

l'Unità

PER UNA NUOVA SOCIETÀ

Uomini e non robot

Queste due pagine de «l'Unità» sono pubblicate su proposta dei comunisti della Fiat, perchè l'opinione pubblica italiana conosca la realtà in cui vivono i lavoratori del più grande complesso industriale del nostro Paese

La FIAT: quasi 6.000 vetture prodotte al giorno, 158.000 lavoratori occupati, 1.330 miliardi di fatturato, 34 miliardi di mezzo di tutti i modi nel bilancio del 1968. Questa è oggi la forza produttiva del monopolio torinese dell'auto: un complesso che ha un peso determinante nell'economia torinese e italiana. Ma la FIAT non è soltanto questo. Le scelte che compiono al vertice del suo consiglio di amministrazione riducono sulla vita di milioni di uomini, sulla condizione economica e sociale dell'intero Paese; dalle sue linee di produzione esce un modello di vita destinato a pesare per lungo tempo sulla società italiana.

L'esempio più recente: altri 15-20.000 lavoratori saranno importati nei prossimi mesi dalle regioni del meridione per lavorare alla FIAT. Completivamente altri 60-70.000 cittadini saranno costretti ad emigrare a Torino. E questo drammatico fenomeno non è che l'ultimo atto di un processo che va avanti da anni e pare destinato a proseguire, forse ancor più intensamente, nel prossimo futuro.

Continua e si aggrava l'espansione unilaterale e squilibrata della produzione automobilistica, le risorse del Paese si concentrano sempre più in un'area ristretta, mentre prosegue il depauperamento delle regioni più povere del Mezzogiorno con la emigrazione dell'intera risorsa in grado di farle rinascere: il lavoro e l'intelligenza degli uomini; l'area torinese si congestiona sempre più, mentre all'interno stesso del Piemonte crescono gli squilibri fra zone ad alta concentrazione industriale e zone di abbandono e di scarso sviluppo.

Questo è il «modello di sviluppo» imposto dalla FIAT al nostro Paese: un modello che aggrava gli squilibri economici ed umani altissimi, che impedisce lo sviluppo di intere regioni e settori sociali, che considera gli uomini come puri oggetti di sfruttamento, e che, a pochi di merce, da trasferire da un capo all'altro della penisola.

Un modello di sviluppo che crea anche un «modello di vita»: per i lavoratori, per le condizioni di lavoro all'interno delle officine con i nuovi metodi di sfruttamento intensivo, e rigidamente pianificato, del lavoro, con la continua dilatazione degli orari, con il sacrificio di intere energie psico-

chiche e fisiche sull'altare della piena utilizzazione degli impianti e del profitto aziendale.

Le lotte di questi mesi alla FIAT per la conquista di un nuovo potere di contrattazione su tutti gli aspetti del rapporto di lavoro e per maggiori salari; i movimenti di quartiere in atto per affermare il diritto dei cittadini a decidere sull'assetto della città; le grandi battaglie nazionali per le pensioni, per la fine delle «zone a salari bassi», per i salari, l'occupazione e lo sviluppo del Mezzogiorno sono le grandi tappe di un unico processo di costruzione, di un'alternativa al «modello FIAT».

Su questa strada occorre continuare ad intensificare la lotta e l'unità dei lavoratori, non accettando le false promesse riformistiche del governo, sempre più legato agli interessi della FIAT, o le altrettanto false promesse miracolistiche fatte di slogan che sono rivoluzioni soltanto a parole ma non si fondano sulle reali condizioni, sui reali bisogni dei lavoratori e degli uomini. La via da seguire è quella della costruzione dell'analisi sulla condizione di lavoro, dell'unità e della lotta portate avanti direttamente dai lavoratori, con le loro organizzazioni sindacali e politiche, per affermare una nuova coscienza ed un nuovo potere operaio e democratico nella fabbrica e nella società, per costruire un nuovo schi-

ramento politico capace di imprimere una svolta a sinistra nella direzione del Paese.

È SI OUESTA strada, ancor più che nel passato, si conferma la insostituibile funzione dell'organizzazione operaia nella fabbrica: del sindacato, per dare unità e forza alle lotte per la trasformazione delle condizioni operaie; del partito comunista, per unificare tutte le lotte in un generale processo di trasformazione democratica e socialista della società. L'organizzazione degli operai nel partito comunista sul luogo di lavoro, in ogni squadra, è un momento decisivo di partecipazione e di democrazia nella fabbrica, un punto di riferimento unitario per tutti i lavoratori nella lotta per battere il potere del monopolio.

