La Fiat-Auto torna a 48 ore: la crisi è finita?

La ripresa stagionale utilizzata per il rilancio della «politica dell'auto»

Spostamenti di operai dai reparti che producono materiale ferroviario, autocarri e trattori alle linee della « 500 D », « 850 » e « 1500 » - L'attuale concentrazione prelude ai licenziamenti tecnologici? - Quello che l'Avanti! finge di non vedere

Dalla nostra redazione

TORINO, 2.

Il 6 dicembre 1964 l'« Europeo » pubblicava una intervista con Giovanni Agnelli presidente del gruppo FIAT. Tra le cose che più colpivano nelle risposte date dal padrone della FIAT, vi era una certa cautela nel prevedere una rapida ripresa della produzione automobilistica dell'industria torinese, cautela motivata dalla contrazione della domanda interna e dalla concorrenza sui mercati mondiali dell'automobile.

Lunedì 29 marzo, a soli tre mesi di distanza, la FIAT ha annunciato il ritorno all'orario di 48 ore, dopo un anno di orario ridotto, per tutte le sezioni FIAT collegate alla produzione automobilistica.

Siamo dunque di fronte ad una ripresa del settore automobilistico? Era errata la valutazione non certo ottimistica, almeno a breve scadenza, fatta dal presidente della FIAT lo scorso dicembre? Vale forse la pena di guardare le cose un po' più da vicino.

La prima riduzione

Nel marzo del '64, all'epoca della prima riduzione dell'orario di lavoro, gli stabilimenti FIAT producevano in media di 3.000 vetture giornaliere, con un orario effettivo di lavoro attorno alle 51-52 ore per la « istituzionalizzazione » degli straordinari; nel marzo '65 la media giornaliera era salita a 3.700 vetture. Questo aumento è avvenuto esclusivamente con un incremento del rendimento del lavoro, solo in parte dovuto a nuove tecniche produttive, più in generale prodotto di una capillare e diffusa intensificazione dei ritmi di lavoro.

Se, da una parte, già nei mesi passati vi erano stati spostamenti di manodopera dalle sezioni SPA, SIMA, Materiale ferroviario (autocarri, trattori, locomotori e vagoni ferroviari) alle sezioni Mirafiori e Fonderie (autovetture), con circa 3.000 operai in più collegati alla produzione automobilistica di fronte ai 5 000 operai in meno in tutto il complesso FIAT (il che, tenuto conto del blocco delle assunzioni, equivale a 8.000 operai in meno nei settori non automobilistici), questo aumento di manodopera era largamente anticipato dalla riduzione dell'orario, nella misura del 20% delle ore lavorative.

Oggi, con il ritorno all'orario di 48 ore, con l'immissione nella produzione automobilistica di altri 1 500 operai provenienti dagli altri settori produttivi del complesso FIAT (ancora una volta SPA, SIMA, Materiale ferroviario) la produzione media giornaliera dovrebbe passare rapidamente il muro delle 4 000 vetture e giungere fra uno o due mesi al massimo alle 4.000 vetture, come era stabilito nei programmi della FIAT precedenti allo scoppiare della crisi « congiunturale ».

Richiesta primaverile

Una prima questione è opportuno chiarire subito. Si tratta di una ripresa « stagionale » della produzione, ripresa del tutto normale per l'industria automobilistica. I mesi primaverili sono infatti i mesi di massima richiesta per le autovetture, richiesta che si attenua poi nel tardo periodo estivo e giunge a un minimo in autunno. Questo fenomeno è particolarmente evidente in paesi a più alta densità nella motorizzazione privata, ma è ormai evidente anche in Italia.

Le fluttuazioni stagionali della produzione erano risolte negli anni scorsi dalla FIAT con una accentuazione della pratica degli straordinari, fino ad arrivare a punte assai incredibili nelle officine « chiave » del ciclo produttivo e con la intensificazione dei ritmi di lavoro che, intensificata dalle esigenze produttive, diveniva poi un dato permanente anche nei periodi di bassa stagione.

La stessa direzione FIAT, nell'annunciare il provvedimento, ha ammesso questa tesi « stagionale » come determinante. In effetti, la ripresa produttiva FIAT si fonda essenzialmente su uno slancio delle vendite della nuova « 500 E », forse dovuto ad una accumulazione arretrata della domanda in attesa del nuovo tipo; su un mantenimento delle buone posizioni della 850 che è oggi il tipo più venduto e che, con le versioni spider e coupé, dovrà arrivare in breve tempo alle 1500 vetture giornaliere; e, infine, su un forte incremento delle vendite all'estero della « 1.500 », che è oggi al terzo posto nella graduatoria delle vendite superando ormai la 600, in declino con la uscita della « 850 », e la « 1100 » di cui si prevede una nuova versione tra breve.

