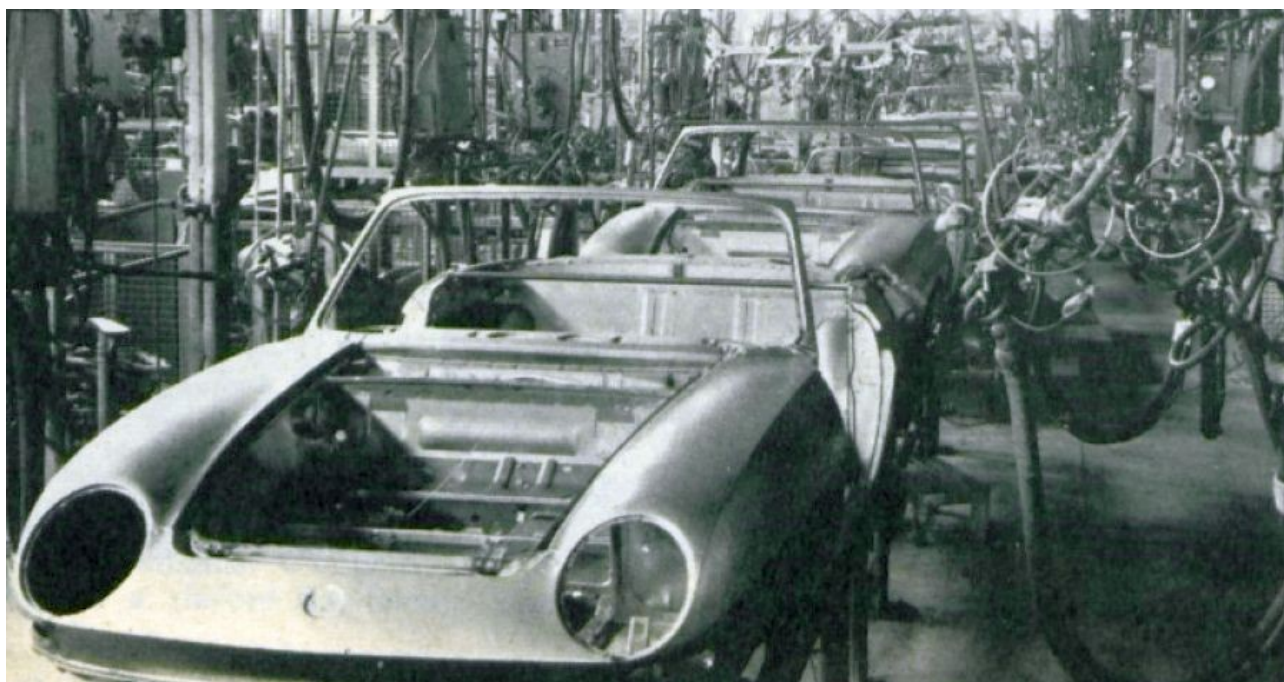




*Pirelli e Agnelli*



Torino

### **Quindicimila reclute per la Fiat**

Torino, marzo. La notizia che la Fiat intende assumere nel corso dell'anno 15.000 operai, reclutandoli quasi interamente nel Mezzogiorno, qui ha sorpreso tutti quanti. Stupore anche negli ambienti di solito più informati, tra coloro che vengono a conoscere le novità un po' prima degli altri attraverso i fili veloci delle indiscrezioni telefoniche, delle due parole sussurrate in corridoio. Eppure, a distanza di pochi giorni, la decisione sembra ormai un fatto scontato. Comparsa dapprima

sull'Unità, la notizia ha ricevuto immediatamente un crisma di ufficialità dalle numerose interrogazioni in Consiglio Comunale. Ma il tono della risposta dell'assessore Valente era rassegnato, era la voce di chi ormai ha capito da anni che alla Fiat non si può dir di no.

