

La biografia di Vittorio Valletta

Per lui la FIAT prima di tutto

Fu fascista nello stesso modo in cui fu socialdemocratico: da «protettore», più che da iscritto. Dall'avventuroso incontro con Agnelli alle affermazioni internazionali dell'azienda, al fallimento del piano antioperaio



Valletta fra Pirelli (a sinistra) e Bianchi (a destra). Sulla vettura Agnelli

Nel 1919 Vittorio Valletta era ancora soltanto un professore che stava facendo un certo nome come esperto di questioni aziendali. Fu in quell'anno che gli venne affidata la perizia in una causa nella quale il padrone della FIAT, Giovanni Agnelli, era accusato di aggio- taggio. Nella prima udienza Valletta fu tanto bravo nel sostenere l'accusa da costringere gli avvocati difensori a chiedere una sospensione del dibattimento. Un mese e mezzo dopo alla riapertura del processo il professor Valletta mise però tutta la sua abilità al servizio della tesi opposta: Agnelli era innocente. Subito dopo l'assoluzione Valletta viene assunto alla FIAT, come consulente, e sale rapidamente al vertice della gerarchia, divenendo direttore generale.

Grande capitano d'industria? Eminenza grigia del più potente monopolio italiano? Spreghiatto ed anche avventuroso? Certo: il professor Valletta è stato tutto questo legando il suo nome alla storia del più forte gruppo monopolistico italiano nell'arco di quasi mezzo secolo. Cinquant'anni di storia tormentata e drammatica in Italia e nel mondo: il fascismo, la guerra etiopica e quella di Spagna, il secondo conflitto mondiale, la Resistenza, la ricostruzione, la restaurazione capitalista, il fascismo aziendale, il «miracolo», la recessione operaia. C'è stata — in questo mezzo secolo — la crisi del '29, ma poi lo sviluppo dell'industria automobilistica sul piano mondiale e in quest'ambito la FIAT è oggi giunta alla soglia di un milione di autoveicoli prodotti in un anno. E sul piano più strettamente aziendale alla FIAT ci sono state molte altre cose ancora ognuna delle quali non possono oggi essere dimenticate per dare un giudizio sull'uomo che scomparso.

Giustizio che se vuole essere rispettoso dell'uomo, così come conviene tra persone civili, non può far torto alla realtà. Non si può dimenticare che quello che oggi è stato, avventatamente o meditatamente non importa, definito «il primo operaio della FIAT» dallo stesso presidente Saragat che lo nominò senatore a vita, cioè il «reparto confino» per unificare e sconfiggere quella classe operaia che aveva salvato lo stabilimento torinese dai nazisti. Non si può dimenticare che Valletta è stato in primo luogo un padrone e che verso i lavoratori ha esercitato questa sua funzione con tutta la brutalità e il cinismo che furono tratti caratteristici della sua personalità.

Dopo il suo ingresso nel monopolio dell'auto Vittorio Valletta — che era nato a Sampierdarena il 26 luglio del 1889 — si vota con fanatismo quasi ascetico alle sorti dell'azienda. L'interesse della FIAT prima di tutto, non importa come conseguito. Fu fascista durante il ventennio ma è difficile stabilire — sul piano economico — se sia stata la FIAT ad adeguarsi alla politica fascista, o se è stato il fascismo ad esprimersi negli interessi della FIAT alla cui testa era Valletta. Fu fascista nello stesso modo in cui fu socialdemocratico: da «protettore», non — probabilmente — da iscritto.

Non esitò comunque a collaborare con fascisti e tedeschi neppure dopo l'8 settembre. Ma il suo, in quest'ultimo periodo, fu un collaborazionismo abile che sempre invocava le superiori esigenze aziendali. Le responsabilità di Valletta sono tuttavia tanto gravi da

guadagnargli nel '44 una sentenza di morte da parte del CLN piemontese. Quando il 25 aprile il compagno Sulotto si reccherà da lui per intimargli, per conto del CLN e del comando militare di fabbrica, di lasciare la direzione ad una gestione commissariale, Valletta ha già pronto un elenco di «benemeriti» antifascisti. Viene comunque allontanato ma sul finire del '45 gli alleati lo rimettono al suo posto.

