

NOI OPERAI RIBADIAMO CHE:

-Se il sindacato avesse voluto difendere i nostri interessi contro Agnelli, non avrebbe dovuto accettare nessun tipo di cassa integrazione (la cassa integrazione ci fa perdere il 20% del salario netto, più le altre voci del salario legate alla presenza in fabbrica) il sindacato non avrebbe dovuto accettare nessun tipo di riduzione del personale. Noi non abbiamo alcun interesse a difendere i profitti di Agnelli ma i nostri salari. Una riduzione di 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 di lotta è possibile.

-Se il sindacato fosse stato veramente contro i licenziamenti non avrebbe accettato le oltre 8000 "dimissioni volontarie" degli ultimi 6 mesi non avrebbe lasciato perdere i 10 licenziati del contratto 79 ed i 61. Noi operai ribadiamo la necessità che i licenziati rientrino in fabbrica.

-Se il sindacato avesse voluto veramente difendere i nostri interessi avrebbe sostenuto il pagamento delle ore di sciopero che nessuna sottoscrizione riuscirà mai a coprire.

Sono queste le posizioni che noi operai sosteniamo, l'accordo di Roma fa solo gli interessi del padrone.

Gruppi operai Fiat  
Mirafiori Rivalta Cipa.

Cicl. Prop. via S; Ottavio

### **Registrazione di alcuni interventi tenuti a Mirafiori (porta O) la sera del 16 ottobre 1980**

#### **La votazione operaia sull'accordo Fiat-sindacati (16 ottobre, turno di notte).**

Un compagno operaio: *Una settimana fa, durante lo sciopero nazionale Benvenuto aveva detto: «resistiamo un'ora di più del padrone». Però non è vero che siamo stati noi a cedere. Non credo che sia stato il corteo di 18-20 o 40 mila capi che ha distrutto il nostro movimento...*

*Siamo stati anche noi stessi a svendere la lotta: molte delle persone che si trovano qui, adesso, magari pronte ad accettare l'accordo non si sono mai viste davanti ai cancelli, durante lo sciopero... Con 23mila proposti per la cassa integrazione sarebbe stato sufficiente stare un'ora a testa davanti ai cancelli, per bloccare la Fiat, senza avere bisogno di altri compagni venuti da fuori.*

*Dovevamo essere noi la forza. Siccome il compagno Lama ha detto che gli operai che si sono pronunciati contro l'accordo sono solo qualche*

*decina di scalmanati, allora io dico che noi lavoratori Fiat dovremmo organizzare un grosso corteo, uscire per la città, ma non essere in 20mila, essere in 40-50 mila, per dimostrare la nostra reale volontà.*

*Quelli che hanno sfilato in Via Roma, compagni, non erano solo i capi, i lavoratori che intendevano rientrare in fabbrica. No, io vi dico che era gente venuta da fuori, pagata dall'azienda coi nostri soldi.*

*A questo punto, quindi, diciamo chiaro ai nostri delegati, ai sindacalisti, che non bastano più gli scioperi interni. Potremmo lottare per anni, inutilmente. Oggi abbiamo bisogno di dimostrare fuori della fabbrica, per la città. Dimostriamo che il rifiuto dell'accordo espresso da decine di assemblee operaie raccoglie una grande forza operaia, dentro la fabbrica...*

...

Un compagno operaio: *Compagni, scusate, io sono intervenuto di nuovo perchè il compagno Monzeglio (un sindacalista, n.d.r.) deve trarre le conclusioni. E allora io, prima delle sue conclu-*

sioni, voglio fare ancora alcune considerazioni...

Io stimo molto il compagno F. (intervenuto prima, n.d.r.); ma proprio per questo voglio fargli una domanda, adesso, vista la piega che ha preso l'accordo. Dimmi, compagno F., quando il segretario del tuo partito (PCI) ci invitava ad occupare le fabbriche, quando sosteneva che «La Fiat non sarebbe passata», questi problemi non se li era posti? Ma che dirigenza è, compagni, quella che non si pone il problema delle conseguenze concrete della lotta? Allora, adesso, guardiamoci bene in faccia: siamo tutti maggiorrenni e vaccinati; siamo noi gli operai Fiat che hanno tenuto in piedi, giorno e notte, per 35 giorni questa grande lotta. Compagni, io dico, che siccome le assemblee hanno respinto questa piattaforma di accordo, allora dovremo respingerla anche noi. Ma non basta respingere la proposta: occorre anche essere molto chiari su quello che intendiamo fare noi. Oggi dal consiglio di fabbrica è emersa la proposta di respingere questo accordo e di passare a forme articolate di lotta. Su questo, compagni, ci dobbiamo pronunciare, con correttezza e coscienza.

**Sindacalista:** Rispetto molto il compagno R. e il compagno F. Io mi scontro spesso col compagno R. che ha parlato prima, penso tuttavia che le sue posizioni esprimano una vera convinzione, una vera sincerità di lotta... Perchè ritengo che le sue parole esprimano lo sforzo costante di avere un rapporto con gli altri lavoratori. In ultima analisi sta a voi trarre le conclusioni: io confido sempre nel buon senso e nell'intelligenza della stragrande maggioranza dei lavoratori i quali credo vogliano sempre, in tutte le cose, nel bene come nel male, ottenere un risultato comune, ispirato alla schiettezza e alla correttezza. Poche parole, dunque, tenendo conto che i fatti non sempre vanno nel senso voluto dalle nostre intenzioni di origine.

E faccio, qui, una prima considerazione di carattere generale: come è possibile che la Fiat, nonostante lo schieramento che si è creato intorno alle lotte dei lavoratori sia riuscita a mantenere per dei mesi questo tipo di posizione, per cui siamo arrivati al compromesso di oggi? Questo interrogativo deve essere posto da ogni lavoratore.

Questa è la mia riflessione: in Italia, compagni, nonostante tutto, nonostante molte cose che non vanno, c'è un sistema che è incompatibile (questo è il punto fondamentale, compagni) con il sistema capitalistico occidentale. Incompatibilità dal punto di vista della partecipazione, della democrazia, della possibilità di cambiamento sociale...

Noi siamo l'anomalia dell'Europa occidentale, del mondo occidentale. Guardiamo la cartina

geografica, compagni. Noi siamo a due passi dal medioriente e dal medioriente passano le rotte del petrolio, e nel medioriente si sta consumando un conflitto che può diventare deflagrazione mondiale. Facciamo attenzione, compagni. A volte si è partiti da molto meno, per essere poi coinvolti in imprese che sono diventate avventure di distruzione e di guerra.

Il primo consiglio che io vi do è quindi questo: facciamo attenzione, compagni e compagne, noi potremmo diventare la portaerei degli Stati Uniti d'America, per intervenire nella guerra del Medioriente. La prima cosa che ci deve essere cara è la pace, compagni. Perchè quando c'è la guerra la classe operaia, in prima luogo, viene utilizzata come carne da cannone.

Non sarebbe la prima volta nella storia del mondo, nella storia dell'Italia... I compagni che vengono da lontano, che vengono da una storia più antica queste cose le hanno già sentite, le hanno già vissute.

E vengo al secondo problema. Quando il compagno R. diceva: «Io mi vergognerei a rientrare in fabbrica come delegato, quando altri compagni rimangono fuori», io credo che sbagli. Noi non abbiamo fatto un compromesso secondo cui svendendo i lavoratori salviamo il sindacato. Non è così, compagni. Non è così.

Noi abbiamo fatto un compromesso che ha cercato di limitare e di evitare una sconfitta frontale e verticale. Ebbene, io non mi scandalizzo che un delegato, una serie di delegati rientrino in fabbrica, in una situazione in cui è stata fatta palesemente una discriminazione nei loro confronti. Non c'è alcuna distinzione tra delegati e lavoratori.

Concludo brevemente, per lasciare a voi la possibilità di esprimere la vostra opinione, col voto secondo coscienza.

Io credo che, nonostante le polemiche di questi giorni, ci siano delle possibilità e dei risultati positivi. Il movimento operaio ha saputo risollevarsi da batoste storiche molto più gravi e molto più drammatiche di quelle di queste giorni. Ciò che va salvato è la possibilità di stare insieme, confrontarsi, discutere...

A voi la parola, compagni.

Chi è favorevole all'accordo alzi la mano - **Nessuno.**

Chi è contrario all'accordo? - **Tutti.**

E' passata a grande maggioranza la contrarietà all'accordo.

Allora, compagni, visto il risultato della votazione l'impegno dei lavoratori è di tornare davanti a questi cancelli per discutere e per assumere quelle che saranno le azioni necessarie per portare in porto questa battaglia.

...

# LE ASSEMBLEE RESPINGONO L'ACCORDO!

## OPERAIO

Le assemblee tenute nella giornata di ieri alla Fiat hanno ampiamente confermato il NO ALL'ACCORDO che già il Consiglio aveva espresso al Cinema Smeraldo mercoledì pomeriggio.

- MIRAFIORI 1'accordo, passato di stretta misura al 1°turno col voto dei capi  
E' STATO RESPINTO al 2°turno
- RIVALTA 1°e2°turno HANNO RESPINTO l'accordo senza neppure passare ai voti
- LANCIA 1°e 2°turno ACCORDO RESPINTO senza votare
- CHIVASSO
- LANCIA TO. la votazione è stata invalidata perchè avevano votato anche i capi
- LINGOTTO votazione non valida al 1°turno per la presenza dei capi; al 2°turno tenuti fuori i capi l'accordo E' STATO RESPINTO
- MATERFERRO 1°e 2°turno HANNO RESPINTO l'accordo

Gli operai hanno dimostrato di non voler seguire i vertici sindacali sulla strada di un accordo che getta via un mese di lotta e di sacrifici perchè nei fatti è una resa senza condizioni all'attacco della Fiat.

**OPERAIO** I dirigenti sindacali hanno promesso mille volte che nessun accordo sarebbe STATO firmato contro la volontà degli operai: ORA DEVONO PRENDERE ATTO DELLA VOLONTA' ESPRESSA DAI DELEGATI E DAGLI OPERAI NELLE ASSEMBLEE.

Come ci si poteva aspettare la Fiat ha giocato tutte le sue carte per condizionare l'andamento delle assemblee: con una campagna orchestrata da giornali, radio, televisione ha amplificati il consenso del PCI e della Regione all'accordo e ha falsificato i risultati delle votazioni.

Facendo così il padrone fa il suo mestiere, ma è inammissibile che alla campagna di mistificazioni si accodino i dirigenti sindacali falsificando anche loro i risultati della consultazione o addirittura dichiarando, come hanno fatto alcuni, che contro l'accordo sono rimaste "ristrette minoranze di teppisti" !

**OPERAIO** NON LASCIARE CHE I VERTICI SINDACALI GIOCHINO CARTE FALSE !

Ci vogliono convincere a tutti i costi che siamo d'accordo a svendere un mese di lotta anche se tutti sanno che non è così.

I dirigenti sindacali devono rendersi conto che non possono uscire dal vicolo cieco in cui loro stessi si sono cacciati ricorrendo a trucchi meschini, ma solo impostando una chiara linea di difesa degli interessi operai sull'obiettivo della

**RIDUZIONE D'ORARIO**

...CLEI LENINISTI FIA

# lotta comunista

cicl.in prop.Via Inverio 8. 17/10/80

# UN ACCORDO DI REGIME CONTRO LA CLASSE OPERAIA

Compagni, operai,  
La firma dell'accordo tra la Fiat e il sindacato deve farci riflettere attentamente su alcuni punti principali.

## 1) GLI OBIETTIVI DELLA FIAT.

Con questo accordo la Fiat ha raggiunto lo scopo che si era prefisso.  
In primo luogo, la Fiat mirava ad ottenere dal governo, in base alla legge 675 del '77, il riconoscimento dello stato di crisi aziendale. Questo riconoscimento gli dà la possibilità di ottenere migliaia di miliardi dallo stato, cioè soldi di tutta la collettività, con i quali pagarsi la RISTRUTTURAZIONE, la CASSA INTEGRAZIONE A ZERO ORE e la MOBILITA' ESTERNA.

Infine continuare quel processo iniziato con il licenziamento dei 61 per mettere fuori dalla fabbrica quegli operai e delegati che non si piegano alla tracotanza dell'azienda, che più decisamente hanno contrastato il piano di RISTRUTTURAZIONE E REPRESSIONE portato avanti dalla Fiat soprattutto negli ultimi anni, per restaurare in fabbrica il clima di terrore, paura e ricatto per ottenere profitti maggiori con minor costi. Infatti Anibaldi su la Stampa del 18 ottobre afferma: "che adesso la fabbrica sarà più governabile".

E' stato chiaro fin dal primo momento che l'obiettivo della Fiat era anche quello di cacciare dalla fabbrica gli operai più deboli come gli invalidi.

Questo era ciò che la Fiat voleva e l'ha ottenuto.

I licenziamenti minacciati all'inizio erano solo un bluff per raggiungere il risultato che ha ottenuto.

## 2) RUOLO DEL SINDACATO.

Forse mai come in questa vertenza, la più lunga e sofferta negli ultimi 10 anni, il sindacato ha mostrato il suo vero volto, ha fatto capire agli operai da che parte sta veramente.

Dopo 36 giorni di lotta nella quale gli operai, soprattutto quelli più coscienti, hanno dimostrato una grande unità, forza e volontà di respingere il disegno reazionario della Fiat, la direzione sindacale firma con la direzione della Fiat un accordo respinto dalla stragrande maggioranza degli operai.

Durante questi 36 giorni di lotta, ma principalmente negli ultimi giorni, tutti quei delegati e operai che avevano ancora dei dubbi sulla natura collaborazionista degli attuali sindacati si sono resi conto che questi altro non sono che un sindacato statale e corporativo.

Già Trentin, prevedendo questa presa di coscienza degli operai, all'ultima riunione del consiglio dei delegati di mirafiori al cinema Smeraldo disse: "Noi non siamo un sindacato statale, se l'accordo non ci va bene nessuno ci obbliga a firmarlo".

La stragrande maggioranza degli operai ha detto NO all'accordo ma essi l'hanno firmato lo stesso.

Hanno dimostrato così di essere un vero e proprio sindacato di regime, che come tale deve difendere non gli interessi dei lavoratori ma quelli dei vari capitalisti.

La trasformazione, che col passare degli anni, ha subito il sindacato passando da sindacato "operaio" a sindacato statale, ha provocato e provoca diverse contraddizioni: lotte tra gli elementi borghesi che hanno fatto del sindacato un insostituibile anello del sistema, e quei compagni, delegati e lavoratori che militano nel movimento sindacale e si battono per un sindacato di classe. QUESTA LOTTA PER UN VERO SINDACATO OPERAIO E' DESTINATA AD ALLARGARSI ED ESTENDERSI.

## 3) LA MANCANZA DI UNA VERA ORGANIZZAZIONE DI CLASSE.

L'assenza di una organizzazione di classe nel corso della lotta si è fatta sentire soprattutto quando si è trattato di gestire il rifiuto operaio all'"ipotesi" d'accordo.

do presentata dai sindacati.

Questa assenza ha fatto sì che durante 35 giorni di lotta ad oltranza gli operai fossero privi di un orientamento e di una direzione politica di classe, tutto è rimasto in mano ai sindacati e al pci, che prima ancora che le assemblee si pronunciassero, dav per scontato l'accordo.

E' mancata l'organizzazione che coordinasse l'azione degli operai delle varie sezioni e officine, che lavorasse per prendere in mano la situazione durante la lotta, che denunciassero la linea di tradimento delle confederazioni. L'ASSENZA DI UNA TALE ORGANIZZAZIONE HA PERMESSO LA VITTORIA DI FIAT E SINDACATI CONTRO DI NOI. Infatti Romiti su "Repubblica" del 19 ottobre dice che: "La fiat ha ottenuto quello che aveva chiesto".

#### 4) TRASFORMARE LA SCONFITTA IN VITTORIA.

Partendo dalla constatazione che la mancanza di una vera organizzazione di classe ha determinato la nostra sconfitta, si tratta ora di lavorare per trasformare questa sconfitta in una parziale vittoria.

La prima considerazione che va fatta è che senza una nostra organizzazione di classe verremo sempre strumentalizzati dai sindacati e dai vari partiti traditori, e battuti dal padronato. SI TRATTA, QUINDI, DI LAVORARE PER COSTRUIRE UNA VERA ORGANIZZAZIONE POLITICA MARXISTA-LENINISTA PER PORRE IN PRIMO PIANO LA DIFESA DEI NOSTRI INTERESSI DI CLASSE.

Trasformare la sconfitta in vittoria vuol dire operare perchè tutti gli operai più coscienti lavorino per costruire e rafforzare la nostra organizzazione comunista proletaria, poichè abbiamo ancora una volta visto che lo spirito di sacrificio e la spontaneità dei lavoratori, se non sono organizzate dall'organizzazione politica della classe, di per se non danno la vittoria.

L'esperienza fatta durante questa lotta ci ha anche insegnato che bisogna sbandare le illusioni di poter conquistare gli attuali sindacati. Ci ha insegnato che non è sufficiente contestare i sindacati, dire NO ALL'ACCORDO DI REGIME, strappare e bruciare le tessere sindacali com'è stato fatto, bisogna che ci organizziamo in un SINDACATO DI CLASSE in modo che tutto quello che di positivo c'è stato in questa lotta non venga disperso e frantumato.

PER QUESTO TUTTI I DELEGATI E OPERAI CHE NON CONDIVIDONO LA LINEA DEL SINDACATO SINDACATO DEVONO ROMPERE CON ESSO, USCIRE E COSTRUIRE INSIEME IL NOSTRO SINDACATO.

Soltanto costruendo un sindacato di classe ci poniamo come punto di unificazione dei lavoratori, contro il padronato e gli attuali sindacati, che lavorano per imporsi accordi antioperai, DIVIDERCI E METTERCI L'UNO CONTRO L'ALTRO.

Compagni, operai,

ORGANIZZARCI PER TRASFORMARE LA SCONFITTA IN VITTORIA DEV'ESSERE IL NOSTRO OBIETTIVO PRINCIPALE E UNIFICANTE.

cicl.in proprio via Burzio,9 Torino.

la sede è aperta tutti i martedì  
e i venerdì dalle ore 20,30 in poi.

