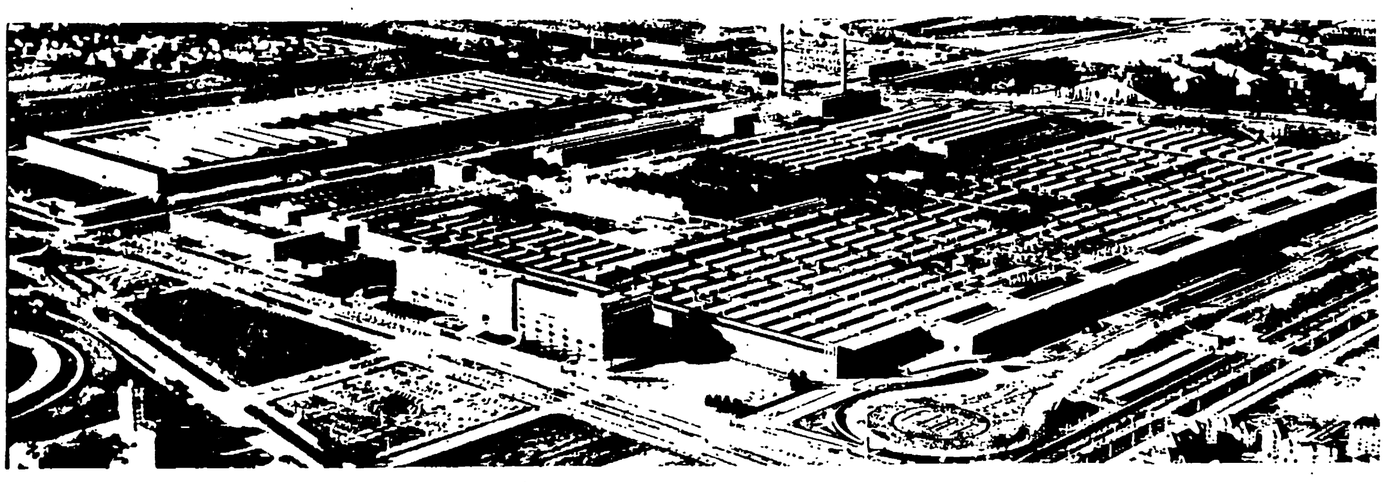
Il dito sulla piaga

Alla linea della « 850 » tutto il giorno con le braccia in alto - Verso un mercato « di sostituzione »? - Rilancio capitalistico e integrazione internazionale - Alternative allo sviluppo monopolistico - La lotta del '62 ha rotto l'isolamento - Voto politico e voto sindacale

LE INCOGNITE DELLA FIAT



Scheda della S.p.A. FIAT

Capitale sociale	150 miliardi
Fatturato 1964	906 miliardi
Autoveicoli '64	943.500
Dipendenti	124.400

Fatturato per dipendente, in milioni: 5,95 nel 1961; 6,58 nel 1962; 7.32 nel '63; 7,44 nel '64.

Partecipazioni: OM, Industria Vernici, Weber, Tecnigas, SITA, SADEM, Italnavi, SAVA e *La Stampa* 100%; Magneti Marelli, Autobianchi, UFI, SORIN e Torino-Esposizioni 50%; Borletti, Generale Missilistica, Autostrada Torino-Milano 33%.

Dal nostro inviato

TORINO, febbraio

Alla FIAT la riorganizzazione dello sfruttamento è in atto con un parziale rinnovo del macchinario e con una generale revisione dei procedimenti. In un reparto di lavorazione viene immessa la transfer che accelera tutto il ritmo; in un altro viene aggiunta la pressa che elimina una strozzatura. Alle linee di montaggio, dove la saturazione del lavoro è giunta al limite, si deve riadattare qua una giostra, là impiantare una catena. La linea della « 850 » infatti è nuova perchè con nessuna delle altre si possono montare 1200 vetture al giorno; qui l'operaio era già spremuto al massimo, ed era il mezzo tecnico a far difetto. Ora gli operai della « 850 » lavorano con le braccia in alto e gli arnesi in mano tutta la giornata, adattandosi al nuovo mezzo tecnico. Quelli dell'officina stampaggio invece, dopo l'ultima modifica apportata al ciclo, vanno al gabinetto incolonnati (1-2 volte al giorno, a seconda del turno). Il segnale lo dà il capomacchina che, per 17 lire orarie in più degli altri operai, determina inoltre la loro cadenza introducendo la lamiera nella pressa capofila. C'è l'operaio al quale si affida un tornio con 8 invece di 6 mandrini, per la stessa paga e qualifica; c'è quello da cui si pretende anche il collaudo del pezzo appena fresato.

