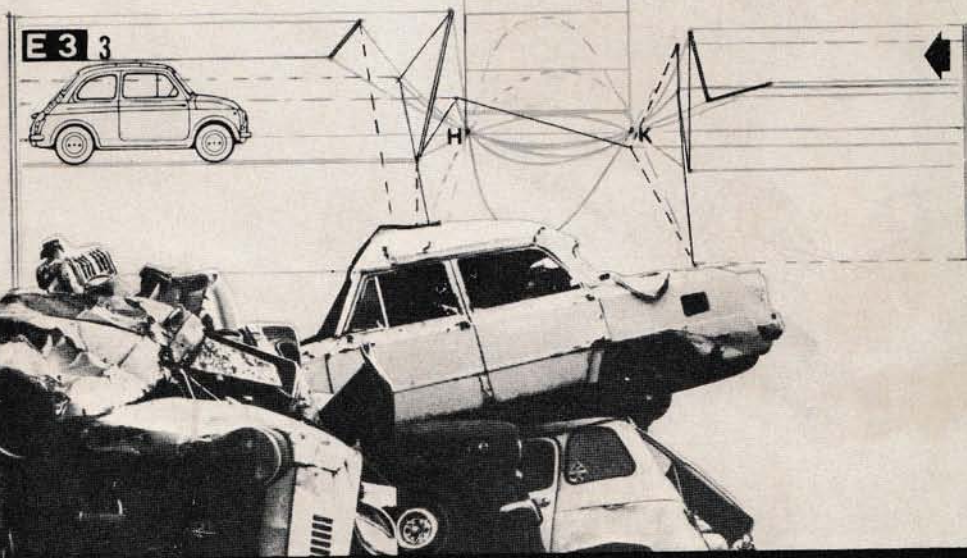


dai presidi operai  
al corteo dei capi

# FIAT 1980

documenti  
interviste  
cronache

Quaderno n. 3 di  
CONTROinformazione



**FIAT**

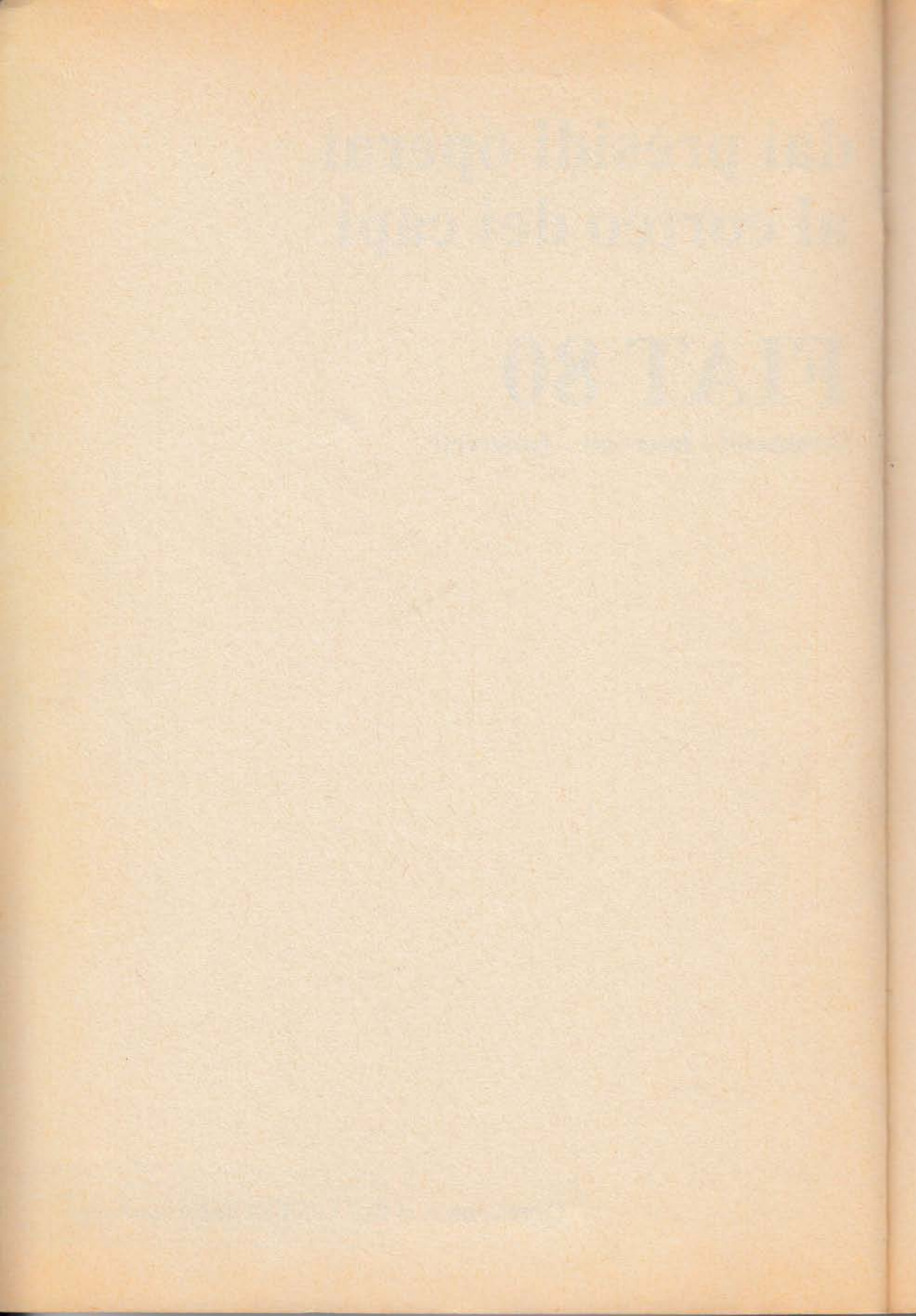


**dai presidi operai  
al corteo dei capi**

# **FIAT 80**

**Documenti – Interviste – Interventi**







## INDICE

### 5    PREFAZIONE

### 7    INCHIESTA

Inchiesta operaia

### 18    ISTITUZIONI PARTITI E SINDACATI

Cronaca della trattativa istituzionale

### 20    Nota per delegati

### 57    MOVIMENTO ANTAGONISTA

Cronaca dell'antagonismo

### 94    Assemblea del cinema Giardino

### 101    Lotte operaie e ristrutturazione

### 106    L'ACCORDO

### 108    INTERVISTA A UN OPERAIO DELLA FIAT-RIVALTA





# Prefazione

La lotta dei trentacinque giorni alla Fiat ha portato alla ribalta una grande mole di problemi, inerenti alla composizione tecnica e politica sia della classe operaia «centrale» che di quella «periferica»: la nuova funzione normalizzatrice del sindacato di vertice e l'ambigua rappresentanza di massa del sindacato dei consigli; l'aumento della produttività e la diminuzione degli organici; l'automatizzazione tendenziale del ciclo di montaggio e la riconversione della componentistica decentrata; l'aumento della giornata lavorativa sociale e l'acuirsi delle sperequazioni salariali e professionali; il mito della nuova qualità del lavoro e la rifondazione delle categorie su base meritocratica! l'atomizzazione dell'operaio di linea – mediante la subordinazione sempre più accentuata della sua funzione alla macchina-guida – e la disgregazione sociale della forza-lavoro nel ciclo diffuso; la distruzione della rigidità residua con la mobilità esterna e la fissazione al ruolo tecnico-produttivo mediante l'individualizzazione della mansione-lavoro...: tutti questi aspetti – sottolineati e denunciati dai documenti e dalle lotte degli operai rivoluzionari – vanno configurando un nuovo perimetro fisico tecnologico e ideologico della fabbrica capitalistica *anni 80*.

L'attacco alla struttura della giornata lavorativa (*lavorare meno lavorare tutti*) e la contestazione del rilancio riformista in fabbrica, mediante la mistica del lavoro professionalizzato – il cui nucleo (alienato) verrebbe «riappropriato» dall'operaio responsabile in virtù del riconoscimento economico e sociale dei suoi «meriti» – sembrano essere ormai i due punti irrinunciabili dell'opposizione operaia dentro la fabbrica e sul sociale. Ciò che ha accomunato, infatti, le analisi e i contenuti disparati, espressi dai molteplici gruppi presenti ai cancelli Fiat, è stata la consapevolezza che in ogni modo e a tutti i costi il Capitale cerca di sventrare la Classe, trasformando il rapporto tra forza-lavoro e Comando in una contrattazione pacifica fra singoli lavoratori e Ufficio di Collocamento, Vertici sindacali, Gerarchia aziendale.

E' evidente che il padronato da un lato, il sindacato dall'altro, tentano, pur con argomentazioni e ruoli diversi (trainante quello capitalistico, subalterno quello riformista), di annientare e disperdere ogni seppur minimo sedimento di

*egualitarismo*. La controrivoluzione nella fabbrica, per riabilitare il «lavoro operaio», sotto il profilo sia tecnico che politico-sociale, deve necessariamente allettare gli sfruttati con miraggi e promesse di categorie e salari differenziati in base al «reale contenuto professionale». Ciò significa mistificare platealmente l'essenza del lavoro industriale – per definizione alienato, ripetitivo e senza qualità – creando artificiose divisioni e barriere tra posto e posto, mansione e mansione, categoria e categoria. D'altro canto come potrebbe il capitale riacquistare presa e autorità sulla forza-lavoro, sempre più massificata spremuta e quindi «disaffezionata»? Occorre, quindi, che gli ingegneri sociali, i demagoghi e gli stregoni della comunicazione di massa «dimostrino» che il lavoro tayloristico non è una piatta sequenza di monotoni gesti manuali, bensì un complesso diagramma di funzioni, le cui punti «qualificate» si proiettano verso mansioni dirigenziali e di «controllo tecnologico». Nuove competitività ed «emulazioni» vengono suscitate in seno agli strati operai di livello superiore, contemporaneamente si apre la via ad una mobilità salariale e professionale, non più contrattata dalla lotta di classe (aumenti uguali per tutti; livelli minimi generalizzati; contestazione collettiva dei ritmi e dei carichi di lavoro); bensì negoziata sotto forma privata coi capi, o conferita dall'azienda, tra squilli di fanfare, a «titolo di merito». Il capo o la prima categoria come nuovo «cavaliere del lavoro».

Queste modificazioni radicali, legate alla ristrutturazione sia tecnologica che politica della fabbrica non possono non avere ripercussioni laceranti sul tessuto di classe, sulla sua riproduzione e riaggregazione politica...

Si vuole, in poche parole, *individualizzare* l'operaio cancellando ogni coscienza politica della classe *per sé* e, oltre, disperdendo persino la coesione e la solidarietà naturale della classe *in sé*. Magistratura e questurini vari fanno di tutto, ovviamente, per facilitare questo «compito storico» del padronato.

Nel prossimo futuro occorrerà dunque dedicare molto spazio e riflessione al «problema fabbrica», affrontando le trasformazioni in corso da più angolature. Su questo «speciale» di *Controinformazione* ci siamo limitati a riportare la documentazione prodotta dal movimento, scan-



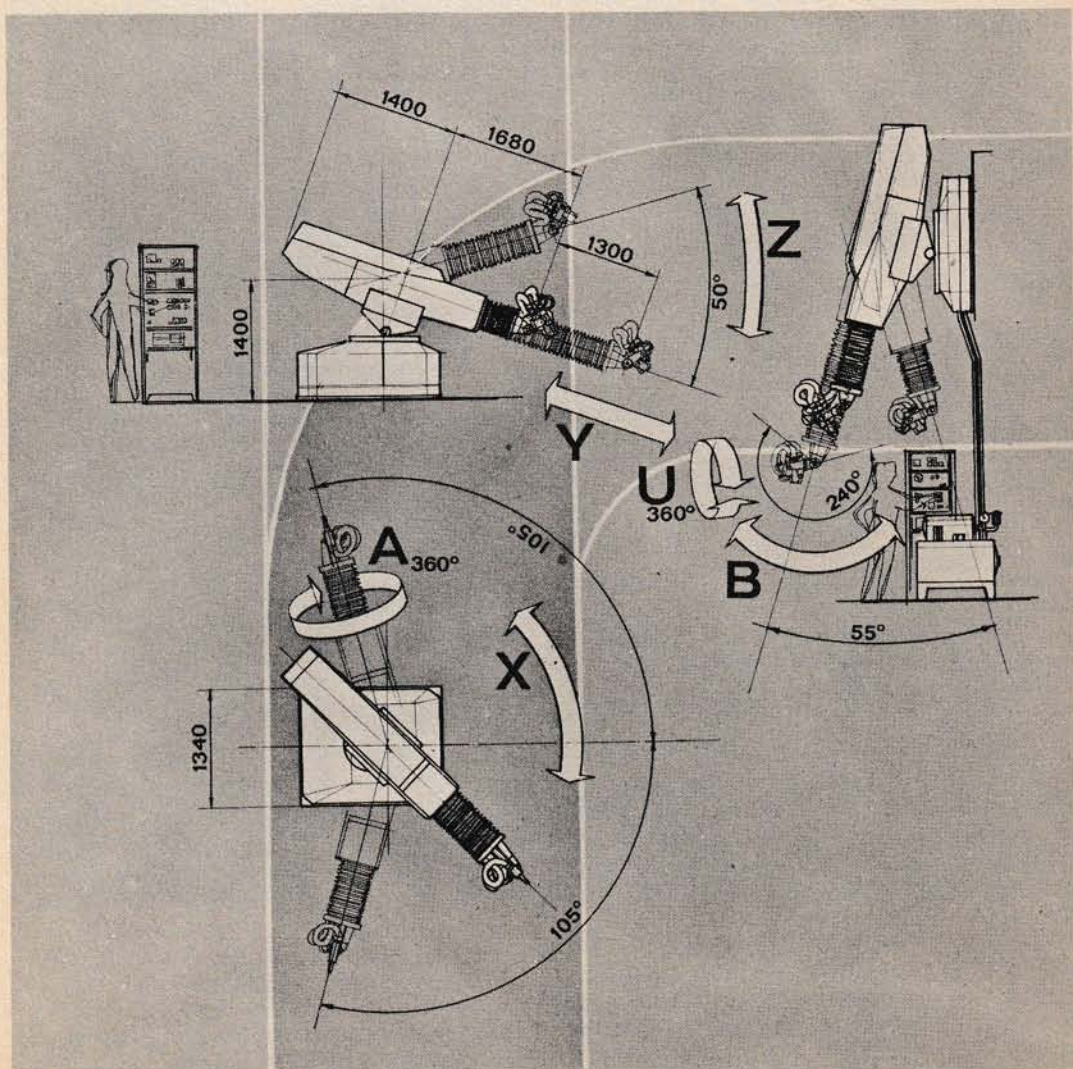
dendo le fasi della lotta con alcune annotazioni di ordine essenzialmente cronologico.

Ci è parso prioritario, infatti, dedicare tutto lo spazio possibile alla collazione dei materiali di base che costituiscono un notevole patrimonio politico e storico, la cui socializzazione alle altre componenti di movimento è indispensabile, se si vuole giungere in tempi brevi a una discussione approfondita e spregiudicata sulla realtà in atto.

Ma ci è sembrato, anche, più che mai utile e tempestivo ridare la parola all'*inchiesta operaia*, pubblicando una minuziosa analisi sulle Presse

di Mirafiori, pensata e stilata da un compagno operaio. Se conoscere il ciclo non significa solo fare ipotesi astratte, allora questo momento (in cui trasformazioni tumultuose richiano di spazzare per sempre certezze e «schemi», propri di un movimento per molti versi arretrato stagnante) è il più adatto per tornare allo studio teorico-pratico delle realtà di fabbrica in tutte le sue componenti e implicazioni.

Con la consapevolezza e la presunzione che oggi più che mai l'inchiesta operaia è un *metodo di lavoro complessivo*, non un alibi per l'immobilismo o per la gratificazione intellettuale.





# Inchiesta

Il fatto che nella grande fabbrica meccanizzata, informatizzata, *parzialmente automatizzata*, la produzione di plusvalore assuma un carattere collettivo, non modifica i termini del problema, poichè anche qui le figure del lavoro direttamente implicate nella produzione di plusvalore sono nettamente distinguibili dalla massa dei lavoratori nel loro complesso. Marx chiarisce bene questo concetto quando afferma: «Il lavoro in quanto è produttivo di valore rimane sempre lavoro del singolo viene però espresso in forma generale. Perciò il lavoro produttivo, in quanto lavoro che produce valore è sempre, rispetto al capitale, lavoro della singola capacità lavorativa, dell'operaio isolato, qualunque sia la combinazione sociale entro la quale questi operai sono immessi nel processo di produzione. Così mentre il capitale rappresenta di fronte all'operaio la forza produttiva sociale del lavoro, il lavoro produttivo dell'operaio rappresenta sempre di fronte al capitale solo il lavoro dell'operaio isolato. Del resto proprio la perdita della caratteristica di produttore singolo di una merce finita è ciò che definisce la figura dell'operaio massa e la mette al centro del proletariato metropolitano e della lotta rivoluzionaria della nostra epoca. Operaio-massa non vuol dire necessariamente come spesso si fraintende, «operaio della catena» nè la «fatica fisica» è la sua caratteristica dominante.

Tuttavia proprio l'introduzione dell'organizzazione Tayloristica del lavoro, che scompone e ricompone movimenti e cadenze proponendosi uno sfruttamento «scientifico» della forza lavoro espropriando sempre più profondamente quest'ultima di ogni intelligenza del processo lavorativo, di ogni autonomia e decisionalità, porta la fatica, lo stress, la devastazione al suo massimo grado. L'operaio viene ridotto a puro esecutore, la sua prestazione si dequalifica totalmente egli si ridimensiona come appendice acfala del sistema delle macchine. Anche le mansioni che in passato comportavano un minimo di professionalità, tendono oggi a scomparire. Il processo di espropriazione della fabbrica moderna raggiunge così livelli che nella manifattura erano insospettabili, succhiando insieme al plusvalore, anche l'umanità dei lavoratori. E la cosiddetta automazione, lungi dal risolvere, non fa che aggravare questa condizione. Mai come oggi il lavoro è stato più «manuale» ed è meglio lasciare le ideologie sull'arricchimento delle mansioni ad Agnelli ed i suoi amesi sindacali. L'altra faccia di questo processo è quella che vede concentrarsi il «lavoro intellettuale» in un numero sempre più ridotto di figure che nel contempo, si distaccano sempre più nettamente dalla massa dei lavoratori ed accrescono la loro autorità all'interno dei dispositivi del comando capitalistico. Tra lavoro manuale e lavoro intellettuale, nel capitalismo attuale, la forbice si divarica e la separazione tende a farsi completa. Sicchè una sempre più grande massa di lavoratori dell'industria, del commercio, e dei servizi viene precipitata nella condizione del lavoro manuale, tanto nella sua parte produttiva che improduttiva. La divisione e la polarizzazione tra lavoratori manuali e lavo-

ratori intellettuali, seppur attraversa tanto i lavoratori direttamente produttivi che quelli indirettamente – o non – produttivi, non per questo cancella la distinzione che resta a tutti gli effetti principale. Per quante metamorfosi subiscano le forme esteriori del lavoro nel divenire del processo lavorativo, resta fermo che una parte del lavoro è condannata a produrre plusvalore, e questa «disgrazia» come la chiamava Marx non si socializza affatto con l'estendersi della condizione salariale. Anzi questa «proletarizzazione crescente», misurata sull'estendersi della condizione salariale, paradossalmente è resa possibile proprio dall'aumento della massa di plusvalore prodotto dal lavoro direttamente produttivo, sicchè possiamo tranquillamente affermare, che nella società capitalistica avanzata, strati crescenti di lavoratori vengono precipitati in una condizione proletaria proprio perchè una quantità relativamente decrescente di lavoratori produttivi viene forzata a produrre masse crescenti di plusvalore. Tra lavoratori direttamente produttivi e strati sociali proletarizzati vi è dunque una sempre maggior connessione, ma ciò non vuol dire che si avanzi verso una «identità di figure». Così per esempio il lavoro della circolazione, pur non creando valore, diminuisce la negazione del valore creato e cioè contrasta la tendenza della merce a «perdere valore» nella fase della sua realizzazione. Anche questi lavoratori dunque sono sfruttati, nel senso che una parte del loro lavoro non viene pagata. Essi tuttavia non creano plusvalore per il capitalista che li impiega, ma solo profitto. Altro esempio, i lavoratori dei servizi, siano essi «pubblici o privati». Tanto che svolgano un lavoro utile che parassitario, il loro salario si presenta come uno scambio di equivalenti (e cioè valore d'uso con reddito), dunque non sarebbero sfruttati. Nondimeno nell'epoca del capitale monopolistico, quest'ultimo si impadronisce in misura crescente dei servizi e quindi, in questo senso (vale a dire nel senso che il capitale estorce un profitto che gli permette di economizzare sui redditi aumentando perciò la accumulazione di plusvalore), anche i lavoratori dei servizi vengono sfruttati. Il capitalismo maturo non è la Russia zarista dei primi del secolo, ma ciò non toglie che, ancora oggi e qui, siano i lavoratori direttamente produttivi a concentrare in sé l'interesse generale alla distruzione del modo di produzione capitalistico e alla costruzione di una società comunista. Certo questo non vuol dire che essi siano gli unici ad avere questo interesse ma che intorno ad essi, intorno al loro *programma politico generale* è possibile che si ricompongano tutte quelle figure indirettamente contrapposte al capitale, che articolano e determinano il proletariato metropolitano. Ciò non significa che ciascun strato sociale particolare deve annullare la sua specifica identità, i suoi interessi politici particolari, ma che i programmi politici immediati, che si raccolgono e riassumono, trovano una loro proiezione e possibilità strategica solo all'interno di un movimento generale, le cui tappe fondamentali e i cui tempi sono, in ultima istanza, determinati dal programma politico della classe operaia.



## Inchiesta operaia

**LA FIAT.** Per la Fiat ristrutturazione significa innanzitutto compenetrazione tra tecnologia e comando capitalista nel flusso produttivo e nel circuito di valorizzazione. Macchine, uomini si fondono indissolubilmente nel dominio reale del capitalismo maturo.

La ristrutturazione è anche il passaggio dalla meccanica all'elettronica, questo significa per la Fiat settore auto (Mirafiori - Lingotto - Rivalta - Cassino - Termini Imerese) generalizzazione delle linee automatizzate, sostituzione delle apparecchiature elettromeccaniche con unità di governo a logica statica ad alta densità di circuiti integrati, macchine a controllo numerico (cn) elettronico che seguono traiettorie (per saldatura) punto a punto o lungo un percorso continuo o con controllo segmentale che rappresentano insieme alle macchine ad elettroerosione, ai robot, e alle unità di controllo dei cicli a logica modulari, le nuove tecniche di lavorazione controllata, questo per avere linearità produttiva con il minor scarto possibile. Nuove tecnologie con uso massiccio di computer per i controlli delle varie fasi della produzione, dei pezzi realmente costruiti. (Di queste ristrutturazioni parleremo ampiamente dopo analizzando settore per settore).

Dopo le macchine altra fase della ristrutturazione sono i controllori di queste e cioè nuovi soggetti di controllo tecnico e sociale da inserire come struttura efficiente e direzionale, e nuovi strati operai che traggono beneficio dalla ristrutturazione così da scompaginare e dividere marcatamente la classe operaia. Questi nuovi strati operai diventano essi stessi controllori dei tempi e dei modi della ristrutturazione passando così sulla pelle del resto dei loro stessi compagni di lavoro.

Apriamo qui una parentesi per capire meglio chi sono questi nuovi soggetti voluti (guarda caso) dal sindacato e dai bonzocrati vari che con l'ultimo contratto hanno dato mano libera al progetto di ristrutturazione della Fiat. La sua espressione è all'incirca questa: creazione di una fascia di aristocrazia operaia e impiegatizia privilegiata; razionalizzazione della mobilità e quindi elasticità della forza lavoro; ripristino delle divisioni tra operai produttivi con una politica salariale selettiva e discriminata; orario di lavoro altamente manovrabile sul piano dello straordinario e dell'assenteismo, delle festività e del pieno utilizzo degli impianti. Adesso vediamo invece chi sono i controllori tecnici e sociali della ristrutturazione Fiat; insomma «tutti gli

uomini del Presidente». La Fiat conta ben 7.000 alti dirigenti, 7.000 capisquadra nella sola Mirafiori, dai 6.000-8.000 tra dirigenti intermedi, operai in camice - tecnici. Questi per quanto riguarda la fascia inferiore, cioè operai ed impiegati privilegiati, solo nel 1978, sono stati mandati alla scuola di formazione del centro «Giovanni Agnelli» circa in 4.000 ad apprendere le nuove tecniche di officina, aziendali ed informatiche. Questa fascia di privilegiati, portavoce della ristrutturazione e della fantomatica «pace sociale», è costituita (bisogna dirlo) per la maggior parte da strati operai ed impiegatizi con un'ottima sindacalizzazione, punte più alte degli iscritti alla FLM. Il comando in questa direzione viene reso più intelligente, i capetti di questo ciclo (la ristrutturazione) cioè capi squadra venuti dalla gavetta ormai superati, sono affiancati dai nuovi capi squadra giovani, tecnocrati, usciti da poco dalle scuole sociologiche Fiat, dove la loro preparazione oltre che tecnica è sociale.

Questi nuovi «pupilli» sono stati creati nei centri istituiti appositamente, come l'*ISVOR* od il *Centro formazione capi intermedi*. Essi sono un comando ed una gerarchia altamente qualificata che con i nuovi metodi (savoir-faire) smorzano le contraddizioni interne alle linee, alle squadre, riconducendole a posizioni moderate e concilianti ed in questo sono naturalmente coadiuvati dai delegati sindacali che con il loro intervento di coesione e delega finiscono per chiudere tutti gli spazi di sana rivolta operaia ai tempi e ai ritmi e ai modi di produzione.

