

Previsioni sulle tendenze delle società capitalistiche

La forza-lavoro tra dieci anni

Una « proiezione » dello sviluppo americano al 1985 solleva problemi che possono interessare anche altri paesi dell'Occidente

L'Ufficio federale per le statistiche del lavoro degli Stati Uniti — che generalmente compie ricerche di buon livello — ha tentato recentemente di costruire una « proiezione » della società americana al 1985. Partendo dai dati e dalle tendenze attuali, formulando alcune ipotesi, ha definito una dinamica dalla quale deriva una rappresentazione del futuro a medio termine. Valutazioni di questo tipo devono naturalmente essere accolte con riserva, per almeno due ordini di ragioni. In primo luogo la storia non può essere mai scritta in anticipo a tavolino: avvenimenti politici, scoperte scientifiche, sviluppo delle lotte sociali possono alterare in modo significativo il quadro delle previsioni. In secondo luogo la proiezione è qui riferita a un determinato modello di sviluppo: non è detto che gli Stati Uniti debbano seguire (anzi, noi pensiamo che non ci si debba adeguare ad esso).

Con questa sostanziale cautela, vi sono tuttavia alcuni dati della ricerca in questione che meritano una certa riflessione, relativa non solo agli Stati Uniti, ma all'area industrializzata e all'Italia in particolare. Prima di tutto l'industria, nel 1985, non avrà — parliamo sempre nei termini della proiezione statistica — quella riduzione di peso che da molte parti si preconizza. Calerà solo di mezzo punto, dal 34,5 per cento al 34 per cento del prodotto nazionale; e l'industria manifatturiera in particolare manterrà la sua attuale quota del prodotto e dell'occupazione. Una nuova netta riduzione toccherà, nella quota relativa al prodotto e dell'occupazione, all'agricoltura (la quota si ridurrà tra il 3 per cento e il 2 per cento, nonostante un aumento sensibile del prodotto in termini fisici e in valore). Infine il settore terziario conoscerà un'espansione, ma non così consistente come spesso si pensa: e tuttavia il suo peso diverrà sempre più decisivo nella società americana.

Forza-lavoro

Ma alcune delle previsioni più interessanti riguardano la forza-lavoro. Un dato ha un carattere strategico: gli impiegati, che sono oggi intorno al 45 per cento della forza-lavoro totale negli Stati Uniti, passeranno al 53 per cento; gli impiegati, si intende, di tutti i settori economici, sommati insieme dall'industria al terziario. E tuttavia l'espansione dell'occupazione impiegatizia non dovrebbe evitare agli Stati Uniti — secondo le previsioni dell'US federal labor service — la piaga di una disoccupazione di massa tra i laureati. Le previsioni sono anzi a questo riguardo nerissime, in ciascuna delle quattro ipotesi che l'indagine considera. Alla disoccupazione dei laureati — ed è questo un punto del quale vorremmo sottolineare l'importanza — si contrappone una forte tensione sul mercato del lavoro per ciò che riguarda gli specializzati, i tecnici: in questo campo l'offerta, al 1985, non saturerebbe la domanda. Molte considerazioni potrebbero farsi intorno a queste ipotesi, a parte le riserve che si annunciano. Mi pare utile in questa sede esporne solo alcune, in forma rapida, più per aprire una discussione che per concluderla.

Prima di tutto sembra sempre più ragionevole pensare che la società (capitalistica) tenda a sostanziali cambiamenti e che occorra sempre più abbandonare i facili schematismi e le pregiudiziali intellettuali e abituarci a considerare la realtà con occhi aperti al nuovo. E tuttavia rapidi e sostanziali cambiamenti non sembrano destinati ad avere quel carattere micrologico che le illusioni tecnocratiche hanno spesso conferito ad essi in questi anni. La idea della sparizione della classe operaia e addirittura del lavoro fisico in rapporto ai prodigi del nuovo macchinismo, della cibernetica, dell'automazione non ha corrispondenza nella realtà. A parte le previsioni americane, ciò è vero anche se si considera la realtà nella quale viviamo e l'esperienza degli ultimi decenni. Se l'industria, in rapporto alla sua stessa enorme e crescente forza produttiva, vede declinare il proprio peso in termini di prodotto nazionale e di occupazione di fronte al terziario, tuttavia rimane, anche in termini di occupazione, una struttura

