

L'Unità

Giornale del Partito comunista italiano
fondato
da Antonio Gramsci nel 1924

Alibi polacchi

RENZO FOA

Sta per aprirsi, all'Est, una nuova breccia nella struttura monolitica del potere? Voci e indiscrezioni delle ultime quarant'ore hanno riproposto questa domanda a Varsavia, preannunciando la possibilità che il Comitato centrale del Poup - che toma a riunirsi domani e martedì - possa decidere una vera e propria apertura politica: cioè il riconoscimento formale che Solidarnosc continua ad esistere, ha un ruolo nella società ed è essenziale ad una politica che possa rimettere in piedi la Polonia. Per quanto preceduto da lunghi mesi di contatti prima informali e riservati e poi pubblici, da colloqui e incontri al massimo livello, in un processo avviato dopo le due crisi di maggio e di agosto, la seconda conclusasi con un negoziato, il primo dopo tanti anni, un gesto simile costituirebbe una svolta, se fosse davvero la legalizzazione del sindacato sciolto con il colpo di stato del dicembre del 1981. Sarebbe, dopo la riforma politica varata in Ungheria la settimana scorsa, un altro di quei fatti destinati a scuotere il mondo dell'Est, a lasciare intravedere la concreta possibilità di un cambiamento sull'onda della perestrojka sovietica. Cambiamento necessario là dove si va avanti, come a Budapest, là dove se ne parla, come a Varsavia, ma anche dove tutto sembra bloccato, come a Praga, la città in cui purtroppo aspetta ancora ai simboli delle tragedie del passato un valore molto concreto nel presente: domani cade il ventesimo anniversario del sacrificio di Jan Palach, suicida con il fuoco per protesta contro l'occupazione sovietica, simbolo oggi di una resistenza politica, civile e morale che è un esempio per l'intera Europa. Dunque Praga, Budapest, Varsavia, ancora in primo piano, con un filo unico che è la questione della democrazia e delle forme per superare un modello ormai fallito di socialismo. In Polonia, come si è già detto, si tratta per ora solo di voci e di indiscrezioni, circondate ieri da correnti altemate di speranza e di scetticismo. In ogni modo già domani, all'apertura di questa riunione del Comitato centrale, si potranno avere elementi più chiari. Ma fin da ora si può dire che, se anche questa volta le attese saranno deluse, diventerà molto difficile capire come e quando la questione polacca potrà essere risolta. In altre parole, c'è una coincidenza tale di spinte e di necessità che rende non solo matura, ma soprattutto possibile, la soluzione del problema, senza perdere altri mesi o altri anni, che andrebbero a gravare su un quadro già profondamente deteriorato. È il quadro noto, risultato di una serie di fallimenti, iniziati dieci anni fa con la fine del progetto di modernizzazione a cui Giermek aveva legato il suo nome, finendo poi travolto, e poi continuati con l'incapacità del gruppo dirigente del "rinnovamento" - in cui spiccano i nomi di Jaruzelski e di Rakowski - prima di gestire il confronto sociale, dall'estate di Danzica al colpo di stato, e poi di governare da soli facilitati dall'assenza di un'opposizione soffocata con la repressione.

Molti sono stati gli alibi che l'attuale leadership polacca ha portato come attenuanti. Il più consistente dei quali - anche guardando indietro con l'oggettività che il tempo consente - era indubbiamente il fatto che la fine della breve stagione pluralista del 1980-81 coincise con il culmine del breznevismo, con il periodo del massimo impazimento del ruolo internazionale dell'Unione Sovietica. Ma questo alibi è ormai caduto, e non solo da ieri, ma almeno da quando il processo della perestrojka si è consolidato a Mosca, sollevando in Polonia nuove contraddizioni. Prima fra tutte quella tra l'appoggio entusiasta del vertice del Poup al progetto gorbacioviano e la continuazione, pur con frequenti gesti di apertura, della vecchia politica, attenuata solo da un'idea del consolidamento del potere, da realizzarsi aprendo dei ponti con la gerarchia della Chiesa e con gruppi indipendenti, ma non con la principale forza che in ogni modo continua a rappresentare una consistente parte della società, cioè il sindacato diretto da Walesa. Su questo e non su altro la questione polacca è rimasta bloccata: come un problema di democrazia in primo luogo, ma anche come un problema molto concreto di rompere quelle gabbie che impediscono a qualunque riforma economica di far sentire un qualche beneficio al complesso della società. In altre parole l'opposto dell'altro alibi con cui, fino a pochi mesi fa, la leadership di Varsavia motivava il suo no a Solidarnosc, sostenendo l'incompatibilità tra le risorse del paese e la legalizzazione di un movimento sindacale che, proprio per i livelli di povertà ormai raggiunti dalla popolazione, avrebbe innescato un processo rivendicativo e conflittuale. Alibi, in realtà, anche questo inconsistente. Per la Polonia perché c'è una storia a dimostrare che l'esplosione della conflittualità è stata sempre, nelle tante crisi che l'hanno accesa, solo la conseguenza e non la causa di problemi strutturali - politici e sociali - irrisolti. Per l'insieme dei paesi dell'Est, visto che la Polonia non è stata un'eccezione, perché è il modello del monolitismo, prima staliniano e poi brezneviano, all'origine di un fallimento pericoloso per tutti.

