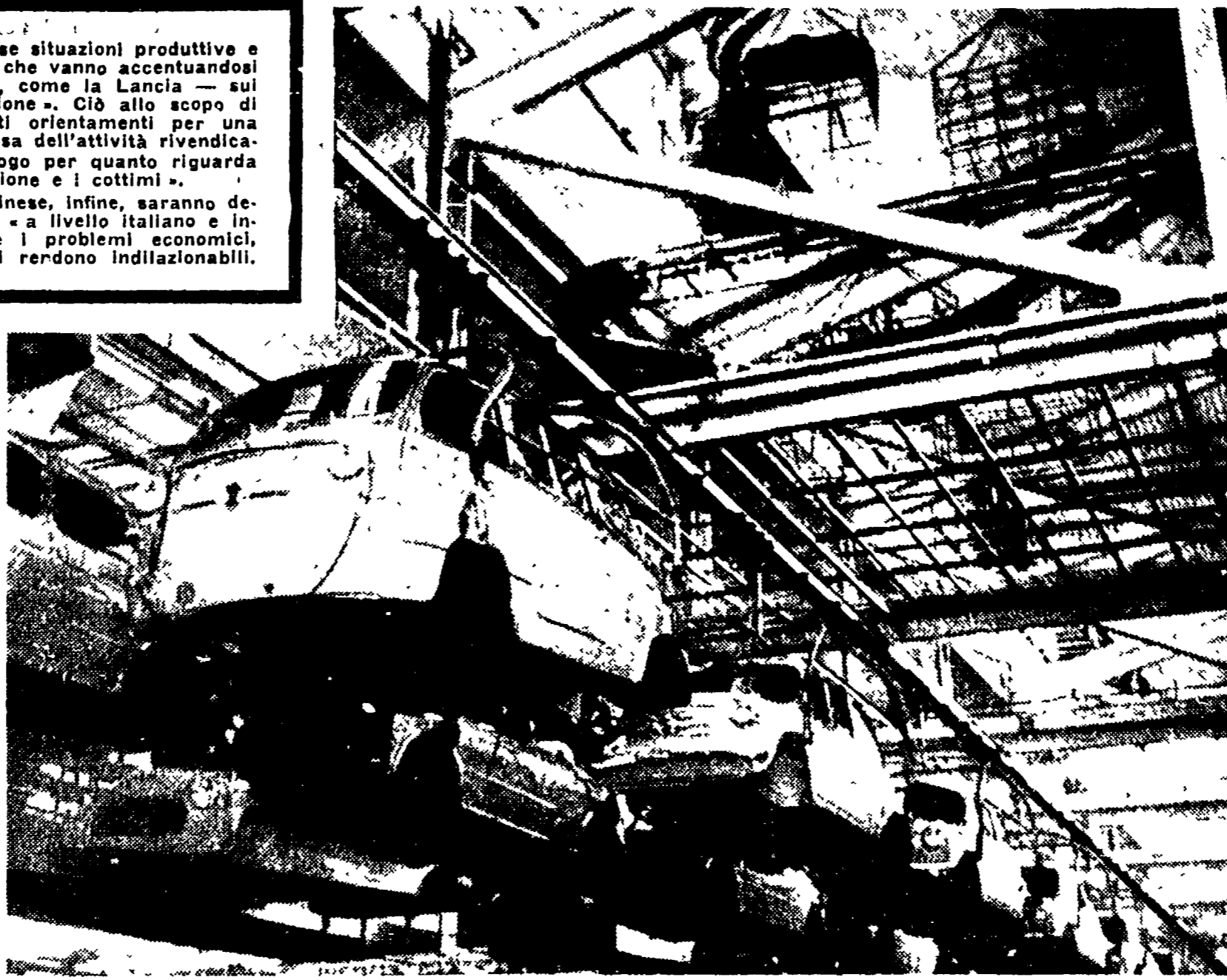


Indetto dalla FIOM
Convegno sull'industria dell'auto
A TORINO IL 10 E 11 OTTOBRE

Nel giorno 10 e 11 ottobre si terrà a Torino, per iniziativa della FIOM-CGIL, un convegno nazionale dell'industria dell'automobile e delle industrie collegate...

esame delle diverse situazioni produttive e delle pressioni — che vanno accentuandosi in alcune aziende, come la Lancia — sui livelli di occupazione...

