

LA FIAT NON È PASSATA

RAGGIUNTO L'ACCORDO NESSUN LICENZIAMENTO

PER PIÙ DI UN MESE LA FIAT HA CERCATO DI IMPEDIRE OGNI IPOTESI DI ACCORDO:

- ha rifiutato per settimane tutte le proposte (comprese quelle di Foschi)
- con il ricatto dei licenziamenti ha cercato di intimidire i lavoratori
- con le pagine pubblicitarie ha puntato a isolare la classe operaia dall'opinione pubblica
- organizzando capi e impiegati ha cercato di dividere i lavoratori.

TUTTO QUESTO NON È BASTATO ALLA FIAT: 33 GIORNI DI LOTTA OPERAIA HANNO PIEGATO LA FIAT E L'HANNO COSTRETTA ALL'ACCORDO.

I punti importanti dell'accordo

L'accordo è certamente frutto di una mediazione (come del resto qualsiasi accordo), e certamente l'accordo contiene anche dei limiti come, ad esempio, la mancata rotazione per tutti i lavoratori messi in cassa integrazione. Ma è un accordo importante perché sancisce:

- 1) ritiro di tutti i licenziamenti
- 2) rientro immediato per i lavoratori più anziani (58 anni uomini 54 donne) messi in cassa integrazione, revisione delle situazioni anomale, rotazione della cassa integrazione sul montaggio 131 e 132
- 3) prima di procedere a processi di mobilità, verranno utilizzati i prepensionamenti, le dimissioni volontarie, la mobilità interna. A quel momento (30/6/81) si accerterà l'eventuale eccedenza da porre in mobilità
- 4) la individuazione dei lavoratori che andranno in lista di mobilità sarà fatta su criteri contrattuali (problemi tecnico-produttori, anzianità, carico familiare) e su tutto l'organico della FIAT auto (non sui soli 23.000 e rispettando la qualifica professionale di ciascun lavoratore)
- 5) al termine del processo di mobilità (cioè dopo due anni previsti dal contratto) TUTTI i lavoratori che non siano passati dalla FIAT ad altre aziende rientreranno definitivamente in FIAT.
In questo modo viene impedito che la mobilità significhi una forma di espulsione di lavoratori dalla fabbrica.

SI TRATTA ADESSO, CON LA STESSA FORZA E LA STESSA UNITÀ DI QUESTI 33 GIORNI, DI GARANTIRE LA PRECISA APPLICAZIONE DEI PUNTI DELL'ACCORDO.

Partito Comunista Italiano
Federazione di Torino



DEMOCRAZIA PROLETARIA

Federazione di Torino
Via Rolando 4 -- tel. 835521

Torino, 3 novembre 1980

A tutti i militanti e simpatizzanti

OGGETTO:

Invito Assemblea nazionale
contro l'accordo Fiat

Cari compagni,
i 35 giorni di lotta degli operai Fiat sono andati ben oltre la dimensione sindacale, pure importante, dello scontro. A Torino, nelle settimane scorse, non si sono fronteggiati soltanto padroni e operai, con le rispettive esigenze e compatibilità. In ballo ci sono stati 12 anni di lotta, di organizzazione, di contenuti, di cultura operaia. L'accordo sindacale, oltre che mortificare la resistenza operaia e la mobilitazione di massa, ha aperto la strada al "processo alle avanguardie" con cui si vorrebbe liquidare un'intera fase della lotta di classe nel nostro paese. Nel "processo" sono coinvolti delegati operai, l'organizzazione dei Consigli, la conflittualità in fabbrica e nella società.

L'ondata moderata, che ha trovato espressione di piazza nella manifestazione dei "quadri intermedi" della Fiat, può essere fermata a patto che si prenda coscienza che "nulla è più come prima", né la fabbrica, né il sindacato, né la sinistra.

Per riflettere e discutere sulla vicenda Fiat, su come organizzare la risposta di massa, Democrazia Proletaria ha organizzato a TORINO,

SABATO 8 NOVEMBRE un'ASSEMBLEA NAZIONALE
presso il CINEMA SMERALDO in Via Tunisi 92.

I lavori cominceranno alle ore 9 per finire alle ore 19, con una breve pausa per il pranzo, e vi prenderanno parte lavoratori della Fiat di Cassino, di Terni Ineresco, di Grottaferrata, dell'Alfa Romeo, dell'Autobianchi, giovani, donne, operai uniti dal rifiuto dell'accordo e dalla volontà di reagire a questa sconfitta.

La Segreteria Provinciale di D.P.

Movimento antagonista

Cronaca dell'antagonismo

10 settembre: Primi cortei spontanei che da Rivalta si dirigono alla Indesit. La scitilla scocca alla lavorazione della Delta, alle 8,30. La direzione chiede l'aumento dei carichi individuali di lavoro. Il reparto verniciatura si ferma immediatamente, coinvolgendo subito dopo il montaggio, le carrozzerie, le presse e, un'ora dopo, le meccaniche. «Danzica e Stettino, qui ci sarà il casino.» «No ai licenziamenti, no alla repressione. Agnelli in cassa integrazione.»

11 settembre: Le tre ore di sciopero proclamate in tutti gli stabilimenti Fiat diventano ovunque otto. Assemblee a Mirafiori, cortei dal Lingotto. Un gruppo di quadri e tecnici della Lancia viene sequestrato per una intera notte negli uffici che aveva rifiutato di abbandonare.

12 settembre: I 150 tecnici sequestrati alla Lancia vengono rimessi in «libertà». Gli operai di Chivasso bloccano l'autostrada Torino-Milano. Lo sciopero è ancora di otto ore. I cortei che partono da Mirafiori, Lingotto, Rivalta convergono di fronte alla sede della Regione Piemonte e della Prefettura. Appare un enorme ritratto di Marx. Malmenati i bacchettoni che portano a spasso il ritratto del Papa.

15 settembre: Presidi alla Lancia di Chivasso; il timido sciopero alternato proposto dai vertici provinciali diviene, a Lingotto, blocco totale delle merci (è un'occupazione di fatto).

16 settembre: Picchettati gli uffici di corso Marconi dagli operai Lingotto e Materferro.

17 settembre: Le fermate di tre ore vengono nuovamente prolungate. Pio Galli, che nel delirio si lascia sfuggire delle valutazioni positive sulla mobilità esterna, viene vivacemente contestato. Alla porta 5 di Mirafiori alcuni interventi, applauditi, propongono la riduzione dell'orario di lavoro.

19 settembre: I Collettivi Operai Fiat convocano un'assemblea cittadina. Nel volantino si legge: «Dobbiamo riprendere e allargare l'esperienza del luglio '79. Fermare le fabbriche ma non restarci dentro chiusi e impotenti, dobbiamo occupare l'intera metropoli torinese, coinvolgere tutti i proletari e operai.»

22 settembre: A Lingotto continua il blocco totale: non un pezzo finito varca il cancello di

uscita. La cassa integrazione a zero ore viene unanimemente definita «lista di proscrizione».

23 settembre: Il Movimento delle Donne di Torino distribuisce il volantino: «A casa non si torna», in cui si sottolinea la natura sociale e culturale dell'attacco Fiat. Leggiamo: «Diciamo no ai licenziamenti perchè ... tutte quelle che in questi anni hanno deciso di uscire dalla famiglia sarebbero costrette a tornare indietro sulle loro scelte...»

24 settembre: Alla Materferro, come annuncia un volantino, gli obiettivi sindacali vengono largamente contestati. Si lotta per «lavorare meno, lavorare tutti», per il «salario garantito ai disoccupati» e contro «ogni tipo di mobilità».

25 settembre: Assemblea di base alla facoltà di Architettura. Tra le parole d'ordine: contro ogni forma di mobilità; salario al 100% agli operai in cassa integrazione; pagamento delle giornate di sciopero; riduzione dell'orario di lavoro a parità di salario; trattative subito a Torino, in assemblea generale aperta a tutti.

Al mattino, Piero Carniti, che parla in piazza San Carlo, viene sepolto da una valanga di fischi: preludio premonitore degli schiaffoni che lo aspettano.

29 settembre: Prosegue il rigido blocco alla Lancia. La «Stampa» lamenta: «Cortei di protesta, cancelli bloccati, assemblee: l'ormai consueto e desolante panorama degli stabilimenti Fiat non è cambiato». Caduto Cossiga, la direzione sceglie di sospendere per tre mesi l'iter dei licenziamenti. Alla Lingotto urlano: «E' soltanto un trucco!».

30 settembre: Blocco totale all'Autobianchi di Desio. Il direttore costretto ad abbandonare lo stabilimento presidiate dagli operai. I presidi si diffondono al di fuori del gruppo auto (Fiat Avia, Fiat Energia, Spa Stura).

1 ottobre: «La Stampa» titola: «Tutte le fabbriche bloccate dagli operai. Non è entrato né uscito un solo pezzo». Il corteo della Lancia di Chivasso si dirige minaccioso verso la sede del comune. 140 consigli di fabbrica chiedono lo sciopero generale subito.

4 ottobre: Devastati gli uffici della SAUB Mirafiori: «Dottori sbirri, basta con la schedatura

degli operai in mutua, no ai licenziamenti».

8 ottobre: I blocchi alla Lancia impediscono, con particolare accanimento, l'uscita di 250 camion militari destinati all'esercito.

9 ottobre: Incursione dei capi per il «diritto al lavoro»: chi entra all'alba a Mirafiori, tutto il giorno assediata, vi può uscire solo alle 22.

10 ottobre: Sciopero generale.

11 ottobre: Ventimila studenti provenienti da ogni città sfilano a sostegno della lotta.

12 ottobre: Ancora totale il blocco del settore auto; parziale quello dei veicoli industriali. Le squadre dei capi trovano un compatto deterrente; i tentativi di sfondamento non vengono ripetuti.

15 ottobre: Assemblea presieduta dalla segreteria nazionale. Massiccio il dissenso: «Lama, Carniti, Benvenuto, il posto di lavoro non va svenduto». La relazione di Enzo Mattina viene ripetutamente interrotta. «L'Unità» piagnucola: «Lo interrompe un clamore assordante quando accenna al fatto che sarà garantito il rientro ai sospesi (il 30 giugno 1983) ai quali non sarà stato offerto un altro posto». La stessa «Unità», in prima pagina, titola: «Interventi polemici e contestazioni ai dirigenti sindacali».

16 ottobre: L'ipotesi di accordo è pronta. Le assemblee ai cancelli dicono NO. Ecco le for-

me di dissenso dispiegate: fischi per i sacri oratori istituzionali; lancio di monetine e sassi per quadri e impiegati accorsi alle votazioni; ombrellate e sergozzoni per il solito Carniti.

17 ottobre: Alla riapertura dei cancelli, continuano gli scioperi a Chivasso e a Mirafiori. Nel pomeriggio, 400 operai assediano la palazzina della V Lega FLM di Mirafiori. Nel controcomizio si urla «venduti» ai sindacalisti che, asserragliati nella sede, temono un'improvvisa irruzione.

20 ottobre: Assemblea d'élite con 200 inviti (per soli delegati Fiat) viene travolta dagli operai in cassa integrazione. Il cinema Zenit, dopo un rapido scontro fisico, si riempie di 1.000 persone.

21 ottobre: Riprese il lavoro, a Chivasso si registra la prima fermata spontanea contro i ritmi. Una intera linea della Lancia rimane inattiva.

30 ottobre: Documento approvato all'unanimità dagli operai Lingotto riuniti in assemblea: «A contestare l'intesa non è stata una minoranza prevaricatrice, ma una massa che non è disponibile ad un arretramento dei livelli di potere conquistato in questi anni.»

Assemblea al cinema «Giardino» per il boicottaggio dell'accordo.

SINTESI DEI VOLANTINI: contenuti, analisi e proposte

«ANDARE CONTROCORRENTE»

Obiettivi della fiat

... Ottenere il riconoscimento dello stato di crisi aziendale. Questo riconoscimento gli dà la possibilità di ottenere migliaia di miliardi dallo Stato, cioè soldi della collettività, con i quali pagarsi la ristrutturazione, la cassa integrazione a zero ore e la mobilità esterna.

... Mettere fuori dalla fabbrica quegli operai e delegati che si opponevano al piano di ristrutturazione ... e repressione e i più deboli come gli invalidi. ... Annibaldi sulla Stampa del 18/10 afferma: «adesso la fabbrica sarà più governabile».

Ruolo del sindacato

Gli attuali sindacati altro non sono che un sindacato statale e corporativo. Trentin, prevedendo questa presa di coscienza degli operai, al cinema Smeraldo disse: «Noi non siamo un sindacato statale, se l'accordo non ci va bene nessuno ci obbliga a firmarlo».

...

Proposte:

Lavorare per costruire una vera organizzazione marxista-leninista per porre in primo piano la difesa dei nostri interessi di classe. Tutti i delegati e operai che non condividono la linea del sindacato devono rompere con esso, uscire e costruire insieme *IL NOSTRO SINDACATO*.

...

COMITATO NAZIONALE CONTRO I LICENZIAMENTI

Organizzarci per non essere più sconfitti

Sindacati e partiti hanno sottoscritto e imposto quegli stessi obiettivi che fino a poco prima dicevano di combattere!

Il sindacato ci racconta che ha dovuto cedere per due motivi: il primo perchè non c'era la forza operaia sufficiente, il secondo perchè i capi, con

la loro manifestazione, si erano separati dalla lotta indebolendola!

... Per quanto riguarda i capi diciamo subito che i capi non hanno mai lottato per affermare gli interessi della classe operaia: abbiamo mai visto capi scioperare contro gli abusi e gli arbitri subito dagli operai?

No! Perché sono i capi stessi quelli che esercitano sopraffazioni e autoritarismi contro gli operai!

No! i capi non hanno mai lottato per gli interessi degli operai, perché i loro interessi sono legati all'andamento dei profitti dei padroni, dai quali ottengono maggiori privilegi.

Proposte:

Boicottare l'accordo, organizzando lotte su obiettivi che ci difendano ostacolando l'applicazione dell'accordo respingendo aumenti dei ritmi e dei carichi di lavoro, collegandoci con altri operai di altre fabbriche e con i disoccupati per lottare fuori e contro la linea e gli obiettivi antioperai di questo sindacato...

... urge la necessità di avere *un'organizzazione degli operai che lotti per difendere i nostri interessi e che si batta, fino alla TRATTATIVA, per imporre la difesa delle condizioni di vita e di lavoro della classe operaia.*

IL PROGRAMMA COMUNISTA

La lotta alla Fiat... ha contribuito a far crollare una serie di idoli che già vacillavano.

Il primo è *l'economia nazionale*, ossia gli *interessi comuni* tra le diverse classi che compongono la società. L'attacco all'occupazione non è il frutto del cattivo Agnelli, ma una *necessità obiettiva* di tutto il sistema capitalistico. Questo deve confessare apertamente che per lui la classe operaia è solo un fattore della produzione e, come le macchine, va impiegato o eliminato a seconda della convenienza del sistema. Ma ciò vuol dire anche che la *lotta* è una necessità obiettiva della classe operaia per difendersi dal sistema economico capitalistico.

Il 2° idolo infranto è l'illusione che per la classe operaia esista una via politica per controllare, prima della presa del potere e della dittatura proletaria, questa *forza antisociale* che è il capitale e le sue leggi. ... la via del collaborazionismo di classe, ... nei momenti decisivi, non può che inchinarsi alla legge «obiettiva» del capitale.

Il 3° idolo infranto è che la classe operaia, soprattutto quando si esprime ai livelli di una estesa mobilitazione, costituisca una *massa uniforme* con gli strati intermedi.