La domanda da farsi e quindi questa: fino a che punto e fino a quando potrà tenere questa ripresa del ritmo delle vendite? Si tratta di una ripresa che potrà influire su tutta l'economia torinese e nazionale, il punto di partenza per un nuovo sviluppo produttivo, o non è invece un fuoco di primavera destinato a spegnersi ai primi segni dell'autunno?

Può senz'altro esserci una ripresa in alcuni settori produttivi più strettamente collegati all'industria automobilistica; può anche esserci una qual certa ripresa « congiunturale » (cioè transitoria e di breve periodo) in altri settori, come riflesso del rilancio dell'industria automobilistica; ma non è certo possibile prevedere che sia questa la via per un reale superamento della crisi economica. Non si può pensare ad uno sviluppo organico della nostra economia basato ancora una volta sulla preminenza assoluta della produzione automobilistica a scapito di altre produzioni, presenti nello stesso complesso FIAT, ben più rispondenti alle esigenze di fondo del Paese.

Profondi squilibri

La funzione propulsiva dell'industria automobilistica appare ormai dubbia nella situazione che si è venuta a creare in questo ultimo anno. E' apparso sempre più chiaramente come le ragioni di fondo della crisi siano i profondi squilibri e le gravi contraddizioni strutturali della nostra economia, da affrontarsi quindi con interventi di riforma sulle strutture economiche e con un rilancio produttivo strettamente connesso a queste riforme. Ecco perché il movimento operaio punta su una riforma dei trasporti e su una conseguente ripresa delle costruzioni di mezzi di trasporto pubblico; sulla riforma agraria e su uno sviluppo dell'industria trattoristica; sulla riforma urbanistica e su una ripresa delle costruzioni di autocarri industriali.

Questa è la prospettiva che il movimento operaio indica per un superamento reale della crisi, un superamento cioè che non riproponga a breve termine gli stessi drammatici problemi di oggi, un superamento soprattutto che soddisfi l'esigenza della piena occupazione e di un aumento dei redditi per i lavoratori, in contrapposizione alla linea di ristrutturazione capitalistica che si fonda sul blocco salariale e su una forte disoccupazione tecnologica permanente. Tale prospettiva presuppone d'altra parte un mutamento della politica degli scambi con l'estero, al fine di stabilire nuovi rapporti coi mercati socialisti e con quelli dei paesi di nuova indipendenza

E' in questa prospettiva che può essere vista una ripresa del settore automobilistico, che verrebbe così ad essere collocato in un diverso contesto dello sviluppo economico generale: la motorizzazione privata verrebbe a perdere il carattere unilaterale e « squilibrante » che ha avuto sino ad oggi, e risulterebbe inserita in un processo di industrializzazione organica di tutto il paese (a cominciare dal Mezzogiorno)

Il ritorno alle 48 ore negli stabilimenti Mirafiori e Lingotto della FIAT di Torino, per il modo in cui è avvenuto, nel mentre è completamente assente una politica di intervento pubblico capace di ridare slancio, su nuove basi, ben più solide, all'economia italiana, non può essere visto come il primo segno del superamento della crisi.

Al contrario, il fatto che, con lo spostamento di 1500 operai, le sezioni auto lavorino a 48 ore e quelle non auto siano portate a 44 ore dopo un anno di orario ridotto a 40 ore; il fatto che gli operai trasferiti siano in prevalenza giovani, proprio nel periodo in cui si accentuano le operazioni di svecchiamento: tutti questi fatti fanno pensare ad un piano più generale di riorganizzazione di tutto il complesso FIAT che prende il via proprio da una ripresa stagionale della produzione automobilistica e che può precludere alla formazione di vaste sacche di disoccupazione tecnologica a scadenza più o meno breve.