ORGANIZZAZIONE  
COMUNISTA  
PROLETARIA (marxista-leninista)

Leggete e sostenete "ANDARE CONTROCORRENTI"

## BOICOTTIAMO L'ACCORDO!

Compagni,

giovedì 16 ottobre le assemblee operaie non hanno solo detto NO all'accordo, ma hanno contestato duramente i dirigenti sindacali nazionali, che per farlo passare hanno fatto votare capi, capetti e crumiri.

Per Lama, Carniti e Benvenuto, per molti quadri sindacali e per tutta la stampa di informazione rifiutare in concreto l'accordo vuol dire essere teppisti, provocatori ed estranei al movimento operaio. In questo modo si criminalizzano tutte le avanguardie politiche e tutti gli operai che per 35 giorni si sono battuti perchè il progetto della FIAT non passasse.

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 alle carrozzerie di Mirafiori, sabato mattina.

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

Questi sono i primi effetti dell'accordo FIAT/Sindacato.

Adesso il sindacato tenterà di gestire l'accordo riprendendo la piattaforma aziendale, che ha al suo centro la nuova organizzazione del lavoro; l'obiettivo è l'aumento della produttività, soprattutto attraverso l'aumento massiccio dell'automazione e il superamento progressivo della catena di montaggio. Questo vuol dire produrre di più con sempre meno operai e quindi a giugno dell'81 la mobilità esterna colpirà non solo buona parte dei 23.000, ma anche altri che adesso sono ancora in produzione.

E' NECESSARIO E POSSIBILE BOICOTTARE L'ACCORDO con

- 1) il rifiuto dell'aumento dei carichi di lavoro e dello straordinario, per difendersi dall'aumento dello sfruttamento e perchè vi sono 23.000 compagni di lavoro che devono rientrare;
- 2) il rifiuto della piattaforma aziendale, perchè se passano automazione e ristrutturazione senza riduzione dell'orario di lavoro ci saranno nuove espulsioni;
- 3) il ritiro delle denunce e dei licenziamenti per rappresaglia degli operai che hanno fatto i presidi dei cancelli;
- 4) la rivendicazione che tutti i momenti di discussione operaia avvengano davanti ai cancelli, per garantire il diritto di parola anche agli operai espulsi dalle fabbriche;
- 5) la rivendicazione che gli operai in c.i. possano entrare in fabbrica nei momenti di lotta, per non permettere che succeda come alla Olivetti, dove il sindacato ha costruito e mantiene una separazione netta fra lavoratori in c.i. e non.

Compagni,

giovedì abbiamo detto NO all'accordo e abbiamo vinto; venerdì abbiamo perso perchè non eravamo organizzati per continuare la lotta di fronte alla smobilitazione dai picchetti fatta dal sindacato.

Perciò, 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 target FIAT.

E' quindi necessario COSTRUIRE ORGANISMI DI BASE che abbiano come obiettivo la lotta contro l'aumento della produttività basata su un maggiore 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.

Per portare avanti questi obiettivi

ORGANIZZIAMO UNA PRESENZA OPERAIA ALLA ASSEMBLEA DEI DELEGATI IN CASSA INTEGRAZIONE

LUNEDI' 20 ottobre alle ore 19 alla sede della FLM in V. Porpora.

Lavoriamo per la preparazione di una ASSEMBLEA CITTADINA per costruire iniziative di lotta contro l'accordo e per organizzare gli operai in cassa integrazione.

COLLETTIVI OPERAI FIAT

cicl. in proprio v. Playa, 145  
20 ottobre 1980

# UNA TAPPA NELLA STORIA DEGLI OPERAI

Il 16 ottobre lascerà un segno nella storia degli operai italiani.

■ Per la prima volta un accordo è stato rifiutato dalla maggioranza degli operai di catena; i capi del sindacato hanno sperimentato direttamente quanto sono pesanti le mani; si può raccontare quel che si vuole, ormai è un dato della realtà! È toccato naturalmente agli operai FIAT.

La crisi ha svolto la sua parte: i padroni per continuare ad accumulare capitale devono gettare sul lastrico migliaia di operai; licenziarne una parte per aumentare lo sfruttamento sull'altra. Se nelle fasi di espansione potevano tapparci la bocca con miserabili briciole, oggi, man mano che i fattori di crisi si approfondiscono, possono solo assicurarci licenziamenti e bassi salari. Ma, ci viene assicurato, si tratta di un periodo transitorio. Risolta la crisi ritornerà il benessere e i licenziati riavranno il lavoro. I padroni e i loro partiti sperano in una possibile ripresa, sarà l'81 o l'82; i sogni cercano di coprire la realtà: il capitale per riprendere il suo sviluppo deve passare per una generale svalorizzazione, una distruzione di capitali, di forze produttive e operai, di cui neppure la seconda guerra mondiale può darci un'idea.

Quella parte di operai che rifiuta l'accordo non si fida delle garanzie della FIAT, intuisce la portata della crisi: le leggi dell'impresa, del mercato, del profitto iniziano ad essere individuate come altrettante corde tese per il loro collo.

■ Il sindacato è la prima organizzazione investita dalla rabbia operaia. Non si può pensare di sottomettere pacificamente gli interessi degli operai a quelli del capitale mentre la crisi evidenzia che questi interessi si differenziano fino a contrapporsi. Quando si dà per necessario e legittimo il profitto e la necessità di battere i concorrenti, la conseguenza naturale è quella di

gestire i licenziamenti, agire per aumentare lo sfruttamento; ed è questo il ruolo che il sindacato si assume con sempre maggiore evidenza. La nuova piazza Statuto si prepara con i nuovi tempi della crisi.

■ Si poteva forse battere Agnelli o anche organizzare una coerente difesa quando gli si è riconosciuto il diritto ad aumentare con la produttività lo sfruttamento degli operai delle catene, e gli si è permesso di licenziare gli operai più combattivi? Il sindacato riconosce come naturale il fatto che gli operai fruttino un profitto per il padrone, che il valore prodotto e incorporato nelle merci si trasformi in una nuova accumulazione di capitale: con queste premesse la lotta era già persa in partenza. Chi più di Agnelli sa come queste cose si realizzano, quali misure bisogna adottare, a che ritmo devono andare le catene, quanti operai bisogna licenziare?

Si poteva organizzare una lotta contro i licenziamenti e la cassa integrazione che li prepara, quando nel contratto nazionale è stato sottoscritto l'accordo sulla mobilità e Lama stesso in varie interviste ha riconosciuto alle aziende il diritto di licenziare gli esuberanti?

Unica condizione: i licenziamenti devono essere contrattati, la decisione non deve essere unilaterale. Alla compilazione delle liste deve partecipare anche il sindacato per garantirsi l'incolumità dei propri uomini più fidati. E infatti l'aspetto su cui ha puntato il sindacato è l'unilateralità delle decisioni FIAT.

■ Non si è messa in discussione la cassa integrazione, le ragioni economiche capitalistiche che provocano i licenziamenti. Eppure bastava rispondere a una semplice domanda: perchè lo sviluppo della tecnica, della produttività del lavoro, la capacità di produrre in minor tempo una crescente massa di merci, anzichè porta-

re alla diminuzione dell'orario di lavoro degli operai e aumentare i loro consumi si trasforma in necessità di licenziare operai? Perché masse di merci rimangono invendute quando proprio gli operai sono costretti a fare a meno delle merci indispensabili?

Le risposte a queste domande avrebbero potuto mettere in discussione il sistema di sfruttamento degli operai, il sistema capitalistico. Ma il sindacato borghese vede in questo un pericolo più grande che un qualunque scontro con Agnelli; i privilegi acquisiti dai suoi uomini - piccola e media borghesia, strati di operai privilegiati, aristocrazia operaia - si affermano e crescono solo se questo sistema di sfruttamento funziona regolarmente. Meglio il capitale con tutte le sue "storture" che la fine dello sfruttamento operaio che determina e rende possibile lo sviluppo dei loro privilegi.

■ Le forme di lotta sono state conseguenti alla necessità di non disturbare la pace sociale e garantire il completo controllo sindacale. Il blocco ad oltranza delle portinerie assicurava la lontananza dalla lotta di migliaia di operai che, dentro la fabbrica, nei cortei interni, negli scioperi articolati, nei blocchi stradali, avevano svolto un ruolo attivo. Ma portare in fabbrica gli operai espulsi avrebbe comportato lo scontro diretto, la conflittualità permanente, la possibilità degli operai di organizzarsi o resistere nei reparti; soprattutto il disprezzo dei principi della proprietà privata ricordati da Agnelli e lo scontro con lo stato democratico, con i suoi bracci armati chiamati a tutelarla. Molto meglio rimandare tutti a casa, rendere individuale l'impegno di partecipare ai picchetti, controllare all'esterno i più combattivi. Così per poter continuare il "blocco", principalmente gestito dall'apparato sindacale, si è giunti al punto di richiedere un concentramento di funzionari e delegati di Milano, Genova e altre città, quando ci sono 50.000 operai solo a Mirafiori.

Ma portare in fabbrica gli operai in cassa integrazione e quelli licenziati, articolare la lotta all'interno, spazzolare tutti i reparti (come hanno fatto gli operai di Rivalta) sarebbe stato un pericolo troppo grosso sia per Agnelli che per il sindaca-

to; il controllo sugli operai FIAT è un problema per tutti. Intanto gli operai non prendono i soldi di questo mese e i delegati e gli attivisti sindacali scoprono di aver presidiato la fabbrica per ottenere un accordo che è esattamente ciò che Agnelli aveva proposto e voleva raggiungere per il momento. Anche questo fatto ha spinto una serie di delegati a protestare; sono quelli che ne escono con le ossa rotte. Per calmare gli animi si è deciso di "rateizzare" la perdita di salario e di reintegrare i delegati compresi nella lista di cassa integrazione. Saranno chiamati dal sindacato a gestire un accordo che apre la strada ai licenziamenti e a pacificare le assemblee dei superstiti.

■ La FIAT è una fabbrica difficile, il tentativo di unificare vecchie gerarchie di fabbrica, capi, colletti bianchi, operai privilegiati controllati dalla FIAT e nuovi aspiranti capi, strati privilegiati tra gli operai, tecnici tenuti sotto controllo dalle confederazioni e dai partiti a cui esse fanno riferimento, è fallito. Il livello di antagonismo fra soldati semplici dell'industria e la schiera di ufficiali e sottufficiali non permette mediazioni. In alcuni passaggi della crisi questi non si sentono convenientemente rappresentati dal sindacato, alcune lungaggini mediatorie con gli strati bassi vengono contestate, soprattutto quando comportano perdite nello stipendio o pongono limiti alla piena libertà d'impresa e al suo comando. Agnelli si fida più dei suoi capi provati che dei nuovi aspiranti capi del sindacato, che promettono sempre produttività e disciplina del lavoro ma che non sempre riescono ad ottenere con tanta facilità il consenso degli strati operai più bassi. Eppure il sindacato ha tentato in tutti i modi. Chi in fabbrica parlava male dei capi era quasi diventato un fiancheggiatore del terrorismo. "I capi sono lavoratori come NOI!" gridava Lama al Palazzetto dello Sport di Torino.

Li abbiamo visti all'opera. Sfondare i picchetti, manifestare in cravatta per le vie di Torino. Hanno potuto sfruttare la disorganizzazione degli operai, la copertura e la protezione che ha dato loro il sindacato nei mesi precedenti. Chi voleva una dimostrazione di come settori di pic-

cola borghesia impiegatizia e di aristocrazia operaia si schierano nella crisi e nello scontro tra capitale e lavoro, l'ha avuta. Devono solo ringraziare di trovarsi di fronte operai dispersi, disorganizzati, a cui è stata predicata la pacificazione fra le classi, un sindacato che gli ha strizzato l'occhio fino alla fine mentre loro preparavano la reazione.

Ma ora tornano in fabbrica. Qui dentro la famosa "maggioranza" si riscoprirà minoranza, e con vocazione ancora più silenziosa. La loro manifestazione è servita più di anni di discorsi. Rimarrà impressa nella memoria degli operai la pacifica dimostrazione di chi, senza aver mai lavorato, chiedeva il "diritto al lavoro" per sé sulla base di 24.000 operai sbattuti in mezzo a una strada.

■ La magistratura ha dato anch'essa una prova della sua imparzialità; mesi di propaganda sindacale sulla democratica magistratura che difende i cittadini sono andati completamente in merda. Il diritto al lavoro non è stato invocato, come si poteva pensare, per i licenziati e i candidati al licenziamento. Nella Torino della giunta rossa i carabinieri non sono stati mandati ad arrestare Agnelli che rovina migliaia di famiglie operaie, ma a difendere il diritto allo stipendio di capi e capetti, impiegati e loro amici. Per la democratica magistratura il diritto vale solo per una parte della popolazione, i padroni e i servi dei padroni; per gli operai c'è sempre il manganello, le denunce, gli arresti che verranno resi operativi quando gli animi saranno più calmi e la situazione sotto controllo. È ancora vero: il reale contrasto fra padroni e operai mette in luce la natura di classe delle istituzioni statali e dei mezzi di repressione, strumenti della dittatura del capitale sul lavoro. Gli operai della FIAT possono imparare molto.

■ Il giorno delle assemblee sulla cosiddetta "ipotesi di accordo" si è avuta una prova lampante di cosa contano gli operai nelle decisioni del sindacato: assolutamente niente! In barba ai sognatori della democrazia di base, del dibattito aperto, nonostante che le fabbriche più importanti abbiano detto NO all'accordo, nono-

stante che i sindacalisti siano stati scacciati, coperti di insulti, l'accordo si sottoscriverà. Tutto ciò non ha contato niente. Gli animi erano troppo esagitati, sarà il sindacato a decidere per loro, ponderatamente. Nessuna illusione dunque. Conta chi è organizzato, non basta la protesta, bisogna organizzarsi perché questa si esprima conseguentemente. Il regime capitalistico mette a disposizione dei sindacalisti borghesi tutti i mezzi d'informazione. Ora tutto l'apparato tornerà alla carica: discussioni, dibattiti, minacce sui pericoli della reazione; l'ordine probabilmente verrà per il momento ristabilito. Ma la spaccatura c'è stata; possono girare la frittata come vogliono, la spaccatura fra gli strati più bassi degli operai e i sindacalisti venduti e i loro agenti si è prodotta. Pensare che essa non si aggravi, che possa essere riassorbita è una pia illusione: "l'economia si riprenderà, gli operai rientreranno e questo maledetto 16 ottobre verrà dimenticato". Ma non sarà così. Altre migliaia di operai dovranno essere licenziati, a quelli occupati dovranno essere imposti nuovi sacrifici, aumento della produttività, bassi salari per permettere ai padroni di combattere la concorrenza internazionale. Al prossimo appuntamento la situazione sarà ancora più grave.

■ Foschi, ministro del lavoro, Lama e tutto il gruppo dirigente sindacale hanno intanto scoperto il lavoratore modello; quello che è d'accordo con loro! Gli altri sono teppisti, provocatori, violenti. Solo un mese fa si applaudivano gli operai polacchi, definiti dal loro regime "provocatori e teppisti".

Si fanno già piani e traspone dalle stesse dichiarazioni di Lama l'esigenza di rafforzare il servizio d'ordine, di proteggere meglio i dirigenti sindacali. Si faranno scortare dai carabinieri per tenere le assemblee? o verranno attuati gli arresti preventivi di quelli che possono disturbarli? "Sono stati malmenati", grida la stampa, "ma non dagli operai". Anche se lavorano nelle fabbriche, sulle linee, non sono operai, sono estremisti infiltrati. Gli operai veri sono quelli che agiscono sotto il controllo sindacale.

Piuttosto che riconoscere che se in un'as-

sembra un sindacalista è malmenato, nonostante un nutrito servizio d'ordine dei fedeli, sicuramente la gran parte degli operai è più o meno d'accordo, si fa l'equazione inversa: hanno malmenato un sindacalista, non sono operai! Cosa dovrebbero fare gli operai quando scoprono che chi doveva rappresentarli li ha venduti, quando le stesse votazioni non contano perchè vengono manipolate? quando questi sindacalisti, borghesi a tutti gli effetti, con i loro strumenti culturali e la loro capacità di politicanti se la ridono degli argomenti poco elaborati, istintivi ma reali degli operai? Cosa fare se non reagire rabbiosamente? Qualcuno decide per loro giocando sulla loro vita, e questa vale solo se può riprodursi finché serve a valorizzare il capitale.

■ Gli operai alla Borsa di Milano. Mai una banda di azionisti, speculatori, gente che fa soldi attraverso soldi estorti sfruttando gli operai, è stata così sensibile ai turni della FIAT di Torino. Mai due strumenti in apparenza così distanti, le assemblee degli operai e la Borsa, si sono così ravvicinati. Le azioni FIAT sono salite col risultato positivo del primo turno, con la presenza in massa di impiegati e capetti, hanno perso in chiusura il 4% con il secondo.

Per un momento, qualsiasi operaio ha potuto vedere dove finisce il lavoro non pagato che gli viene rubato giornalmente, e come alla sua sottomissione i banchieri esultino e al suo NO vengano colti dalla disperazione. Al gruppo dirigente sindacale che così eroicamente ha imposto l'accordo arriverà sicuramente la concreta riconoscenza degli azionisti FIAT.

■ Dov'è finito Berlinguer, la sua demagogica comparsa ai cancelli, il suo tentativo di usare gli operai FIAT per ottenere un migliore piazzamento nel governo? Forse Forlani ha promesso una possibile apertura; sicuramente l'acutizzarsi dello scontro a Torino avrebbe anche compromesso i suoi giochi in parlamento. Ora tutto l'apparato del partito e del sindacato è mobilitato a convincere gli operai che l'accordo è il meglio che si poteva ottenere. È sempre così per il sindacato, ogni

accordo è il meglio che si poteva ottenere. Comunque il PCI non può nascondere le sue responsabilità. Con la conferenza sulla FIAT ha chiamato gli operai a farsi carico dei problemi di Agnelli, delle difficoltà dell'impresa, della concorrenza straniera, cercando in tutti i modi di convincere gli operai ai sacrifici per risollevarne i profitti della FIAT. Ma i profitti della FIAT si fanno solo sulla pelle degli operai e il PCI è disposto a venderla per un posto al governo.