Decurtato il salario

E' tutto un vasto sommovimento di mezzi e di metodi che, nella più grande azienda italiana, prepara il « rilancio » capitalistico. La « condizione operaia » è ulteriormente peggiorata. I licenziamenti per motivi disciplinari e gli svecchiamenti per limiti d'età hanno già sfoltito gli organici, che nessuna assunzione rimpolpa. I libretti della mutua FIAT servono alla direzione per licenziare chi cade vittima di malattie troppo lunghe o frequenti. Le qualifiche non sono state adeguate al contratto. I tempi son stati tagliati, al punto da far respirare di sollievo gli operai quando l'azienda ha ridotto gli orari (ma in certi settori si fanno anche 60 ore). Il salario è stato decurtato con la revisione delle tariffe di cottimo; con le ore di produzione segnate « ad economia »; con la manipolazione degli incentivi; con l'orario ridotto a cui la Cassa integrazione pone un rimedio parziale. Ogni coagularsi di malcontento fra gli operai, che magari si rivolgono al caposquadra e neppure alla Commissione interna, è impedito da trasferimenti che smembrano il gruppo.

L'effetto complessivo è una crescita della produzione con un calo delle spese e degli occupati: alla Mirafiori, nell'ultimo anno, si è passati da 3000 a 3500 auto con mille operai in meno. Incrementare la produttività e comprimere i costi alla FIAT, in un'azienda già avanzata e per un mercato meno assorbente, richiede una politica di investimenti selettivi più che intensivi, e di razionalizzazione più che di ammodernamento tecnologico. E' quanto i 100 mila del monopolio torinese (e non soltanto loro) stanno sentendo sulla pelle.

Le incertezze della FIAT derivano dalle incognite produttive, più che dalle difficoltà congiunturali. Il sindacato unitario ha studiato seriamente gli aspetti economici della « crisi di orientamento e di prospettiva » che travaglia l'industria automobilistica. Nell'Europa del MEC, dove il potenziale produttivo è raddoppiato con gli investimenti USA, sembra esserci una esuberanza dell'offerta rispetto alla domanda; i tassi raggiunti dalla motorizzazione privata pare rendano prossimo un mercato di sostituzione, e non più un mercato d'acquisto.

Quanto si sta delineando in questa « pausa ad alto livello » sembra confermare che l'industria automobilistica perde il ruolo di « traino » che aveva presso le economie capitalistiche. Forse per passarlo all'industria chimica o elettronica, dove non a caso si piazza anche in Italia il capitale statunitense (Montecatini, Olivetti).

Da qui i nuovi problemi che stanno di fronte alla FIAT. Finiti i crediti ERP e Marshall, salassato il risparmio con le emissioni obbligazionarie, pompato tutto il denaro possibile dallo Stato, il monopolio ha recentemente visto ridursi le possibilità di autofinanziamento; la concorrenza ha comportato prezzi ritoccati, l'espansione commerciale maggiori spese e la spinta salariale oneri superiori. Dopo il boom delle auto, anche in Italia son diminuiti i margini di smercio, mentre il MEC abbassava i ripari doganali portando la concorrenza in casa, e mentre all'estero questa si faceva più ardua dopo la controffensiva USA, che ha richiamato alla realtà i gruppi europei. La riscossa operaia del '62 poneva inoltre alla FIAT la questione dell'antagonismo di classe, con tutti i suoi costi, che per anni il monopolio aveva eluso nella propria « isola ». La azienda torinese non poté più contare su due capisaldi della sua politica: la stabilità di mercato e la passività di classe. Da qui le odierne contraddizioni fra vendite che all'estero salgono e scendono all'interno; fra orario ridotto e produzione aumentata. E' su questi temi del resto che Agnelli ha manifestato il proprio pessimismo ventilando un periodo di sovrapproduzione e sottoccupazione.

