

LA PERSECUZIONE IN USA

ODIO RAZZISTA SU BILLY SMITH

E' un soldato negro, in carcere dal '71, e rischia l'ergastolo perché lo accusano di aver ucciso due ufficiali bianchi nel Vietnam, ma in realtà perché si è sempre pronunciato contro la guerra imperialista

Recentemente la solidarietà internazionale è riuscita a strappare dagli artigli della giustizia nordamericana la compagnia Angus Davis. Si è trattato di una grande vittoria del movimento democratico internazionale come dell'opinione pubblica progressista degli Stati Uniti.

Ma la gioia e l'orgoglio di quel successo non devono farci dimenticare che negli Stati Uniti ci sono altre migliaia di uomini e di donne in prigione, nei di avere delle idee politiche antimeritocratiche e antirazziste.

Tra questi merita un'attenzione speciale Billy Dean Smith, un soldato negro, che può essere condannato all'ergastolo sotto l'accusa di avere ucciso nel Vietnam due ufficiali bianchi.

Ecco i fatti. Nella notte del 15 marzo 1971, una granata esplose nella baracca destinata agli ufficiali, a Bien Hoa, uccidendo due ufficiali e ferendone un altro. Billy Dean Smith venne arrestato come autore dell'attentato. Da allora, marzo 1971, si trova in una cella d'isolamento della prigione militare di Fort Ord, in California.

La ragione per cui questo soldato negro è stato scelto come capro espiatorio ha i suoi precedenti. Billy Dean Smith ha vissuto nel ghetto negro di Los Angeles, famoso per l'insurrezione del 1965. Nel 1969 venne chiamato a fare il soldato inviato a Oklahoma per l'addestramento nell'artiglieria. Nell'ottobre 1970 lo troviamo nel Vietnam. Ma Billy non vuole fare la guerra, non vuole essere un assassino e lo dichiara apertamente, suscitando le ire del ca-

pitano Rigby e del sergente Willis, che lo mettono in cella per tre volte in un mese.

Per costoro il soldato negro è un « cattivo soldato ». Perciò lo hanno incolpato dell'attentato.

Billy Dean Smith è il primo soldato nordamericano che viene arrestato con l'accusa del reato di « fraging » (termine con cui si classificano le esplosioni di granate in seguito alle quali muoiono degli ufficiali). Il « fraging » è diventato un problema molto serio nel Vietnam. Nel 1969 ci furono 126 esplosioni di questo tipo. Nel 1970 il numero crebbe a 271, con 34 morti e 306 feriti e nei primi otto mesi del 1971 si verificarono 238 casi di « fraging ».

Contro Billy Dean Smith non esiste alcuna prova. Si sa soltanto che è stato sempre contro la guerra nel Vietnam e che si è rifiutato di ammettere vietnamiti.

Ho voluto portare a conoscenza dei lavoratori italiani questo caso, perché non si tratta soltanto di esigere la libertà per un innocente, ma perché Billy Dean Smith è un simbolo della lotta di tutti i negri negli Stati Uniti e di tutti coloro che soffrono nelle prigioni del loro Paese per essersi opposti alla politica imperialista nordamericana.

Vittorio Vidali

VITA, LOTTE E PROBLEMI DEGLI OPERAI DELLA FIAT

Il lavoratore "computer"

La ristrutturazione, con dispositivi elettronici, tende non solo a rimpiazzare l'operaio ma a isolarlo dagli altri: è quindi non solo un problema economico ma politico - Fra 10 anni con le innovazioni tecnologiche in corso e con quelle che verranno sarà capovolta la composizione della manodopera - La politica padronale dei trasferimenti

Dalla nostra redazione

TORINO, novembre. Tra i cinquantamila operai del grande stabilimento automobilistico di Mirafiori ce n'è uno che da solo fa risparmiare alla FIAT decine e decine di milioni all'anno col suo lavoro. Si tratta di un operaio da 27 anni alla FIAT, rettificatore specializzato nell'officina 77 della sezione sud-pressi.

Pino a qualche anno fa la FIAT si faceva ancora mandare dalla Porsche gli stampi da cui si ricavano i sincronizzatori per il cambio. Adesso è questo anziano operaio che li rifinisce, con un lavoro di cesello che pochi maestri d'orologeria saprebbero fare, dove le tolleranze non si misurano nemmeno in centesimi di millimetro ma in frazioni, il tutto complicato dal fatto che vi sono profili complessi ed incastri a coda di rondine. In segno di « riconoscenza » la FIAT ha negato recentemente a quest'operaio il passaggio dalla 1. categoria alla 1. super, col pretesto che il suo sarebbe un lavoro « ripetitivo ».