basilare. L'innovazione tecnologica, che produce consistenti effetti di risparmio della forza-lavoro, non è una novità nella storia dell'umanità e in quella del capitalismo: ma la verità è che i settori innovativi determinano, insieme al risparmio unitario della forza-lavoro, nuovi campi di attività e di innovazione prima inesistenti. Le macchine utensili hanno ridotto certo l'occupazione da un lato, ma hanno indotto occupazione da un altro lato; e non diversamente accade per i calcolatori e per l'informatica. Piuttosto l'incremento della forza produttiva, in una con lo sviluppo della lotta di classe, induce una riduzione dell'orario di lavoro e quindi nuove strutture sociali. Il problema si pone, invece, in paesi come l'Italia, che sono posti in una condizione difficile da una divisione internazionale del lavoro che tende insieme a ridurre la loro industria tradizionale e a precludere l'ingresso nei settori innovativi.

Le funzioni

Ma se l'industria mantiene questo peso, e così la classe operaia, cambia la composizione della classe operaia stessa. Il grande aumento nel numero degli impiegati non può essere letto nel senso di una riduzione della classe operaia a favore del ceto medio. La realtà è più complessa. Intanto una parte non piccola dei nuovi ceti impiegatizi è un nuovo livello di composizione della classe operaia. E' assai difficile che qualcuno sostenga che la riduzione del numero dei manuali e l'aumento dei laureati, dei diplomati e degli specialisti voglia dire riduzione della classe operaia in quanto tale. Ma una parte degli impiegati di oggi (fabbricanti e nella società) e in particolare gli impiegati tecnici — assumono funzioni produttive proprie della classe operaia.

L'esempio più immediato è quello delle macchine utensili a controllo numerico, che trasferiscono una parte delle funzioni, proprie dell'operaio che fa funzionare la macchina tradizionale, agli uffici di programmazione. Ma se si guarda bene, si vedrà che vi è in tutti i campi un gran numero di funzioni esercitate in modo diverso e che segnano insieme il trasferimento di attività agli impiegati, e un passaggio degli impiegati a un modo di lavoro « operaio ». Solo una visione arretrata dell'operaio (« le mani callose » e l'inferiorità culturale) può impedirci di vedere questa tendenza dell'industria moderna, che le lotte sull'inquadramento unico non hanno inventato ma hanno consacrato. Dire che gli operai diminuiscono o diventano piccolo-borghesi significa non cogliere il significato delle lotte di questi anni, limitare la visione dei processi rivoluzionari alle situazioni di miseria crescente e all'esistenza di strati di miseri: pensare cioè che l'unificazione della forza-lavoro debba avvenire al livello più basso. Con lo sviluppo del capitalismo, le sue contraddizioni tendono invece a manifestarsi a un livello più alto: ciò che appunto non vedono gli estremisti delle teorie castrofronche e i riformisti che esaltano il miracolo economico.

Se processi consistenti di nuova stratificazione degli impiegati, e le ideologie negative che nascono dalla frustrazione pongono seri problemi a una politica di unificazione della forza-lavoro, tuttavia sarebbe un errore gravissimo considerare queste difficoltà e non considerare invece le modificazioni profonde che avvengono nella classe operaia e la sua estensione. Piuttosto una grande questione che si pone e alla quale non è stata dedicata, a mio parere, una attenzione sufficiente, è costituita dalla natura della industria e della natura del terziario, e dalle conseguenze che ciò ha sui lavoratori occupati in questi settori. L'industria in generale — ove non vada incontro a un serio declino, come si prospetta in Italia — accresce i suoi contenuti tecnologici, apre oggettivamente la discussione sul modo di lavorare, pone problemi seri a proposito del tipo di manodopera. Ai nuovi livelli tecnologici vi è la tendenza effettiva alla riqualificazione in una cerchia più ristretta, e a una dequalificazione in una cerchia più larga. Ma questa è ancora una semplificazione ec-

