi messi a disposizione dal Comune e dal Commissariato straordinario. Tensione e precarietà alimentarono fenomeni diffusi di illegalità. Confusione amministrativa, inefficienze e sprechi nell'uso degli aiuti accrebbero il malessere nei quartieri popolari, dal centro storico alle aree operaie.

In quel vuoto di controllo e di credibilità delle istituzioni

si aprivano spazi anche per il terrorismo, nel pieno della sua strategia eversiva. Le Brigate Rosse aggregarono sigle locali e tentarono di radicarsi nei ceti popolari più poveri.

Nel giugno 1981 rapirono e gambizzarono Uberto Siola, assessore comunista all'Urbanistica e preside di Architettura, figura centrale nella ricostruzione. Nei loro proclami minacciarono l'intensificazione delle azioni e rivendicarono aiuti alimentari estesi non solo ai terremotati ma ai poveri della città.

I depositi comunali si riempirono di coperte e generi alimentari da distribuire alla città, ma una parte finì nel circuito della rivendita illegale e nei mercatini rionali. Pochi mesi prima, nell'aprile 1981, era stato sequestrato a Torre del Greco l'assessore regionale Ciro Cirillo. La trattativa che ne seguì — tra Stato, politica, servizi segreti e camorra — si concluse con la liberazione del politico e segnò un passaggio drammatico per la storia non solo della città: la criminalità organizzata entrava stabilmente in un ruolo di mediazione politica.

Da quel momento camorra, terrorismo e gestione dell'emergenza si intrecciarono in modo sempre più stretto. Lo Stato e le istituzioni locali persero autorevolezza; la criminalità organizzata salì di livello, accedendo con crescente continuità agli appalti e alle risorse per la ricostruzione.

I movimenti di lotta per il lavoro

Nel 1981 il disagio sociale favorì l'emersione di nuovi soggetti collettivi: movimenti di lotta per il lavoro e la casa. Le organizzazioni di disoccupati, apparse già a metà anni Settanta, contavano migliaia di iscritti. Le sedi dei gruppi antagonisti si diffusero in tutta la città.

L’economia era in crisi profonda, gli iscritti al collocamento superavano i centomila, il carovita cresceva, centinaia di migliaia di persone vivevano in condizioni abitative precarie. Nei primi otto mesi dell’anno si registrarono 148 omicidi. In un episodio simbolico, gruppi di disoccupati esasperati assaltarono la Camera del Lavoro.

Scontri tra forze dell’ordine e cittadini privi di casa o di lavoro erano frequenti. Lo scenario appariva ingovernabile. Gli intrecci tra terrorismo e malavita allargavano spazi di potere illegittimi; i partiti locali apparivano disorientati e sulla difensiva. La disperazione sociale rischiava di trovare sbocco in alleanze tra settori della popolazione, camorra e organizzazioni armate.

Napoli riuscì a evitare l’esplosione definitiva di quel quadro, ma il prezzo pagato in termini di legalità, fiducia pubblica e tenuta morale fu altissimo.

Il piano per il lavoro e le cooperative

In questo contesto maturò il piano di attività pubbliche affidate a cooperative costituite da disoccupati organizzati e da ex detenuti. L’obiettivo era riportare entro un perimetro legale settori sociali sospinti verso un’area grigia pericolosamente prossima alla criminalità.

Il modello riprendeva esperienze precedenti di cantieristica e stabilizzazioni straordinarie. L’inserimento degli ex detenuti nelle liste fu condiviso anche dalla Prefettura. Tuttavia, come rileverà poi la magistratura, quella scelta consentì alla criminalità organizzata di accedere direttamente alla gestione di risorse pubbliche, assumendo un ruolo che negli anni successivi sarebbe divenuto sempre più difficile arginare.

Il progetto e il suo sviluppo

Il Governo stanziò 240 miliardi di lire; Comune e Provincia ne erogarono complessivamente 280. Le cooperative dovevano occuparsi di interventi di risanamento urbano, sotto il coordinamento delle tre centrali regionali della cooperazione, legate ai diversi partiti.