... La lotta alla Fiat ha anche mostrato che al-

l'interno della classe operaia stessa è necessaria una *lotta* perché si affermino gli obiettivi di classe su quelli di alcuni settori e degli strati che rappresentano gli interessi dell'azienda in seno ai lavoratori.

Proposte:

Costituzione di gruppi organizzati intorno alla consapevolezza che la rappresentanza di lotta deve essere l'espressione diretta dei lavoratori.

Per la ripresa della lotta di classe

Per la sua organizzazione indipendente

PARTITO COMUNISTA INTERNAZIONALE

... Espulsione della forza lavoro, la ragione generale è che ormai la produttività del lavoro è così alta che è diventata incompatibile col numero degli operai occupati; ogni operaio produce *troppo* rispetto alle capacità di assorbimento del mercato e soprattutto rispetto al numero di ore lavorate, che è fermo dall'inizio del secolo.

... Da una parte il licenziamento e la disoccupazione, dall'altra il supersfruttamento di chi resta in fabbrica e che mantiene, col suo lavoro, tutta la società che nell'insieme diventa sempre meno produttiva e più parassita.

Atteggiamento dei sindacati e PCI soprattutto...

Firmato accordo sui licenziamenti collettivi, accordo sulla mobilità ecc. Convegno del PCI sulle scopre che aumento della produttività non significherebbe aumento dello sfruttamento...

...

Noi dobbiamo fare di tutto perché la situazione diventi invece «ingovernabile» per i bonzi sindacali e per i padroni, ma «governabile» dagli operai.

Per questo occorrono:

Collegamento tra le varie sezioni, stabilimenti e altre fabbriche in CIG. Coordinamento delle iniziative che vengono prese e dei gruppi operai che attorno ad esse si formano (assemblee, volantini...)

Indicazioni precise sulle forme di lotta: SCIO-PERO GENERALE SUBITO E AD OLTRANZA.

Nelle assemblee... ricordiamo sempre le classiche rivendicazioni proletarie generali tanto più valide in situazioni come questa:

– *Drastica riduzione di orario a parità di salario!*

– *Salario garantito ai senza lavoro!*

NO AI LICENZIAMENTI E ALLA MOBILITÀ

Proposte... da altro volantino

Gruppi operai combattivi si riuniscono per dare una risposta a questo problema (no alla mobilità, no ai licenziamenti, ore di sciopero pagate ecc...). Occorre riunirci attorno a loro e, pur nella discussione inevitabile nella preparazione attuale, realizzare il collegamento e il coordinamento delle piccole forze di cui per adesso disponiamo.

COLLETTIVI OPERAI FIAT

Effetti accordo... l'atteggiamento del sindacato ha aperto la strada a polizia e carabinieri, come alla Lancia di Chivasso (dove venerdì è continuato il blocco della produzione) e ai picchetti contro lo straordinario sabato mattina alle carrozzerie di Mirafiori.

Contemporaneamente in fabbrica si sono avuti 35 licenziamenti per violenze ai picchetti, aumenti dei ritmi e riduzione delle pause, spostamenti di interi reparti, straordinari alla linea della 127 concordati con il sindacato.

... Di fronte al sindacato che oggi vuole imporre ai consigli di fabbrica la gestione dell'accordo che abbiamo rifiutato, *facciamo appello a tutti gli operai, a tutti i delegati che si sono battuti per il no all'accordo*, perchè portino avanti la lotta contro i CdF che gestiscono questo tipo di accordo targato FIAT.

Proposte:

E' necessario costruire *organismi di base* che abbiano come obiettivo la lotta contro l'aumento della produttività basata su un maggior sfruttamento, contro la mobilità interna ed esterna, la ristrutturazione, la cassa integrazione e tutti i licenziamenti, per la riduzione dell'orario di lavoro a parità di salario, organismi di base che siano in grado di *organizzare e dirigere la lotta ed IMPORSI NELLA CONTRATTAZIONE*

GRUPPI OPERAI Mirafiori lingotto rivalta cipas

... Il PCI che aveva puntato tutte le sue carte per sfruttare la lotta contro i licenziamenti per l'ingresso al governo vede ridimensionato il suo ruolo dall'azione di Agnelli: se si vuole entrare al governo non si possono fare inutili discorsi fumosi sugli errori della Fiat, ma occorre sostenere senza incertezze gli interessi del capitale.

...

... Stiamo verificando che la crisi non solo non si risolve, ma si acuisce, la guerra commerciale che è già estesa a tutti i rami della produzione capitalistica, si inasprisce sempre più mentre già si delinea lo scontro militare...

... il sindacato sostiene la competitività e l'aumento della produttività chiedendo in cambio il controllo sull'organizzazione del lavoro, che non può essere altro che la cogestione dello sfruttamento, delle liste di mobilità e della scelta delle migliaia di operai «eccedenti» da licenziare...

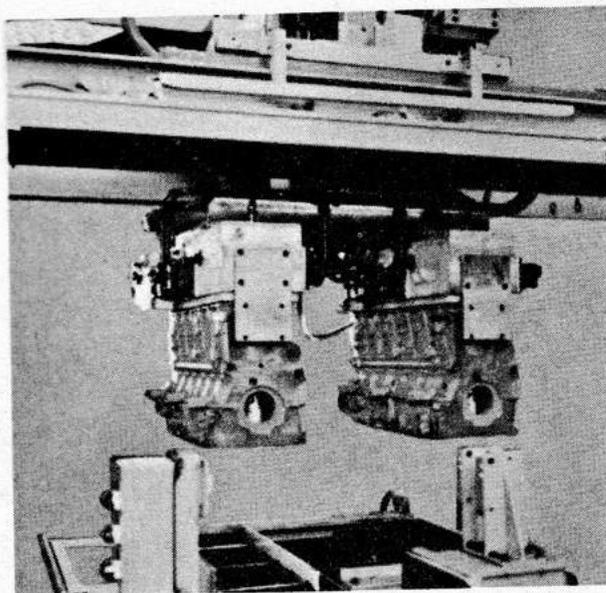
... Gli operai in cassa integrazione serviranno ad aumentare con i licenziati la concorrenza tra operai sul mercato della forza lavoro... Malgrado però la programmazione della produzione, l'aumento della produttività e i bassi salari, il capitale italiano non supera la crisi poichè tutti i padroni utilizzano lo stesso sistema con i loro operai e la guerra commerciale, la concorrenza si farà più acuta. Lo sbocco inevitabile è la possibilità di venire utilizzati come carne da cannone nella guerra militare capitalista per la ripartizione dei mercati.

... il compito di mantenere la pace sociale è assolto dai partiti e dai sindacati.

Proposte:

... una riduzione d'orario a parità di salario sostenuta con scioperi articolati ci può permettere di rafforzarci contro Agnelli. Un controllo contro l'aumento dei ritmi e della produttività sostenuto con azioni articolate è possibile.

... E' necessaria l'organizzazione politica ed economica degli operai, che ci permetta oggi, di difenderci dagli attacchi del capitale e creare le condizioni soggettive per l'emancipazione dal modo di produzione capitalista ...



Proletari, compagni!

Dopo sette licenziamenti in quel solo settore senza che vi fosse una risposta adeguata da parte del sindacato, gli operai della **MATERFERRO** hanno organizzato otto ore di sciopero che la **FLM** non solo non ha riconosciuto, ma ha boicottato in tutti i modi giungendo allo sfondamento del picchetto formato da una quarantina di scioperanti.

Secondo dati della stessa **FLM** i licenziamenti alla Fiat hanno raggiunto la cadenza media DI 80 AL GIORNO e andando avanti di questo passo è evidente che in pochi mesi, mentre "il civile confronto tra le parti" continua, Agnelli raggiungerà il suo scopo di eliminare 15.000 persone dall'organico Fiat senza il minimo intoppo.

Nonostante la sporca azione di crumiraggio organizzata dai bonzi sindacali, lo sciopero della **MATERFERRO** è riuscito e un numero considerevole di operai ha dimostrato così la possibilità di lottare anche quando il sindacato, per la sua "responsabile" politica verso l'economia nazionale e la salute dei profitti, evita lo scontro.

Non si creda che l'episodio di crumiraggio sindacale sia un fatto slegato dalla politica generale delle Confederazioni. Hanno cantato vittoria sulla questione della trattenuta dello 0,50% solo perchè cambierà la forma di applicazione ma gli 800 miliardi verranno comunque rastrellati dalle nostre tasche insieme ad altri 5000 miliardi che direttamente o indirettamente passeranno dalle buste paga ai padroni.

Un passo dopo l'altro la borghesia, aiutata dal PCI e dagli attuali sindacati, tenta di mettere toppe ad una crisi che è internazionale e che non riesce a domare; rattoppa con l'unico metodo che conosce: comprimere le condizioni di vita dei salariati, ottenere sacrifici col minimo di contrasto sociale, cioè senza suscitare lotte di difesa. Il crumiraggio organizzato dai bonzi è la logica conseguenza della loro generale politica!

Se i padroni sono finora riusciti ad ottenere la pace sociale è soltanto perchè PCI e sindacati lo permettono: organizzazioni che si richiamassero veramente agli interessi degli operai opporrebbero una strenua battaglia per contrastare l'attacco in corso. Invece assistiamo a scioperi ridicoli, proclamati come "dimostrativi" per tempi brevissimi e nella massima divisione tra reparti e fabbriche; scioperi che, inutile dirlo, sono solo demoralizzanti e dispendiosi. Quando vengono proclamati; perchè in fondo la linea della **FLM** è quella solita della chiacchiera pacifica come dice la 1a Lega: «crediamo che l'iniziativa della **FLM** a livello provinciale con me-

dici, uffici vertenze, avvocati, magistratura democratica e CdF dia risposte concrete e soprattutto strumenti adeguati per rispondere nel modo giusto alle strumentalizzazioni del padrone".

Ma è proprio l'idiotismo delle tavole rotonde e il conseguente rifiuto della lotta la via che preferiscono i padroni!

Bisogna riprendere la strada della lotta, anche a costo di passare sopra la politica delle false organizzazioni operaie, come hanno fatto alla MATERFERRO, ma anche in altri reparti, a RIVALTA, a MIRAFIORI e in altre fabbriche sparse in Italia.

Questa crisi che non riguarda solo l'automobile è una classica crisi di sovrapproduzione e si trascina da anni, portando la concorrenza tra aziende e tra Stati ad aspetti di vera e propria guerra commerciale, in preparazione di una guerra vera e propria per la conquista dei mercati. La responsabilità del PCI e dei sindacati verso l'economia nazionale per l'aumento della produttività e quindi della competitività dei prodotti nazionali si traduce in una partecipazione a questa guerra commerciale cui i proletari di un paese offrono sacrifici al fine di fare concorrenza ai proletari degli altri paesi in una corsa all'abbassamento reciproco del prezzo della forza lavoro.

Noi diciamo che solo la rivoluzione comunista mondiale spezzerà definitivamente questo ingranaggio, ma ciò non significa che non sia necessario già da adesso impostare una vigorosa lotta di difesa sull'esempio degli operai che già la tentano e già registrano parziali vittorie nell'organizzazione dell'uso della nostra forza nello sciopero.

Un PROGRAMMA PRECISO DI DIFESA (Nessun licenziamento, giù le mani dal salario, no all'aumento della produttività e del tempo di lavoro ecc.), una ORGANIZZAZIONE COERENTE con esso e il COLLEGAMENTO PIU' VASTO possibile tra proletari: ecco il vero segreto delle possibilità di vittoria, l'unica via che possa rappresentare le basi dello sviluppo anche di una fase di attacco e di offesa.

ORGANIZZATEVI CON I VOSTRI COMPAGNI CHE GIA' HANNO IMBOCCATO QUESTA STRADA !

PARTITO COMUNISTA INTERNAZ.

cicl. in

proprio

V. Calandra 8/V

28/7/80

(Il Programma Comunista)
aperto il mercoledì dalle 21 in poi.

DOPO MESI DI VOCI LA FIAT FARLA CHIARO:

24.000 in cassa integrazione fino al dicembre dell' '81, di cui la metà non rientrerà più in fabbrica. Questo sempre se il mercato dell'auto riprende a tirare. Agnelli sostiene che per difendere i suoi profitti occorre limitare la sovrapproduzione di auto. In questo modo vuole raggiungere i seguenti scopi:

- 1) attraverso una previsione sull'andamento del mercato programmare la produzione per limitare le perdite;
- 2) porre allo stato la necessità di bloccare l'accordo Alfa-Nissan ed instaurare un più forte protezionismo sul mercato italiano contro i capitalisti delle altre nazioni;
- 3) spingere lo stato a finanziare una più rapida ristrutturazione per affrontare la competitività del mercato.

L'FLM fa le sue contro proposte: 74.000 in cassa integrazione fino al dicembre '80, aumento dei prepensionamenti e della mobilità interna. Cosa voleva Agnelli? Licenziare una parte degli operai per i profitti; la FLM modifica solo la forma, ma la sostanza è uguale: difesa del capitalismo italiano. Quali sono le conseguenze per noi operai? Per chi resta in fabbrica aumento dei ritmi, dei carichi di lavoro e della produttività: cioè più sfruttamento. All'Olivetti dopo il licenziamento di migliaia di operai la produttività è aumentata di circa il 50% e la crisi non è superata. A Rivalta, sulle linee della Delta, i ritmi sono aumentati e gli operai diminuiti. Gli operai in C.I. pagati all'80% serviranno ad aumentare con i licenziati la concorrenza tra operai sul mercato della forza lavoro. Malgrado però la programmazione della sovrapproduzione l'aumento della produttività e di bassi salari, il capitale italiano non supera la crisi poiché tutti i padroni utilizzano lo stesso sistema con i loro operai e la guerra commerciale, la concorrenza si farà più acuta. Lo sbocco inevitabile è la possibilità di venir utilizzati come carne da cannoni nella guerra militare capitalista per la ripartizione dei mercati. Alla Fiat i licenziamenti con l'appoggio dei sindacati sono iniziati da tempo: 5.000 operai sono stati "dimissionati" con la scusa dell'assenteismo, ma questo ad Agnelli non basta, il problema è di effettuare gli altri licenziamenti senza innescare una protesta operaia che potrebbe diventare pericolosa per le necessità di pace sociale e di sopravvivenza del capitale nella crisi. Il compito di mantenere la pace sociale è assolto dai partiti e dai sindacati che in particolar modo vogliono far passare gli interessi dei padroni come interessi operai e controllano o impediscono la protesta operaia. In Polonia lo stato capitalistico si è alleato con la Chiesa per far cessare gli scioperi e ricondurre gli operai in difesa dell'economia nazionale polacca. In Italia i sindacati "liberi" e lo stato "democratico" si assumono lo stesso compito. Come gli operai polacchi si sono organizzati in comitati operai per difendersi dagli attacchi della borghesia, così alla Fiat e nelle altre fabbriche solo organizzandoci come classe potremo difendere i nostri interessi contro quelli del padrone. Organizzarsi contro gli aumenti dei ritmi, della produttività, e contro i licenziamenti per porre le basi per l'abolizione del lavoro salariato e della proprietà privata.

GRUPPI OPERAI FIAT MIRAFICRI-REVALTA-LINGOTTO

Cicl. in proprio/ Via S. Ottavio/ settembre '80

BLOCCHIAMO LA PRODUZIONE, OCCUPIAMO LA METROPOLI TORINESE, FERMIAMO I PADRONI

La campagna scatenata dalla Fiat lo scorso anno con i 61 licenziamenti sta ora producendo i suoi effetti più drammatici. Come abbiamo sempre ripetuto i 61 sono stati l'anticamera e la premessa politica dei licenziamenti di massa. Chi, come partiti e sindacati, credeva che licenziando i 61 si volessero colpire operai più o meno violenti, chi ha sabotato le lotte di allora, oggi è servito a dovere.