■ Siamo all'inizio e i fatti della FIAT offrono buone prospettive, lo scontro è solo rimandato di qualche tempo. Allo scadere della cassa integrazione, ai primi licenziamenti anche quell'ultima parvenza di mediazione cadrà. Il sindacalismo di Lama, Carniti e Benvenuto ha ricevuto un duro colpo dagli operai della FIAT. Ora gli operai sono soli di fronte a un capitale agguerrito, rappresentati da nessun partito ma con una coscienza sempre più precisa della funzione filopadronale del sindacato.

I delegati che hanno cercato di tenere il piede in due scarpe, che con le illusioni tentavano di mediare un rapporto impossibile fra operai e gruppo dirigente sindacale, sono ora schiacciati fra gli operai che chiedono conto dei risultati della lotta e una direzione sindacale che li vuole disciplinare alle sue scelte, e che in parte li ha venduti in nome dei grandi accordi tra le parti sociali. Trarranno questi dai fatti la forza e la coscienza di farla finita con la linea del sindacato e i partiti che lo tengono sotto controllo, e di ripartire dagli interessi operai? o ancora una volta, passata la bufera, riprenderanno il ruolo di copertura demagogica delle scelte del sindacato e le solite fantasie di spingerlo a sinistra? I margini di manovra si sono ristretti e la verifica può iniziare da subito.

■ La necessità di sovvertire questo sistema sociale non sorge dal riconoscimento che sarebbe bello, sarebbe giusto, ma da un maturarsi di condizioni per cui gli operai si trovano di fronte a una scelta: passare attraverso la rovina della loro classe, pagando un prezzo altissimo al capitale per consentirgli la ripresa - mentre fra una crisi mondiale e l'altra si prepara

la guerra - o tentare la strada di un rovesciamento del sistema dalle radici. Di fronte ai licenziamenti FIAT cominciano a delinearsi queste diverse prospettive. Agnelli non può fare a meno di licenziare per aumentare i profitti, la decisione quindi è solo rimandata. I salari vengono sempre più abbassati e lo sfruttamento aumentato. La massa di piani presentati dal PCI per insegnare ad Agnelli come fare a fare il padrone non possono cambiare le leggi economiche su cui il sistema capitalistico si regge. I partiti borghesi e i sindacati lavorano oggi e ancora più domani, con le buone e con le cattive, perché gli operai seguano l'andamento degli affari dei padroni e siano sempre pronti a nuovi sacrifici. Intanto la concorrenza internazionale si aggrava, la crisi spinge i diversi paesi capitalistici alla guerra e al massacro degli operai.

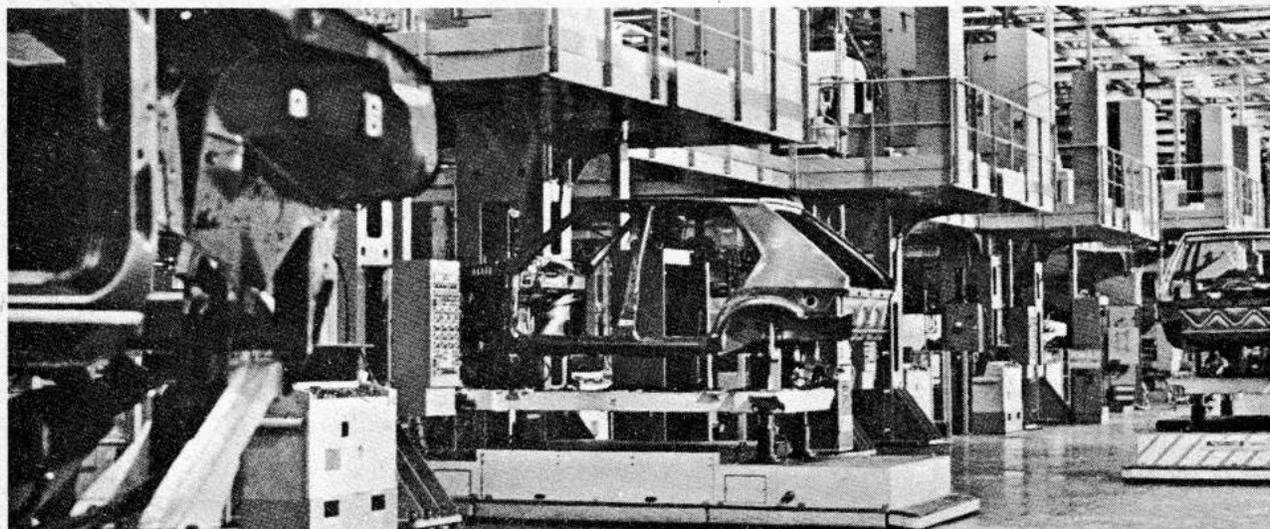
C'è un'altra strada: la necessità e possibilità di una rivoluzione operaia. La strada obbligata di una classe che deve impossessarsi dei mezzi di produzione, che deve espropriare i capitalisti perché questi stessi mezzi di produzione si contrappongono oggi agli operai come altrettanti mezzi per la loro rovina. I fatti della FIAT spingono sicuramente nuovi strati operai a prendere in seria considerazione questa strada.

■ Ancora il problema dell'organizzazio-

## **COORDINAMENTO DI OPERAI DELLE FABBRICHE:**

**FIAT Mirafiori, Rivalta, Lingotto, Cipas - BREDA Fucine**

**ALFA Arese - INNOCENTI - FALCK Unione - IVISC - BORLETTI**



ne è il problema centrale. Ancora viene confermato che gli operai senza una propria organizzazione politica non possono emanciparsi. Si può iniziare a raggrupparsi in gruppi operai per discutere e decidere come fronteggiare la crisi capitalistica, le sue conseguenze sugli operai, i suoi sviluppi, il tipo di lotta che si può condurre; dare un giudizio più chiaro sul PCI e sul sindacato, che gli stessi fatti della FIAT impongono; fare i conti con le fantasie, le oscillazioni, l'opportunismo di una piccola borghesia sovversiva che passa dal reggere la coda ai partiti borghesi di sinistra alla frasi "rivoluzionarie" e viceversa.

■ L'andamento della crisi, del movimento delle classi, del ruolo degli operai delle catene intanto richiama all'ordine del giorno il marxismo. Non c'è altra teoria capace di spiegare il movimento della realtà e di dare strumenti per sovvertirla. Gli economisti borghesi brancolano nel buio, i teorici della sinistra ufficiale costruiscono montagne di parole e di analisi nel tentativo di nascondere e superare con le proprie fantasie la realtà dei fatti. Il vecchio Marx ricompare, e nella sua analisi sta l'unica spiegazione della sovrapproduzione; le indicazioni per la lotta rivoluzionaria possono venire solo da una base teorica marxista. È tempo che le prime forme di organizzazione operaia pongano alla base della loro azione il marxismo.

Ad una settimana dalla firma dell'accordo Fiat-Sindacato sono cadute definitivamente le illusioni di chi sperava che la FLM, rispettando le decisioni delle assemblee e del Consiglio, si facesse carico di organizzare, al di fuori della linea delle Confederazioni CGIL-CISL-UIL, almeno l'opposizione a questo accordo.

L'FLM invece ha l'obbiettivo di recuperare SULLA GESTIONE DELL'ACCORDO buona parte del CdF, costruendo una nuova base sociale formata da capi, intermedà, tecnici, operai qualificati, in una parola i partecipanti alla manifestazione del Teatro Nuovo.

In questo quadro la FIAT realizza il suo progetto di intensificazione dello sfruttamento tramite aumento dei ritmi e carichi di lavoro, soppressione di pause, ripresa dell'aggressività dei capi.

Continua con i licenziamenti di rappresaglia nei confronti delle avanguardie politiche, reprime la conflittualità e assenteismo con il concorso attivo del sindacato. Infatti il tasso di assenteismo è sceso di ben il 10%, traducendosi in un aumento dell'orario di lavoro.

QUESTI SONO I PRIMI EFFETTI DELL'ACCORDO FIAT-SINDACATO!

Il bando di prova della cogestione sindacale sarà la piattaforma aziendale che ha al suo centro la nuova organizzazione del lavoro; l'obbiettivo è l'aumento della PRODUTTIVITA' soprattutto attraverso l'aumento della automazione e dei robots.

Questo vuol dire PRODURRE DI PIU' CON SEMPRE MENO OPERAI e la mobilità esterna che scatta a giugno colpirà i 23.000 e anche altri che sono ancora in produzione.

Il ricorso alla mobilità si sta estendendo ad altre fabbriche, come alla Pininfarina, diventando così l'elemento base del nuovo modello di sviluppo.

E' NECESSARIO E POSSIBILE BOICOTTARE L'ACCORDO CON:

- 1) Il rifiuto dell'aumento dei carichi di lavoro e dello straordinario.
- 2) Il rifiuto della piattaforma aziendale, perchè se passa l'automazione senza la riduzione dell'orario di lavoro, ci saranno nuove espulsioni.
- 3) Il ritiro delle denunce e dei licenziamenti per rappresaglia.
- 4) Le assemblee siano fatte davanti ai cancelli per permettere la partecipazione degli operai in C.I.
- 5) La rivendicazione che gli operai in C.I. possano entrare in fabbrica nei momenti di lotta e di trattativa.
- 6) Opporsi al terrorismo psicologico portato avanti dai padroni e dal ministro Foschi. Le malattie psico-fisiche sono determinate dai ritmi incessanti della catena.

Contro il sindacato che vuole imporre al CdF la gestione dell'accordo facciamo appello A TUTTI GLI OPERAI, A TUTTI I DELEGATI CHE SI SONO BATTUTI PER IL NO! ALL'ACCORDO PERCHE' ORGANIZZINO IL SUO BOICOTTAGGIO ATTIVO.

Solo così si possono evitare fughe verso il lavoro nero e l'accettazione del dominio dei capi.

E' quindi necessario costruire organismi di base in fabbrica e di operai in C.I. che si battano contro la ristrutturazione per la riduzione dell'orario di lavoro a parità di salario e siano in grado di ORGANIZZARE LA LOTTA E IMPORSI NELLA TRATTATIVA.

OPERAI CHE HANNO RESPINTO L'ACCORDO  
LINGOTTO- RIVALTA- MIRAFIORI- MATERFERRO

rip V. Flava I45  
TO 28/11/80

## **Assemblea del Cinema Giardino convocata dai «Collettivi Operai» il 1/11/80**

Trascrizione di alcuni interventi

*Compagno operaio:* «... Per quanto riguarda il nostro intervento più specifico davanti alle fabbriche e nel sociale, condivido le analisi fatte dal compagno che mi ha preceduto. Penso che l'importanza della grande fabbrica sia oggi diminuita – non credo che vi rimangano solo zombi, come ha detto qualcuno, anche perché non mi spiegherei come sono state portate avanti e da chi le lotte contro i ritmi, la produttività, negli ultimi tempi. Certo esistono nella grande fabbrica operai normalizzati, ma ci sono ancora compagni combattivi che però in mancanza di organizzazione, di direttive concrete non sanno più «che pesci pigliare». Hanno perso persino il riferimento del sindacato che, per quanto squallido rappresentava sempre un'organizzazione ... E anche la sinistra sindacale, dopo il primo momento in cui, in seguito all'accordo, voleva fare questo e quello, voleva buttare giù Lama e Benvenuto, si è data alla latitanza...

Quindi credo che l'intervento davanti alle fabbriche debba continuare. Penso che sia utile andare coi compagni in cassa integrazione alle porte, e parlare coi nostri compagni che sono rimasti dentro, per stabilire insieme quelle iniziative e quelle forme di lotta di cui si è parlato.

Il nostro intervento alle fabbriche è indispensabile, perché se noi non siamo *struttura d'intervento* diventa sempre più difficile sostenere altre iniziative, come il comitato contro la repressione ed eventuali proposte di collegamento nel territorio.

Quindi l'intervento operaio deve continuare: anche se i lavoratori della fabbrica devono sollevarsi da una grossa batosta, anche se il sindacato ha avuto un ruolo enorme in questo, dopo le lotte, ebbene io continuo a pensare ugualmente che in fabbrica ci sia una classe operaia animata da grossa volontà di lotta. Prova ne è il conflitto che è continuato, anche se in forme limitate dopo l'accordo sia alla Lancia di Chivasso che a Lingotto e Mirafiori...

Penso tuttavia che all'intervento sulla fabbrica occorra affiancare l'intervento sul territorio, perché i 23 mila proletari, buttati fuori dalla fabbrica hanno la necessità di fare altre cose, di trovarsi, di produrre aggregazione anche all'esterno. A questo proposito è fonda-

mentale iniziare anche un intervento al Collocamento.

E' indispensabile il lavoro anche tra i disoccupati, proprio per stabilire un collegamento, politico non solidaristico, con i proletari che vengono «giostrati» (con l'accordo, con la legge in preparazione, ecc.) sul mercato del lavoro e sul territorio...

Questo per arrivare ad un'unità di lotta fra noi in cassa integrazione (che in qualche modo abbiamo certi livelli di garanzia salariale) e loro che non hanno nulla. Noi che siamo in cassa integrazione dobbiamo andare a dire a tutti i proletari che *rivendichiamo per tutti il salario garantito*.

Non penso che si possano chiedere altre cose. L'unica cosa che possiamo rivendicare è una qualche forma di *reddito garantito per tutti*.»

*Intervento di un compagno operaio (Materferro):* «Occorre innanzitutto smantellare sia i miti sia i pessimismi. E partendo dai primi mi riferisco ai compagni più combattivi, come quelli della Lancia di Chivasso. Il consiglio operaio della Lancia ha fatto un'assemblea in cui ha ribadito di essere d'accordo con tutti i punti dell'accordo, tranne quello riguardante la forma della cassa integrazione. Ciò significa che anche i consigli di fabbrica che hanno combattuto in questi ultimi mesi si pongono sulla linea della *gestione dell'accordo*.

Parimenti penso che si pongano sulla «linea di gestione dell'accordo» tutti quegli interventi che mirano a vedere nell'aumento dei ritmi, nei carichi di lavoro, ecc. l'attacco che viene portato adesso contro i residui di classe operaia che rimangono in fabbrica.

Vediamo, quindi, cosa sta succedendo in questo generale cambiamento delle cose. Per quanto riguarda il sindacato dei consigli che era nato su democrazia diretta e poi si è trasformato in delegati sindacali, ha iniziato a morire all'inizio della prima crisi, nel 1974, quando furono posti alcuni elementi per cui in ultima analisi si poneva già allora, da parte del sindacato, la questione della gestione della crisi.

La storia del sindacato dei consigli presenta due tappe fondamentali: quella del 1975 quando fu sottoscritto l'accordo sulla mobilità interna e quella del 1979 quando è stato sottoscritto, nell'accordo nazionale, l'accordo sulla mobilità esterna.

E su questo non c'è nessuna contraddizione tra Lama, Benvenuto, Carniti, Mattina Galli ... e i delegati dei consigli di fabbrica.

Non c'è nessuna contraddizione perché non è mai esistita alcuna opposizione reale contro

questi due strumenti. E' verissimo che con la mobilità esterna cade l'ultimo residuo di *rigidità operaia*, ma questo era già programmato da tempo, perchè occorre ricordare che non è stata la Confederazione bensì la FLM a presentare la piattaforma integrativa aziendale.

Presentata sotto forma di lotta contro l'appiattimento salariale, gli automatismi degli scatti di qualifica; di lottare contro tutta una serie di conquiste e rivendicazioni operaie, per riproporre professionalità è qualificazione in nome di una nuova organizzazione del lavoro. E' questo risulta anticipato, rispetto a tutta l'operazione fatta - a mio avviso - di *concerto con la Fiat*.

Allora, rispetto al problema dei delegati occorre dire che non necessariamente quelli che hanno detto NO all'accordo sono disposti a lottare contro di esso, perchè oggi in fabbrica i consigli di fabbrica (intesi come iniziativa operaia) non si pongono più sul piano dell'antagonismo: o sono completamente sbrindellati; o si pongono anch'essi sulla via della gestione dell'accordo.

E' vero che il sindacato della co-gestione; il sindacato che vuole dirigere la nuova organizzazione del lavoro, la qualificazione e la professionalità, ha *bisogno di una nuova base sociale*. E' verissimo: ma questa base sociale non è solo quella rappresentata dalla manifestazione dei quarantamila a Torino: il sindacato cerca anche di re-inglobare tutta una diversa struttura sindacale, perchè di fatto gli mancano i quadri nuovi con cui portare avanti questo tentativo.

E venendo al problema della fabbrica centrale e della battaglia che ancora potrà essere giocata, credo, dai 23mila in cassa integrazione e da quanti sono interni al ciclo produttivo, io penso che non saranno la lotta contro i ritmi o altre rivendicazioni la questione fondamentale su cui si giocherà la battaglia decisiva in questo momento.

Sarà piuttosto il fatto che nel corso di due anni vogliono procedere ad una automazione dal 30 al 70%. E questo soprattutto per riequilibrare il capitalismo italiano nei confronti di quello internazionale.

Occorre capire che chi ha tirato questa operazione è stata prima l'Olivetti, quando ha posto il problema della diminuzione della manodopera non solo in termini punitivi, di discriminazione politica, di insediamenti produttivi in altre parti del mondo ... ma in funzione del rilancio produttivo. Ciò che va capito, che rappresenta una fase nuova è proprio questo: la diminuzione della manodopera può servire in funzione del rilancio produttivo, soprattutto se è basata sulla flessibilità assoluta della forza

lavoro, quando e come vogliono i padroni...

Il sindacato dei consigli è totalmente su questa linea: non c'è più alcun aspetto da difendere rispetto alla rigidità operaia... Non ce n'è: adesso il problema sarà molto più grosso.

Non possiamo vedere, dunque, l'automazione semplicemente come l'ulteriore macchinizzazione del ciclo produttivo, in base alla quale si avrebbe un ulteriore aumento della produttività.

Che con meno operai si produca di più è un fatto reale, in presenza di nuovi segmenti automatizzati del ciclo. Questo processo non può essere ristretto solo all'auto. Io penso che sarà esteso anche agli altri settori dell'apparato produttivo, poichè una riorganizzazione produttiva che abbia alla base la totale flessibilità della forza-lavoro (e che rende competitivi i capitali) interessa tutto l'assetto capitalistico.