Comincia da allora la sua lotta, prima sottovano e diplomatica, poi brutale e violenta contro il movimento operaio. La FIAT potrebbe essere messa a servizio del paese per una politica di eliminazione degli squilibri settoriali e di ristrutturazione razionale. Ma questo è contro la logica del massimo profitto espressa dalla politica che Valletta perseguita. Di qui il ripristino dei metodi fascisti all'interno della FIAT: i licenziamenti, le rappresaglie, le violazioni delle libertà sindacali, la persecuzione degli operai comunisti, socialisti, anche di quei «saggi» che non si piegano, cattolici. Valletta tiene a batteismo l'unico sindacato «giallo» nato in Italia, quello diretto da Arrighi.

Anni di lotta dura ed anche di insufficienze ed errori, di sconfitte del movimento operaio. Valletta ebbe un periodo non breve di sopravvivenza, la prepotenza, la complicità dei governi, portarono a fare della più grande fabbrica italiana un centro dove la lotta sindacale e democratica era soffocata. Forse Valletta si illuse di aver vinto per sempre. Ma poi venne la recessione operaia. Valletta negli ultimi anni della sua vita, non poté più cantar vittoria: la ripresa della lotta alla FIAT segnava la sua più cocente sconfitta.

Sul piano dello sviluppo del monopolio FIAT e del suo ruolo sul mercato automobilistico nazionale e mondiale Valletta ha navigato in acque talvolta non facili e qui, forse, si palesarono le sue doti di dirigente industriale spregiudicato e lungimirante, anche. Lo dimostrano tanti episodi ignorati dalla opinione pubblica. Per le auto ci vogliono le strade: già nel 1928 Valletta convince Agnelli e Mussolini a costruire una strada in Abissinia e da quella impresa «pionieristica» scaturirà nel '35 l'impresa coloniale dell'Africa Orientale.

Finì la seconda guerra mondiale Valletta seppe comprendere che l'era del protezionismo all'ombra del quale la FIAT, come tutta l'industria italiana, era vissuta stava per finire. Seppe impedire che la FIAT fosse ingoiata o comunque integrata dai supercolossi dell'auto americani, forse soprattutto perché considerava la grande industria torinese come cosa sua, personale. Seppe anche comprendere che per sopravvivere un grande complesso come la FIAT doveva scavalcare non solo i confini nazionali ma anche quelli del MEC e dell'occidente europeo: di qui il contratto che firmò per la costruzione di uno stabilimento automobilistico nell'Unione Sovietica.

Come Alfred Krupp, l'altro «grande padrone» scomparso in questi giorni, Vittorio Valletta è morto quando la sua stella era già tramontata. E non soltanto per un naturale processo umano ma, soprattutto per altri fattori: la fine del potere personale nella direzione delle grandi aziende; lo sviluppo del processo di integrazione monopolistica sul piano internazionale che Valletta si il-

luse di arrestare e che ora, probabilmente, avrà alla FIAT impulsi nuovi; soprattutto il fallimento del suo piano che della FIAT doveva fare la tomba della coscienza operaia.

Diamante Limiti

Il cordoglio di Saragat e le dichiarazioni dei sindacati

Il presidente Saragat ha inviato alla signora Felicia Valletta un telegramma nel quale scrive che con Vittorio Valletta «si spengono il più alto rappresentante di una borghesia civile promotrice di conquiste sociali e benemerite per la classe lavoratrice, di sviluppo e progresso per la nazione». L'atmosfera sarà laboriosa di Torino — prosegue il messaggio — gli fu congeniale e da essa trasse ispirazione e forza per fare della FIAT la massima impresa industriale italiana e per contribuire più di ogni altro a quel miracolo economico che ha collocato il nostro paese tra le prime nazioni industriali del mondo. Inchinandomi reverente dinanzi alle spoglie mortali del primo operaio della FIAT — conclude Saragat — so di interpretare il sentimento profondo dell'intera nazione. Hanno telegrafato, oltre al Capo dello Stato, i presidenti della Camera, Moro, Taviani, Colombo, Fanfani, Rumor, Preti, Togli, il sindaco e il presidente della Provincia di Torino, il presidente della Confindustria. Tramite il cardinale segretario di Stato Cicognani il Papa ha fatto pervenire un telegramma alla famiglia di Valletta, che era dal '56 accademico onorario della Pontificia Accademia delle scienze.