La sconfitta del luddismo

Ecco un episodio che non è soltanto un esempio della politica FIAT di compressione delle quotate, ma un significativo esempio di come il padrone sappia approfittare di ogni piccola modifica nell'organizzazione e nei procedimenti di lavoro per esigere di più dagli operai senza ripagarli adeguatamente, per sfruttarli di più. Ma il padrone « usa » le innovazioni produttive in altri modi ancora più preoccupanti: per aumentare il numero dei disoccupati e per dividere i lavoratori occupati mettendo in crisi le loro organizzazioni. Alla fine del '700 un tessitore inglese di nome Ludd fraccassò il nuovo telaio meccanico che gli toglieva lavoro ed i « luddisti » che lo imitarono furono duramente sconfitti. Da allora il movimento operaio ha imparato che non si combatte contro il progresso, semmai contro l'uso che ne fanno i padroni, e per far ciò bisogna proporre un uso diverso delle conquiste tecnologiche (ma sono rimasti fermi a due secoli fa certi gruppetti che pubblicano sui loro giornali vignette infamanti per incitare gli operai a tirare chiavi inglesi contro le auto da loro costruite).

Oggi siamo in una nuova fase di profonde ristrutturazioni produttive, e la FIAT ne sta facendo molte. All'ultimo Salone della Tecnica di Torino la FIAT ha esposto una pistola a spruzzo per verniciare antiruggine montata su un braccio snodato comandato da un « computer », capace di verniciare le scocche che passano sulla linea senza intervento di operai: questo dispositivo sarà installato prossimamente alla FIAT Rivalta. Alla meccanica della FIAT Mirafiori si sperimenteranno « robot » elettronici capaci di eseguire operazioni multiple con movimenti complicati.

Ristrutturazioni meno « fantascientifiche » ma in realtà assai più sconvolgenti sono in corso alla sud-pressi di Mirafiori, nell'officina 77 che è il luogo dove nasce l'automobile, perché qui si fanno gli stampi (non solo per gli stabilimenti FIAT d'Italia ma anche per Citroën, SEAT, Renault, Concorde argentina, etc.) da cui si ricavano parti di carrozzeria e meccaniche. Qui c'è una delle « sale alfa » dove pantografi di precisione vengono usati per scorrere sui « master » (modelli in legno di vetture) e trasmettono migliaia di quote ad un calcolatore elettronico che elabora disegni di sezioni e, dopo opportune correzioni dei progettisti, nastri perforati. A loro volta i nastri comandano le presse a copiare « a controllo numerico » che lavorano il metallo e la femmina di ogni stampo.

Si eliminano così molte operazioni intermedie quali la tracciatura con calibri e la produzione di modelli in tessina e gesso degli stampi di ogni particolare. Altro lavoro si risparmia unificando i modelli (molti particolari della nuova « 128 » sono uguali a quelli della « 500 ») e progettando carrozzerie con grandi superfici senza curve complicate.

« Io ho fatto uno studio - ci dice un delegato della sud-pressi - calcolando ciò che potrebbe succedere tra dieci anni se un quinto delle macchine utensili verrà sostituito da macchine a controllo numerico nella costruzione di stampi. Il numero dei particolari da lavorare per giungere ad uno stampo finito aumenterebbe del 10 per cento, ma, mentre oggi il 40 per cento dei particolari hanno forme e misure costanti ed il 60 per cento sono stampi, tra dieci anni il rapporto sarebbe invertito: 60 per cento a base costante e 40 per cento a base variabile, con un'enorme semplificazione del lavoro. L'organico dei lavoratori diminuirebbe del 30 per cento, ed ancora più radicale sarebbe lo sconvolgimento nella composizione della manodopera: mentre oggi abbiamo un 2 per cento di ingegneri e supertecnici, un 18 per cento di tecnici, un 48 per cento di operai specializzati, un 33 per cento di manovali, tra dieci anni potremmo avere un 15 per cento di supertecnici ed un 20 per cento di tecnici, contro un 5 per cento di operai specializzati, mentre gli altri sarebbero divisi tra ingegneri e supertecnici al 50 per cento ed i manovali al 10 per cento. Il monte ore necessario a fare uno stampo diminuirebbe addirittura del 60 per cento, grazie soprattutto alla possibilità di riutilizzare più volte i nastri perforati, e le ore "fuori ciclo" (non utilizzate direttamente per costruire lo stampo) per servizi, analisi, programmazione, manutenzione) che oggi sono un terzo del totale scenderebbero ad un quinto ».

I calcoli e le previsioni di questo delegato saranno discutibili, ma a poca distanza dalla « sala alfa » c'è la linea 22 di grandi presse che la FIAT ha recentemente automatizzato con una spesa attorno ai 4 miliardi (mentre spende pochissimo per aumentare la sicurezza e l'igiene dell'officina, dove si sono avuti quattro morti sul lavoro negli ultimi tre anni ed ogni giorno sono assenti oltre il 20 per cento degli operai per infortuni e malattie che vanno dalle nevrosi alle piaghe infettate dal rumore infernale). La linea 22 viene ancora fatta funzionare manualmente, perché per funzionare a controllo elettronico in modo conveniente dovrebbe produrre uno stock enorme di pezzi che si raggiungerebbero solo quando sarà ultimamente unificata la gamma di auto FIAT. Ma durante le prove si è già visto che, ad esempio, per stampare il parafango della « 124 » bastano 5 operai invece di 23.