Quarantenni, rampanti, anni fa erano quelli che guardavano al futuro. Ma adesso la nuova linea aziendale va bene anche a loro
Addio new look alla Fiat
Ecco i dirigenti romitizzati

Gli schermi televisivi sulle reti di Stato, a una certa ora di giovedì sera, sembravano tutti appannati, sembravano tutti appannati dalla Fiat. Ovunque lo stesso riflesso del dirigente del gruppo torinese: l'offensiva comunista «strumentale», «di retroguardia», «vecchia». Lasciamo pure perdere Romiti che, anche all'apparenza, non ha nemmeno una traccia della grinta piemontese - ruspante ma genuina - del vecchio Valletta. Anche Annibaldi è piuttosto scontato nel suo ruolo. Più interessante è il caso del terzo dei dirigenti schierati dalla Fiat: Magnabosco. Non per caso a lui si è riservata una posizione più defilata ma delicata: rispondere alle domande nel cuore di un coro nemico, cioè in apertura della rubrica culturale «Samaritanda» della terza rete tv.

Maurizio Magnabosco è un quarantenne rampante (e probabilmente oggi in ascesa) che viene dalle baricate universitarie del Sessantotto milanese e che ha la comprensibile ambizione di mantenersi distinto dalle furenie più rozzee dei colonnelli torinesi (e romani) per conservare una visione, una «Weltanschauung» - come dire? - più democratica, più moderna e «americana».

Mi disse in un'intervista un anno fa proprio sul tema dei rapporti fra sindacato e Fiat: «L'azienda oggi ritiene impensabile un rapporto diretto con il lavoratore che prescinda dal sindacato. E per due ragioni: esiste e esisterà sempre l'esigenza di una tutela collettiva di chi si trova in uguali condizioni; ci sono «canoni», come gli orari e i cottimi, che ci impongono comunque una contrattazione collettiva». Gli chiesi: «Siete disposti a scambiare una contrattazione collettiva alle esigenze della produzione, con informazioni, autentiche, utili e preventive sulle innovazioni di sistema e di organizzazione del lavoro che intendete introdurre?». Magnabosco fu prudente ma chiaro: «Vorrei capire a quale punto del percorso produttivo il sindacato intenderebbe collocarsi... Intendiamoci: se collegamento con la produttività deve esserci, deve essere reale: occorre cioè rendere variabile una parte del salario residuale». Magnabosco affermava anche che «in effetti da parte dell'azienda c'è ancora diffidenza forte che esista anche vischiosità di vecchi autoritarismi; ma che comunque il sindacato sempre di più dovrà uscire dal generico e anche se già oggi (gennaio '87, ndr) esistono segnali nuovi di maturità di un sindacato non più intenzionato a proporre solo piattaforme «facili» e demagogiche».

Tra i fatti e i fatti diversi da quelli romitizzati, come non si può non riconoscere. Romiti proprio giovedì scorso ha parlato solo di «politica meritocratica della Fiat fondata sugli aumenti di liberalità». Sul ruolo nuovo e reale del sindacato, nulla.

Insomma nel discorso di Magnabosco (chi c'era allora dietro di lui? come erano di siciliano le forze nello scontro corso e segreto che già lacerava Corso Marconi e la palazzina Mirafiori?) si vede almeno l'intenzione di una pro-

spettiva moderna in cui le relazioni industriali in seno all'azienda siano finalizzate, da tutte le parti, al massimo di rendimento degli impianti in continuo e contrattato rapporto con il massimo di tutela dei diritti (non solo passivi, ma anche attivi) come l'informazione e l'aggiornamento del lavoratore. Di quei segnali oggi si è perduta ogni traccia.