Che cosa vuole la FIAT



Pochi uomini decidono la sorte della più grande industria italiana - E' possibile lasciare nelle loro mani l'avvenire di 120.000 operai, di una città, dell'economia nazionale? - L'alternativa democratica: controllo, premi, programmazione

Dal nostro inviato TORINO, settembre. Sabato scorso sulla Stampa di Torino è uscita questa lettera: « Mi perdoni Specchio dei tempi, se cerco di apparire tra le sue colonne, invocando aiuto per me, e per quelli che come me non hanno bisogno di me... »

ore alla settimana, 197.500 tra le 16 e le 40 ore, 4300 sono sospesi a zero ore. E poi ci sono 4000 licenziati — per non parlare dei cosiddetti « licenziamenti consensuali » che, come è noto, un neologismo per indicare la cacciata dalla fabbrica del lavoratore anziano o dell'operaio indifferente...

Fatti e cifre

Ma questi sono ancora fatti e cifre di ieri: da lunedì 6000 lavoratori della Lancia — su 10.700 — lavoreranno solo 24 ore alla settimana. Ogni giorno c'è una nuova ondata, un nuovo colpo ai livelli di occupazione: dieci, 50, 100, 500 Gino Lauria che di colpo passano dal mito del benessere per tutti, dall'orgoglioso sentirsi partecipi, sia pure indiretti, di un « miracolo », quella che La Stampa definisce una « triste storia dell'intimità familiare ».

La Fiat fa comunicati tranquillizzanti. Diminuisce il lavoro da un giorno all'altro per 50.000 operai (mezzo miliardo di salari in meno al mese), ma dice che « non ci saranno licenziamenti », che il provvedimento ha solo un carattere cautelativo. Agnelli, che all'inizio dell'estate aveva lanciato lo spauracchio del « terribile autunno », fa sapere ora — attraverso La Stampa — che bisogna avere fiducia.

In questi dieci giorni nella palazzina direzionale della Fiat trovate spesso le luci accese anche a tarda notte: riunioni, incontri — si susseguono, decisioni di vasta portata maturano. Da lungo tempo macchine nere (ma anche da utilitarie perché il caos della circolazione dannava l'anima e logora i nervi anche ai padroni della Fiat) scendono — la cartella di pelle scura gonfia sotto il braccio — una decina di uomini. Alcuni sono nomi noti — Valletta, Agnelli, Bono — altri, Nasi, Bonaldi, Bruschi, Cavinato, Fummi, Gajal de la Chiesa, Gamber, Genaro, Cuglione, Taccone, rappresentano qualcosa solo per gli iniziati. Questo è il governo della Fiat.

E' qui, nella palazzina della Fiat, che si è decisa la grande linea del « miracolo italiano », qui sono state prese decisioni che hanno contribuito a modificare la nostra vita, le nostre città, le nostre abitudini, i nostri bisogni. Certo la politica degli anni del boom non è stata soltanto la politica delle autostrade: ma vi è un'altra formula, altrettanto incisiva, per definire insieme

natura, ampiezza, contraddizioni e limiti dello sviluppo economico degli anni '60? Per ricordarci, contenitori nei « reportage » fino a nei punti più isolati degli stabilimenti (magari — operai altamente specializzati — a lavorare di ramazza) venivano alle riunioni per esprimere la impossibilità di comunicare di sapere, di controllare. Allora ci si buttava sul libro di Minucci e Giuseppe Bonazzi di Carocci e dell'equipe di « Nuovi Argomenti » — e anche, si, sulla Stampa — con ansia di sapere e con rabbia. Ma da quei giorni ad oggi c'è stata la riscossa operaia (preparata anche da quelle ricerche, da quelle analisi, dall'esame critico spietato all'equipe di classe — ma anche, le forze democratiche, il sindacato cattolico, ecc. — hanno sottoposto le ragioni della vittoria di Valletta). Oggi assistere a riunioni di operai della Fiat è come assistere a riunioni dell'Alfa Romeo o della CGE a Milano. Uno dopo l'altro salgono alla tribuna gli operai e ti dicono cosa succede nella loro fabbrica: senti la presenza di un gruppo dirigente nuovo, giovane, preparato, che, soprattutto, avverte la responsabilità nazionale di chi si trova a dover contrastare direttamente la linea di Valletta.