Anche sulle presse tradizionali - interviene un altro delegato - è cambiato molto. Confrontiamo la « 124 » con una produzione nuova come la « 127 ». Eccettuato lo stampaggio dei cofani che richiede lo stesso numero di macchine ed operai, per le altre parti della scocca della « 124 » occorrono 48 presse grandi e piccole e 142 operai, mentre per la « 127 », con nuovi accorgimenti presi in sede di progetto, bastano 42 presse e 107 operai. Dicono che vogliono insegnare alla FIAT il nuovo modo di fare l'automobile. Intanto vogliono cominciare a discutere il nuovo modo della FIAT di fare le auto ».

Quali conseguenze avranno queste ristrutturazioni? Negli stabilimenti FIAT torinesi non vi sono al momento segnali d'allarme per l'occupazione, anzi la FIAT ha assorbito operai da altre industrie in crisi, fa sapere che vorrebbe ancora assumere 3.000 operai (ma non li trova perché i giovani preferiscono andare a lavorare in altre aziende) sta ampliando la Lancia di Chi-

no alcune volte nella giornata quando sulla linea, per motivi tecnici, manca qualche veicolo da trasporto ed in quello degli impianti di depurazione (per cui è nato il « dipartimento ecologia »).

Non occorre molto acume politico per comprendere che questi problemi su cui stanno facendo esperienza e cercando di costruire un'alternativa delegati e consigli di fabbrica della FIAT, non sono solo problemi aziendali, sindacali, sindacali in senso stretto, ma hanno riflessi fuori della fabbrica, nell'economia del Paese. In Piemonte vi è il pericolo di uno sviluppo operaio nelle fabbriche che torinesi hanno avuto l'effetto di impedire alla FIAT di recuperare quei ampi margini di profitto, sfruttando di più i lavoratori, e l'hanno costretti ad accelerare investimenti in alcune fabbriche nel Mezzogiorno (Sulmona, Vasto, Lecce, Cassino, Termoli, Brindisi).

« Vuoti tecnici »
« Io sono meridionale - racconta un delegato di Rivalta - e so che l'anno scorso, mentre noi alla FIAT lottavamo per migliori condizioni di lavoro, al mio paese d'origine un mucchio di gente, dai democristiani ai fascisti ai repubblicani, andavano in giro a dire che noi operai "non disti" vogliamo solo guadagnare di più e ce ne infischiamo se il Sud va in malora. Chi dice queste cose dimentica che i padroni del Nord non stanno mai fermi e se li lasciamo fare continueranno a sfruttare sempre di più senza fare niente per il Sud. E' il loro interesse, e loro badano solo ai quattrini. Alla verticizzazione di Rivalta qual mese fa la FIAT ha cercato di aumentare il carico di lavoro con un trucco da salumiere che ruba sul peso. Poiché l'accordo dell'anno scorso dice che la cadenza con cui muovono le linee deve corrispondere alle saturazioni, la FIAT ha inventato un nuovo modo di calcolare le saturazioni, senza tener conto delle pause con rimpiazzi che abbiamo diritto, né dei "vuoti tecnici" che si han-

no alcune volte nella giornata quando sulla linea, per motivi tecnici, manca qualche veicolo da trasporto ed in quello degli impianti di depurazione (per cui è nato il « dipartimento ecologia »).

Non occorre molto acume politico per comprendere che questi problemi su cui stanno facendo esperienza e cercando di costruire un'alternativa delegati e consigli di fabbrica della FIAT, non sono solo problemi aziendali, sindacali, sindacali in senso stretto, ma hanno riflessi fuori della fabbrica, nell'economia del Paese. In Piemonte vi è il pericolo di uno sviluppo operaio nelle fabbriche che torinesi hanno avuto l'effetto di impedire alla FIAT di recuperare quei ampi margini di profitto, sfruttando di più i lavoratori, e l'hanno costretti ad accelerare investimenti in alcune fabbriche nel Mezzogiorno (Sulmona, Vasto, Lecce, Cassino, Termoli, Brindisi).

« Vuoti tecnici »
« Io sono meridionale - racconta un delegato di Rivalta - e so che l'anno scorso, mentre noi alla FIAT lottavamo per migliori condizioni di lavoro, al mio paese d'origine un mucchio di gente, dai democristiani ai fascisti ai repubblicani, andavano in giro a dire che noi operai "non disti" vogliamo solo guadagnare di più e ce ne infischiamo se il Sud va in malora. Chi dice queste cose dimentica che i padroni del Nord non stanno mai fermi e se li lasciamo fare continueranno a sfruttare sempre di più senza fare niente per il Sud. E' il loro interesse, e loro badano solo ai quattrini. Alla verticizzazione di Rivalta qual mese fa la FIAT ha cercato di aumentare il carico di lavoro con un trucco da salumiere che ruba sul peso. Poiché l'accordo dell'anno scorso dice che la cadenza con cui muovono le linee deve corrispondere alle saturazioni, la FIAT ha inventato un nuovo modo di calcolare le saturazioni, senza tener conto delle pause con rimpiazzi che abbiamo diritto, né dei "vuoti tecnici" che si han-

no alcune volte nella giornata quando sulla linea, per motivi tecnici, manca qualche veicolo da trasporto ed in quello degli impianti di depurazione (per cui è nato il « dipartimento ecologia »).