Sappiamo che alla Fiat è avvenuta, negli anni Ottanta, una radicale riforma produttiva e di organizzazione del lavoro. Il processo di informatizzazione e automazione è avviato - da Cassino a Termoli a parti anche di Mirafiori - e proseguirà, anche se non in tempi brevi. È un processo



UGO RADUEL

che richiederà una organizzazione della produzione e del lavoro: sempre più flessibile come è caratteristica del software, e anche sempre più diversificata, creativa. Sono destinate a moltiplicarsi le figure operarie, e arricchirsi la gamma delle specialità, a crescere le scale delle «carrere» (è il caso di Romiti, puro fabbricante di profitto monetario, ma indifferente a qualunque reale cultura industriale moderna).

E qui il caso Magnabosco cade a proposito. Il dirigente giovane che guardava avanti un anno fa, ora viene a difendere una linea che lui sa benissimo essere arretrata e di cortissima prospettiva. È ben triste e mechino che, di fronte alla portata dei problemi di una fabbrica come la Fiat, cui accennavo, si stia a discutere di diritto alla tessera come se fossimo negli anni Cinquanta. Ma la verità è che quei dritti vengono messi in discussione, nel momento stesso in cui si perde di vista l'esigenza complessiva di funzionamento ottimale del sistema tutto intero dell'azienda: proprio come Magnabosco diceva un anno fa (ma non dice più oggi).

E allora c'è da notare che forse in discussione, oggi, sono non solo i dritti democratici dei lavoratori, ma anche quelli dei dirigenti. Come mai i discorsi sul peso e sul ruolo moderno del sindacato (quello vero, non quello di Romiti) come si facevano nei «piani alti» della Fiat un anno fa, ora non si sentono più? Che cosa ha significato proprio nei termini delle diverse filosofie produttive in gioco - lo scontro al vertice dello scorso autunno dal quale uscì vincente Romiti su Ghidella? Nemmeno in Albania le lotte di potere sono così segrete e perfino ai tempi di Beria qualche spunto anticorrompista riusciva a manifestarsi in Urss.

Per essere in linea con i tempi internazionali, la Fiat ha bisogno di democrazia piena e di partecipazione intelligente. La battaglia politica prima che sindacale, che si sta conducendo in questi giorni intorno al caso Fiat, servirà certo ai lavoratori, dunque, ma vale anche per quei dirigenti costretti anch'essi (per carità: a livelli sicuramente più sofisticati) a scegliere ancora fra un rozzo bastone e una rozza carota.

Intervento
In difesa della compagnia del porto (ricordando Ravenna)

LUCIO LIBERTINI

Si rinnova su più larga scala, in tutti i porti italiani, da giorni paralizzati da scioperi com-

patti, l'aspro confronto che ebbe luogo a Genova due anni or sono. Oggi è il ministro Prandini che suona la carica contro le Compagnie dei lavoratori portuali, incitato da settori importanti della Confindustria e da potenti gruppi armatoriali. Consapevole di quanto sia difficile far passare in Parlamento il suo disegno di legge che scardina le Compagnie nell'ambito di un aberrante progetto di riforma dei sistemi portuali, che il consegna alla burocrazia romana e a gruppi privati, egli cerca di aggirare l'ostacolo prendendo a picconate questi organismi di autogestione dei lavoratori, con circolari e decreti amministrativi largamente illegittimi. È finito il Mediceo dei porti, si dice e si scrive, ed è l'ora di liquidare i privilegi, di tornare al mercato. Solo se i lavoratori torneranno ad essere semplici salariati, i porti riacquisteranno competitività su scala internazionale, e si correggerà la tendenza nefasta che ha visto la nostra economia maritima fortemente emarginata in Europa.

Ma le cose stanno in modo radicalmente diverso e in tutto questo ragionamento vi sono due enormi falsificazioni della verità.

Certo, è vero, drammaticamente vero, che l'economia marittima italiana è stata posta ai margini dei traffici del nostro continente: una condizione che i comunisti per primi e da anni denunciano con forza, proponendo un mutamento di politiche che si scontra con l'inerzia e l'incapacità di governo del pentapartito. Ma una tale emarginazione nasce prima di tutto dal fatto che i nostri sistemi di economia marittima sono ridotti assai male: una flotta ridotta ai minimi termini nonostante continue regalate di centinaia di miliardi agli armatori privati; le strutture dei porti largamente inadeguate, con ammodernamenti che vanno avanti negli anni a pezzi e bocconi; le gestioni portuali gravate da pesanti burocrazie e da procedure assurde, tra competenze smunzuate e i collegamenti terrestri - una questione decisiva - del tutto perdenti per l'arretratezza delle ferrovie, e perfino per le zosterature e anomalie della rete viaria.