Ormai anche la sindacalizzazione dei quadri intermedi fa parte della politica ristrutturatrice dei capi; infatti questi strumenti servono per dare alla nuova gerarchia padronale un nuovo status e una nuova coesione. Questo progetto passa oltre che attraverso i corsi di aggiornamento anche mediante organi come il «Giornale dei capi» e riunioni periodiche volte alla costruzione di un coordinamento dei capi intermedi (che è una specie di sindacato dei capi squadra). Tra gli intermedi esiste poi una figura squallida, e cioè il cosiddetto «vaselina» che cura i rapporti tra capi e dirigenti con delegati sindacali e operai. Questi viscidati e repellenti individui sono oggi il miglior prodotto del pattume della mellifluidità. Ogni qual volta gli operai o gli stessi delegati si incazzano e vanno dai dirigenti a chiedere spiegazione, questi piombano come avvoltoi a dividere e disgregare in capannelli gli operai, per smembrarli della loro compattezza andando poi a mediare con i più incazzati e così facendo smorzano la forza d'urto degli operai. Per finire il ciclo degli «uomini del presidente» ecco i nuovi dirigenti, formati in università private con un'età media di 46 anni, la nomina è avvenuta mediamente sui 38, (una delle più basse tra le



grandi aziende italiane) 7 su 10 sono laureati, frequentano corsi di riqualificazione, studiano informatica, sociologia, sono tutti prodotti del vivaio di «MARENTINO», si professionalizzano nei vari centri del «CIPI» e della «CONFIN-DUSTRIA», nelle quali non a caso molti di questi dirigenti hanno ricoperto cariche importanti.

(Ribadiamo che oggi la Confindustria è il centro di iniziativa padronale che elabora le linee politiche della ristrutturazione imperialista nel settore economico per poi proporle al Governo ed ai sindacati. Essa rappresenta la mente tecnica ed il garante politico al servizio delle multinazionali). Il capitale ha ristrutturato il ciclo produttivo, i quadri di controllo della grossa fabbrica, e li ha altamente tecnologizzati. Non solo, ma ha anche creato una forza produttiva esterna alla fabbrica (fabbrica fantasma) multivariate attività decentrate del ciclo che occupano una forza lavoro pari o forse superiore alla grossa fabbrica ma che risulta triplamente produttiva e meno costosa dal punto di vista degli oneri sociali.

Per capire questo processo spieghiamo come si muovono la Fiat, e il capitale rispetto al lavoro della fabbrica fantasma - sia aggregata in Holding sia lasciata a ruolo di boita o media azienda.

L'occupazione della piccola impresa e del lavoro a domicilio è una caratteristica fondamentale di ristrutturazione della grossa fabbrica. Il lavoro a domicilio, il lavoro part-time, il lavoro della piccola impresa, della fabbrica diffusa, va individuato dentro il modo di esistere delle imprese multinazionali. Le file del lavoro a domicilio sempre più sono rette e controllate da imprese che fanno capo a *holding* tipo Comau, Stars ecc.

Altra fondamentale premessa su cui la ristrutturazione si basa è la repressione, che con i 61 licenziamenti e con tutti gli altri per assenteismo o «autolicensing» hanno caratterizzato il punto più alto di qualità e linea di marcia futura della Fiat.

La ristrutturazione infatti vuole come legge di base la diminuzione dei salari reali con l'eliminazione delle contraddizioni proprie del processo produttivo (assenteismo - scioperi selvaggi - microconflittualità - individualità di intervento) che aumentano il costo complessivo della forza lavoro.

## RISTRUTTURAZIONE ALLA FIAT

**PRESSE** - Analizziamo adesso la ristrutturazione per cicli di produzione. Partiamo dallo stampaggio. Allo stampaggio arrivano i rotoli di

lamiera per la produzione dei pezzi di carrozzeria, qui vengono tagliati dalle cesoie e poi stampati a freddo, con grandi presse che partono da 250 t. e arrivano a 2000 t. I pezzi stampati (tetti, fiancate, pavimenti, porte, cofani, ecc.) vengono inviati verso le officine di **LASTROFERRATURA**. I reparti presse alla Fiat sono situati principalmente in tre grossi stabilimenti: Mirafiori, che conta più di 900 presse, Lingotto e Rivalta con piccole linee a Cassino, Termini Imerese, Avellino (produzione ruota).

A Mirafiori il reparto stampaggio è ripartito in diverse officine:

**OFF. 63-61** piccole-medie presse, transfert, multislade, cesoie.

**OFF. 63** grandi presse, cesoie.

**OFF. 87-88** manutenzione, costruzione stampi.

**OFF. 98** carrellisti e servizi.

Questo per la produzione.

Per quanto riguarda la ristrutturazione del settore progettazione-stampi diamo qui uno spaccato di come ha funzionato dal '79 in poi. La Fiat ha riunito il settore progettazione-stampi di Lingotto e Lancia a quello di Mirafiori creando un settore così definito: **Metodi e progettazione stampi** che a sua volta è diviso per uffici:

**Uff. grandistampi ed elementi interni**

**Uff. Grandistampi ed elementi esterni**

**Uff. elementi di accessoristica**

**Uff. automatici speciali**

**Uff. Multislade-progressivi**

**Uff. stampi a trasferta.**

La Fiat ha poi creato un Ente collegato, **Ente di Staff**, suddiviso in due uffici: 1° Ente tecnico economico, 2° Ufficio di programmazione. Il primo ha funzioni amministrative che riguardano il pre-metodo consistente nel decidere il tipo di macchine e le attrezzature per lo stampaggio, la parte amministrativa con preventivi, costi delle attrezzature e il controllo effettivo della progettazione e costruzione stampi per la definizione del costo reale del progetto inteso come vettura finita. Il secondo, cioè l'ufficio di programmazione, ha funzioni di controllo delle tempistiche, sia della progettazione sia della costruzione delle attrezzature che vengono eseguite all'interno o all'esterno in appalto. (Ripareremo degli appalti nell'analisi dell'**OFF. 87** Costruzione stampi).

Il lavoro è così organizzato: dall'Ufficio Studi Elementi di Carrozzeria arrivano i progetti e i disegni degli elementi da stampare all'Ente Tecnico Economico. Questo ha la funzione di influenzare al rialzo i bilanci in modo da permettere agli Uffici Tecnici esterni di fare offerte approssimative sui costi preventivati di costruzione stampi. Negli Uffici di Progettazione i capi reparto distribuiscono il lavoro a domicilio



e concordano le quote di pagamento in modo da salvaguardare le percentuali spettanti ai vari intermediari. Entrando ora nella produzione vera e propria vediamo come è marciata la ristrutturazione.

#### **OFF. 87 Costruzione e manutenzione stampi.**

Qui si vedono in pratica gli effetti del lavoro esterno (decentramento produttivo); infatti circa il 60-70% della costruzione stampi viene data all'esterno. Per la sola Mirafiori si contano più di 200 fornitori ufficiali di stampi o semilavorati che a loro volta subappaltano a boite minori (officinettes) il lavoro avuto dalla Fiat. Infatti capita spesso che i fornitori ufficiali non abbiano i mezzi per far fronte alle richieste (Es.: 10 stampi al mese), quindi subappaltano a boite ecc.. Il mercato, come dicevamo prima rispetto all'Ufficio Progettazione, è basato sul clientelismo e sui favoritismi degli stessi capi Fiat che magari, oltre a lavorare alla Fiat, hanno la boitina che produce stampi nella quale spesso lavorano gli stessi operai Fiat «fedelissimi» al lavoro nero part-time. Inutile dire come la ricattabilità verso questi operai si alzi vertiginosamente facendo sì che essi diventino i ruffiani di corte dentro e fuori la Fiat; non solo, ma in alcuni casi, siano favoriti sul posto di lavoro in modo da non stancarsi troppo: «l'energia serve in boita». Altro motivo per il quale la Fiat dà la costruzione stampi all'esterno è non aumentare troppo la fascia del 4° 5° livello non produttivo (manutenzione) e tenere a freno, col ricatto del non passaggio di categoria, alcune frange medie del settore produttivo (capi officina, ausiliari di linea, allestimento). Riguardo la manutenzione c'è da aggiungere che una parte dell'officina 87 cura le parti finali degli stampi che provengono dall'esterno (accessoristica, espulsioni automatiche dei pezzi, porta ritagli di lamiera, ultime modifiche di allestimento) e l'altra la manutenzione (cambio stampi nelle varie linee, manutenzione costante in caso di guasto relativo ed aggiustabile senza cambiare lo stampo e corretto funzionamento delle presse durante la lavorazione).

A questa officina è collegata l'**officina 88 M.** il cui personale è composto da elettricisti e meccanici.

I primi hanno l'importantissimo compito di mantenere collegate tutte le presse al «Centro Meccanografico Presse», collegamento che permette il costante controllo della produzione dell'operaio, della linea, della squadra e delle presse. Tale controllo consente di calcolare i tempi ideali di produzione ed eliminare tutte le cause esterne (quali lentezza, pezzi mancanti ecc.) che rallentavano i ritmi, ottenendo una produzione mai raggiunta perché gli operai, prima che fosse adottato il controllo numerico dei pezzi, si erano organizzati in vari modi per fregare la produ-

zione. Con questa ristrutturazione la Fiat ha aumentato del 30% medio il prodotto stampato. Un'altra mansione degli elettricisti è quella di curare la manutenzione delle linee e la riparazione degli eventuali guasti. I meccanici curano la parte meccanica delle presse, la manutenzione degli importantissimi e nuovi caricamenti automatici a nastro **Destacker** (ne parleremo meglio in seguito), la manutenzione motori ed alberi delle presse ed i vari livelli di pressione.

#### **Officine 63-61 - Piccole medie presse - Transfert - Multislade - Cesoie**

##### **Officina 65 - Grandi presse - Cesoie**

Adesso parliamo della ristrutturazione vera e propria in officina. Una delle innovazioni base di questi anni è stato un nuovo sistema di caricamento per le presse sperimentato a Mirafiori ed esteso a tutti gli stabilimenti presse Fiat e Lancia: il **DESTACKER**.

Si tratta di un tipo di caricamento automatico a fogli di lamiera sia per grandi presse OFF.65, che per presse a trasferta, medie a nastro, medie-piccole presse OFF.63. Questa innovazione elimina i caricamenti manuali diminuendo così manodopera e aumentando i tempi di produzione; non è più l'uomo che decide i tempi di produzione, ma la macchina.

Un altro esempio lampante di come la ristrutturazione aumenti la produttività viene da **Rivalta grandi presse** dove è stata attuata una transfertizzazione delle linee grandi-presse per la lavorazione di elementi di pannelleria esterna. Prima, nelle linee grandi presse per la produzione della fiancata della **RITMO**, venivano impiegati su una linea ad azionamento manuale (con pulsantaria ed operaio addetto alla macchina) dai 35 ai 40 operai per 180 pezzi all'ora, adesso su una linea automatizzata e transfertizzata vengono impiegati circa 10 operai per una produzione di 300 pezzi all'ora. Questo su 8 linee. Lo stesso discorso vale per **Mirafiori Grandi presse off. 65** dove la ristrutturazione in questi ultimi anni ha fatto passi da gigante. L'**officina 65** si è automatizzata con linee modello ad alta produttività aventi un basso numero di operai addetti e qualificati (quindi maggiore controllo e ricattabilità). In certe linee, gli operai addetti sono diminuiti dell'80% circa. Addirittura alcune linee dopo aver automaticamente stampato il pezzo lo inviano, su serpenti aerei, direttamente alle **OFF. 67-68 di Lastrofferratura** aumentando così la velocità di spostamento dei pezzi, diminuendo gli addetti ai trasporti (carellisti, trattoristi) ed eliminando certe operazioni di controllo (tipo peso dei pezzi).

Comunque la ristrutturazione all'officina 65 è stata così attuata: automatizzazione e semiautomatizzazione delle linee 1, 2, 8, 9, 10, 11, 12,



15, 17, 22, 23 con, naturalmente, impianto *destacker* di caricamento. Come nuova fase (sperimentata all'OFF. 63) nella linea 38 si sta preparando l'accoglimento di una trasferta da 3.500 t. **INNOCENTI** (che sarà la più grande della Mirafiori) tutta completamente automatizzata con caricamento automatico a nastro *destacker* e con una pressa automatizzata per tranciatura da 1.000 t. per la produzione principale di rischi ruota (cerchioni).

**All'OFF. 63-61** Mirafiori (piccole-medie presse, transfert, multislade, cesoie) la ristrutturazione si è articolata con caratteristiche e modi differenti, dovuti alla molteplice composizione dell'Off. 63.

Partiamo dalle transfert. Qui l'automatizzazione sfavilla in tutto il suo splendore: queste nuove macchine, le *famigerate* transfert (dalle 1.000 alle 2.000 t.), la cui garanzia base è l'alta produttività, sono state installate nelle linee 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37. Questo tipo di macchina è all'avanguardia nella produzione dello stampaggio. Oltre alla produttività ed al basso numero di addetti, in queste linee esistono profonde divisioni tra strati operai: produttori, capi macchina e addetti alla manutenzione. La Fiat si è creata in questo settore (transfert) basi solide con l'insediamento di operai modello ricattabili (doppio lavoro, passaggi al livello superiore, ecc.), creando una nuova figura professionale di aristocrazia operaia: il **CAPO MACCHINA**, ovvero il valido controllore della fase produttiva della macchina e della gestione degli impianti. Dall'altra parte invece gli operai produttivi sono una sorta di schiavi addetti al caricamento. Essi sono costituiti principalmente da i nuovi assunti con il 2° livello e sopportano un carico di fatica fra i più alti di tutta la Fiat.

Nell'OFF. 63 il settore medie e piccole presse è stato ristrutturato maggiormente rispetto agli organici che alle macchine. Questo assumendo donne e profittando della loro maggiore ricattabilità per aumentare i ritmi di produzione. Con la scusa che le donne (sic!) sono più produttive, in questa parte di officina sono state inserite presse a nastro ad altissima velocità (1200-1600 pezzi/ora) per le medie e piccole produzioni.

Anche all'OFF. 61 (allegata alla 63), che fa parte delle medie produzioni ad alto ritmo, vi è una maggioranza di donne.

Il settore **MULTISLADE** comporta la produzione di imbutiti, cioè parti minute di stampaggio, anche se oggi la Fiat, in seguito alla ristrutturazione, preferisce dare questo compito alle **fabbriche fantasma**.

La ristrutturazione è stata realizzata sullo stesso piano anche alle Presse di **Lingotto**, con l'introduzione di presse in serie, dette a progres-

sione, e con nastri ad avanzamento automatico; mentre prima otto operai effettuavano una produzione di 400 pezzi/ora, attualmente un solo operaio ne produce 1600; vi è inoltre un aumento marcato del decentramento produttivo dello stampaggio. La Fiat ha decentrato le produzioni sia di particolari piuttosto piccoli sia di lamiere di spessore superiore a quelle abituali: cabinati di camion e pezzi di carrozzeria della campagna; i motivi sono legati alla nocività delle lavorazioni ed alla fatica. Altre lavorazioni date all'esterno sono i longerini portanti o di rinforzo della carrozzeria.

Le boite alle quali vengono affidati questi tipi di produzione, hanno dovuto superare le carenze tecnologiche, sostituendo nuovi macchinari, magari presi in *leasing*, ai vecchi. Rispetto al decentramento produttivo c'è da rilevare che la Fiat, per ogni particolare, fa sempre leva su due o tre forniture per potere esercitare una pressione sui prezzi e per legare a sé i fornitori. Da un anno, accanto all'inserimento di tecnologie avanzate, si assiste al fenomeno di nuovi assorbimenti di aziende: una sorta di nuova concentrazione di capitali e commesse. Nel settore stampaggio la scelta di decentramento da parte della Fiat è programmata fino a fornire all'esterno stampi (costruiti anch'essi per la maggior parte all'esterno) che poi vengono resi. Spesso il decentramento corrisponde all'esportazione di lavorazioni nocive come zincatura, cromatura, nichelatura di piccoli particolari. Gli orari in queste fabbrichette sono molto elastici: si alternano straordinari e lavoro domenicale alla cassa integrazione. I criteri con cui viene decentrato il lavoro corrispondono anche alla quantità di produzione; ad es. la Fiat **Lingotto (Presse)** ha decentrato totalmente i sottogruppi del pianale e del muso del 238 furgone. Questo lavoro viene ora fatto da 7 ditte, ognuna delle quali a sua volta lo appalta ad altre.

In questo modo il controllo produttivo diventa impossibile, non solo, ma la tendenza a questo tipo di decentramento influisce poi sulle altre scelte: ad esempio lo stabilimento in Val di Sangro. Le caratteristiche produttive di un ciclo estremamente segmentato divengono difficilmente leggibili.

Un'ultima cosa che c'è da rilevare sempre a **Lingotto** è la transfertizzazione di 5 linee.

Tornando a Mirafiori c'è da aggiungere che, all'interno del settore stampaggio, c'è un settore di lastroferratura diviso in due officine: **OFF. 67-68**.

#### **LASTROFERRATURA:**

I pezzi provenienti dalle presse, cioè i pezzi staccati, completati in questa fase con eventuali fori non eseguibili durante le operazioni di



stampaggio, vengono saldati assieme elettricamente. Questa operazione, a seconda del livello tecnologico applicato ad ogni prodotto, è completamente (come nella 127 - 126 - RITMO - PANDA) o parzialmente automatizzata.

I pezzi vengono prima parzialmente assemblati fino a creare parti più complesse (fiancata - padiglione - pavimento - porta) poi cuciti assieme fino a formare la carrozzeria completa o «scocca» e infine inviati ad altri reparti per le successive operazioni di saldatura, revisione e finizione.

La ristrutturazione Fiat del settore **lastroferratura** è stata attuata in tutti gli stabilimenti di produzione già da molti anni. Ecco alcune date: 1961 - la Fiat, con anticipo su tutti gli altri paesi produttori di autoveicoli, introduce la saldatura automatica del pianale (fino ad allora tutte le operazioni di saldatura erano manuali). 1966 - il telaio, le fiancate ed il padiglione vengono preparati su saldatrici multiple a trasferta. 1972 - con l'inizio della produzione della 126 a **Cassino** viene introdotta la meccanizzazione in lastroferratura. Il mascherone (una saldatrice multipla) non solo imbastisce le scocche, ma completa la saldatura: un primo passo verso la robotizzazione, ottenuto grazie alla riduzione delle tolleranze che nei *robots* sono molto basse. 1973 - robots di saldatura del mod. 132 per la puntatura della scocca già assemblata a Mirafiori e poi portata a **Cassino**. 1974 - viene allestita la trasferta multipla automatizzata sulla linea 131. Il mascherone viene suddiviso in due stazioni; nasce così il principio della polivalenza o flessibilità. Si introduce anche il **PALLET**; in altre parole la scocca viene bloccata all'inizio della fase di saldatura e, sempre nella stessa posizione, viene trasferita fino alla fine del ciclo. 1975 - linea completamente automatica per pavimento, autotelaio e scocca con completamento mediante robots di saldatura sul mod. 131 a Mirafiori. 1978 - **ROBOGATE** (COMAU) per saldatura di scocca e fincata sul modello RITMO a **Rivalta e Cassino**.

Per capire cosa è la ristrutturazione in questo settore è necessario comprendere chiaramente cosa è un **ROBOGATE**. La caratteristica principale dell'impianto è la sua notevole flessibilità operativa, in quanto consente di produrre contemporaneamente, con accesso casuale, modelli diversi di autovetture con ciclo di movimentazione e saldatura completamente automatici, con unità di governo a logica statica ad alta densità di circuiti integrati, con macchine a controllo numerico che seguono, punto per punto, traiettorie sia lungo un percorso continuo che a controllo segmentale. La produzione di modelli diversi di automobili può essere così realizzata con costi ridotti di riattrezzamento. L'impianto

è in funzione nelle lastroferrature di **Rivalta e Cassino**. Completamento dei **ROBOGATE** sono i robot di saldatura **POLAR 6000**: macchine a movimentazione a 6 assi contemporanei che saldano particolari di carrozzeria.

I robot di saldatura vengono impiegati sia nel sistema robogate che in trasferte tradizionali di saldatura, come la lastroferratura della 131 Mirafiori OFF. 74.

Sempre a Mirafiori, nel settore lastroferratura-stampaggio (**Off. 68-68**) le nuove linee sono completamente automatizzate; nell'**off. 67** sono state montate due trasferte (COMAU) automatizzate, in sostituzione delle giostre di saldatura: dove prima 5 operai assemblavano 125 porte al giorno (7 ore e mezza) oggi con questa trasferta la produzione è salita a 120 porte all'ora. Questo esempio è significativo per capire cosa significhi la ristrutturazione. L'ultimo impianto *Robogate* (COMAU) è stato installato nel 1979 a **Termini Imerese** per la produzione della nuovissima *Panda* (Per questa auto è stata ideata una scocca che permette di utilizzare più a fondo il *Robogate*; in altre parole una scocca che consente molte operazioni automatizzate e richiede pochissimi interventi). La struttura della vettura viene determinata in percentuale sempre maggiore dagli elaboratori elettronici. Sempre a Termini Imerese l'impianto è stato inserito alla linea di saldatura tradizionale. Il *Robogate* con quattro robot COMAU **POLAR 6000** è stato installato variando il sistema di manutenzione delle scocche e realizzato con l'impiego di una linea normale a trasferta «a *Pallets*». La Fiat ottiene per le stazioni robotizzate di saldatura, sia di «imbastitura» che di «completamento scocche», il massimo di rendimento dai robot, riducendo i punti morti di lavoro quasi a zero. Infine c'è da dire che il COMAU ha esportato i suoi **Robogate** in tutto il settore auto: *SEAT, Volkswagen, Chrysler*, ecc.

La ristrutturazione in lastroferratura e, in parte, anche in carrozzeria è consistita nella creazione, all'interno delle linee e delle officine, di polmoni che permettano la flessibilità del ciclo. I polmoni sono costituiti da una serie di serpentine sul percorso dei convogliatori aerei (che dalla lastroferratura presse vanno alla lastroferratura carrozzeria). Dalla lunghezza delle serpentine (più di 200 Km. a Mirafiori) e dalla velocità di trasporto dipende la loro capienza. Essi sono, in altre parole, magazzini dinamici che, posti tra varie fasi del ciclo, spezzano la concatenazione permettendo così un minimo di libertà di ritmo attorno ad un valore medio. Oltre ai polmoni vi sono depositi statici di dimensione variabile collegati con i polmoni, che possono essere riforniti da essi anziché dalle linee; questo per aumentare l'autonomia della produttività.



Tutti i pezzi, dopo essere stati assemblati e saldati, vengono inviati alla verniciatura.

## VERNICIATURA

Completato il montaggio della scocca è necessario sottoporla ad un processo chiamato *Bonderizzazione*, che ha lo scopo di sgrassare la lamiera, lavarla, proteggerla contro la ruggine e di facilitare l'adesione della vernice sui particolari della carrozzeria. La carrozzeria viene quindi completamente immersa in una serie di bagni. Finito il trattamento di *bonderizzazione*, la scocca viene immersa nel bagno antiruggine, terminato il quale, vengono date con procedimenti meccanici: la mano di fondo, due passaggi di smalto e, sotto il pianale e il cofano-motore, la vernice antirombo. Tra una mano e l'altra, la scocca passa nei forni per la «cottura» della vernice e viene lavata e levigata. Contemporaneamente vengono verniciati i cerchioni delle ruote e nichelati i vari pezzi sciolti.

Anche in verniciatura la ristrutturazione si è articolata in tappe. Nel 1976 in tutti gli stabilimenti Fiat è stata automatizzata e controllata attraverso calcolatori (per l'intensità di spruzzo) la spruzzatura della vernice antirombo sottoscocca e sulle fasce laterali. Nel 1977 a Termini Imerese, applicazione delle mani di fondo con il sistema a polveri mediante impianti automatici e robots sul modello 126. Nel 1978, linea automatica per smalto con utilizzo robots e macchine per esterni sul mod. *Ritmo* a **Rivalta** e **Cassino**. Sempre nel 1978 impianto automatico per smalti esterni sul modello 126 a Termini Imerese. Per quanto riguarda Mirafiori Verniciatura **Off. 78**, la ristrutturazione è marciata su tutta la linea: snellimento dei sistemi di trasporto auto, nuove catene più veloci con sacche di magazzino lungo il percorso per avere polmoni di riserva in caso di fermata della linea, costruzione di nuove cabine di verniciatura, controllo automatizzato tramite computer dei forni di cottura. Altra novità per la Fiat è il nuovo sistema di verniciatura con ciclo «reverse». Prima le scocche venivano immerse in un bagno di elettroforesi e poi trattate con varie vernici. Specifichiamo che l'elettroforesi è un procedimento elettrochimico grazie al quale la vernice sospesa in acqua viene fatta aderire su tutta la superficie metallica anche nelle parti scatolate. Questo si ottiene facendo passare una corrente elettrica tra la scocca ed alcuni elettrodi metallici sospesi nella vasca di verniciatura. Con il nuovo sistema *REVERSE* la scocca viene prima verniciata all'esterno (con i nuovi sistemi a polvere) in modo da applicare lo strato di base con sistemi tutti automatici; in seguito la scocca viene completamente immersa nella vasca per l'elettroforesi.

Questo sistema, controllato tramite computer, diminuisce il consumo di energia, elimina quasi totalmente gli scarti ed è automatizzato; comporta quindi una grande diminuzione operaia e di conseguenza nessuna fermata, eliminando totalmente i disguidi di linea (operai in sciopero, mancanza materiale, scarti, assenteismo ecc.). Questo tipo di procedimento è stato messo a punto dalla IVI (Industria Vernici Italiane). Essa ha un centro di colorimetria creativa chiamato «color terminal» e apparecchiature, le «graficolor», che consentono, tramite un elaboratore elettronico, di colorare con innumerevoli tonalità. La Fiat non aumenta più il settore interno per la ricerca, ma lo subappalta all'esterno.