*"A Torino abbiamo 480.000 occupati, contro meno di 10.000 disoccupati, di cui 3.000 tra pensionati e casalinghe. Bisogna quindi rivolgersi altrove. D'altra parte gli arrivi dal Sud sono in aumento. Lavoratori e familiari si accontentano di alloggi modesti. Ma sarebbe indispensabile affrettare incontri ed intese, per coordinare i vari settori edilizi e industriali".*

Le dichiarazioni riflettono la totale incapacità dell'amministrazione comunale di pretendere di indirizzare lo sviluppo della città. Quindicimila nuovi operai meridionali, più tremila assunzioni alla Pirelli di Settimo effettuate con lo stesso criterio, significano una città di sessantamila abitanti. I costi dell'inserimento andrebbero, per la maggior parte, a carico degli enti locali: nuove scuole, nuove case, nuove attrezzature. O più probabilmente nuovi disordinati dormitori cresciuti come erbacce selvatiche in mezzo ai campi, dove li semina il criterio del profitto degli impresari edili. Anche senza guardare agli squilibri regionali che risulterebbero accentuati e alla programmazione irrisa, anche limitandosi all'interesse egoistici dei bilanci dissestati dei comuni di Torino e della "cintura", la decisione non potrebbe non preoccupare, naturalmente, la risposta di "autorità" e centri di potere politico locale prevede solo un ipotetico programma di incontri e intese, per "coordinare" i settori dell'edilizia e dell'industria! Sarebbe certo un'illusione aspettarsi da una giunta scolorita, che vivacchia stancamente in attesa delle elezioni amministrative sotto la tutela dei dorotei e dei socialdemocratici, un'opposizione alla scelta delle industrie di scaricare sugli enti pubblici le diseconomie esterne della loro espansione.

### **Il vantaggio dell'operazione Sud.**

Ma a quali criteri risponde la decisione della FIAT (e della Pirelli) di importare nuova manodopera dal Sud? A Torino la manodopera obiettivamente scarseggia: se quindi la FIAT vuole ampliare la propria produzione concentrandola ulteriormente nella città e nella cintura, non ha altra scelta che raccogliere altrove la forza-lavoro. Per la FIAT, c'è poi una difficoltà supplementare: gran parte degli operai ches'ono stati assunti negli ultimi tempi se ne sono andati.

"Si sta verificando il fatto che la gente non solo non desidera essere assunta alla FIAT, ma che un considerevole numero di operai, sia nuovi assunti sia quelli con anzianità 10-15 anni, se ne vanno a fare i lavori più disparati pur di non stare nella galera FIAT" - chi scrive è un gruppo di operai delle officine Stura, che diffondono un giornale di lotta ciclostilato nel reparto, così come avviene altrove, al Lingotto, alla Sud-presse. Si verifica cioè un fenomeno inverso a quello degli anni 50: allora la FIAT raccoglieva operai qualificati dalle piccole industrie torinesi, attirandoli col miraggio di una maggior sicurezza di lavoro e di salari più alti.

*"Oggi le loro paghe sono ormai quelle che si possono avere in qualsiasi altra boita, con la differenza che in una boita si ha certo più considerazione per la personalità dell'individuo e più rispetto della sua salute".*

Ma il raccogliere i nuovi operai del Sud offre alla direzione altri vantaggi. I nuovi immigrati avranno sicuramente difficoltà di inserimento: spese ingenti per la casa, per far arrivare la famiglia dal paese, ecc. Il loro precario equilibrio li spingerà a guardare al posto di lavoro sicuro come all'unica ancora di salvezza.

E questo significa che saranno disposti ad obbedire, a chinare la testa pur di non subire rappresaglie. Oggi la FIAT è palesemente preoccupata per il risveglio operaio nella fabbrica. Gli scioperi della scorsa primavera, l'appoggio degli studenti, la mezz'ora di sospensione dal lavoro per i morti di Avola hanno rivelato dopo gli anni tranquilli una inaspettata aggressività. I nuovi arrivati garantiscono invece cinque o sei anni di respiro.

Il disegno non è nuovo. Dopo la distruzione della vecchia organizzazione operaia torinese terminata grosso modo nel 1955, l'ondata dei meridionali assicura la pace aziendale durante gli anni del boom. Ma gli scioperi del 1962 fecero capire chiaramente che ormai gli immigrati erano disposti a battersi, superati i primi anni di difficoltoso inserimento. La FIAT tentò allora di decentrare alcuni stabilimenti in zone tradizionalmente agricole. La fabbrica di Carmagnola rifornita dai serbatoi di

manodopera del Cuneese per lo più contadini, controllati dalle organizzazioni cattoliche, e quindi più docili e dispersi fu un passo in quella direzione. Ma decentrare le officine significa anche impossibilità di servizi comuni, e quindi maggiori costi di produzione. Ecco dunque che si ritorna alla vecchia scelta del drenaggio al Sud, anche se la concentrazione degli impianti può riuscire in prospettiva più pericolosa come trincea da cui fronteggiare le lotte operaie. Ecco che la direzione respinge senza mezzi termini le indicazioni del piano regionale genericamente favorevoli a dislocare le industrie in zone di nuova espansione nel sud della regione (Alessandria, Cuneo). Evidentemente il nuovo *management*, introdotto da Agnelli quando mise in pensione tutta la "gerontocrazia" dell'era Valletta, si sente abbastanza forte per portare avanti le proprie scelte, senza concedere ad eventuali oppositori.