In breve, la situazione nella fabbrica è oggi questa: nonostante le riduzioni d'orario, la mancata assunzione di giovani in sostituzione dei pensionati di dimissionari, e l'aumento del rendimento del lavoro, il ritmo, lo sfruttamento. Gli esempi portati sono eloquenti: bastano alcune mo-

difiche tecniche di nessuna entità per tagliare i tempi e ridurre l'organico senza diminuire la produzione. Alle linee di montaggio delle cabine per camion lo organico è stato portato da 54 operai a 27 senza che il processo di produzione abbia subito apprezzabili mutamenti. Il periodo di assestamento dei tempi, che il contratto prevede di 4 mesi, è stato portato di fatto a 12, 13 mesi, consentendo risparmi di tempo (oltreché di salario per il premio non pagato).

Parlano del resto le cifre: nei primi cinque mesi di quest'anno sono entrate in circolazione in Italia 264.587 auto Fiat rispetto alle 237.476 vetture dello equivalente periodo dello scorso anno. Per di più — come diceva trionfante La Stampa dell'11 settembre — le esportazioni aumentano. Nel primo semestre del '64 l'esportazione di vetture italiane (quasi tutte Fiat) è salita del 22% mentre le importazioni sono diminuite dell'11,7%.

La riduzione dell'orario di lavoro non appare dunque giustificata da ragioni immediate. Da qui la domanda: cosa vuole in realtà la Fiat? La prima risposta che viene spontanea alle labbra è che ci si trovi di fronte, ancora una volta, ad una manovra, ad un ricatto verso i lavoratori e verso il governo. E' una risposta pienamente giustificata dagli episodi recenti che hanno visto Valletta imporre al governo pesanti modifiche ai provvedimenti anticongiunturali, o p p p r e, da Bruxelles, proporre una sorta di blocco alle importazioni.

Tutto concorre a dimostrare, dunque, che al di là dell'attuale stretta economica (che come tale può trovare e troverà, in una o nell'altra direzione una sua soluzione) è scoppiato per la Fiat e per l'intero settore automobilistico, un problema che non è risolvibile — come ha affermato il segretario della Fiom, Trentin — con nessuno dei tradizionali strumenti di intervento (aumento dei crediti, aumento dei consumi): è il problema grosso della collocazione della automobile nell'economia italiana di oggi.

«Vacche grasse»

La Fiat dunque ha di fronte difficoltà che non sono di carattere produttivo, o congiunturale, e neppure, immediatamente, di mercato, ma strettamente collegate al tipo di sviluppo economico degli anni '60. Difficoltà qualitative, strutturali insomma. Come pensa di uscire il monopolio?

A poco a poco, analizzando la situazione delle varie fabbriche, quella dell'intero settore dell'auto, gli indicatori della motorizzazione, collegando i vari pezzi del mosaico, si può tentare di ricostruire l'ipotesi di lavoro della Fiat: manovre internazionali (per dar vita ad un accordo soprattutto con la Francia) e con la Germania; l'acquisto di Volkswagen per una nuova riorganizzazione dell'industria europea e per bloccare l'offensiva degli USA e soprattutto della Ford; ulteriore concentrazione, quindi, del settore a livello nazionale ed europeo; aumento della produttività, e quindi miglioramento delle condizioni di lavoro. Il tutto nel quadro di una congiuntura eco-

nomiche nel Paese che si cerca di superare facendone pagare le spese ai lavoratori — non solo in termini di salario, ma anche di potere.