La Fiat si è resa conto che poteva giocare liberamente ed ha sferrato una campagna che si è articolata da un lato con migliaia di trasferimenti e mobilità interna, e dall'altro con **I LICENZIAMENTI DI MASSA CHE MOTIVATI DALL'ASSENTEISMO HANNO IN REALTA' COLPITO TUTTI**: invalidi, giovani, donne, anziani con i pretesti più assurdi. Tra il silenzio e la complicità sindacale **SONO STATI LICENZIATI OLTRE 7.000 OPERAI**, vale a dire la metà dei 15.000 promessi a luglio da Agnelli. Contemporaneamente, orchestrata da Fiat e giornali, è cominciato il bombardamento di massa per convincerci sulla oggettività della crisi, sulla necessità dei licenziamenti, sulla "verità" che siamo tutti nella stessa barca. Sono queste le falsità e menzogne che i padroni ci hanno propinato creando una enorme confusione, ma si sa: una menzogna raccontata mille volte alla fine diventa una verità.

Ma cos'è questa crisi? Noi crediamo che il settore dell'auto non sia sull'orlo del fallimento. Si tratta invece di una crisi di ristrutturazione, cioè della necessità per i padroni di produrre sempre di più e a costi più bassi, di automatizzare gli impianti e di licenziare. Che la crisi dell'auto non sia una catastrofe lo dimostra il fatto che i giapponesi continuano a vendere su tutti i mercati, questo vuol dire che il mercato dell'auto è ancora aperto. Ora la Fiat vuol far pagare a noi i suoi aumenti di profitti, la guerra commerciale con le altre multinazionali dell'auto. Ma vuole anche sconfiggere e piegare una classe operaia irriducibile nei suoi comportamenti antagonisti, nella sua capacità di lotta e di organizzazione.

In questa situazione chiara appare la politica di cogestione e di sacrifici che da anni il sindacato pratica. **CHI SE NON L'FLM HA FIRMATO NEL CONTRATTO DEL '79 L'ACCORDO SULLA MOBILITA' ESTERNA? E' QUESTA FIRMA E QUESTO ACCORDO CHE LA FIAT VUOLE UTILIZZARE CONTRO DI NOI PER LICENZIARCI**. Mobilità esterna vuol dire uso "flessibile" degli operai vuol dire la nostra dipendenza a seconda delle esigenze produttive dei padroni, **E' DI FATTO L'ANTICAMERA DEL LICENZIAMENTO**. E i signori dell'FLM mentre nelle assemblee urlano contro la mobilità, in realtà a Roma stanno preparando l'ennesima truffa, l'ennesimo cedimento a favore della Fiat. Infatti il segretario del PCI di Torino ha dichiarato testualmente "Siamo favorevoli ad un uso corretto della mobilità esterna che consideriamo uno strumento di politica industriale". E bravi anche i padroni si mettono a fare! E poi dove sono queste migliaia di posti di lavoro che ci fanno luccicare davanti agli occhi padroni, giornali, TV se fino a ieri il collocamento era zeppo di disoccupati? E' in realtà l'ennesimo imbroglio per truffarci, una volta licenziati i posti promessi non ci saranno più. Su questi punti non dobbiamo accettare nessun compromesso come è necessario riaprire la discussione su obiettivi come la riduzione generalizzata dell'orario di lavoro a 35 per imporre un terreno operaio di lotta.

Compagni,

alcune cose devono essere chiare perchè questi sono i giorni in cui si decide tutto. Si parla della Polonia e spesso i sindacalisti sono in prima fila. Ma questi signori dimenticano che gli operai polacchi hanno sconfitto burocrati e bonzi sindacali, hanno costruito un'organizzazione autonoma operaia, hanno rispettato sempre le decisioni delle assemblee ribellandosi sempre ai mille trucchi di cui sono specialisti questi signori. **PER QUESTO GUARDIAMO A DANZICA MA ANDIAMO OLTRE !**

Abbiamo la coscienza e la forza per vincere. Dobbiamo riprendere e allargare l'esperienza del luglio '79. Fermare le fabbriche ma non restarci dentro chiusi e impotenti, dobbiamo occupare l'intera metropoli torinese, coinvolgere tutti i proletari e operai. Mettere in campo, far sentire ai partiti e al potere, tutta la forza, la rabbia, l'organizzazione operaia. Le forme di lotta e gli obiettivi da praticare non sono dei feticci, ne abbiamo inventati tanti e si possono ripetere, ne possiamo inventare altri ancora; non è la fantasia e la rabbia che ci mancano.

RESPINGIAMO QUALSIASI PROPOSTA DI MOBILITA' CHE E' L'ANTICAMERA DEL LICENZIAMENTO. COSTRUIAMO UN'ORGANIZZAZIONE AUTONOMA OPERAIA. FERMIAMO TUTTE LE FABBRICHE, COINVOLGIAMO TUTTI I PROLETARI IN UNO SCONTRO DURO CONTRO STATO E PADRONI.

**SABATO 20 ore 9,30 al CENTRO SOCIALE di MIRAFIORI SUD
VIA PLAVA 145 / CAPOLINEA 63
A S S E M B L E A O P E R A I A**

COLLETTIVI OPERAI FIAT
Rivalta / Lingotto / Mirafiori

CONTINUARE LA LOTTA AD OLTRANZA PER IL RITIRO DEI LICENZIAMENTI - CONTRO LA Operai, compagni, MOBILITA' E L'AUMENTO DELLA PRODUTTIVITA'

la risposta operaia all'attacco della FIAT non si è fatta aspettare. Adesso bisogna andare avanti. Le trattative sono riprese e i sindacati, oltre alla C.I., al blocco del turn-over e i prepensionamenti, sono disposti ad accettare la mobilità esterna purché, dicono, venga garantito a tutti un nuovo posto di lavoro.

Da parte loro i padroni promettono da 5.000 a 6.000 nuovi posti di lavoro all'anno. Possiamo prevedere come potrebbe andare a finire: i sindacati firmano un accordo con la promessa di posti di lavoro alternativi, i padroni non rispettano i patti, come è già successo alla Innocenti, all'Unidal, alla Olivetti; gli operai rimangono fuori dalla fabbrica, i sindacati salvano la faccia.

Anche la FIAT, come le altre grandi aziende, difficilmente licenzierà di colpo migliaia di lavoratori, perché ha paura della reazione operaia, ma continuerà a buttarli fuori usando tutti i mezzi: per assenteismo (più di 3.500 licenziamenti alla FIAT nel mese di luglio), con gli autoliquidamenti incentivati (come alla Olivetti), i prepensionamenti, la cassa integrazione, illudendoci che o ritorneremo in fabbrica o avremo comunque un posto garantito. E' FALSO!

Anche agli operai della Emanuel, Singer, Venchi Unica, Indesit, ecc. hanno fatto le stesse promesse, ma essi sono ancora senza lavoro, assieme agli 80.000 disoccupati iscritti al collocamento, alle migliaia di giovani che non trovano lavoro.

Lasciar passare la mobilità esterna vuol dire accettare di essere licenziati. Con le liste di mobilità vi sarebbero tre tipi di disoccupati: i lavoratori esuberanti, i disoccupati iscritti al collocamento, i giovani delle liste speciali, tutti in concorrenza spietata con chi ha la "fortuna" di continuare ad essere sfruttato in fabbrica.

E mentre aumenta la disoccupazione, il padronato può permettersi di chiedere più straordinari, di aumentare i ritmi e i carichi di lavoro, la repressione e il dispotismo dei capi, minacciandoci, se non pieghiamo la testa, di essere licenziati alla prossima tornata.

I SINDACATI dal canto loro, dicono di difendere l'occupazione, ma non hanno mosso un dito contro le migliaia di licenziamenti individuali, contro l'emorragia continua dei posti di lavoro. Nei Contratti Nazionali hanno firmato la mobilità esterna che ora dicono di rifiutare, mentre appoggiano l'aumento della produttività, e la lotta contro l'assenteismo.

NESSUNO HA IL POSTO GARANTITO! GLI OCCUPATI DI OGGI POSSONO ESSERE I DISOCCUPATI DI DOMANI!

Il loro obiettivo, come quello dei partiti dell'arco "democratico", non è la difesa dei nostri interessi, ma il risanamento del gruppo con la partecipazione ed il consenso dei lavoratori; per questo non bastano le nuove tecnologie, bisogna prendere le stesse misure già adottate dagli altri concorrenti per essere competitivi: licenziare gli "esuberanti", intensificare lo sfruttamento, mettere i lavoratori gli uni contro gli altri in difesa dei profitti dell'azienda.

Operai, Compagni,
ciascun anno fa ci dicevano di fare i sacrifici e difendere l'economia nazionale per ottenere migliori condizioni di vita e di lavoro. I sacrifici li abbiamo fatti, la produttività è aumentata, la produzione anche, i salari sono compatibili con le esigenze aziendali, ma i licenziamenti continuano per fare produrre più merci con meno operai.

NON ABBIAMO INTERESSI COMUNI CON I PADRONI! NON CI SONO INTERESSI CONCILIABILI TRA SFRUTTATI E SFRUTTATORI!

Per questo non dobbiamo farci ingannare da possibili accordi che FIAT, SINDACATI e GOVERNO possono firmare, dove non ci saranno 14.000 operai licenziati in blocco, ma potranno passare attraverso C.I., LISIS DI MOBILITA' o altre misure.

Perciò dobbiamo fin da oggi batterci:
per la DIFESA DI TUTTI I POSTI DI LAVORO
per il RITIRO DEI LICENZIAMENTI
contro TUTTE LE PROPOSTE DI MOBILITA'
contro L'AUMENTO DELLA PRODUTTIVITA' che vuol dire maggiore sfruttamento.

SOLO ORGANIZZANDOCI INDIPENDENTEMENTE dalle forze politiche e sindacali (PML - Confederazioni e partiti costituzionali) DIFENDEREMO I NOSTRI INTERESSI.

CONTINUAMO LA LOTTA FINO ALL'OCCUPAZIONE DELLA FIAT COME PROPOSTO IN QUELTI GIORNI DAGLI OPERAI PIU' COMBATTIVI.

FO 11-9-80
CIV. BURZIO 9

COMITATO NAZIONALE
CONTRO I LICENZIAMENTI

SABATO 20 RIUNIONE IN
VIA BURZIO N. 9 alle ore 16

PER IL RITIRO DI TUTTI I LICENZIAMENTI - CONTRO LA MOBILITA'
ESTENDIAMO LO SCIOPERO AD OLTREANEA

Operai, compagni,

dalla risposta che saremo dare alle proposte di azienda, governo e sindacati, dipendono non soltanto 14.000 licenziamenti alla FIAT, ma la possibilità dell'intera classe operaia di difendersi dai licenziamenti futuri.

La FIAT vuole disfarsi degli operai che non le servono più; dopo averci sfruttati e ammalati, ne licenzia a migliaia per assenteismo, ma non le basta.

I sindacati vanno incontro alle sue esigenze e le offrono:

- i prepensionamenti, cioè l'espulsione dalla fabbrica dei lavoratori più anziani;
- gli autolicensing incentivati, cioè l'aumento della liquidazione per i lavoratori che se ne vanno volontariamente;
- il blocco del turn over, cioè la non sostituzione dei lavoratori che lasciano la fabbrica.

Tutto questo vuol dire la PERDITA DI MIGLIAIA DI POSTI DI LAVORO.

In più offrono:

- l'estensione della cassa integrazione con la conseguente perdita di salario;
- la mobilità interna.

Sono poi disposti ad ACCETTARE LA MOBILITA' ESTERNA, cioè lo spostamento da una fabbrica ad un'altra di qualunque settore purchè, dicono, sia garantito il posto di lavoro.

E' CHIARO CHE IL PROBLEMA CENTRALE PER L'AZIENDA E I SINDACATI E' QUELLO DI APPLICARE L'ACCORDO SULLA MOBILITA' GIA' FIRMATO NELL'ULTIMO CONTRATTO NAZIONALE DI LAVORO E IN ATTESA DI DIVENTARE LEGGE DELLO STATO.

Ma i posti di lavoro alternativi non ci sono e non si possono inventa-

re. Accettare le promesse dei padroni, del governo e delle regioni vuol dire fare la fine dei lavoratori della Innocenti, dell'Unidal, della Olivetti, ecc. dove i sindacati hanno firmato accordi che garantivano un altro posto di lavoro o il riêntro, ma che sono ancora fuori dalla fabbrica.

SE PASSA LA MOBILITA' ESTERNA PASSERANNO I LICENZIAMENTI DI MASSA MASCHERATI.
CI TROVEREMO IN CONCORRENZA CON I LAVORATORI DELLE ALTRE FABBRICHE IN CRISI, CON I DISOCCUPATI CHE IL POSTO DI LAVORO L'HANNO GIA' PERSO O NON L'HANNO MAI AVUTO.

Operai, compagni,

nei anni ci hanno detto che dovevamo fare i sacrifici per difendere l'occupazione. I sacrifici li abbiamo fatti e adesso siamo di fronte ad una nuova ondata di cassa integrazione e minacce di licenziamenti, che non colpiscono solo la FIAT ma anche altri settori come il chimico (Montedison), siderurgico (Falck), cantieristico (Breda), ecc.

Di fronte a questa situazione i sindacati ci ripropongono il solito discorso: per avere il posto garantito bisogna risanare l'azienda, bisogna che i suoi prodotti siano più competitivi, quindi bisogna aumentare la produttività. Ma aumentare la produttività vuol dire produrre di più con meno operai, anche se con nuove tecnologie e con una nuova organizzazione del lavoro, che in questa società vogliono dire aumento dello sfruttamento. COSI' NON SI DIFENDONO GLI OPERAI, SI DIFENDONO I PROFITTI DEI PADRONI.

Operai, compagni,

con la forza espressa fino ad oggi POSSIAMO SCONFICARE LA FIAT SUI NOSTRI VERI OBIETTIVI:

- . PER IL RITIRO DI TUTTI I LICENZIAMENTI
- . CONTRO OGNI FORMA DI MOBILITA'
- . NO AL BLOCCO DEL TURN OVER
- . RIDUZIONE DELL'ORARIO DI LAVORO A PARITA' DI SALARIO
- . SALARIO AL 100% AGLI OPERAI IN CASSA INTEGRAZIONE
- . PAGAMENTO DELLE GIORNATE DI SCIOPERO

E sulla base di queste rivendicazioni:

TRATTATIVE A TORINO IN FABBRICA IN ASSEMBLEA GENERALE APERTA A TUTTI

CONTINUIAMO ED ESTENDIAMO LO SCIOPERO A D O L T R A N Z A anche nei SETTORI CHE TIRANO, con l'obiettivo di arrivare al BLOCCO TOTALE DI TUTTI GLI STABILIMENTI DEL GRUPPO A LIVELLO NAZIONALE.

COSTITUIAMO UN C O O R D I N A M E N T O DI TUTTI I COMITATI DI BASE, DI TUTTI I LAVORATORI OCCUPATI E DISOCCUPATI, PERCHE' SU QUESTI PUNTI SI REALIZZI UNO SFORZO COMPATTO DI ORGANIZZAZIONE COMUNE, AL DI LA' DI QUALSIASI IDEOLOGIA.

All'unità di chi è disposto a contrattare licenziamenti e mobilità, opponiamo l'unità di chi lotta contro ogni licenziamento e contro ogni forma di mobilità.