### **Il mito della materna Torino.**

Un terzo aspetto della raccolta di operai nel Sud è rappresentato dal carattere politico-demagogico dell'iniziativa. La FIAT ha ormai definitivamente abbandonato le sue promesse di investimenti nel Meridione, che furono ventilate nel fallito tentativo di opporsi alla creazione dell'Alfa-Sud. Agnelli lo ha dichiarato apertamente poche settimane fa davanti alla Commissione Industria della Camera. Di fronte alla brutale schiettezza di quelle ammissioni, fatte in sede riservata alla classe politica per far capire la musica (la televisione reclamizza soltanto le nuove conquiste sociali offerte dalla linea confindustriale di Pirelli), l'offerta di quindicimila posti di lavoro in un periodo di disoccupazione crescente alimenta il mito della materna Torino che dà pane e serenità ai diseredati di mezza Italia.

Le deposizioni di Agnelli davanti alla Camera indicano con grande chiarezza quali siano i programmi aziendali per i prossimi anni: tutto si può dire di lui, salvo che sia stato reticente o abbia cercato di abbellire artificialmente il quadro. Tutti sanno che i livelli di produttività della FIAT sono ormai tra i più avanzati del mondo. Il costo medio orario di lavoro è negli Stati Uniti due volte e mezzo più alto: quello della FIAT è oggi solo lievemente inferiore a quello degli altri paesi del MEC. Solo in Giappone l'incredibile sfruttamento degli operai permette dei salari sensibilmente più bassi.

C'è da aggiungere che la Società utilizza il lavoro pagato a questo prezzo in modo molto intensivo, attraverso organici ridotti all'osso, taglio dei tempi, ecc. Il vasto margine di profitto, dovuto alla differenza fra salari e produttività, è necessario alla FIAT per autofinanziarsi.

Queste risorse vengono utilizzate per massicci investimenti di rinnovo e di ampliamento (ad es. il modernissimo stabilimento di Rivalta). Ma - e questo è il punto decisivo - la FIAT non cerca di ampliarsi verso una dimensione "ottimale". Tale dimensione, ha ribadito anche Agnelli, sta intorno alla produzione di 1.000 vetture al giorno. Alla Mirafiori la produzione giornaliera è oggi di 4-5.000 automobili, e la cifra tende a crescere.

Perché allora si corre verso dimensioni colossali? Le ragioni sono due: la prima è che attraverso una presenza mondiale si ammortizzano i costi di vendita e di assistenza (20 per cento del costo dell'auto). La seconda, essenziale, è che nel settore dell'auto è in corso una battaglia serrata tra i giganti mondiali.

Ciascuno, al di là del rendimento produttivo immediato, cerca di conquistare delle posizioni di forza in tutto il globo. Anche la FIAT persegue quindi "una strategia di presenza mondiale" ed è oggi una compagnia multinazionale. Le conseguente sono queste: persistere nella concentrazione degli impianti per contenere al massimo i costi, spostare sempre più il centro di gravità dell'impresa fuori dai confini italiani.

Oggi il 20 per cento degli investimenti sono effettuati all'estero, e la cifra non può che aumentare. L'acquisto della Citroen rientra perfettamente in questo quadro. Il motivo principale è stato di impedire che la fabbrica cadesse nelle mani di un altro colosso, solo secondariamente hanno influito vantaggi della raffinata capacità tecnologica e della buona rete distributiva della fabbrica francese. Anzi, si deve ritenere che quando lo stabilimento-pilota di Rivalta entrerà pienamente in funzione, la FIAT non amplierà ulteriormente i suoi impianti in Italia, ma punterà decisamente all'estero. Rivalta è uno stabilimento dotato dei più moderni congegni elettronici, ed è previsto per 35.000 operai. Oggi però gli operai sono ancora meno di cinquemila, e lo stabilimento non è

sufficientemente avviato per essere gestito in attivo; per questo motivo, recentemente, la produzione della 850 coupé è stata trasferita al Lingotto. Ma il complesso è stato progettato come una unità pienamente autosufficiente: i reparti meccanica, carrozzeria, verniciatura, montaggio esistono già, ed è previsto un reparto presse.