cessiva già delle cose come stanno; vi è poi il problema cruciale costituito dal fatto che lo sviluppo della industria moderna è il terreno essenziale della battaglia per una nuova professionalità. Non vi è cioè una linea di sviluppo obbligato; vi è l'opportunità di aprire una prospettiva nella quale i nuovi avanzati livelli tecnologici siano usati per togliere dalle spalle dell'uomo una serie di lavori « inferiori », e per aprire nuovi spazi alla qualificazione. La qualificazione del terziario è un altro grande tema della società contemporanea; questo settore, utilizzando la nuova forza produttiva dell'industria, può consistere in uno sviluppo dei servizi superiori, in un insieme di strutture adeguate a raccogliere i nuovi contenuti del rapporto tra tempo di lavoro e tempo libero, oppure può rimanere un coacervo di attività utili e inutili, di disoccupazione nascosta e di parassitismo.

E qui il discorso viene alla scuola e alla grossa questione degli intellettuali. Alla scuola, perché la sua crisi appare tanto più grave in relazione a queste prospettive della società. Da un lato, le tradizionali strutture scolastiche e i canali tradizionali consueti appaiono inadeguati non solo alla formazione culturale, ma agli stessi sbocchi di occupazione e produttivi. Dall'altro lato, la pressione degli imprenditori capitalisti più avanzati tende a ritagliare sulla massa scolare un settore di tecnici limitati nella loro formazione, inseriti in un modulo tecnocratico che può diventare rapidamente obsoleto, respingendo il resto degli studenti, dei laureati, dei diplomati verso una condizione complessivamente marginale.

Il problema è di respingere queste tendenze, di affermare nella realtà il valore della formazione culturale completa e insieme di una programmazione della specializzazione che tenga conto delle esigenze di uno sviluppo armonico della società; e qui vi è poi il terreno oggettivo di una coerenza tra le lotte nella scuola e nelle fabbriche e nella società. La crisi degli sbocchi professionali e della istruzione non è separata dalla crisi più generale della società capitalista e dalle sue contraddizioni.

Lucio Libertini

Le polemiche sul progetto di «direttissima» fra Venezia e la Baviera

L'inutile autostrada per Monaco

Appoggiata dalla DC veneta, è voluta dal partito di Strauss — Sarebbe interamente finanziata e gestita da una società privata tedesca — I danni al paesaggio nelle zone turistiche dolomitiche — L'alternativa del potenziamento della rete ferroviaria per sviluppare il traffico fra il porto lagunare e l'Europa centrale

Dal nostro inviato

PASSO DEL BRENNERO

novembre.

Dal valico del Brennero s'frecciano a brevi intervalli le Mercedes, le Opel, le Volkswagen con targa tedesca. La stagione turistica è finita da un pezzo, ma da movimento alla frontiera non parrebbe proprio. Dicono le guardie confinarie italiane: « Molti si fermano a Bolzano o a Merano, per il fine settimana. Molti però vanno fino a Venezia. Oggi, con l'autostrada completa, senza più interruzioni, da Monaco a Venezia non è più un gran viaggio. Come andare da Venezia a Roma ».

Venezia-Monaco non è solo un tragitto, l'itinerario di un viaggio: è anche un progetto. Il progetto di un'autostrada, aversata e sostenuta

come pochi altri. Guardando le auto che scattano dopo il sommario controllo di frontiera: pagano un saluto pedaggio, ma possono scivolare via regolari e veloci. In due vogliono. Per questi turisti il percorso autostradale fino a Venezia non è più una idea: è ormai una consuetudine. Si parla invece in certi ambienti del collegamento diretto fra il capoluogo lagunare e la capitale della Baviera allo stesso modo di venti anni fa, come di una esigenza fondamentale e del tutto insoluta per fronteggiare l'incremento del traffico e delle relazioni economiche fra la Germania meridionale e le regioni adriatiche.