Poi — quando le nuove posizioni saranno raggiunte — ecco aprirsi la possibilità di un altro periodo di « vacche grasse »: ma in una situazione nuova, con l'economia italiana nelle mani di un gruppo, ancora più ristretto, di uomini, con un ulteriore aggravamento dei contrasti e degli squilibri che hanno caratterizzato il primo « miracolo ».

Certo, questa della Fiat, è una linea difficile, indipendente da ogni efficienza o meno della risposta operaia. Non mancano, in essa, gravi contraddizioni: la « guerra fredda » fra Fiat e Volkswagen, per il mercato italiano non è, ad esempio, ancora finita. Ancora il mese scorso (e l'episodio è illuminante) Valletta, stizzito, ha ordinato il ritiro della pubblicità Fiat ad un giornale di Roma (il Tempo) reo di aver indetto un premio per la migliore campagna pubblicitaria conclusa con la consegna di una medaglia al complesso tedesco. Così l'opposizione della Fiat al « Kennedy round » urta contro un preciso indirizzo di politica estera filo-americana da parte del governo italiano (che è però il miglior governo possibile in questo momento, per la Fiat...). Anche questi elementi contrastanti rendono difficile un'analisi precisa.

Un problema, comunque, si pone con chiarezza: è compatibile la funzione di « guida » della Fiat, il suo sviluppo nella direzione sin qui seguita, con lo sviluppo dell'economia italiana?

E' un problema maturo. La Fiat produce oggi un milione di automobili all'anno, e l'intera economia italiana è dominata da questo fatto. E' possibile, è giusto che la Fiat produca nei prossimi tre anni tre milioni di automobili, dieci nei prossimi dieci anni? E' un interrogativo attorno al quale discute oggi il gruppo dirigente della Fiat, ma possiamo lasciare che sia esso a decidere sulle sorti non solo di 120.000 operai di Torino, ma dello sviluppo dell'intera economia del Paese?

Collegamento

Ecco che il pericolo di una soluzione aziendale, cacciata dalla porta, torna dalla finestra. La soluzione cercata — ha affermato Trentin — nella prospettiva che dobbiamo saper dare ad ogni lotta in difesa dell'occupazione, così da escludere ogni visione corporativa, ogni caduta nel generico, nel discontinuo.

Ed è in questo quadro che va visto anche — è stato detto — il collegamento fra la lotta rivendicativa per i premi, quella per la occupazione e quella per una programmazione democratica. Componente di fondo dell'azione politica del sindacato è nella fabbrica la ricerca di un nuovo tipo di rapporto di lavoro. L'aumento del rendimento che si verifica ovunque in queste settimane non riguarda infatti soltanto la quantità di lavoro e della fatica, ma la qualità del rapporto dell'operaio con l'azienda. E questo perché il potere contrattuale conquistato dai metallurgici è oggettivamente un ostacolo alla linea dei monopoli. Da qui l'importanza — adesso — di estendere le conquiste contrattuali, di discutere e conquistare i nuovi premi (che alla Fiat scadono il prossimo ottobre) allargando la contrattazione ai livelli degli organici, alle paesi all'ambiente, al rapporto sindacato per i cottimi, nella vita della Commissione Interna, per i reclami ecc.

Sin qui il dibattito nel sindacato, con gli interrogativi, i pericoli, e anche i limiti che presenta. Ma non è un discorso solo sindacale: non a caso controparte del sindacato — quando si tratta di discutere di controlli pubblici sulla produzione e sugli investimenti — non è solo il padronato ma anche il governo, anche le forze politiche. Da qui un problema che riguarda tutto il movimento operaio e democratico in tutte le sue articolazioni.