## MECCANICA

Preparati i vari pezzi che costituiscono il motore, il cambio, le sospensioni, ecc. (pistoni, bielle, albero motore, bardamenti, scatole del cambio, cilindri ecc.) inizia il montaggio del motore. Esso, dopo essere interamente assemblato sul basamento, viene prima collaudato sui banchi e in seguito accoppiato. Al gruppo cambio la ristrutturazione alle Meccaniche ha prodotto moltissimi cambiamenti. In questo settore la Fiat ha marciato su due direttive: 1° ristrutturazione degli impianti; 2° importazione massiccia di motori prodotti all'estero e di componenti costruite dalle fabbriche fantasma (decentramento produttivo) dell'indotto Fiat. Per quanto riguarda la ristrutturazione alle Meccaniche di Mirafiori **Off. 81, 82, 83** la Fiat ha sostituito le vecchie macchine utensili tecnologicamente superate e con cicli ad alto numero di manodopera troppo lunghi (macchine universali, torni paralleli, presse, rettifiche) con nuove macchine utensili e torni plurimandrini *MINGANTI, MORANDO, NEW BRITAIN*, rettificatrici della *NOVA*, macchine varie della *UCIMUVA* dalle caratteristiche sempre più complesse: le accomuna la forte automazione fino ad arrivare al punto che l'operaio deve solo riempire i caricatori e guardare una luce spia che non deve mai accendersi, questo per elevare i livelli produttivi e nello stesso tempo usare tutta la forza lavoro al massimo, sia essa femminile o idonea e anche invalida, queste macchine hanno un tempo-ciclo quasi dimezzato rispetto alle vecchie. A **Rivalta** le Meccaniche sono state dotate di nuovissimi torni *MORANDO* costruiti dalla *COMAU* (SUB-OCODINE FIAT MACCHINE UTENSILI) ed esportati quasi tutti in USA e CANADA; i torni sono dotati di controllo numerico e sono collegati con terminali ad elaboratore elettronico.

Sempre a **Rivalta** le linee di montaggio tradizionali sono state sostituite da nuovi sistemi di movimentazione guidati dal computer. La cate-



na si frantuma, i *Robotcarrier* entrano in campo. Questa ristrutturazione consente di aumentare i ritmi e diminuire personale e costi; la applicazione dei robotcarrier sta alla base sia del *DIGITRON* e del *ROBOCATE* che dei nuovi impianti nella sala prova motori. I carrelli sono stati messi a punto dal *COMAU* (SUB.OCDYNE FIAT MACCHINE UTENSILI). Il sistema si basa sull'uso di particolari carrelli pilotati da un computer centrale che consente di accentuare la flessibilità. A **Cassino** e **Termini Imerese**, oltre ai sistemi di avvitatura automatica e foratura del *Digitron*, è stata inserita una trasferta per rettificazione dei colli d'oca e degli alberi motore.

Sempre nel campo delle ristrutturazioni alle Meccaniche Fiat **Lingotto** è da segnalare la linea di trasferta flessibile per la lavorazione di diversi tipi di carter: per autocarri, gipponi, trattori, macchine movimento terra. Questo sistema flessibile è sempre costruito dalla *COMAU*. Il sistema si basa sull'impiego di moduli di lavoro a controllo numerico autonomi, collegati tra loro da elementi di traslazione che hanno la funzione di far passare il pezzo in lavorazione da un modulo all'altro. I moduli sono studiati per ciascun tipo di operazione (fresatura, foratura, raschiatura, alesatura) in modo da conciliare le migliori prestazioni con il minimo costo. Tutti gli elementi sono standard e modulari: è quindi possibile ampliare ed aggiornare la linea con costi e tempi contenuti. Altra importante ristrutturazione è l'importazione diretta dei motori completi (126-127 ecc.) dalle fabbriche Fiat costruite all'estero, per cui sia a **Mirafiori** che a **Rivalta** vengono montati motori in arrivo da **Barcellona**, **Kraguievac**, **Belo Horizonte** o **Bielsko Bialo**.

In questa fase, nel ramo dei componenti, la Fiat ricorre invece al mercato nero interno. Le Meccaniche di Mirafiori, per esempio, sono fornite da oltre 130 aziende tra nazionali ed estere (116 nazionali) per un totale di 4600 addetti, ma di queste unità produttive oltre 64 non hanno un censimento ufficiale perchè occupano meno di 50 addetti.

L'ultima ristrutturazione in ordine di tempo (1980) riguarda la sperimentazione delle «isole» per il montaggio motori a **Termoli** con la costituzione di «unità operative» in cui sono superate le differenze di prestazione professionali: le differenze tra mansioni direttive e lavori esecutivi, tra lavoro manuale e lavoro intellettuale. Si tratta comunque di esperimenti Fiat non estensibili, per ora, ad altri stabilimenti.

## SELLATURA

Alle linee di montaggio affluiscono le scocche e tutti i materiali preconfezionati (fianchetti, porte, cruscotto, cavi elettrici, tappezzerie, sedi-

li, cristalli ecc.) per le operazioni di sellatura. In questa fase vengono anche applicati la plancia, il cruscotto, gli ammortizzatori, la fanaleria, gli isolamenti termoacustici ed altri accessori. La ristrutturazione in questo settore è marciata all'esterno sul decentramento produttivo e per quanto riguarda l'interno sono cambiati i materiali di costruzione di parti dell'auto, attraverso l'uso progressivo della plastica, che comporta l'introduzione di nuovi adesivi e la progressiva eliminazione di avvitature, graffettature, imbullonature ecc.. Tutto il resto arriva da fuori e vediamo come: quasi l'intera produzione di sedili e poggiatesta è fatta da boite ed aziende ristrutturate (la G.M. di Grugliasco, con 14 operai, più un'altra ditta simile, costruiscono l'intera produzione di poggiatesta). Per i sedili si ricorre ad aziende ristrutturate come quelle tessili ormai in crisi. Un esempio: un personaggio Fiat rileva un'azienda tessile di 300 operai in crisi (Val Chisone) e la riconverte. Fenomeni simili sono presenti a Collegno, Rivarolo, Val di Lanzo. E' da rilevare che le produzioni di selleria vengono date all'esterno soprattutto perchè nocive. Sempre attraverso il decentramento arrivano i nuovi materiali e accessori di fanaleria: la Ritmo rappresenta l'esempio in questo senso. La fanaleria è costruita dalla *CARELLO* con nuovi materiali plastici, mentre tutte le parti ausiliarie arrivano da boite del ciclo della plastica: *STARS*, *IBC*, *LCM* ecc.. Altro esempio del decentramento: i motorini di riscaldamento e raffreddamento sono costruiti dalla *IPRA* che a sua volta decentra alla *SIAN* che ha 55 operai, mentre l'*IPRA* ne ha più di mille. La *SIAN* decentra a sua volta a una boita di 5 operai. Insomma un settore di assemblaggio che occupa ben 1500-2000 boite esterne al ciclo. Questa è la ristrutturazione meno costosa per la Fiat in quanto oltre ad avere pezzi a minor costo elimina i rischi interni dovuti alla nocività delle produzioni del settore.

## CARROZZERIA

Qui si compiono principalmente operazioni di applicazione del gruppo motore - cambio - ponte posteriore, inoltre le sospensioni, l'impianto frenante, il piantone guida, lo sterzo, le ruote e i paraurti.

La ristrutturazione in carrozzeria si è avuta con nuovi condotti di trasporto automatizzato più veloci e scorrevoli che hanno aumentato notevolmente i ritmi di produzione; questo per l'officina di Mirafiori. Innovazione tecnologica con uso di carrelli elettrici e automatizzati per il montaggio e l'avvitatura automatica del motore con la scocca. Altra ristrutturazione per tutto il settore FIAT è l'introduzione del *Digitron* per avvitatura automatica dei gruppi meccanici del-



la scocca sul mod. 131, RITMO, PANDA. Anche in questo settore molto decentramento e lavoro nero. ES.: la distribuzione ai dipendenti della produzione di gommini per lavorazione a domicilio, gestita in carrozzeria da elementi del SIDA in combutta con un caporeparto. Per quanto riguarda i paraurti, essi vengono tutti commissionati all'esterno, in quanto nel settore la Fiat non ha stabilimenti di produzione interna. I nuovi tipi di paraurti in plastica, o in vetro resina, vengono costruiti dalla STARS di Villastellone o da varie boite.

## FUCINE

Qui si compie lo stampaggio a caldo di particolari del motore. La ristrutturazione alle Fucine di Mirafiori è consistita nella introduzione di Robot e di Trasfert nelle linee di fucinatura che prima erano basate quasi esclusivamente sul lavoro manuale. Con l'introduzione di robot per la produzione delle BIELLE del 131, la produzione è raddoppiata da 400 bielle/ora a 800 bielle/ora. Si aggiunga l'introduzione di nuovi materiali tipo le ghise sferoidali per alleggerire i veicoli, acciai al calcio, acciai microlegati per diminuire i prezzi della materia prima. Le fucine hanno presse che partono da 300 t. e che arrivano a 6.000 t. Molte sono state automatizzate e dotate di un robot monopinza per gli spostamenti del materiale, diminuendo i tempi di lavoro ed aumentando la produzione. Inoltre presse automatizzate a transfert a stazione multipla capaci di produzioni con punte di 4.200 pezzi/ora. Ristrutturazione dei laboratori di analisi con modernissimi macchinari tipo il quantometro per analisi chimiche sul metallo, forni sperimentali per la bonifica e la ricottura isoterma, con la possibilità di effettuare prove di temprabilità JOMINY, magnetoscopi per il controllo totale dei particolari di sicurezza e della qualità del prodotto.

Una particolare attenzione per i robot delle fucine che usano nuove tecniche di lavoro in ambiente nocivo per parti elettroniche: c'è un robot che preleva i pezzi alla rinfusa ed è capace di riconoscere la posizione e correggerla prima di inserirli nel ciclo. Tutta la parte elettronica è costituita da scatole a microprocessori costruite secondo standard militari: sono gli stessi elementi usati nelle centraline di puntamento dei carri armati e nei congegni antimissile. Si tratta di componenti non a circuiti stampati ma a fili, i cui contatti migliorano con le vibrazioni, sono insensibili all'ambiente fisico e totalmente schermati contro disturbi di carattere magnetico ed elettronico (basti pensare che si trovano in prossimità di forni ad alta frequenza, che lavorano anche a 3.000 Hz). L'automazione alle fucine si aggira intorno al 35%.

## UFFICI

Rispetto agli uffici la ristrutturazione è marciata attraverso la massiccia introduzione di computer e centri meccanografici; i tecnici e gli impiegati svolgono prevalentemente la funzione di «informa-computer»: nei settori amministrativi gli impiegati sono spettatori passivi di un progressivo impoverimento delle loro funzioni (ora svolte da macchine); come nel caso degli uffici retribuzioni: le impiegate (oltre un migliaio solo nel gruppo Fiat) si limitano a trasmettere dati al centro meccanografico che esegue i conteggi delle paghe. Altra fase è stata quella di segmentare il lavoro impiegatizio tra vari uffici dai compiti sempre più ristretti, creando una spaccatura tra piccoli gruppi di specialisti ed il grosso degli impiegati condannati a mansioni sempre più ripetitive con bassa qualifica e bassi stipendi. L'installazione di terminali nelle officine sveltisce l'invio dei dati ai cervelli elettronici dove si centralizza la loro elaborazione. Altra importante modifica è la creazione di settori chiave dove, con pochi tecnici ed impiegati, si risolvono i problemi di progettazione e costruzione auto. Esempio è il settore progettazione che in passato era composto da circa 250 tra tecnici e disegnatori suddivisi secondo una logica tradizionale (uff. carrozzeria, uff. telai, uff. apparecchiature elettriche ecc.) con alcune funzioni centralizzate: uff. calcoli ecc.. Oggi oltre al potenziamento numerico: l'organico passa a 300 impiegati, si è avuto l'assorbimento di ditte di progettazione esterna (ITAL-DESIGN, DEA), per tutti quei settori accanto ai quali funzioneranno una serie di gruppi mobili che si formeranno in funzione di un determinato obiettivo (es.: la realizzazione di un nuovo modello). Qui vengono stabiliti costi, tempi di realizzazione, contenuto tecnologico, qualità e prestazioni. In base all'obiettivo il capo progetto «pescherà» tecnici ed impiegati nei vari uffici della direzione progettazione e sperimentazione. Conseguito l'obiettivo il gruppo si scioglie e gli impiegati tornano nei rispettivi uffici. Altra ed ultima fase della ristrutturazione è anche qui il decentramento produttivo di tutta una serie di lavori che vengono dati all'esterno: perforazione schede, elaborazione nastri, progettazione particolari di carrozzeria dati da fare a casa o ad uffici fantasma che incrementano il lavoro nero degli stessi impiegati in progettazione Fiat.

## TRASPORTI

Per quanto riguarda i trasporti la Fiat si serve quasi esclusivamente di ditte esterne, padroncini anche con due o tre mezzi che garantiscono tutto il sistema di trasporto sia interno che esterno.



Non ci sono controlli sindacali, quindi queste ditte hanno orari incredibili: alcune fanno servizio interno per sedici ore consecutive. Sono circa 250 per la sola Fiat Mirafiori.

### **Forze antagoniste e loro livelli organici interni alla Fiat**

#### **LA CLASSE ANTAGONISTA**

In questi anni la classe operaia ha espresso alti punti di qualità rispetto all'iniziativa di riorganizzazione del capitale. E' vero che è stata scompaginata la classe attraverso nuove figure intermedie, però questo processo ha creato contraddizioni nelle quali si sono elevati e radicalizzati comportamenti antagonisti di massa e non. Fin dall'inizio dell'offensiva padronale si sono creati comportamenti dicotomici nella classe: da una parte gli asserviti e i controllori, dall'altra gli antagonisti e gli oppositori. In questa fase il padrone ha agito congiunto con il sindacato per ricompattare e raffreddare tutti gli antagonismi, ma essendo troppo alta la contraddizione e troppo alta la coscienza di classe, il progetto di controllo economico e repressivo (padrone) e sociale (sindacato) è fallito. Da questo processo sono nati i nuovi antagonismi di classe. Gli antagonismi espressi in questi ultimi due anni si sono caratterizzati con tutta una serie di comportamenti illegali, di autodifesa o di attacco.

Vediamo come: dobbiamo considerare una parte del progetto Fiat di risanamento del territorio in cui essa si rende garante della pacificazione sociale e delle contraddizioni della metropoli assumendo ben 15.000 persone, fra le quali, guarda caso, ci sono in maggioranza sottoproletariato, fricchettoni, drogati, donni e fasce di disoccupati del terziario. Questi ultimi appena entrati in fabbrica si sono subito espressi contro i ritmi, contro la fabbrica con una esplosione di rabbia spontanea che si è manifestata nel rifiuto della macchina, delle linee, dei turni, della fabbrica-galera; hanno portato una ventata di rinnovamento rispetto ai vecchi modi di comportamento (mutua, assenteismo, poco produttività, microconflittualità) usando le armi immediate del rifiuto.

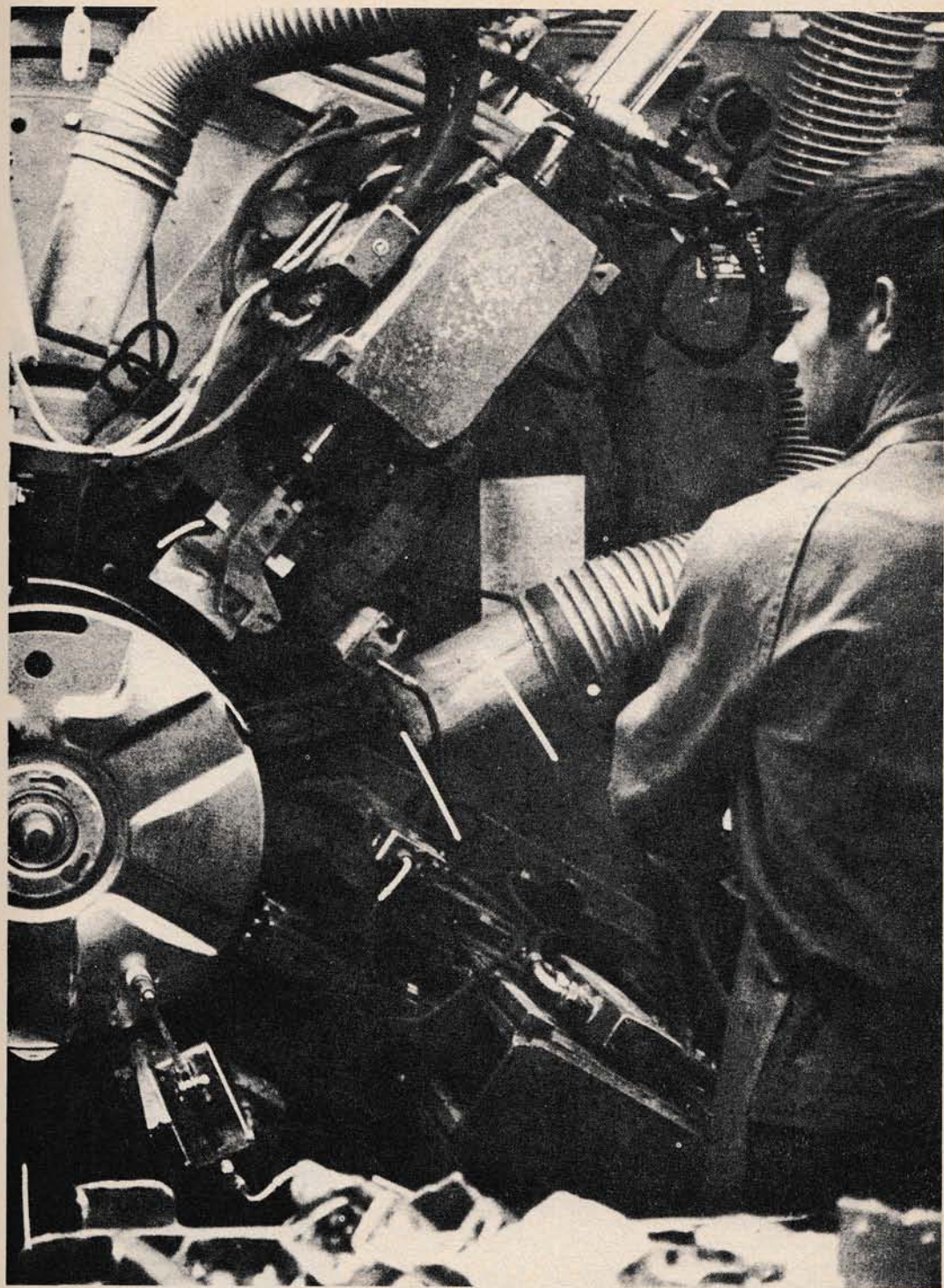
Tornando agli antagonismi tra operai e fabbrica c'è da registrare che gli operai in generale sono stufo di ubbidire agli ordini del sindacato, non rispettano le gerarchie una volta tanto temute e, come si è visto nell'ultimo contratto, una volta stufo dei minuetti tra Fiat e sindacato, che durano da sei mesi, hanno imposto la chiusura del contratto con un livello di azione che nessuno immaginava. Recepita l'indicazione dei

compagni che si muovevano politicamente come «collettivi operai», si organizzano nell'illegalità di massa: blocchi stradali, ferroviari e aeroportuali. Gli operai impongono la loro forza di antagonismo al padrone superando il sindacato. Esprimono comportamenti di gente per nulla integrata e si scagliano contro le autorità costituite, sbirraglia, ecc.. Bisogna dire che tutto questo è nato grazie al costante impegno, per esempio, di tutti quei compagni che da anni avevano ormai capito come girava e che si muovevano fuori dagli schemi tradizionali (sindacato). Fino all'iniziativa di criminalizzazione portata avanti dalla Fiat, sindacato, magistratura nessuno si scandalizzava se un caposquadra veniva pestato o sputacchiato durante i cortei interni, anzi c'era il consenso popolare. Questa logica i nuovi assunti l'avevano subito acquisita come patrimonio e modo d'agire. Tutta una serie di compagni maturati dalle lotte del 68 o del 71 erano diventati movimento antagonista reale che, con fette di simpatia operaia, creava momenti di riconquista di potere popolare operaio. Ma il padrone non è più disposto a contrattare nulla che non sia l'accettazione del suo comando sugli operai. Quindi doveva eliminare le cause di riconquista del potere operaio. Il sindacato, servo zelante del padrone, dal canto suo, ha dato mano libera, ha criminalizzato le lotte operaie, fatto il censimento di presunti terroristi, inchieste tipo il «questionario sul terrorismo» dove si invitava apertamente gli operai alla delazione. La conseguenza è stato l'attacco Fiat attuato con i licenziamenti spettacolari di operai antagonisti, non bonzi leccaculo o spie, ma comunisti. Ormai il terreno dello scontro si è portato all'interno della fabbrica ad un livello così alto che un atteggiamento solo antagonista non basta, perchè oggi il terreno del padrone coadiuvato dal sindacato è questo: chi è antagonista è per forza terrorista e va arrestato, licenziato, meglio se denunciato. Non è un caso che siano stati dati alla magistratura una serie di nomi di presunti terroristi e che per la fabbrica si aggirino torvi agenti Digos che, appositamente infiltrati, conducano un accurato controllo su tutti gli operai. La fabbrica si militarizza sempre più, tutto ciò che non è sindacato è terrorismo; ogni spazio è chiuso e il terrorismo del padrone si è fatto sentire in tutto il suo peso. Gli operai di fronte a questo dispiegamento di forze hanno reagito nell'unico modo possibile e si sono organizzati su un terreno a loro più congeniale, spinti dall'esempio e dalle scelte che avevano fatto ormai da anni tutte quelle avanguardie.

Un compagno operaio  
delle Presse



nte  
l'il-  
i e  
or-  
in-  
per  
ità  
tto  
per  
ve-  
ve-  
o).  
ata  
u-  
va  
ni,  
a i  
ne  
di  
71  
le  
o-  
o.  
re  
n-  
u-  
o,  
to  
e,  
e-  
si  
e.  
n  
i-  
i.  
n-  
e  
a,  
o  
r  
o  
i  
i  
i  
-  
:  
G  
e  
-  
a  
o  
i  
-  
a  
e





# Istituzioni Partiti Sindacato

## Cronaca della trattativa istituzionale

**A giugno del 1980** Umberto Agnelli aveva dichiarato ai giornalisti che l'azienda, dopo le ferie, avrebbe dovuto alleggerire l'organico. All'assemblea degli azionisti Fiat, Gianni Agnelli aveva ribadito il concetto. Poco dopo Umberto, in un incontro con la FLM, sottolineava la nuova filosofia dell'azienda e il 31 luglio 1980 si dimetteva dalla carica di amministratore delegato.

La data ufficiale della «crisi dell'auto» era così sanzionata.

I frequenti incontri tra Fiat e sindacati e le proposte emerse dalla Conferenza sull'auto, tenuta dal PCI a febbraio, si infrangevano miseramente contro la sortita padronale.

**Il 1 settembre** gli operai varcano i cancelli, ma, dopo due giorni, sono costretti a fare 4 giorni di cassa integrazione.

**Il 4 settembre** Cossiga incontra Romiti per discutere il «problema Fiat».

Il responsabile del settore auto, Ghidella, si incontra con i segretari generali della FLM. In serata la Fiat si dice disponibile per soluzioni diverse dal licenziamento di 14.469 dipendenti (che dovrebbe avere inizio l'11 settembre).

**Il 5 settembre** il vertice della Fiat si incontra con gli amministratori della Regione, della Provincia e del Comune, riconfermando la linea oltranzista. Gli enti locali criticano la strategia del gruppo e i programmi d'impresa che dovrebbero risolvere la crisi del settore.

**L'8 settembre** riprende il negoziato con la FLM, presso l'Unione industriali. La Fiat ribadisce le proposte della vigilia: 24.000 operai in cassa integrazione a zero ore per 15 mesi, con prospettive di reintegro per circa la metà.

Le trattative si interrompono dopo due giorni di negoziati.

**Il 10 settembre** la Fiat mette

fine all'incontro con i sindacati sostenendo l'esigenza di porre i 24.000 lavoratori nelle liste di mobilità. Ricorda l'impegno assunto dal sindacato, rispetto alla mobilità esterna e rifiuta la cassa integrazione «a rotazione», proposta dalla FLM.

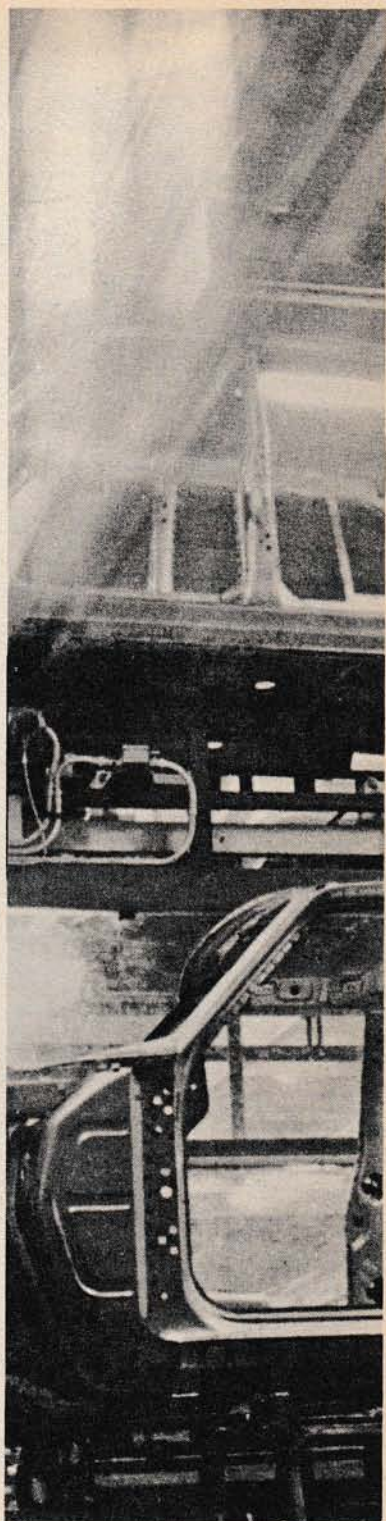
**A Rivalta e Mirafiori prendono vita le prime grandi manifestazioni operaie.**

**L'11 settembre** la Fiat comunica l'inizio della procedura di licenziamento. Il ministro del lavoro Foschi convoca le parti.