La contesa si è fatta aspra, durissima. Sono contro l'autostrada i socialdemocratici tedeschi. Non la vogliono i sin-

daci austriaci dello Zillertal, la vallata da attraversare per giungere sino alle alpi Aurine, al confine con l'Italia. In Italia l'ha rifiutata Cortina, la respingono Sesto e S. Can-dido, non si sa affatto se potrebbe passare per la stretta valle dell'Anselci (Auronzo, Misurina) o attraverso il traforo del sistema montuoso del Marmarolo. Si fa strada l'ipotesi che, in effetti, la «direzissima» Venezia-Monaco sia irrealizzabile, per il rifiuto austriaco al traforo delle Aurine e al passaggio nello Zillertal. In questo caso, tutto si ridurrebbe ad un troncone fino a Brunico, collegato poi da una «bretella» attraverso la Pusteria all'autostrada del Brennero.

— Si avrebbe così solo un assurdità doppia, senza tangibili vantaggi in fatto di per-

correnza chilometrica, con i costi di un investimento finanziario rilevante e dei pericoli evidenti per il delicato equilibrio ecologico e geologico delle montagne bellunesi: di quelle Dolomiti fatte di roccia franante dove già il disastro del Vajont ammonisce circa le possibili conseguenze di opere che implicano profonde modificazioni dell'ambiente naturale. Eppure, sulla Venezia-Monaco sembra aver puntato tutte le loro carte i gruppi dirigenti della DC veneta.

Già in piena crisi di governo nello scorso ottobre, il comitato veneto della DC non ha esitato ad aprire una violenta polemica nei confronti di Laurence, il ministro socialista ai Lavori pubblici responsabile di non aver ancora convocato il comitato per l'elaborazione degli indirizzi del piano comprensoriale previsto dalla legge speciale per Venezia. Due punti fondamentali, secondo la DC veneziana, andrebbero obbligatoriamente inseriti in questi indirizzi: il riconoscimento della Venezia-Monaco come area indispensabile per lo collegamento Suez-Centro Europa; il consenso all'utilizzazione delle aree lagunari già « imbonite » per la terza zona industriale veneziana.

lineario — per ricordare che il mondo industrializzato occidentale è entrato nell'epoca della crisi energetica, del rincaro pueroso dei prodotti petroliferi. L'intera strategia dei trasporti è perciò oggetto di riconsiderazione da parte di tutti, iuorché — a quanto sembra — dei signori della BATIA. Il dibattito in corso profonda l'incertezza sulla riconversione dei trasporti, soprattutto sul rilancio delle ferrovie, non è certo una invenzione.

Il porto di Venezia ebbe a registrare un crollo dei suoi traffici in seguito alla chiusura del porto di Suez. La prospettiva di una riapertura del canale fu indubbiamente pensata all'avvio di un processo inverso. Dicono i lavoratori portuali: « Nel luglio 1974, a seguito delle nuove leggi Provveditorato al porto ha presentato un piano di venti miliardi per l'ammmodernamento dei mezzi tecnici, lo approntamento del molo per il collegamento Venezia-Monaco, questo piano è tutt'altro che inferiore alle esigenze. Rischiamo perciò di trovarci impreparati alla ripresa dei traffici attraverso il canale di Suez ».

Fra le più gravi strozzature di cui soffre il porto veneziano è l'assenza di un canale derivante dall'insufficienza dei collegamenti ferroviari. Anche su questo punto il giudizio dei lavoratori e degli esperti è unanime: il piano triennale delle Ferrovie dello Stato prevede per il completamento dello scalo di Mestre. Se non si migliorano i collegamenti con il porto, il traffico di merci di stiva qualche chilometro appena, le possibilità di sviluppo resteranno ridottissime.

« Non possiamo — aggiungono i lavoratori — affidare le nostre prospettive ad una ipotetica autostrada, che verrebbe per giunta ultimata intorno al 1990. Il futuro del porto di Venezia sta nell'attuazione del piano del 1973 in una diversa politica nazionale dei trasporti, nella creazione di un sistema dei porti dell'Alto Adriatico, da Ravenna a Trieste, gestito da un ente regionale democratico ».

« Già questa analisi demistifica la falsa concretezza dell'impostazione attuale, che si risolve in effetti in una « fuga in avanti » di tipo propagandistico. Il tentativo cioè di contrabbandare una infrastruttura con la problematica autostrada quale soluzione delle grosse questioni strutturali all'origine della crisi economica del Veneto. La mistificazione appare ancor più clamorosa nel Bellunese. La Venezia-Monaco, nella propaganda democristiana, viene presentata come la chiave per rompere l'isolamento della provincia, aprire la via all'industrializzazione, farla finita con l'emigrazione e lo spopolamento.