Ma non bisogna dimenticare il dato politico. Bisogna tornare alla lotta dei metallurgici, che fece crollare quel regime di paternalismo e discriminazione su cui la FIAT aveva basato lo sviluppo, e che aprì interrogativi politici non meno gravi di quelli economici coi quali venivano a coincidere. Valletta dovette differenziarsi dalla Confindustria e cedere ai sindacati, dopo aver decretato 84 licenziamenti di rappresaglia. Con un accordo aziendale e un appoggio al centro-sinistra, cercò di richiudere i suoi cancelli alla solidarietà di classe e di ricuperare i suoi operai a una collaborazione di classe. Ma nel '63 le lotte proseguirono nel paese, e alla FIAT si espressero con numerose fermate di reparto e di squadra che dimostrarono come gli operai fossero poco disponibili. Durante la trattativa per l'applicazione del contratto si giunse quasi alla proclamazione di uno sciopero unitario, e la FIAT dovette rinunciare sia al premio « di collaborazione », sia all'orario « aziendale ». A quel punto scoppiarono provvidenzialmente le difficoltà congiunturali, e i capitalisti cominciarono a utilizzarle per bloccare la spinta operaia. Il governo varò la supertassa sulle auto, ritoccata per proteggere le cilindrate FIAT, e questa ridusse gli orari. In fabbrica gli scioperi cessarono, ma fuori no.

Fu allora che Agnelli parlò dello « scontro d'autunno ». L'intento era battere i lavoratori in campo aperto, estendere a tutto il paese il silenzio apparentemente tornato alla FIAT; risolvere su questa sconfitta politica i problemi economici, dei quali il salario e le lotte son due variabili che oggi il capitalismo vuole assolutamente controllare. Il governo diede il suo contributo fissando un « tetto » alle rivendicazioni. Ma ciò, pur pregiudicando i risultati economici delle lotte, non ne attenuò la carica politica e non portò la « tranquillità » invocata dai padroni per superare a modo loro la congiuntura. Agnelli non ebbe più il coraggio di affrontare lo scontro: rischiava di perdere sia fuori sia dentro alla fabbrica. Ricorse alle armi tradizionali per ricattare e intimidire i lavoratori, che stavano per rinnovare la Commissione interna: minacciò 10 mila licenziamenti, tornò a ridurre gli orari. La FIOM ricevette un colpo, ma poco dopo le sinistre avanzarono a Torino nelle amministrative.

Quando il governo abolì la supertassa, ebbe per tutta risposta dalla FIAT una chiusura degli stabilimenti. I palliativi anticongiunturali e perfino i regali agli industriali non avevano risolto nulla sul terreno economico poiché il governo non era riuscito a sancire, sul terreno politico e presso il movimento operaio, l'intangibilità anche congiunturale del profitto e del potere capitalistico. Il centro-sinistra non era riuscito ad ammansire né a ingabbiare gli operai. L'anno si è chiuso anzi con una crisi del ceto politico dirigente e del partito dominante. Anche se la Stampa ha inneggiato all'elezione di Wilson e di Saragat, la via socialdemocratica cara ad Agnelli e — un po' meno — a Valletta, non è passata per il buco della congiuntura. Non si è verificato lo « scontro », ma non ci sono state « tregue », e la stabilizzazione capitalistica è mancata.

Il '65 è iniziato per la FIAT con tutti gli interrogativi aperti: da quelli di mercato a quelli di classe. Nell'annata trascorsa, la FIAT ha rafforzato la sua posizione di monopolio sul mercato interno ricuperando terreno sui concorrenti esteri con una campagna giornalistica e coi decreti governativi. Le marche nazionali non sono vere concorrenti, da quando Agnelli ha ottenuto da Pesenti l'impegno a non fabbricare utilitarie Lancia, in compenso della promessa di non disturbare l'Italcementi con la Cementi Marchino; e da quando l'Alfa Romeo (IRI) ha deciso di non disturbare la FIAT. Nel '64, mentre la FIAT otteneva un prestito USA, la crisi si faceva sempre più pesante per Lancia e Alfa, senza parlare delle numerose aziende collegate.