Non sarà perciò, come dicevo, solo un'ulteriore macchinizzazione. Ma qualcosa di più. Questa ristrutturazione in atto risponde sia a un elemento *oggettivo*: il recupero di produttività; sia a un elemento *sogettivo*: il recupero di un'affezione al lavoro che è stata completamente distrutta negli ultimi anni.

Le battaglie che gli operai hanno fatto negli anni precedenti contro la nocività, contro il rumore, contro l'ambiente di lavoro vengono cancellate, non servono più. Anche le lotte dei compagni, fatte negli ultimi anni contro i ritmi, per l'ambiente di lavoro interno, ecc., passano in secondo piano. Il problema fondamentale sarà per il sindacato dirigere il programma produttivo, sulla questione di una «nuova qualità del lavoro», entro la quale l'operaio dovrebbe diventare protagonista. Non a caso è stato posto il problema dei gruppi integrati e delle isole di montaggio nei posti di lavoro fino a poco tempo fa ripetitivi (come le operazioni di verniciatura).

Se questo è vero emerge un problema di fondo: mentre - a mio avviso - il '68 ha avuto a base di fondamento la democrazia diretta e il sindacato dei consigli ed è stato un passaggio sull'egualitarismo salariale, la questione di fondo, adesso, è che sia gli operai del ciclo centrale, sia gli operai del «decentramento produttivo» non possono che avere come obiettivo la diminuzione della giornata lavorativa.

E' questo il passaggio fondamentale, l'attacco fondamentale che dobbiamo svolgere, perchè in questo modo possiamo ancora rovesciare i termini dello scontro.

Rispetto al problema della giornata lavorativa ciò che si può fare è cominciare a boicottare la presentazione della piattaforma integrativa aziendale.

Anche la questione della repressione, a mio avviso, va inserita nel problema politico più generale. Non si può fare un organismo specifico, iniziare una battaglia isolata per la difesa dei compagni, perchè facendo così si otterrebbe soltanto di consegnare nuovi compagni allo Stato. Mentre oggi più che mai la caratterizzazione dello scontro sociale, va vista in riferimento a tutto l'andamento produttivo e alle trasformazioni sociali in generale.

La battaglia fondamentale consiste, come ho detto, nell'attacco alla struttura della giornata lavorativa. Ma il problema è: quali forme di organizzazione dobbiamo darci per condurre avanti questa lotta? Non può più essere di certo la rete dei delegati a gestire, come struttura organizzativa, queste lotte. Ma allora, quale organismo usare?

Da una parte si tratta di elaborare un'organizzazione tra gli operai in cassa integrazione che non si fermi solo alla propaganda politica, che non rimanga a livello di agitazione politica, ma entri più in profondità nello specifico. L'obiettivo di questa organizzazione deve assolutamente essere l'attacco alla estensione della giornata lavorativa. Secondo la nuova organizzazione del lavoro, la forza lavoro deve essere regolata in modo assoluto, secondo le esigenze del capitale. Ciò significa che non possiamo fare solo riferimento al ciclo centrale, ma occorre riannodare anche i fili del «ciclo diffuso». E il ciclo diffuso rappresenta un problema tremendo perchè la dispersione che abbiamo di fronte è enorme...

E tra l'altro se la mobilità esterna verrà attuata nel raggio di 50 chilometri, molti compagni dovranno andare nelle piccole boite; quindi anche trovare compagni che lavorano nel ciclo decentrato e possono portare avanti una battaglia contro l'automazione capitalistica e le sue implicazioni generali. Anche su questo

piano, però il problema è come avere dei contatti, come organizzarsi e quali interventi portare avanti concretamente.

Per quanto riguarda la sinistra sindacale nel suo complesso, a mio avviso è ora che finisca questa illusione, e cioè che si possa rigenerare un sindacato rivoluzionario dei *consigli* in contrapposizione al sindacato di vertice (Lama, Benvenuto e Carniti) che va nel senso della loro distruzione ed espulsione. I fatti provano il contrario: la struttura sindacale, dalla segreteria per finire alle confederazioni, è abbastanza unita sul fatto che non c'è armonia totale ma si possono comunque gestire insieme delle cose.

Si può anche condurre la battaglia all'interno dei consigli di fabbrica, ma a una condizione: che ci sia un riconoscimento – anche formale – di organismi autonomi costituiti dagli operai in cassa integrazione. Non si può certo pensare – come ritiene la sinistra sindacale – che l'unità degli operai in cassa integrazione possa avvenire attraverso *i delegati in cassa integrazione*.

Il problema vitale è dunque questo: Sì alla lotta contro l'aumento dei ritmi, ma soprattutto NO alla trattativa integrativa aziendale con quello che comporta.

Si tratta, perciò, di organizzare SIA organismi di operai in cassa integrazione, SIA organismi di operai in produzione, per portare avanti la battaglia di fondo contro la cassa integrazione e tutti gli effetti della mobilità, per riprendere un movimento che adesso non c'è, ma che può riprendere vita se si pone con chiarezza la questione del rapporto coi delegati, il sindacato e ciò che essi propongono agli operai in produzione e a quelli in cassa integrazione.

...»

---

### **Lettera ai gruppi operai per il convegno di sabato 8/11/1980**

*Non è passato un mese dall'accordo FIAT-Sindacati del 16 ottobre. Tutti sono al lavoro per raccogliere i loro frutti.*

*La FIAT applica con la maggiore celerità possibile l'accordo. Con 24 mila operai in cassa integrazione il livello della produzione è praticamente immutato, vengono diminuite le pause, aumentati i ritmi e la produttività; la mobilità interna della forza lavoro è ormai senza alcun controllo; i dati sulla diminuzione dell'assenteismo vengono presentati come il positivo risultato della fermezza dell'azienda nella trattativa; il*

*numero dei licenziati per «violenza» durante i picchettaggi è salito a 35.*

*La Magistratura, dopo aver mandato carabinieri e polizia a difendere il diritto allo stipendio di capi e capetti, è impegnata ad esaminare le oltre 300 denunce presentate da Agnelli contro gli operai. Non mancheranno di certo i risultati di questo strumento della democrazia.*

*I sindacati, investiti dalla rabbia operaia, tentano di ricucire la rottura con capi e quadri intermedi della FIAT, e con il pieno accordo di Agnelli si fanno scrupolosi gestori dell'accordo. Il primo riconoscimento tangibile dell'azienda è il rientro in fabbrica di una parte dei delegati in cassa integrazione.*

*Intanto i partiti possono varare il nuovo governo, ed il PCI passati i giorni «barricadieri» è impegnato con tutti i suoi uomini a dimostrare che l'accordo è quanto di meglio si potesse ottenere.*

*I vari gruppi «rivoluzionari» sono ricalati sulla FIAT con le «grandi» iniziative pubbliche. Propongono piattaforme minime e unità difensive nella speranza di raccogliere qualche operaio.*

*E noi operai quali frutti raccogliamo?*

*La lotta alla FIAT ci ha visto fare i conti con Agnelli senza che nessun partito ci rappresentasse. La rottura con i sindacati ed i partiti «operai» c'è stata e non sarà facile da ricucire, ma molti sono i problemi che sono emersi. Per questo come gruppo di operai della FIAT di Torino ci rivolgiamo agli altri gruppi operai dell'industria, per iniziare insieme a fare i conti con la realtà, dando risposta ad alcuni interrogativi che lo scontro con il capitale ci impone.*

*Lo scontro con Agnelli ha portato in campo tutti gli strumenti del capitale: partiti, sindacati, magistratura, stampa, comando di fabbrica, aristocrazia operaia, confindustria.*

*Ognuno nell'ambito degli interessi particolari che sostiene ha svolto il suo ruolo antioperaio.*

*Di fronte alla macchina del capitale, pensiamo di poter agire ancora per un lungo periodo*

*isolati in piccoli gruppi?*

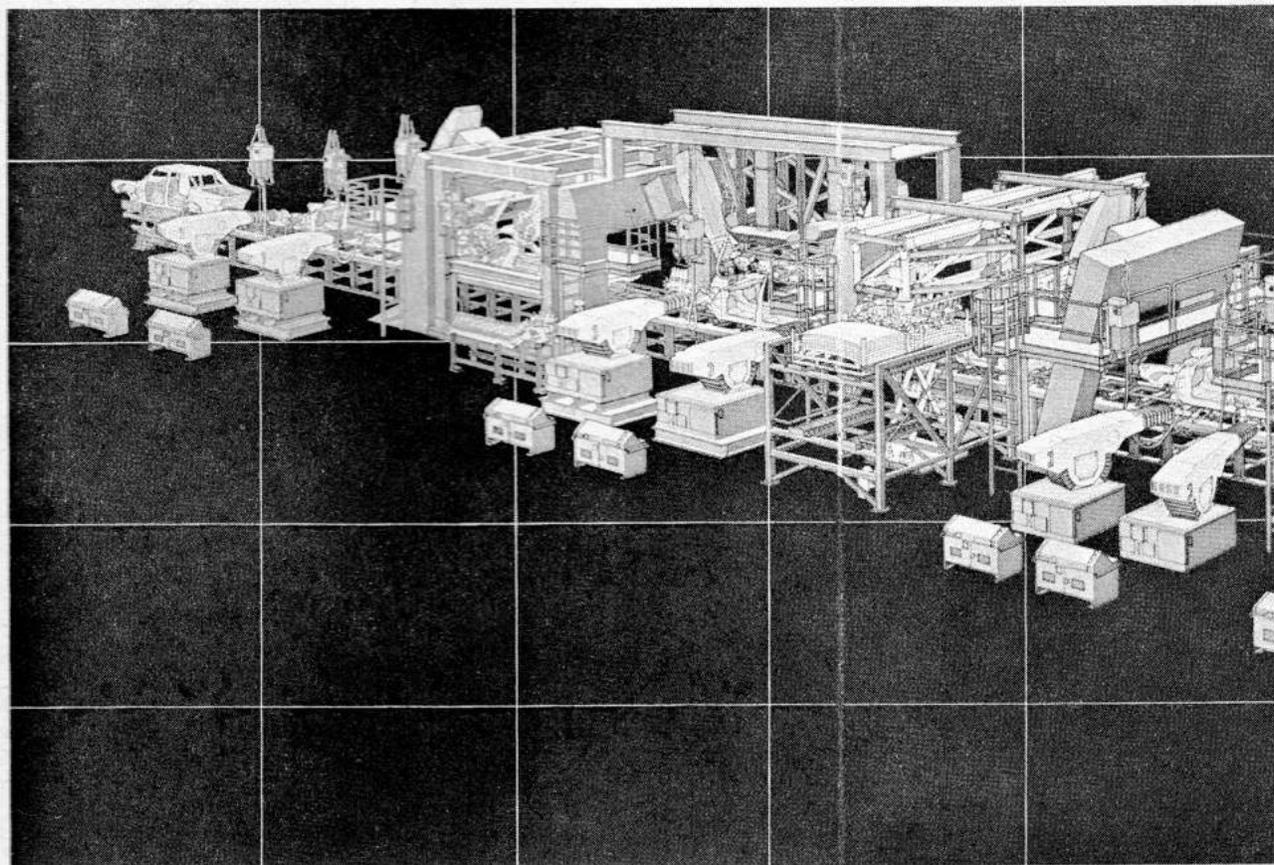
*La lotta alla FIAT non evidenzia invece la necessità di una nostra organizzazione politica che sappia rispondere su tutti i piani alla azione del capitale? Che sappia svolgere un lavoro fra gli operai per chiarire i rapporti fra essi e il sistema politico dei padroni?*

*Agnelli in nome della crisi e delle difficoltà di mercato ha imposto la necessità di liberarsi degli operai esuberanti rispetto alla valorizzazione del capitale: cassa integrazione e licenziamenti.*

*Da tempo in nome della difesa dell'economia nazionale e della competitività delle merci del capitale italiano sul mercato mondiale ci vengono imposti bassi salari ed una elevata produttività.*

*Alcuni dicono che la crisi non esiste, è solo una manovra politica dei padroni. Per altri si tratta solo di una difficoltà momentanea del capitale. Noi però vediamo, che non solo in Italia, ma a livello mondiale i capitalisti prendono gli stessi provvedimenti contro gli operai. I licenziamenti di operai nel settore automobilistico sono divenuti una questione generale, mentre la concorrenza tra i vari capitalisti diviene sempre più accanita.*

*Di fronte ad una situazione di tale portata può la semplice parola d'ordine «riduzione d'orario a parità di salario» essere lo strumento che*



*ci permette di bloccare i licenziamenti e difendere i nostri interessi contro il capitale?*

*Non diviene invece oggi necessario un giudizio chiaro sulla crisi ed il suo sviluppo per poter definire l'azione politica da sostenere?*

*Di fronte alla possibilità di migliaia di licenziamenti è possibile porsi come compito unicamente la difesa contro i licenziamenti o non s'impone come necessaria una nostra organizzazione politica che ponga con chiarezza la necessità dell'azione rivoluzionaria e del potere?*

*Cosa vuol dire oggi condurre una azione rivoluzionaria se non porre con chiarezza ciò che differenzia gli interessi degli operai da quelli del capitale e delle altre classi?*

*Cosa vuol dire se non utilizzare gli stessi fenomeni della crisi per dimostrare la transitorietà del modo di produzione capitalistico che non assicura agli operai neanche la sopravvivenza?*

*Alla FIAT in questi anni abbiamo sostenuto decine di lotte contro l'aumento dello sfruttamento, da quelle della verniciatura a Mirafiori a quelle contro i carichi di lavoro e la mobilità a Rivalta.*

*Evidentemente qui non si pone la questione se sia o no necessaria questo tipo di lotta. Solo chi è lontano dalla fabbrica può pensare che sul terreno della difesa quotidiana si abbia bisogno di chi ci spinga. Ma la stessa questione che molti*

*pongono della «generalizzazione della lotta e degli obiettivi» è legata per noi all'esistenza in fabbrica di operai capaci politicamente.*

*Alcuni sostengono che oggi la questione essenziale è unificare gli operai su alcune parole d'ordine e piattaforme minime: No ai licenziamenti - Fuori e contro il sindacato - Boicottaggio dell'accordo, ecc.*

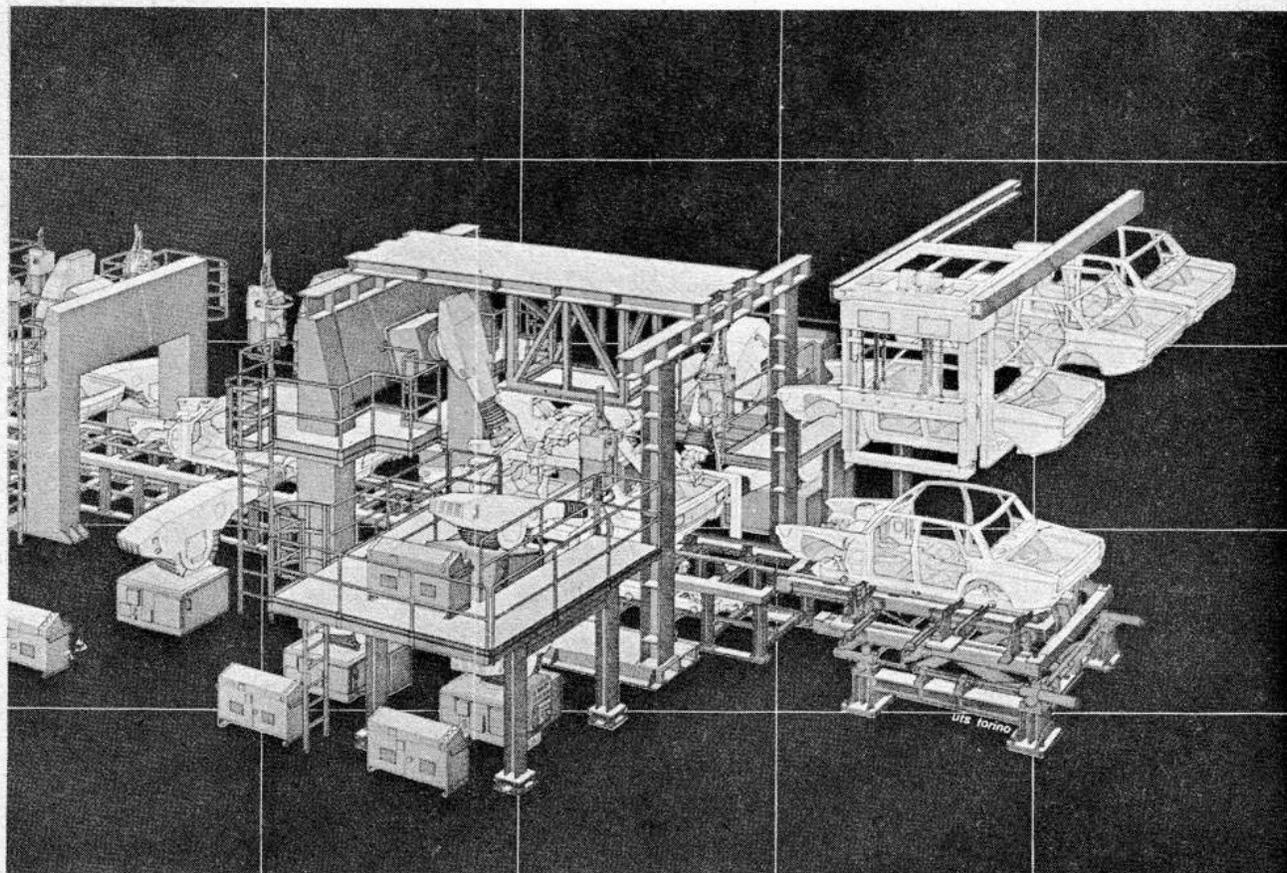
*L'esperienza di questi anni ci ha dimostrato che su queste basi non solo non si unificano gli operai, ma si impedisce il confronto teorico e politico sulla realtà e quindi si impedisce proprio quella unificazione delle «avanguardie» tanto invocata da molti gruppi, unicamente a parole.*

*Se è così per noi diviene essenziale la formazione di operai sulla base della teoria marxista che fornisce gli strumenti ai proletari per sviluppare la lotta contro il capitale.*

*Sono queste alcune delle domande a cui secondo noi oggi è necessario che i gruppi operai rispondano.*

*Inoltre il convegno sarà l'occasione per stabilire anche le forme con cui continuare a sviluppare il confronto (già iniziatosi con un abbondante scambio di materiale) ed una volta stabiliti dei punti comuni la necessaria azione politica che si impone nella lotta contro il capitale.*

*Un gruppo di operai della FIAT  
Mirafiori-Rivalta-Cipas*



**Bollettino operaio  
per  
l'organizzazione  
comunista  
in fabbrica**

# SENZA PADRONI

## FIAT 16 OTTOBRE 1980 UN ACCORDO INFAME

Qualcuno, ai vertici del sindacato, ha affermato: «la vertenza di Torino si è chiusa su basi ragionevoli. Non è serio dire che Agnelli ha vinto».