« I compagni di Belluno hanno buon gioco nel ricordare che già più di vent'anni o sono, ai tempi della SADE e dei grandi bacini idroelettrici che sovraccaricano le loro risorse idrauliche della loro provincia, la DC diceva le stesse cose: la costruzione delle dighe significava lavoro per i bellunesi; l'elettricità avrebbe portato le fabbriche. Si è subito visto che il progetto ideologico, l'aggravarsi delle condizioni economiche e sociali della montagna, la tragedia del Vajont. Ma se le analogie non bastano, ecco i dati: i risultati concreti delle autostrade di per sé non portano sviluppo nelle zone depresse che attraversano, anzi possono accentuare la depressione, perché, determinando un addensamento agli estremi, si capittano.

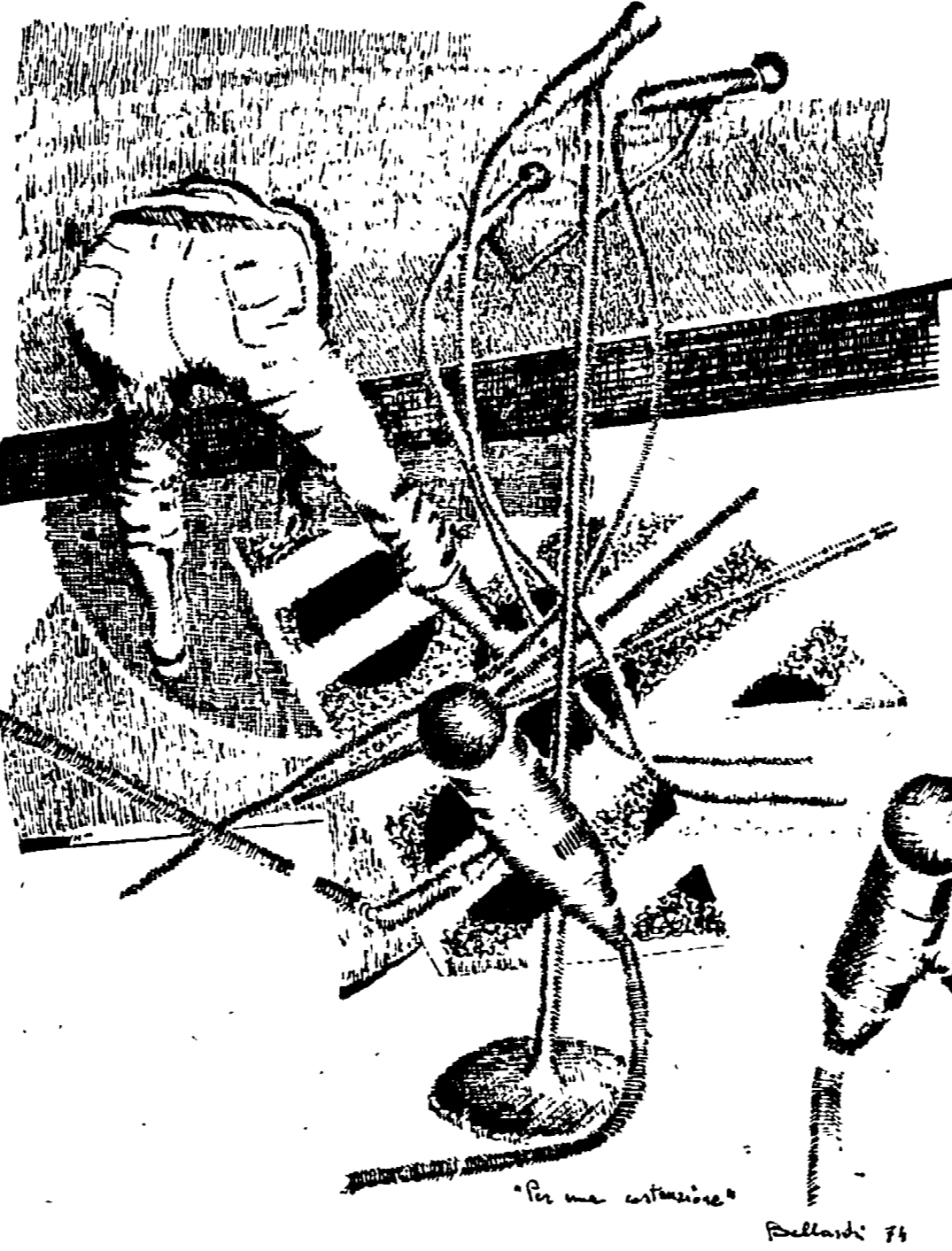
In Italia, fra il 1961 e il 1971 si sono costruiti 3155 km di autostrade, contro i 237 della Germania, e 1470 della Francia, e 1352 dell'Inghilterra. Questo record italiano è stato raggiunto nel 1971, quando Baget-Bozzo lottando per affermare, in un sistema come quello attuale svuotato di valori, una nuova moralità, una nuova cultura, una nuova etica che superi questa fase di crisi morale che coinvolge non solo la DC ma anche le altre forze politiche.