Ma in campo internazionale la FIAT non è che una porzione del grande oligopolio dell'auto, capeggiato dalla General Motors, dalla Ford e dalla Crysler. E' un fatto che finora nessuna di queste tre case ha impiantato in Italia un proprio stabilimento; cosa che è accaduta invece in quasi tutta l'Europa. Certo, l'aiuto fornito dalla FIAT agli Stati Uniti nel rendere atlantica la penisola, pesa ancora oggi. Tuttavia parecchie mire di Valletta sono naufragate sulla costa americana, mentre molte auto americane son felicemente approdate sul vecchio continente. (Da questo punto di vista, la Volkswagen sta assai meglio, data l'integrazione politico-economica fra Washington e Bonn).

E' lo stesso capitale internazionale a premere, con logica inesorabile e scavalcando le frontiere, per superare debolezze finanziarie e arretratezze tecnologiche; ciò che determina l'attuale fase di riassestamento. Lo dimostrano il caso della Olivetti, dove sono penetrate General Electric e FIAT, e della Ferrania, ceduta dalla FIAT alla Minnesota. L'ingresso della RIV nella holding dominata dalla SKF rientra in questo processo di integrazione e concentrazione monopolistica internazionale. Ultimamente, Umberto Agnelli è diventato presidente della SIMCA, che è Crysler.

Ora, non sappiamo quale soluzione troverà la FIAT. Non sappiamo se è vero che Agnelli stia per fare una « importante dichiarazione », e se questa riguarderà un improbabile « cartello » Volkswagen-FIAT-Renault in barba ai trattati del MEC; o un'intesa con la General Motors, o altro ancora. Il fatto è che nulla sanno anche il governatore della Banca d'Italia e il ministro del Bilancio.

L'alternativa della FIOM

Quale strada imboccherà la FIAT? Nel recente convegno nazionale dell'auto, la FIOM ha risposto che non si possono aspettare le scelte del monopolio, come non si può esser paghi che sia stato impostato il piano quinquennale. Consapevole che le scelte del monopolio e la sudditanza dei governi sono responsabili dell'attuale crisi, la FIOM ha elaborato un'alternativa fondata su una diversa collocazione del settore motoristico nell'ambito di una equilibrata espansione dell'economia. E' un tema che il movimento operaio non porta avanti da oggi, ed è un'esigenza presente anche ai sindacati francesi, i quali hanno unitariamente deciso un'azione per difendere i lavoratori affrontando la crisi. Pure il presidente del sindacato americano dell'auto ha proposto una iniziativa internazionale (che in Italia CISL e UIL non propugnano ancora), per contrastare lo sfruttamento e prevenire recessioni.

La FIOM parte dagli squilibri generati dalla motorizzazione privata non per negare lo sviluppo della produzione e del mercato automobilistico, ma per rivendicare una nuova politica economica. Bisogna puntare sui veicoli industriali (camion, trattori) e d'uso collettivo (autobus, vagoni); e su esportazioni fuori dell'area tradizionale. Bisogna diversificare produzione e mercati. Emergono subito le questioni dei trasporti, delle strade, dell'urbanistica, dell'agricoltura, perfino della politica estera: ecco la portata di questo indirizzo, che antepone l'interesse pubblico a quello privato. Questo indirizzo non vien fuori da astratte istanze programmatorie, bensì dalla necessità di fornire una proiezione economica alla politica rivendicativa. Si saldano così la linea della contrattazione sindacale e quella del controllo pubblico, che spesso camminavano da sole o disgiunte. La FIOM propone, per esempio, un piano orientativo per l'auto, chiede incontri sindacati-governo-padroni sull'occupazione nel settore, sollecita le trattative FIAT sui premi e gli orari. E' matura la consapevolezza che se non si controllano gli investimenti è inutile contrattare il cottimo, e viceversa: ecco il nesso fra rivendicazioni e riforme.