Ognuna costituì quattro cooperative di 130–150 soci. In ciascuna, la componente di ex detenuti era maggioritaria. In breve tempo si arrivò a circa 4.600 iscritti.

Il progetto deragliò negli anni successivi. Le indagini, avviate a metà anni Ottanta, misero in luce irregolarità negli appalti, falsificazioni contabili, tangenti ai partiti e il controllo di parte delle cooperative da parte di gruppi camorristici. L'inchiesta incrociò anche le indagini sull'assassinio del giornalista Giancarlo Siani.

Il meccanismo delle irregolarità ruotava intorno alla gestione dei contributi previdenziali e alle convenzioni con gli enti locali. Il magistrato istruttore Guglielmo Palmeri parlò di miliardi di lire sottratti attraverso un uso distorto delle agevolazioni previste per il Mezzogiorno.

Lo scandalo e le responsabilità politiche

Tra il 1986 e gli anni successivi furono emessi numerosi provvedimenti giudiziari che coinvolsero dirigenti delle cooperative ed esponenti politici di diversi partiti. La vicenda segnò uno spartiacque: per la prima volta un segmento rilevante della classe dirigente napoletana finiva al centro di un'inchiesta di tale portata.

Nel PCI si aprì una discussione difficile. La dirigenza rivendicò l'estraneità al malaffare, ma riconobbe un grave errore politico di valutazione. Non emersero tuttavia responsabilità politiche individuali chiaramente definite a livello locale.

Le centrali nazionali della cooperazione intervennero con commissariamenti e rimozioni. A Napoli, invece, il dossier fu progressivamente accantonato, mentre l'attenzione pubblica veniva assorbita da altre crisi che negli anni successivi avrebbero travolto l'intero sistema politico italiano.

La legge 285 e il contesto

La vicenda si inseriva in una stagione più ampia di politiche straordinarie per l'occupazione giovanile, avviata con la legge 285 del 1977. Anche quella misura, nata con obiettivi di sviluppo, nel tempo si trasformò in un grande bacino di inserimenti nella pubblica amministrazione e in uno strumento che, in molte realtà, alimentò pratiche clientelari di massa.

A Napoli e in Campania, accanto a percorsi di inserimento reale, si svilupparono meccanismi di gestione politica delle liste e delle opportunità lavorative. In quel contesto maturarono tensioni, aspettative e pressioni che avrebbero inciso profondamente sui rapporti tra partiti, movimenti e istituzioni.

Parte IV

1984 – Il PCI e le 96 assunzioni alla Provincia di Napoli

Nel 1986 la vicenda delle cooperative degli ex detenuti, l'intervento della magistratura e il ruolo acclarato della Camorra ebbero un'enorme risonanza pubblica.

Non fu così, invece, per un episodio apparentemente marginale, accaduto nell'ottobre del 1984 e denunciato dalla stampa locale: una storia di lottizzazione che si infilava tra le pieghe dell'amministrazione provinciale.

Era emerso che tra i 96 nuovi assunti della Provincia di Napoli per gli organici del CPE — un servizio di sostegno alle attività didattiche dipendente dall'assessorato alla Pubblica Istruzione — figuravano figli, parenti e militanti dei consiglieri provinciali del PCI.

Quella lottizzazione, orchestrata e partecipata da tutti i partiti presenti in Consiglio, finì per lacerare i militanti comunisti. Quando la vicenda divenne pubblica, le prese di posizione delle sezioni furono durissime e giunsero numerosi telegrammi e lettere di protesta dai semplici iscritti.

Era una storia indifendibile: "*assunzioni di famiglia*" che costarono la scena a figure di rilievo del partito napoletano. Tra loro *Federico Mauriello*, il cui figlio Sabatino era stato assunto; Gennaro Limone, vicino ad Antonio Bassolino, che aveva fatto ottenere l'assunzione della moglie; *Chiara Ercole*, consigliere provinciale, per la sorella Elisa; e *Giosuè Sulipano*, capogruppo comunista in Consiglio.