Non occorre molto acume politico per comprendere che questi problemi su cui stanno facendo esperienza e cercando di costruire un'alternativa delegati e consigli di fabbrica della FIAT, non sono solo problemi aziendali, sindacali, sindacali in senso stretto, ma hanno riflessi fuori della fabbrica, nell'economia del Paese. In Piemonte vi è il pericolo di uno sviluppo operaio nelle fabbriche che torinesi hanno avuto l'effetto di impedire alla FIAT di recuperare quei ampi margini di profitto, sfruttando di più i lavoratori, e l'hanno costretti ad accelerare investimenti in alcune fabbriche nel Mezzogiorno (Sulmona, Vasto, Lecce, Cassino, Termoli, Brindisi).

no alcune volte nella giornata quando sulla linea, per motivi tecnici, manca qualche veicolo da trasporto ed in quello degli impianti di depurazione (per cui è nato il « dipartimento ecologia »).

Non occorre molto acume politico per comprendere che questi problemi su cui stanno facendo esperienza e cercando di costruire un'alternativa delegati e consigli di fabbrica della FIAT, non sono solo problemi aziendali, sindacali, sindacali in senso stretto, ma hanno riflessi fuori della fabbrica, nell'economia del Paese. In Piemonte vi è il pericolo di uno sviluppo operaio nelle fabbriche che torinesi hanno avuto l'effetto di impedire alla FIAT di recuperare quei ampi margini di profitto, sfruttando di più i lavoratori, e l'hanno costretti ad accelerare investimenti in alcune fabbriche nel Mezzogiorno (Sulmona, Vasto, Lecce, Cassino, Termoli, Brindisi).

« Vuoti tecnici »
« Io sono meridionale - racconta un delegato di Rivalta - e so che l'anno scorso, mentre noi alla FIAT lottavamo per migliori condizioni di lavoro, al mio paese d'origine un mucchio di gente, dai democristiani ai fascisti ai repubblicani, andavano in giro a dire che noi operai "non disti" vogliamo solo guadagnare di più e ce ne infischiamo se il Sud va in malora. Chi dice queste cose dimentica che i padroni del Nord non stanno mai fermi e se li lasciamo fare continueranno a sfruttare sempre di più senza fare niente per il Sud. E' il loro interesse, e loro badano solo ai quattrini. Alla verticizzazione di Rivalta qual mese fa la FIAT ha cercato di aumentare il carico di lavoro con un trucco da salumiere che ruba sul peso. Poiché l'accordo dell'anno scorso dice che la cadenza con cui muovono le linee deve corrispondere alle saturazioni, la FIAT ha inventato un nuovo modo di calcolare le saturazioni, senza tener conto delle pause con rimpiazzi che abbiamo diritto, né dei "vuoti tecnici" che si han-

no alcune volte nella giornata quando sulla linea, per motivi tecnici, manca qualche veicolo da trasporto ed in quello degli impianti di depurazione (per cui è nato il « dipartimento ecologia »).

Non occorre molto acume politico per comprendere che questi problemi su cui stanno facendo esperienza e cercando di costruire un'alternativa delegati e consigli di fabbrica della FIAT, non sono solo problemi aziendali, sindacali, sindacali in senso stretto, ma hanno riflessi fuori della fabbrica, nell'economia del Paese. In Piemonte vi è il pericolo di uno sviluppo operaio nelle fabbriche che torinesi hanno avuto l'effetto di impedire alla FIAT di recuperare quei ampi margini di profitto, sfruttando di più i lavoratori, e l'hanno costretti ad accelerare investimenti in alcune fabbriche nel Mezzogiorno (Sulmona, Vasto, Lecce, Cassino, Termoli, Brindisi).

« Vuoti tecnici »
« Io sono meridionale - racconta un delegato di Rivalta - e so che l'anno scorso, mentre noi alla FIAT lottavamo per migliori condizioni di lavoro, al mio paese d'origine un mucchio di gente, dai democristiani ai fascisti ai repubblicani, andavano in giro a dire che noi operai "non disti" vogliamo solo guadagnare di più e ce ne infischiamo se il Sud va in malora. Chi dice queste cose dimentica che i padroni del Nord non stanno mai fermi e se li lasciamo fare continueranno a sfruttare sempre di più senza fare niente per il Sud. E' il loro interesse, e loro badano solo ai quattrini. Alla verticizzazione di Rivalta qual mese fa la FIAT ha cercato di aumentare il carico di lavoro con un trucco da salumiere che ruba sul peso. Poiché l'accordo dell'anno scorso dice che la cadenza con cui muovono le linee deve corrispondere alle saturazioni, la FIAT ha inventato un nuovo modo di calcolare le saturazioni, senza tener conto delle pause con rimpiazzi che abbiamo diritto, né dei "vuoti tecnici" che si han-

no alcune volte nella giornata quando sulla linea, per motivi tecnici, manca qualche veicolo da trasporto ed in quello degli impianti di depurazione (per cui è nato il « dipartimento ecologia »).