Certo non si tratta di proporre nuove formule « frontiste »: ognuno — come si sa dire — faccia il suo mestiere: i partiti, i sindacati, il parlamento, il Comune, la cooperativa ecc. Ma quando si sa che pochi uomini riuniti in una sala della direzione della Fiat, senza dover rispondere a nessuno, possono decidere sulle sorti di 120.000 operai, di una città, della stessa economia nazionale, quando si sa che possono decidere — checché ne dica un partito di governo — di liquidare l'Olivetti, di mettere le mani sui porti, di creare « poli di sviluppo », di esportare capitali o di vendere all'estero l'intero settore elettronico italiano, allora qualcosa, insieme, bisogna pur fare.

Adriano Guerra

Da domenica 27 l'Unità riprende le inchieste sulle regioni italiane. «Inchiesta sulla Basilicata» di Alberto Jacoviello. DALLE RIVOLTE CONTADINE AI « POLI DI SVILUPPO ». COMUNISTI DI BASILICATA. INQUIETUDINE NEL METAPONTO. DA GIUSTINO FORTUNATO A... EMILIO COLOMBO.

Una proposta in Concilio Nuovo rinvio per il potere dei vescovi?

Il Concilio è arrivato al nocciolo: il compito pastorale dei vescovi nella Chiesa. Non che questo argomento sia teologicamente di rilievo maggiore rispetto agli altri affrontati o da affrontare, ma certo è il più controverso, sì che nella precedente sessione provocò una netta frattura. Il massiccio pronunciamento dei padri — 193 per cento — a favore della potestà collegiale costrinse l'anno scorso ad accantonare lo schema e a riorbitare in commissione.

Ieri il tema è stato presentato nell'aula in modo massiccio: relazione di «magioranza» con tre voti contro tre, Koenig, monsignor Parente del Santo Uffizio e monsignor Henriquez; relazione di «minoranza» con illustrazione del vescovo jugoslavo Franic. A dire il vero, le due qualità delle relazioni che abbiamo ora indicate — che molti giornalisti avevano ugualmente adottato come base per i loro interventi — non sono che la stessa, ma con un'aggiunta di « minoranza ».

Si è tenuto a precisare che le relazioni sono « pro » e « contro », illustrano cioè gli argomenti a favore e le obiezioni già manifestate dai padri; la commissione preparatrice del nuovo schema — è stato affermato — ha lavorato in concordia pressoché totale.

Sia come sia, è un fatto che c'è molta perplessità in aria — come ha ammesso ieri un vescovo. Di più: una prova insospettabile della divisione esistente è venuta, sempre ieri, da un'aula di discussione. Un vescovo ha deplorato che alcuni padri abbiano tenuto conferenze, per sostenere e divulgare tendenze particolari, e che alcuni membri della commissione conciliare abbiano distribuito fogli contro le relazioni. Gli ha fatto eco, più tardi, il relatore Parente. Questi, in un inciso, ha detto che il potere non è in qualche modo « in qualche modo ».

Stravolgendo l'ordine predispeso, è stata data la parola al reverendo Martin Luther King, attualmente a Londra per il lancio del suo ultimo libro, « Lettere dal carcere », dal titolo « Perché non possiamo aspettare », ha dichiarato oggi che anche la Gran Bretagna potrebbe conoscere difficoltà di carattere razziale se « le persone di buona volontà non daranno prova d'una vigilanza senza tregua ».

Recordando la sua recente audienza con il Papa, King ha detto che Paolo VI non ha negato di essere amico dei negri. « Questo incontro — ha aggiunto King — mi ha lasciato l'impressione che, secondo la Chiesa cattolica, la segregazione è moralmente condannabile ».

Per quanto riguarda gli Stati Uniti, dove tornerà domani, il reverendo King ha dichiarato che, dopo l'approvazione della legge sui diritti civili, la situazione razziale in America è migliorata negli Stati meridionali. « Non è lontano il giorno in cui la gente si accorga che il leader europeo, De Gasperi, ha dichiarato, in una conferenza stampa, di non aver ancora ricevuto il biglietto di concessione per assistere ai lavori conciliari. Il segretario del Concilio ha comunicato la morte del vescovo Giuseppe Gawlina, di origine polacca, e dell'arcivescovo Giovanni Battista Ngrja.



TORINO — Un recente sciopero alla FIAT