

Perché i lavoratori non debbano pagare la crisi

Una settimana di lotta europea sui problemi dell'industria dell'auto

Iniziativa comune di propaganda e mobilitazione indette dai Partiti comunisti in Austria, Belgio, Danimarca, Francia, Gran Bretagna, Germania, Spagna, Svezia, Turchia e nel nostro Paese - Le proposte per nuovi modelli di sviluppo, nuovi consumi, una nuova qualità della vita



LICENZIAMENTI E RIDUZIONI DI ORARIO

Francia Belgio Spagna Inghilterra e RFT: attacco all'occupazione

La crisi colpisce tutti i Paesi - I monopoli cercano di dividere i lavoratori di varie nazionalità - La risposta della classe operaia

L'industria dell'automobile rappresenta in pressoché tutti i Paesi dell'Europa capitalista una quota rilevante del valore aggiunto e dell'occupazione. Come è manifesta la crisi in questi Paesi? Quali effetti produce? Come reagiscono la classe operaia e le sue organizzazioni politiche e sindacali?

Volremmo fornire qualche notizia in proposito, ricavata anche dalle comunicazioni e dagli interventi dei rappresentanti dei Partiti comunisti a Düsseldorf.

Nella REPUBBLICA FEDERALE TEDESCA la produzione automobilistica ha subito nel 1974 una contrazione del 22% con 840 mila autoveicoli in meno. Un calo netto non registrato le esportazioni. Nel gennaio di quest'anno è stata venduta in Germania una meta di auto rispetto allo stesso periodo del 1974. Le ripercussioni sul complesso dell'economia sono pesanti. Se si tiene conto che la produzione dell'auto rappresenta il 6,9% del valore aggiunto totale (anche se naturalmente la maggiore fetta di quest'ultimo settore tedesco ha consentito di reggere meglio che in Italia). Tuttavia l'occupazione ha ricevuto colpi molto acuti. Nella Germania Federale gli addetti all'industria dell'auto erano nel 1974 580 mila, mentre si valuta che i lavoratori che dipendono da questo settore siano circa 3 milioni. In questi mesi i lavoratori ad orario ridotto erano 147 mila, mentre licenziamenti sono stati immigriati dai Paesi mediterranei. Alla Ford tedesca il personale è diminuito di 8.632 unità; alla Volkswagen di 16.400 unità e voci recenti indicano prospettive di ulteriori drastiche riduzioni, mentre la stessa azienda si propone di costruire stabilimenti di produzione negli Stati Uniti.

Per impedire il formarsi di un movimento di massa in risposta alla politica della riduzione dell'orario, ma che non hanno adottato la tecnica dei licenziamenti «consensuali», il padronato tedesco, da questo punto di vista, utilizza a pieno merito il precario stato giuridico dei lavoratori stranieri, soprattutto turchi, spagnoli e jugoslavi.

In BELGIO nel 1974 sono stati prodotti 1.140.000 veicoli; nel 1974 910.000, con una riduzione del 20%. Nel Paese il tasso di disoccupazione raggiunge il 5,4%. A queste misure del padronato e alla politica di austerità e di recessione condotta dal governo si è risposto con lotte a livello regionale di un vasto fronte che comprende comunisti, socialisti, cristiani e progressisti.

In FRANCIA l'industria dell'auto ha nel 1974 incontrato difficoltà, sia pure meno marcate che in altri Paesi. Le importazioni sono state del 12,5% mentre la produzione e le esportazioni hanno avuto decrementi limitati. Tuttavia fenomeni recessivi si sono manifestati nelle industrie d'auto, soprattutto negli ultimi mesi dell'anno e confermati nelle tendenze dei primi mesi del 1975. In difficoltà si trova da tempo una delle maggiori aziende francesi, la Citroën, la cui associazione con la Peugeot (con un congruo finanziamento dello Stato) sembra non avere risolto almeno, la condizione di crisi.

La produzione, inoltre, è attualmente limitata ad un suo modello base, il che significa un'estrema dipendenza dal mercato, al quale non è possibile offrire altri modelli in alternativa. Inoltre, l'estrema fragilità di impianti con tecnologia obsoleta, prodotti che di lavoro, dell'ambiente, senza cioè saper cogliere la realtà di crisi del settore automobilistico nel suo complesso.

Di fronte a questa crisi, il movimento dei lavoratori si è mosso soltanto nell'ambito di controllo della dispartitura, degli organici, dei carichi di lavoro, dell'ambiente, senza cioè saper cogliere la realtà di crisi del settore automobilistico nel suo complesso.