Non occorre molto acume politico per comprendere che questi problemi su cui stanno facendo esperienza e cercando di costruire un'alternativa delegati e consigli di fabbrica della FIAT, non sono solo problemi aziendali, sindacali, sindacali in senso stretto, ma hanno riflessi fuori della fabbrica, nell'economia del Paese. In Piemonte vi è il pericolo di uno sviluppo operaio nelle fabbriche che torinesi hanno avuto l'effetto di impedire alla FIAT di recuperare quei ampi margini di profitto, sfruttando di più i lavoratori, e l'hanno costretti ad accelerare investimenti in alcune fabbriche nel Mezzogiorno (Sulmona, Vasto, Lecce, Cassino, Termoli, Brindisi).



« Computers » al lavoro alla FIAT

vasso e facendo nuovi stabilimenti a Crescentino e nel Biellese, mentre si parla di piani grandiosi nel settore dei veicoli da trasporto ed in quello degli impianti di depurazione (per cui è nato il « dipartimento ecologia »).

Non occorre molto acume politico per comprendere che questi problemi su cui stanno facendo esperienza e cercando di costruire un'alternativa delegati e consigli di fabbrica della FIAT, non sono solo problemi aziendali, sindacali, sindacali in senso stretto, ma hanno riflessi fuori della fabbrica, nell'economia del Paese. In Piemonte vi è il pericolo di uno sviluppo operaio nelle fabbriche che torinesi hanno avuto l'effetto di impedire alla FIAT di recuperare quei ampi margini di profitto, sfruttando di più i lavoratori, e l'hanno costretti ad accelerare investimenti in alcune fabbriche nel Mezzogiorno (Sulmona, Vasto, Lecce, Cassino, Termoli, Brindisi).

« Vuoti tecnici »
« Io sono meridionale - racconta un delegato di Rivalta - e so che l'anno scorso, mentre noi alla FIAT lottavamo per migliori condizioni di lavoro, al mio paese d'origine un mucchio di gente, dai democristiani ai fascisti ai repubblicani, andavano in giro a dire che noi operai "non disti" vogliamo solo guadagnare di più e ce ne infischiamo se il Sud va in malora. Chi dice queste cose dimentica che i padroni del Nord non stanno mai fermi e se li lasciamo fare continueranno a sfruttare sempre di più senza fare niente per il Sud. E' il loro interesse, e loro badano solo ai quattrini. Alla verticizzazione di Rivalta qual mese fa la FIAT ha cercato di aumentare il carico di lavoro con un trucco da salumiere che ruba sul peso. Poiché l'accordo dell'anno scorso dice che la cadenza con cui muovono le linee deve corrispondere alle saturazioni, la FIAT ha inventato un nuovo modo di calcolare le saturazioni, senza tener conto delle pause con rimpiazzi che abbiamo diritto, né dei "vuoti tecnici" che si han-

no alcune volte nella giornata quando sulla linea, per motivi tecnici, manca qualche veicolo da trasporto ed in quello degli impianti di depurazione (per cui è nato il « dipartimento ecologia »).

Non occorre molto acume politico per comprendere che questi problemi su cui stanno facendo esperienza e cercando di costruire un'alternativa delegati e consigli di fabbrica della FIAT, non sono solo problemi aziendali, sindacali, sindacali in senso stretto, ma hanno riflessi fuori della fabbrica, nell'economia del Paese. In Piemonte vi è il pericolo di uno sviluppo operaio nelle fabbriche che torinesi hanno avuto l'effetto di impedire alla FIAT di recuperare quei ampi margini di profitto, sfruttando di più i lavoratori, e l'hanno costretti ad accelerare investimenti in alcune fabbriche nel Mezzogiorno (Sulmona, Vasto, Lecce, Cassino, Termoli, Brindisi).

no alcune volte nella giornata quando sulla linea, per motivi tecnici, manca qualche veicolo da trasporto ed in quello degli impianti di depurazione (per cui è nato il « dipartimento ecologia »).

Non occorre molto acume politico per comprendere che questi problemi su cui stanno facendo esperienza e cercando di costruire un'alternativa delegati e consigli di fabbrica della FIAT, non sono solo problemi aziendali, sindacali, sindacali in senso stretto, ma hanno riflessi fuori della fabbrica, nell'economia del Paese. In Piemonte vi è il pericolo di uno sviluppo operaio nelle fabbriche che torinesi hanno avuto l'effetto di impedire alla FIAT di recuperare quei ampi margini di profitto, sfruttando di più i lavoratori, e l'hanno costretti ad accelerare investimenti in alcune fabbriche nel Mezzogiorno (Sulmona, Vasto, Lecce, Cassino, Termoli, Brindisi).