E qui, francamente, risultano molto più convincenti quanto al mondo cattolico: Granelli; il modello di valori americano è caduto da gran tempo e profonda è la coscienza della crisi; ad essa però non si sono volti i partiti di sinistra: una prospettiva difficile, ha detto Granelli, cui guardiamo con il pessimismo dell'intelligenza e l'ottimismo della volontà ».

Ingrao ha sottolineato che una nuova «moralità» cammina già oggi con le forze popolari organizzate, si esprimono nell'autogoverno delle lotte, in quelle piattaforme unitarie, le quali guardano ad un orizzonte in cui il profitto non è più il parametro dominante e tendono verso una società in cui lo sviluppo si affida alla creatività di una forza collettiva.

Mauro Sbordoni

Gli artisti per il 50° dell'Unità



Franco Bellardi: « Per una costruzione »

Dietro la BATIA

Sui giornali influenzati dalla DC ricorre un « leit-motiv » marcatissimo: l'autostrada non costerebbe nulla allo Stato italiano, verrebbe finanziata integralmente da capitale tedesco. In effetti, le cose non stanno esattamente così. Il Land bavarese ha promosso la creazione di una società, la BATIA G.m.b.H. (Bayern-Tirol-Adria Autobahn) che dovrebbe finanziare l'opera con l'emissione di obbligazioni sul mercato finanziario internazionale. In realtà la BATIA tedesca si limiterebbe a fornire un prestito a lunga scadenza, che la BATIA italiana (con sede a Milano e presidenza del senatore dc Ceronzi) dovrebbe rimborsare. Resterebbe poi il fatto di un'autostrada che per tutto il periodo di concessione si qualificherebbe come una opera in territorio italiano sotto esclusivo controllo tedesco.

Dicono gli esperti: « Gran parte delle autostrade italiane sono passive. I pedaggi non coprono le quote di ammortamento, tutte garantite come si sa, dallo Stato. La Venezia-Monaco, per la vicinanza e l'analogia dei percorsi, inevitabilmente sottrarrebbes traffico alla Brennero-Veneta, aumentando la passività ». Non occorre poi essere tecnici — anche se proprio i tecnici sono i primi a sotto-

Le scelte compiute dalla Democrazia cristiana nel dopoguerra

Dibattito su De Gasperi e Dossetti

Una interessante discussione a Pistoia sul libro di Baget-Bozzo «Il partito cristiano al potere», con la partecipazione di Ingrao, Granelli, Covatta e dell'autore - La politica degasperiana e il contesto internazionale - La natura e gli sbocchi del dossettismo