È questa condizione complessiva, alla quale invece i governi sembrano essere del tutto indifferenti, che ci per ilizza così drammaticamente nei traffici marittimi. Nel mondo moderno, infatti, i porti non sono più un emporio, un punto di arrivo, ma uno snodo di sistemi più

ampi. E i flussi di traffico si orientano necessariamente verso i sistemi che siano globalmente più convenienti, perché realizzano a costi minori e in tempi più rapidi il collegamento tra i luoghi di origine delle merci e i grandi bacini di traffico - posti all'interno dei continenti. Nasconde re la sostanza di questo grande problema è il primo grande falso della campagna in atto contro i lavoratori portuali.

In questo quadro si pone certamente anche il problema del lavoro portuale, della sua competitività. Ma la soluzione non passa per lo scioglimento delle Compagnie, bensì per quella loro trasformazione in imprese che è già in atto, con risultati importanti: non è certo un caso se il porto di Livorno è stato il primo porto del Mediterraneo per i container. E altri esempi importanti si potrebbero fare.

Il lavoro portuale, per le sue caratteristiche, non si adatta al modello della fabbrica di salariati. Se le Compagnie fossero azzerate, i privati non introdurrebbero quel modello nei porti. Questi gruppi, dopo essersi scontrati tra loro per il predominio, istituirebbero un monopolio privato sugli spazi di banchina oggi aperti ad un servizio pubblico, e li gestirebbero in modo assai elastico, ricorrendo anche a manodopera occasionale, gestita con metodi spregiudicati che già vedono il bordo di tanta nave. L'Italia non può piangere i morti di Ravenna, e poi immaginare che il monopolio di alcuni privati creerebbe nei porti un paradiso delle condizioni di lavoro. La posta in gioco è proprio quella, ancora una volta: la condizione del lavoratore, un potere assoluto che si vuole stabilire nei porti (come alla Fiat), un intreccio perverso di poteri burocratici e di interessi di grandi corporazioni.

Ciò che oggi si vuole colpire non è l'arretratezza, che tutti siamo interessati a superare, ma la trasformazione delle Compagnie in imprese, il ruolo nuovo che esse possono assumere; si vogliono, insieme, asservire ad alcuni grandi interessi i porti e schiacciare nell'uovo una grande esperienza di autogestione dei lavoratori. Per questa ragione i comunisti, ponendoci al fianco dei lavoratori, chiedendo il ritiro delle direttive dal governo e l'apertura di un grande confronto parlamentare e sindacale sulla vera riforma dei sistemi portuali, sono consapevoli di sostenere una grande causa di progresso e di democrazia.

L'Unità

Massimo D'Alema, direttore
Renzo Foa, condirettore
Giancarlo Bosetti, vicedirettore
Piero Sansonetti, redattore capo centrale

Editrice spa l'Unità

Armando Sarti, presidente
Esecutivo: Diego Bassini, Alessandro Carri,
Massimo D'Alema, Enrico Lepri,
Armando Sarti, Piegro Verzeletti
Giorgio Ribolini, direttore generale

Direzione, redazione, amministrazione
00185 Roma, via dei Taurini 19 telefono passante 06/40490,
telex 613461, fax 06/4455305; 20162 Milano, viale Fulvio Testi
75; telefono 02/64401. Iscrizione al n. 243 del registro stampa
del tribunale di Roma. Iscrizione come giornale murale nel
registro del tribunale di Roma n. 4555.
Direttore responsabile Giuseppe F. Mennella

Concessionarie per la pubblicità
SIPRA, via Bertola 34 Torino, telefono 011/57531
SPI, via Manzoni 37 Milano, telefono 02/63131

Stampa Nigi spa: direzione e uffici, viale Fulvio Testi 75, Milano;
stabilimenti: via Cino da Pistoia 10 Milano, via del Pelagò 5 Roma

BOBO

SERGIO STAINO

«E VA BENE!!
NON POSSO
NEGARE CHE
SULLA FIAT
SI SIA MOSSO
BENE...»

«RICONOSCO
ANCHE CHE
HA MOSTRATO
PIGLIO E
INTELLIGEN
ZA...»

«POSSO ANCHE
AMMETTERE
CHE SI È MOSSO
COME UN VERO
LEADER...»

«MA CHE ORA,
ADDIRITTURA,
LO TROVIATE
SOMIGLIANTE
A OMAR
SHARIF...»

«QUESTO È
TROPPO!!»