« Vuoti tecnici »
« Io sono meridionale - racconta un delegato di Rivalta - e so che l'anno scorso, mentre noi alla FIAT lottavamo per migliori condizioni di lavoro, al mio paese d'origine un mucchio di gente, dai democristiani ai fascisti ai repubblicani, andavano in giro a dire che noi operai "non disti" vogliamo solo guadagnare di più e ce ne infischiamo se il Sud va in malora. Chi dice queste cose dimentica che i padroni del Nord non stanno mai fermi e se li lasciamo fare continueranno a sfruttare sempre di più senza fare niente per il Sud. E' il loro interesse, e loro badano solo ai quattrini. Alla verticizzazione di Rivalta qual mese fa la FIAT ha cercato di aumentare il carico di lavoro con un trucco da salumiere che ruba sul peso. Poiché l'accordo dell'anno scorso dice che la cadenza con cui muovono le linee deve corrispondere alle saturazioni, la FIAT ha inventato un nuovo modo di calcolare le saturazioni, senza tener conto delle pause con rimpiazzi che abbiamo diritto, né dei "vuoti tecnici" che si han-

no alcune volte nella giornata quando sulla linea, per motivi tecnici, manca qualche veicolo da trasporto ed in quello degli impianti di depurazione (per cui è nato il « dipartimento ecologia »).

Non occorre molto acume politico per comprendere che questi problemi su cui stanno facendo esperienza e cercando di costruire un'alternativa delegati e consigli di fabbrica della FIAT, non sono solo problemi aziendali, sindacali, sindacali in senso stretto, ma hanno riflessi fuori della fabbrica, nell'economia del Paese. In Piemonte vi è il pericolo di uno sviluppo operaio nelle fabbriche che torinesi hanno avuto l'effetto di impedire alla FIAT di recuperare quei ampi margini di profitto, sfruttando di più i lavoratori, e l'hanno costretti ad accelerare investimenti in alcune fabbriche nel Mezzogiorno (Sulmona, Vasto, Lecce, Cassino, Termoli, Brindisi).

« Vuoti tecnici »
« Io sono meridionale - racconta un delegato di Rivalta - e so che l'anno scorso, mentre noi alla FIAT lottavamo per migliori condizioni di lavoro, al mio paese d'origine un mucchio di gente, dai democristiani ai fascisti ai repubblicani, andavano in giro a dire che noi operai "non disti" vogliamo solo guadagnare di più e ce ne infischiamo se il Sud va in malora. Chi dice queste cose dimentica che i padroni del Nord non stanno mai fermi e se li lasciamo fare continueranno a sfruttare sempre di più senza fare niente per il Sud. E' il loro interesse, e loro badano solo ai quattrini. Alla verticizzazione di Rivalta qual mese fa la FIAT ha cercato di aumentare il carico di lavoro con un trucco da salumiere che ruba sul peso. Poiché l'accordo dell'anno scorso dice che la cadenza con cui muovono le linee deve corrispondere alle saturazioni, la FIAT ha inventato un nuovo modo di calcolare le saturazioni, senza tener conto delle pause con rimpiazzi che abbiamo diritto, né dei "vuoti tecnici" che si han-

no alcune volte nella giornata quando sulla linea, per motivi tecnici, manca qualche veicolo da trasporto ed in quello degli impianti di depurazione (per cui è nato il « dipartimento ecologia »).

Non occorre molto acume politico per comprendere che questi problemi su cui stanno facendo esperienza e cercando di costruire un'alternativa delegati e consigli di fabbrica della FIAT, non sono solo problemi aziendali, sindacali, sindacali in senso stretto, ma hanno riflessi fuori della fabbrica, nell'economia del Paese. In Piemonte vi è il pericolo di uno sviluppo operaio nelle fabbriche che torinesi hanno avuto l'effetto di impedire alla FIAT di recuperare quei ampi margini di profitto, sfruttando di più i lavoratori, e l'hanno costretti ad accelerare investimenti in alcune fabbriche nel Mezzogiorno (Sulmona, Vasto, Lecce, Cassino, Termoli, Brindisi).

no alcune volte nella giornata quando sulla linea, per motivi tecnici, manca qualche veicolo da trasporto ed in quello degli impianti di depurazione (per cui è nato il « dipartimento ecologia »).

Non occorre molto acume politico per comprendere che questi problemi su cui stanno facendo esperienza e cercando di costruire un'alternativa delegati e consigli di fabbrica della FIAT, non sono solo problemi aziendali, sindacali, sindacali in senso stretto, ma hanno riflessi fuori della fabbrica, nell'economia del Paese. In Piemonte vi è il pericolo di uno sviluppo operaio nelle fabbriche che torinesi hanno avuto l'effetto di impedire alla FIAT di recuperare quei ampi margini di profitto, sfruttando di più i lavoratori, e l'hanno costretti ad accelerare investimenti in alcune fabbriche nel Mezzogiorno (Sulmona, Vasto, Lecce, Cassino, Termoli, Brindisi).

« Vuoti tecnici »
« Io sono meridionale - racconta un delegato di Rivalta - e so che l'anno scorso, mentre noi alla FIAT lottavamo per migliori condizioni di lavoro, al mio paese d'origine un mucchio di gente, dai democristiani ai fascisti ai repubblicani, andavano in giro a dire che noi operai "non disti" vogliamo solo guadagnare di più e ce ne infischiamo se il Sud va in malora. Chi dice queste cose dimentica che i padroni del Nord non stanno mai fermi e se li lasciamo fare continueranno a sfruttare sempre di più senza fare niente per il Sud. E' il loro interesse, e loro badano solo ai quattrini. Alla verticizzazione di Rivalta qual mese fa la FIAT ha cercato di aumentare il carico di lavoro con un trucco da salumiere che ruba sul peso. Poiché l'accordo dell'anno scorso dice che la cadenza con cui muovono le linee deve corrispondere alle saturazioni, la FIAT ha inventato un nuovo modo di calcolare le saturazioni, senza tener conto delle pause con rimpiazzi che abbiamo diritto, né dei "vuoti tecnici" che si han-

no alcune volte nella giornata quando sulla linea, per motivi tecnici, manca qualche veicolo da trasporto ed in quello degli impianti di depurazione (per cui è nato il « dipartimento ecologia »).