Ecco perchè i lavoratori comunisti di tutte le sezioni FIAT hanno deciso la pubblicazione di queste pagine sul giornale comunista «l'Unità»: per contribuire alla conoscenza ed alla soluzione dei problemi dei lavoratori della FIAT, per dire quello che la FIAT e il suo giornale «La Stampa» si guardano bene dal dire sulla condizione operaia, per porre di fronte all'opinione pubblica nazionale l'esigenza della lotta di tutti i lavoratori italiani contro il «modello FIAT» per un nuovo modello di vita, per una nuova società.



LA NUOVA ONDATA

La Fiat ha annunciato che nel 1969 dovrà assumere altri 15 mila nuovi operai, il che comporterà il trasferimento a Torino di almeno 60 mila persone. La politica del monopolio, sostenuta dal governo di centro-sinistra, provoca una ulteriore congestione con la conseguente totale crisi di tutti i servizi nell'area torinese, mentre condanna alla degradazione e alla miseria le zone sottosviluppate del Sud.

Le esperienze degli operai Fiat hanno distrutto le illusioni aziendalistiche e il paternalismo dei padroni

Fine di un mito

Un posto alla FIAT. Quanti sono stati negli anni '50, ed anche dopo, coloro che hanno giudicato tale prospettiva come una sorta di rimedio a tutti i loro problemi? E quanti sono coloro che, nello stesso periodo, hanno guardato ai lavoratori della FIAT come persi ad ogni battaglia? Erano gli anni duri che seguivano la sconfitta della CGIL nel 1955. Anni di repressione e di violenza del padrone per tentare di stroncare il movimento operaio alla FIAT. Ma anche anni di illusioni. Chi non ricorda le discussioni di allora in fabbrica e davanti ai cancelli? Chi non ricorda la diffusa convinzione presente tra molti lavoratori di essere privilegiati, la convinzione di lavorare in una fabbrica che non aveva l'uguale? Ricordiamo la violenza del padrone contro le avanguardie operaie, ma ricordiamo anche altre ragioni di tale convinzione. I salari relativamente alti in rapporto alle altre fabbriche, alcuni servizi sociali relativamente migliori (la mutua FIAT, le colonie, le case FIAT, il convalescenziario e così via), la relativa garanzia del posto di lavoro. E ricordiamo l'effetto di queste cose sul braccialo meridionale o sul contadino delle montagne e del- le campagne del Nord. L'as-



sapevolezza dei contrasti di interesse tra padrone e operaio? Ma la realtà è più dura di tutte le illusioni. Le lotte del 1962 videro l'adesione piena e totale dei lavoratori della FIAT e dimostrarono che chi aveva giocato la carta dell'integrazione della classe operaia e chi vi aveva creduto aveva sbagliato. Riemerse infatti, a livello di massa la consapevolezza di una condizione per niente privilegiata, di un contrasto insanabile tra i propri interessi e quelli del padrone. Chiediamocene il perchè. Era stata senza dubbio utile l'opera mai interrotta

delle avanguardie sparute e decimate dalla repressione del padrone. Non è stato tuttavia solo il carattere particolarmente tenace della loro azione né la sola capacità di convincimento del loro discorso a determinare tale mutamento. Il fatto più importante è che le illusioni si andavano misurando con l'esperienza reale che decine di migliaia di operai compivano sulla propria pelle all'interno della fabbrica. Il miraggio si andava sgretolando sotto i colpi di condizioni di lavoro, di ambiente e di salario, sempre più dure. La linea che va sempre più veloce, gli impianti sempre più moderni nei quali l'operaio viene quasi stritolato, l'organizzazione del lavoro sempre più disumana, i salari relativamente alti, decurtati da affitti impossibili e dall'aumento dei prezzi, le condizioni di vita sempre più difficili nella città per la mancanza del più importanti servizi civili.

Quanti sono oggi coloro che ancora credono che il posto alla FIAT sia il rimedio a tutti i problemi? «La FIAT è uno schifo» questa è la frase che si ascolta con sempre maggiore frequenza nelle discussioni davanti ai cancelli e nelle officine. Decine e decine di migliaia di lavoratori, la grande maggioranza ormai, ha perfettamente inteso il senso del lavoro nella fabbrica dominata dal padrone. Ai nuovi assunti bastano spesso meno di 15 giorni perchè colgano anch'essi la sostanza della realtà alla FIAT. Più della metà di quelli assunti nei primi mesi del '69 hanno lasciato le officine per ritornare alle regioni di origine o per cercare una diversa occupazione. Il posto sicuro, ben pagato, il miraggio su cui Valletta e Agnelli avevano fondato le loro fortune negli anni passati, se pure duro a crollare, è diventato ormai, alle coscienze della maggior parte dei lavoratori torinesi, un posto di inferno. Questi sono i problemi di oggi che le lotte dei mesi scorsi hanno messo in evidenza. Il rischio è di farsi altre illusioni di credere nelle avanguardie illuminate, nella necessità di accelerare i tempi, nel prendere scorciatoie. Come ci insegna l'esperienza passata, il malcontento per avere uno sbocco positivo, può fare saltare, ma deve precisarsi a se stesso, deve far compiere a tutti i lavoratori della FIAT le esperienze necessarie perche con la lotta e a confronto con la realtà, la cartolina di rabbia si organizzi, si dispieghi fino alla sua realizzazione, fino a trovare un livello di coscienza più alto.