COMITATO NAZIONALE CONTRO I LICENZIAMENTI

cicl. in proprio
V. Sammartini 33 - MI
23/9/1980

ASSEMBLEA CITTADINA AD ARCHITETTURA.

Davanti al duro attacco portato avanti da padroni, governo e sindacati, alcuni operai della MATERFERRO sono riusciti a portare avanti delle lotte in alternativa a quelle proposte dal sindacato.

Se il sindacato in alcune sezioni è stato scavalcato soltanto in termini di ore di sciopero, alla MATERFERRO si è riusciti a ribaltare i contenuti portati avanti dal sindacato.

La nostra lotta si è imperniata su questi punti:

- MOBILITA' ESTERNA. Il no esprime un rifiuto netto a farsi usare come manodopera per un maggiore profitto padronale nel senso che gli operai si troveranno ad essere spostati in piccole boite o nell'indotto quando verrà introdotta l'automazione nel settore dell'auto.

- NO ALLA MOBILITA' INTERNA, già in vigore grazie ai bonzi sindacali, che in altre forme esprime le stesse cose.

Rispetto alla riorganizzazione del lavoro, noi pensiamo che se questa non porterà ad una secca riduzione dell'orario di lavoro, gli operai rimasti si troveranno di fatto a subire l'aumento della produttività e su questo FIAT e sindacati sono d'accordo.

Siccome il sistema capitalistico di produzione vuole proletari occupati e disoccupati e vittime degli effetti della ristrutturazione, noi diciamo: SALARIO GARANTITO AI DISOCCUPATI.

Il blocco del turnover proposto dalla FLM significa l'automatico aumento degli uffici di collocamento, cioè una situazione stagna rispetto all'occupazione. Di qui si spiega la nostra proposta di LAVORARE MENO LAVORARE TUTTI.

Da questi contenuti e su questi obiettivi che stiamo portando avanti è nata l'esigenza di un collegamento con gli operai delle altre sezioni per uscire dall'isolamento ed arrivare ad un tentativo di organizzazione su questi punti.

Per stravolgere gli obiettivi della difesa dell'economia nazionale, per l'interesse di tutti i lavoratori proponiamo di ritrovarci tutti in una

A S S E M B L E A C I T T A D I N A

che si terrà GIOVEDI' 25 alle ore 15 nell'AULA DI ARCHITETTURA.

Cicl. in Prop. v. S. Ottavio 20
24/9/80 Torino.

Un Gruppo di
OPERAI MATERFERRO

LOTTA DI CLASSE ALLA FIAT

COLLETTIVI OPERAI FIAT

IL PROGRAMMA DEL PADRONE

1) L'AUTO MUORE ?

Cosa c'è dietro la "campagna d'autunno" scatenata dalla FIAT contro i "suoi" operai? La "legge del mercato", rispondono un po' tutti, da Eugenio Scalfari a Claudio Napoleoni, dai ministri, ai giornalisti, ai professori di economia fino ai capetti ed ai guardiani: l'auto sarebbe cioè un prodotto "maturo", destinato a vendersi sempre meno sia perché i mercati sono "saturi" sia perché la crisi energetica li riduce sempre più. La riduzione del numero degli operai sarebbe di conseguenza una necessità insindacabile, una logica misura per adattare la quantità di addetti alla diminuita quantità del prodotto.

Ma è proprio vero che l'auto muore lentamente? Andiamo a vedere le cifre e facciamo un po' di conti:

— Indubbiamente i mercati tradizionali dell'auto, quelli dei Paesi industrializzati (US 1, Giappone, Europa) sono "saturi": negli Stati Uniti ci sono 149 milioni di veicoli, pari a un'auto ogni 1,5 abitanti, in Canada ce n'è una ogni 2 abitanti, in Francia una ogni 2,6, in Germania ogni 2,7; in Italia ogni 3,1 (18.311.000 auto), in Inghilterra ogni 3,5; ecc. In queste aree la possibilità di vendere automobili è legata alla "domanda di sostituzione", cioè è destinata solo a chi cambia la macchina. Essendo la durata media di un'auto comunque abbastanza lunga (7-8 anni) non c'è dubbio che si tratta di un mercato ristretto.

MA SE CI SI SPOSTA SOLO PER UN PO' PIU' IN PERIFERIA, IL QUADRO CAMBIA DRASTICAMENTE: in Paesi come l'Argentina o il Brasile si registra solo un'auto ogni 10-12 abitanti ed in Paesi in via di sviluppo, come quelli dell'area medio orientale il mercato è ancora tutto da occupare: in Iran c'è solo un'auto ogni 250 abitanti (!), in Turchia ogni 160. Per non parlare della Cina col suo miliardo di abitanti.....

2) LA GUERRA DELL'AUTO

Non siamo dunque vicini all'estinzione dell'auto. Siamo piuttosto entrati in una fase di aperta guerra commerciale per la conquista di nuovi mercati che offriranno enormi possibilità di sviluppo. Industrie americane, giapponesi ed europee, rompendo i precedenti accordi di spartizione del mercato, si danno ora battaglia senza esclusione di colpi per mantenere il controllo dei loro mercati ed occupare quelli in espansione.

QUALI SONO LE ARMI DI QUESTA GUERRA?

Un tempo ci si faceva concorrenza differenziando il prodotto e migliorando le tecnologie. Ora questa è un'arma spenta. L'auto è infatti un prodotto vecchio, consolidato, esiste da più di 80 anni. La sua tecnologia è ormai sempre più sperimentata e uniforme. Non sono più possibili innovazioni rivoluzionarie: trazione anteriore e carrozzeria a due volumi, questo il modello che tende a diventare universale. Sono finiti i tempi in cui in America c'era l'auto gigantesca e in Europa c'era l'auto di media cilindrata: ora tutti i gruppi industriali tendono a produrre modelli simili, ed a farsi quindi una concorrenza più diretta e più aspra.

Anche le misure protezionistiche (alte tasse doganali, divieti di importazione, ecc.) altra classica arma contro la concorrenza, lasciano un po' il tempo che trovano in una guerra commerciale in cui l'obiettivo è l'invasione dei mercati nuovi e non solo la difesa del mercato nazionale.

Resta la manovra sui costi. Abbassare fortemente il costo di produzione permette ai grandi gruppi industriali di accumulare grossi profitti sui mercati "sicuri" (dove i prezzi possono essere mantenuti alti, come per la FIAT in Italia) e fare concorrenza in "dumping" (cioè a prezzi stracciati) sui mercati di conquista.

3) COSTO DEL PRODOTTO COSTO DEL LAVORO

Come si abbate il costo di un'auto? Ci sono vari modi, e tutti conducono alla necessità di un radicale processo di ristrutturazione.

L'auto è un prodotto complesso, complicatissimo: è composto da più di 30.000 pezzi e richiede, oltre le normali spese di produzione, anche un elevato investimento iniziale. Solo il lavoro di progettazione e di ingegnerizzazione richiede circa 3 anni e più di 450 miliardi per ogni modello. Ci sono quindi dei "costi fissi" (spese cioè che si devono fare comunque, quale che sia il numero di unità di prodotto) elevatissimi, che per essere ammortizzati, devono essere ripartiti su una quantità di auto la più ampia possibile. Il primo modo per ridurre i costi sarà quindi, paradossalmente, aumento del numero di auto che ogni gruppo dovrà produrre per affermarsi sul mercato (si parla di una soglia minima di 2 milioni di auto all'anno).

Un secondo modo è il cosiddetto "modello giapponese": si scorpano dalla produzione dei singoli gruppi alcune componenti (il motore, per es. come nell'accordo FIAT Peugeot, o alcune parti meccaniche o la scocca come nell'accordo Alfa-Nissan) e le si fanno produrre in fabbriche destinate a rifornire più industrie contemporaneamente (per es. FIAT, Volkswagen, Peugeot, ecc.). Si ha così il vantaggio che il numero di pezzi prodotto è molto maggiore ed il costo di conseguenza, si abbassa.

Un terzo modo è l'aggressione diretta alla rigidità della classe operaia, cioè al suo potere in fabbrica sul terreno del salario, dell'orario, dei ritmi e delle condizioni di lavoro, per renderla flessibile, tale cioè di accettare e subire interamente le esigenze del capitale.

4) CAMBIARE I CONNOTATI ALLA CLASSE OPERAIA

A nessuno possono sfuggire gli effetti di questo gigantesco processo di ristrutturazione sulla composizione e sulle condizioni di vita e di lavoro della classe operaia.

L'applicazione del "modello giapponese" comporta una forma di "mobilità selvaggia" da industria a industria e tra diverse aree geografiche, con l'espulsione di ampi settori di forza-lavoro dalle industrie tradizionali trasformate ora in terminali di assemblaggio.

La flessibilità della forza-lavoro comporta, per altro verso, l'uso massiccio dell'automazione: l'introduzione di robot, delle più raffinate tecnologie elettroniche, dell'informatica non solo tena ad espellere progressivamente lavoratori dalle fabbriche ma rende anche sempre più marginali rispetto al ciclo lavorativo e impotenti a controllarlo gli operai che conserveranno il posto di lavoro.

Una classe operaia disgregata, dispersa e incapace di resistenza; una forza-lavoro composta da "zombies", priva di organizzazione di lotta e di potere; questi gli obiettivi di questa grande trasformazione.

Diventa allora chiaro che le caratteristiche e la portata di questo scontro non vanno ricercate nelle "leggi naturali del mercato", ma hanno un carattere tutto politico: è in gioco il comando sulla classe operaia, è in gioco la sua sopravvivenza come forza cosciente e autonoma o la sua riduzione a puro strumento di produzione nelle mani del padrone.

Per realizzare questo obiettivo politico, per cancellare questa forza operaia che nell'ultimo decennio ha inchiodato il capitale internazionale imponendogli la propria rigidità, i grandi gruppi dell'auto hanno messo in bilancio cifre da capogiro: negli Stati Uniti General Motors, Chrysler e Ford hanno programmato investimenti per oltre 50 miliardi di dollari (circa 40.000 miliardi di lire) e in Europa non si è da meno.

5) LA FIAT E GLI ANNI '80

Diventa chiaro allora che la FIAT non si sta giocando, in questa partita, la "CRISI DELL'AUTO" della fine degli anni '70 ma piuttosto lo "SVILUPPO DELL'AUTO" per tutti gli anni '80.

La FIAT è arrivata alla stretta attuale in condizioni non così disastrose come vorrebbe far credere. E' vero che — per ignoranza del suo management — ha sbagliato una serie di modelli, ma è anche vero che ha avviato, fin dal 1972, un ciclo di automatizzazione e robotizzazione che ha aumentato enormemente le potenzialità produttive.

Il problema principale che la FIAT vuole risolvere, non è dunque quello "tecnico" della gestione aziendale, ma quello "politico" degli operai. E' prevista per la prima metà degli anni '80 una massiccia ripresa della domanda e un nuovo, intenso ciclo di investimento (4.000 miliardi): quello che il padrone vuole è di poter gestire questa fase avendo cancellato dalla fabbrica ogni residuo del "potere operaio" e della coscienza accumulati e costruiti in questi dieci anni di lotte. Quello che vuole è che "nessuno disturbi il manovratore", che le gerarchie tornino a spadroneggiare, e soprattutto che si possano sbattere fuori dalle fabbriche tutti i lavoratori che via via le nuove tecnologie renderanno superflui.

6) LA POLITICA AL PRIMO POSTO

Se il problema della FIAT fosse solo quello di far fuori 15.000 operai in eccedenza per superare un difficile momento di crisi congiunturale, avrebbe potuto usare un metodo molto semplice e "indolore" (per lei) per risolverlo: continuare con lo stillicidio di licenziamenti striscianti per assenteismo che nell'ultimo anno (dal licenziamento dei 61 a oggi) le ha permesso di scacciare dalla fabbrica più di 7.000 operai senza che NESUNO muovesse un dito.

E invece la FIAT fa un gran botto, scatena la guerra, mette in subbuglio la città, chiama in causa il Governo, i Confederati, il Cristo e la Madonna.

PERCHE? Evidentemente perché il suo obiettivo non è solo e principalmente alleggerire l'organico, ma molto, molto di più.

LA FIAT IN QUESTA PARTITA PUNTA A PRECOSTITUIRE LE CONDIZIONI POLITICHE PIU' FAVOREVOLI PER GESTIRE LA PROSSIMA FASE DI SVILUPPO RIDISEGNANDO COMPLETAMENTE L'INTERA RETE DELLE RELAZIONI INDUSTRIALI.

Dopo aver lavorato al fianco la forza operaia negli ultimi due anni, dopo aver dato, col licenziamento dei 61 un colpo di acceleratore a questo attacco creando nel sindacato gli equilibri a lei più favorevoli, la FIAT vuole ora assestare il colpo definitivo.

Capire dove vuole arrivare, capire quali sono le linee essenziali del suo progetto, è la condizione per non trovarsi spiazzati dalle soluzioni che questa vicenda avrà, per non lottare per falsi obiettivi e per riuscire ad affrontare in modo adeguato la manovra del padrone.

a) L'intimidazione della massa operaia attraverso la minaccia della "decimazione" — perché la minaccia di 15.000 licenziamenti non è che una decimazione — è sicuramente un prezzo importante della strategia FIAT. Esso punta a cambiare di colpo l'atteggiamento, la coscienza, il punto di vista operaio in fabbrica, liquidando i residui di quella forza collettiva che ha tenuto testa per 10 anni ad Agnelli e costringendo gli operai a misurarsi come individui isolati, ognuno da solo, contro la forza complessiva del capitale.

Trasferire così la concorrenza che c'è tra capitalisti in concorrenza spietata tra gli operai in cui la morte di uno significa salvezza per l'altro.

Ma non si ferma qui.

- b) Il vero obiettivo della FIAT è la conquista della "MOBILITÀ ESTERNA", è la costruzione di apparati pubblici - regolati per legge - che le permettano di riprendere il comando sul mercato del lavoro.

Se il prossimo decennio si svolgerà all'insegna dell'aumento della produzione e, contemporaneamente, dell'automatizzazione, al superfruttamento di chi mantiene il posto di lavoro corrisponderà la costante espulsione di lavoratori dal ciclo. POTER CONTROLLARE QUESTA ESPULSIONE E SOPRATTUTTO POTER COINVOLGERE IL SINDACATO NELLA COGESTIONE DI QUESTO PROCESSO. È L'OBBIETTIVO FIAT.

I 15.000 minacciati licenziamenti sono ostaggi che la FIAT usa per raggiungere questi obiettivi: accelerare la trasformazione del sindacato in organo di amministrazione dell'industria (alla tedesca), scaricare su di esso i compiti di mediazione sociale e riconquistare così il pieno e dispotico dominio sugli operai e sulla produzione.

Forse qualcuno avrà il coraggio di venire a raccontare che la "MOBILITÀ ESTERNA" contrattata col sindacato è una "grande vittoria" contro il padrone; sappiamo che non è così, sappiamo che è esattamente l'obiettivo del padrone.

- c) E, infine, la FIAT punta a "razionalizzare" l'INDOTTO. In questi anni la FIAT ha centrato la produzione massicciamente, per indebolire la propria classe operaia. Si è venuto così gonfiando in modo selvaggio l'INDOTTO, con una miriade di piccole e piccolissime fabbriche in cui superfruttamento, lavoro nero e doppio lavoro hanno contribuito ad arricchire Agnelli. Ora la FIAT approfitta di questo momento di transizione per mettere ordine in questa jungla, per tagliare i rami secchi, per imadronirsi del controllo finanziario di quelli che tirano. Nell'indotto l'offensiva FIAT significherà decine di migliaia di licenziamenti. Se è vero, come è vero, che per ogni operaio FIAT ne lavorano TRE nell'INDOTTO, si arriverà probabilmente a 45-50.000 operai cacciati dalle fabbrichette. Operai ancora meno "difesi" di quelli della FIAT, operai per cui non ci sarà neppure la "mobilità esterna" e che verranno gettati sul mercato del lavoro a far concorrenza agli altri occupati, a servire come arma di ricatto contro gli operai FIAT costretti ad accettare ogni imposizione del padrone.