Ebbene, noi, insieme a migliaia di operai dentro e fuori della Fiat, ci mettiamo subito nel lunghissimo elenco dei «non seri» riaffermando che l'accordo della notte degli imbrogli fra mercoledì 15 e giovedì 16 ottobre rappresenta una vittoria importantissima del padronato italiano contro l'intera classe operaia. La FIAT non è arrivata a questa vittoria improvvisamente. L'ha costruita in mesi e mesi di lavoro riuscendo a imporre un rapporto di forza che ha piegato, attraverso il sindacato, una formidabile lotta di resistenza della classe operaia.

### I PRESUPPOSTI DELLA VITTORIA FIAT

1) Sgombramo subito il campo da ogni mistificazione sugli obiettivi della FIAT.

Questi erano (e in parte lo sono ancora) i nodi da sciogliere per il padrone:

*l'aumento della produttività del lavoro, cioè del rendimento degli operai.*

E' questa una questione prima di tutto politica, perchè legata alla risposta che gli operai hanno costruito negli ultimi 10 anni all'organizzazione del lavoro capitalistica, basata sulla distruzione progressiva di ogni «qualità» del lavoro e sulla riduzione dell'uomo a semplice ingrasso della macchina del profitto.

*La legittimazione e istituzionalizzazione del principio capitalista della flessibilità nello uso della forza-lavoro.*

Dentro questa fase della crisi i padroni stanno assestando le fondamenta della nuova fabbrica. Dai capillari del lavoro a domicilio fino alle arterie della grossa impresa; in questo immenso sistema produttivo va ridistribuita la classe opera-

ia, vecchia o nuova, senza che nessuno possa più avere il diritto di «puntare i piedi per terra».

Flessibilità quindi come potente arma per il *massimo utilizzo* della forza-lavoro e per la distruzione preventiva di qualsiasi ipotesi di ricomposizione politica. Questo spiega anche la questione dei *licenziamenti*, smascherando l'imbroglio costruito dal sindacato per nascondere agli operai la sua sconfitta.

Questi quindi gli obiettivi della FIAT.

L'accordo raggiunto non rappresenta ancora il loro definitivo perseguimento, ma una tappa decisiva verso quel traguardo.

I momenti principali che hanno caratterizzato il percorso padronale nell'immediato passato e che sono analizzati diffusamente in questo giornale sono stati:

– Il contratto nazionale del '79. Fu firmato l'accordo sul principio della mobilità. Sulla carta fu fissato il perimetro del primo nuovo modello di fabbrica: una circonferenza di 50 kg di raggio che racchiudeva, dovunque fosse tracciata, centinaia di unità produttive che diventano i nuovi reparti della fabbrica sociale.

– I 61 licenziamenti, azione terroristica dimostrativa. Esempio attacco al cuore della composizione di classe e prefigurazione dell'obiettivo della distruzione della forza operaia in fabbrica.

– La graduale espulsione dalla fabbrica di migliaia (oltre 7.000) di operai dal '79 ad oggi. Licenziamenti per assenteismo, spinti agli «autolicensing», ecc. Questa operazione rappresenta il metodo «qualitativo» oltre che quantitativo con cui l'azienda ridimensiona gli organici.

– Infine l'accordo di ottobre che porta ad attuazione gli intenti del C.C.N.L..

### I CONTENUTI DELL'ACCORDO

Oltre a quanto è immediatamente e diretta-

mente leggibile dallo accordo, crediamo indispensabili alcune considerazioni:

– Innanzitutto una precisazione rispetto al punto dell'accordo che prevede il reintegro, dopo il giugno 1983 degli operai che entro quella data non avevano avuto altro posto di lavoro.

Viene ripreso qui il contenuto dell'art. 4 (sez. 1a – rapporti sindacali) del C.C.N.L. del '79. *Ricordiamo allora che quell'articolo non consente assolutamente agli operai la garanzia del posto di lavoro.*

Infatti, nella *Dichiarazione comune sull'art. 4*, viene ribadita la validità dell'accordo interconfederale del 5/5/1965, che consente i licenziamenti per esuberanza di lavoratori.

– Inoltre va fatta una considerazione su quella che noi chiamiamo una vittoria del padrone.

La FIAT ha avuto la possibilità di liberarsi fino all'83 di tutti gli operai in eccedenza. Inoltre ha creato concretamente le condizioni per attuare la mobilità interaziendale. E' indubbio che al padrone sia andata bene. Ma, si potrebbe dire, tutto questo era previsto dal C.C.N.L. firmato nel '79 con il sindacato.

Quindi neppure il sindacato ha perso.

Ma posto in questi termini il problema non può essere chiarito.

**Il nodo è politico e riguarda la gestione del potere.**

Con la linea dell'EUR il sindacato ha dato una nuova definizione del *potere operaio*.

Ha detto: abbandoniamo una gestione del potere finalizzata al solo miglioramento delle condizioni degli occupati e utilizziamo la forza dei lavoratori per condizionare le decisioni dei padroni e del governo sul terreno dello sviluppo del sistema.

La conseguenza di questo «nuovo corso» del potere operaio è stata l'accettazione della logica del «lavoriamo di più in fabbrica per aumentare l'occupazione, sviluppare il Sud, aumentare gli investimenti, e via dicendo».

I padroni hanno sempre lodato le decisioni dell'EUR, hanno fatto promesse tramite lo stato sulle contropartite chieste dal sindacato in cambio dell'aumento di produttività, ma non hanno MAI messo in discussione la loro autonomia e il loro potere.

Se mai l'hanno fatto, è stato solo nei momenti in cui la classe operaia ha imposto con la forza l'autonomia dei suoi interessi. Il corso degli anni, dal '77 ad oggi, dall'EUR all'accordo FIAT, dimostra chiaramente che l'unica cosa che non si è realizzata di tutte quelle sopra descritte è il *condizionamento del potere del padrone*.

E qui sta la sconfitta del sindacato, che è stato capace, grazie soprattutto alla sua forza organizzativa e alla campagna «contro la violenza e il

terrorismo», di imporre alla classe operaia un enorme aumento dello sfruttamento, ma non ha saputo, o meglio non ha potuto, condizionare **una sola** scelta fondamentale del padronato.

Si è realizzato ciò che era nei piani del capitale: l'indebolimento della classe operaia, lo aumento dello sfruttamento e il ridimensionamento delle «ambizioni» del sindacato, ridotto al ruolo di garante del controllo sulla classe operaia.

Questo è l'elogio che il capitale intesse al sindacato (e al PCI) sulle pagine del *Corriere*: «l'intera società italiana ha tutto da guadagnare se la base proletaria è controllata da un apparato come quello di cui PCI e sindacato dispongono.» Questo dunque è il compito che il capitale ha imposto al sindacato: ad ognuno il suo mestiere.

#### **Ancora sul sindacato.**

C'è un grande casino in queste settimane nel sindacato; fra le tante cose squallide che vengono dichiarate dai burocrati sulle pagine dei giornali, alcune (poche) crediamo che vadano chiarite ai lavoratori:

– La prima riguarda la forme di lotta adottate nei 35 giorni di sciopero. Si afferma che il blocco totale della produzione, lo sciopero ad oltranza, abbia influito negativamente sulla trattativa.

Si poteva ottenere di più se le forme di lotta fossero state articolate, meno dure. Ma che cosa è questo **di più**? Magari la C.I. a rotazione o cose del genere? In realtà dietro a queste dichiarazioni vi è la volontà sindacale di bandire tutte le forme di lotta che possano mandare in fumo i meccanismi di controllo sui lavoratori.

«Comandavano gli operai dei picchetti»: questo è il lamento dei burocrati che, dichiarando che la lotta dura ormai non paga più, intendono evitare di ricevere ancora certe salutari lezioni.

– La seconda, conseguente, riguarda il famoso corteo dei 40.000.

Anche qui il sindacato ritira in ballo le forme di lotta che per la loro durezza avrebbero creato una profonda divisione fra «lavoratori».

In realtà quello è stato il corteo della produttività, il corteo che ha portato in piazza parole d'ordine che per anni lo stesso sindacato ha agitato nei reparti.

I picchetti ai cancelli e i capi in piazza hanno rappresentato gli elementi della contraddizione sindacale, la dimostrazione che tenere il piede in due scarpe non è più possibile.

Con quel corteo di servitori la FIAT non solo ha accelerato i tempi della firma della sua vittoria, ma ha anche imposto una accelerazione dei tempi con cui il sindacato abbandonerà definitivamente ogni sua connotazione di classe.

## **LOTTE OPERAIE e ristrutturazione alla FIAT Torino ottobre '80**

*«Gli operai vinceranno se capiranno che nessuno deve venire... La rivoluzione si rialzerà tremenda ma anonima.»*

*(A. Bordiga)*

Le tendenze del mercato mondiale nel decennio 60-70 vedono un forte sviluppo dell'auto che diventa il principale mezzo di comunicazione individuale nell'Europa occidentale come già era stato per gli USA. Nel decennio il tasso di sviluppo medio di immatricolazione di auto in Europa occidentale raggiunge l'8,4%, negli USA il 2,5%, nel Giappone il 34,2%. Negli anni successivi il forte incremento porta Europa e Giappone ad avvicinarsi progressivamente ai livelli USA già vicini alla saturazione del mercato. La produzione nel settore auto è fortemente concentrata, nel 10 è del 33,5% negli USA (1960 = 50%), Europa occidentale 45% (40% nel 60), nel Giappone 14%, con incrementi superiori ai tassi della produzione mondiale. Oltre alla concentrazione geografica, c'è una concentrazione economica all'interno dei paesi e delle aree economiche. Ad es. a metà degli anni 60 l'Italia è il paese a più elevato grado di concentrazione con Alfa Romeo e Fiat che producono il 99% del totale. In generale nei paesi produttori il grado di concentrazione nell'industria vede nel decennio 60-70 un aumento generalizzabile a tutti i paesi. In conclusione gli anni 60 conobbero la massima espansione del settore, con alcune differenziazioni tra USA ed Europa occidentale. Le tendenze del mercato italiano vedono la produzione di auto triplicarsi tra il 60 e il 70, mentre il PNL cresce nello stesso periodo del 70% e l'occupazione nel settore del 60% contro il 16% dell'intero settore manifatturiero. Allo sviluppo contribuiscono fattori generali presenti in tutti i paesi e fattori peculiari, come bassi livelli salariali, disponibilità di forza lavoro immigrata, interventi pubblici a favore del settore. Solo nel 62-64, il tasso di incremento della produzione scende al 17,2% per risalire poi al 24,6% nel 1966. Questo forte incremento produttivo e di mercato, in Europa occidentale, e in Italia, avvicina il parco circolante ai livelli di saturazione e quindi la domanda complessiva è alimentata in misura prevalente dalle esigenze di sostituzione rispetto a quello di primo acquisto, e quindi non solo cresce a tassi più lenti ma è anche sottoposta a maggiori oscillazioni, dato che la sostituzione può essere differita nel tempo.

Negli anni 60 la Fiat è un'azienda che produce sopra tutto auto affiancate ad altre produzio-

ni secondarie. Vi è una forte integrazione verticale che parte dalla produzione e lavorazione delle materie prime nei settori siderurgico e metallurgico e giunge al prodotto finito attraverso la lavorazione dei componenti meccanici, accessori, ecc. Accanto a questo esiste un processo di diversificazione in cui si crea una rete di aziende piccole e medie in cui si decentra la produzione dei componenti più standardizzati e di semplice tecnologia produttiva. Questo decentramento produttivo permette alla Fiat nella crisi del 64 di diminuire gli acquisti esterni in misura maggiore rispetto alla diminuzione del fatturato e ciò le permetterà di assorbire meglio le difficoltà del periodo recessivo e di superarlo in soli 2 anni.

Gli anni 70 sono caratterizzati da un elevato grado di concentrazione commerciale con l'88% della produzione accentrata in USA (34%) Europa occ. (37%) Giappone 17%, mentre le tendenze dell'esportazione e dell'importazione e della distribuzione del parco circolante segue le tendenze degli anni 60.

Però nel 73 la crisi energetica segna l'avvio della crisi dell'auto, i cui fattori strutturali sono già evidenti alla fine degli anni 60: 1) la produzione tende a superare la domanda che si avvicina al livello di saturazione; 2) lo sviluppo ineguale dell'industria nei vari paesi porta al massimo sviluppo delle lotte commerciali e della concorrenza, che vedono svantaggiate dal punto di vista della produttività le industrie capitalisticamente «più mature» in cui diminuisce il profitto, e le obbliga alla ristrutturazione. La produzione si riduce del 14% negli USA, dell'11% nella CEE, e del 2% in Giappone dal 72 al 74.

Le imprese tedesche riducono la produzione e gli orari di lavoro per prime e sono poi seguite da gran parte dei produttori mondiali. Nonostante le diminuzioni della produzione il fatturato aumenta a causa dell'incremento delle vendite di prodotti diversificati, ma soprattutto dell'aumento dei prezzi. Anche in Italia l'incremento della produzione è dello 0,7% nel biennio 70-72 rispetto all'11,3% del biennio precedente. La crisi si manifesta in Italia in ritardo rispetto agli altri paesi nel biennio 75/76, mentre negli altri paesi inizia la ripresa produttiva.

Le questioni principali che investono il processo di ristrutturazione sono: l'automazione, il costo del lavoro e la produttività, la componentistica.

### **LA QUESTIONE DELL'AUTOMAZIONE**

L'automazione si differenzia dal progresso tecnico classico che mira semplicemente alla crescita della produttività, per un dato essenziale: la flessibilità, che vuol dire poter mutare rapidamente il programma di produzione secondo

le esigenze del mercato.

Mentre fino a poco tempo fa con le tecnologie esistenti la cosa più importante per il settore auto era la realizzazione di economie di scala, cioè la produzione in serie per ogni modello di almeno 800-1000 auto al giorno (250 mila l'anno) perchè l'investimento attuato fosse produttivo (soglia minima valida in tutto il mondo), con la flessibilità introdotta dall'automazione tutto cambia. Essa può infatti prescindere dalle dimensioni di ciascuna serie produttiva ed è anzi pienamente esaltata solo con la differenziazione. L'introduzione dei robot multiscopo nella produzione è importante proprio perchè esso può essere usato per lavorazioni diverse e su prodotti diversi grazie alla sua programmabilità. In generale i robot finora esistenti possono avere tre usi fondamentali: in saldatura, in verniciatura e nel montaggio di parti meccaniche, mentre nel montaggio finale delle vetture la tecnologia robotica non è ancora sufficientemente sviluppata (ma sembra che il centro ricerche Fiat stia compiendo passi da gigante in questa direzione).

L'investimento nell'automazione robotica è conveniente al capitale non solo perchè esso rientra dopo soli 2-3 anni, ma perchè presenta un rischio basso visto la reimpiegabilità dei robot in altre produzioni e il suo uso non legato ad una produzione specifica, e naturalmente per il miglioramento qualitativo dei prodotti, l'aumento della produttività e il conseguente risparmio di forza lavoro.

La Fiat è all'avanguardia nell'introduzione dei robot sia sotto il profilo quantitativo che sotto quello qualitativo: ha già installato un numero di robot pari a quello della General Motors pur producendo un quarto delle vetture della GM. Nel '72 introduce dei robot in verniciatura e in saldatura, e dal '78 è in funzione a Rivalta il robogate che costituisce la prima applicazione di un sistema robotizzato completo che consente di assemblare sulla stessa linea di produzione due diversi modelli, la Ritmo e la 127, ottenendo l'obiettivo della flessibilità produttiva. L'importanza dell'automazione e della robotica è evidenziata anche dal fatto che se oggi il Giappone è in piena fase espansiva, uno dei principali fattori è quello dell'installazione nella produzione di robot che raggiunge il numero di 22.000 all'inizio del '79, contro i 3.000 degli USA e i 1.390 della Germania; la Volkswagen ad es. ne produrrà nei prossimi due anni 400 per il proprio fabbisogno, e alla Nissan la robotizzazione consente di produrre 45 versioni di due modelli di auto sulla stessa linea che consente una produttività di 67 auto all'anno per operaio contro le 45 della media giapponese.

Nello sviluppo dell'automazione l'Italia è al 3° posto nella produzione dopo Giappone e

USA e al 5° posto come utilizzazione; è quindi evidente che il massiccio impiego di queste tecnologie va a incidere fortemente sull'abbassamento del costo per unità di prodotto e provoca espulsione di forza lavoro e aumento della produttività.

### **LA QUESTIONE DEL COSTO DEL LAVORO E DELLA PRODUTTIVITA'**

In Italia viene spesso detto che la crisi è determinata dal costo del lavoro troppo alto e dalla produttività troppo bassa a causa dell'assenteismo ecc. Analizzando i dati forniti dalle stesse fonti borghesi possiamo vedere che la causa della crisi non è questa, mentre la campagna ideologica e repressiva mira all'aumento dello sfruttamento e della produttività per operaio. Le cause della crisi sono strutturali perchè se si guarda il costo del lavoro per unità di prodotto questo è aumentato di circa il doppio rispetto a quello dei principali paesi industriali negli anni '70, ma il costo del lavoro per operaio in Italia è il più basso, e cioè di 11.400 dollari all'anno alla Fiat contro i 18.200 alla Renault, 23.700 alla VW e 24.200 alla GM, e il salario operaio orario è in Germania di 9,90 dollari, in Francia di 7,69, in Italia di 6,71 e in Giappone di 5,94. Inoltre l'operaio italiano è il più tassato sull'aumento del salario. Sulla retribuzione lorda subisce una tassazione del 20% in Italia, 12% in Francia, 6% negli USA, e tra il '76 e l'80 l'aliquota di prelevamento sui salari è raddoppiata. Da questo risulta che l'operaio italiano insieme a quello giapponese è il più sfruttato e subisce una più forte politica di riduzione dei salari reali; e quindi a determinare l'alto costo del lavoro per unità di prodotto non è il salario ma i fattori strutturali, cioè il costo della tecnologia e delle materie prime.