Come ricostruì *Giuseppe D'Avanzo*, «*al Comitato per la programmazione educativa furono assunte novantasei persone. Ai quarantacinque consiglieri — quattordici comunisti, quattordici democristiani, sette missini, cinque socialisti, tre socialdemocratici, un repubblicano, un liberale — fu chiesto di indicare due nomi a testa. Sei assunzioni furono messe a disposizione dei funzionari dell'ente*».

Nel lungo elenco finirono ex sindaci, dirigenti di associazioni vicine ai partiti, parenti di funzionari, i figli dei consiglieri Dc *Giovanni Tremante* e V*incenzo Romano*, la sorella del consigliere comunista *Chiara Ercole*, l'ex parroco di Sorrento *Giuseppe Aiello* e persino un neofascista detenuto a Poggioreale per rapina e omicidio.

Senza nulla togliere alla ricostruzione di D'Avanzo, la vicenda fu portata alla luce da *Matteo Cosenza*, giornalista comunista di «*Paese Sera*», che pochi giorni prima aveva pubblicato un articolo dal titolo aritmetico: «*2×45 più 2×3*». L'idea era semplice: 45 consiglieri, due posti ciascuno, più sei assegnati ai funzionari, per un totale di 96 assunzioni.

Pur militante del PCI, Cosenza fece prevalere la deontologia professionale. Quel martedì 23 ottobre 1984 pubblicò le informazioni di cui era venuto in possesso nei giorni precedenti, portando alla luce una pratica politica che il partito non poteva più ignorare.

La Rivincita sul “Moralismo” del PCI

Nel 1983 Valenzi lasciava Palazzo San Giacomo a *Francesco Picardi*, ricordato come “i*l Sindaco dei cento giorni*”. Per la vita amministrativa della città iniziava quella che molti avrebbero definito la sua “s*tagione buia*”.
La poltrona di sindaco, da Vincenzo Scotti fino agli anni di Tangentopoli, tornò nelle mani dei democristiani, con mediocri esponenti del sottobosco politico napoletano.

La polemica sulle assunzioni lottizzate alla Provincia divampò rapidamente: il PCI napoletano, nel settembre dello stesso anno, attaccò con forza le diffuse pratiche clientelari della giunta comunale quadripartita (DC, PRI, PSDI, PLI), sostenuta all’esterno anche dal Psi.
Nei suoi 76 giorni da sindaco, *Vincenzo Scotti* aveva nominato 35 nuovi dirigenti, affidato a trattativa privata lavori per 300 miliardi senza copertura finanziaria e assunto 96 funzionari da destinare al Commissariato per la ricostruzione.

Il suo successore e collega di partito, *Mario Forte*, di fronte alle accuse dei comunisti, pur dichiarando legittimi gli atti del predecessore, annullò gli incarichi e spaccò il gruppo democristiano, dichiarando alla stampa che se Scotti e i suoi amici non avessero votato il bilancio della sua amministrazione, non escludeva “*l’appoggio dei missini*”.
Tutto rientrò: Scotti era anche vicesegretario del partito. I provvedimenti precedenti furono riconfermati e il bilancio approvato.

Rimase in sospeso il conto con i comunisti, che pochi giorni dopo si ritrovarono sulla stampa coinvolti in vicende simili di clientelismo familiare alla Provincia, le stesse pratiche di cui avevano accusato gli altri partiti.
Il clima interno al PCI era pesante, senza però degenerare

in scontro aperto. La questione catturò l'attenzione del segretario nazionale *Alessandro Natta*, che pretese e ottenne le dimissioni dei responsabili ritenuti coinvolti.