Alcune avvisaglie si hanno già ora: alla Mirafiori i 1500 trasferiti dalle altre sezioni sono stati immessi nelle linee di montaggio-carrozzeria e non nelle linee di produzione meccanica, dove anzi vi è stato negli ultimi mesi una sensibile riduzione degli organici e ciò, nonostante la riduzione d'orario e l'aumento della produzione. Il giorno in cui si giungerà — e non può essere un giorno lontano e le prospettive di accordi internazionali non fanno altro che avvicinarlo — a rinnovamenti tecnici più generali di quelli finora effettuati e che hanno interessato solo alcune officine, non ci si troverà forse di fronte alla minaccia di massicci licenziamenti tecnologici non assorbibili all'interno del complesso FIAT per la mancanza (a causa della politica economica governativa subalterna alla linea di ristrutturazione capitalistica) di una prospettiva di sviluppo per gli altri settori produttivi della FIAT?

All'*Avanti!*, che mercoledì scorso ci accusava di voler incolpare a tutti i costi il governo, anche prendendo lo spunto dal ritorno all'orario di 48 ore alla FIAT, poniamo queste nostre domande con la speranza che la risposta sia, finalmente, una presa di coscienza da parte dei socialisti che è la politica del governo Moro, a diretto sostegno di una ripresa del profitto monopolistico, e non il « pessimismo preconcetto » dei comunisti a rendere precaria la ripresa produttiva del settore automobilistico e estremamente difficile la ripresa di tutta l'economia del paese.

Antonio Monticelli

Varsavia

Breznev in Polonia per il trattato ventennale

Previsto per lunedì l'arrivo della delegazione sovietica - La firma del trattato, che prevede lo sviluppo della cooperazione economica, avrà luogo verso il 10 aprile

Dal nostro corrispondente

VARSAVIA, 2.

Il testo del nuovo trattato ventennale di alleanza e reciproca collaborazione tra Unione sovietica e Polonia è ormai a punto e praticamente pronto per la firma, che avverrà in forma solenne nella capitale polacca alla presenza di una delegazione di partito e di governo dell'Unione sovietica la quale, come è stato già annunciato, sarà capeggiata dal primo segretario del PCUS, Leonid Breznev. L'arrivo della delegazione sovietica è previsto per lunedì e la firma del documento avverrà con ogni probabilità entro la prima decade di aprile, al termine cioè della permanenza degli ospiti sovietici che, a quanto si sa, effettueranno un viaggio attraverso la Polonia. Una delle tappe di questo viaggio sarà certamente la Slesia e i territori occidentali, che proprio quest'anno festeggiano i venti anni della liberazione e del ritorno alla madre patria.

I termini del nuovo trattato sono già stati discussi nei particolari dai vari esperti dei due paesi. Il ministro degli esteri polacco Rapacki ha infatti trattato la scorsa settimana a Mosca con Gromiko gli aspetti della politica internazionale, mentre sono in corso a Varsavia in questi giorni i lavori della commissione polacco-sovietica di collaborazione economica (diretta rispettivamente dai vice primi ministri Jaroscewicz e Lisieczko) i cui risultati offriranno le indicazioni per le nuove forme di relazioni economiche che saranno introdotte nel nuovo trattato. Aprendo ieri i lavori di questa commissione, il vice premier polacco Jaroscewicz ha fatto il bilancio dei venti anni di collaborazione tra i due paesi, una collaborazione, egli ha detto « che si è venuta arricchendo di nuovi contenuti e allargando con il passare degli anni ».

Egli ha sottolineato come l'Unione sovietica sia oggi « il più grande e il principale partner commerciale della Polonia », e come il movimento delle merci tra i due paesi sia aumentato di ben quattro volte nel periodo che va dal 1950 al '64.

Particolare accento viene posto sulla necessità della ricerca di nuove, più approfondite forme di cooperazione e specializzazione delle rispettive produzioni. Grazie a ciò — il problema ha particolare importanza per la Polonia — i due paesi potranno sviluppare più rapidamente e in maniera multiforme le loro industrie. Per la Polonia si pone pure il problema del mantenimento e dell'aumento delle forniture da parte dell'Unione sovietica di alcune delle principali materie prime, che — come ha detto Jaroscewicz — hanno costituito nel settore economico l'aiuto più cospicuo fornito fino ad oggi dall'Unione sovietica alla Polonia.

Franco Fabiani

Lisbona

Studenti portoghesi picchiano il rettore

LISBONA, 2

Gravi incidenti sono avvenuti ieri e durante la notte fra il 1. e il 2 aprile nell'interno dell'università di Lisbona

Sulla base di diverse testimonianze, essi possono essere così ricostruiti. Oggi, come ogni anno, doveva avere inizio la « giornata dello studente », cioè una serie di manifestazioni culturali, artistiche e, sia pure non esplicitamente, politiche, programmate nell'arco di tre giorni. Ma, come ogni anno dal '61 in poi, il governo ha vietato le manifestazioni « come una forma di lotta di classe, contraria all'armonia che deve regnare a scuola, nell'università e nella società ».