Per il capitalismo italiano è dunque essenziale continuare nella politica di contenimento salariale e di recuperare la produttività con l'inserimento di nuove tecnologie per arrivare ai livelli europei, tramite anche la ristrutturazione in uno dei settori più importanti come quello della componentistica.

### **LA QUESTIONE DELLA COMPONENTISTICA**

Uno dei fattori di soluzione della crisi attuale è nello sviluppo di accordi tra i produttori europei per la produzione congiunta di componenti da utilizzare su modelli diversi di auto e in questo senso va interpretata l'iniziativa della Fiat di un accordo con la Peugeot per la costruzione di due milioni di motori all'anno, di media cilindrata con consumi ridotti del 20%, in uno stabi-

limento comune ad alta tecnologia, permettendo così una diminuzione dei costi di produzione.

È questa la strada per la razionalizzazione del settore che superi le difficoltà oggi esistenti dovute all'alto grado di frammentazione della componentistica europea (ad es. il numero dei fornitori della Fiat Auto ammontava nel 1979 a 15.530 imprese) e in secondo luogo dalla notevole disomogeneità esistente nei livelli di concentrazione tecnica ed economica. Molto spesso questa prospettiva viene riferita alla struttura organizzativa della componentistica giapponese, caratterizzata da un basso grado di organizzazione verticale in cui le case automobilistiche acquistano tutti i componenti di produttori esterni ad esse collegate e molto spesso di loro proprietà: più che costruire esse assemblano soltanto le auto. Vi è quindi una fortissima integrazione e i componenti sono sostanzialmente uguali per i diversi modelli e per le diverse marche, permettendo delle produzioni molto ampie. L'acquisto viene fatto dalle case automobilistiche in modo da consentire la quasi completa abolizione dello stoccaggio e delle conseguenti spese di gestione dei semilavorati e componenti, e un'alta flessibilità delle produzioni finali rispetto alla variabilità della quantità e della qualità della domanda. Il risultato è che l'auto giapponese è costituita per tre quarti del proprio valore di componenti acquistati all'esterno mentre per le case produttrici europee e USA la percentuale scende al 55-65%. Questi fattori dell'automazione, della razionalizzazione del maggior sfruttamento e dei bassi salari uniti a una bassa sindacalizzazione e organizzazione operaia spiega ampiamente il cosiddetto miracolo economico giapponese!

Sul rapporto tra Fiat e indotto abbiamo già visto l'alto numero di imprese collegate e il loro sviluppo tecnico non omogeneo; analizzando la situazione nel settore indotto della Provincia di Torino possiamo vedere che dal 1971 al 1978 le industrie superiori ai 200 addetti sono passate da 38 a 33. Di queste 38 imprese 17 sono state interessate da fenomeni di fusione e mutamento di dimensione e per 6 di esse si è trattato di un unico processo di trasferimento di proprietà e di concentrazione con intervento della multinazionale USA I.T.T. Questo processo ha portato alla formazione di gruppi di imprese con produzioni omogenee o legate comunque al settore auto a concentrarsi attraverso la creazione di una unica finanziaria che le controlla e in generale ad una specializzazione delle imprese sui prodotti in senso anche qualitativo e all'accen- tuarsi della tendenza di queste a produrre non solo per la Fiat ma anche per altre imprese italiane e straniere. L'effetto di una migliore ripar-

tazione delle attività all'esterno delle imprese, con un approfondimento specialistico, è quello di una maggiore produttività sia nella produzione di beni intermedi che per quelle di beni finali e in generale una maggiore efficienza complessiva del sistema.

Il decentramento in questo settore quindi è fattore di razionalizzazione e concentrazione anche a livello tecnologico più basso esalta soprattutto la formazione di piccole imprese basate sul lavoro nero, doppio lavoro, lavoro a domicilio. Le necessità di competitività dell'auto passano attraverso l'innovazione tecnologica e la concentrazione anche con questo tipo di decentramento.

### LA RISTRUTTURAZIONE ALLA FIAT

La necessità della ristrutturazione attuale alla Fiat è determinata dalla nuova situazione, dalla divisione delle quote di mercato che si sono create dopo le ristrutturazioni avvenute in alcuni paesi. La Fiat in questi anni ha perso quote di mercato in tutti i paesi compresa l'Italia; nel '74 era il primo produttore europeo, oggi è il quarto; in Italia è passata dall'80% del '69 al 52,4% dei primi sei mesi dell'80 (47% nel '79). Contemporaneamente si è ampliata la presenza giapponese in Europa che è passata dallo 0,5% del '70 all'8% attuale. A livello italiano la concorrenza giapponese è bloccata dalle misure protezionistiche e nonostante le polemiche sul caso Alfa-Nissan neanche la produzione di 60.000 vetture nel 1985 come previsto dall'accordo potrà costituire un ridimensionamento reale della quota di mercato Fiat. La polemica sviluppatasi è dovuta da un lato dal fatto che sul lungo periodo può essere l'inizio della costituzione di un polo di futura concorrenza verso la Fiat egemone sul mercato italiano, ma soprattutto, dall'altro, per l'assegnazione dei 1500 miliardi stanziati dallo stato per l'auto.

Dopo la crisi del 74-75, la Fiat attua una diversificazione produttiva e una maggiore autonomia delle varie linee di prodotti, fino ad arrivare allo scorporo in diverse holding nel '79 facenti capo però alla finanziaria del gruppo: ciò le consente una maggiore elasticità produttiva e il ridimensionamento e l'eliminazione dei settori più deboli.

Abbiamo già visto le cause generali della crisi del '73 che rendono necessaria la ristrutturazione nel settore auto. Mentre in alcuni paesi come la Germania e la Francia che hanno nel '75-76 già ristrutturato, inizia in quegli anni la ripresa produttiva, paesi come la Gran Bretagna o l'Italia che hanno ritardato la ristrutturazione e in cui la crisi si è presentata più tardi, si trovano ora in svantaggio. La mancata ristrutturazione sembra

sia costata alla Fiat 960 miliardi.

Per contrastare la caduta del saggio di profitto, negli anni 70 la Fiat non ristruttura ma attua una politica di alti prezzi (il prezzo di una 127 aumenta dal 73 all'80 del 399,5% mentre il salario medio di un operaio metalmeccanico del 250%). La ristrutturazione attuale significa l'introduzione di altra tecnologia (automazione) nel processo produttivo, politica di contenimento salariale, sviluppo dei settori che producono i mezzi di produzione, una riorganizzazione del settore della componentistica, quindi aumento della produttività ed espulsione della forza lavoro, come del resto già avviene in tutti gli altri paesi. I dipendenti del gruppo Fiat dal 30/6/79 al 30/6/80 sono diminuiti di 2000 persone, ma considerando che in questo periodo non c'era il blocco del turn-over, i licenziamenti individuali in quest'ultimo anno sono stati molti di più. Del resto la Fiat ha dichiarato vuole arrivare a produrre il 10% in più con un 10% di meno di operai e la produttività deve aumentare da 13,8 vetture annue per operaio a 15,9 nel '82. L'obiettivo della Fiat nei prossimi anni è quello di riconquistare il 6-7% del mercato italiano e il 3% sul mercato europeo. Ma per fare questo occorrono ingenti capitali, da questo punto di vista la Fiat ha legami indissolubili con il sistema bancario internazionale, con il quale è fortemente indebitata. Nel dicembre '79 i debiti del gruppo ammontavano a 7.100 miliardi, destinati a diventare almeno 8.000 quest'anno. In pratica la Fiat è in mano al sistema bancario che tramite la medio banca ha varato un piano di intervento per trasformare parte dei crediti Fiat in partecipazioni azionarie e per un altissimo aumento del capitale. Questa operazione comprende anche l'entrata della Peugeot nella Fiat con una quota del 7% delle azioni. Inoltre nuovi capitali verranno dal piano auto varato dal governo e dalla fiscalizzazione degli oneri sociali. Del resto anche negli altri paesi l'industria dell'auto ha ottenuto grossi finanziamenti dallo stato, anche nei casi di aziende private.

### LE LOTTE NELLA RISTRUTTURAZIONE

Fino a sei mesi fa la Fiat ha attuato una politica di assunzioni di giovani operai, sia per immettere forza lavoro giovane in produzione, sia per avere un più alto livello di scolarità in modo da poter essere utilizzati nelle lavorazioni più automatizzate.

Contemporaneamente, da alcuni anni si sta sviluppando sui giornali, alla tv, da parte di tutti i partiti politici, una campagna ideologica contro la classe operaia sulle questioni dell'assenteismo, della produttività, e in fine del terrorismo. Così accanto alle migliaia di licenziamenti

individuali contro «chi non ha voglia di lavorare e si mette in mutua» esplose il caso dei 61 licenziamenti. La Fiat, non a caso, negli anni precedenti non aveva operato, in alcuni casi, le discriminazioni politiche che da sempre la caratterizzavano, e si era arrivati all'assunzione di persone implicate in fatti di terrorismo; non a caso, dicevamo perché poi questo è stato puntualmente utilizzato al momento in cui la Fiat ha deciso i 61 licenziamenti, giustificandoli tutti con l'accusa di terrorismo e di violenza in fabbrica, associando l'uno all'altra; anche in questa occasione il cosiddetto «partito armato» non ha fatto che fornire oggettivamente la possibilità di attuare una repressione contro le avanguardie di lotta in fabbrica. In questa manovra la Fiat ha ottenuto l'appoggio incondizionato di tutti i partiti e della burocrazia sindacale, si crea così uno schieramento di forze che, al di là delle polemiche formali, anticipa quello che si formerà durante la vertenza sui licenziamenti.

In questa situazione si arriva prima dell'estate alla richiesta della svalutazione della lira da parte di Agnelli, e poi a settembre con la messa in cassa integrazione e alla richiesta di più di 14.000 licenziamenti. La lotta si sviluppa con 35 giorni di blocco totale dei cancelli, e costituisce la più grande prova di forza tra operai e Fiat dopo l'occupazione delle fabbriche del 1920; questo costa in termini economici alla Fiat circa 500 miliardi e per gli operai la perdita di mezzo milione di salario a testa cioè di 60 miliardi di lire. Il ruolo del sindacato è caratterizzato dalla esigenza di appoggiare sostanzialmente le richieste della Fiat sulla mobilità extra aziendale, d'altra parte già sottoscritte negli accordi del '79, e contemporaneamente di controllare la lotta e di recuperare le spinte che si verificavano, in questo ruolo utilizzando la «sinistra sindacale» che si presenta con posizioni formalmente «più a sinistra» di quelle dei vertici sindacali. Il ruolo dei partiti è di accettazione delle richieste con le ovvie distinzioni ideologiche e formali; il PCI si presenta con la faccia di partito che «sta alla opposizione» con accenti duri, con Berlinguer che arriva a parlare di occupazione delle fabbriche, con la mobilitazione dell'apparato di solito utilizzato per le feste dell'Unità e con il suo peso organizzativo, per svolgere meglio la sua funzione di controllo arriva anche a differenziarsi dalle posizioni sindacali già durante la lotta e in particolar modo dopo la sua conclusione. A questo punto la lotta operaia e le sue conclusioni sono determinate; sulla classe pesa enormemente la situazione di forte disoccupazione che ne indebolisce il potere contrattuale, acuendo la concorrenza tra operai occupati e disoccupati, la lotta anche se dura è di difesa del posto di lavoro in condizioni generali sfavorevoli e quindi non è

possibile, da questo punto di vista, nessun paragone con le lotte salariali, di attacco, della classe operaia polacca; anzi se è necessario ribadire l'importanza della solidarietà internazionalista tra operai, è altrettanto necessario distinguere le mistificazioni fatte, paragonando Torino a Danzica e la Fiat con i cantieri Lenin, e con l'utilizzo iconografico fatto delle immagini di Marx ai cancelli di Mirafiori come quelle di papa Wojtyla in Polonia; quando alla classe operaia era necessaria la massima chiarezza sulla sua situazione e sui suoi obiettivi di classe.

Con il passare dei giorni si delinea anche la linea della Fiat nei confronti del sindacato, che è certamente di ridimensionamento, ma a livello di delegati di fabbrica, mentre tende a mantenere ai vertici sindacali la possibilità di svolgere la loro funzione di recupero nei confronti della base operaia; in questo senso quando la vertenza si trascina ormai da un mese, la Fiat gioca la carta del «corteo dei capi», che viene utilizzato come pressione e alibi nei confronti degli operai per quello che sarà il completo allineamento sulle posizioni della Fiat, sancito con gli accordi.

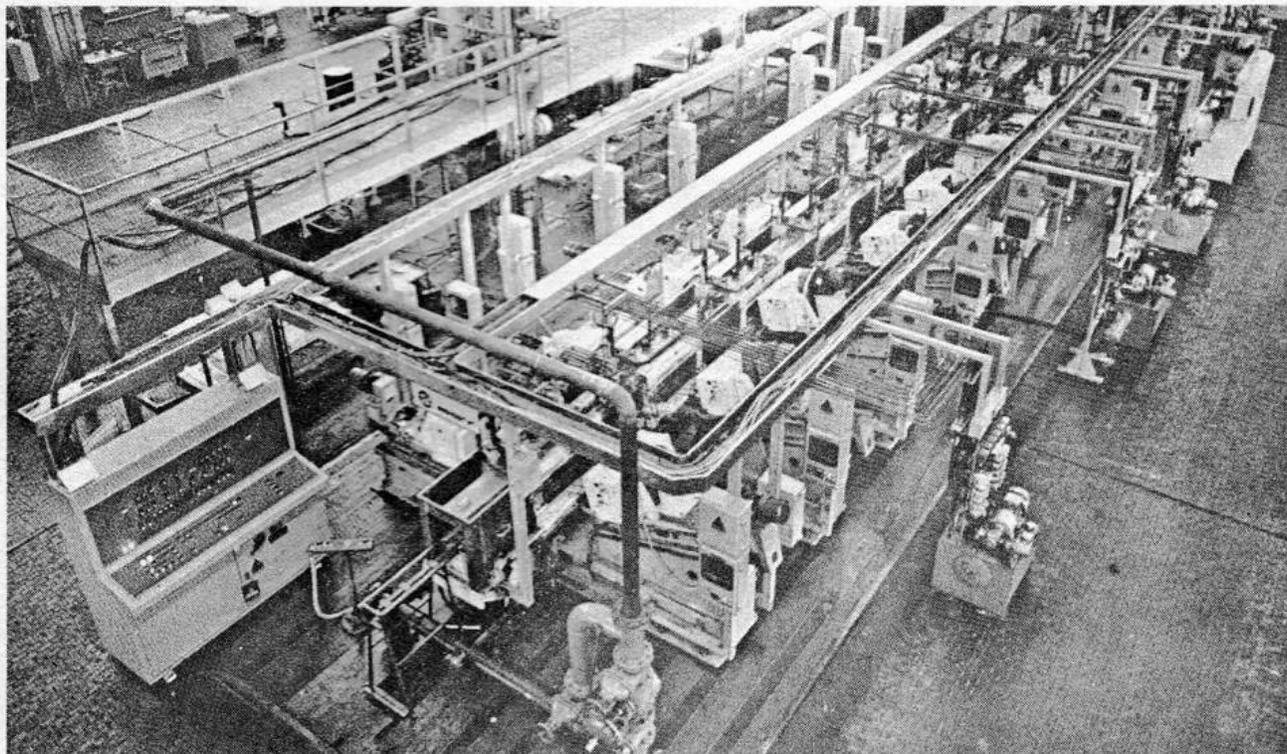
Nonostante tutto le assemblee che dovrebbero, almeno formalmente, sancire gli accordi sono sostanzialmente contrarie e le burocrazie sindacali attaccate anche fisicamente sono costrette a falsificare i risultati.

Nonostante questo la mancanza di una organizzazione autonoma di classe, ha impedito che questo rifiuto delle assemblee si traducesse in un'iniziativa su obiettivi di classe; in sostanza

le manovre sindacali avevano vinto, la lotta era conclusa.

Anche se l'esito è stato negativo e i contraccolpi notevoli, questa lotta ha espresso un'energia, una vitalità, certamente insospettata per tutti quelli che da anni teorizzano l'accettazione da parte della classe della politica dei sacrifici, o del riflusso verso le scelte individuali; ha costituito una esperienza per le lotte future; ha evidenziato la frattura esistente tra gli operai e i delegati eletti e la burocrazia sindacale; ha smascherato, momentaneamente, il ruolo del sindacato come puntello insostituibile della politica imperialista. Ma questo non basta a fare una politica di classe, ma bisogna inserirsi in queste contraddizioni in modo permanente, altrimenti tutto viene recuperato, magari attraverso l'utilizzo della sinistra sindacale; è necessario confrontarsi con la classe, nei luoghi in cui essa si trova, e quindi con le organizzazioni economiche in cui, seppure mugugnando, alla fine si riconosce, e attraverso una critica rivoluzionaria, evidenziare la totale divergenza e l'inconciliabilità tra gli obiettivi di classe e la politica dei partiti parlamentari a cui sono legate le burocrazie sindacali.

E' necessario dare un ruolo cosciente alle proteste, per evitare le delusioni e le cadute dovute alla sconfitta, contro le illusioni che una coscienza comunista e un'organizzazione autonoma di classe nasca spontaneamente, di volta in volta che si creano delle situazioni di lotta, come molti hanno creduto e qualcuno anche teorizzato.



# L'accordo

1)

«Revoca delle procedure di licenziamento per riduzione di personale.»

Il provvedimento riguarda gli oltre 14 mila lavoratori che l'azienda aveva minacciato di licenziamento.

2)

«Dichiarazione di crisi aziendale ai sensi della legge n. 675-77, dal 6 ottobre 1980 al 31 dicembre 1981 con ricorso alla Cassa integrazione straordinaria, rinnovabile per 23 mila lavoratori di Fiat Auto e Teksid.»