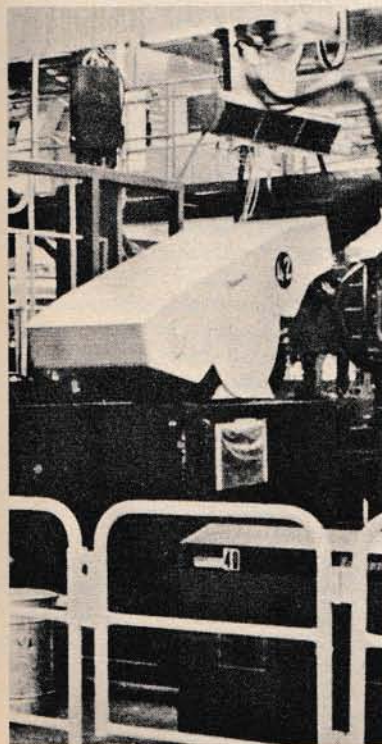
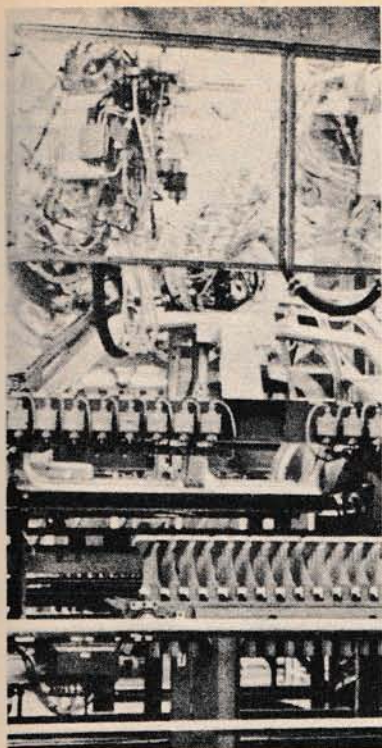
**Il 12 settembre** cominciano i presidi alle porte di Mirafiori, Lingotto, Rivalta, Materferro, Lancia...

**Il 15 settembre** riprendono le trattative tra Fiat e FLM a Roma, con la mediazione governativa. Il movimento chiede che gli incontri siano tenuti a Torino. Il sindacato accetta di prendere in considerazione la mobilità esterna «solo dopo che saranno stati sperimentati tutti gli altri rimedi» e precisa che si deve trattare, comunque, di «mobilità da posto a posto di lavoro».

**Il 17 settembre** si svolge in Piemonte lo sciopero dei metalmeccanici. I dirigenti sindacali, Lama in testa, sfoggiando la grinta delle grandi occasioni, minacciano «sciopero generale». Tra il 18 e il 20 settembre si svolgono trattative e consultazioni, a tratti frenetiche, fra il Ministro Foschi, il sindacato e alcuni responsabili degli enti locali piemontesi. Novelli e Enrietti (presidente della Regione) in un incontro col Ministro del Lavoro sostengono la drammaticità della situazione torinese, facendo presente che l'intransigenza della Fiat può significare oltre 100.000 licenziamenti sul territorio. Si susseguono «incontri tecnici» tra le parti, durante i quali la Fiat insiste sulla «recet-







tività» del mercato del lavoro torinese, mentre i sindacati evidenziano la saturazione del quadro occupazionale. La trattativa giunge a un punto morto.

**Il 25 settembre** lo sciopero vede un'imponente partecipazione operaia. La Fiat, dopo essersi chiusa alla proposta di mediazione Foschi, che punta a scongiurare i licenziamenti immediati con un uso più oculato della cassa integrazione, invia migliaia di lettere personali ai lavoratori, in cui esalta i vantaggi della mobilità.

**Il 26 settembre** Cossiga convoca un incontro interministeriale per esaminare la questione Fiat con tutti i responsabili dei dicasteri interessati. La stessa giornata vede, a Torino, un impegno straordinario di mobilitazione, da parte del PCI. Berlinguer in persona tiene comizi alle porte di Mirafiori, Rivalta, Lingotto e Lancia di Chivasso. Sindacati e partito comunista sembrano orientati verso la «linea dura». Qualcuno, tra i cronisti, sottolinea addirittura il riferimento, fatto, da Berlinguer, alla «occupazione delle fabbriche».

**Il 27 settembre** cade il Governo Cossiga. Nel pomeriggio la Fiat, anche in considerazione della consistente opposizione parlamentare (circa 50 deputati) al «decreto» economico, sospende i licenziamenti. La data viene spostata al 31 dicembre. Nel frattempo si annuncia la cassa integrazione a zero ore, senza garanzie di rientro, per 24.884 lavoratori, con la durata di 3 mesi (a partire dal 6 ottobre).

La FLM contrappone all'ultimatum padronale un pacchetto di proposte articolate: recupero della competitività in fabbrica mediante l'abolizione della linea di montaggio; blocco del turnover al Nord; cassa integrazione a rotazione; prepensionamento. Quanto alla mobilità, fulcro del ricatto Fiat, il sindacato propone la «mobilità all'interno della fabbrica e, solo in caso di aggravamento della situazione, passaggio da posto di lavoro Fiat ad un altro assolutamente certo».

La lotta, intanto, si radicalizza.

I lavoratori, autonomamente, organizzano i picchetti davanti agli stabilimenti. Spontaneità

operaia e struttura dei delegati si incontrano sul terreno della resistenza all'attacco aziendale.

**Il 30 settembre** si riunisce al Teatro Nuovo il «Consiglio» di Mirafiori, allargato a tutti gli altri stabilimenti. Non appena giunge la notizia che la Fiat ha iniziato a spedire le lettere di sospensione (alle quali sono «frammiste» non poche lettere di licenziamento) le forme di lotta e la partecipazione sociale ai picchetti si radicalizzano. Le porte Fiat diventano centro di aggregazione e dibattito. Sulle grandi cancellate campeggia il ritratto, rosso e nero, di Marx.

La Fiat risponde a queste forme di resistenza intensificando la «repressione legale».

**Il 3 ottobre** le parti vengono nuovamente convocate dal ministro Foschi.

**Il 5 ottobre** Lama, Carniti e Benvenuto si incontrano con Romiti, alla presenza del Ministro.

**Il 6 ottobre**, data ufficiale di inizio della cassa integrazione, gli operai sospesi si presentano ai cancelli insieme agli altri. La parola d'ordine: tutti in fabbrica, impedisce che venga bollata la cartolina.

Nuova tornata di incontri il 7 e 8 ottobre, ma la situazione, dato l'arroccamento Fiat, non accenna a schiarite.

**Il 10 ottobre** lo sciopero generale vede una massiccia partecipazione operaia e sociale: la volontà di sconfiggere l'arroganza della Fiat si coagula in forme di solidarietà di classe. Viene lanciata dal sindacato una sottoscrizione in favore della lotta, alla quale aderiscono diverse istanze sociali.

La voce di un'imminente «occupazione delle fabbriche» circola con insistenza.

**Il 14 ottobre** viene reso noto che la Procura della Repubblica ha inviato trecento comunicazioni giudiziarie, in seguito ai rapporti Fiat, per i fatti del 2 e 8 ottobre. L'accusa per tutti è di «violenza privata».

Dopo tredici giorni e tredici notti di blocco totale della produzione la Fiat sceglie la maniera forte.

Contemporaneamente, però, viene risuscitata la base sociale «silenziosa». Al Teatro Nuovo l'Unionquadri, che raccoglie cir-



ca 18 mila adesioni di quadri e dirigenti Fiat, propone forme di protesta contro «la violazione dei diritti dei lavoratori, attuata tramite picchetti e altre forme violente». Al termine dell'assemblea si forma un corteo di circa trentamila persone, che sfila dal Valentino fino alla Prefettura.

Il «corteo dei capi» inalbera grossi cartelli: «La libertà di lavoro è diritto costituzionale».

La Magistratura, lo stesso giorno, ordina alla polizia di «garantire l'accesso agli stabilimenti».

Dai politici la mano è passata direttamente al Potere esecutivo, mediante la legittimazione sociale fornita da capi qualunque... crumiri...

Il «corteo dei 40 mila» (così è stato tramandato dalla stampa di regime) non solo galvanizza le iniziative intimidatorie della Fiat ma, cosa assai più grave, getta nello «sbigottimento e nel silenzio» i dirigenti sindacali.

Il 15 ottobre, in seguito ad un breve incontro tra Lama, Carniti, Benvenuto e Romiti, si tiene una lunga riunione fra la Federazione, la FLM e i sindacati torinesi. Il vertice sindacale, pur senza fare esplicito riferimento alla «contromanifestazione» di Torino, afferma a chiare lettere: «Occorre chiudere subito l'accordo».

Il 16 ottobre viene convocato il «Consiglio» al Cinema Smeraldo di Torino. L'assemblea è arroventata. Il PCI tenta la quadratura del cerchio, affermando: dopo 35 giorni di lotta la Fiat non è passata. Come dire: raccogliamo la vittoria... di Pirro.

Viene dato inizio alla discussione locale, coi lavoratori, della ipotesi di accordo.

Il 17 ottobre si evidenzia la duplice spaccatura: interna al sindacato e tra dirigenti e base.

A Torino Pierre Carniti e Benvenuto sono contestati «materialmente» dagli operai.

Lama, a Mirafiori, deve concludere rapidamente il suo intervento. Poche ore più tardi i massimi dirigenti sindacali «rifletteranno» sulla vicenda dicendo: «sono solo pochi teppisti estranei alla classe operaia e agli interessi dei lavoratori».

Il sì all'accordo è talmente riscosso che, nelle assemblee di porta, interi turni si sono pronunciati contro di essi.

Nonostante questo il vertice sindacale può parlare di «maggioranza favorevole», forse facendo riferimento ai «silenziosi 40 mila» convertitisi «all'impegno sociale e civile» per un solo giorno. Quel tanto che è bastato per contribuire ad affossare, con la «forza della ragione dominante», un conflitto durato 35 giorni... e non certo concluso.

(Si veda per le contestazioni successive al 17-18 la cronaca della vertenza vista dal movimento).



## Nota per delegati

La Federazione unitaria CGIL-CISL-UIL prende atto delle proposte contenute nello schema di delibera inviato dal Ministero del Bilancio in rappresentanza del CIPI in data 9 maggio 1980, riguardante l'inclusione dei settori automobilistico, aeronautico e dei mezzi di trasporto collettivo su strada e su rotaia urbana, tra quelli oggetto dei programmi finalizzati di cui alla legge 675.

1) La Federazione concorda con le proposte formulate dal CIPI con le seguenti osservazioni: a - il piano di settore per i mezzi di trasporto collettivo su strada deve tener conto anche dei problemi presenti nel comparto veicoli industriali e nel trasporto merci su strada.

b - Il piano di settore per i mezzi di trasporto collettivo su rotaia urbana deve essere posto in un progetto organico per tutto il settore del materiale ferroviario.

c - E' opportuna una visione complessiva e di coordinamento degli interventi su tutto il settore del trasporto tenendo conto dei progetti di legge attualmente in discussione davanti al Parlamento per la cantieristica e della programmazione della domanda pubblica prevista dal piano na-

zionale dei trasporti (porti, aeroporti, ferrovie, reti intermodali, ecc.).

Per ciascuno di questi comparti e per l'intera materia, la Federazione richiede al Governo un impegno preciso alla consultazione sin dalla fase di elaborazione dei singoli piani come via per garantire la massima tempestività nelle decisioni e nella operatività delle scelte.

Per tali comparti la Federazione presenterà per tempo opportune proposte sui problemi che si individuano come prioritari.

2) Per ciò che riguarda più direttamente il settore auto, fermo restando che i problemi del settore saranno oggetto di un incontro specifico tra sindacato e Governo (secondo quanto si è convenuto nel corso del recente incontro dell'8 maggio 1980) e che la Federazione ritiene che debba essere svolto con la massima urgenza, si indicano per ora alcuni punti fondamentali nei quali entrare rapidamente nel merito per pervenire in tempi brevi alla definizione del piano.

Ciò è richiesto sia dalle difficoltà presenti nel settore sia dal fatto che proprio in questa fase le imprese sono impegnate in decisive scelte strategiche e nello stesso tempo le vertenze aprono un confronto di merito sulle difficoltà attuali.

Il piano di settore per il comparto auto deve contenere precise indicazioni su

- quali e quanti mezzi sono utilizzabili;



- il ruolo degli istituti dello Stato;
- le forme dirette di intervento dello Stato;
- gli obblighi a cui le imprese sono chiamate a corrispondere per poter accedere alle agevolazioni previste.

Su quest'ultimo aspetto il riferimento temporale su cui costruire il rapporto tra funzionamento dei meccanismi previsti dal piano e iniziativa dell'impresa non può essere di breve periodo, in quanto i processi da costruire sono per molti aspetti attuativi solo in un medio e lungo periodo; nello stesso tempo questo rapporto deve richiedere già primi chiari e coerenti elementi di concretizzazione a tempi brevi.

A - Si deve puntare ad una progressiva razionalizzazione del ruolo dei vari stabilimenti, con l'intento di giungere tanto al superamento del gigantismo che ad un maggiore coordinamento degli stessi all'interno della medesima impresa, in modo da garantire al tempo stesso una effettiva governabilità al settore e la massima qualificazione di ogni stabilimento individuando la dimensione ottimale di ogni struttura produttiva verso cui sia pur gradualmente puntare.

B - Deve svilupparsi un organico progetto di intervento nella componentistica in funzione anche di una autonoma presenza sul mercato mondiale, da perseguire con adeguati interventi di ristrutturazione, funzionali ad una linea di modifica nella progettazione dello stesso prodotto finale, rafforzando e precisando il rapporto tra la produzione delle componenti ed il prodotto finale per realizzare, anche con una struttura del ciclo maggiormente orientata sulla componentistica, le più alte economie di scala; e favorendo collaborazioni tra le diverse case automobilistiche, anche parziali e limitate, che valorizzino il ruolo delle imprese nazionali.

Particolare attenzione, in questo campo, deve essere dedicata ai problemi connessi con la introduzione sempre più massiccia della elettronica, tanto nella strumentazione dell'auto quanto nei processi produttivi.

Per le imprese di componentistica, data la loro attuale dispersione, particolarmente importante diviene l'individuazione degli strumenti concreti attraverso i quali si dovrà esercitare l'azione di coordinamento dello Stato.

C - Localizzazione al Sud dei processi messi in moto dai due punti precedenti e da eventuali elementi di espansione, realizzando nel complesso del meridione una organica presenza delle diverse parti del ciclo produttivo; su questi terreni (questo e gli altri due punti) in parte vi sono processi che richiedono tempi medio-

lungi in rapporto alla definizione da avviare di nuovi modelli, in parte però vi sono interventi che si possono realizzare a tempi medio-brevi, secondo le indicazioni concrete più volte sottolineate dal sindacato.

D - Ricerca applicata e progettazione, finalizzate al risparmio energetico, problemi dell'inquinamento, utilizzo di nuovi materiali, impiantistica; sui problemi del prodotto occorre operare affinché le imprese siano pronte in tempi medi a produrre una nuova gamma di modelli rispondenti alle esigenze già emergenti per i prossimi anni; sui problemi dell'impiantistica è necessario individuare possibilità di realizzazione di processi in grado di rendere gli impianti flessibili su diversi modelli e di consentire nuove forme di organizzazione del lavoro che valorizzino le stesse capacità professionali collettive sempre più presenti sul mercato del lavoro (le linee del montaggio finale sono da questo punto di vista uno dei fondamentali punti di applicazione); sul terreno della ricerca applicata e dell'o.d.l., in un raccordo con le imprese e loro specifici problemi di autonomia, un ruolo può e deve essere svolto dalle strutture dello Stato (la stessa Università) come è avvenuto e avviene in altri Paesi con una gestione partecipata delle modalità e finalità delle ricerche, in particolare su impiantistica - organizzazione del lavoro -.

E - All'interno del piano di settore devono essere previsti canali e strumenti di intervento a sostegno di profonde trasformazioni nella organizzazione del lavoro che estendano e generalizzino le esperienze in atto.

In particolare va favorita:

- l'estensione delle tecnologie già oggi praticabili con positivi effetti sulla odl e la produttività (uno dei riferimenti principali è il montaggio di parti meccaniche);
- l'automatizzazione dei processi produttivi nelle situazioni di particolare gravosità (fondenti, fucine, stampaggio, ecc.);
- più in generale il superamento del lavoro in linea di montaggio.

Con queste caratteristiche il piano di settore si pone, quindi, il problema di un rapporto con le difficoltà delle imprese per rafforzare organicamente l'intervento sui terreni decisivi rispetto a competitività del prodotto e produttività.

E' indispensabile quindi che le imprese presentino piani organici sulle loro scelte per i prossimi anni, con contenuti che rispondano positivamente ai criteri fissati dal piano.

Roma, 21 maggio 1980



## DOCUMENTO DELLA FEDERAZIONE NAZIONALE CGIL-CISL-UIL SUL PIANO DI SETTORE TRASPORTI

### Premessa

La crisi ed i profondi processi di trasformazione presenti nel settore dell'automobile hanno messo in luce, tra gli altri, la necessità di finalizzare interventi coordinati e programmati di politica industriale al riassetto economico-produttivo dei produttori di componenti per autoveicoli.

Infatti, ciò lo si deduce da 2 variabili fondamentali: la politica del prodotto (sempre più consona a soluzioni tendenti ad affermare un minor consumo, un minor inquinamento, una maggiore affidabilità dell'automobile) e i costi che sono rappresentati per circa il 60% dalle componenti della vettura.

Se ne deduce che in questo settore si scaricheranno buona parte delle tensioni derivanti da una sempre maggiore propensione all'introduzione di nuove tecnologie sul prodotto (elettronica, plastiche, leghe leggere, ecc.) e sui sistemi di produzione, di razionalizzazione dell'apparato produttivo (intendendo sia la grande che la piccola-media impresa) onde acquisire sempre maggiori economie di scala e più elevati livelli di produttività e profittabilità.

Un processo che, se non guidato da un'azione programmatrice dello Stato, se non controllato dalle stesse strutture sindacali, rischia di essere lasciato allo «spontaneismo» del mercato con contraccolpi negativi per i livelli di competitività dell'industria italiana, per i livelli di occupazione, per ulteriori squilibri tra Nord e Sud e per le condizioni di lavoro.

Ne deriva l'esigenza di avere una iniziativa come movimento sindacale che riesca ad «allineare» le vertenze aziendali (dalla FIAT alle altre aziende produttrici di componenti per autoveicoli) con il confronto aperto col Governo (vedi documento allegato della Federazione CGIL-CISL-UIL) sul piano di settore dei trasporti e, in particolare con quello riferito all'automobile.

Conseguentemente occorre tracciare, in tempi rapidi, dei primi lineamenti di piano sui quali chiamare a misurarsi sia il Governo che le imprese produttrici.

A tal fine si ritiene di andare, entro questo mese, ad un *seminario-convegno regionale* che sappia tracciare questi lineamenti e riesca a costruire attorno agli obiettivi individuati le necessarie azioni di coordinamento delle vertenze, di iniziativa nei confronti del Governo che affronti il ruolo della ricerca e, in quest'ambito, il rapporto tra Stato e imprese e, più in generale, tracci le linee di intervento sui processi di riorganiz-

zazione presenti o futuribili nelle aziende di componentistica.

Sia per la ristrettezza dei tempi, sia per la necessaria selezione di obiettivi occorre che questo *appuntamento sia opportunamente preparato* nelle leghe, nei C.d.F. e nel sindacato attraverso riunioni specifiche che permettano di individuare un filone di analisi per focalizzare le innovazioni tecnologiche più significative dei prodotti (es. impiego della plastica e del termoindurente per parti di carrozzeria; introduzione dell'elettronica per accensione, alimentazione, controllo computerizzato del motore, ecc.; impiego di materiali più leggeri quali l'alluminio, ecc.), le possibili standardizzazioni (es. fari e fanali?), le probabili integrazioni produttive (es. climatizzazione della vettura) e/o di aziende.

Conseguentemente, tali processi vanno analizzati anche alla luce dei riflessi occupazionali, delle condizioni di lavoro e dei riflessi che si possono avere nel rapporto Nord-Sud e nel riequilibrio territoriale del Piemonte.

Per facilitare questo compito viene distribuito il questionario allegato, le cui risposte potranno essere un utile ausilio al convegno e, sottolineando come lo stesso questionario non può essere inteso come il tradizionale strumento per raccogliere dati da poi elaborare, bensì il necessario supporto tendente a misurare i processi più significativi, le cui risposte dovranno essere già riportate e discusse nel convegno stesso.

A tal fine, è bene che il questionario sia compilato con la discussione collettiva nei C.d.F. e nelle leghe e la compilazione sia finalizzata a quelle aziende in cui sono presenti linee di prodotto e/o famiglie di prodotto sulle quali oggi si misurano i principali processi innovativi.

Una prima ipotesi di individuazione di linee di prodotto e/o famiglie potrebbe essere la seguente:

**1) Gruppo di accensione - Alimentazione - Controllo computerizzato del motore (nonché Trasmissione) - Strumentazione e impianto elettrico.**

*Fabbriche produttrici:*

MARELLI AUTRONICA

WEBER

SOLEX

FIAT

SIPEA

*Filtri e pompe:*

SAVARA - FISPA

**2) Fari e fanali - Motorini elettrici**

*Fabbriche produttrici:*

SIEM

CARELLO

ALTISSIMO

OLSA



GIARGIA

GATE (Asti)

ISOLA (Villastellone)

**3) Sospensioni - Ammortizzatori - Sistemi frenanti e frizioni**

*Fabbriche produttrici:*

WAY - ASSAUTO

CORTE & COSSO

VALEO (CN)

FERODO (Tessili - CN)

**4) Plastica (paraurti, porta e pannelleria, selleria, plancia, climatizzazione, volantini, arredo)**

*Fabbriche produttrici:*

CROMODORA

STARS

GALLINO

CIGALA e BERTINETTI

CAVIS

OMNIPLAST

COMIND-SUD

TURELLO

**5) Gomma - Ruote (cerchione e copertone) - articoli industriali**

*Fabbriche produttrici:*

FERGAT

CROMODORA

ARMAN

SIRTAL

AGES

SIEM

COMIND SUD

PIRELLI A.A.I.

SAIAG

CAVIS

PIRELLI

MICHELIN

CEAT

**6) Silenziatori**

*Fabbriche produttrici:*

CROMODORA

MEC-IND

**7) Motore (pistoni, valvole, bronzine, raffreddamento)**

*Fabbriche produttrici:*

A.E. BORGO

MONDIAL PISTON

FIAT

EATON - LIVIA

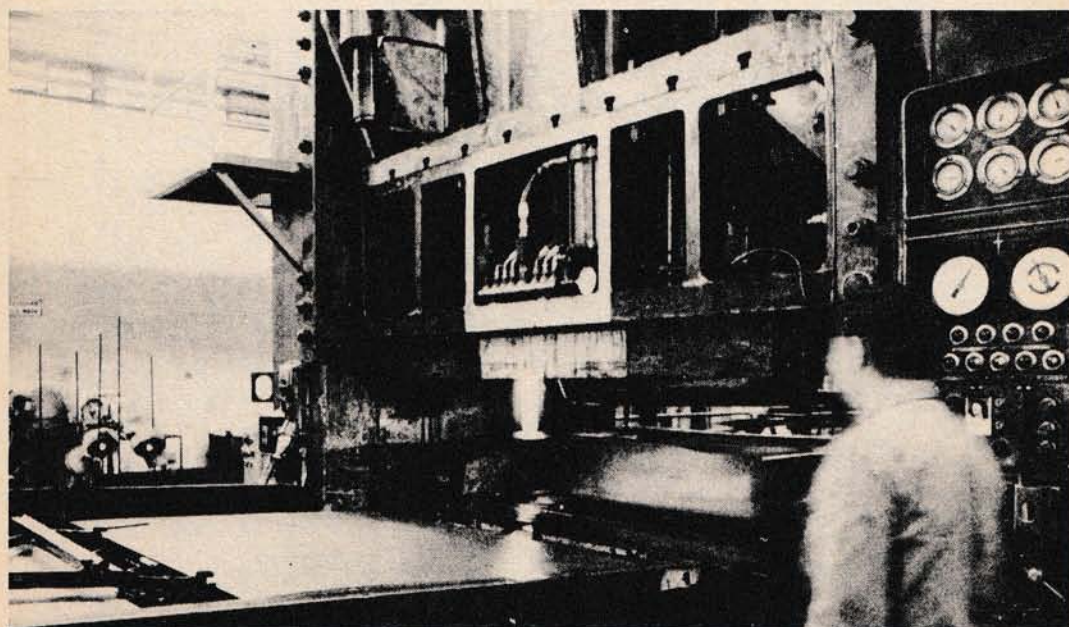
TRIONE

IPRA - FIAT LINGOTTO

*N.B. - Fare riunioni di comparto e successivamente fare i consigli di fabbrica con le singole aziende. Ciò sapendo che al Convegno debbano partecipare tutti i C.d.F. delle fabbriche di componentistica, anche quelli non coinvolti inizialmente dalla fase preparatoria del Convegno.*

Infine va detto come il Convegno occorrerà costruirlo con la Federazione CGIL-CISL-UIL, la FULC e con la presenza di altri sindacati o aziende di altre regioni (es.: Lombardia, Campania, Emilia) caratterizzate dalla presenza di produttori di componenti e interessate comunque ad un discorso di riequilibrio produttivo.

Torino, 2 giugno 1980.





# FEDERAZIONE REGIONALE CGIL CISL UIL

Piemonte

FLM FULC FULTA

## CONVEGNO COMPONENTISTICA AUTO

- alcune risposte Fiat alla trattativa su  
Ricerca e Componentistica

Dagli incontri FIAT - FLM del  
22 - 23 - 29 / 5 / '80

luglio '80

La Fiat è partita dicendo che, gli attuali problemi dell'auto derivano: da una caduta del mercato internazionale ed europeo, dai bassi livelli di produttività nel nostro paese, e dall'immagine italiana all'estero che non renderebbe credibile i prodotti del nostro paese; questo per concludere che:

- 1 - il prodotto Fiat è competitivo per affidabilità, efficienza, risparmio;
- 2 - che il problema del futuro non è una modifica strutturale del prodotto, attraverso un ruolo nuovo della ricerca e della componentistica, affermando che gli elementi evolutivi non significherebbero rivoluzione dell'auto; che il problema principale è vero per la Fiat, per misurarsi con la concorrenza giapponese, americana ed europea, è quello di recuperare produttività ed efficienza sul fattore lavoro.