7) DALLA CONTRATTAZIONE ALL'AMMINISTRAZIONE

Circolano in questi giorni quantificazioni di fonte FIAT rispetto al recupero di produttività necessario (oltreché ovviamente, rispetto al numero di lavoratori "esuberanti"): un utilizzo degli impianti del 10% in più, un numero di auto per operaio occupato che deve passare da 13,8 a 16, una produttività che deve aumentare in media del 30%.

Queste cifre sono state accettate sostanzialmente da sindacati e partiti di sinistra. D'altronde il "valore produttività" è diventato parte integrante del programma e dell'ideologia di queste forze, e le connessioni che esso implica operativamente tra ripresa piena del comando padronale in fabbrica e flessibilità nell'utilizzo della forza lavoro (mobilità incondizionata interna ed esterna) sono ormai nettamente patrimonio della sinistra istituzionale, nelle sue articolazioni sindacati e partiti. Dice con chiarezza per tutti Chiaromonte sul settimanale del PCI Rinascita del 19-9: "Bisogna elevare la produttività La mobilità è strumento essenziale di una moderna politica di riconversione e di sviluppo industriale: per questo noi non siamo contrari ad essa".

Le cifre nella presente vertenza tra FIAT e Sindacati non sono mai state la ragione di contrasti; rispetto al numero degli addetti "esuberanti", in primo luogo, non ci sono state due posizioni; i contrasti sono unicamente intorno alle modalità della riduzione della forza lavoro.

La FIAT vuole i licenziamenti subito, brutalmente, i sindacati cercano un "atterraggio morbido", è su tale contrapposizione tattica che si tenta di giocare, in modo apertamente strumentale, la lotta dura di questi giorni. La subordinazione concreta mostrata in questi giorni della sinistra istituzionale alle esigenze strategiche del comando capitalistico sullo sviluppo rappresenta con un'evidenza che non hanno avuto i 61 licenziamenti dell'ottobre scorso e i settemila licenziamenti degli ultimi mesi, il risultato di un vero e proprio processo di trasformazione radicale che definisce oggi tale sinistra istituzionale come sensibile strumento di amministrazione delle contraddizioni in fabbrica e nel sociale, spogliandola della funzione mediatrice tradizionale. Mai come oggi rispetto alla FIAT, i sindacati hanno mostrato di non contrattare il prezzo della forza lavoro, ma di gestire tale prezzo in modo "compatibile" con le esigenze strategiche del capitale, anche se la gestione tattica di questa linea richiede forme anche dure di contrapposizione.

Tutto ciò comporta, è evidente, una drastica ridefinizione dei rapporti di forza tra operai e capitale in fabbrica e nel sociale.

In effetti in questi giorni un velo è stato lacerato definitivamente: l'accettazione piena del principio della mobilità in nome dello sviluppo toglie ogni residua legittimità a quell'etica del lavoro sulla quale negli anni scorsi tutta la sinistra istituzionale aveva preteso di dare centralità all'operaio "produttore" disponibile e cosciente delle necessità padronali in diretta ed evidente contrapposizione agli operai che esprimono e praticano il proprio antagonismo alla produttività, alla teoria dei sacrifici, alla cogestione.

Oggi, semmai, punto di riferimento qualificante dei nuovi amministratori (PCI e sindacato) è l'etica della produttività tutto strumento dell'efficienza e della competitività del capitale nazionale.

8) EFFETTI IMMEDIATI IN FABBRICA

L'effetto più immediato delle scelte "amministrative" della sinistra istituzionale si registrerà nella vita quotidiana in fabbrica: i prezzi si paghe-

ranno in termini di rapporti di forza, di potere operaio, proprio nel momento in cui la FIAT vara i suoi programmi di ristrutturazione. È prevedibile che il silenzio sindacale continuerà sul micidiale stillicidio di licenziamenti individuali per i più vari motivi, silenzio legittimato dai riconoscimenti venuti da tutta la sinistra istituzionale alle giustificazioni FIAT circa la necessità della riduzione della forza lavoro in fabbrica. Inoltre dato che è stata sposata da parte sindacale la logica della produttività e della concorrenza, di molto sarà allentata la vigilanza sull'aumento dei carichi di lavoro. Il peso più diretto del comando capitalistico in fabbrica non è insomma affatto il prodotto di un'espulsione del sindacato dalle officine, ma della disponibilità di quest'ultimo ad assumersi il nuovo compito della gestione e del controllo partecipato della produttività. Il permanere, tra l'altro, del tradizionale apparato dei consigli e dei delegati, un tempo apparato di difesa organizzata della classe, ed ora tutto teso a produrre consenso (magari chiamati in futuro a reggere l'espulsione degli operai dalla fabbrica sotto forma di mobilità esterna, renderà molto più difficile (e qui la lunga storia delle lotte degli operai polacchi ha davvero qualcosa da insegnarci!) l'affermarsi di un nuovo quadro che sappia assumere i compiti di organizzazione e direzione dell'antagonismo di classe operaio.

9) ALLARGARE IL FRONTE DI LOTTA

Se gli effetti della "drammatizzazione" FIAT hanno per perno la flessibilità dell'uso della forza lavoro e una fluidificazione dell'organizzazione del lavoro e per effetti concreti prevedibili quelli descritti, il contraccolpo in quello che si definisce "indotto FIAT", si concretizzerà nell'immediato in drastiche riduzioni dell'occupazione, cui seguiranno programmate incursioni razionalizzatrici della FIAT.

Qualunque sia l'esito formale della vertenza dei 11.000 operai FIAT, l'amministrazione "morbida" di esso da parte dei sindacati non eviterà che su almeno 50.000 operai dell'indotto ricada immediatamente tutto il temibile peso delle grandi ristrutturazioni. Eppure l'organizzazione di cortei e manifestazioni esterne, in cui la gerarchia sindacale ha imposto il suo comando totalizzante, in questi giorni non si è mai data l'obiettivo di allargare il fronte di lotta, coinvolgere in esso i lavoratori dell'indotto, sostituendo al processo di ricomposizione della classe, la ricerca ostinata di rapporti con le istituzioni locali, partitiche eccetera. Allora è necessario respingere con la lotta la linea sindacale che accetta la logica della flessibilità e produttività come valori irrinunciabili, e altrettanto urgente è la lotta per la ricomposizione di un fronte che per la natura stessa assunta dal ciclo FIAT deve articolarsi sul territorio: sono tale impegno e tale lotta soltanto ad avere la possibilità di impedire il capovolgimento netto dei rapporti di forza in fabbrica a favore del comando capitalistico.

10) LE PROSPETTIVE: DALLA FORZA LAVORO IN FABBRICA ALLA FORZA LAVORO METROPOLITANA

Dicevamo che il capitale è deciso ad ottenere in questa fase un radicale cambiamento dei connotati della classe operaia. Si tende a rendere la sua prestazione lavorativa sempre più astratta con l'automazione delle fabbriche da una parte, la mobilità dell'altra. Siamo in un momento di grande accelerazione dei processi di ristrutturazione produttiva e sociale: una volta ottenuto questo scopo in fabbrica e avuto dal sindacato e dai partiti l'assenso attivo e tale linea, seguirà l'adeguamento legislativo e istituzionale. A tale proposito si stanno già prefigurando alcuni strumenti: verrà creata una "agenzia del lavoro" su base territoriale per gestire la mobilità della forza lavoro da un posto ad un altro, secondo le esigenze capitalistiche di flessibilità che, come abbiamo visto, non sono messe in discussione nella loro sostanza dal sindacato. Si porrà allora fra l'altro concretamente il problema della riforma - ristrutturazione della scuola, che sino ad ora non a caso ha segnato il passo, superando le fumosità delle contrapposizioni tra asse umanistico e asse scientifico, per adeguare l'istruzione alla necessità di formazione della nuova forza - lavoro.

Emergono più definiti dagli elementi di analisi proposti i compiti delle avanguardie nella lotta di questi giorni; innanzitutto se è vero che il processo di scomposizione di classe avviato 6 o 7 anni fa arriva oggi alla completa evidenza, deve essere tenuto ben fermo che la classe operaia delle grandi fabbriche, il nucleo portante della composizione di classe degli anni '60, che aveva espresso nella rigidità la propria contrapposizione al piano del capitale e il proprio potere, ha perso ormai il ruolo centrale.

Dalla ristrutturazione capitalistica emerge una figura di operaio polivalente, mobile, flessibile. A partire da questo dato di fondo vanno ridefinte le prospettive della ricomposizione del fronte di lotta, su di esso va fondata l'articolazione degli obiettivi della mobilitazione. Se certo tra gli operai si sconta una difficoltà a capire il processo di ristrutturazione data proprio dal tipo di lotta difensivo che si trovano a praticare, che porta una parte degli operai ad arroccarsi nella fabbrica come una fortezza senza capire che questa fortezza è sempre più vuota e indifendibile perché è stata decentrata sul territorio, va detto che la situazione di oggi ha aspetti contraddittori e contrastanti. Lo scorso anno nel luglio operaio, settori consistenti di questa classe operaia FIAT, hanno rotto il ghetto della fabbrica occupando il territorio metropolitano, individuando lì il nodo da sciogliere. Se non è possibile pensare ad un processo lineare di crescita di questa coscienza, è pur vero che gli operai che hanno innescato e prodotto la lotta di luglio, dai blocchi stradali, alla occupazione della città, anche se ridimensionati in numero, sono ancora presenti in fabbrica. Va sottolineato anche che l'egemonia riconquistata dal sindacato sulla lotta è solamente legata al clima di disorientamento diffuso tra gli operai FIAT. Per contrastare queste difficoltà è necessario in primo luogo rompere le mura della fabbrica e collegarsi con la forza lavoro metropolitana. Ciò vuol dire innescare un discorso che gli operai della FIAT hanno già dimostrato di saper praticare per rompere l'isolamento in cui oggi si trovano, al di là di richieste di solidarietà che non servono a nessuno e che nessuno vuole.

Gli obiettivi da praticarsi devono coinvolgere i quartieri proletari, le cinture metropolitane, quei terreni su cui è possibile unificare nella lotta gli strati sociali coinvolti direttamente o indirettamente nel programma di ristrutturazione che oggi è della FIAT, ma che domani sarà la strada che imbrocheranno tutti i padroni.

Va in secondo luogo risolto il problema della mancanza di una rete

operaia autonoma, sicuramente radicata in fabbrica e tale da rappresentare un punto di riferimento per settori consistenti di operai.

Nonostante la presenza di strutture operaie alla FIAT, questo salto di qualità non è ancora avvenuto; esso è più che mai urgente. Superare gli argini in cui il sindacato tenta di relegare la forza degli operai non può essere lasciato allo spontaneismo, alla rabbia di un giorno, ma deve far parte di un articolato lavoro di organizzazione che sappia rompere la cappa di piombo sindacale.

LOTTARE CONTRO I LICENZIAMENTI. IMPEDIRE QUALSIASI GIOCO E COMPROMESSO SULLA PELLE DEGLI OPERAI. RIFIUTARE QUALSIASI PROPOSTA DI MOBILITÀ. USCIRE DALLA FABBRICA PER COLLEGARSI CON GLI OPERAI DELL'INDOTTO E CON IL TERRITORIO METROPOLITANO. SONO OBIETTIVI RAGGIUNGIBILI SOLTANTO SE ESISTE UNA RETE OPERAIA ORGANIZZATA PRESENTE NELLE OFFICINE.

Celbstilbott in proprio: Via Sant'Otavio n. 20

domenica 5 ottobre

CONFERENZA DEI GRUPPI OPERAI SULLA FIAT

La Fiat ha rimandato alla fine dell'anno il licenziamento in massa degli operai "eccedenti". Intanto ne mette in cassa integrazione 24.000.

Ora si parla, da una parte del "grande senso di responsabilità" di Agnelli, dall'altra di "importante vittoria" dovuta alla forza e compattezza del sindacato. In realtà, l'ingloriosa caduta del governo ad opera della stessa maggioranza, e la demagogica azione del PCI, di sposto a soffiare sul fuoco della ribellione operaia per entrare nei gabinetti ministeriali, hanno consigliato ad Agnelli a rimandare i provvedimenti a tempi migliori. Senza il PCI non si governa lo sfruttamento operaio; ma non appena il quadro politico sarà più stabile e si potrà contare sul costruttivo appoggio di questo partito, i licenziamenti si riproporranno all'ordine del giorno.

Nessuna illusione dunque sulle dichiarazioni intransigenti dei nostri sindacalisti. La cassa integrazione è già l'anticamera dei licenziamenti, dobbiamo utilizzare la lotta contro essa, mentre le forze politiche cercano di accordarsi, per valutare precisamente la situazione, o costruire rapidamente organismi operai in ogni fabbrica in grado di organizzare la difesa, collegarsi con gli operai di altre fabbriche.

Deve essere chiaro fin d'ora che delegare al collaborazionismo sindacale la gestione della lotta porterà inevitabilmente alla sconfitta, alla esecuzione dei licenziamenti.

Cosa chiede infatti Agnelli? E cosa risponde il sindacato? Di fronte alla crisi di sovrapproduzione e alla tendenza dei profitti a non svilupparsi ai precedenti ritmi, i capitalisti italiani hanno bisogno di eliminare parte degli operai dei settori stagnanti e sfruttare più intensamente quelli dei settori che tirano. Devono aumentare la produttività del lavoro per rendere più competitive le proprie merci o scalzare dai mercati i concorrenti stranieri.

Il sindacato ha fatto propria la logica del profitto e della concorrenza capitalista. Da anni cerca di convincersi che con i sacrifici, aumentando la competitività dei nostri padroni, sarà possibile uscire dalla crisi e aumentare l'occupazione. Questo, in ogni paese il ruolo che si è assunto il sindacato: legare i rispettivi operai ai destini dell'economia capitalista trascinandoli nella disastrosa guerra dei mercati, incitandoli alla concorrenza contro gli operai degli altri paesi. Così in tutto il mondo, mentre gli operai sono costretti a lavorare più intensamente, il mercato è saturo di merci e di braccia da lavoro.

In cosa si differenziano dunque le posizioni di Agnelli e del sindacato? Oltre ai problemi della produzione i padroni hanno anche bisogno del sostegno diretto dallo Stato nella guerra commerciale internazionale: massicci investimenti per finanziare la ristrutturazione e alleviare dal rischio i singoli capitalisti, incentivi all'esportazione, dazi e misure protezionistiche contro le merci "straniere".

I 15000 licenziamenti dovevano anche servire come ricatto traumatizzante verso il mondo politico e l'opinione pubblica per accelerare i tempi dei piani di settore. Per questo il discorso nudo e crudo dei licenziamenti senza tattiche e mediazioni.

Il sindacato invece propone la strategia del licenziamento indolore, Esso stesso ha fornito l'articolo contrattuale sulla mobilità cui si appella Agnelli. "Le aziende hanno diritto di licenziare", affermava Lama in una famosa intervista.