*La Cassa integrazione coinvolge anche 2 mila impiegati e 3 mila lavoratori meridionali. La perdita per il lavoratore si aggira sulle 2.300-3.000 lire al giorno. Dichiarando la crisi aziendale la Fiat ottiene dalla Cassa straordinaria anche il pagamento degli impiegati e il 3% degli oneri che, altrimenti, sarebbero a carico dell'azienda.*

3)

«Applicazione delle seguenti misure: A) uscite volontarie incentivate, aggiuntive al turnover; B) prepensionamento da regolare con urgenza in via legislativa; C) mobilità interna al Gruppo Fiat nell'area piemontese, secondo le modalità, di cui all'accordo 1975. Nel corso delle verifiche trimestrali di cui al punto 6 sarà data comunicazione a cura dell'azienda alle O.O.S.S. degli effetti dell'applicazione delle misure di cui sopra, distinti per stabilimenti.»

*Si calcola che le uscite «incentivate» o per prepensionamento si aggireranno sulle 3-4 mila unità. Il numero dei lavoratori da porre in mobilità esterna verrebbe così ridotto a 10-11 mila.*

*Per quanto riguarda il prepensionamento l'accordo sollecita una apposita legge.*

4)

Applicazione della Cassa integrazione guadagni dal 6 ottobre 1980 a zero ore. Richiamo dalla Cassa integrazione dei lavoratori e delle lavoratrici che abbiano rispettivamente 59 e 54 anni. Esame entro ottobre 1980 dell'insieme delle situazioni che vengano segnalate circa casi individuali. I lavoratori addetti alle linee di montaggio della carrozzeria di Mirafiori, della 131 e della

132, a partire dalla scocca lastrata, verniciatura e montaggio finale effettueranno la Cassa integrazione a rotazione, previa ricostituzione dei turni da avviare immediatamente e da completare nel più breve tempo.»

*Eventuali «casi anomali» segnalati dal sindacato all'azienda verranno esaminati (entro ottobre) dall'azienda. I lavoratori in rotazione, appartenenti alle aree di produzione della 131-132 ammontano, secondo stime sindacali, a 6-7 mila unità. La rotazione in questa zona del ciclo interessa gli operai a valle della lavorazione scocca: addetti alla verniciatura e al montaggio finale.*

5)

«Adozione - coll'impegno del ministero del Lavoro e della Regione - di adeguati corsi volontari di formazione e riqualificazione professionale tra i lavoratori in Cassa integrazione miranti alla crescita professionale degli stessi.»

*Il Ministro del lavoro ha ipotizzato corsi per circa 10 mila lavoratori in Cassa integrazione, ai quali verrà corrisposta una indennità aggiuntiva per la frequenza. Tra le sedi prescelte, per capacità e capienza, il BIT di Torino.*

6)

«Incontri trimestrali tra associazione industriali, sindacati ed ufficio regionale del lavoro per l'esame della situazione di mercato e di equilibrio occupazionale.»

7)

«Entro la data del 30 giugno 1981 verifica della situazione produttiva e commerciale ed accertamento della eventuale quantità di manodopera eccedente, considerando gli effetti delle misure di cui al punto 3 rispetto all'eccedenza individuata al momento dell'accordo. Si provvederà quindi all'attuazione della mobilità esterna da posto a posto di lavoro, per equivalenza professionale, sulla base del contratto e della legge eventualmente approvata.»

*I due anni di mobilità decorreranno dal 30 giugno 1981 al 30 giugno 1983. La Fiat prevede che entro giugno 1983 le eccedenze di manodopera saranno pressoché smaltite, per cui ha assunto l'impegno di riassorbire coloro che alla fine dei due anni fossero ancora nelle liste di mobilità. Inoltre, in base al contratto di lavoro e alla legge in via di approvazione, l'Ufficio di Collocamento, è tenuto a saturare le richieste di manodopera, in parte con le liste di disoccupazione ordinaria, in parte con gli iscritti alla mobilità. Il lavoratore che rifiutasse un posto di «equivalenza professionale» nel raggio di 50 chilometri dalla propria abitazione, perderebbe però ogni diritto alla Cassa Integrazione.*

8)

«Per l'avvio del processo di mobilità si farà riferimento alle esigenze tecniche e produttive, all'anzianità ed alla situazione economica della famiglia dei lavoratori interessati. Sull'applicazione di tali criteri sarà effettuata una verifica tra le parti. La permanenza dei lavoratori in Cig e ai corsi al momento dell'avvio del processo di mobilità non avrà quindi alcun rilievo ai fini del coinvolgimento nel processo medesimo. L'articolo 4 «disciplina generale sezione prima, del ccnl, 16 luglio 1979 metalmeccanici, che qui si dà per integralmente richiamato, tra l'altro prevede: «Il lavoratore giudicato non idoneo alla visita medica o che non abbia superato il periodo di prova concorre nella lista di collocamento di cui al precedente punto b) con la stessa posizione di graduatoria che egli ricopriva quando è stato avviato al lavoro.»

*Il sindacato ha fatto esplicito riferimento all'art. 4 sulla mobilità, cui si richiamava la Fiat, fin dall'inizio della vertenza.*

9)

«La Fiat - subordinatamente all'attuazione degli impegni assunti ai punti 3 e 7 - nel presupposto del corretto funzionamento di tutti gli istituti convenuti - provvederà a richiamare dalla Cassa integrazione per il loro reinserimento nell'attività lavorativa quei lavoratori che al 30 giugno 1983 si trovino in integrazione salariale. In relazione a quanto sopra la soluzione comporta quindi per gli stessi l'impegno dell'azienda al rientro in fabbrica senza ricorso ai licenzia-

menti collettivi.

*I lavoratori che al 30 giugno 1983 fossero ancora nelle liste di mobilità esterna tornerebbero, secondo la lettera dell'accordo, all'interno della Fiat, senza possibilità di essere licenziati. Il reintegro da parte dell'azienda presuppone, tuttavia, che non esista più «eccedenza di manodopera», dopo i due anni di mobilità concordata.*

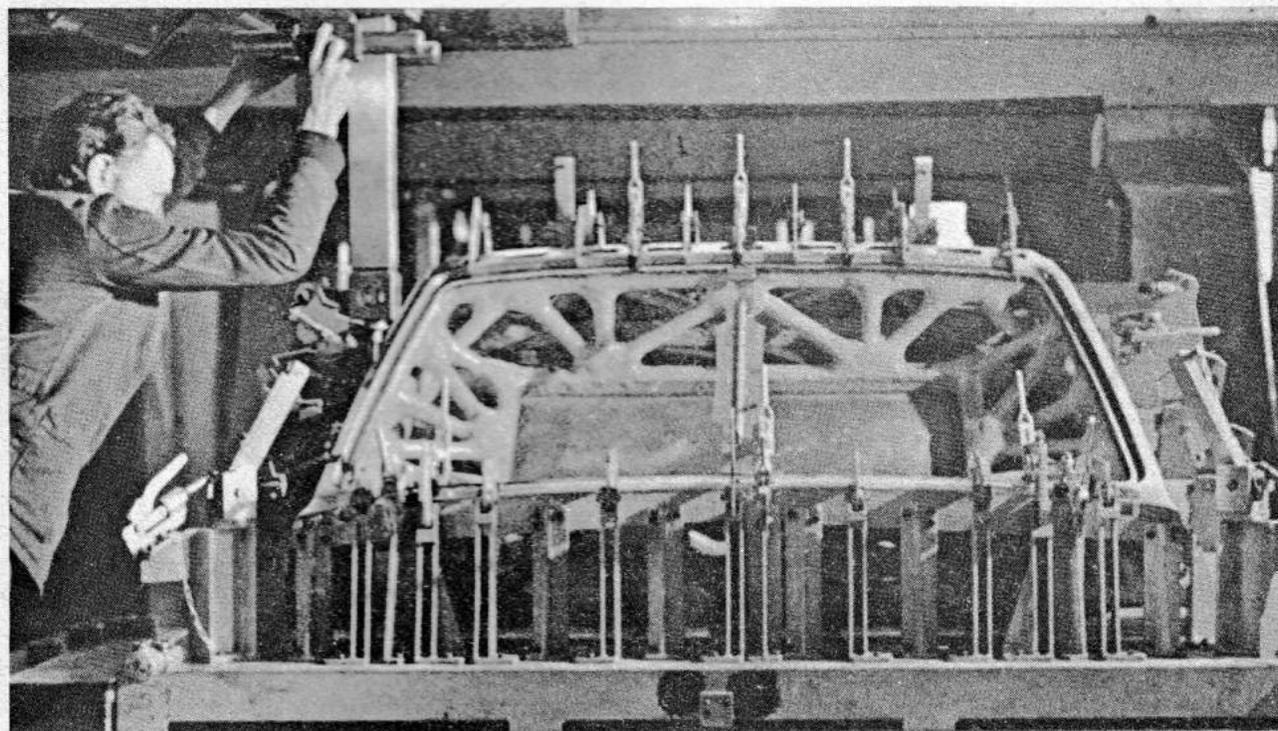
10)

«Per i lavoratori degli stabilimenti del Mezzogiorno non opera il processo di mobilità esterna. Il richiamo degli stessi dalla Cassa integrazione avverrà progressivamente dal 6 gennaio 1981. A partire dalla stessa data saranno richiamati progressivamente dalla Cassa integrazione i lavoratori degli stabilimenti del Nord in rapporto alle esigenze produttive, tenuto conto delle precedenti esperienze professionali dei lavoratori interessati.»

11)

«Per tutto il corso del 1981 opereranno le misure di cui al punto 3. Accertati, ai primi di gennaio 1982, i loro effetti quantitativi, si determinerà una parallela riduzione dei lavoratori in mobilità.»

*Solo alla fine del 1981 si potrà accertare, con discreta approssimazione, l'entità di quanti hanno accettato il prepensionamento (la cui apposita legge deve ancora essere approvata). La riduzione proporzionale dei lavoratori in mobilità potrà iniziare, quindi, solo fra 14-15 mesi.*



# Intervista a un operaio della Fiat Rivalta

**Il cronometro del capo-squadra e le manette del questurino**

**D.** *Vuoi descriverci l'organizzazione produttiva della Fiat-Rivalta?*

**R.** Attualmente a Rivalta si lavora su due modelli, la Ritmo e la Delta. La Delta è stata introdotta solo recentemente, e sostituisce la linea della vecchia 128 che occupava molto più personale. Fino al marzo 1980, Rivalta disponeva infatti di 18.000 operai, e oggi ha ridotto l'organico fino a 15-16.000. La produzione del 128 offre un esempio di decentramento internazionale appoggiato silenziosamente dalle organizzazioni sindacali: l'intera lavorazione è stata spostata in Jugoslavia senza che nessuno venisse informato. La Delta, invece, prevede l'impiego di un numero minore di operai in quanto il suo ciclo di lavorazione è più automatizzato; inoltre, la scocca viene prodotta a Lingotto, per cui a Rivalta manca tutta la fase dello stampaggio, della preparazione in lastroferratura e montaggio. Infatti, la Delta occupa soltanto alcune centinaia di operai e non è certo paragonabile alla precedente linea della 128.

**D.** *Quali rapporti ci sono tra lo stabilimento di Rivalta e il ciclo nazionale dell'auto?*

**R.** Direi che Rivalta è un'unità produttiva quasi a sè stante. Non vi è nessun collegamento con Mirafiori, ad esempio; mentre vi è questo rapporto con Lingotto, che appunto spedisce le scocche della Delta, e con Desio e Termini Imereze, che ricevono da noi alcuni pezzi stampati alle presse (pezzi utilizzati per il montaggio della Panda).

**D.** *Quali caratteristiche organizzative si vanno delineando attraverso l'improvvisa riduzione di personale di cui parlati?*

**R.** Rivalta potrebbe diventare fra breve un'unità modello, un esempio produttivo di avanguardia, in tutto simile allo stabilimento di Cassino. Già una parte del ciclo è ormai automatizzata: è il caso di alcuni punti in linea (alla lastroferratura), alla verniciatura, e prossimamente sarà il turno di alcuni segmenti del montaggio. Il «Digitron», di cui sembra prossima l'introduzione, dovrebbe infatti automatizzare le linee di montaggio. (Attualmente il Digitron viene utilizzato soltanto nel montaggio motori).

**D.** *Questo processo, naturalmente, è stato avviato qualche anno fa.*

**R.** Certo. In un primo momento, nel 1976, le

innovazioni tecnologiche venivano introdotte in via sperimentale. Poi, nel '78, si è assistito ai primi veri e propri sconvolgimenti: interi reparti smantellati (come la vecchia lastroferratura e la verniciatura), spostamenti improvvisi di operai da un'officina all'altra.

**D.** *Quindi, la cosiddetta mobilità interna non è certo un'invenzione padronale recente.*

**R.** Assolutamente no. E non è neppure recente l'uso punitivo della mobilità interna. La ristrutturazione tecnica della produzione veniva sempre accompagnata da interventi di controllo disciplinare: gli spostamenti degli operai venivano dettati dalle esigenze della nuova organizzazione del lavoro e, contemporaneamente, dalla necessità di isolare e disperdere i lavoratori più combattivi.

**D.** *Riprendiamo il tuo discorso di prima: in che senso Rivalta potrebbe divenire un'unità produttiva modello?*

**R.** Il modello lo definirei di tipo giapponese, dove il numero di operai occupati nella fabbrica centrale è limitato e la lavorazione, in buona parte automatizzata, riguarda soltanto le fasi finali del montaggio. Mentre gli altri segmenti della produzione vengono distribuiti all'esterno, nelle piccole fabbriche del ciclo periferico. Non disponiamo di dati precisi sul fenomeno; sappiamo comunque che Rivalta decentra buona parte dello stampaggio nelle piccole fabbriche della zona di Orbassano, e sappiamo che il reparto lastroferratura è passato da 2.500 operai sui due turni agli attuali 800.

**D.** *A proposito di riduzione di mano d'opera, come spieghi il contraddittorio atteggiamento della direzione: da una parte, negli ultimi due anni, ha assunto un certo numero di giovani operai, dall'altra licenzia o mette in cassa integrazione, come se la crisi dell'auto fosse scoppiata improvvisamente dall'oggi ai domani?*

**R.** Le assunzioni di qualche tempo fa le spiegherei col fatto che la Fiat aveva bisogno di braccia fresche alle linee di montaggio, nei reparti nocivi e nelle lavorazioni pesanti. La classe operaia più anziana, infatti, una volta distrutta dal lavoro, era stata spostata nei punti meno produttivi caratterizzati da ritmi più tollerabili e da un'atmosfera più «tranquilla». Dall'altra parte, la cassa integrazione colpisce proprio queste fasce di operai ritenuti ormai inutilizzabili dalla direzione, vuoi per la rigidità acquisita, vuoi per la scarsa produttività dispiegata. Direi, perciò, che non esiste alcuna contraddizione fra il reclutamento di classe operaia giovane e l'eliminazione di quella ormai inservibile. E' esemplare, a questo proposito, il caso dell'officina 88 di Rivalta. Si tratta di un reparto composto esclusivamente da invalidi e «inabili alla produzione» che la Fiat era costretta ad assume-

re per legge. Ebbene, questo reparto è stato letteralmente annientato: la cassa integrazione lo ha colpito in ragione del 95%.

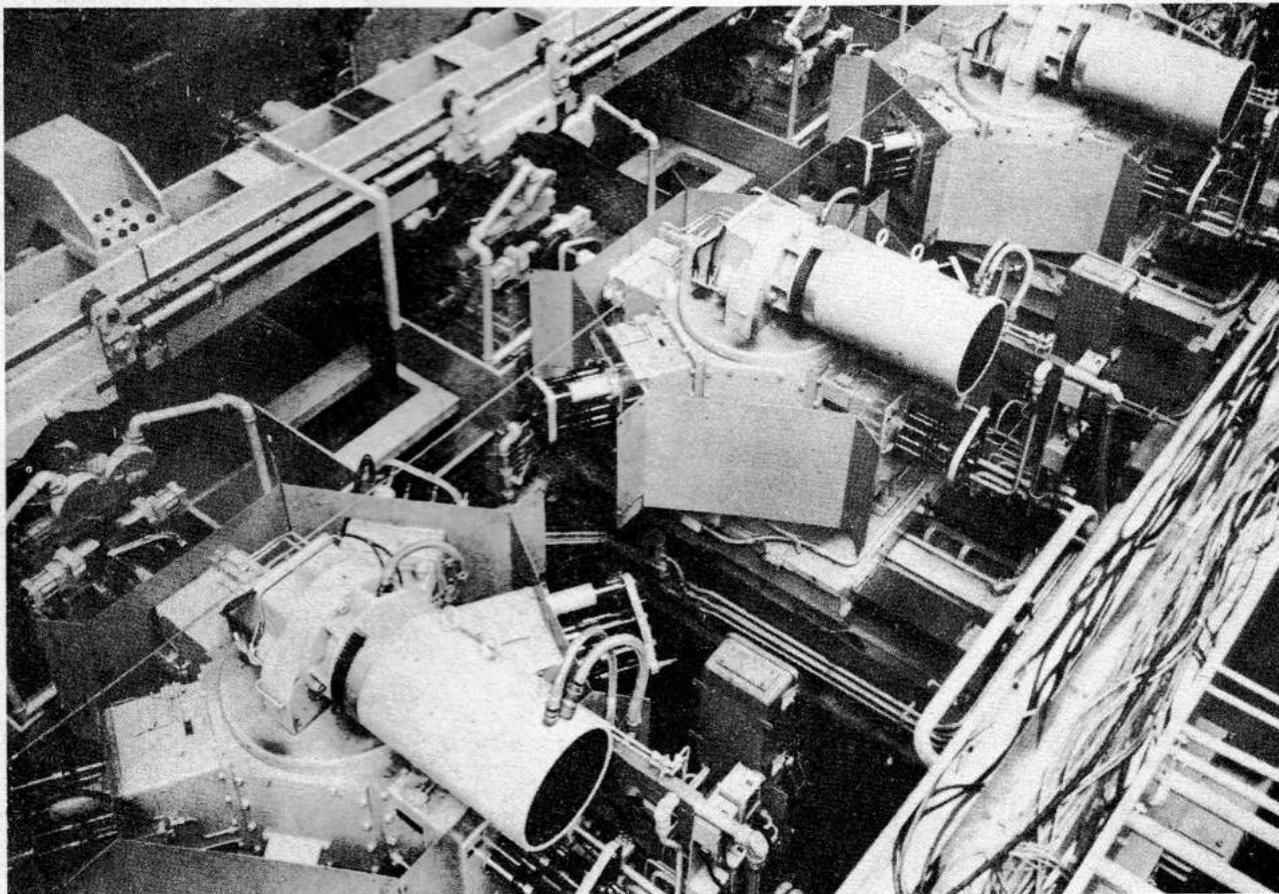
**D.** *E sulla composizione di questi nuovi assunti? Pare che si tratti di giovani molto combattivi, per nulla affezionati al lavoro; si è parlato di una fresca ventata di antagonismo.*

**R.** Io non sarei così trionfalista e farei senz'altro dei distinguo. Tra i 10.000 nuovi assunti vi erano persone assolutamente diverse per estrazione e per esperienze. Casalinghe, studenti, disoccupati cronici e precari. A mio avviso, chi esprimeva realmente una certa conflittualità si era già politicizzato attraverso le esperienze accumulate fuori dalla fabbrica. Vorrei sottolineare che tra gli stessi giovani vi erano anche quelli già integrati, i «giovani nati vecchi», che facevano il doppio lavoro e ignoravano qualsiasi scadenza di lotta.