In questo quadro ha parlato di ricerca e componentistica e di rapporto con lo stato. La Fiat ha dato delle spiegazioni e fatto dei ragionamenti sulla ricerca per filoni



generalì rispetto a quello che sta facendo in questo campo. In una prima parte del ragionamento i capi delegazione della Fiat, alla trattativa, non hanno dramatizzato il problema dicendo:

- a - l'auto non subirà grandi mutamenti
- b - la Fiat è autosufficiente
- c - la Fiat non ha chiesto particolari interventi dello stato sulla ricerca
- d - questo problema, così come la politica industriale, sotto la direzione del Consiglio di Amministrazione, è una prerogativa della Fiat che in quanto tale decide e non discute con le OO.SS.

Aspetti di questa posizione dell'azienda sono venuti meno, si sono aperte contraddizioni di fronte alle domande ed alle posizioni della FLM sul ruolo decisivo della ricerca applicata, ma anche scientifica e della componentistica.

Nel confronto del 23.5.80, l'azienda ha dovuto entrare nel merito, e dagli stessi direttori del settore pianificazione del CRF e della Componentistica sono usciti filoni importanti che segnano mutamenti significativi dell'auto a tempi medio brevi e medio lunghi, che l'azienda ha avuto anche rapporti con l'IMI per un finanziamento rimasto inevaso pari a 200 miliardi nel '76; ed ha contratti per la ricerca scientifica, di base, per il motore diesel, con il CNR, il che dimostra la necessità di un rapporto con il finanziamento pubblico, cosa che la Fiat, ritiene anche utile per aiuti, sostegni sia alla ricerca che alla ristrutturazione della componentistica, ma che tutto questo non deve mutare il modello dell'impresa, non deve significare l'intervento dello Stato con filoni programmatori in una logica di piano di settore auto e componentistica; obiettivo invece che con forza si pone il sindacato, sia in rapporto alla trattativa e contestualmente con il governo attraverso l'intervento congiunto CGIL CISL UIL - FLM con una lettera già inviata dalle OO.SS. al CIPI per realizzare appunto una politica di piano per l'auto.

#### FILONI DI RICERCA: (cosa ha detto la Fiat)

La Fiat precisa che il CRF è strutturato in tre dipartimenti:

- a - tecnico: analisi fenomeni, studio materiali, quanto di scienza applicata: ottica, acustica, si realizzare, ecc.
- b - Ingenieristico: prodotto, sistemi, ecc.



c - tecnologico: tipi di saldature, risparmi economico, sviluppo dell'elettronica e automazione.

\* Positivi sviluppi dell'elettronica, si può applicare in prodotti di larga scala.

\* L'elettronica permette di controllare il funzionamento e quindi il suo ruolo nel campo dei sistemi:

- motoristica-combustione

- meccanica

- civile

La Fiat dice di non avere un piano di ricerca orizzontale per tutto, che un 15% del piano di ricerca e autonomia orizzontale del CRF, ed un 85% e su commissione dei settori in particolare l'auto, e che lo sviluppo di un piano guida anche in concorrenza con altre case automobilistiche al fine di anticipare nuove tecnologie e nel 15%; ciò potrebbe significare che nell'85% ci sono sì ricerche e sviluppo ma di sperimentazioni nuove sull'esistente, o modifiche su tecnologie di altri, e comunque non c'è un coordinamento generale orizzontale della ricerca e sviluppo, anche se la Fiat dice che sono due le attività:

- a) studio di discipline orizzontalmente: esempio utilizzo dell'impiego del laser avviene in modo orizzontale che poi può essere applicato in modo verticale (settore);
- b) applicazioni finalizzate in verticale portate avanti da ogni dipartimento;
- c) il loro ruolo più che progettare sistemi è quello di ingegnerizzarli (e quindi è sostanzialmente applicativo il ruolo del CRF)

esempio: l'auto chiede un nuovo prototipo: il CRF cosa fa?

- 1° studia la fattibilità dei materiali leggeri in laboratorio;
- 2° fa un sub-sistema dal punto di vista della ingegnerizzazione;
- 3° progetta il prototipo per industrializzarlo
- 4° a questo punto il prototipo si affida al settore.

Cioè: la progettazione di un sistema non fa parte di un piano della ricerca e sviluppo ma parte dal settore verticale e ritorna al settore esempio l'auto. Quindi con un rapporto non dialettico tra CR e Settori, come dice la Fiat, anche, ma più che altro di lavoro su commissione.



ne, in quanto è l'auto in questo caso che definisce l'obiettivo e non il CR che dovrebbe avere invece suoi obiettivi (un piano) i quali certamente devono essere coordinati.

Questo aspetto del problema della ricerca è molto importante in quanto se il C.R. lavora con un ruolo verticale, applicativo, di commesse; di fronte all'affermazione degli alti responsabili Fiat che l'auto non subirà grande evoluzione, significa che il C.R. ha oggi ed avrà nel futuro un ruolo relativo; se invece l'evoluzione dell'auto sarà qualitativa (e questa è la fase) ciò deve significare che il ruolo del C.R., i problemi della politica industriale, il rapporto con l'università, con il CNR e lo Stato non può essere assolutamente relativo, ma strategico con un piano di fondo che non guarda agli aspetti congiunturali dei problemi, ma mira ad un intervento strutturale con conseguenze sul prodotto, sull'industrializzazione, e sulla o.d.l., sapendo che anche la ricerca scientifica ha un ruolo decisivo e non solo quella applicata.

A - la Fiat dopo aver detto:

- lamenta le procedure burocratiche per finanziamenti pubblici (vedi la vicenda IMI)
- il rapporto CNR e CEE e sulla ricerca di base ed è finalizzata alla conoscenza: materiale all'esperimento, combustione, veicoli elettrici, metallurgia primaria;
- sulla ricerca di base ha rapporti con tutte le università;
- con il CNR la ricerca è su obiettivi generali rispetto ai quali la Fiat si muove in senso tecnico;
- che l'accordo internazionale europeo tra Fiat-Volvo-Citroen-ecc., riguarda la ricerca scientifica di base e non il prodotto (per ovvi motivi di concorrenza tra le aziende stesse dell'accordo e quindi più che altro un accordo di facciata per finanziamenti).

B - I responsabili del settore pianificazione hanno precisato la fisionomia del C.R. precisando che la strategia globale la stabilisce l'auto e non il C.R.

Sono in corso attività in merito a:

- 1 - nuove aereodinamiche per migliorare il coefficiente di penetrazione
- nuovi materiali per realizzare veicoli più leggeri acciai, alluminio, materiali plastici.
- \* dicono che ci sono sul piano teorico positive e



nuove tecnologie sulla plastica ma la loro applicazione è problematica per l'impatto con l'officina.

- \* Hanno detto che stanno studiando (tempi circa 2 anni) un nuovo concetto di acciaio, con un 20% di peso in meno attraverso:

- meno acciaio
- acciaio con altro sistema di resistenza
- più alluminio e plastica.

- 2 - Motore e Combustione- disegno e studi di nuovi motori Diesel e Benzina con l'applicazione dell'elettronica, sono in corso studi per utilizzare anche la ceramica in parti del motore.

- \* Uso di miscela magra con alto rapporto di compressione e con il controllo elettronico dell'alimentazione. Il CRF dice di avere un prototipo che se funzionerà può essere ingegnerizzato; può ridurre il consumo per il 20% e oltre (5 anni?).

- \* Diesel con iniezione diretta con un sistema di sovralimentazione e controllo elettronico, tempi però più lunghi perché si tratta di concepire il motore a nuovo.

- \* Sull'elettronica controllo del motore per il campo Accensione-Alimentazione, la Fiat ha in corso due progetti paralleli: uno con la Marelli Autronica (che è 25% Fiat, 25% Weber, 50% Marelli); l'altro con la Motorola americana, la quale è in concorrenza con la Marelli A. su tutto il progetto per la iniezione (non solo per la parte elettronica: modulo, ma anche per l'impatto stesso come sistema con la meccanica).

- così come ha detto che per l'accensione elettronica anche se esiste in Italia la Magneti e Marelli che produce elettromeccanica, acquista però il prodotto dalla Bosch tedesca perché è competitivo.

In Realtà in questo modo sul campo dell'elettronica nell'auto la Fiat tende ad essere acquirente di prodotti, al limite di assemblarli in Italia (Weber, Marelli, Borletti, ecc.) ma non avendo la conoscenza tecnologica necessaria, sarà sempre subordinata agli altri paesi, ed arriverà sul piano della concorrenza sempre dopo gli altri.

- 3 - Trasmissione: esiste un prototipo di trasmissione automatica a controllo elettronico, dicono che è del CRF, e che sta all'auto renderlo applicabile.

- \* Ingranaggi meno rumorosi: con indurimento non più a tem



pera ma a laser (sul laser dicono di aver un centro con partecipazione Fiat ed Olivetti a Vico Canavese). Un laser di potenza 20 Chilovat, dicono anche che i sincronizzatori non saranno abrasati ma saranno saldati con sistema laser.

\* Motore e trasmissione gestiti dall'elettronica (c'è già un progetto CRF)

\* Trasmissione continua (c'è già un brevetto di proprietà Fiat).

- 4 - Hanno anche detto che con l'elettronica si ristrutturerà tutto l'impianto elettrico con una centralina e un cavo a due uscite, ciò in rapporto a nuovi sistemi di accensione e strumentazione.

#### COMPONENTISTICA (sempre dal confronto con Fiat 23-28/5/80)

- Avere a riferimento, parlando di questo settore, più che la componentistica in generale, le linee di prodotto, le famiglie per linee di prodotto.

- Escluso il Motore e la Scocca (lamiera) sapendo che si parla di mercato per il primo impianto a livello europeo il valore è su 50 miliardi di dollari così distribuita:

\* 15% elettronica, elettromeccanica

\* 5% elettrochimica, batteria

\* 40% meccanica (carburazione, iniezione, cambio ecc.)

\* 40% chimica, gomma (anche pneumatici) plastica (anche vetro, olio, vernice).

\* Ogni produttore finale punta all'uso della componentistica nazionale.

\* Esistono i gruppi oligopolici che hanno  
- tecnologie avanzate  
- forti dimensioni  
- presenti in più paesi.

\* Nei 50 miliardi di dollari la Fiat rappresenta il 3% del 36% che hanno 15 aziende nazionali e multinazionali con produzioni di multiprodotti (Bosch il 6% del 36%, Luchas, Dunlop, ITT, ecc.)

#### L'articolazione industriale in Italia è:

- di aziende straniere ed aziende italiane con partecipazione straniera (Carello - Luchas, ecc.)
- medie aziende con mercato internazionale
- medie aziende con produzione a carattere nazionale
- oltre 200 piccoli produttori che sono privi di una propria progettazione.

#### Quindi:

- 1 La componentistica non è cresciuta come settore proprio



con un suo processo di verticalizzazione e specializzazione, ma secondo i problemi quantitativi dell'auto, più che qualitativi di componentistica.

- 2) La capacità produttiva che esiste in Italia in questa realtà industriale è sottosaturata in quanto gli insediamenti sono per un mercato di 2.000.000 di vetture l'anno.

La Fiat dichiara quindi che la Componentistica Fiat si trova da un lato ad avere a che fare con i G. Gruppi e dall'altro con tutta la complessità della struttura, cioè la Fiat dichiara già oggi la trasformazione che avverrà in questo settore, non renderà giudicabile tutto quello che succederà e quindi saremo di fronte ad un processo di razionalizzazione e specializzazione che non allargherà tale settore.

Esce con evidenza quindi un primo ragionamento, il rapporto Fiat-fornitori non sarà un piano per la componentistica che affronti nella programmazione e nel riequilibrio industriale, la standardizzazione e la specializzazione del settore, ma solo un rapporto sui costi, la Fiat sceglierà lei quale linee di prodotto e/o famiglie di linee di prodotto tenere o quali lasciare, stabilendo lei il costo con il fornitore il quale se ci sta, bene se no lo lascia. E con la concorrenza che c'è nella componentistica a livello internazionale non è escluso che molto precisa sarà la selezione dei prodotti che la Fiat si terrà, aumentando il volume di acquisti di componenti dall'estero, soprattutto per l'impatto con l'elettronica sull'auto.

Infatti la Fiat conclude:

- 1) lo sbocco di razionalizzazione sarà europeo e non nazionale, sapendo che ciò si scontra con interessi nazionali di ogni paese (particolarmente per l'Italia).
- 2) E' possibile disegnare rapporti con lo stato rispetto alla ristrutturazione, al cambiamento, a livello nazionale, ma ciò deve significare aiuti e lo stato non deve dire alle aziende cosa devono fare perchè ciò è prerogativo delle imprese.

TENDENZE di sviluppo e di ricerca più significative per linee di prodotto:

a) ALIMENTAZIONE

Carburatore: verrà eroso sempre più dal 1985 in avanti dai sistemi ad iniezione diesel e benzina.

In particolare l'iniezione diesel e quella a benzina che oggi coprono rispettivamente il 10% e il 4% del mercato passeranno



ranno dopo il 1985 rispettivamente al 15% e al 10%.

AZIENDE FIAT produttrici: CARBURAZIONE = WEBER

MARELLI - AUTRONICA

FILTRI = MOTOFIDES

SAVARA

INIEZ.BENZINA= WEBER

" DIESEL = ALTECNA

b) ACCENSIONE

A partire dal 1983, il 50% delle vetture non avrà più l'antico tipo meccanico, ma avrà l'accensione elettronica.

Inoltre i programmi della MARELLI AUTRONICA, tendono a ridurre i consumi per i prossimi 5 anni del 15% ed a ridurre l'inquinamento del 30%.

AZIENDE FIAT produttrici:

|         |   |                               |
|---------|---|-------------------------------|
| MARELLI | { | SPINTEROGENI                  |
|         |   | CANDELE                       |
|         |   | ACCENSIONI STATICA e DINAMICA |

MARELLI AUTRONICA

c) STRUMENTAZIONE (BORLETTI)

Evoluzione verso il digitale con sistemi di controllo elettronico

d) APPARATO di SCARICO (CROMODORA)

Impiego di marmitte catalitiche e tendenza a sostituire la lana di roccia onde rispondere alle norme anti-inquinamento e anti-rumorosità presenti nella legislazione europea.

e) APPARATI FRENANTI (ALTECNA)

Ulteriori evoluzioni nella meccanica e introduzione dell'elettronica per l'anti-skid.

f) BATTERIE (MARELLI)

Si stanno facendo investimenti per costruire le batterie a energia sigillata. Infine vanno sottolineate tre tendenze particolari che emergevano nella trattativa e cioè:

- 1 - Necessari processi di standardizzazione nei generatori e utilizzatori di energia elettrica (es. alternatori - MARELLI); fari e fanali (SIEM); motorini per tergicristalli (MARELLI). Ciò per la concorrenza giapponese, per l'alto contenuto di manodopera e anche per finalizzare la produzione ad altri settori (elettrodomestici, giocattoli). In questo quadro si rende quindi necessario acquisire delle vere e proprie economie di scala.
- 2 - L'introduzione dell'elettronica comporta l'affermarsi del "CABLAGGIO MONOFILO" con la riduzione del 50% degli attuali (prodotti alla COMIND SUD) che, secondo Fiat, sarebbe



recuperato con centraline più sofisticate prodotte alla CAVIS di Felizzano (AL).

- 3 - I possibili processi di integrazione a livello di ricerca e progettazione si possono intravedere, oltre che con la costituita MARELLI AUTRONICA, nella realizzazione del sistema di climitazione (collaborazione STARS-MARELLI ?) e nella ricerca e applicazione del "termo-indurente" per parti di carrozzeria (collaborazione STARS-CROMODORA ?) Infine, la Marelli Autronica dovrebbe acquisire il Know-out necessario attraverso l'accordo con la Motorola, per poi sviluppare l'architettura e l'assieme dei componenti elettrici finalizzato all'applicazione sul motore e alimentazione.

Un ultimo dato da sottolineare è che le aziende Fiat di componentistica constano di circa 42.000 dipendenti in Europa (una piccola fetta in Francia e Spagna) dei quali 8.000 sono in insediamenti del Mezzogiorno d'Italia. Le questioni che rimangono tutt'ora da approfondire nei rapporti della Fiat, una volta assunta l'importanza del piano di settore e della centralità della ricerca, sono le seguenti:

- 1) Acquisire elementi di coordinamento e/o di integrazione della ricerca tra attività pubblica e attività delle aziende e, misurare rispetto a ciò la disponibilità della Fiat, sapendo che traspariva da quest'ultima la propensione a privilegiare il sostegno pubblico alla ricerca fatta da singole aziende.
- 2) Precisare che ciò deve significare che l'insieme delle iniziative private e pubbliche è la definizione di aree componentistiche (non solo Fiat) ad alta specializzazione in cui avviare integrazioni e/o coordinamenti tra aziende con prodotti diversi come ad es.: per l'alimentazione e accensione; per impianto di climatizzazione; per la ricerca e applicazione del termoindurente.
- 3) Il ruolo della Fiat come produttrice ed utilizzatrice qualifica una sua responsabilità come punto di riferimento per questo complesso processo di riorganizzazione.
- 4) In questo quadro riprendere un rapporto con case automobilistiche italiane sia per finalizzare la ricerca su alcune linee di prodotto e sia come sollecitazione alle aziende di componentistica.
- 5) Verifica sulle tendenze occupative dell'introduzione delle nuove tecnologie (es. : elettronica in rapporto a produttori di cavi e impianto elettrico ed in rapporto all'impatto sulla parte meccanica come nei carburatori).  
In questo quadro riprendere il rapporto con gli stabilimenti del Sud che, dalle tendenze enucleate dalla Fiat, vedono una loro penalizzazione a fronte dell'affermarsi dei nuovi processi tecnologici.
- 6) Verificare l'ipotesi di accordi di collaborazione (non solo sulla ricerca di base) a livello europeo con altre case automobilistiche.





**Cgil - Cisl - Uil Piemonte**

# IL MERCATO DEL LAVORO

.....

All'interno dello scontro politico in atto tra i lavoratori e la FIAT vi è una "guerra dei dati" che qualcuno vorrebbe presentare come quella centrale mentre è evidente a tutti che in discussione oltre al posto di lavoro di migliaia di lavoratori ci sono le scelte economiche del paese ed il potere conquistato dai lavoratori e dai Consigli in questi anni di lotta.

Crediamo comunque necessario fornire un quadro e una lettura delle cifre calcolate in questi giorni, come sostegno alla quotidiana battaglia politica e nel lavoro di orientamento e costruzione del movimento. **TAB. 1/2**

## 1. Situazione iscritti al Collocamento

| luglio '80  | TO-città | TO-prov. | Regione |
|-------------|----------|----------|---------|
| iscritti    | 26.192   | 61.669   | 100.359 |
| disponibili | 23.548   | 53.106   | 84.753  |

E' evidente l'incremento secco degli iscritti al collocamento sia in provincia di Torino che in tutta la Regione.

Va notato come l'incremento di Torino città sia pari al 90 per cento dell'incremento totale, mentre gli iscritti della provincia incidono solo per il 60 per cento sul totale regionale.

Il dato degli iscritti è destinato ancora ad aumentare:

le iscrizioni al collocamento di Torino-città sono in continua ascesa, nelle prime due settimane di settembre sono arrivate ad una media di 300 al giorno circa. **TAB. 3**

Questi dati sono particolarmente utili per verificare la capacità di assorbimento di forza-lavoro da parte dell'industria rispetto gli altri settori, sul totale delle richieste di lavoro. In soli due anni il settore industria, che nel '78 assorbiva a livello regionale il 70 per cento degli avviati al lavoro, assorbe il 5 per cento in meno.

Dato ancora più emblematico è quello di Torino, dove si è scesi dal 63,8 del '78 e dal 66,1 del '79, al 51 per cento nell'80.

Anche dal dato relativo alla provincia di Torino (escluso il capoluogo) si rileva un netto calo di richieste di lavoro (e di avviamento quindi) provenienti dai settori industriali: sette punti percentuali dal 79 all'80. E' nettamente ridimensionata, quindi, in tutto il settore industriale la domanda di lavoro e la capacità di assorbimento di nuova occupazione.

Ancora per quanto riguarda gli avviamenti è significativa la incidenza delle chiamate FIAT sul collocamento di Torino, il peso dell'azienda sul mercato del lavoro e quindi gli effetti derivanti dall'attuale blocco di assunzioni da parte del gruppo e dalle ripercussioni su tutto l'indotto. **4**



Andamento iscrizioni al collocamento '79-'80

| PROVINCIA DI TORINO |             |            |             |            |                                    |
|---------------------|-------------|------------|-------------|------------|------------------------------------|
|                     | Gennaio '79 | Luglio '79 | Gennaio '80 | Luglio '80 | Differenza luglio 80/<br>luglio 79 |
| iscritti            | 51.149      | 46.852     | 55.370      | 61.669     | più 14.817                         |
| disponibili         | 40.421      | 38.849     | 47.741      | 53.106     | più 14.264                         |

| REGIONE     |        |        |        |         |            |
|-------------|--------|--------|--------|---------|------------|
| iscritti    | 90.205 | 83.859 | 95.667 | 100.359 | più 16.500 |
| disponibili | 70.222 | 68.178 | 80.248 | 84.753  | più 16.575 |

| 1978                               |                  |               | 1979    |                  |               | 1980 (primi 8 mesi) |                  |               |      |
|------------------------------------|------------------|---------------|---------|------------------|---------------|---------------------|------------------|---------------|------|
| avviati (esclusi passaggi diretti) | di cui industria | perc. su tot. | avviati | di cui industria | perc. su tot. | avviati             | di cui industria | perc. su tot. |      |
| Torino                             | 38.405           | 24.479        | 63,8    | 48.610           | 32.120        | 66,1                | 28.107           | 14.358        | 51   |
| Provincia escluso città            | 50.606           | 38.550        | 76,8    | 50.789           | 40.709        | 80,1                | 30.069           | 22.061        | 73,4 |
| Regione                            | 166.869          | 116.823       | 70      | 199.406          | 134.614       | 67,55               | 115.366          | 74.996        | 65   |

Assunzioni Fiat

|         |        |                                                                                                                        |
|---------|--------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| nel '78 | 13.274 | compresi i passaggi diretti da aziende non del gruppo<br>,<br>673 nei mesi gennaio/febbraio '80; 734 da marzo a luglio |
| nel '79 | 6.529  |                                                                                                                        |
| nel '80 | 1.407  |                                                                                                                        |

Per quanto riguarda le uscite, nel periodo gennaio-luglio '80 sono usciti dalla Fiat (licenziamenti, pensionamenti, turn-over) 5.081 lavoratori dal settore auto e Teksid mentre dal '78 gli ingressi in Fiat erano superiori all'uscita e nel '79 inferiori.

Va rilevato che le chiamate numeriche al collocamento di Torino, corrispondono al 37 per cento del totale degli avviamenti; comunque il 60 per cento degli avviamenti numerici è per contratti a tempo determinato o parziale.

Le assunzioni dirette ( art. 11 L. 264 del '49) sono il 38 per cento, la restante percentuale, 25 per cento sono assunzioni nominative.

Mentre i passaggi diretti (non compresi negli avviamenti riportati nella tabella 3) sono stati:

|                   | TO-prov.                      | Regione                 |
|-------------------|-------------------------------|-------------------------|
| 1979              | 25.190 (20 per cento del tot. | 42.640 (17,5 per cento) |
| 1980 primi 7 mesi | 17.380 (24 per cento)         | 29.192 (20 per cento)   |

SITUAZIONE USO DELLA CASSA INTEGRAZIONE ORDINARIA

Come dato di conoscenza delle difficoltà dell'apparato produttivo e della situazione in cui si tro-

vano già migliaia di lavoratori comunichiamo l'uso delle C.I.G. ordinaria per il trimestre giugno/agosto '80.

|                           |                                                                 |
|---------------------------|-----------------------------------------------------------------|
| N. aziende interessate    | 62                                                              |
| N. lavoratori interessati | 58.332                                                          |
| N. ore integrate - tot.   | 3.563.572 di cui<br>3.300.000 circa per<br>Fiat, Indesit, Elcit |

| Settori       | n.Az. | n.addetti | n.addetti in CIG |
|---------------|-------|-----------|------------------|
| meccanici     | 25    | 122.426   | 63.595           |
| edili         | 2     | 119       | 81               |
| commercio     | 2     | 155       | 50               |
| tessili       | 13    | 819       | 552              |
| chimici       | 13    | 3.069     | 419              |
| alimentazione | 4     | 80        | 54               |
| poligrafici   | 3     | 580       | 416              |

Se questa è la situazione prima delle ferie è certamente vero che a partire dal 1. settembre sono state decise le aziende dell'indotto auto in particolare o dell'indotto Indesit che hanno sospeso altri lavoratori e chiesto l'intervento della C.I.G. ordinaria.

Registeremo quindi una ulteriore impennata dell'uso della CIG nel trimestre in corso.



# SITUAZIONE CASSA INTEGRAZIONE GUADAGNI STRAORDINARIA

L'uso della Cassa Integrazione straordinaria relativo alle aziende per le quali sia stata dichiarata la crisi aziendale o nelle quali sia in corso un processo di ristrutturazione o riconversione, processi che comportano quasi sempre la richiesta padronale di espulsione, o la dichiarazione di "esuberanza" (a volte tutta) della forza lavoro occupata. **TAB. 5**

E' evidente, dalle cifre, come la crisi dell'apparato produttivo attraversa ormai tutti i settori, e l'insieme della realtà piemontese.

In particolare la realtà di Torino e provincia costituisce i 2/3 dei lavoratori interessati alla sospensione dal lavoro.

A questi dati vanno poi aggiunti i lavoratori della Indesit, circa 7.000, per i quali la soluzione è certamente ancora difficile. Tra i 12.412 lavoratori della provincia di Torino sospesi a zero ore e tra le 79 aziende interessate si registrano situazioni già consolidate di esubero dichiarato o situazioni di esubero richiesto dal padronato per una grande quantità di lavoratori.