Ma 15000 operai sono difficili da controllare dopo che per anni li si è costretti ai sacrifici in nome dell'occupazione e mentre decine di altre fabbriche devono liberarsi degli "esuberanti": prepensionamenti, passaggio da un posto di lavoro ad un altro, blocco delle assunzioni, cassa integrazione a rotazione, sono semplici paliativi. Di fatto il precipitare della crisi capitalistica impone un drastico ridimensionamento delle forze produttive, il sindacato accettando la logica del profitto sa di doverne accettare anche le leggi di fondo, compresi i licenziamenti in massa.

Perché dunque il sindacato è così intransigente sulle sue proposte? E' chiaro che nei settori da ristrutturare, nella massa degli operai più sfruttati, ci sono anche frange d'aristocrazia operaia, capi e capetti, quadri politici, tecnici, ecc.. E' questa la base sociale del sindacato, sono quelli che per anni hanno predicato la salvezza dell'economia nazionale, dei sacrifici, della produttività, ricevendo in cambio le briciole dei sovrapprofitti e una adeguata collocazione nel comando di fabbrica.

Ma i padroni nei momenti difficili non possono essere riconoscenti con tutti i loro cani da guardia, a tutela di questi si rivolge principalmente la proposta sindacale. La rotazione della cassa integrazione serve proprio a scremare via via questi elementi e avere tempo per collocarli in altri punti del ciclo; il prepensionamento può essere contrattato sulla base degli alti stipendi percepiti e di cospicue buonuscite; il passaggio da posto di lavoro ad un altro è possibile. Possono contare sul mestiere, la dimostrata fedeltà, le conoscenze politiche. Per essi il mercato del lavoro è sempre aperto. Per questo si schierano con la proposta sindacale, hanno interesse che la situazione non precipiti, invitano gli operai alla calma per contrattare tranquillamente il loro reinserimento. Questo è il principale nemico interno alla lotta proprio mentre si dichiara: "tutti uniti contro i licenziamenti". Ma per la gran massa degli operai di catena e degli strati più sfruttati, sia la proposta di Agnelli e quella del sindacato aprono solo la prospettiva della disoccupazione. La loro difesa non è contemplata da nessun partito perché nessuna mediazione di interessi è possibile. La salvezza del capitale passa attraverso la loro rovina, la loro emancipazione è possibile solo eliminando lo sfruttamento capitalista.

Operai, per questo, ogni possibilità di difesa, oggi passa attraverso la capacità di organizzarci come classe, indipendente su propri interessi e un proprio programma. Oggi, anche la lotta contro i licenziamenti può essere coerente solo se è conseguente alla lotta contro il capitalismo e il suo sistema di sfruttamento.

La sovrapproduzione capitalista dimostra che questo modo di produzione si muove dentro contrasti insanabili, che la proprietà privata dei mezzi di produzione e di distribuzione mette un limite allo stesso sviluppo della ricchezza sociale. Si produce solo ciò che fa guadagnare il padrone. I piazzali di Agnelli traboccano di macchine invendute mentre noi siamo costretti alla miseria per aver troppo prodotto.

Organizzarsi, costruire in ogni fabbrica organismi operai, collegarsi con le altre fabbriche. Questa è oggi l'unica possibilità per rispondere agli attacchi del capitale e all'operazione di controllo dei Sindacati

DOMENICA 5 OTTOBRE 80' presso il centro sociale Leoncavallo a Milano
- via Leoncavallo (Lambrate) riunione dei gruppi operai delle
fabbriche per approfondire questi temi e per portare avanti il
processo di coordinamento dei gruppi di fabbrica.
Gruppi di fabbrica di: Breda F. - Falck U. - Borletti - Ivisc - Innocenti
Alfa A. - Parteciperanno alla riunione anche alcuni
operai della Mirafiori e di Rivalta -

Milano 1/10/80

LA REALTA DELLA CRISI DELLA FIAT

APPUNTI PER IL DIBATTITO

Gruppo operaio Mirafiori, Rivalta, Lingotto

I licenziamenti alla FIAT, le motivazioni di Agnelli, le controproposte del PCI e dei sindacati, le cronache «eroiche» dei gruppi che riscoprono gli operai, le «paure» degli uomini di governo, riempiono le cronache dei giornali in questi giorni.

Dietro queste cronache spesso la realtà del problema scompare. Tutti sono contro i licenziamenti (lo stesso Agnelli proclama che è costretto dalle necessità), tutti vogliono difendere gli operai, qualcuno arriva a definirli in fin dei conti «esseri umani», ma la realtà di dover difendere l'economia nazionale pone a tutti la necessità di trovare una soluzione. Tutti si scoprono guaritori e propongono le loro medicine, ognuno proclamando che la sua è la migliore: Agnelli i licenziamenti, il sindacato cassa integrazione e prepensionamenti, i più rivoluzionari arrivano addirittura alla proposta di diminuire

l'orario di lavoro. Noi operai siamo così bombardati da ogni serie di proposte, ma nascosta la realtà è fin troppo facile per il PCI riempire i muri di Torino con manifesti contro i licenziamenti, è fin troppo ridicolo che i gruppetti «rivoluzionari» proclamino minacciosamente che occorre respingere i licenziamenti. L'acuirsi della crisi evidenzia ancora una volta gli interessi delle varie classi sociali. Che sia necessario respingere i licenziamenti, che sia per questo necessaria la lotta è cosa evidente. Il problema che ci poniamo noi operai è comprendere la realtà e lo sviluppo della crisi, per decidere come lottare, su quali contenuti, in quale prospettiva. A tale fine, operai di Mirafiori, Rivalta, Lingotto, hanno deciso di scrivere questi appunti per permettere un confronto basato su dei giudizi della realtà per poter stabilire in che modo agire in fabbrica per sostenere i nostri interessi.

I DATI DELLA CRISI

Il settore dell'auto ha rappresentato per molti anni uno dei punti trainanti dell'accumulazione di capitali.

VENDITE DI AUTOVETTURE IN EUROPA -MIGLIAIA DI UNITA'-

	1970	1975	1976	1977	1978	1979
GERMANIA	2.107	2.106	2.312	2.561	2.664	2.623
FRANCIA	1.297	1.482	1.858	1.907	1.945	1.976
GRAN BRETAGNA	1.077	1.194	1.286	1.324	1.592	1.716
ITALIA	1.364	1.055	1.188	1.219	1.216	1.350
SPAGNA	399	572	620	663	654	621
PAESI BASSI	432	450	508	552	585	569
BELGIO	301	365	421	429	424	424
SVIZZERA	211	190	204	234	272	296
AUSTRIA	127	185	225	196	158	220
SVEZIA	203	285	313	241	201	215
DANIMARCA	108	116	152	141	133	130
IRLANDA	54	52	70	82	106	96
FINLANDIA	92	117	92	90	81	100
NORVEGIA	70	103	127	145	78	89
PORTOGALLO	60	84	98	76	53	50
TOTALE	7.902	8.356	9.474	9.960	10.162	10.475

FONTE ECONOMIST INTELLIGENCE UNIT

Dai soli dati degli ultimi 10 anni dell'Europa si può vedere come la vendita di auto-vetture è andata costantemente aumentando. La possibilità di realizzare buoni profitti ha spinto negli ultimi anni a forti investimenti in questo settore in tutti i paesi del mondo.

Oggi il settore auto a livello mondiale vive

momenti di recessione (cioè di calo della produzione). In tutti i paesi (eccetto il Giappone) c'è una caduta della domanda:

USA	meno 40%
FRANCIA	meno 24%
GERMANIA	meno 16%
INGHILTERRA	meno 33%

Intanto la concorrenza sul mercato mondiale si è acuita. I capitalisti giapponesi vengono presentati come il nemico da battere del capitale occidentale

In tutti i paesi la difesa dei profitti è attuata con massicci licenziamenti di operai.

General Motors	350 mila licenziati
Ford	400 mila licenziati
Opel	40 mila licenziati
Leyland	15 mila licenziati

Diminuire il numero degli operai, elevare la produttività per aumentare la competitività sul mercato, questa è la strada che nella crisi tutti i capitalisti hanno scelto. Il direttore generale della FIAT Ghidella dichiara: «Sono tempi da lupi» ed anche Agnelli deve difendere i suoi progetti.

In Europa le vendite di vetture Fiat sono al di sotto del 10% rispetto alle cifre del 1979, e si prevede che le vendite diminuiranno ancora. La FIAT prevede che le sue vendite entro il 1981 diminuiranno di un 20%. Avendo un impianto produttivo che gli consente una produzione di 1.800.000 autoveicoli l'anno essa deve passare da 1.800.000 a 1.200.000 auto. Con gli attuali livelli di produzione si avrebbe tra l'80/81 un sovrastock di 432mila autovetture. Ironia della sorte, Agnelli ci ha continuamente chiesto aumenti di produttività, ci ha imposti ritmi e condizioni di lavoro massacranti per aumentare la produzione di auto, ed ora ci dichiara che è costretto a ridurre la produzione.

Come mai? Sempre la FIAT afferma che ogni 100.000 auto invendute per l'azienda vuol dire una perdita di 500 miliardi. Ma come può succedere che delle auto restino invendute? Agnelli potrebbe diminuire i prezzi per battere la concorrenza, ma questo non avviene anzi i prezzi delle auto FIAT sono in salita. Quindi Agnelli ha interesse a vendere a patto di realizzare un certo saggio di profitto. La sovrapproduzione di auto è quindi relativa alla valorizzazione del capitale ad un certo saggio. Quando ciò non avviene è che vi sono capitali che non possono essere valorizzati ad un certo saggio, questo è ciò che determina la sovrapproduzione di auto e obbliga Agnelli a contenere la produzione.

Evidentemente Agnelli non si pone neanche il problema di produrre meno macchine con lo stesso numero di operai, ciò vorrebbe dire aumentare le sue spese di capitali e quindi diminuirebbe la competitività dell'auto FIAT sul mercato. Ciò che occorre alla FIAT è meno produzione in questo momento ma con molto meno operai a basso salario, cioè innalzare molto la produttività e spendere poco in capitale variabile. In questo modo le ore che noi operai lavoriamo per produrre il nostro salario diminui-

scono, mentre aumentano le ore che lavoriamo gratis per Agnelli. Cosa ottiene il padrone? Che il lavoro non pagato (plusvalore) aumenta mentre diminuisce il nostro salario (capitale variabile). Il saggio di plusvalore (la misura del nostro sfruttamento) cresce sia in assoluto che relativamente.

Questo spiega la necessità di Agnelli di capitali, perchè se vuole elevare la produttività deve ancora massicciamente ristrutturare (robogate, laser, eliminare pause ecc.). Da ciò la necessità di investire nei prossimi anni 4.500 miliardi, che di certo non servono ad allargare l'occupazione, ma ad accumulare profitti. «Lo sviluppo della produttività del lavoro, che si esprime in una diminuzione del saggio del profitto, crea necessariamente ed accelera condizioni di relativa sovrappopolazione che assume manifestazioni tanto più evidenti quanto più sviluppato è il modo capitalistico di produzione.» (K. Marx). Nella crisi le contraddizioni si accentuano e viene da ridere a pensare alle proposte miracolose che alcune organizzazioni propongono sulla riduzione di orario a parità di salario ecc.

La sovrappopolazione operaia non si può evitare senza condurre una lotta mortale con il modo di produzione capitalistico.

Dopo aver esaminato le necessità nella crisi della FIAT possiamo vedere gli incassi.

Il fatturato FIAT è passato da 13.135 miliardi nel '78 a 15.056 miliardi nel '79, quest'anno si prevede un fatturato di 17.000 miliardi. Vi sono 5.600 miliardi di debito con le banche (30% del fatturato). Dopo aver assorbito perdite per 128,9 miliardi e destinato 7,5 miliardi a riserva straordinaria, ed aver pagato gli interessi alle banche (sempre presi dal profitto), Agnelli ha dichiarato un utile di 39,4 miliardi pagando un dividendo di 185 lire per azione. Il patrimonio netto della FIAT È di 3337, 8 miliardi con un incremento di 1879 miliardi rispetto al 1978. Come possiamo vedere la crisi non vuol dire che non ci sono più profitti, ma che essi non corrispondono alla necessità di valorizzazione del capitale.

Le scelte di Agnelli per difendere i profitti

- Diminuire il numero degli operai e contenere il costo della forza-lavoro (bassi salari), ciò gli permette di risparmiare nella spesa di capitale variabile.
- Aumentare la produttività per diminuire il valore per unità di prodotto ed elevare la competitività sul mercato delle auto Fiat.
- Nuovi capitali da investire per elevare la produttività.
- Contenere la presenza dei concorrenti sul mercato italiano con misure protezionistiche.

Basta pensare alla posizione contraria di Agnelli sull'accordo Alfa-Nissan.

– Aumentare le esportazioni di auto (attualmente la FIAT esporta per 5mila miliardi. A tale fine propone una più elevata fiscalizzazione degli oneri sociali e una svalutazione della Lira.

Ma esaminiamo più da vicino le proposte di Agnelli per diminuire il numero di operai.

– 24mila in cassa integrazione fino al dicembre del 1981 (22.000 operai e 2.000 impiegati), alla fine del 1981 se il mercato riprende 12.000 potrebbero essere riassunti, 6.000 resterebbero per sempre fuori per limiti di età o infermità e 6.000 potrebbero trovare lavoro in altre fabbriche.

Nel caso la sua prima proposta non fosse accettata Agnelli ha il rimedio: 14.469 licenziamenti così suddivisi: 12.934 del settore auto, 1.369 delle fucine e fonderie e 166 Lancia Verone.

Il risultato resta lo stesso: 15.000 operai licenziati.

Cerchiamo di capire la condizione «se il mercato riprende». I capitalisti degli altri paesi non stanno di certo a guardare Agnelli, essi già da tempo lavorano per rendere competitive le loro merci. Le misure che i capitalisti dei vari paesi prendono per difendere i loro profitti non faranno che acuire la crisi a livello mondiale. Accettare la fame per 15.000 operai e l'aumento dello sfruttamento per chi resta al lavoro, non vuol dire che è sufficiente alla FIAT per uscire dalla crisi. La guerra commerciale non sarà più sufficiente a difendere l'economia nazionale e come sempre nella storia verremo spinti a difendere i profitti del capitale con le armi: la guerra dei padroni fatta con la pelle degli operai di tutto il mondo.

La crisi ci dimostra ciò che Marx aveva detto: gli operai di tutto il mondo hanno gli stessi interessi contro i capitalisti. Non c'è possibilità di conciliare gli interessi degli operai con quelli dei padroni. Diviene sempre più vicino il momento in cui non dovremo chiedere nulla, ma imporre il nostro potere.

La posizione del PCI

Leggiamo sui manifesti e volantini del PCI: «No ai licenziamenti, tutta Torino con gli operai della FIAT». Qualcuno potrebbe accusarci di demagogia se ricordiamo che quando nel '79 la FIAT licenziò i 61, il PCI si disse d'accordo. Potremmo ricordare che negli ultimi 6 mesi alla FIAT ci sono stati 8.000 «dimissioni», cioè licenziamenti per vari motivi che noi operai abbiamo dovuto subire, e potremmo continuare. Ma la demagogia non ci serve vogliamo capire

la posizione del PCI e cosa vuol dire il suo No ai licenziamenti. Dobbiamo riportare alcuni punti di un documento del PCI tradotto dalla «Conferenza sulla FIAT».