**D.** *Vogliamo passare alla descrizione delle ultime lotte che si sono registrate a Rivalta?*

**R.** Sì. Gli episodi più significativi dell'ultimo periodo risalgono al contratto del '79. In quei mesi, i collettivi e i comitati operai, indipendenti dal sindacato, erano presenti in quasi tutti gli stabilimenti Fiat ed avevano raggiunto un certo radicamento nelle officine. Gli stessi contenuti del contratto venivano puntualmente criticati e attaccati: la battaglia sindacale contro l'egualita-

rismo (la richiesta di maggiori aumenti per i capi e per le fasce operaie più qualificate); la mobilità, prevista dall'articolo 4 del contratto e di fatto accettata dal sindacato; la cosiddetta lotta contro l'assenteismo (il sindacato accettava i controlli agli operai in malattia attuati direttamente dalla direzione, che scavalcava così gli enti mutualistici). Erano questi i punti maggiormente attaccati dai collettivi operai di fabbrica. Il dibattito di quei mesi ha, per lo meno, prodotto una certa chiarezza per le lotte successive. Dopo il contratto, infatti, gli obiettivi principali che venivano perseguiti riguardavano i bisogni immediati dei lavoratori, come la riduzione dei ritmi. A Rivalta è stata attuata l'auto-riduzione dei carichi di lavoro alle presse. La Fiat ordinava 300 pezzi da stampare, e gli operai si rifiutavano, producendone solo 200. Era questo uno dei reparti composto principalmente dai nuovi assunti e dai giovani politicizzati di cui ho parlato prima. La lotta si è protratta per un periodo abbastanza lungo ed ha avuto esiti contrastanti: la direzione mandava lettere di sospensione, multava, gli operai rispondevano con scioperi autonomi contro questi provvedimenti, e così via. Insomma si era creata una situazione di vera ingovernabilità in fabbrica, fino alla mossa decisiva che è stata il licenziamento dei famosi 61.



**D.** *Quanti dei 61 lavoravano a Rivalta?*

**R.** Tredici, e tutti facevano parte dei collettivi operai ed avevano partecipato in prima fila alle lotte che ho descritto.

**D.** *Cosa è accaduto a Rivalta dopo il licenziamento dei 61?*

**R.** Il clima è improvvisamente cambiato; il problema della governabilità è stato risolto con la repressione quotidiana e con l'arroganza di chi sapeva di aver temporaneamente vinto. Le multe diventavano immediatamente sospensioni per «voluta lentezza» o per «scarso rendimento». I ritmi sono ridiventati massacranti. La direzione ha cominciato a pretendere che le otto ore fossero tutte effettivamente lavorative.

**D.** *Dopo questo primo attacco politico, in che maniera Rivalta è stata colpita dalla ultima cassa integrazione?*

**R.** In maniera durissima. Su 15.000 operai, 5.000 sono attualmente in cassa integrazione: 1 su tre. E' questa la percentuale più alta in assoluto di tutta la Fiat. E questo conferma quanto ho appena detto sul modello Rivalta: fabbrica di avanguardia, con circa 10.000 operai, altamente automatizzata, squadre sempre più esigue e quindi più facilmente controllabili, eliminazione delle figure improduttive ad eccezione dei capi che tendono invece ad aumentare numericamente.

**D.** *Vogliamo parlare più specificamente delle misure di repressione politica cui il padronato ricorre con particolare frequenza in questa fase?*

**R.** E' un po' difficile tener il conto dei licenziamenti politici, specialmente in questo ultimo mese di lotta. A Rivalta sono stati più di una decina, tutti passati sotto silenzio e accettati senza batter ciglio dai sindacati. Le lettere che annunciano il licenziamento sembrano ciclostilate, sono tutte uguali; l'accusa è quasi sempre di violenza privata e minacce. Il riferimento a episodi specifici è molto raro; a volte si parla di cortei interni, di spintonamenti poco gentili nei con-

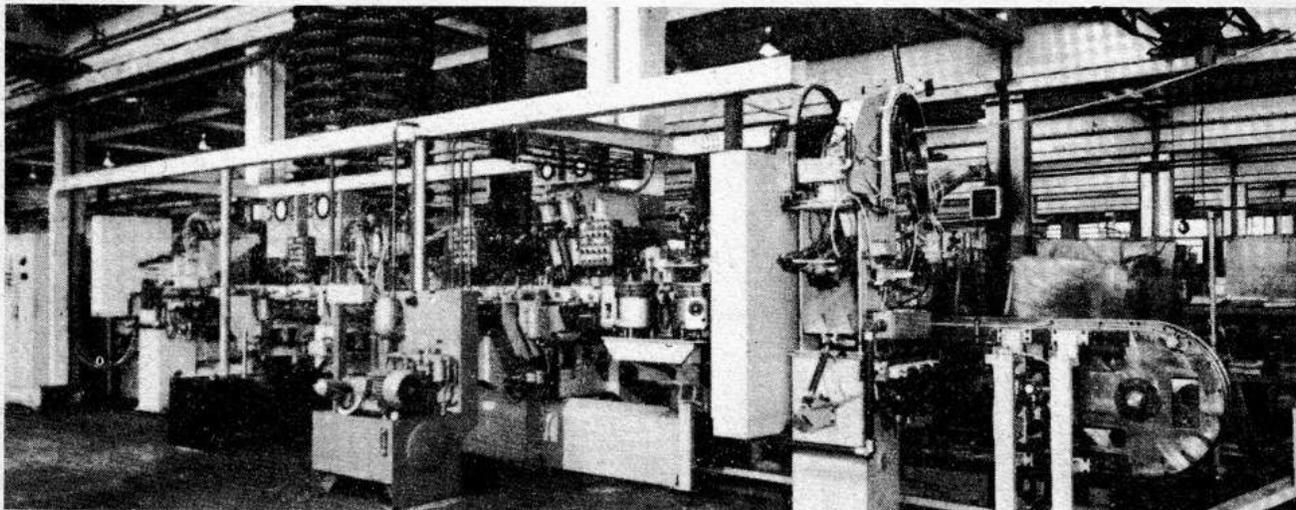
fronti dei capi, di picchetti, ecc.

**D.** *Mi pare che la questione non si esaurisca col licenziamento, ma che ci sia un seguito giudiziario immediato, non è vero?*

**R.** Proprio così. Dopo il licenziamento arriva subito la denuncia, e con questa, la prospettiva della galera. E non sono solo le avanguardie, i compagni ben conosciuti a subire questo trattamento; si parla addirittura di 400 denunce in tutti gli stabilimenti torinesi della Fiat. Insomma, gli operai cominciano a conoscere a proprio spese il codice penale. Il tribunale del lavoro viene completamente scavalcato; ormai esiste un rapporto diretto tra la produzione, il controllo individuale degli operai che si mettono in vista per combattività e, infine, la magistratura.

**D.** *Non ti pare che, proprio a partire da queste tue riflessioni, la lotta operaia debba misurarsi non più esclusivamente con le proprie condizioni materiali immediate, ma debba rispondere anche agli attacchi più generalizzati della contro-rivoluzione sociale?*

**R.** Indubbiamente. I 400 di cui parlavo hanno avuto l'occasione di leggere quelle strane formule con cui li si accusava: istigazione a delinquere, apologia di reato, associazione sovversiva, art. 270, art. tal dei tali, bis. ecc. Il rapporto tra ristrutturazione economica e riorganizzazione repressiva dello stato tra fabbrica, leggi speciali, magistratura e carcere non è mai stato così chiaro. Certo, in prospettiva la lotta deve uscire della fabbrica, cercare alleanze nel sociale, che viene colpito con gli stessi strumenti. La mobilità agisce oggi in questi termini: dalla grande fabbrica alla fabbrica del ciclo periferico, e spesso, dal posto di lavoro alla disoccupazione. Sarebbe suicida pensare che l'unico terreno di scontro sia la grossa fabbrica, proprio perchè la classe operaia centrale sta subendo questo processo di smembramento. Occorre perciò ritrovare la conflittualità anche fuori, sul territorio, dove non mancano le controparti e gli obiettivi.



# BESTIE!

SOTTO: ... MACERIE DEI PAESI DISTRUTTI, MIGLIAIA DI VECCHI, DONNE, BAMBINI, MUOIONO DI FAME, DI FREDDO, DISIDRATATI. DOPO 4 GIORNI IN MOLTE ZONE NON E' STATO ANCORA INVIATO NESSUN SOCCORSO! I PADRINI, LE SQUADRE DI VOLONTARI DEVONO SCAVARE CON LE MANI INSANGUNATE: NON SOLO MANCA'NO LE GRU, MA PERSINO I PICCONI, E LA SERA, MONOSTANTE LE INVOCAZIONI DEI SEPOLTI, VI BISOGNA INTERROGARE PERCHE' MANCANO LE FOTOCELLULE. FILE DI CADAVER SONO ANCORA ABBANDONATE SULLA STRADA SOTTO GLI OCCHI DEI PARIENTI: MANCANO PERSINO LE BABE.

PER I SOPRAVVISSUTI, DOPO LA QUARTA NOTTE ALL'APERTO IN PIENO INVERNO, SULLE MONTAGNE, SENZA COPERTE, CIBO, MEDICINALI, NEppure UN AEREO E' STATO INVIATO A PARACADUTARE I GENERI INDISPENSABILI ALLA SOPRAVVIVENZA.

**MA** CON L'ELICOTTERO SONO ARRIVATI PERTINI E IL PAPA E IL CODAZZO DELLE AUTO BLU AL SEQUITO. LA SOLIDARIETA' DELLO STATO CAPITALISTICO DISTRIBUISCE LACRIME E DISCORSI, QUELLI NON COSTANO UNA LIRA, A DIFFERENZA DEI MEZZI DI SOCCORSO. MA ERA TROPPO ANCHE PER QUELLA GENTE DEFINITA "TROPPO FIERA PER LAMENTARSI". "IERI NON C'ERA NESSUN ELICOTTERO PER TRASPORTARE I FERITI, SIETE

**BESTIE BESTIE!...**" COSI' E' STATO ACCOLTO IL PRESIDENTE E IL SUO VELIVOLO. "NON PASSEGGIATE, NON E' UNO SPETTACOLO, MERDE, MERDACCE, MIA MOQUE E' QUI

SOTTO DA DUE GIORNI CHE URLA" (comita della sera)

E' IL GIUDIZIO PIU' ESATTO DI UN ORDINAMENTO ECONOMICO PUTRESCENTE E DI UNA CLASSE DOMINANTE, I PADRONI E LORO RAPPRESENTANTI, PIU' VICINI ALLE BESTIE CHE ALLA SOCIETA' CIVILE.

**ORA**, DOPO I PRIMI RESOCONTI VOLTI A MINIMIZZARE LE PROPORZIONI DEL DISASTRO, GLI ORGANI D'INFORMAZIONE DEL REGIME SCOPRONO CHE LE VITTIME DELLO STATO SONO SUPERIORI A QUELLE DELLE SCOSSE. A GRANDITITOLI SI DENUNCIA "L'INAMMISSIBILE RITARDO", L'IMPREVIDENZA E L'INCOMPETENZA DEGLI ISTITUTI PREPOSTI, SI CERCANO I RESPONSABILI. E' LA GRANDE CAPACITA' DELLA BORGHESA DI DISSOCIARSI DAI SUOI STESSI CRIMINI SEMPLICEMENTE PARLANDONE QUANDO TUTTI QU' NE PARLANO, SCAICANDO LE RESPONSABILITA' SU ALCUNI INDIVIDUI PER ASSOLVERE LA CLASSE COMPLESSIVA. QUALCHE MINISTRO SARA' PREGATO DI DIMETTERSI, QUALCHE QUESTORE SARA' DESTITUITO. SONO RESPONSABILI DI GENOCIDIO, MERITEREBBERO L'ERGASTOLO MA SARANNO INVECE RICICLATI QUANDO LE ACQUE SI CALMERANNO.

**OPERAI**, QUELLI CHE OGGI DENUNCIANO LE COEDETTE "STORILURE E INEFFICIENTE" DELLO STATO "DEBBERO SOLO DI ASSOLVERE IL SISTEMA ECONOMICO E SOCIALE CHE LE GENERA. "LA COME MAI UNO STATO CHE FORACCHIA 300 MILA UOMINI ARMATI E MODERNAMENTE EQUIPAGGIATI, ATTOBRIATO DA UN ALTRO ESERCITO DI BUROCRATI SUPERPAGATI NON ALZA UN DITO MENTRE MIQUAIA DI PERSONE MUOIONO SOTTO LE MACERIE? COME MAI CI SI AFFIDA ALLA GENERICA SOLIDARIETA' UMANA MENTRE E' IN ATTO UNA CRISI DI SOVRAPPRODUZIONE CHE INTASA IMAGAZZINI DI MACCHINE E MERCI INVENDUTE MENTRE UNA MASSA DI CAPITALI NON VIENE UTILIZZATA E NON SI REQUISISCE TUTTO IL NECESSARIO ALLA SOPRAVVIVENZA DEI SUPERSTITI E PER LA RICOSTRUZIONE? COME MAI NON SI REQUISISCONO LE CASE SFITTE, GLI ALBERGHI RESIDENZIALI, LE VILLE DI LUSO PER SISTEMARE I SENZATELTO? SEMPLICEMENTE PERCHE' IL PROFITTO PER I PADRONI E I LORO LECCAPIEDI E' MOLTO PIU' IMPORTANTE DELLA VITA ALTRUI. TUTTO CIO CHE SERVE SARA' ORA VENDUTO ALLO STATO CON GRANDI PROFITTI PER PADRONI E SPECULATORI DI OGNI TIPO. PERCHE' LA MACCHINA STATALE E' PREDISPOSTA ALLA DIFESA DELLA CLASSE BORGHESE, PERCHE' I TUTORI DELL'ORDINE, I FIGLI DEL POPOLO DEVONO FARE BUONA GUARDIA ALLA PROPRIETA' PRIVATA; PERCHE' QUANDO SI HA LA FUNZIONE DI DISCIPLINARE ALLO SFUTTAMENTO GLI OPERAI, DI SFONDARE I RICCHETTI, DI REPRIMERE LE LOTTE, NON SI PUO' ESSERE SENSIBILI ALLE LORO INVOCAZIONI A QUELLE DEI LORO FIGLI E DELLE LORO MOQU QUANDO MUOIONO SOTTO LE MACERIE.

**OPERAI**, I COSIDDETTI "RAPPRESENTANTI DEGLI OPERAI", PCI E SINDACATO CI CHIAMANO ALLA SOLIDARIETA' E SI UNISCONO AL COBO DELLE CRITICHE SFUTTANDO ANCHE I MORTI PER DIMOSTRARE CHE CON LORO AL GOVERNO, CAMBIANDO QUALCHE MINISTRO TUTTO CIO NON ACCADREBBE. MA NON HANNO INDETTO ALCUNA LOTTA PER SOLLECITARE L'INVIO DEI SOCCORSI. NON ABBIAMO BISOGNO DI APPELLI ALLA SOLIDARIETA'. GLI OPERAI, GLI EMIGRANTI SONO ARRIVATI DALLA GERMANIA, DAL BELGIO IN MACCHINA, MOLTO PRIMA DEGLI ELICOTTERI DA PISA.

DEV'ESSERE BEN CHIARO CHE ORA LO STESSO TERREMOTO, DOPO AVER DISTRUITO CENTINAIA DI FAMIGLIE OPERAIE, SARA' USATO CONTRO GLI OPERAI STESSI PER IMPORRE NUOVI SACRIFICI A TUTTO VANTAGGIO DEI PROFITTI PADRONALI E SARA' PROPRIO IL PCI E IL SINDACATO A IMPORCERLI. DEV'ESSERE BEN CHIARO CHE I SOPRAVVISSUTI POTRANNO SALVARSI SOLTANTO ORGANIZZANDO LA PROTESTA CONTRO LO STATO, CHE CONCEDERA' QUALCOSA NON PER UMANITA', MA SOLTANTO SE INCALZATO DALLA LOTTA SIA NELLE ZONE COLPITE DEL MERIDIONE, SIA NELLE FABBRICHE DEL NORD.

**BASTA CON L'ASSUEFAZIONE E LA DELEGA!** IN UNA SOCIETA' FONDATA SULLO SFUTTAMENTO, GLI OPERAI DISORGANIZZATI NON SOLO NON RIESCONO, A DIFENDERE LA PROPRIA CONDIZIONE, MA NEppure LA VITA DEI LORO CAREI. ORGANIZZARSI PER METTERE FINE A QUESTO SISTEMA IN DECOMPOSIZIONE E LE BESTIE CHE RIPRODUCE E' IL COMPITO DI OGNI OPERAIO COSCIENTE.

Stampa: La Cooperativa Tipolitografica - Via S. Piero 13/A - Carrara