Una sua dichiarazione al vice segretario del Comitato regionale piemontese del PCI Vito D'Amico (et cetera) della FIAT, afferma che «il naturale rispetto che spinge ogni uomo a un attimo di raccoglimento di fronte a una persona che ci lascia per sempre non deve impedirci di riflettere e meditare sul suo operato. L'opera del prof. Valletta e la sua attività sono tanta parte della storia della dura lotta che il movimento operaio torinese ha dovuto sostenere in questi ultimi 40 anni per conquistare migliori condizioni di vita e di lavoro, per fare avanzare la causa del progresso e dell'emancipazione dei lavoratori, per costruire una Italia affrancata per sempre dagli orrori e dalle miserie del fascismo e del nazismo, rinnovata nelle sue strutture economiche, politiche e sociali e in cui la classe operaia esercitasse una funzione dirigente sull'intera società nazionale. In tutto questo periodo il prof. Valletta ha sempre rappresentato per il movimento operaio un difficile ostacolo da superare e da abbattere».

Un comunicato della CISL afferma: «Con Valletta scomparso una delle più forti guide del campo industriale europeo. Restano in ombra la sua sfiducia e il suo atteggiamento verso una concezione più moderna dei rapporti tra ruolo economico-produttivo e ruolo sindacale». Dal canto suo la Camera del lavoro di Torino in una nota alla stampa cittadina ricorda che «scompare una delle figure più rappresentative del mondo industriale e finanziario italiano degli ultimi 50 anni. Mentre da più di un secolo la figura del professor Valletta non può non ricordare lunghi periodi in cui proprio alla FIAT furono introdotti e teorizzati i principi della persecuzione e della discriminazione politica e sindacale».

PER CABLE ALL'UNITA' DA UNO DEI MEMBRI DELLA SPEDIZIONE

In un paesaggio dantesco scorgiamo le vette del Pamir

Acclimatazione a quota 5.200 in vista dell'attacco ai 7 mila metri del Picco Lenin — I tre italiani che fanno parte della spedizione, organizzata per il 50. della Rivoluzione d'Ottobre, insieme ai sovietici e a 15 alpinisti austriaci — La traversata, fatta a guado, del Fiume Rosso

CAMPO BASE, agosto. Cinquemila chilometri di aereo, 350 chilometri di strada sono un bel viaggio e questo lo sapevamo anche prima di partire per il Pamir. Eravamo comunque convinti che nonostante la lunghezza si trattasse di ordinaria amministrazione. Ora abbiamo trascorso la prima notte al campo base degli alpinisti, che dovranno scalare il Picco Lenin. Il cielo è imbrionato, i ghiacciai occhieggiano tra grossi nuvoloni neri. Le tende sono sbattute dal vento che speriamo ripulisca tutto. E' una vasta pianura di erba e fiori con file di tende perfettamente allineate.

Non è stato un viaggio di ordinaria amministrazione sotto nessun punto di vista. Sempre all'insegna della più grande incertezza. A Mosca non sapevano niente quelli dell'Inturist per i quali il nostro viaggio era qualcosa di assolutamente fuori dell'ordinario. L'Inturist sapeva solo che dovevamo prendere l'aereo verso la mezzanotte di lunedì 24 per Oa e che ci avrebbero caricato su qualche automezzo fino a Darant Kugan. Le cose cominciarono a chiarirsi un poco all'aeroporto di Mosca quando trovammo Anufriov, segretario della Federazione dell'Alpinismo dell'URSS. Ci sentiamo meno soli e abbandonati. Ormai eravamo presi in forza dall'organizzazione dell'Alpinade organizzata in occasione del cinquantenario della Rivoluzione d'Ottobre.

L'apparecchio vola di notte sopra la steppa della Russia e i deserti dell'Asia centrale. Voliamo incontro al sole e lo orologio deve essere portato avanti di tre ore. I primi raggi del sole entrano dagli oblò dell'aereo quando sullo sfondo del cielo al di sopra di una distesa vastissima di nuvole si alzano montagne gigantesche nelle quali crediamo di ravvisare alcuni colossi del Pamir, come il Picco del Comunismo. La forma è identica. I particolari delle creste e delle pareti corrispondono. Eppure la distanza tra l'aereo e quella montagna non può essere inferiore ai 200 chilometri.