La Federazione napoletana affrontò la vicenda delle assunzioni alla Provincia con lo stesso rigore con cui avrebbe poi gestito la crisi delle cooperative degli ex detenuti. Fu Umberto Ranieri a relazionare al Comitato Federale: «*È necessaria una discussione vera, senza giri di parole, che vada al fondo delle cose*». «I*n ogni caso* — aggiunse — *quello che è successo deve servirci da lezione. Ci sono stati errori, superficialità e approssimazione compiuti dal gruppo dirigente e dal gruppo consiliare alla Provincia*». «*Importante è non lasciare zone d'ombra, rilanciare subito l'iniziativa politica del partito, uscire dall'angolo in cui vorrebbero confinarci*».

Rileggere oggi quelle affermazioni di Ranieri, alla luce di quanto emerse successivamente dalle indagini sulle cooperative degli ex detenuti, permette di comprendere la cappa di ipocrisia che in quegli anni aleggiava su via dei Fiorentini.

CONCLUSIONI

A partire dai primi anni ’70, a Napoli aderì al PCI una generazione di giovani “incantati dalla politica”. Ragazzi entusiasti di partecipare concretamente al cambiamento sociale e politico, provenienti da tutti i quartieri e da tutte le fasce sociali, culturali e familiari. Era un periodo in cui l’impegno politico e sociale si fondeva con le aspirazioni professionali e la vita privata, e partecipare alla vita del partito significava vivere un tutt’uno con la città.

All’inizio degli anni ’80 quell’incanto cominciò a sfumare. Anche nelle fabbriche e nei luoghi di lavoro cresceva la consapevolezza che i successi elettorali del partito stavano migliorando soprattutto la vita dei dirigenti politici e degli amministratori al potere.

Molti militanti, disillusi e disorientati dalle vicende nazionali e locali, abbandonarono l’attività politica. Altri scelsero di restare fino a quel novembre del 1989 in cui la storia del PCI si concluse con la svolta della Bolognina, segnando la fine di un’epoca e la chiusura di un capitolo della vita politica della città.

Da mezzo secolo Antonio Bassolino rappresenta la figura di maggior rilievo della sinistra napoletana. Negli ultimi anni ha provato senza successo di ritornare alla guida di Napoli città e, ha pubblicato diversi libri sulle vicende politiche della città e quelle che lo hanno visto protagonista.

Tuttavia, come anche nell’ultimo volume pubblicato nel 2021 con l’editore Marsilio, “*Terra nostra. Napoli, la cura e*

la politica“, Bassolino descrive se stesso e le vicende sempre in modo eccessivamente “*politicistico*”, non rinunciando a quei ragionamenti che volano troppo in alto, come se ancora avesse incarichi istituzionali o rapporti politici da tutelare. Anche quando racconta incontri con militanti e cittadini comuni, riduce tutto a un’autocelebrazione, talvolta inconsapevole.

Gli ultimi venti anni del PCI a Napoli, dalla stagione dei successi, passando per il terremoto e il terrorismo, furono anni terribili e straordinari per la città e per il partito. In quella storia, Bassolino fu una figura chiave. Durante lo scandalo delle cooperative degli ex detenuti napoletani, era segretario regionale campano e dirigente nazionale in ascesa del PCI, come egli stesso ricorda nel libro.

Un contributo della sua esperienza, oggi, fuori dai consueti schemi, potrebbe aiutare a costruire una narrazione più equilibrata e lucida di quella stagione e di molte altre vicende della storia recente della città.

Autore

Antonio Ferrara non è uno storico ne un scrittore di professione. Nato e residente a Napoli, è giornalista e consulente di marketing. Collabora con quotidiani e riviste specializzate e ha maturato esperienze nella comunicazione web e televisiva.
È presidente di Aeropolis e autore di saggi economici e storici dedicati all'industria aeronautica campana. Ha lavorato come analista di mercato in una multinazionale e si occupa di formazione universitaria.
Nel corso della sua attività ha ricoperto incarichi politici e istituzionali; negli anni a cui si riferisce questo volume è stato consigliere della Circoscrizione Mercato-Pendino del Comune di Napoli e segretario della Sezione PCI dell'Aeritalia (1982-1986).