L'insieme di queste situazioni comporta oltre 7.000 lavoratori per i quali bisogna individuare una soluzione di lavoro al di fuori della loro azienda. Accanto a queste situazioni permangono i lavoratori in CIG a zero ore all'Olivetti (450), e l'intera forza lavoro all'Indesit (l'azienda ha ipotizzato un esubero di 2.500).

E' quindi in questa situazione che viene a collocarsi la crisi Fiat ed il ricatto dei 14.000 licenziamenti.

Nonostante questa drammatica situazione, la Fiat nei giorni scorsi ha diramato tramite l'Unione Industriale le sue "previsioni" sull'andamento del mercato del lavoro nel prossimo anno. I dati forniti dalla Fiat sono stati già contestati al tavolo di trattativa dal sindacato piemontese, confutati dalla Regione Piemonte.

E' evidente la impossibilità di collocazione di operai Fiat nel resto dell'attività produttiva a fronte della condizione niente affatto risolta, dei lavoratori delle aziende già citate in crisi e all'andamento crescente delle iscrizioni al collocamento. Pur tuttavia ripercorriamo il ragionamento della Fiat per precisare meglio la nostra posizione.

| Settore       | REGIONE    |               |                     | TORINO E PROVINCIA |               |                     |
|---------------|------------|---------------|---------------------|--------------------|---------------|---------------------|
|               | n.aziende  | n.addetti     | n.addetti<br>in CIG | n.aziende          | n.addetti     | n.addetti<br>in CIG |
| Alimentari    | 11         | 1.706         | 1.458               | 8                  | 1.475         | 1.281               |
| Tessili       | 56         | 11.051        | 4.789               | 28                 | 5.500         | 2.086               |
| Meccanici     | 46         | 12.908        | 8.784               | 29                 | 10.088        | 7.885               |
| Chimici-gomma | 16         | 5.822         | 2.022               | 11                 | 2.360         | 953                 |
| Poligrafici   | 7          | 734           | 725                 | 3                  | 216           | 207                 |
| <b>Totale</b> | <b>136</b> | <b>32.221</b> | <b>17.778</b>       | <b>79</b>          | <b>19.629</b> | <b>12.412</b>       |

La Fiat utilizza i dati delle rilevazioni trimestrali a campione dell'ISTAT, e sostiene che:

industria e per i servizi, anche per il periodo 80-81.

|                                 | aprile 1979 | aprile 1980 |            |
|---------------------------------|-------------|-------------|------------|
| 1 industria di trasformazione   | 421.000     | 424.000     | più 3.000  |
| industria non di trasformazione | 60.000      | 60.000      | -          |
| dipendenti servizi              | 121.000     | 137.000     | più 16.000 |

- che il tasso di turn-over è del 2,8 per cento per l'industria e 2,5 per cento nei servizi
- che la Fiat-Auto ed il suo indotto rappresentano il 50 per cento dell'industria di trasformazione
- che si presentano ogni anno 23.000 giovani sul mercato in cerca di prima occupazione
- che si possono da subito attivare 15.000 nuovi posti lavoro nell'edilizia straordinaria e altre opere pubbliche
- inoltre presuppone, con l'eccezione della parte auto, lo stesso andamento di sviluppo occupazionale registrato nel '79 per l'in-

Di conseguenza, per la Fiat, i conti sono questi:

- 5.950 nuovi posti di lavoro liberati per turn-over nell'industria di trasformazione non in crisi (l'altro 50 per cento)
- 5.400 nuovi posti per turn-over negli altri settori
- 1.500 nuovi posti per incremento nell'industria (50 per cento dei più 3.000 del 79-80)
- 16.000 nuovi posti per incremento nel settore dei servizi
- 28.050 posti lavoro per l'80
- 23.000 giovani in cerca di prima occupazione
- 5.850 posti di lavoro in attivo →



+6.500 edilizia straordinaria  
 +8.500 altre opere pubbliche (strade, fogne ecc.)  
 20.850 posti di lavoro disponibili

In tal caso le cifre Fiat sono sbagliate o mistificate  
 nei punti 4-5-6.

3. È riduttivo considerare a Torino il settore  
 auto e indotto solo il 50 per cento nel peso  
 complessivo dell'industria.

4. Dai dati Istat (che in questo caso la Fiat non  
 cita) i giovani in cerca di prima occupazione era-  
 no ad aprile '80 ben 33.000 su una media seme-  
 strale di 35.000 (e non 23.000).

5. Non è possibile attivare in poche settimane o  
 mesi i lavori previsti dal piano decennale e tutte  
 le altre opere pubbliche citate dalla Fiat.

6. È assurdo di fronte alla crisi generale dell'au-  
 to, alla crisi degli elettrodomestici bianchi (In-  
 desit, ed altre situazioni di crisi citate nei vari  
 settori prevedere per l'80 lo stesso sviluppo regi-  
 strato nel '79.

Inoltre, se entrassimo ulteriormente nel merito  
 c'è da chiedersi se è possibile "riconvertire in  
 massa operai metalmeccanici in edili, tenendo  
 conto che, poi, le eventuali opere pubbliche non  
 possono che fornire occupazione a termine, se è  
 possibile pensare di forzare giovani, donne, a  
 questo tipo di richiesta di lavoro unicamente ver-  
 so un'occupazione di quel tipo!

Crediamo sia ora più evidente la difficile situa-  
 zione occupazionale già presente ed alla quale va  
 ad aggiungersi la questione Fiat.

È poi evidente come di fronte al persistere della  
 crisi dell'auto nei prossimi mesi altre aziende e  
 molti altri lavoratori rischieranno la perdita del  
 lavoro e dovranno aggiungersi a questa già pesan-  
 te realtà.

La Regione Piemonte stima in 7.150 posti even-  
 tualmente disponibili per turn-over in quei setto-  
 ri dell'industria "non in crisi".

Anche aggiungendo questi eventuali posti nei  
 servizi e la differenza tra l'offerta di lavoro e la  
 domanda disponibile è comunque altissima!



La Regione Piemonte calcola in questi termini la domanda e l'offerta di lavoro.

#### Domanda di lavoro

|                                                                                                                                            | ipotesi minima | ipotesi media | ipotesi massima |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|---------------|-----------------|
| posti liberati per sostituzione industria, turn-<br>over (applicando il turn-over di 2,8 sulla me-<br>tà dei posti nell'industria dell'80) | 7.150          | 7.150         | 7.150           |
| posti liberati per turn-over, servizi                                                                                                      | 3.450          | 16.000        | 16.000          |
| eventuale attivazione opere pubbliche                                                                                                      | -              | -             | 15.000          |
|                                                                                                                                            | 10.600         | 23.150        | 38.150          |

#### Offerta di lavoro

|                                                         |         |
|---------------------------------------------------------|---------|
| Iscritti disponibili al collocamento Torino e Provincia | 53.106  |
| Lavoratori già in esubero di aziende in crisi           | 7-8.000 |
| Lavoratori Indesit (esubero dichiarato dal padrone)     | 2.500   |
| Eventuali Fiat                                          | 14.000  |





SCHEDA GUIDA per analisi e conoscenza dei mutamenti e dei dati del settore componentistica, e dei riflessi su occupazione, organizzazione del lavoro, professionalità e condizioni di lavoro.

---

La compilazione deve essere fatta dal C.d.F.

1) Azienda, Società, Gruppo.....

Indirizzo.....

Telefono.....

2) Partecipazione Sociale.....

3) Sono in atto pensioni o consorzi .....

con chi .....

per cosa: solo su Ricerca e progettazione.....

quali .....

su singole tecnologie.....

quali .....

per realizzare delle standardizzazioni di prodotto.....

quale/i .....

4) Quali sono le linee di prodotto e le tecnologie emergenti e le più significative innovazioni

.....  
 .....  
 .....  
 .....  
 .....  
 .....

5) Quali prodotti si producono, mettere anche l'organico per prodotto

.....  
 .....  
 .....  
 .....  
 .....  
 .....

Organico totale Operai .....

Impiegati .....

Totale generale .....



- 6) Esiste nell'azienda, società o gruppo  
l'Ufficio o centro ricerca e progettazione?      SI                      NO

Se sì, quanti sono i tecnici, ricercatori  
ingegneri, impiegati .....

Su quale prodotto si svolge .....

7) Informazioni industriali:

- A - Qual'è il livello di investimenti sulla  
ricerca e sulla componentistica e  
per quali linee o gruppo di prodotto?

.....  
.....  
.....  
.....

- B - Quali livelli di investimenti sulla  
tecnologia e con che caratteristiche  
generali (ampliamento, ristrutturazio  
ne, automazione, ecc.)

.....  
.....  
.....  
.....

- C - Sono già avvenuti mutamenti sul pro-  
dotto, quali e con che caratteristiche

.....  
.....  
.....  
.....

Con quali riflessi:

Occupazione .....

Qualificazione .....

Condizione lavoro .....

Orario - ore contrattuali .....

Straordinario .....

C.I.G. ....

- D - Mutamenti in corso sul prodotto, quali  
nuovi sistemi di prodotto sono in cor-  
so

.....  
.....  
.....  
.....



E - Mutamenti che sono previsti e/o prevedibili rispetto ad Alimentazione-Combustione, intervento sugli apparati di:

Iniezione

Carburazione

Trasmissione meccanica

Trasmissione di impulsi elettrici

Controllo elettronico dell'apparato funzionante

Accensione, strumentazione e nuovo sistema digitalizzato, controlli computerizzati (trasmis. motore)

Centralina Modulare elettronica che ristrutturazione e modifica radicalmente l'impianto elettrico

L'azienda o la società lavora utilizzando componenti finiti di elettronica (circuiti integrati, microprocessori, microcomputer)

Quali riflessi ha l'elettronica su altre componenti che devono essere comandate e/o controllate: distributore, spinterogeno, batterie, pressione gomme, chiusura porte, ecc.

Sotto il profilo della ricerca chi si occupa degli accoppiamenti dell'elettronica con gli apparati vari, cioè l'azienda ha una sua conoscenza tecnologica di sistema di prodotto e di processo tecnologico; oppure lo acquista da terzi



L'impatto dell'elettronica nelle nuove con  
cessioni di prodotto o sistemi di prodotto  
che riflessi crea; cioè:

- quanto è aggiuntivo? .....

- quanto è sostitutivo di?

meccanica .....

elettromeccanica .....

elettrica .....

Sono in progetto nuovi strumenti di misura  
e diagnostica

\* Fari e fanaleria .....

nuovi materiali .....

\* Plastica

in questa linea di prodotto cosa può  
essere standardizzato e/o prodotto  
con un sistema integrato per il mon-  
taggio finale?

Plancia completa anche in rapporto  
ad un inserimento nuovo sistema di  
strumentazione .....

Pannelli Porte

Sedili

Porta integrata (con che esempio  
tecnologico si può intendere un  
sistema di porta integrata assem-  
blata prima del montaggio finale  
sulla vettura?)

\* Intreccio plastica-alluminio

per quali prodotti .....

\* Gomma:art. industriali .....

pneumatici .....

\* Ruote:cerchioni in leghe leggere .....

fusioni nuovi metalli .....

quali .....

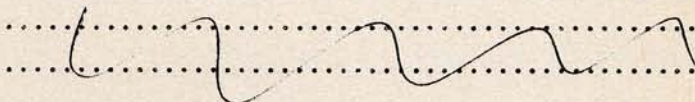
uso dell'alluminio stampato .....



- \* sul 6 e 7: esiste un sistema di ruota integrata che può essere prodotto direttamente dal produttore di pneumatico: esempio Michelin?  
di che si tratta .....



- \* se non è così può esistere un raccordo tra i produttori di cerchi in lega leggera ed i produttori di pneumatici: Fergat-Michelin; altri?  
.....



- \* Sospensioni:

riduzione peso.....

attacco universale .....

sistema integrato .....

- \* Marmitte catalitiche per contenimento inquinamento  
.....



- \* Parti di motore:

sviluppo leghe leggere, o nuove  
quali alluminio, ceramica .....



aziende produttrici dei pistoni .....



Bronzine .....



Valvole .....



- 8) A quale scopo sono in atto, e/o si prevedono le modifiche del prodotto

- recupero consumi .....
- minore inquinamento .....
- maggiore flessibilità .....

- 9) Per ogni azienda con i suoi prodotti: questa nuova componentistica e tecnologia quali riflessi ha o si prevede avrà (non ripetere il



punto 7 nella parte C) in merito a

- nuove tecnologie e S.d.L. ....
- occupazione .....
- qualificazione .....
- condizione di lavoro .....

10) Settori utilizzatori e aziende acquirenci

- Auto ..... chi (Fiat, Alfa, Renault, ecc.) .....
- Autoveicolo leggero ..... chi .....
- Veicolo industriale ..... chi .....
- Terzi, civile, militare ..... chi .....

11) Nell'attività aziendale qual'è il livello della componentistica?

- Progettazione .....
- Produzione .....
- Assemblaggio .....

12) E' in corso la vertenza integrativa; per che cosa?

.....  
 .....  
 .....  
 .....

13) E' conclusa la vertenza integrativa su cosa

.....  
 .....  
 .....  
 .....



SITUAZIONE C.I.G. E ALCUNI DATI SUL COLLOCAMENTO

TAB. I

Situazione iscritti al collocamento di Torino e cintura, con una media giornaliera di iscrizioni nel 1980 di circa 300 unità.

| 1978   | 1979   | 1980(agosto) |
|--------|--------|--------------|
| 57.954 | 75.572 | 58.524       |

I dati di avviamento al lavoro dell'ufficio di collocamento nel settore industriale del 1980, in particolare per Torino provincia, denunciano un calo progressivo rispetto al '78 e '79. Tale dato è aggravato dal fatto che il 60% delle assunzioni numeriche è costituito da contratti a tempo determinato o parziale. Nel Comune di Torino durante il periodo gennaio-agosto si sono iscritti al collocamento 31.252 disoccupati, mentre gli avviamenti sono stati 19.811 più 2.200 assunzioni nominative: in settembre abbiamo quindi un aumento di 9.000 disoccupati iscritti al collocamento.

In totale a Torino risultano tuttora 26.192 iscritti al collocamento.

TAB. II

Riassunto ad oggi della situazione dei lavoratori a Cassa Integrazione straordinaria già a 0 ore in aziende che hanno ottenuto o chiesto il riconoscimento di crisi aziendale o di settore o di ristrutturazione.

| Settore     | REGIONE PIEMONTE |            |                           | DI CUI TORINO E PROVINCIA |            |                           |
|-------------|------------------|------------|---------------------------|---------------------------|------------|---------------------------|
|             | n° az.           | n° addetti | n° addetti<br>in C.I.str. | n° az.                    | n° addetti | n° addetti<br>in C.I.str. |
| Alimentari  | 11               | 1.706      | 1.458                     | 8                         | 1.475      | 1.281                     |
| Chimici     | 16               | 5.822      | 2.022                     | 11                        | 2.350      | 953                       |
| Gomma       |                  |            |                           |                           |            |                           |
| Meccanici   | 46               | 12.908     | 8.784                     | 29                        | 10.088     | 7.885                     |
| Poligrafici | 7                | 734        | 725                       | 3                         | 216        | 207                       |
| Tessili     | 56               | 11.051     | 4.789                     | 28                        | 5.500      | 2.086                     |
| Tot.        | 136              | 32.221     | 17.778                    | 79                        | 19.629     | 12.412                    |

Oltre i dati del collocamento illustrati dalla Tab. I si registrano nella Regione Piemonte circa 18.000 lavoratori ed in particolare a Torino più di 12.000, già a C.I. a 0 ore, appartenenti a 136 aziende soggette a crisi aziendale o a processi di ristrutturazione che espellono forza-lavoro.

I metalmeccanici interessati sono 8.784 in Regione e 7.885 a Torino, ai quali vanno aggiunti i circa 7.000 dell'Indesit e quelli del relativo indotto. Molte altre aziende dell'indotto FIAT già a C.I. ordinaria hanno comunicato possibili ricorsi a Cassa Integrazione straordinaria (es. Pininfarina 534 lavoratori).



# TAB. III

Alcune aziende significative del settore metalmeccanico in C.I. a zero ore e in lista di mobilità.

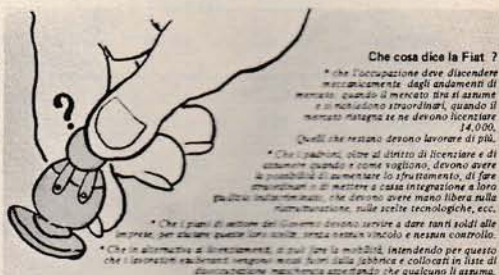
## TORINO E PROVINCIA

| Azienda            | n° lavoratori da collocare | n° dipendenti originario |
|--------------------|----------------------------|--------------------------|
| SINGER             | 500                        | 2.200                    |
| UTITA              | 12                         | 51                       |
| GIMAC              | 300                        | 500                      |
| TECMO              | 150                        | 350                      |
| BUSCO & COCHIS     | 80                         | 400                      |
| SILMA              | 176                        | 1.230                    |
| R.S.M.             | 104                        | 115                      |
| NEOHM (ex Seimart) | 100                        |                          |
| ELCIT (ex Seimart) | 17                         |                          |
| CAMPIDOGLIO        | 100                        | 160                      |
| BAUSANO            | 23                         | 110                      |

Ricordiamo inoltre che sono interessati da provvedimento di Cassa Integrazione Straordinaria n°440 lavoratori Olivetti e n° 60 lavoratori Elli Zerboni.

Se alla situazione denunciata dalla TAB.I (Disoccupati iscritti al Collocamento) aggiungiamo le migliaia di lavoratori in C.I. a zero ore e in lista di mobilità (TAB. II) a cui non è stata affatto trovata una ricollocazione (Singer, Silma, Venchi Unica, Montefibre, non sono che i casi più famosi), dove sono i posti di lavoro di cui l'Unione Industriale e la FIAT vanno parlando?

Torino, 17 settembre 1980  
Ciel. F.L.M. - V. Porpora



### Che cosa dice la realtà dei fatti?

In Torino e cintura all'agosto 1980 gli iscritti al collocamento risultano 58.524. La cassa integrazione guadagna a zero ore coinvolge nella regione Piemonte circa 18.000 lavoratori di cui più di 12.000 nella provincia di Torino. Le 136 aziende piemontesi interessate che appartengono ai settori alimentare, chimico, meccanico, poligrafico, tessile, sono tutte soggette a crisi aziendali o ai processi di ristrutturazione che espongono forza lavoro. I lavoratori Olivetti e Indesit sono in lotta da tempo per trovare prospettive e soluzioni di lavoro. Gli addetti dell'industria auto sono già pesantemente colpiti a causa della diminuzione di ordinazioni, provocata dalla crisi Fiat. Se al disoccupati iscritti al collocamento aggiungiamo le migliaia di lavoratori in cassa integrazione a zero ore e in lista di mobilità a cui non è stata affatto trovata una ricollocazione (Singer, Silma, Venchi Unica, Montefibre, Indesit, non sono che i casi più famosi) ci dobbiamo chiedere dove sono i posti di lavoro di cui l'Unione Industriale e la Fiat vanno parlando.



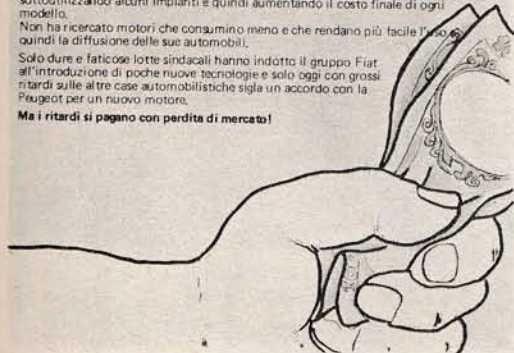
La Fiat oggi denuncia forti scorte di macchine invendute e bassa competitività rispetto alle ditte straniere: ne individua le cause nell'alto costo del lavoro e indica come colpevoli gli operai accusandoli di essere poco produttivi e assenteisti. In questi anni la Fiat non ha ricevuto dagli azionisti (in primo luogo la famiglia Agnelli) alcun contributo finanziario per accrescere il capitale al fine di fare investimenti che rendessero migliore il modo di lavorare.

Non ha scelto di produrre modelli di vetture che costino poco, ha proposto troppi tipi di automobili con troppi accessori che hanno frammentato il modo di produrre sottoutilizzando alcuni impianti e quindi aumentando il costo finale di ogni modello.

Non ha ricercato motori che consumino meno e che rendano più facile l'uso, quindi la diffusione delle sue automobili.

Solo dure e faticose lotte sindacali hanno indotto il gruppo Fiat all'introduzione di poche nuove tecnologie e solo oggi con grossi ritardi sulle altre case automobilistiche sigla un accordo con la Peugeot per un nuovo motore.

**Ma i ritardi si pagano con perdita di mercato!**



#### La crisi del settore auto e della Fiat è reale

Le nostre vertenze con il governo e con la Fiat da tempo richiedono un piano statale che favorisca:

- \* la diminuzione del costo dell'auto
- \* la diminuzione dei costi di uso del trasporto
- \* l'uso integrato dei mezzi di trasporto su rotaia, su gomma e aereo per merci e persone
- \* l'aiuto finanziario alle industrie che si impegnano su queste scelte anche con la ricerca e senza ricorrere a diminuzione di occupazione e apportando sostanziali modifiche alle condizioni di lavoro.



Da anni il sindacato si batte per sollecitare alla Fiat una diversificazione di produzione nel settore trasporti. E nella misura in cui alla Fiat si è determinata una diversificazione di produzioni: veicoli industriali - mezzi di trasporto collettivo - macchine per movimento terra - energia - engineering - impiantistica - materiale ferroviario - macchine agricole, ecc., si è fatto un passo avanti che ora mette l'azienda in condizioni migliori davanti alla crisi dell'auto.

In tutto il mondo si sta lavorando per progettare un'auto costruita in modo diverso. Il Comune di Torino ha già fatto un piano auto, decidendo per la sola città 600 autobus e deliberando commesse per 100 miliardi per la nuova vettura metropolitana, con altri comuni italiani ha formulato un piano per 2.000 autobus.

Alla Fiat chiediamo un dettagliato piano di impresa che non riferisca solo cifre di produzione ma assuma impegni circa le condizioni di lavoro, di occupazione e di sviluppo non solo al Nord ma anche al Sud.

La scelta Fiat di recuperare vendite senza modifiche all'organizzazione del lavoro, senza capacità di progettazione e di previsione, riproporrebbe anche nel futuro momenti di crisi e nuovi pesanti licenziamenti fino a giungere ad un ridimensionamento di uno dei settori principali nel nostro Paese.

Perderemmo così un patrimonio industriale di rilevanza internazionale che la classe lavoratrice vuole difendere perché lo sente "suo": se il padrone ha investito i suoi capitali i lavoratori hanno investito la loro fatica.



Il necessario recupero di competitività che deve avvenire senza espulsione di lavoratori dalla fabbrica può realizzarsi innanzi tutto con l'abolizione della catena di montaggio che ha ridotto la capacità lavorativa degli operai e quindi il loro interesse alla realizzazione del prodotto finito ed è la causa primaria delle malattie da fatica e dell'assenteismo. Al grave punto di crisi nel quale è giunta la Fiat si riconosce la necessità di interventi immediati, insoluti per il sindacato e rischiosi per i lavoratori e che per questo si vogliono contrattare e controllare con precisione, escludendo le liste di licenziamenti.



*L'iniziativa Fiat riguarda tutti!*

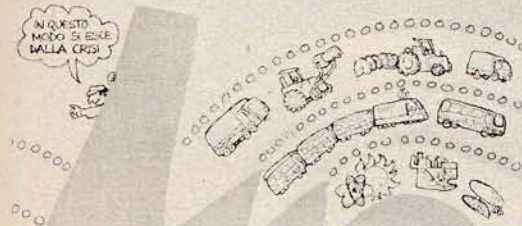
Non solo perché è presa dal più grande gruppo industriale italiano ed influenza la vita economica della regione, ma anche perché è un pericoloso invito a ogni imprenditore a seguirne l'esempio, dà respiro alle forze politiche più conservatrici, cerca di forzare l'opinione pubblica ad accettarne la logica.

**CGIL-CISL-UIL**

**la soluzione**

**C'E'**

**no ai  
licenziamenti!**

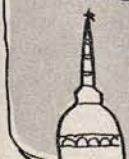




# OGNI VOLTA SI RICOMINCIA DA CAPO...

27 SETTEMBRE: SI DIMETTE IL GOVERNO  
La Fiat dichiara...

SOSPENDO I  
LICENZIAMENTI  
E RIPRENDO LA  
TRATTATIVA!



29 SETTEMBRE

22.884 lavoratori trovano nella  
busta paga una lettera di  
"sospensione" e di messa in cassa  
integrazione a zero  
ore per 3 mesi dal  
6 ottobre SENZA  
GARANZIE DI RIENTRO!



SENZA TRATTARE  
METTO IN CASSA  
INTEGRAZIONE:  
VENDO POCO!

Ma ha sospeso ad esempio 428 lavoratori che producono la "Delta" e il "Furgone" per i quali bisogna aspettare mesi perché siano consegnati, non riuscendo a soddisfare tutte le richieste.

## MA ALLORA I CRITERI DELLA FIAT NON SONO COSÌ "OGGETTIVI" E "TECNICI"??!

Infatti nelle liste ci sono migliaia di nuovi assunti e di lavoratori che si sono ammalati stando per anni in linea di montaggio, migliaia di donne, centinaia di delegati e di attivisti sindacali.

E sapete come tratta gli impiegati, i suoi cosiddetti "collaboratori"?

Li fa chiamare dai suoi dirigenti per dire loro che se ne vanno "spontaneamente" gli dà una mancia di uno o due milioni, altrimenti verranno comunque eliminati!

*E' chiaro, quindi, che la scelta della Fiat non risponde a criteri oggettivi per la diminuzione temporanea della produzione, ma alla volontà di sbarazzarsi di migliaia di lavoratori non "graditi", con dei licenziamenti mascherati!*

La Fiat infatti ci parla di mobilità verso altre fabbriche: ma dove sono i posti di lavoro se già ci sono migliaia di lavoratori in Piemonte e a Torino a Cassa Integrazione, e se ne aggiungono ogni giorno centinaia dalle fabbriche che lavorano per la Fiat?