«I bilanci dei tre principali settori di attività del gruppo (auto, Iveco, Teksid) hanno registrato forti difficoltà; in particolare, nel settore automobilistico, la quota di presenza FIAT sul mercato italiano è ancora scesa, realizzando così in dieci anni una diminuzione di circa 25 punti (1968 = 74,6% - 1979 = 51%); in Spagna, l'altro grande mercato Fiat, l'arretramento a vantaggio degli altri produttori è stato anche più grave (1966 = 65% - 79 = 36%); in Europa (Italia e Spagna escluse) in dieci anni la Fiat ha progressivamente ridotto la sua presenza, già in sé modesta (1968 = 6,5% - 1979 = 5,5%); tra i costruttori automobilistici (anche considerando soltanto quelli europei) la Fiat, dopo la British Leyland, ha il più basso fatturato per addetto e il più basso valore aggiunto per addetto. Questi dati già di per sé preoccupanti, devono poi essere considerati alla luce di alcune significative tendenze del mercato mondiale: la scelta dei costruttori giapponesi di insediarsi direttamente in Europa con stabilimenti (propri o in partecipazione) di montaggio; la decisione, in conseguenza della crisi energetica, delle grandi case americane di abbassare il mix produttivo, passando da auto di cilindrata medio-alto (da 2.000 cc in su) a cilindrata medie (1.300-2.000 cc), proprio le tradizionali fasce di prodotto dei costruttori europei; il carattere strategico che continua ad avere il mercato europeo.»

Il PCI non perde tempo ad esaminare le cause della crisi economica, guarda le conseguenze sui profitti. Le difficoltà di mercato della Fiat dovute allo sviluppo della concorrenza capitalista sul mercato mondiale e le conseguenti difficoltà nel realizzare i profitti accomuna il giudizio del PCI e di Agnelli.

Le proposte di salvataggio della FIAT fatte dal PCI si possono suddividere in tre punti:

- 1) Finanziamenti dello stato alla FIAT
- 2) Aumento della produttività
- 3) Una nuova fase della politica rivendicativa.

Sul primo punto c'è poco da dire, le proposte fatte dal PCI coincidono con ciò che chiede Agnelli: capitali dallo stato e protezione contro i concorrenti.

Sul 2° punto riportiamo ancora un pezzo del documento del PCI:

«La questione della produttività è ormai costantemente riproposta dal versante padronale come questione decisiva per la sopravvivenza

sul mercato internazionale di una azienda come la FIAT. Il problema ha certamente fondamento». Ecco la dichiarazione di principio del PCI: Agnelli ha ragione.

Aumentare la produttività vuol dire per il capitale diminuire il costo del lavoro per unità di prodotto. In altri termini si tratta di favorire «l'istinto immanente e tendenza costante del capitale di aumentare le forze produttive del lavoro per ridurre più a buon mercato la merce, con la riduzione a più buon mercato della merce ridurre a più buon mercato l'operaio stesso».

Gli operai della FIAT stiano allegri, il PCI è pronto ad organizzarli ed a venderli a buon mercato ad Agnelli.

Sul 3° punto il PCI affermava:

«Considerare tuttavia che «il lavoro è fatica è dunque inutile cercare di modificarne la qualità», significa null'altro che attestarsi su una linea neocorporativa che, rinunciando a qualsiasi intervento sull'organizzazione della fabbrica e dell'impresa, ridurrebbe ben presto la politica rivendicativa a pure - e magari consistenti - rivendicazioni salariali.»

E' questa quindi la preoccupazione del PCI. Nel momento in cui il salario reale degli operai viene eroso dal continuo aumento dei prezzi, nel momento in cui per l'aumento della produttività il valore del salario si abbassa relativamente alla maggiore quantità di merce prodotta, il PCI propone di salvaguardare la professionalità (l'aristocrazia operaia). Per noi operai delle catene il PCI propone il contenimento salariale e un po' di discorsi fumosi sul superamento delle catene. Noi operai, per il PCI, per non essere corporativi con la richiesta di insensate richieste di aumenti salariali e con la lotta contro l'aumento dei ritmi di lavoro, non abbiamo altro da fare che sostenere i profitti di Agnelli.

Ma leggiamo sull'Unità dell'11 Settembre 1980:

Per fronteggiare questa crisi, occorre prendere tutte le misure che consentano all'industria automobilistica italiana (comprese le aziende dell'indotto) di porsi nelle condizioni migliori per affrontare la concorrenza internazionale. Proprio per questo, sapendo che si gioca sulla pelle di decine di migliaia di lavoratori, non ci possono essere decisioni unilaterali dell'azienda né drammatizzazione speculative. I licenziamenti, oltre che un'ingiustizia, rappresenterebbero un salto indietro rispetto alla stessa soluzione della crisi. Occorre che si compia ogni sforzo per trovare una via d'uscita concordata. Il governo, le forze politiche, devono svolgere, nel rispetto della autonomia delle parti sociali, un ruolo attivo, in una fase cruciale come questa.

Ci sono però degli interrogativi da porre alla FIAT e al governo. In primo luogo l'azienda deve dire quanti lavoratori possono essere impiegati all'interno del gruppo. La FIAT insiste sulla mobilità esterna. Ma verso dove? La mobilità non può essere un modo mascherato per procedere ai licenziamenti. Detto che nel Mezzogiorno non è possibile alcuna mobilità per ragioni evidenti, per l'area torinese occorre identificare e quantificare le possibilità reali, in una fase che è di restringimento delle opportunità di lavoro, come l'attuale.

Ed ecco con chiarezza ciò che il PCI vuole: «consentire alla industria automobilistica italiana di affrontare la concorrenza internazionale non ci possono essere decisioni unilaterali dell'azienda». Il PCI tramite i suoi uomini nel sindacato vuole partecipare a trovare una via concordata per licenziare gli operai. Il PCI ripresenta ad Agnelli ed al grande capitale italiano la sua candidatura: Il PCI al governo per garantire l'espansione del capitale italiano. Cosa offre il PCI al capitale italiano? Il controllo tramite l'aristocrazia operaia della massa degli operai. L'occasione è buona ed il PCI non vuole lasciarsela sfuggire.

Riguardo ai licenziamenti la posizione politica del PCI è questa: trattare su come fare i licenziamenti. Noi operai siamo nella condizione di non poter accettare alcun licenziamento, anzi poniamo la richiesta che i 10 licenziati del contratto del '79 ed i 61 rientrino in fabbrica. Non ci incantano le parole di fuoco del PCI e le sue campagne per entrare al governo. Tra gli obiettivi che noi operai sosteniamo e quelli che il PCI vuole imporci c'è la differenza che oppone noi operai ai padroni. Il PCI ha fatto liquidare dalla fabbrica decine di operai che lottavano per difendere i loro interessi materiali, accusandoli di essere contro l'economia nazionale e sostenitori dei terroristi. Lo scopo del PCI è di impedire che gli operai si diano una organizzazione politica indipendente, un partito marxista, che ci consenta di vincere la lotta per eliminare lo sfruttamento del lavoro salariato.

IL SINDACATO

Qual'è la posizione politica della FLM? Di fronte alle richieste di Agnelli l'FLM ha fatto le seguenti controproposte:

74.000 in cassa integrazione fino al Dicembre del 1980

aumento dei prepensionamenti e delle dimissioni

aumento della mobilità interna.

Cosa voleva Agnelli? Licenziare degli operai,

e le controproposte della FLM portano ad una diminuzione degli operai. Ciò che cambia tra la posizione di Agnelli e della FLM non è la sostanza, ma solo la forma del licenziamento.

I «liberi sindacati italiani» da molti anni ci costringono ai bassi salari ed appena ci organizziamo indipendentemente per difenderci ci saltano alla gola come lupi. I sindacati da anni sostengono l'aumento della produttività «per uscire dalla crisi» e stipulano contratti con Agnelli, partecipano alla gestione della produttività, ora ne paghiamo le conseguenze.

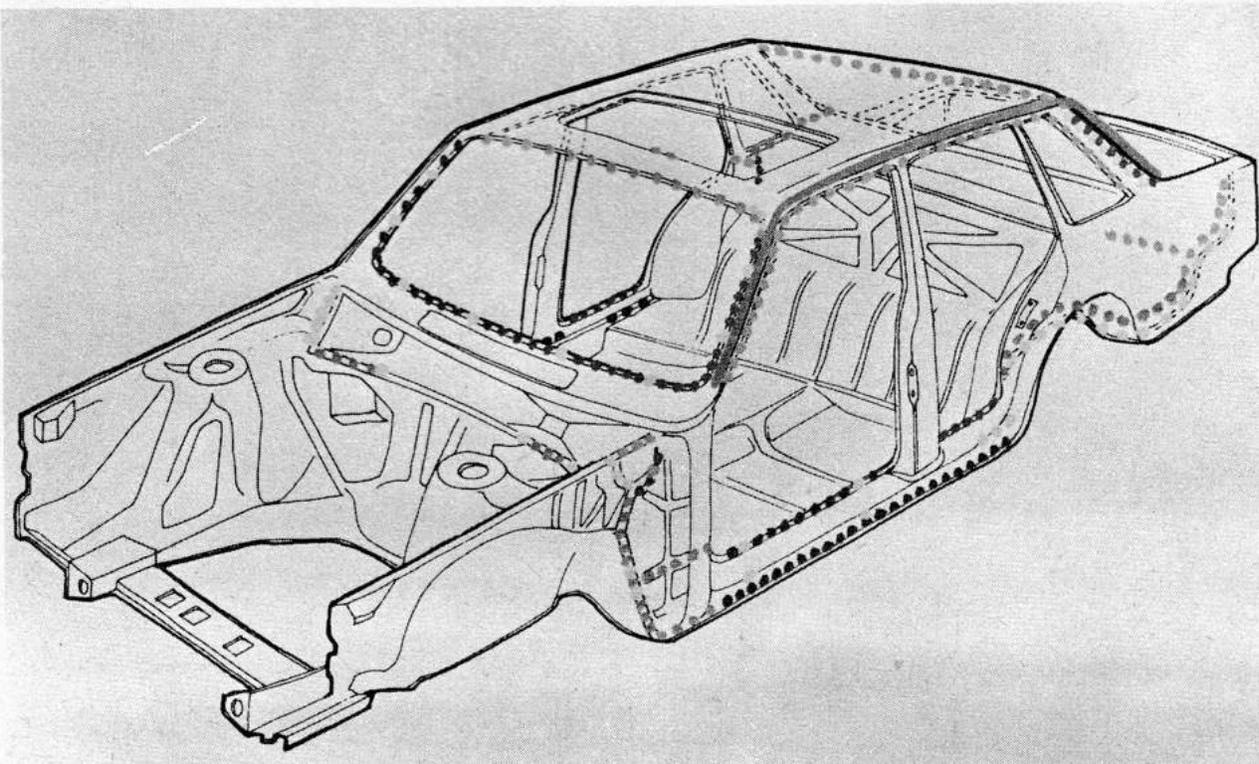
I «liberi sindacati» si confermano anche in questa occasione come un pilastro del capitalismo, come una necessità per mantenere la pace sociale perchè continui il nostro sfruttamento.

Qualcuno potrà dire che il sindacato ha fatto degli errori (se errore si può chiamare svendere la nostra pelle al padrone), che il sindacato non era d'accordo sulla mobilità esterna, che il sindacato in questi giorni ha indetto scioperi e cortei. Cerchiamo di vedere meglio la questione. Il sindacato accordi sulla mobilità esterna con i padroni ne ha fatti molti e sono stati applicati (Motta, Innocenti), ma a Torino la FIAT licenzia, l'Olivetti licenzia, l'Indesit licenzia, ci voleva un bel coraggio ad accettarla in questo momento. Se ciò fosse avvenuto il credito del sindacato e dei sindacalisti rispetto agli operai sarebbe caduto di molto. Ad Agnelli cosa servirebbe un sindacato che non raccoglie più alcun credito tra gli operai? Abbiamo visto in Polonia che il sindacato di stato è finito miseramente ed è di-

ventato inutile per i capitalisti polacchi, proprio perchè non raccoglieva più alcuna fiducia tra gli operai. Un sindacato squalificato fino a questo punto non serve ad Agnelli ed i sindacalisti perderebbero i loro privilegi. I loro inviti allo sciopero servono a mettere le mani davanti, salvano la faccia e possono meglio controllarci e possono poi tranquillamente continuare la trattativa a Roma. Alla fine troveranno un modo per venirci a dire che abbiamo fatto una nuova conquista. Sono più di 10 anni che secondo i sindacati facciamo conquiste. Lo 0,5% di aumento di tasse sul salario ci fu presentato come una conquista, l'aumento di produttività era il «nuovo modo di lavorare». Il sindacato spaccia per esigenze degli operai lo sforzo di far uscire il capitale dalla crisi e di difendere i profitti del padrone.

Per noi operai è necessario organizzarci in fabbrica in comitati, essere noi operai a decidere la lotta ed i contenuti, nessuno può inventarsi obiettivi per quanto belli, riportare in fabbrica i compagni licenziati che in questi mesi hanno continuato a battersi, chiarire la natura dell'antagonismo che ci oppone al capitale e gli sviluppi della crisi.

Se qualcuno osserva che la strada è difficile noi rispondiamo che oggi difficile è la nostra possibilità di agire in fabbrica senza la massima chiarezza. In ogni caso siamo disponibili a discutere le proposte che ci arriveranno anche se diverse dalla nostra.



PROPOSTA DI DISCUSSIONE DI UN GRUPPO DI COMPAGNI DELLA MATERFERRO

— Esiste la crisi dell'auto?

La Fiat nel mettere in atto i provvedimenti ormai noti che vanno dalle 14.925 lettere di licenziamento alla mobilità extraaziendale per 24.000 operai messi in cassa integrazione a zero ore, dichiara di trovarsi in un momento di crisi rispetto alla concorrenza degli altri colossi industriali (in special modo giapponesi e americani) sui mercati internazionali. La Fiat dice che c'è un grosso squilibrio tra la capacità produttiva attuale di 1.800.000 vetture e la capacità di vendita di 1.300.000 vetture, per cui ha la necessità di eliminare gli stoccaggi in eccedenza che sono di circa 457.000 fino al dicembre '81.

Non ci troviamo di fronte al tracollo fallimentare della più grossa impresa capitalistica italiana, bensì all'esigenza di ripresa del profitto con la riduzione complessiva del costo del lavoro. Propone per superare questa crisi congiunturale fino al dicembre '81 la messa in liste speciali di mobilità e la cassa integrazione (nella lettera inviata agli operai viene magnificata l'idea di avere ben il 90% del salario, non volendo fare il calcolo al netto). Il sindacato fa proprie queste difficoltà economiche della Fiat e chiama gli operai a lottare per:

- 1) la cassa integrazione non orientata su 24.000, ma a rotazione su 78.000;
- 2) il blocco del turn-over (chiusura delle assunzioni);
- 3) i prepensionamenti volontari.

Chiunque avesse dubbi sul fatto che le organizzazioni sindacali ormai agiscono solo come stampella delle esigenze di profitto padronali a nome della difesa dell'economia nazionale può iniziare a ricredersi.

Dunque gli operai dovrebbero accettare la riduzione del salario all'80% pur di salvare la barca di Agnelli in cattive acque.

Con il blocco del turn-over si nega la possibilità di salario a tutti quelli che affollano gli uffici di collocamento. Questi sono gli strani giochi del sindacato che prima chiamava gli operai a contenere le rivendicazioni salariali in nome dei problemi del meridione, dei giovani, delle donne; adesso chiude a questi strati proletari la possibilità di entrare in fabbrica. I prepensionamenti sono stati il cavallo di battaglia del ministro Foschi al tavolo delle trattative e proposta di mediazione tra la Fiat e la delegazione sindacale; con essi si liquida una consistente fetta di operai che non hanno ancora maturato il massimo pensionabile; anche per

loro si realizza una decurtazione netta del salario.