### **Il discorso dei sindacati.**

Il disegno del neocapitalismo per il settore dell'automobile è quindi perfettamente coerente e lucido. E' possibile mutarlo?

*L'arsenale di Agnelli dispone di armi potenti. Il suo discorso è sostanzialmente il seguente: mi rendo conto che le condizioni di lavoro alla FIAT non sono il paradiso terrestre, che i salari sono bassi rispetto a quelli americani, ma non posso fare diversamente. Altrimenti, se non adopero i margini attuali di profitto per attestarmi saldamente su posizioni internazionali, sarò fagocitato da un'altra impresa straniera più potente di me.*

Di fronte a una logica così inesorabile, il discorso dei sindacati può lasciare perplessi. Essi tenteranno, anche di fronte alle ultime decisioni aziendali, di rilanciare il tema della programmazione, non certo del piano Pieraccini, ma della programmazione come strumento alternativo ai disegni privati di sviluppo.

Tuttavia è ormai chiaro che le leggi non si applicano da sole. Al piano economico del centro-sinistra si adattano perfettamente le considerazioni che i sociologi scandinavi del diritto trassero dall'esperienza del governo laburista norvegese nel dopoguerra. Per quel governo la legislazione sui prezzi poteva servire come simbolo di un 'influenza economica corrispondente al potere politico; la disapplicazione pratica di questa legislazione serviva nel contempo a tranquillizzare gli imprenditori e a garantire, così, la pace sociale.

In altri termini: le leggi disapplicate possono avere una funzione sociale, che è quella di prevenire seri conflitti fra parti ideologicamente in contrasto, facendo a ciascuna di esse delle concessioni: una parte essendo soddisfatta della promulgazione della legge, l'altra della sua mancata applicazione. Ma oggi questa funzione che è stata sostanzialmente quella del Piano Pieraccini e per molti anni quella della Costituzione inattuata - non è più sufficiente. Le lotte sociali hanno smontato il bluff, e tutti si son resi conto che, con questi rapporti di potere, un piano economico governativo è destinato a restare tutt'al più una poco brillante dissertazione teorica.

L'alternativa è tra il far passare effettivamente le scelte di un piano economico come parole d'ordine delle lotte di massa (come è avvenuto ad es. per lo sciopero contro le zone salariali), o accontentarsi di programmare l'intervento pubblico secondo le esigenze dei grandi gruppi industriali. Proprio quest'ultima è la richiesta di Agnelli alla Commissione Industria: pianificare in astratto non si può, perché la programmazione avviene su una base internazionale, in un'area che il potere politico troppo frazionato non riesce a controllare e nella quale solo le grandi società riescono a muoversi. Naturalmente, lo Stato dovrebbe appoggiare il settore dell'automobile come quello trainante dell'economia, che direttamente e indirettamente dà lavoro in Italia a 2 milioni di persone. E quindi raddoppiare le autostrade, rivitalizzare le città ma attorno all'automobile, ecc.

### **I contenuti della lotta operaia.**

Allo stato attuale delle cose, la classe operaia alla FIAT, per quanto in sommovimento, non è in grado di recepire dei contenuti di lotta così avanzati: ad es. lo sciopero interno per le zone salariali è fallito. Qui per utilizzare le tensioni esistenti, è necessario ancora partire dalle situazioni di fabbrica (i sindacati porranno sul tappeto questa primavera il problema della mensa) e dallo sciopero esterno. Lo sciopero interno resta una tappa successiva, più difficile: esso significa la vittoria contro la repressione dentro la fabbrica, il presupposto necessario per le assemblee di reparto. A questo punto bisogna tener conto che la politica della direzione verso i sindacati è oggi molto sulla repressione come ai tempi di Valletta, che d'altro canto i sindacati aziendali (SIDA, UIL) non servono più a mediare le tensioni sociali: si punta quindi a un dialogo diretto (e a un tentativo di inserimento) con le reali organizzazioni operaie, la FIOM e la FIM, le uniche in grado di controllare realmente le lotte di fabbrica. Ma d'altra parte i membri della FIM e della FIOM, oggi più liberi nei loro movimenti, potranno essere strumenti importanti di collegamento per costruire un'organizzazione diretta dagli operai, arrivando anche al superamento della propria funzione rappresentativa e burocratica.

**Roberto Weigmann**