Qui la politica sindacale offre ai lavoratori un punto di forza rispetto alla politica padronale: uno sviluppo produttivo e una « condizione operaia » che la FIAT non è più in grado di assicurare. I due nodi da affrontare insieme con la lotta sono: la posizione di monopolio della FIAT; il processo di intensificazione del lavoro. La trattativa in corso fra i sindacati e l'azienda ha impostato su basi unitarie il problema dello sfruttamento, secondo un diritto di contrattazione integrativa strappato con la battaglia e il contratto dei metallurgici. Sono unitariamente all'ordine del giorno: premio di produzione, premio semestrale, cottimo, orario e qualifiche, legati al diritto d'intervento delle Commissioni interne e di affiliazione sindacale dei lavoratori. Sono questioni decisive, che investono i problemi del taglio dei tempi e delle riduzioni di orario; delle garanzie salariali e dei diritti sindacali. La richiesta di una paga garantita dalle fluttuazioni stagionali o congiunturali, e di un orario preventivamente contrattato per tutte le settimane dell'anno, contesta l'arbitrio del monopolio su due capisaldi del suo attacco ai lavoratori; non è detto che non si arrivi a rivendicare un salario di 48 ore, dal momento che la produzione è di 48, anche se in media se ne lavorano 42.

La resistenza della FIAT sarà aspra poichè viene messa in discussione la sua potestà di scaricare sui lavoratori il peso del rilancio oltrechè della stabilizzazione. E' chiaro che una trattativa di vertice non potrà battere il monopolio, anche se ora la FIOM non è più discriminata come lo fu dal '55 al '63. La discriminazione si è anzi rovesciata sul « sindacato » d'azienda SIDA, il quale viene chiamato a discutere gli accordi dopo che son stati raggiunti coi sindacati di categoria FIOM-CGIL, FIM-CISL, UILM-UIL. Ma nelle vertenze discusse dalle Commissioni interne è invece la FIOM ad essere chiamata dopo gli altri. Nelle Commissioni interne prevale l'aziendalismo SIDA, al quale i rappresentanti della UIL e, in maggioranza, anche quelli della CISL non si ribellano, svirilizzando e paralizzando così uno strumento di tutti i lavoratori. E questo va detto, come va detto che in certi stabilimenti si tengono invece riunioni unitarie. Eppure all'ultimo congresso provinciale della FIM fu fischiato chi rifiutava l'unità con la FIOM.

L'unità deve perciò fare un passo avanti. C'è il problema della FIOM discriminata in fabbrica e quello del SIDA escluso fuori. La CISL mantiene la preclusione contro il « fronte del porto » che nel '58 cacciò dalle proprie file. Ma l'aziendalismo si spezza con la lotta, non con la ritorsione: tant'è vero che la CISL manca poi di coerenza in fabbrica. Non bisogna dimenticare che, dopo le ultime elezioni, il SIDA è la prima organizzazione alla FIAT. Ciò crea problemi a Valletta. Chi ha abbandonato la FIOM per il SIDA cercava infatti sicurezza, e ha cambiato avvocato pur non mutando idea (come risultò dal contrasto fra consultazione aziendale e consultazione nazionale). Sarà perciò rimasto male, coi colpi ricevuti; potrebbe nuovamente cambiare tutore nelle prossime elezioni sindacali. Forse occorre dare qualche contentino al SIDA, e ciò è facilitato dall'isolamento, che lo scagiona peraltro da responsabilità nella trattativa in corso.

Ciò crea problemi anche ai tre sindacati, e particolarmente ai più combattivi: FIOM e FIM. Non si supera la debolezza con la divisione. Finisce anzi che non si raccoglie neppure il malcontento operaio contro il regime di fabbrica di cui il SIDA è un puntello. Gli scioperi spontanei del '63 e del '64 alle Fonderie, alla Velivoli ecc. non furono infatti generalizzati. Eppure si protestava su temi generali: la compressione degli organici, della paga e delle qualifiche. Per dare troppa importanza alla trattativa, si pose la lotta in secondo piano. E l'accordo sull'orario provocò infatti malumore, che coinvolse molto meno il SIDA data la sua posizione.