Os è una tipica cittadina, se così si può chiamare, dell'Asia Centrale. Intorno distese di campi coltivati a cotone. Le case di malta fatta con fango si mescolano a case prefabbricate. La polvere portata dal vento che attraversa i deserti dell'Asia inghiottisce le piante e dà una patina a tutto. Negli arcy corre l'acqua che alimenta le piante. Riposiamo allo stadio. Facciamo qualche acquisto. Siamo in piena Kirghizia. Le ragazze con i capelli legati in trecce numerose che

scendono lungo la schiena hanno tratti asiatici marcati. Certi uomini richiamano alla memoria i racconti su Gengis Khan e i suoi terribili soldati. Gente colta da questo sole asiatico asciutto e bruciante. Veniamo caricati su un piccolo autobus mentre i bagagli finiscono su un camion. Andiamo verso il confine con la Cina. I rapporti tra i due paesi non sono buoni e tutto il territorio che attraversiamo è considerato zona militare. Qui di diavolo assoluto di fotogra-

fare fino al campo base. Superiamo il passo «Cighirick» a 3.400 metri e sfondiamo nella valle Gulca. La valle prima larga e abitata si fa sempre più aspra, fino a trasformarsi in un canyon. Sopra di noi enormi pareti di terra sembra che vogliano seppellirci da un momento all'altro.

Permettiamoci una di queste meraviglie dove la valle si allarga in una spianata a 3.500 metri di altezza. Siamo 3 italiani, 15 austriaci e un gruppo di russi. C'è una chitarra

e intorno al fuoco si improvvisano cori di montagna internazionali. La fiamma illumina le pareti di murene impraticabili che si perdono nel buio. Due tende e molte persone che dormono all'aperto. La mattina sveglia presto per salire al passo Taldyk di oltre 4.000 metri che porta nella Valle Alsi. Troviamo molte jerte, le tende di pelle dei nomadi kirghisi. Nonostante il divieto qualche fotografo riesce a scattarla. La strada sale vertiginosa verso il passo con rapidi tornanti ta-

gliati nella sabbia. C'è molto movimento di autocarri. Il paesaggio continua ad essere offuscato da vento afgano. Scendiamo verso l'Alai. Abbiamo fame e speriamo proprio di trovare un villaggio. Arriviamo al grosso villaggio di Sary Tass dove facciamo benzina e dove diamo l'assalto a una specie di ristorante kirghiso. Beriamo tè verde e mangiamo una pastella pepata mescolata a salame. Siamo in mezzo a questi uomini duri col loro berretto quadrato ri-

camato, le teste rotonde, gli occhi sottili penetranti e impasibili come quelli di certi racconti di viaggi in Asia. Siamo forestieri nel modo più assoluto.

La valle Alai non è una valle ma un gigantesco altipiano dove scorre Kizil-su il Fiume Rosso, rosso nel più autentico senso della parola in quanto trasporta enormi quantità di materiale di color marrone. Non vediamo la fine di questa valle. Ci dicono che si dovrebbe vedere le grandi montagne del Pamir. Ma la polvere impedisce qualsiasi tentativo. Ci stacciamo dalla strada per Chorozy e ci addentriamo nell'Alai per una strada polverosa e scomoda. Le macchine sono avvolte in una nuvola che rende autentici fantasmi. Il nostro trabiccolo corre su questa strada che va verso chissà dove e viene da chissà dove.

Dopo parecchi e parecchi chilometri si arriva al passo del Sarit Man Gol. Dobbiamo attraversare a guado il Fiume Rosso per portarci verso il Picco Lenin. Le piene hanno spazzato via il ponte e gli autocarri devono entrare in questa corrente rossa impetuosa. In mezzo al fiume vediamo un trattore con rimorchio semisommerso. E' accaduto la mattina ma non ci sono state vittime. Solo qualche sacco portato via dal fiume.

Il nostro autobus non passa. Dobbiamo aspettare un autocarro con ruote alte e un trattore capace di rimorchiarlo. Il passaggio è emozionante. L'acqua arriva al cassone e ci ribolle intorno. Il trattore procede lento nell'acqua la sua marcia verso l'altra sponda. Noi siamo col fiato sospeso. Da questo momento si perde completamente ogni concetto di strada. I nostri due autocarri, superata la prova del guado si addentrano per una pista terribile. Polvere, sobbalzi paurosi che ci fanno pestare la testa contro le teste dei compagni. Una danza infernale che dura almeno tre ore senza respiro. Sentiamo le ossa rotte, gli occhi pieni di sabbia. I denti scricchiolano. E le montagne non si vedono. Finalmente la strada comincia ad arrampicarsi. Nella sabbia vediamo finalmente il biancheggiare di enormi pareti di ghiaccio. E la catena del Transilait dove siamo diretti.