Gianni Mercandino

A Torino non muove foglia senza che la Fiat voglia

Una città costruita a misura del profitto

Di fronte alle drammatiche carenze nel settore dei servizi, che oggi più nessuno a Torino osa nascondere, i numerosi inviti speciali, giunti in queste settimane nella capitale dell'automobile, richiamati dalle polemiche esplose attorno alla nuova ondata immigratoria, si sono posti un interrogativo al quale, nella stragrande maggioranza dei casi, non hanno avuto il coraggio civile di dare una risposta. L'interrogativo era questo: come è stato possibile, da parte della FIAT - questo modello di città, città e di razionalità - consentire uno sviluppo della città così caotico, improvvisato, degno di un villaggio del Far West, regolato dalla legge del più forte, guidato esclusivamente dalla spinta speculativa e dalla molla del profitto? E mai possibile - si sono domandati sbigottiti autorevoli e sponimenti del centro-sinistra, i quali hanno costruito le loro teorizzazioni ideologiche e politiche sui noti margini che l'attuale società neo-capitalistica ancora avrebbe per una politica

Anche all'esterno della fabbrica nei quartieri periferici gli operai si organizzano per combattere il sistema che ha creato questa città-mostro

di riforme nell'ambito del sistema - che la FIAT non si sia resa conto che, anche all'esterno della fabbrica, nella città, si andavano via via costituendo facoltà di rivolta proprio a causa delle condizioni di sottociviltà in cui sono stati costretti a vivere i suoi operai, con le loro famiglie?

A Torino, dice un vecchio detto, non muove foglia senza che la FIAT voglia. La presenza del monopolio nella vita economica, sociale e politica è massiccia, è totale, o quasi tutto, si ma della, diremmo quasi meccanicamente, alla mentalità FIAT. Oltre al ricatto economico, che viene esercitato senza mezzi risuare a tutti i livelli, la FIAT

dispone di uno strumento eccezionale per «tormentare» e «plasmare» l'opinione pubblica. La «Stampa», che ha avuto in questi ultimi quindici anni una funzione determinante ai fini delle decisioni politico-amministrative sull'area torinese. Se ne deduce quindi: esaminando l'attuale stato di precarietà quanto ai limiti di rottura in cui si trova la città, che Torino e proprio come la FIAT ha voluto. Dall'altra parte, se andiamo a «recuperare» i dati molto fuggacemente, le tappe di questo tumultuoso e incontrollato sviluppo ritroviamo sempre la FIAT schiera dalla parte retrovia, su posizioni estremamente conservatrici, senza una visione e un respi-

ro capaci di vedere al di là del momento contingente, priva di una capacità e volontà razionalizzatrice, condizionata, anzi chiusa, in una delle più evidenti contraddizioni del sistema. Così la FIAT si schierò nel 1958 per un Piano Regolatore inadeguato alle esigenze reali della città; e pochi anni dopo calò un velo di silenzio sulle violazioni consentite dalle Giunte centriste con il rilascio di oltre 3 mila licenze edilizie in contrasto con il Piano stesso e con 3 mila costruzioni abusive.

Nel casale di Italia 61 la FIAT fu impegnata in prima persona contribuendo a fare perdere alla città una occasione per riassetto delle sue infrastrutture oltre 30 miliardi di pubblico denaro sono stati sperperati in opere inutili se non dannose (come alcuni palazzi rino ti inutilizzati) i cui costi di manutenzione gravano ogni anno sulla già debilitata finanza comunale.

La rete dei trasporti pubblici. Diego Novelli

Tre dei quindicimila

Nel prossimi mesi saranno assunti alla FIAT 15.000 lavoratori. Tre operai che raccontano la loro esperienza torinese sono tra questi e sono stati assunti nel mese di aprile. Uno di essi, per la verità, ha fatto soltanto la visita medica, ma non è stato assunto perchè analfabeta. Provenivano tutti dal Meridione.