La responsabilità che chiede la Fiat al sindacato è quella di scomparire dalle fabbriche, ai lavoratori che restano in fabbrica di tornare alle condizioni di 30 anni fa, ai disoccupati di sopravvivere con l'assistenza pubblica pagata da tutti i cittadini, insomma vorrebbe arrogarsi la libertà di decidere da sola contro i lavoratori, i cittadini e l'intero paese.

I lavoratori della Fiat chiedono a tutti gli altri lavoratori e cittadini la partecipazione e il sostegno alla lotta che conducono da molti giorni per ottenere:

- ritiro delle decisioni unilaterali della Fiat
- rientro in fabbrica dei lavoratori sospesi
- trattativa immediata per discutere i criteri della cassa integrazione

la soluzione

## C'E'

## BISOGNA ISOLARE E BATTERE L'IRRAGIONEVOLE E INTRANSIGENTE POSIZIONE DELLA FIAT CON LA SOLIDARIETA' E LA PARTECIPAZIONE DI TUTTI!



# SOSPESI I LICENZIAMENTI FIAT

## CADUTO IL GOVERNO COSSIGA

### ADESSO LA FIAT TENTA LA RIVINCITA SULLA CASSA INTEGRAZIONE



#### Licenziamenti sospesi

La Fiat è stata costretta a sospendere le procedure di licenziamento: è un primo grande successo della lotta dei lavoratori FIAT, di tutto il movimento sindacale, di tutti quelli che si sono schierati in queste settimane a fianco dei lavoratori in lotta. Ed è un successo dei comunisti che, senza esitazioni, sono stati fin dal primo momento con i lavoratori in lotta: la stessa presenza del compagno Berlinguer tra gli operai e gli impiegati FIAT ha dimostrato il pieno sostegno del PCI alla loro lotta.

#### Perché la FIAT è stata costretta a sospendere i licenziamenti?

- perché la lotta in fabbrica si è caratterizzata per grande unità, elevata partecipazione, eccezionale disciplina e così nessuna divisione ha indebolito la lotta.
- perché in queste settimane la lotta dei lavoratori ha conquistato sempre più ampio consenso e solidarietà, isolando la FIAT nell'opinione pubblica e nel Paese.
- perché al tavolo delle trattative FIAT si è smascherata, rifiutando la proposta Foschi (accettata invece dalla FLM), e così è stato chiaro a tutti che era l'azienda a non voler fare l'accordo.
- perché la caduta del governo ha tolto alla FIAT l'ultimo punto di appoggio: il Governo si è limitato infatti alla sola mediazione del Ministro Foschi, mentre nessuna misura e decisione è stata presa per costringere la FIAT a presentare e discutere le scelte di rilancio dell'azienda, né è stato presentato il piano auto.

La FIAT è dunque rimasta sempre più isolata: e alla fine ha dovuto rinunciare a fare i licenziamenti entro il 7 ottobre.

Ma la FIAT non ha rinunciato ai licenziamenti: per ora è stata costretta a sospenderli fino alla fine dell'anno.



#### La cassa integrazione deve essere a rotazione

La FIAT con la decisione unilaterale di mettere in cassa integrazione 24.000 dipendenti tenta di mettere i lavoratori e il sindacato di fronte al fatto compiuto. Non soltanto: ma dalle prime lettere già arrivate appare chiaro che la FIAT ha scelto con criteri di discriminazione, mettendo fuori dalla fabbrica delegati sindacali, donne, lavoratori più anziani, invalidi.

La battaglia contro i licenziamenti continua. L'iniziativa sindacale, la lotta dei lavoratori, l'impegno di forze politiche e sociali deve ottenere che:

- 1 Tutte le misure che la FIAT vuole attuare (cassa integrazione, prepensionamenti, mobilità interna, dimissioni volontarie) siano contrattate con il sindacato. In particolare occorre che la FIAT deve ritirare le comunicazioni unilaterali di messa in cassa integrazione a zero ore e deve essere avviata subito la trattativa con il sindacato per definire criteri e modalità di applicazione della Cassa Integrazione.
- 2 Il Governo Cossiga (che anche se dimissionario, resta in carica fino alla formazione di un nuovo governo) deve intervenire sulla FIAT per farla retrocedere dalla intransigenza.
- 3 Le trattative FIAT-Sindacati per affrontare tutti i problemi produttivi e occupazionali della crisi FIAT siano avviate subito, riprendendo la discussione della proposta di mediazione del Ministro Foschi.
- 3 Il nuovo Governo che si formerà deve presentare subito al Parlamento il Piano auto e le altre misure per il rilancio produttivo della FIAT.

Occorre dunque la stessa unità, la stessa disciplina, la stessa combattività di questi 20 giorni. È perciò necessario che gli obiettivi e le forme di lotta siano in modo che la lotta mantenga la stessa forza ed efficacia e duri fino alla fine della battaglia.

#### È finalmente caduto il Governo Cossiga

SU 177 GIORNI DI VITA IL GOVERNO COSSIGA:

- ha approvato per due volte decreti economici antipopolari (quelli dello 0,5%) che sono stati battuti e fermati dalle lotte operaie e dall'azione parlamentare del PCI
- ha rifiutato di accertare la verità sul caso Cossiga-Donat Cattin
- ha proceduto in modo scandaloso alla lottizzazione e alla spartizione ai posti di potere, nelle banche, nelle aziende pubbliche, nella RAI
- non ha fatto nulla per affrontare la crisi economica e, in particolare, la crisi delle grandi imprese (FIAT, Montedison, Italsider)

*Se ne è andato un governo incapace e pericoloso.*

ADESSO OCCORRE UN GOVERNO CHE GOVERNI DAVVERO E CHE:

- affronti seriamente la grave crisi economica e l'inflazione
- prenda subito misure a sostegno dei settori in crisi, in primo luogo per l'auto e la FIAT
- costringa la FIAT a ritirare i licenziamenti e a contrattare con il sindacato tutte le misure necessarie a risolvere i problemi dell'azienda
- abbandoni la pratica clientelare di spartizione della pubblica amministrazione e invece avvii il risanamento della vita economica e sociale.



# IRRESPONSABILE DECISIONE DELLA FIAT

**IERI MATTINA CON ATTO UNILATERALE LA FIAT HA INIZIATO A COMUNICARE NEGLI STABILIMENTI LE LISTE DEI LAVORATORI COLLOCATI A ZERO ORE A CASSA INTEGRAZIONE PER TRE MESI (22.874 tra Auto e Teksid).**

I lavoratori sono collocati a zero ore senza alcuna garanzia di rientro proprio perché la Fiat afferma la necessità di espellerli dalla fabbrica con licenziamenti espliciti o mascherati.

I lavoratori sono scelti senza alcun criterio oggettivo e palesemente discriminatorio: d'altra parte la stessa quantità della cassa integrazione guadagni presenta caratteristiche di evidente arbitrio. Le caratteristiche dell'operazione sono esclusivamente politiche e discriminatorie (ci sono nella lista lavoratori che lavorano sui modelli che non hanno fatto cassa integrazione o solo in modo parziale).

**La Fiat isolata dai lavoratori e dal Paese sui licenziamenti, con decisione irresponsabile e provocatoria ritenta lo stesso obiettivo con una diversa manovra, che ha come evidente finalità la divisione dei lavoratori e la loro sconfitta.**

**E' UNA SFIDA NON SOLO AI LAVORATORI, MA A TUTTO IL PAESE, AI PARTITI DEMOCRATICI E ALLE ISTITUZIONI.**

Di fronte a questa situazione appare in tutta evidenza l'assoluta volontà della Fiat di non riprendere alcun rapporto di negoziato col sindacato e del tutto falsa e provocatoria la sua dichiarata volontà ristabilire normali rapporti sindacali.

A riprova di ciò nella serata di lunedì la segreteria nazionale della FLM aveva chiesto un primo incontro con la Fiat che doveva continuare nella mattinata di ieri con la richiesta esplicita di non procedere unilateralmente attraverso le comunicazioni di cassa integrazione guadagni.

La Fiat non aveva respinto tale richiesta; poi nella notte decideva proditoriamente di liquidare qualsiasi possibilità di discussione e trattativa, rafforzando la sua posizione di totale indisponibilità alla ricerca di soluzioni concordate come era già emerso nel rifiuto dell'ipotesi Foschi.

**E' chiaro che in tutti i casi la condizione per riprendere la trattativa è l'immediato ritiro delle comunicazioni di cassa integrazione.**

Di fronte a questo drammatico sviluppo della situazione, il movimento sindacale si accinge nelle prossime ore a decidere tutte le iniziative necessarie a rendere impraticabile l'obiettivo della Fiat, sia all'interno della Fiat stessa, sia coinvolgendo l'insieme del movimento.

Verranno inoltre predisposte forme di solidarietà materiale a sostegno della lotta dei lavoratori Fiat.

## DEVONO PROSEGUIRE I PRESIDI DEGLI STABILIMENTI DECISI IERI

Centro Stampa FLM - To, 30.9.1980



# A CASA NON SI TORNA !

LE DONNE LO HANNO DETTO CHIARAMENTE PARTECIPANDO MASSICCIAMENTE, IN TANTE QUANTE NON ERANO MAI STATE, ALLE LOTTE, ALLE MANIFESTAZIONI ED AI CORTEI DI QUESTI GIORNI CONTRO I LICENZIAMENTI.

Sempre per prime abbiamo subito i capricci del padrone, ora in fabbrica, ora fuori (megari a fare biro a casa), come e quando vuole lui: guardiamo la BLOCH, UNIDAL, SINGER, MONTEFIBRE, VENCHI UNICA, SEIMART, SILMA e tante altre.

MOLTE DI NOI ERANO IN FABBRICHE COME QUESTE ED HANNO SPERIMENTATO CHE COSA VUOLE DIRE LA MOBILITA' INTERAZIENDALE, LA CASSA INTEGRAZIONE A ZERO ORE, LA MAGGIOR PARTE DI NOI NON HA ANCORA AVUTO UN LAVORO (NONOSTANTE CHE I PADRONI SOSTENGANO CHE CI SONO MIGLIAIA DI POSTI DI LAVORO!).

Alla INDESIT migliaia di donne sono da tre mesi a cassa integrazione a zero ore e presidiano giorno e notte la fabbrica: per ora non ci sono prospettive di tornare a lavorare per migliaia di loro.

## DICIAMO NO AI LICENZIAMENTI PERCHE':

- il lavoro è un diritto per tutti e quindi anche per le donne, anche se spesso l'occupazione femminile non è considerata importante come quella maschile, dimenticando che siamo in fabbrica anche perchè in casa c'è bisogno della nostra busta;
- lasciarci licenziare vuol dire perdere quel rispetto, quell'indipendenza, quell'autonomia che ci siamo conquistate con il lavoro salariato (non certo con quello di casalinga, spesso neanche considerato lavoro!);
- se i licenziamenti passano in fabbrica perderemo potere e peggioreranno le condizioni di lavoro, mentre crediamo che per garantire l'occupazione bisogna lottare per lavorare meno e meglio;
- essere licenziate vuol dire ritornare a casa isolate e costrette ad amministrare un bilancio familiare dissestato dalla crisi e dalla disoccupazione;
- tutte quelle che in questi anni hanno deciso di uscire dalla famiglia e di rendersi indipendenti (a volte con i figli a carico), restando senza lavoro sarebbero costrette a tornare indietro sulle loro scelte.

PER TUTTI QUESTI MOTIVI L'ATTACCO DELLA FIAT E' REAZIONARIO PERCHE' METTE IN DISCUSSIONE NON SOLO IL NOSTRO DIRITTO AL LAVORO, MA L'INIZIO DI UN MODO NUOVO DI ORGANIZZARE LA FAMIGLIA E LA SOCIETA', BASATO SUL NOSTRO DIRITTO ALL'AUTODETERMINAZIONE E CIOE' A DECIDERE NOI STESSA DELLA NOSTRA VITA.

E' questo stesso diritto che viene oggi attaccato da tutte le forze reazionarie cattoliche (il Papa in testa) che cercano di raccogliere uno schieramento reazionario attorno alla raccolta di firme per abrogare la legge sull'aborto. A QUESTO DISEGNO DI RESTAURO ECONOMICO, SOCIALE E POLITICO RISPONDIAMO CON LA LOTTA. FACCIAMO SENTIRE LA NOSTRA VOCE E PESARE LA NOSTRA FORZA PER:

- • difendere il posto di lavoro ed il diritto a decidere di noi stesse
- • affermare la nostra autonomia e migliorare la nostra vita.

Per partecipare alla manifestazione di giovedì 25 ci troviamo alle ore 8,30 a Mirafiori - porta 5 (Palazzina impiegati).

Cicl.  
C.d.L.- To  
23/5/80

IL MOVIMENTO DELLE DONNE DI TORINO

Intercategoriale donne CGIL - CISL - UIL  
U.D.I.

Collettivi Femministi e tutte le compagne presenti alla Casa delle donne.



# LA FIAT NEGA IL DIRITTO DI RIENTRO AI 23.000 CON L'OBIETTIVO DI AUMENTARE LO SPRUTTAMENTO DI TUTTI QUELLI CHE RESTANO!

**OGGI TUTTI I LAVORATORI DELLA FIAT ENTRERANNO NEGLI STABILIMENTI PER DIMOSTRARE LA GRANDE VOLONTÀ DI LOTTA DA PARTE DI TUTTI NEL RESPINGERE L'AZIONE UNILATERALE, PROVOCATORIA E DISCRIMINATORIA DELLA FIAT.**

Grandi manifestazioni si svolgeranno presso tutte le fabbriche con le istituzioni (giunte comunale, provinciale e regionale), la partecipazione di tutti i lavoratori metalmeccanici in sciopero e con delegazioni di tutte le aziende torinesi.

**E' tutta la Torino operaia che oggi è al fianco dei lavoratori Fiat.**

**LA FASE APERTA IN QUESTI GIORNI E' DECISIVA.**  
Le organizzazioni sindacali si presentano con un notevole senso di responsabilità.

Hanno costruito le richieste in centinaia di assemblee, in un costante rapporto con migliaia di lavoratori ed hanno definito con esattezza le condizioni alle quali è possibile riaprire un confronto con la Fiat:

- discutere da subito i criteri per determinare i lavoratori che vanno in cassa integrazione
- stabilire la cassa integrazione a rotazione
- garanzia di rientro in fabbrica per tutti i lavoratori.

La Fiat invece di perdersi in volgari, e false polemiche, attraverso i giornali, nell'aumentare la pressione nei confronti dei lavoratori, attraverso pretestuose ed indiscriminate denunce, deve al tavolo del negoziato dimostrare quel senso di responsabilità che afferma di avere.

**Mentre invece così non è.**

Infatti durante la trattativa la delegazione sindacale ha emesso il seguente comunicato.

- *Nell'incontro che si è svolto presso il ministero del lavoro la posizione tenuta dalla Fiat sino a questo momento risulta ancora del tutto preclusiva della possibilità di pervenire ad una sollecita e concreta soluzione dei problemi rilevanti che si sono aperti con le sue decisioni unilaterali sull'utilizzo della cassa integrazione.*
- *In particolare, la Fiat fino ad ora rifiuta la turnazione della cassa integrazione e conseguentemente la garanzia del rientro a data certa dei 23.000 lavoratori sospesi.*

In questi giorni la capacità di lotta dimostrata da tutti è stata eccezionale. Ebbene dobbiamo affrontare questa set-

timana con l'identica volontà delle giornate precedenti. E' in gioco il nostro avvenire, la nostra condizione in fabbrica e nella società.

I padroni, la stampa, cercheranno di dividerci, seminare sfiducia, dichiarandoci stanchi, inviando denunce, ed è in questa situazione che dobbiamo essere all'altezza della sfida e di reggere lo scontro.

**L'UNITÀ, LA COMPATTEZZA E LA DETERMINAZIONE DI TUTTI SONO LA CONDIZIONE NECESSARIA PER RAGGIUNGERE GLI OBIETTIVI.**

Per questo, per sostenere questa lotta che è il centro dello scontro di classe oggi nel Paese, le Organizzazioni Sindacali hanno aperto una grande campagna di solidarietà nei confronti dei lavoratori Fiat ed OGGI AL DIRETTIVO PROCLAMERANNO LO SCIOPERO GENERALE PER BUTTARE NELLO SCONTRO CONTRO LA FIAT LA FORZA DI TUTTI I LAVORATORI DEL PAESE.

## MODALITÀ PER OGGI

**1) DOPO L'INGRESSO  
IN FABBRICA  
NESSUNO BOLLI  
LA CARTOLINA**



**2) ASSEMBLEA AI CANCELLI.  
CORTEI E CONCENTRAMENTO  
ALLE MANIFESTAZIONI CON  
LA PARTECIPAZIONE DELLE  
ISTITUZIONI (A Mirafiori, Porta 25)**

**3) PER GLI IMPIEGATI IN RELAZIONE  
ALL'ORARIO DELLA MANIFESTAZIONE  
SCIOPERO ESTERNO DI 8 ORE.**

la soluzione  
**ce' FLM**



# SVILUPPIAMO UNA FORTE OPPOSIZIONE OPERAIA

Più di un mese di lotta, di sacrifici, di duro impegno dei lavoratori FIAT e di milioni di lavoratori che si sono mobilitati per lo sciopero generale, di giovani e studenti che hanno manifestato a fianco dei lavoratori in lotta, non possono essere umiliati dall'accordo che i vertici sindacali hanno voluto sottoscrivere. Quello firmato è un pessimo accordo che accoglie le richieste FIAT di mobilità, interna ed esterna, e non fornisce garanzie certe di occupazione:

- 1) non è previsto il ritiro della lista dei 24.000 già messi in cassa integrazione unilateralmente dalla FIAT con criteri discriminatori;
- 2) non è prevista la cassa integrazione a rotazione per tutti, per impedire che la cassa integrazione sia l'anticamera dell'allontanamento dalla fabbrica;
- 3) si prevede la costituzione di liste di liste di mobilità esterna verso un posto che non c'è, come è stato sostenuto sin dall'inizio della lotta e come gli ex lavoratori della Singer, Venchi Unica, Cimat, Silma e tanti altri testimoniano.

**FIAT**



Questi tre argomenti bastano e avanzano per affermare che l'accordo è una sventata della forte resistenza operaia di queste settimane. Per non parlare dei lavoratori dell'indotto, di cui nell'accordo non si fa cenno, che saranno colpiti ancora più duramente; oppure dei licenziamenti individuali dei lavoratori in lotta che l'azienda ha fatto, di cui non è stato richiesto il ritiro.

Agnelli ha scelto, non da ieri, la linea dello scontro duro con la classe operaia e con le sue organizzazioni, sindacali e politiche. Ha presentato la sua piattaforma, che non era solo di politica aziendale; ha utilizzato la forza di quel blocco dominante che si è andato ricomponendo in questi anni, favorito dalla più completa subordinazione delle forze della sinistra storica, cioè dalla politica dell'EUR, dei sacrifici, della produttività, del dominio delle compatibilità economiche. L'offensiva di Agnelli è rivolta anche contro le forze democratiche e di sinistra, non solo di Torino ma dell'intero paese. Questo è il significato della manifestazione promossa e usata dalla Direzione Fiat.

E' necessaria dunque una risposta e una mobilitazione unitaria dei lavoratori per resistere all'offensiva padronale.

E' molto positivo, perciò, la forte opposizione che si è manifestata nelle assemblee di ieri nei confronti dell'accordo sottoscritto dai vertici sindacali. Alla Lancia di Chivasso, alla Spa Stura, alle Presse di Mirafiori l'accordo è stato respinto (a Rivalta gli operai non hanno voluto votare); là dove è stato approvato questo è avvenuto per una maggioranza striminzita e grazie alla presenza massiccia dei quadri intermedi dell'azienda che, logicamente, hanno votato a favore dell'accordo.

Bisogna continuare la discussione, il confronto e la lotta con tutti i lavoratori per respingere il disegno reazionario dell'azienda. L'accordo deve essere messo in discussione per ottenere:

- la cassa integrazione a rotazione per tutti;
- il ritiro delle liste di mobilità esterna.

Per sostenere questi obiettivi occorre scegliere forme di lotta unificanti e capaci di estendere la partecipazione ai lavoratori in cassa integrazione e a quelli delle altre categorie.

Il tentativo dei vertici sindacali di annullare il patrimonio politico di questi anni (come lo scavalco e lo svuotamento dei Consigli di Fabbrica e delle assemblee) deve essere battuto attraverso una risposta unitaria all'attacco che ci viene portato, con una dura critica e una battaglia per il cambiamento radicale di linea, di cultura e di modello di società da costruire.

**DEMOCRAZIA PROLETARIA**



OFFSET IN PROPRIO - VIA ROLANDO 4/TO - 10100 TORINO



### GRAVE PROVOCAZIONE FIAT A RIVALTA !!!

Oggi, alle ore 4,30 circa davanti al cancello 3 della Meccanica di Rivalta un gruppo di capi, operatori e AIS, circa 200, con degli sconosciuti, circa 70-80, organizzati e strumentalizzati dalla FIAT sono entrati cercando la provocazione e travolgendo i pochi compagni presenti in quel momento.

Questo gesto deve essere condannato da tutti perchè è un atto irresponsabile che la FIAT ha organizzato con telefonate a casa, spingendo perchè i tecnici facessero la forzatura coprendo con una organizzazione di tipo militare da parte di personaggi estranei alla fabbrica, con colpi ai fianchi del cancello, sparando petardi in aria ed entrando poi tutti in officina. Nello stesso momento veniva a mancare per alcuni minuti la luce e il collegamento dei telefoni fra le varie porte.



La risposta dei lavoratori non si è fatta attendere ed è grazie soltanto alla responsabilità dei lavoratori che non sono successi scontri frontali, perchè dopo una lunga discussione i tecnici, capito di essere stati manovrati sono usciti senza traumi.

ORA CHIEDIAMO ALLA FIAT : QUESTI SCONOSCIUTI CHE ENTRATI, NON ABBIAMO VISTO USCIRE, DOVE SONO ?

LA FIAT DEVE SAPERE CHE DA QUESTO MOMENTO NON CI ASSUMIAMO NESSUNA RESPONSABILITA' PER EVENTUALI PROVOCAZIONI E ATTI DI TERRORE CHE POSSONO AVVENIRE DENTRO LA FABBRICA ANCHE SE DA PARTE NOSTRA SARA' FATTO IL POSSIBILE PER EVITARLO.

E' necessario avere davanti alle porte una vigilanza costante e una presenza massiccia di lavoratori per non prestare il fianco alla FIAT e sconfiggere così le tesi dell'azienda che tenta con tutti i mezzi di uscire dall'isolamento che con la sua posizione si è creata.

FLM

cicl. 6° COU/ORB. 8.10.1980







# OGGI RIPRENDONO LE TRATTATIVE PROSEGUIAMO LA LOTTA PER BATTERE LA FIAT



La grande riuscita dello sciopero generale di venerdì scorso ha dimostrato che tutti i lavoratori sono stretti attorno alla lotta che si conduce alla Fiat, perché hanno capito il vero disegno padronale di piegare i lavoratori ed il sindacato.

A questo disegno si oppone tutta la forza della classe operaia che ha scioperato unita sia al Nord che al Sud, ed ha partecipato massicciamente alle decine di manifestazioni tenutesi in tutte le grandi città italiane.

**Sabato la grande manifestazione degli studenti a Torino ha dimostrato quanto sia ampia anche fra di loro la coscienza che dall'esito di questa lotta dipendono anche nuovi "spazi" di democrazia nel nostro Paese.**

Con la ripresa delle trattative, che è prevista per oggi alle 18, si apre una fase nuova dello scontro con la Fiat.

La FLM conferma che resta elemento discriminante per dare un giudizio su questa trattativa, la posizione che la Fiat esprimerà sui punti nodali dello scontro:

- **rientro certo per tutti i lavoratori in cassa integrazione;**
- **utilizzo della cassa integrazione a rotazione con criteri produttivi;**
- **passaggio diretto da posto a posto di lavoro in caso di eventuale mobilità al momento della verifica del risultato raggiunto con gli strumenti ordinari (turn over, prepensionamenti, mobilità interna).**

Finora l'unica disponibilità espressa dalla Fiat riguarda la effettuazione molto ridotta di una rotazione nella cassa integrazione e di alcune piccole correzioni dei criteri utilizzati per la cassa integrazione stessa.

Se la Fiat al tavolo delle trattative di oggi si ostinerà a respingere le nostre proposte diventerà evidente a tutti che l'azienda sceglie la strada di tentare di logorare la resistenza della lotta operaia.

Sarà molto importante anche l'atteggiamento del Governo, per il quale va ribadito che la proposta dei 10 punti avanzata dal Ministro Foschi è la linea su cui occorre trovare una relazione che salvaguardi i nostri punti essenziali indicati sopra.

Occorre dunque che la nostra lotta sia forte, ampia, unitaria ed in grado di resistere anche nel tempo, per battere il disegno della Fiat.

Occorre che la nostra iniziativa ed il nostro comportamento di questi giorni sia tale da respingere ogni provocazione della Fiat, e di allargare la solidarietà attorno a noi.

Le provocazioni dei capi, le falsità pubblicate su alcuni giornali mirano a dare una impressione falsa della lotta. La FLM lancia un appello ai capi affinché non rompano la solidarietà attorno ai lavoratori, e non si facciano strumentalizzare dalla Fiat.

Questa grave crisi non si può ridurre ad un problema di sfondamento di picchetti, occorrono proposte concrete per superarla.

Oggi il diritto al lavoro è "diritto al posto di lavoro" ed è sacrosanto difenderlo rispetto alla volontà esplicita della Fiat di licenziare.

La nostra lotta con i presidi richiede che ci sia il massimo di unità dei lavoratori ed il massimo di presenza ai cancelli.