E' il 31 luglio. Siamo tornati al campo base a m. 3.600 d'altezza. Abbiamo già preso contatto con le nostre «bestie». Qui ogni paragone con le Alpi e con l'alpinismo solito perde ogni significato. Le dimensioni himalaiane richiedono nell'alpinismo soprattutto una grande capacità di sopportazione più che volontà. Il campo base si trova su una stupenda spianata di fiori con sullo sfondo i ghiacciai enormi del Picco Lenin (7.134 metri) e delle montagne che lo circondano. Di qui dobbiamo raggiungere il primo campo con zaini molto pesanti. Sono ancora pochi metri ma metri di dislivello per raggiungere i 4.200 del primo campo. Occorrono 7 ore di marcia per salire un pezzo di terra scendere sul ghiacciaio e attraversarlo in mezzo a formazioni di ghiaccio e morene che potrebbero benissimo coronare un paesaggio dantesco. Il sole picchia su di noi. Si avvia la discesa e scendendo per montagne di detriti accumulatisi sul ghiacciaio.

Ci avviamo tra squadre che pian piano si disseminano lungo il percorso come un esercito in fuga. Invece andiamo avanti. Il campo 4.200 si trova su un prato sotto enormi cascate di ghiaccio. E' incredibile come la natura abbia potuto solo ma questo pezzo di terra in mezzo al mare di blocchi e detriti trascinati a valle dal ghiacciaio. La salita al campo 5.200 è meno dura della prima tappa anche se i pendii di detriti e neve sono ripidi. Forse cominceremo ad abbaiarci o a «rasserenarci» (secondo i punti di vista). Almeno non abbiamo la gioia di aver raggiunto felicemente la prima tappa della impresa che fa perfino cantare, almeno quelli che hanno ancora fiato. Le facce sono tirate, le barbe ormai lunghe. Prima fase di acclimatazione. Dopo aver dormito a 5.200 si scende in marcia fino al campo base. Certo, l'alpinismo himalaiano senza l'aiuto di portatori è davvero durissimo. I russi abituati a queste sfaticate demoralizzanti ci aiutano non poco.

Comunque l'esito della prima uscita è buono e il medico del campo approva il comportamento del nostro fisco.

Emilio Frisia



Una veduta dall'aereo del gruppo montuoso del Pamir

La rivolta dei negri in un editoriale di Gian Carlo Pajetta su «Rinascita»

DETROIT HA DETTO CHE LA SOCIETÀ USA NON È «GRANDE» E NON È LIBERA

«Sociologi americani e riformisti europei ce l'hanno indicata come un esempio. Ora abbiamo un'altra prova che la società di classe esaspera le disuguaglianze e al tempo stesso crea al suo interno opposizioni e oppositori nuovi»

«Crisi di una società». E' questo il significato della rivolta dei negri d'America. Nella editoriale dell'ultimo numero di Rinascita Gian Carlo Pajetta traccia una analisi del fenomeno e delle sue relazioni con la struttura di classe e lo svolgersi di quella civiltà sotto il segno dell'imperialismo.

«Non sappiamo — scrive Pajetta — se i negri degli Stati Uniti abbiano in qualche modo imboccato la strada della soluzione dei problemi che li hanno portati alla disperazione. Non crediamo che il travaglio delle organizzazioni che hanno tentato fin qui altre forme di lotta sia del resto un processo compiuto. Col grido del potere negro forse non è possibile andare oltre la vampa di una rivolta, i cui bagliori però sono stati visti in ogni parte del mondo. Rifiutiamo però e respingiamo le spiegazioni razziste che trovano base negli antichi pregiudizi dei bianchi piuttosto che nell'analisi scientifica della struttura sociale. Quello che è accaduto e che accade è già andato al di là della fiammata di un giorno. Dobbiamo pur sottolineare il significato di esasperata denuncia di una crisi reale, la denuncia dell'insoluto problema negro del quale ad ogni elezione presidenziale gli apologeti della società americana ci avevano annunciato il superamento, se non del tutto compiuto,

almeno vicino». Più di una volta in questi ultimi decenni sociologi americani e riformisti europei hanno indicato l'America come l'esempio di una società dove «la soluzione dei problemi quantitativi portava automaticamente gli uomini al di là della miseria, al di là del regno della necessità verso quello della libertà. Lo sviluppo dei consumi, l'accrecimento dell'istruzione e del benessere, avrebbero portato allo stabilirsi di una sorta di azionariato popolare che avrebbe fatto tutti proprietari di una mostruosa società anonima e al tempo stesso liberi cittadini nelle gare elettorali in una società aperta. Eppure — continua Pajetta — oggi pare che il grido dei negri debba rendere tutti coscienti che siamo a una svolta: questo sviluppo industriale, questa presunta onnipotenza tecnica si sono scontrati contro impreviste barriere della storia ignote ai bianchi, ai generali, ai presidenti».