Adesso la trattativa FIAT offre una occasione per superare le gravi carenze nel potere contrattuale e nella forza organizzativa dei sindacati. Dal suo esito dipende anche la restituzione di efficienza e di autorità alla Commissione interna. Alla FIAT sono deboli in particolare la FIOM e la CISL, le più attaccate dal padrone. L'insuccesso delle ultime elezioni non arrivò di sorpresa solo perché i sindacalisti si accorsero, dai volantini rifiutati o gettati davanti ai cancelli, che erano tornati i tempi duri. Così tenui sono i legami col grosso dei lavoratori FIAT, ai quali spesso giunge solo, dagli altoparlanti nei refettori, la voce dei vari membri della Commissione interna, e qualche volantino.

Si comprende pertanto la prudenza con cui i sindacati parlano di lotta, pur essendovene il bisogno, l'urgenza; pur essendo evidente che una lotta alla FIAT sposterebbe i rapporti di forza fra capitale e lavoro in tutto il paese. Si vide nel '62, anche se quello scoppio non venne usato a fondo. Oggi il contratto dei metallurgici non è ancora scaduto. Sul tappeto vi sono lo sfruttamento operaio e le prospettive produttive: questa la scadenza aziendale nel quadro di uno scontro nazionale sulla politica dei redditi, sul rilancio capitalistico, sul potere monopolistico, sulla programmazione economica.

Depressione drammatica

Sono terreni sui quali l'elaborazione sindacale e l'alternativa economica non bastano, per avanzate che siano. C'è il problema di uno sbocco politico della lotta operaia e di un blocco politico di forze sociali, che soli possono suscitare tutta la spinta di classe oggi necessaria per impedire il riavvio del meccanismo economico capitalistico. A Torino, dove per colpa del monopolio la depressione economica è drammatica, il rifiuto operaio e l'alternativa politica montano giorno per giorno con le lotte RIV, Michelin, Pirelli ecc. La risposta operaia oggi c'è, ma torna a profilarsi la contraddizione dell'isola FIAT nel continente Italia.

Nel vivo della battaglia in corso a Torino, e con questo nodo al centro dell'attenzione, il PCI prepara in profondità la Conferenza delle fabbriche. Si discute sul rapporto fra difetti di orientamento, rappresaglie padronali ed esiguità di forze dei comunisti alla FIAT; sulla funzione delle sezioni di fabbrica; sulla possibilità di « accerchiare » il monopolio anche mediante la struttura organizzativa. Si è perfino tenuto un seminario sociologico sul partito. La « lotta operaia per una nuova unità, contro la stabilizzazione capitalistica e per la programmazione democratica », che sarà l'asse della Conferenza, s'intreccia con la parola d'ordine di « nuove scelte produttive per un nuovo sviluppo economico-sociale », che emerge dall'elaborazione del partito e del sindacato per la FIAT.

Ritornano questioni quali il nesso fra lotta nei paesi capitalistici avanzati e in quelli sottosviluppati; fra potere politico e riforme economiche; fra collaborazionismo aziendalista marca FIAT e riformismo socialdemocratico tipo Stampa; fra socializzazione del capitale e del lavoro, e socialismo. (La FIAT ha centomila operai e un solo padrone. Qualcuno si chiede quindi: il socialismo non è già oggettivamente maturo? Occorre allora nazionalizzare la fabbrica che il vecchio Agnelli voleva cooperativizzare? E comunque, non è il caso di nazionalizzare un'azienda che potrebbe essere fagocitata dal capitale americano?).

La tematica si dilata anche per ragioni storiche. Torino ha visto nascere l'elaborazione di Gramsci e di Gobetti, l'alternativa dei produttori che è il nocciolo dell'ordine nuovo; son partiti da qui i dibattiti sulle 40 ore pagate 48, sui « nuovi organismi di rappresentanza operaia »; è germogliata qui la « contrattazione di tutti gli aspetti del rapporto di lavoro »; è stata disegnata qui la vetturetta. Tutto questo bagaglio (non privo di difetti) sta nel sottofondo del dibattito intorno alla Conferenza operaia.