Non occorre molto acume politico per comprendere che questi problemi su cui stanno facendo esperienza e cercando di costruire un'alternativa delegati e consigli di fabbrica della FIAT, non sono solo problemi aziendali, sindacali, sindacali in senso stretto, ma hanno riflessi fuori della fabbrica, nell'economia del Paese. In Piemonte vi è il pericolo di uno sviluppo operaio nelle fabbriche che torinesi hanno avuto l'effetto di impedire alla FIAT di recuperare quei ampi margini di profitto, sfruttando di più i lavoratori, e l'hanno costretti ad accelerare investimenti in alcune fabbriche nel Mezzogiorno (Sulmona, Vasto, Lecce, Cassino, Termoli, Brindisi).

« Vuoti tecnici »
« Io sono meridionale - racconta un delegato di Rivalta - e so che l'anno scorso, mentre noi alla FIAT lottavamo per migliori condizioni di lavoro, al mio paese d'origine un mucchio di gente, dai democristiani ai fascisti ai repubblicani, andavano in giro a dire che noi operai "non disti" vogliamo solo guadagnare di più e ce ne infischiamo se il Sud va in malora. Chi dice queste cose dimentica che i padroni del Nord non stanno mai fermi e se li lasciamo fare continueranno a sfruttare sempre di più senza fare niente per il Sud. E' il loro interesse, e loro badano solo ai quattrini. Alla verticizzazione di Rivalta qual mese fa la FIAT ha cercato di aumentare il carico di lavoro con un trucco da salumiere che ruba sul peso. Poiché l'accordo dell'anno scorso dice che la cadenza con cui muovono le linee deve corrispondere alle saturazioni, la FIAT ha inventato un nuovo modo di calcolare le saturazioni, senza tener conto delle pause con rimpiazzi che abbiamo diritto, né dei "vuoti tecnici" che si han-

no alcune volte nella giornata quando sulla linea, per motivi tecnici, manca qualche veicolo da trasporto ed in quello degli impianti di depurazione (per cui è nato il « dipartimento ecologia »).

Non occorre molto acume politico per comprendere che questi problemi su cui stanno facendo esperienza e cercando di costruire un'alternativa delegati e consigli di fabbrica della FIAT, non sono solo problemi aziendali, sindacali, sindacali in senso stretto, ma hanno riflessi fuori della fabbrica, nell'economia del Paese. In Piemonte vi è il pericolo di uno sviluppo operaio nelle fabbriche che torinesi hanno avuto l'effetto di impedire alla FIAT di recuperare quei ampi margini di profitto, sfruttando di più i lavoratori, e l'hanno costretti ad accelerare investimenti in alcune fabbriche nel Mezzogiorno (Sulmona, Vasto, Lecce, Cassino, Termoli, Brindisi).

Dichiarazioni del

prof. Velitzky

Le ricerche sulla antimateria

La svolta compiuta negli studi con l'acceleratore di Sepurkhov «l'ideale carburante per i voli verso le stelle più lontane»

MOSCA, 2. Sulle prospettive delle ricerche sull'antimateria il professor Boris Velitzky ha rilasciato alcune dichiarazioni alla agenzia « Novosti ».

« I fisici sovietici - ha detto - hanno compiuto una valutazione preliminare del numero di particelle di antimateria nei raggi cosmici. Il calcolo è stato fatto da una équipe dell'Istituto fisico-tecnico Joffe dell'Accademia sovietica delle scienze. Si basa sullo studio delle tracce lasciate da queste particelle su speciali emulsioni fotografiche, e sono state nello spazio dello Sputnik sovietico Cosmos-213, dal veicolo spaziale Sojuz-5 e dalle sonde interplanetarie Zond-5 e Zond-6.

La loro valutazione dimostra che il numero di antiparticelle nelle vicinanze della terra e della Luna è inferiore a quello delle particelle totali di particelle multiraggi. Questo basso contenuto di antiparticelle nei raggi cosmici lascia poche speranze sulla possibilità di scoprire antimondi nella nostra galassia, ma non esclude la possibilità che esistano questi mondi altrove, nell'universo.

Naturalmente l'obiettivo dei fisici non è soltanto di registrare queste particelle nello spazio, ma di imparare a produrle in un laboratorio. È stato soltanto con l'avvento degli acceleratori che i fisici hanno avuto i mezzi per farlo. Ed anche così, sono passati 20 anni prima che i fisici avessero in grado di compiere il passo successivo alla scoperta del positrone e di produrre in concreto delle antiparticelle.