La prova era già venuta dal Vietnam. «Nessuno ha potuto dire che le armi non fossero in quantità crescente e anno per anno più micidiali. Eppure gli Stati Uniti hanno registrato un risultato fallimentare al nord e al sud. In questo stesso periodo la grande società ha fatto fallimento anche nell'America Latina. Per un deputato convinto o acquistato gli Stati Uniti hanno dovuto comperare dieci generali go-

rilla, ma per ognuno di questi non hanno potuto evitare cento partigiani disposti alla guerriglia, mille studenti che scendono in piazza, diecimila oppositori che tutti insieme fanno dell'America Latina un continente alla vigilia di esplosioni rivoluzionarie. Può sembrare inspiegabile a un banchiere americano, ma i dollari investiti per la controrivoluzione sembrano che producano interessi per il movimento rivoluzionario. In questo quadro va considerata la questione negra». La questione di quasi 19 milioni di negri degli Stati Uniti. «Il processo automatico di integrazione, quello che pareva legato al fatto che lo stare meglio, che l'avere in assoluto qualche dollaro in più, qualche macchina in più, qualche utilizzazione in meno potesse bastare, ormai si è concluso». Ma poi «che cosa vuol dire stare peggio o stare meglio nella società americana? Per ogni negro che è diventato un operaio qualificato, dieci negri che non si accorgevano di non esserlo, sanno che potrebbero diventarlo essi stessi e non lo sono per il colore della loro pelle. Il numero dei disoccupati negri non era un tempo, come è diventato oggi, proporzionalmente doppio del numero dei disoccupati bianchi.

«Per ogni intellettuale negro che si afferma ci sono centinaia di negri che sentono più brutalmente la loro condizione.

La Chiesa di Sion avrebbe elogiato Johnson perché sono passate, durante la sua presidenza, ben venticinque leggi a favore dei negri. Ma il fallimento così appare ben più grave: è quello di una società e di uno Stato nel quale ventimiliardi di cittadini hanno imparato che le leggi possono non essere applicate, che quelle applicate non bastano. Certe strozzature nella società capitalistica non sono momentanee contingenti, crisi di crescita che l'aumento della produzione tende a superare: abbiamo una nuova prova che la società di classe esaspera le disuguaglianze e al tempo stesso crea al suo interno opposizioni e oppositori nuovi». Questa — prosegue Pajetta — è la condanna della società americana, «non di quella per certi aspetti ancora semi-feudale del profondo sud, ma di quella del capitalismo più sviluppato, che viene dalla rivolta di Detroit». Ma «di fronte alle coste atlantiche degli Stati Uniti sta l'isola di Cuba, non certo così lontana che un negro non sappia che là per i negri è un'altra cosa, non così lontana che un portoricano possa ignorare che si tratta di un'isola diversa dalla sua. Portorico e neppure perché un bianco che rifiuti di avere come ideale quello dei marines e che sa di non poter essere Ford, non abbia qualche motivo di riflessione». La storia

della società americana, il premere del suo imperialismo rendono più difficile l'incontro dei negri e dei lavoratori bianchi della ribellione dell'avanguardia intellettuale col movimento di massa. Siamo al fallimento di una società, senza che ancora appaiano sulla scena i suoi esecutori testamentari. Questa — conclude Pajetta — è la lezione che deve essere fatta apprendere ai lavoratori italiani, del resto già maturi per intendere anche se abbiamo qualche computer di meno. Rifiutiamo come modello e come prospettiva ineluttabile questa società americana. Giungono voci sinistre che parlano dell'avvenire vicino dell'America come di un regime che potrebbe anche chiamarsi fascismo, e noi non lo consideriamo impossibile. Auguriamo all'America di non percorrere quella via. Noi non possiamo dimenticare di averla percorsa una volta e di concludere quindi che non accetteremo di percorrerla più».

L'ultimo numero di Rinascita contiene inoltre un articolo di Luca Pavolini sulle prospettive del movimento progressista arabo, un intervento di Valentino Parlato nel dibattito sul ruolo del sindacato nello Stato, un articolo di Renato Sandri sul dibattito congressuale del Partito comunista brasiliano e un saggio di Dwight H. Perkins sulla economia cinese.