Peggio che a Battipaglia

Perchè sono venuto a Torino? Hai letto che cosa è successo a Battipaglia? Ci sono voluti i morti perchè i giornali parlassero dei nostri problemi. Io vengo proprio da quelle parti, dalla pianura del Sele, dal Salernitano. E come me tutti questi: di Rocca di Capri, di Albarella. Le ragioni che hanno mosso la gente di Battipaglia a scioperare, a scendere in piazza, sono le stesse che hanno portato noi qui a Torino. Al mio paese facevo il trattorista, ma lavoravo 5-6 mesi all'anno. Negli anni passati sembrava che qualcosa si muovesse anche da noi, ma era tutto fumo. Noi giro di pochi mesi ci siamo trovati di nuovo con le mani in tasca in piazza, senza prospettive. La domanda alla FIAT era l'unica speranza. Ma a quale prezzo? Ora, me ne accorgo. Siamo in 5 in una stanza decrepita: pensa che l'intonaco che si scrosta per l'umidità mi cade sulla testa mentre dormo! Pago per dormire e per l'uso di un fornello a gas 14.000 al mese. La vita è cara, carissima. In questa situazione non solo non riesco a mandare soldi a casa ma, se continua così, dovrò chiederne.

Almeno una baracca!

Fino a pochi mesi fa lavoravo in Germania, in una fabbrica che faceva profilati di alluminio. Alla fine di gennaio ho fatto la visita alla FIAT e alla metà di aprile sono stato assunto al nuovo stabilimento di Rivalta. La domanda era stata inoltrata da mio fratello che già da alcuni mesi lavora a Mirafiori. Ero disposto a fare ogni sacrificio pur di lavorare nel mio Paese. Ero stanco di stare lontano dall'Italia, stanco di vivere in capannoni o in baracche di legno. Ho 28 anni e da quando ho finito il militare, se ho voluto mangiare, ho sempre dovuto emigrare. Da 5 anni lavoravo in Germania. Mio fratello mi aveva già detto che qui a Torino la situazione non era facile, che avrei dovuto affrontare sacrifici, tirare la cinghia se volevo mandare soldi a casa. Ma così, veramente, non me l'aspettavo. Dormiamo ammassati in stanze piccole e umide, paghiamo l'irradidio, dalle 10 alle 15 mila lire a persona. Noi tre dormiamo in una stanza così piccola che al mattino quando ci si sveglia dobbiamo smontare il letto se vogliamo girare. I vestiti, la roba nostra, siamo costretti a lasciarla in valigia, perchè non ci sono armadi, o se ci sono non si possono aprire le portine tanto è stipata la stanza. In tutta la pensione c'è un gabinetto solo per ventisei persone e, per lavarsi o per andare al cesso, a qualsiasi ora occorre fare la coda, come da militari. Eppure io sono tra i

Non so leggere e scrivere

La FIAT non mi ha assunto perchè non so leggere e scrivere. Sono venuto da Napoli con moglie e sette figli ed ora mi trovo qui da dieci giorni a vivere in una soffitta. Tra il viaggio e la permanenza a Torino avrò speso 50.000 lire. Chi me li rimborsa questi quattrini? Sono loro, la FIAT, che mi hanno chiamato a fare la visita, e perchè non so potuto andare a scuola mi rimandano indietro. «Ritorni fra un anno - mi hanno detto - dopo aver imparato a fare la firma e a leggere». Ma come faccio ritornare a Napoli se ho lasciato la casa e il posto di lavoro? Non ero disoccupato. Facevo il facchino presso la PIGI-GAS, ma col «mensile» che mi davano non riuscivo a sfamare tutti i 7 figli: per questo sono venuto a Torino. Ma qui mi trovo senza lavoro e senza alloggio. Siamo in 27 in una soffitta che sarà lunga di qui a là, in letti dappertutto, che per andare a dormire occorre passare sopra a chi si è già coricato.

più fortunati, altri che io conosco continuano a dormire alla Stazione, nell'atrio di Porta Nuova, ed alcuni miei compaesani se ne sono ritornati a Potenza perchè non riuscivano a trovare casa.

Comprendo che i padroni in ogni parte del mondo sono uguali, ma in Germania almeno una baracca di legno, se non altro pulita e spaziosa, veniva garantita dal padrone! più fortunati, altri che io conosco continuano a dormire alla Stazione, nell'atrio di Porta Nuova, ed alcuni miei compaesani se ne sono ritornati a Potenza perchè non riuscivano a trovare casa. Comprendo che i padroni in ogni parte del mondo sono uguali, ma in Germania almeno una baracca di legno, se non altro pulita e spaziosa, veniva garantita dal padrone!