Un'equipe diretta dal prof. Prokoshkin è riuscita nel 1970 ad ottenere un nucleo di antiprotoni. È un passo avveniristico e importantissimo che conferma i concetti fondamentali sulla esistenza dell'antimateria. Non era soltanto un'antiparticella, ma l'intero antinucleo di un atomo. Si apriva così la prospettiva di produrre interi antiatomi in laboratorio. Questa prospettiva si è rafforzata negli ultimi anni grazie allo sviluppo dell'acceleratore a fasci collidenti, ideato dall'accademico Gersh Budker.

È apprezzabile l'importanza di questa nuova accelerazione - ha proseguito Velitzky - dobbiamo ricordare che dalla epoca di Rutherford, tutti gli esperimenti in fisica atomica sono stati condotti allo stesso modo: scagliando un fascio di particelle rapido verso un bersaglio immobile. Ma alle alte energie, nell'ultimo decennio, si sono sviluppati acceleratori di particelle che viaggiano alla velocità quasi della luce, questo criterio è divenuto inefficace. Ad una simile velocità, a causa della relatività, la massa delle particelle collidenti aumenta fortemente la loro massa. Per cui quando colpiscono le particelle quiete di un bersaglio fisso, molte delle particelle collidenti si esauriscono innanzi tempo nel movimento delle particelle.

L'acceleratore a fasci collidenti ha superato questa difficoltà. In esso le particelle collidenti viaggiano a velocità vicina a quella della luce.

E' morto lo scrittore sovietico Aleksander Bek

MOSCA, 2. Si è spento oggi a Mosca all'età di 71 anni il noto scrittore sovietico Aleksander Bek.

Aleksander Alfredovic Bek era nato il 3 gennaio 1903 a Saratov. Studente all'università di Mosca, partecipò alla Rivoluzione d'Ottobre, si arruolò volontario nell'Armata Rossa dove nel 1919 divenne direttore del giornale della sua Divisione. Tornato a Mosca lavorò dal 1922 al 1924 in una conceria, collaborando allo stesso tempo alla Pravda e dedicandosi alla critica letteraria. Il suo primo romanzo « Kurako » apparve nel 1934, quando si trovava in Siberia per partecipazione alla critica della grande complesso metallurgico di Kuznetsk. Seguendo le indicazioni di Gorki lavorò a lungo sui temi operai e tutte le sue opere sono dedicate alla grande guerra mondiale affrontando questa tematica. Subito dopo la guerra scrisse una trilogia di cui il secondo volume apparve in Italia sotto il titolo « La strada di Volokolamsk ».

In questo romanzo Bek affronta con efficacia realismo e senza concessioni alla retorica e al sentimentalismo, l'eroica epopea dei difensori di Mosca, minacciata dalle orde naziste, che proprio sulla strada di Volokolamsk furono bloccate. Recentemente la rivista letteraria sovietica Novy Mir aveva annunciato la pubblicazione a puntate di un suo nuovo romanzo, che è un ritorno ai temi dell'industrializzazione dell'URSS, quindi alla problematica operaia. Bek era noto e stimato nell'URSS e collaborava periodicamente a tutte le maggiori riviste letterarie sovietiche.

A Imola una importante mostra della stampa clandestina

Nessun bavaglio poté far tacere la voce dell'Italia antifascista

Raccolti pazientemente da un operaio romagnolo, Ezio Serrantoni, che fu un protagonista della battaglia contro il fascismo, decine di testate, di volantini, di foglietti, che testimoniano il durissimo sforzo compiuto dai comunisti per tessere i fili della lotta clandestina contro l'oppressore

Dal nostro inviato

IMOLA, 2. Era un operaio Ezio Serrantoni. Un romagnolo dell'Emilia, di quelli che non spezzano le tradizioni della propria terra, che mantengono la venerazione per gli « apostoli » del socialismo, che sentono sempre nel sangue la ribellione contro il sistema. Passò attraverso il Partito socialista per arrivare, alla fondazione, al Partito comunista d'Italia.

Da quell'adesione la sua scheda è la scheda consueta di chi non si piega al fascismo, è la biografia di chi dovette cambiare mestiere e città, persino i tribunali davanti ai quali compariva, e che conobbe tanti e tanti camerati di transito, reclusori, cellule per le carceri, isole di confino e compagni vecchi e nuovi. I vent'anni di fascismo li passò così, alla università del carcere, a quella scuola in cui, se non altro, si poteva discutere, con certi riguardi, di politica e di socialismo.

Ma ora Serrantoni ha acquistato alle sue note personali un altro merito: si è trasformato in archivista, un archivista sui generis, raccogliendo e ricercando con caparbio e simpatico impegno i fogli anche più sconosciuti della stampa clandestina antifascista. Si potrebbe dire che mentre contribuiva alla battaglia per modificare la storia, pensava già che per ricostruire quelle battaglie e quella storia si sarebbe dovuto far sopravvivere gli strumenti e le testimonianze del tempo della guerra quotidiana combattuta in nome della classe operaia.

Vent'anni di storia

zione, nella riproduzione o nella stampa di un giornale, nella diffusione di un volantino, nella copiatura man mano di storia italiana.

O