La Leyland Innocenti si divide in due parti: una parte che produce e una parte che monta. La produzione è in mano a Leyland, la montatura è in mano a Innocenti. La Leyland Innocenti si divide in due parti: una parte che produce e una parte che monta. La produzione è in mano a Leyland, la montatura è in mano a Innocenti.

L'appello lanciato dai partiti comunisti a Düsseldorf

I partiti comunisti d'Austria, Belgio, Danimarca, Francia, Inghilterra, Italia, Repubblica Federale Tedesca, Spagna, Svezia, Turchia, chiamano i lavoratori alla lotta:
- per la difesa e lo sviluppo dell'occupazione, contro le sospensioni di lavoro e i licenziamenti;
- per il miglioramento delle condizioni dei lavoratori disoccupati;
- contro l'inflazione, per la difesa del potere di acquisto attraverso l'incremento dei salari e dei redditi più bassi, per la riduzione delle tasse;
- per il miglioramento delle condizioni di lavoro nelle fabbriche di auto, in rapporto alle diverse situazioni, l'allineamento al livello più favorevole ai lavoratori, della legislazione sociale dei Paesi dell'Europa capitalista, la riduzione dei ritmi, il miglioramento del contenuto del lavoro, la crescita della qualificazione professionale, la modifica dell'organizzazione del lavoro;
- contro ogni politica di discriminazione nei confronti dei lavoratori emigrati;
- contro i profitti illeciti realizzati dalle Compagnie petrolifere;
- contro gli alti prezzi imposti dai monopoli dell'automobile. Una tale politica esige la limitazione del potere del grande capitale, la democratizzazione della vita politica, economica e sociale. Ciò presuppone un controllo pubblico democratico — e in certi Paesi la nazionalizzazione — con una partecipazione effettiva dei lavoratori e delle loro organizzazioni, il rafforzamento dei diritti e dei poteri dei lavoratori nelle aziende, la loro partecipazione alla direzione e alla gestione degli affari pubblici. In questo quadro i Partiti comunisti si pronunciano per una politica democratica dei trasporti. Dando la priorità agli investimenti nei trasporti pubblici e assicurando la complementarità tra mezzi di trasporto collettivi e individuali, questa politica deve consentire agli utenti di utilizzare il mezzo di trasporto più adatto ai loro bisogni. Essa deve collegarsi a una politica di diversificazione di questo settore industriale, e a una nuova concezione della cooperazione internazionale, in particolare con i Paesi socialisti e con i Paesi in via di sviluppo.



I PARTITI COMUNISTI dell'Europa capitalista hanno deciso di indire, dal 13 al 19 aprile una settimana comune di propaganda, di iniziativa politica e di lotta sulle questioni della crisi della industria dell'automobile. Alla settimana di lotta è legata una pagina dell'Unità, nella quale pubblichiamo le rivendicazioni comuni, i dati della situazione, una documentazione delle diverse situazioni e esperienze. Iniziativa giornalistica, documentazioni comuni, manifestazioni avvenute in questi giorni a Parigi, nel bacino della Ruhr, in Belgio, in Inghilterra, in Svezia, e anche in un Paese appreso dal fascismo come la Spagna: esse sottolineano l'unità attiva della classe operaia e dei comunisti in tutto il continente.

L'auto resta la scelta Fiat I lavoratori dicono di «no»

Che significato ha l'iniziativa di Düsseldorf per i lavoratori della FIAT? La crisi energetica, recente ad altri fatti di dimensione mondiale, ha indubbiamente fatto crescere la consapevolezza del legame stretto che esiste tra aziende nazionali ed internazionali.

Ma molti lavoratori si chiedono: come è possibile contrastare gli effetti di una crisi di vendite, che hanno carattere internazionale lottando a livello aziendale? Da anni, ormai, i consigli di fabbrica della FIAT hanno rapporti positivi con le Commissioni obrere della SEAT di Barcellona. Si sviluppano incontri con i lavoratori francesi del settore automobilistico (il 25 aprile una delegazione di operai comunisti della FIAT si reccherà alla Renault di Billancourt ed in maggio sono previste alcune manifestazioni comuni in Italia). Ma mancano ancora iniziative di lotta al livello, ad esempio, degli scioperi sovranazionali Pirelli Dunlop e Michelin che hanno rappresentato una svolta storica per il movimento operaio internazionale, anche se duramente contrastata da settori importanti del sindacalismo europeo ed americano.

Le dimensioni internazionali della FIAT richiedono di accelerare i tempi all'interno del gruppo e, contemporaneamente, di allargare il confronto sui destini dell'auto nel movimento operaio europeo. Le decisioni di Düsseldorf sono, quindi, un importante passo in avanti. Alla FIAT ci troviamo di fronte ad una grossa questione: difendere l'occupazione, le condizioni di lavoro e, contemporaneamente, costruire l'azienda ad investire in nuovi settori produttivi, che rispondano ad esigenze drammatiche del Paese quali, per esempio, lo sviluppo dei trasporti pubblici, di persone e merci, l'edilizia abitativa, scolastica, ospedaliera, ecc.