Un traguardo unisce tutti gli sforzi, creativi e organizzativi: si deve riportare il partito in fabbrica, affinché i centomila della FIAT si congiungano definitivamente a tutta la classe operaia, unico modo di « accerchiare » e battere il meccanismo e le scelte del monopolio.

Aris Accornero

Studentessa « troppo franca » sul conto della professoressa

Querelata per un tema in classe?

Il clamoroso caso a Novara — Sospesa la ragazza per 15 giorni dal consiglio dei professori Interrogazione in parlamento

NOVARA, 9.

Un'interrogazione di un parlamentare socialista al ministro della Pubblica Istruzione, una interpellanza presentata al Consiglio comunale di Novara da sette consiglieri comunisti, una inchiesta aperta dal Provveditorato agli Studi, possibilità di una querela per diffamazione da parte di un'anziana insegnante di francese, una ragazza sospesa per 15 giorni dalle lezioni, che sto meditando sul fatto che la sincerità e la franchezza non sempre vengono considerate come qualità positive: questa la sintesi del « caso » Mara Martin, la studentessa di 16 anni colpevole di aver espresso giudizi incauti e, a quanto si dice, irriguardosi, nei confronti di una sua insegnante.

Mara Martin è una ragazzina come tante altre. Frequenta la terza classe dell'istituto « Galileo Ferraris » per segretarie di azienda. Vive lontana dai genitori, che abitano a Cossato, nel Biellese, ed è ospite a Novara di un pensionato dell'Azione Cattolica per la protezione della giovane. E' una ragazza, dicono, di carattere un po' chiuso, e forse questo ha giocato un ruolo determinante nella vicenda che ha suscitato tanto clamore.

La scorsa settimana, alle studentesse di III-A, la professoressa Galli aveva assegnato un tema un po' inconsueto: « Avete ricevuto la pagella del primo trimestre. Scrivete una lettera ai vostri genitori comunicando i voti riportati ed esponendo i vostri propositi per i prossimi trimestri ». Contrariamente alle sue compagne, la Martin aveva svolto il tema proprio come se la lettera fosse diretta ai genitori lontani. Aveva scritto di aver meritato i brutti voti ottenuti in certe materie, ma aveva fatto risalire parte della responsabilità a certi insegnanti, esprimendo un giudizio positivo su alcuni e negativo su altri.

Il giudizio negativo pare fosse particolarmente esplicito nei confronti della prof Adele Trotta, della quale, senza fare il nome, la ragazza faceva una descrizione tanto trasparente quanto, dicono, irriguardosa.

L'insegnante di lettere, colpita dalla franchezza del tema, invece di limitarsi a far notare a Mara Martin l'errore commesso, si è rivolta al preside. Il preside ha convocato il consiglio dei professori e questo — nonostante la studentessa pentita si fosse già scusata con l'insegnante offesa verbalmente che per iscritto — ha deciso di applicare le sanzioni previste dall'articolo 22 del regolamento scolastico. Non si sa quanto abbia influito, su questa decisione, il fatto che del tema della ragazza e di quel che c'era scritto si parlava ormai apertamente in tutta la scuola. Un volantino nel quale si chiedeva la revoca del provvedimento contro Mara Martin è stato diffuso dall'Unione studenti novaresi. Nel volantino si definisce il provvedimento « ingiusto, ipocrito e diseducativo ».