Secondo noi la Fiat non ha nessuna intenzione di mettere in atto la minaccia dei 14.925 licenziamenti che sommati a quelli dell'indotto Fiat che si produrrebbero di conseguenza, diverrebbero 80.000 nella sola provincia di Torino. Bensì si tratta di fare accettare lo strumento della mobilità extraaziendale, come è stato sancito nel contratto nazionale del luglio '79.

— Perché l'asse portante è la mobilità esterna?

Ghidella, responsabile del settore auto dal '79, dice che il problema della Fiat non è solo l'eliminazione degli stoccaggi eccedenti, ma anche di attuare una riorganizzazione del processo produttivo che usando le nuove tecnologie riesca a immettere nel mercato entro l'85 una gamma di nuovi prodotti che per prezzo e qualità siano altamente competitivi rispetto a quelli giapponesi e americani. Per fare questo vogliono dallo stato mille miliardi l'anno per poter finanziare le ricerche e le nuove tecnologie. Tutto passa attraverso il massimo recupero di produttività, cioè il garantire il massimo di produzione col minor numero possibile di operai. La produttività viene realizzata con l'introduzione massiccia dell'automazione e dei robots, come già è sperimentato a Mirafiori e a Rivalta nei punti di saldatura e verniciatura. L'introduzione delle macchine elimina operazioni che prima erano fatte dall'uomo (ad esempio saldare) e un operaio, naturalmente «specializzato e qualificato», svolge un cumulo di mansioni prima svolte da più operai; e questi operai in eccedenza dove vanno a finire? Naturalmente nelle liste speciali della mobilità esterna. Viene in luce il vero progetto dell'operazione in corso: *far produrre al massimo nelle linee automatiche gli operai rimasti*, e attraverso la mobilità esterna far passare 14.000 operai da posto a posto di lavoro, immettendoli così nel circuito delle piccole fabbriche e delle boite, incrementando anche il lavoro nero e il precariato.

Con questo sistema di riorganizzazione produttiva il padronato può raggiungere lo scopo principale di tutta l'operazione, ovvero: l'allungamento della giornata lavorativa che si traduce in minor costo del lavoro in rapporto alle merci prodotte, e quindi più competitività verso gli altri squali internazionali; questo in due modi distinti, ma equivalenti: nella grande fabbrica producendo più pezzi nello stesso tempo di lavoro, ma con meno operai; nella piccola fabbrica producendo più pezzi, ma con l'aumento del tempo di lavoro (straordinari) e con

gli operai assorbiti nel lungo periodo e col contagocce dalle liste di mobilità.

Altro elemento che si realizza attraverso l'automazione è il rendere più flessibile il ciclo produttivo. Con la catena di montaggio le operazioni da compiere erano fisse e legate anche alla presenza fisica di un determinato numero di operai, i quali potevano opporre la loro rigidità e le loro lotte. Con il sistema dei robot vengono messi insieme diversi tipi di scocca con diversi percorsi sulla base di programmi produttivi giornalieri fissati dal computer.

– Cosa propone il sindacato per quanto riguarda la mobilità esterna e la ristrutturazione produttiva?

La FLM per tutto il periodo in cui la trattativa si è svolta alla Unione Industriale di Torino, ha finto di porsi totalmente contro la mobilità esterna. Dopo che il tavolo della trattativa si è spostato a Roma e la Fiat ha chiamato il sindacato al rispetto del contratto '79 riguardante la mobilità, c'è stata un'inversione di rotta e i più grossi esponenti dell'FLM, da Galli a Mattina, hanno dichiarato apertamente che il sindacato non è pregiudizialmente contro la mobilità esterna, ma è disposto a contrattarla a partire dal dicembre 1981, purchè sia garantito il passaggio diretto da posto a posto di lavoro e non attraverso le liste speciali di collocamento. Il sindacato a partire dal maggio '80 ha gettato le basi per preparare il terreno politico ed economico al superamento della crisi produttiva con la presentazione della piattaforma integrativa aziendale. L'asse portante di questa piattaforma è rappresentato dalla rivendicazione di modificare l'attuale organizzazione del lavoro basata sulla linea di montaggio. Come si vede le proposte della direzione Fiat e del sindacato sull'introduzione dell'automazione sono identiche.

Il sindacato dice, a sostegno di questa rivendicazione, che all'interno della fabbrica c'è bisogno di una «nuova qualità di vita», prendendo a spunto la disaffezione al lavoro da parte dei giovani strati operai che non si vogliono abbrutire nella ripetitività del gesto alla catena di montaggio. E allora gli operai devono riqualificarsi e professionalizzarsi, trasformandosi in addetti ad altri servizi: manutenzione, gestione degli impianti, programmatori di robots, ecc. Tutto questo presume un ambiente di lavoro non più nocivo e con migliori condizioni ambientali (di luce, di aria, ecc.). Questa «nuova qualità di vita» non è forse una «nuova qualità dello sfruttamento»? Con i salari rapportati ai livelli professionali e di qualificazione si produce una divisione netta fra strati e strati operai, per cui sarà molto difficile unificare tra loro gli

operai delle linee automatiche, quelli che rimangono nei residui delle linee di montaggio e quelli che vengono messi fuori nel decentramento con la mobilità esterna. *Introdurre l'automazione lasciando inalterata la struttura delle otto ore lavorative, vuol dire puntare al massimo recupero della produttività, favorire l'espulsione verso il decentramento degli operai esuberanti, vuol dire subordinare molto di più all'andamento del mercato la flessibilità della forza lavoro* (cioè essere spostati sempre o comunque).

Scusate, la Fiat non vuole proprio questo? E il sindacato non si presenta forse come organo che può stare benissimo negli uffici della programmazione della Fiat o in quello del Ministero dell'Industria?

Possono permettersi di fare questo balletto concordato tra stato, Confindustria e sindacati poichè attraverso la repressione e i licenziamenti di rappresaglia politica hanno tentato di mettere nelle condizioni di non nuocere l'area del dissenso e dell'antagonismo di classe. Già attuando la mobilità interna (cioè il passaggio da sezione a sezione della Fiat) hanno smembrato i gruppi omogenei e soprattutto sono stati spostati tutti gli operai che manifestavano apertamente la loro opposizione ai padroni, ai sindacati e allo stato. Comunque l'operazione più grossa è stata fatta col licenziamento dei 61, prendendo a pretesto la lotta al terrorismo. Il sindacato ha sabotato coscientemente ogni sciopero e forma di lotta contro questi licenziamenti, dicendo che non avrebbe difeso i violenti, ma solo quelli che accettavano di sottoscrivere (forse su carta bollata) il preambolo «contro la violenza e il terrorismo» approvata alla riunione al Palasport dai Consigli di fabbrica della Provincia di Torino.

Appare chiaro che era un attacco a largo respiro a tutti i comportamenti anche violenti contro gli effetti devastanti della ristrutturazione capitalistica. Quell'operazione fu condotta perchè vi erano stati 12.000 nuovi assunti che avevano caratteristiche completamente diverse dagli operai «con la valigia di cartone» e da quella strana specie di animale domestico, devoto e servile, che risponde al nome di «Federbarotto».

Le assunzioni di questi nuovi strati operai erano funzionali al ricambio della manodopera proprio in vista dell'introduzione massiccia dell'automazione, dove serviva gente con un'elasticità mentale che i vecchi operai non hanno. Però questi nuovi strati operai hanno un difetto che l'azienda non ha calcolato: cioè *PEN-SANO* e non hanno *nessuna intenzione* di ridursi a numero di cartolina, in nome della «santa etica» dei sacrifici e della produttività. Elimi-

nando i 61 (con tutto quello che sta intorno, vedi licenziamenti per assenteismo ad esempio) si è cercato di impedire che questi strati diventassero protagonisti politici e vi fosse uno sbarramento più forte alle proposte di mobilità esterna e di eliminazione degli operai eccedenti come si sta ora realizzando. Adesso si cerca un loro recupero attraverso la professionalità e la qualificazione, prendendo a pretesto che hanno studiato, per trasformarli in quella strana figura che è un misto di tuta blu e camicia bianca. E la parte che non ci sta? Per favore, in mobilità esterna! insieme a tutti quelli che non servono più perchè erano stati assunti in qualità di scimmie. Grande contributo a questa giusta causa della produttività e della governabilità è stato dato dallo stato e dal generalissimo Dalla Chiesa, attuando la mobilità esterna dalla fabbrica ... alle Nuove di tantissimi compagni molto spesso incriminati soltanto sui sospetti, con grande plauso del sindacato che aveva fornito alla Questura la lista di proscrizione di gente che rompeva i coglioni.

– Contenuti e forme di lotta

A partire già da prima delle ferie, con l'intervista televisiva di Umberto Agnelli, la Fiat aveva annunciato l'improrogabile necessità di ridurre in modo drastico il personale a partire da settembre. Nonostante ciò, già dal mese di luglio erano iniziati i licenziamenti massicci per assenteismo. Il sindacato tace e non intende portare avanti nessuna lotta su questo problema accettando così in pieno l'ottica padronale di eliminare tutti quegli strati cosiddetti «improduttivi e parassiti».

– Sulla mobilità esterna e sull'introduzione massiccia dell'automazione a partire dal 1982.

Dato che questo è il punto centrale su cui gioca tutta la trattativa per recuperare il massimo di produttività con il minimo del costo del lavoro, come «i musci gialli» insegnano, noi proponiamo il no assoluto, improrogabile e da ultimatum alla mobilità esterna, e poniamo *la riduzione secca dell'orario di lavoro come unica proposta credibile per cui migliaia e migliaia di operai non finiscano nel decentramento produttivo*, nelle boite e nel lavoro nero.

Rispetto all'automazione Fiat e sindacato si presentano questa nuova organizzazione del lavoro sotto una veste di alleviamento della fatica fisica in un ambiente di lavoro dove sono eliminate nocività, rumorosità ecc. Si dimentica che con essa l'uomo diventerà sempre più un'appendice della macchina dove l'attenzione a manovrare i bottoni sarà ben supe-

riore e produrrà l'intensificazione della fatica mentale o dello sfruttamento.

Noi non siamo per questo ancorati al mantenimento della catena di montaggio e non siamo contro l'introduzione di nuove tecnologie. Però dev'essere ben chiaro che se l'automazione e la robotizzazione si realizzano senza una netta riduzione dell'orario di lavoro, andrà in porto il processo di riorganizzazione produttiva che realizza il massimo di profitto ed accumulazione. Per noi *lavorare meno lavorare tutti* non è soltanto una proposta contro la mobilità esterna, ma è soprattutto una proposta per rovesciare il modo di produzione capitalistico che per la logica di profitto vuole trasformare gli uomini in tanti piccoli robots. In precedenti periodi il sindacato e il PCI, contro la cosiddetta monocultura dell'auto, parlavano di diversificazione produttiva, battendo il tasto sullo sviluppo di mezzi pubblici, adesso non ne parlano più e dicono che il settore auto è quello trainante e tutti gli sforzi, compresa l'introduzione dell'automazione, devono servire a vincere la concorrenza sviluppando così ulteriormente il modo di produzione capitalistico. E' ovvio che non si vuole lasciare tutto il potere ad Agnelli, ma data l'identità di vedute sulla automazione, anche i rappresentanti sindacali, e soprattutto quelli del PCI, vogliono entrare nel Ministero del Bilancio e nel Consiglio di Amministrazione dell'azienda, diventando così i nuovi cervelli della cosiddetta programmazione economica e democratica.

Siamo convinti che con l'introduzione dell'automazione aumenterà la produzione della ricchezza sociale, però così come sarà, ancora il profitto farà da padrone e a noi verranno briciole di reddito.

La ricchezza sociale la vogliamo tutta e se rovesciamo i padroni lo scopo della produzione non sarà più il profitto e l'accumulazione, bensì il soddisfacimento dei bisogni spirituali e materiali dell'uomo.

L'automazione può servire a farci lavorare molto meno ed impiegare così il nostro tempo-vita al recupero della nostra dignità di uomini facendo lavorare di più le macchine. Invece di scannarci con gli operai delle altre nazioni, in nome della salvaguardia delle rispettive economie nazionali, noi facciamo la più grande proposta di unità e cioè di liberarci dallo sfruttamento dell'uomo sull'uomo. Usando le nuove macchine, e distruggendo l'economia di mercato, si può attuare la più completa liberazione, dopo aver messo in naftalina i padroni e i loro sistemi economici e politici.

Torino, ottobre '80

FIAT E SINDACATI, QUALE ACCORDO?

I giornali dei padroni esultano: "Finalmente la Fiat e i sindacati hanno trovato l'accordo, ora occorre solo l'approvazione della base".

FATTO L'ACCORDO ORA SI PREOCCUPANO CHE NOI OPERAI LO ACCETTIAMO.

Le azioni dei giorni scorsi (organizzate da Agnelli) in cui i capi, dirigenti, operatori hanno sfondato i picchetti e dato vita a manifestazioni invocando il "diritto al lavoro" hanno preparato il terreno per l'accordo. Agnelli ha agito con molta chiarezza: "nella crisi è necessario per difendere i profitti dei padroni vincere la concorrenza sul mercato mondiale, contenere i salari, aumentare la produttività licenziare gli operai asuperanti. L'FLM di Torino per Agnelli deve smetterla di dire sì alla linea dell'EUR stabilita da Lama e non impegnarsi poi a fondo nel sostenerla tra gli operai. Non erano stati forse i sindacati a firmare l'accordo sulla mobilità esterna? I sindacati non si erano impegnati più volte a sostenere l'aumento della produttività? Non è stato Lama stesso a sostenere il diritto dei padroni a liberarsi degli operai "esuberanti"? Il Pci che aveva puntato tutte le sue carte per sfruttare la lotta contro i licenziamenti per l'ingresso al governo vede ridimensionato il suo ruolo dalla azione di Agnelli: se si vuole entrare al governo non si possono fare inutili discorsi fumosi sugli errori della Fiat, ma occorre sostenere senza incertezze gli interessi del capitale.

Mentre nelle fabbriche ci dicevano di lottare senza cedimenti, a Roma i sindacati confederali si accordavano sui seguenti punti:

- 1) Dal 6 ottobre 1980 al 31 dicembre 1981 cassa integrazione per 23000 operai.
- 2) Si stabilisce l'applicazione di una serie di misure "alternative" per la riduzione del personale: dimissioni "volontarie", blocco del turn over, prepensionamenti, mobilità interna.
- 3) I lavoratori delle linee di montaggio della carrozzeria di Mirafiori attueranno la cassa integrazione a rotazione.
- 4) Si prevede l'adozione di corsi di riqualificazione professionale per i lavoratori in cassa integrazione.
- 5) Viene fissata al 30 giugno 1981 la verifica della situazione produttiva e commerciale dell'azienda con l'accertamento della quantità di manodopera ancora eccedente. Dopo tale verifica si potrà attuare la mobilità esterna.
- 6) Viene sancito l'impegno della Fiat a reinserire nella attività lavorativa quei lavoratori che il 30 giugno 1983 si troveranno in cassa integrazione.

DOPO PIU' DI UN MESE DI SCIOPERO CIO' CHE E' STATO ACCETTATO DAI SINDACATI E' QUANTO VOLEVA AGNELLI.

Oggi nelle assemblee ci si verrà a dire che non era possibile fare diversamente, che i picchetti non tenevano (ma non erano stati i sindacati a decidere questa forma di lotta che tagliava fuori la maggioranza degli operai?), che bisognava evitare lo scontro con i capi (Lama li ha definiti nostri compagni di lavoro) che quindi in definitiva l'accordo è quanto di meglio si può fare e dobbiamo accettarlo.