La lotta per lo sviluppo di



La multinazionale Innocenti Leyland

La Leyland Innocenti è nata negli stabilimenti di Lambiate, entro il 1975, delle 100.000 vetture annue prodotte, ma la crisi del settore automobilistico ha bloccato questi programmi di espansione. Basti pensare che la quota di mercato della Leyland Innocenti è scesa dal 4,1 per cento del 1972 al 2,6 per cento del 1974.

Nel settore automobilistico, la Leyland Innocenti si divide in due parti: una parte che produce e una parte che monta. La produzione è in mano a Leyland, la montatura è in mano a Innocenti.

La produzione, inoltre, è attualmente limitata ad un suo modello base, il che significa un'estrema dipendenza dal mercato, al quale non è possibile offrire altri modelli in alternativa. Inoltre, l'estrema fragilità di impianti con tecnologia obsoleta, prodotti che di lavoro, dell'ambiente, senza cioè saper cogliere la realtà di crisi del settore automobilistico nel suo complesso.

Di fronte a questa crisi, il movimento dei lavoratori si è mosso soltanto nell'ambito di controllo della dispartitura, degli organici, dei carichi di lavoro, dell'ambiente, senza cioè saper cogliere la realtà di crisi del settore automobilistico nel suo complesso.

La Leyland Innocenti, per contro, ha già fatto ricorso a cinque giorni di cassa integrazione ed oggi chiede la costituzione di altri 34 giorni di cassa integrazione sui 72 giorni lavorativi previsti da aprile a fine luglio.

Oggi quindi non è più possibile prescindere dall'affrontare il problema nell'ambito del settore automobilistico a livello nazionale. Diversificazione degli impianti e nuove versioni produttive sono o limitati, o non esistono, se non di immediata attuazione, se riferiti a FIAT ed Alfa Romeo per quanto riguarda la Leyland Innocenti, proprio per le sue caratteristiche di fabbrica di montaggio facente parte di una multinazionale, il discorso è diverso e più complesso ed andrebbe fatto nell'ambito del gruppo British Leyland.

Responsabilità dc

In questo quadro demagogico dobbiamo purtroppo constatare che in Italia si è differenziato il comportamento delle aziende a capitale pubblico, qual è l'Alfa Romeo, da quelle a capitale privato. Ciò soprattutto per gli indirizzi che negli anni addietro hanno imposto all'Alfa sia la alta dirigenza dell'IRI che i responsabili del governo passato, in primo luogo i rappresentanti della DC. Tanto più oggi per l'assenza di iniziative di lotta, ma che occorre procedere ad una ricomposizione industriale e a una diversificazione produttiva.

La produzione del gruppo Alfa Romeo nel 1974 è stata di circa 207.000 autoveicoli, con una potenzialità di circa 400.000, contro le 255.000 del 1973. Ma questi dati sono relativi alla produzione, non alle vendite. Già nel dicembre del 1974 lo stoccaggio di vetture ammontava a 100.000, contro le 74 aziende che accoglievano sostanzialmente queste rivendicazioni. A fronte della richiesta di cassa integrazione l'azienda si impegna a salvaguardare i livelli occupazionali e a diversificare, particolarmente nel settore furgoni, minibus, autocarri di piccola portata.

Vetture ferme

La sospensione concordata e stata di 34 giorni lavorativi, ma nonostante si avvii con la scadenza del 31 maggio, data concordata, lo stoccaggio è ancora rispettabile: 40.000 vetture per l'Alfa Nord, di cui 22.000 rappresentino lo stoccaggio normale.

Il prossimo autunno si prospetta ancora più difficile. La richiesta da parte della Direzione di un ulteriore periodo di sospensione è data per scontata. I lavoratori dell'Alfa Romeo però sono fermamente intenzionati a lottare perché la diversificazione produttiva nei termini di bilancio sindacale, diventa obiettivo primario dell'azienda, pur nella realtà di una produzione di autoveicoli in numero crescente, per sostenere degli investimenti nelle fabbriche e la rigidità degli impianti. Le avvisaglie di questa determinazione si possono già cogliere in modo inconfondibile. La Conferenza di produzione che i lavoratori dell'Alfa Romeo terranno nel prossimo mese di maggio, con le scelte e le prospettive che verranno proposte, rappresenta la risposta che la classe operaia sa dare alla crisi che il capitalismo attraverso in Italia, ponendosi in tal modo come classe egemone.