Mara Martin

Quello che è avvenuto a Novara, sarebbe potuto benissimo avvenire — e potrebbe anche ripetersi — in una scuola di qualsiasi altra città d'Italia, dato che, a nostro avviso, le condizioni oggettive che fanno da cornice all'episodio novarese, si ritrovano in ogni altro ambiente scolastico italiano e ad ogni livello di scuola. La questione, forse la più inquietante, sollevata dall'episodio, riguarda la natura del rapporto che si istituisce fra educatore e allievo. Ora, la più moderna scienza pedagogica e la psicologia più avanzata, impostano e risolvono la complessa problematica dei rapporti tra scuola e famiglia, tra educatore e alunno, in termini qualitativamente diversi da quelli autoritari e semipolizieschi vigenti nella scuola dei nostri padri e dei nostri nonni. Al tradizionale maestro armato di verga (o di regolamento: disciplina), pronto a scaricare tutto il peso della sua autorità (e delle sue insufficienze) sull'allievo debole e indifeso, si è sostituito — non solo dai dottrinari, ma dalla vigile coscienza della parte più progredita della società moderna — l'educatore che sa imporsi, che deve sapere imporsi col prestigio della sua personalità di educatore, oltre che col peso della sua preparazione professionale, e non con la minaccia della verga, del regolamento di disciplina e, peggio ancora, del codice penale! Il rispetto a cui l'educatore ha diritto, non può non essere il naturale riflesso della fiducia che gli scolari gli accordano, l'espressione del libero consenso del cuore e dell'intelligenza dei ragazzi, e non l'ipocrito e vuoto omaggio di una coscienza riluttante. Se si prescinde dal presupposto della fiducia reciproca fra educatore e alunno (e dallo sforzo che comporta la creazione di tale rapporto, tanto più oggi che una gravissima crisi investe la scuola in tutte le sue strutture), non sarà possibile raggiungere quel delicatissimo equilibrio tra volontà diverse e originariamente discordi, che è (o dovrebbe essere) il più ambizioso traguardo della nostra attività di educatori. In nome della fiducia, un alunno avrà non solo il diritto, ma anche il dovere — e tanto più se vi sarà sollecitato esplicitamente — di esprimere il suo pensiero senza reticenze; e l'insegnante avrà il dovere di rispettare la libertà d'espressione. Si può obiettare giustamente che anche la libertà di espressione e di giustizia di un alunno, come qualsiasi libertà del resto, ha limiti invalicabili, che escludono la facoltà di calunniare, diffamare, ingiuriare.

Gli insegnanti e il preside dell'Istituto Galileo Ferraris di Novara, pare a noi (e lo diciamo con profondo rammarico, ma nel legittimo desiderio che siano risparmiate in futuro, alla scuola, prove dolorose come questa), che non abbiano cercato la soluzione della incresciosa vicenda sul piano del rapporto educativo e abbiano ritenuto di « mettere a posto » la studentessa (e le loro coscienze) impugnando il regolamento di disciplina. Perché l'insegnante che aveva assegnato il tema non ha cercato di chiarire in privato, con l'alunna, la portata reale del suo pensiero e del suo comportamento? Perché non ha pazientemente spiegato che ogni libertà ha un limite? Sarebbe stato difficile far capire a una studentessa intelligente e, a quanto pare, spregiudicata, che non è giusto giudicare duramente un'insegnante anziana (settantenne!) che ha dato tutta la sua vita alla scuola?

Ma più del comportamento dell'insegnante di lettere, ci pare preoccupante quello del consiglio di classe: quella commovente unanimità nel dispensare a una studentessa quindici giorni di sospensione dalla scuola, proprio essa ha turbato la pubblica opinione. Ma è mai possibile che tra una decina di insegnanti, non uno solo abbia sentito di voler prendere la difesa della malcapitata studentessa? Perché a una difesa, al riconoscimento delle circostanze attenuanti, alla grazia, hanno diritto di fare appello financo i criminali.. Le cose, purtroppo, hanno preso una piega diversa e son diventate materia di « scandalo ». Ci consoleremo col ritornello che è bene che gli scandali avvengano? E sia. Ma a condizione che si abbia la buona volontà di scoprire le reali cause dello scandalo. Ora, non c'è dubbio che una causa profonda degli « scandali » del genere di quello novarese, è la sopravvivenza, nella nostra scuola, di ordinamenti didattico-pedagogici e disciplinari arcaici: da almeno mezzo secolo si fa un bel parlare di rivoluzione copernicana nel campo dell'attività educativa, ma di fatto Tolomeo imperversa sovrano, così sulle grandi come nelle piccole vicende della nostra scuola, la quale rimane ancora retriva in tanta parte dei suoi contenuti; ermeticamente chiusa alle esigenze di un rinnovamento democratico, se non addirittura nostalgica di metodi autoritari e paternalistici.

Rosario Muratore