Nostro servizio

PISTOIA, novembre

La larga partecipazione di cittadini ad un dibattito tenuto al Teatro Manzoni di Pistoia sul saggio di Baget-Bozzo, « Il partito cristiano al potere », guardano alla DC come a un elemento politico e culturale nuovo, ad un partito cristiano, con tutti i complessi problemi di rapporto fra teologia e politica che questo comporta. Secondo Baget-Bozzo, l'istituto di De Gasperi tende a privilegiare, nel disegno di unità politica dei cattolici, la ricerca di una mediazione fra la Chiesa ed il nuovo Stato post-fascista che sta sorgendo: quella di Dossetti è invece più direttamente legata alle tesi di un'umanesimo integrale di Maritain e vede nel partito dei cattolici uno strumento con cui realizzare una nuova cristianità. Perché ambedue le ipotesi falliscono? Non perché — ha detto Ingrao — De Gasperi, e quindi la DC, fu condizionato, come sostiene Baget-Bozzo, dalla alleanza stipulata con i partiti laici moderni, quanto per lo stretto patto stabilito tra la DC, determinati gruppi del partito dei cattolici, e i gruppi dirigenti che negli USA scatenano in quegli anni la strategia della « guerra fredda ».

Tipica. In questo senso, l'intesa che De Gasperi stringe con Einaudi, e che si espresse in una vera e propria svolta economica e sociale e fu il punto di partenza di un determinato « modello di sviluppo ».

E' stata, l'affermazione che la DC a suo tempo compì questa scelta, uno dei motivi di fondo del dibattito, ripreso con forza dallo stesso Ingrao allorché Granelli ha posto invece come condizione determinante alla politica degasperiana, la scelta

atlantica. Una scelta di politica estera, subito — secondo Granelli ed anche Baget-Bozzo — più che voluta, accettata per stato di necessità più che per reale adesione ai moduli dell'american way of life (il tipo di vita americano) del tutto estranei alla società italiana.

Ingrao — e qui vi è stato un largo accordo con le tesi sostenute da Covatta — ha obiettato a questa posizione di Granelli due cose: De Gasperi non si limitò a restare entro i confini di un liberaldemocrazia conservatore, ma costruì una politica internazionale obbligatoria; egli fu un protagonista di tutta una svolta nella politica mondiale, caratterizzata dalla « guerra fredda ». Insomma, egli non fu solo l'uomo dell'alleanza con l'America, ma di una alleanza su quelle basi di crociata anticomunista; e per ciò che riguarda la politica interna egli orientò il paese verso un determinato tipo di sviluppo capitalistico, che ebbe alla base il modello FIAT, il colpo al Mezzogiorno e l'esodo dalle campagne.

Per quanto riguarda la questione dello Stato: è vero che De Gasperi si incontrò con l'ala clericale reazionaria e contribuì al suo isolamento; ma è vero anche che egli scelse Scelba, e cioè aprì la via ad un tipo di Stato, in cui venivano mantenute o restaurate strutture burocratico-conservatrici, le quali pervenivano duramente sull'avvenire. Ne derivò così una determinata scelta politica, un determinato blocco di potere.

L'altro punto del dibattito è stata la valutazione di Dossetti e del dossettismo. Granelli ha sottolineato che Baget-Bozzo ha ripreso qui la sua tesi del condizionamento laico e socialdemocratico che avrebbe fatto fallire De Gasperi. Ingrao ha sostenuto che l'irquietezza sociale, la « integralismo » attribuito a Dossetti, ed ha reso anzi a sottolineare gli elementi di complementarietà tra De Gasperi e Dossetti. Cova l'intesa che Dossetti portava avanti come strumento di confusa palinodia, restò così senza gambe, e fu sconfitto dal procedere di un partito democristiano interclassista, il quale riuscì a costruire una serie di cementi con cui tenne collegata alla scelta degasperiana liberal-conservatrice una larghissima fascia di strati sociali.

DA OGGI A SIENA

Convegno su cultura moderna e spettacolo popolare

SIENA, 20. Inizia domani il convegno su « Forme e spettacoli nella tradizione popolare toscana e cultura moderna », organizzato dal Comune di Montepulciano, dalla Regione Toscana, dalla Provincia e dal Comune di Siena, e dall'ARCI regionale toscana. L'iniziativa propone affrontare la vasta tematica connessa alla ricerca e allo studio delle forme di spettacolo popolare. Il convegno, che termina domenica 24, ha già riscosso una larga adesione di studiosi, operatori culturali e teatranti, amministratori locali.

Mario Passi