Ieri pomeriggio, circa 600 universitari si sono riuniti sotto le finestre del rettore Paolo Cunha per protestare contro il divieto e rivendicare piena libertà d'azione dentro l'ateneo. L'assemblea ha deciso di trasformare le celebrazioni in manifestazioni di protesta. Quindi gli studenti si sono diretti in massa verso la mensa. A questo punto, però, il rettore Paolo Cunha, che aveva seguito lo svolgersi del raduno nascosto dietro le persiane, e munito di un binocolo per identificare gli oratori e i più attivi fra i partecipanti, è sceso incontro alla folla e ha cominciato a redarguirli aspramente, pretendendo di identificare e di punire seduta stante i « responsabili ».

La reazione degli studenti è stata energica. Il rettore, detestato per il suo zelo poliziesco di servo del regime, è stato scaraventato a terra e preso a pugni e a calci. Infuriato, ha chiamato la polizia. Centinaia di agenti con cani, mitra e bombe lagrimogene hanno invaso l'ateneo ponendolo in stato d'assedio. Tutti gli studenti sono stati costretti a sfilare davanti a Cunha, che li interrogava con arroganza: « Sei comunista? Perchè sei iscritto all'associazione accademica? Sei tra quelli che mi hanno aggredito e insultato? ». Poi, senza nemmeno attendere le risposte, decideva quali dovevano essere puniti con il ritiro della tessera universitaria, quali no. Numerosi giovani — arrestati in piena notte — sono stati tradotti al carcere di Caxias, dove già si trovano 60 studenti medi e universitari accusati di « attività sovversive ».

Per i prossimi giorni, sono previste nuove manifestazioni antigovernative.

Caracas

Un morto e 25 feriti durante una manifestazione contro Leoni

CARACAS, 2

Una imponente manifestazione contro il governo del Presidente Leoni è stata ieri sera duramente repressa dalla polizia. Una persona è stata uccisa e altre ventiquattro ferite o contuse. Fra queste ultime si troverebbe anche l'ex candidato alla Presidenza ammiraglio a riposo Wolfgang Larrazabal che ebbe posizioni di primo piano nel periodo successivo alla cacciata del dittatore Perez Jimenez.

Diversi i motivi della protesta popolare: l'alto costo della vita, un progetto restrittivo sulla libertà di stampa, il ritardo del processo contro Perez Jimenez. Alla manifestazione hanno preso parte circa tremila persone che, riunitesi nella centralissima Plaza Concordia hanno poi tentato di raggiungere il palazzo del parlamento. A questo punto è intervenuta in forze la polizia che ha attaccato i dimostranti con un nutrito lancio di bombe lacrimogene.

Non la "gonfiamo" — perché non ne ha bisogno. E' un prodotto valido, fatto di cose concrete. "Gonfiarlo" pubblicitariamente sarebbe non farvi vedere il suo reale valore.

Una lavatrice Rex — è fatta bene e lava bene. Se siete dei tecnici basta che la esaminiate. Se non lo siete "prestateci" la vostra fiducia: sappiamo molto bene che il vostro giudizio, prima o poi, è la sola pubblicità che conta.

Termograduale — un nuovo modo di lavare: ogni programma di lavaggio è composto da tanti brevi lavaggi, ognuno dei quali si svolge con una diversa temperatura dell'acqua. Ogni sporco se ne va così dal tessuto in modo delicato.

La qualità — è quella Rex. E per qualità intendiamo anche "resistenza della lavatrice ad un lavoro intenso". Nei nostri laboratori chiediamo il massimo alle nostre lavatrici: modelli di serie vengono fatti funzionare giorno e notte con una sfera di gomma di 5 chili introdotta nel cesto lavante. In queste prove i nostri modelli raggiungono le mille ore di funzionamento ininterrotto, equivalenti a ben 9 anni di funzionamento normale!

La REX lavora per un prodotto migliore e per una pubblicità leale nei confronti del pubblico.

REX una garanzia che vale

frigoriferi televisori lavatrici cucine • apparecchi e impianti per alberghi convivenze e pubblici esercizi

I prezzi Rex sono tra i migliori in Europa. 7000 concessionari Rex sono a vostra disposizione in tutta Italia per ogni informazione sui nostri prodotti