**La FLM ritiene importante che ogni giorno ci siano discussioni ai cancelli, ma soprattutto convoca per**

**MERCOLEDÌ 15 AD OGI INIZIO TURNO GRANDI ASSEMBLEE A TUTTE LE PORTE PER INFORMARE TUTTI I LAVORATORI SULL'ANDAMENTO DELLE TRATTATIVE E DELLE CONSEGUENTI INIZIATIVE.**

**PER VENERDÌ È CONVOCATA AL PALAZZETTO DELLO SPORT DI TORINO L'ASSEMBLEA NAZIONALE DEI DELEGATI FLM, PER DECIDERE NUOVE INIZIATIVE DI LOTTA DI CARATTERE NAZIONALE.**

centrostampa FLM-TO. 13. 10.80



LA FIAT NON È PASSATA

## RAGGIUNTO L'ACCORDO NESSUN LICENZIAMENTO

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

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

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

### *I punti importanti dell'accordo*

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

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

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

Partito Comunista Italiano  
Federazione di Torino





## DEMOCRAZIA PROLETARIA

---

Federazione di Torino  
Via Rolando 4 -- tel. 835521

Torino, 3 novembre 1980

A tutti i militanti e simpatizzanti

### OGGETTO:

Invito Assemblea nazionale  
contro l'accordo Fiat

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

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

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

SABATO 8 NOVEMBRE un'ASSEMBLEA NAZIONALE

presso il CINEMA SMERALDO in Via Tunisi 92.

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

La Segreteria Provinciale di D.P.



# Movimento antagonista

## *Cronaca dell'antagonismo*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



degli operai in mutua, no ai licenziamenti».

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

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

**10 ottobre:** Sciopero generale.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## SINTESI DEI VOLANTINI: contenuti, analisi e proposte

### «ANDARE CONTROCORRENTE»

#### Obiettivi della fiat

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

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

#### Ruolo del sindacato

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

...

#### Proposte:

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

...

### COMITATO NAZIONALE CONTRO I LICENZIAMENTI

#### Organizzarci per non essere più sconfitti

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

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



la loro manifestazione, si erano separati dalla lotta indebolendola!

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

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

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

#### Proposte:

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

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

### IL PROGRAMMA COMUNISTA

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

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

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

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

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

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

#### Proposte:

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

*Per la ripresa della lotta di classe*

*Per la sua organizzazione indipendente*

### PARTITO COMUNISTA INTERNAZIONALE

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

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

Atteggiamiento dei sindacati e PCI soprattutto...

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

...

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

Per questo occorrono:

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

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

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

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

– *Salario garantito ai senza lavoro!*



## NO AI LICENZIAMENTI E ALLA MOBILITÀ

Proposte... da altro volantino

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

### COLLETTIVI OPERAI FIAT

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

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

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

Proposte:

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

GRUPPI OPERAI Mirafiori lingotto rivalta cipas

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

...

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

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

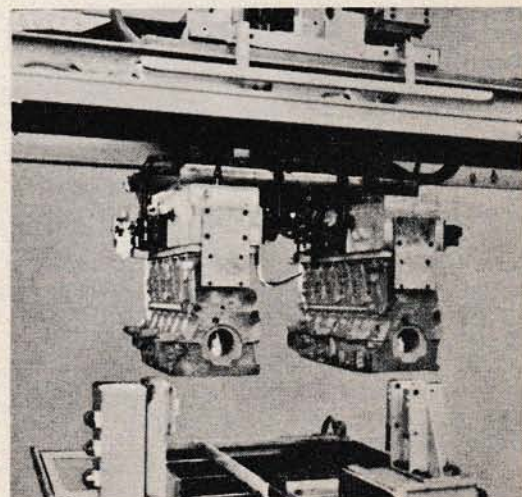
... Gli operai in cassa integrazione serviranno ad aumentare con i licenziati la concorrenza tra operai sul mercato della forza lavoro... Malgrado però la programmazione della produzione, l'aumento della produttività e i bassi salari, il capitale italiano non supera la crisi poichè tutti i padroni utilizzano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

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

Proposte:

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

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





Proletari, compagni!

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

PARTITO COMUNISTA INTERNAZ.

cicl. in

proprio

V. Calandra 8/V

28/7/80

(Il Programma Comunista)

aperto il martedì dalle 21 in poi.



## DOPO FESI DI VOCI LA FIAT PARLA CHIARO:

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

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

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

GRUPPI OPERAI FIAT MIRAFIORI-RIVALTA-LINGOTTO

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



**BLOCCIAMO LA PRODUZIONE, OCCUPIAMO LA METROPOLI TORINESE, FERMIAMO I PADRONI**

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

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

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

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

Compagni,

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

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

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

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

**COLLETTIVI OPERAI FIAT**  
Rivalta / Lingotto / Mirafiori



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

Perciò dobbiamo fin da oggi batterci:

per la DIFESA DI TUTTI I POSTI DI LAVORO

per il RITIRO DEI LICENZIAMENTI

contro TUTTE LE PROPOSTE DI MOBILITA'

contro L'AUMENTO DELLA PRODUTTIVITA' che vuol dire maggiore sfruttamento.

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

CONTINUIAMO LA LOTTA FINO ALL'OCCUPAZIONE DELLA FIAT COME PROPOSTO IN QUESTI GIORNI DAGLI OPERAI FIU' COMBATTIVI.

12-11-80  
CIP U. 0022109

COMITATO NAZIONALE  
CONTRO I LICENZIAMENTI

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

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

Operai, compagni,

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

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

I sindacati vanno incontro alle sue esigenze e le offrono:

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

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

In più offrono:

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

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

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

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



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

SE LA CASSA LA MOBILITA' ESTERNA LASSESSANO I LICENZIAMENTI DI MASSA MASCHERATI.

CI TROVEREMO IN CONCORRENZA CON I LAVORATORI DELLE ALTRE FABBRICHE IN CRISI, CON I DISOCCUPATI CHE IL POSTO DI LAVORO L'HANNO GIA' PERSO O NON L'HANNO MAI AVUTO.

Onerai, compagni,

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

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

Onerai, compagni,

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

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

E sulla base di queste rivendicazioni:

TRATTATIVE A TORINO IN FABBRICA IN ASSEMBLEA GENERALE APERTA A TUTTI

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

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

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

COMITATO NAZIONALE CONTRO I LICENZIAMENTI

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



## ASSEMBLEA CITTADINA AD ARCHITETTURA.

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

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

La nostra lotta si è imperniata su questi punti:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Un Gruppo di  
OPERAI MATERFERRO



# LOTTA DI CLASSE ALLA FIAT

COLLETTIVI OPERAI FIAT

IL PROGRAMMA DEL PADRONE

## 1) L'AUTO MUORE?

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

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

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

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

## 2) LA GUERRA DELL'AUTO

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

### QUALI SONO LE ARMI DI QUESTA GUERRA?

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

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

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

## 3) COSTO DEL PRODOTTO COSTO DEL LAVORO

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

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

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

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

## 4) CAMBIARE I CONNOTATI ALLA CLASSE OPERAIA

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

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

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

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

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

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

## 5) LA FIAT E GLI ANNI '80

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

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

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

## 6) LA POLITICA AL PRIMO POSTO

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

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

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

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

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

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

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



Trasferire così la concorrenza che c'è tra capitalisti in concorrenza spietata tra gli operai in cui la morte di uno significhi salvezza per l'altro.  
Ma non si ferma qui.

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

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

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

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

- c) E, infine, la FIAT punta a "razionalizzare" l'INDOTTO.

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

## 7) DALLA CONTRATTAZIONE ALL'AMMINISTRAZIONE

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

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

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

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

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

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

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

## 8) EFFETTI IMMEDIATI IN FABBRICA

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

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

## 9) ALLARGARE IL FRONTE DI LOTTA

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

Qualunque sia l'esito formale della vertenza dei 14.000 operai FIAT, l'amministrazione "morbida" di esso da parte dei sindacati non eviterà che su almeno 50.000 operai dell'indotto ricada immediatamente tutto il temibile peso delle grandi ristrutturazioni. Eppure l'organizzazione di cortei e manifestazioni esterne, in cui la gerarchia sindacale ha imposto il suo comando totalizzante, in questi giorni non si è mai data l'obiettivo di allargare il fronte di lotta, coinvolgere in esso i lavoratori dell'indotto, sostituendo al processo di ricomposizione della classe, la ricerca ostinata di rapporti con le istituzioni locali, partitiche eccetera. Allora è necessario respingere con la lotta la linea sindacale che avverta la logica della flessibilità e produttività come valori irrinunciabili, e altrettanto urgente è la lotta per la ricomposizione di un fronte che per la natura stessa assunta dal ciclo FIAT deve articolarsi sul territorio: sono tale impegno e tale lotta soltanto ad avere la possibilità di impedire il capovolgimento netto dei rapporti di forza in fabbrica a favore del comando capitalistico.

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

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

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

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

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

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



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

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

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

(Circostabito in proprio: Via Sant'Otmaro n. 20)

domenica 5 ottobre

CONFERENZA DEI GRUPPI OPERAI SULLA FIAT

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

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

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

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

Cosa chiede infatti Agnelli? E cosa risponde il sindacato?

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

Milano 1/10/80



## LA REALTA DELLA CRISI DELLA FIAT

### APPUNTI PER IL DIBATTITO

Gruppo operaio Mirafiori, Rivalta, Lingotto

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

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

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

### I DATI DELLA CRISI

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

VENDITE DI AUTOVETTURE IN EUROPA -MIGLIAIA DI UNITA'-

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

Fonte ECONOMIST INTELLIGENCE UNIT

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

Oggi il settore auto a livello mondiale vive

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Le scelte di Agnelli per difendere i profitti**

- Diminuire il numero degli operai e contenere il costo della forza-lavoro (bassi salari), ciò gli permette di risparmiare nella spesa di capitale variabile.

- Aumentare la produttività per diminuire il valore per unità di prodotto ed elevare la competitività sul mercato delle auto Fiat.

- Nuovi capitali da investire per elevare la produttività.

- Contenere la presenza dei concorrenti sul mercato italiano con misure protezionistiche.



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

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

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

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

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

Il risultato resta lo stesso: 15.000 operai licenziati.

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

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

## La posizione del PCI

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

Sul 3° punto il PCI affermava:

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

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

Ma leggiamo sull'Unità dell'11 Settembre 1980:

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

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

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

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

## IL SINDACATO

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

*74.000 in cassa integrazione fino al Dicembre del 1980*

*aumento dei prepensionamenti e delle dimissioni*

*aumento della mobilità interna.*

Cosa voleva Agnelli? Licenziare degli operai,



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

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

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

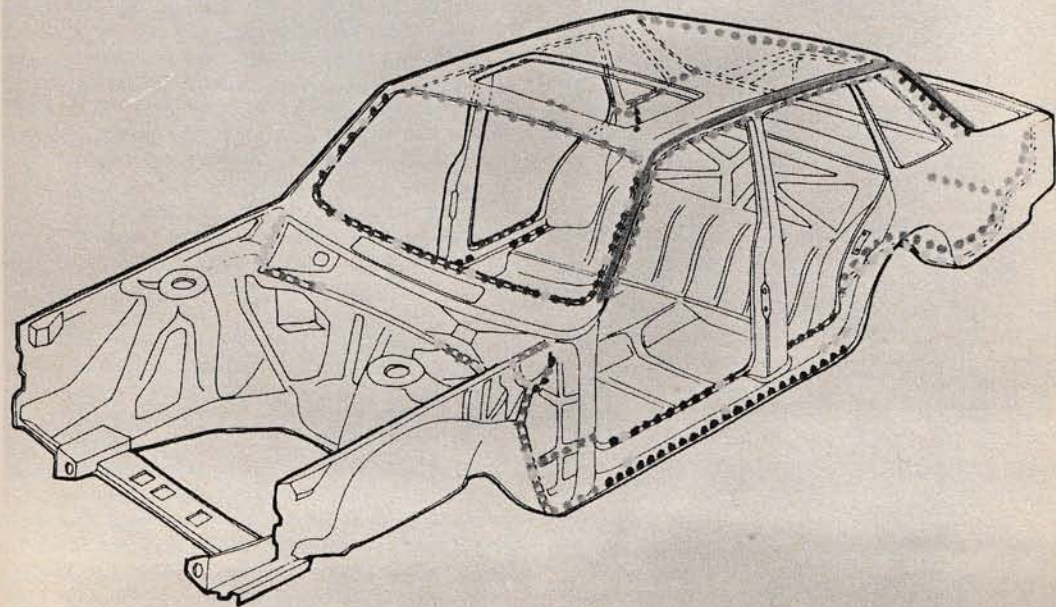
Qualcuno potrà dire che il sindacato ha fatto degli errori (se errore si può chiamare svendere la nostra pelle al padrone), che il sindacato non era d'accordo sulla mobilità esterna, che il sindacato in questi giorni ha indetto scioperi e cortei. Cerchiamo di vedere meglio la questione. Il sindacato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

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

Per noi operai è necessario organizzarci in fabbrica in comitati, essere noi operai a decidere

la lotta ed i contenuti, nessuno può inventarsi obbiettivi per quanto belli, riportare in fabbrica i compagni licenziati che in questi mesi hanno continuato a battersi, chiarire la natura dell'antagonismo che ci oppone al capitale e gli sviluppi della crisi.

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





## PROPOSTA DI DISCUSSIONE DI UN GRUPPO DI COMPAGNI DELLA MATERFERRO

### — Esiste la crisi dell'auto?

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

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

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

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

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

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

loro si realizza una decurtazione netta del salario.

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

### — Perché l'asse portante è la mobilità esterna?

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

#### **- Contenuti e forme di lotta**

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

#### **- Sulla mobilità esterna e sull'introduzione massiccia dell'automazione a partire dal 1982.**

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

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

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

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

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

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

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

Torino, ottobre '80



## FIAT E SINDACATI, QUALE ACCORDO?

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

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

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

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

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

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



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 svenere 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 23 mila propositi 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 20 mila, 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, diciamolo 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 perché 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. (interventuto 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 maggiorenni 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 respingere la 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 sollevarsi da batoste storiche molto più gravi e molto più drammatiche di quelle di questi 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° e 2° 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 amplificato 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

... I 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, davano 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 verremmo 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 perché tutti gli operai più coscienti lavorino per costruire e rafforzare la nostra organizzazione comunista proletaria, poiché 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 abbandonare 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 imporre accordi antioperai, DIVIDERCI E METTERCI L'UNO CONTRO L'ALTRO.

Compagni, operai,

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

cicl.in proprio via Bursio, 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 CONTROCORRENTE"



## 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 coppi, 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 perché 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'irritmi 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 perché vi sono 23.000 compagni di lavoro che devono rientrare;
- 2) il rifiuto della piattaforma aziendale, perché 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 perché 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, perché portino avanti la lotta contro i CdF che gestiscono questo tipo di accordo targato 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 IMPORRE NELLA CONTRATTAZIONE.

Per portare avanti questi obiettivi

ORGANIZZIAMO UNA PRESENZA OPLEVIA ALLA ASSEMBLEA DEI DELEGATI IN CASSA INTEGRAZIONE

LUNEDI' 20 ottobre alle ore 11 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. Plava, 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: perché lo sviluppo della tecnica, della produttività del lavoro, la capacità di produrre in minor tempo una crescente massa di merci, anziché 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 sindacato;

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 mediatricie 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 demagogia 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 risolvere 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'organizzazione

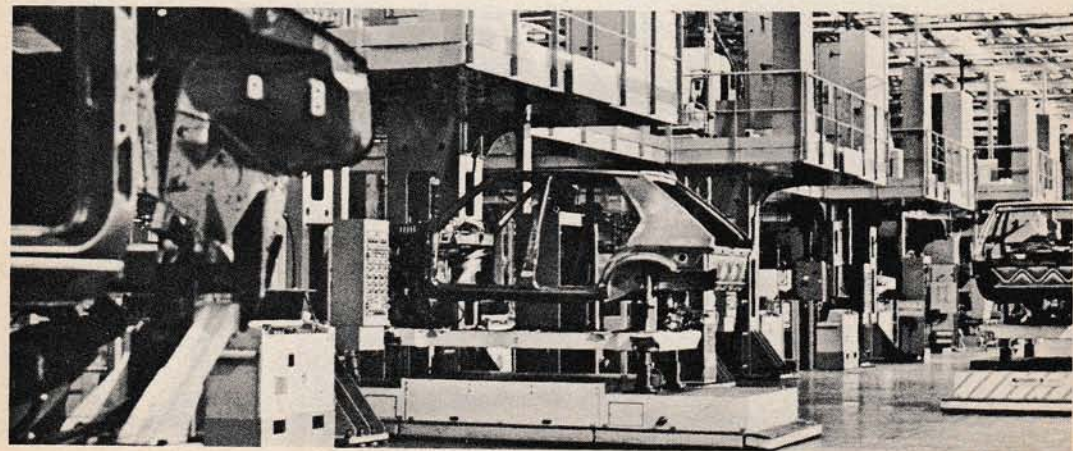
ne è il problema centrale. Ancora viene confermato che gli operai senza una propria organizzazione politica non possono emanciparsi. Si può iniziare a raggrupparsi in gruppi operai per discutere e decidere come fronteggiare la crisi capitalistica, le sue conseguenze sugli operai, i suoi sviluppi, il 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.

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

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

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





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

SABATO 1° NOVEMBRE  
AL CINEMA "GIARDINO" V. Monfalcone 62

Ad una settimana dalla firma dell'accordo Fiat-Sindacato sono cadute definitivamente le illusioni di chi sperava che la FIM, 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'FIM invece ha l'obiettivo di recuperare SULLA GESTIONE DELL'ACCORDO buona parte del CdF, costruendo una nuova base sociale formata da capi, intermedi, 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 aumenti 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. Irratti 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 gestione sindacale sarà la piattaforma aziendale, che ha al suo centro la nuova organizzazione del lavoro; l'obiettivo 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 spetta a giugnà colpirà i 23.000 e anche altri che sono ancora in produzione.

Il ricorso alla mobilità si sta estendendo ad altre fabbriche, come alla Pirellafarina, 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 in 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 PERCHÉ 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- RIVALLA- MIRAFIORI- MATERFERRO

rip V. Playa 145  
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 fanno 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 dalle fabbriche 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 23 mila 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 *soggettivo*: 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, perché 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 perché 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 24mila 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?*

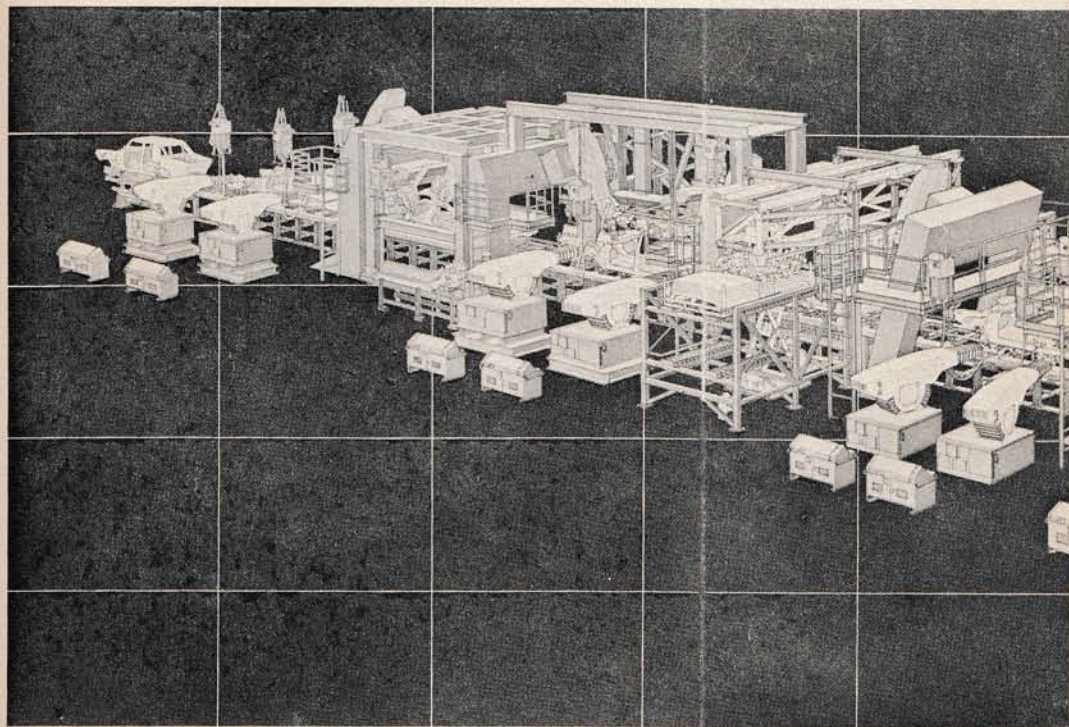
*La lotta alla FIAT non evidenzia invece la necessità di una nostra organizzazione politica che sappia rispondere su tutti i piani alla azione del capitale? Che sappia svolgere un lavoro fra gli operai per chiarire i rapporti fra essi e il sistema politico dei padroni?*

*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 obbiettivi» 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.

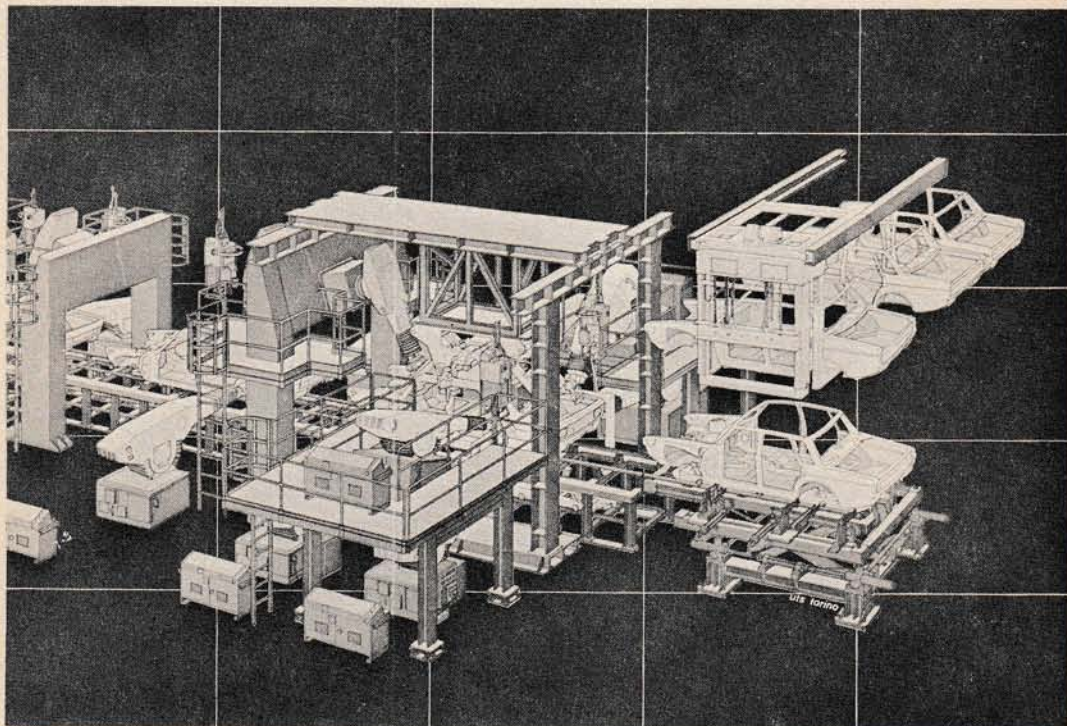
L'esperienza di questi anni ci ha dimostrato che su queste basi non solo non si unificano gli operai, ma si impedisce il confronto teorico e politico sulla realtà e quindi si impedisce proprio quella unificazione delle «avanguardie» tanto invocata da molti gruppi, unicamente a parole.

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) Sgombrare 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, perché 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 ingranaggio 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, spinta 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 capitalistiche «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 PRODUTTIVITÀ**

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.

E' 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'accentuarsi 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-

tizione 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 ristrutturava ma attuava 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» esplode 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.

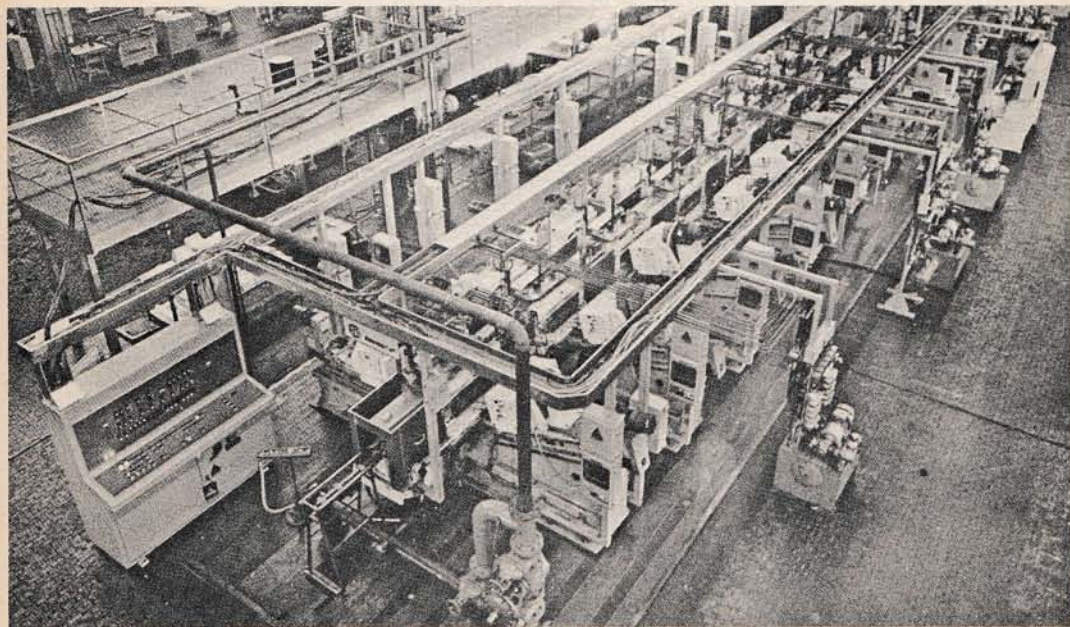
Nonostante tutto le assemblee che dovrebbero, almeno formalmente, sancire gli accordi sono sostanzialmente contrarie e le burocrazie sindacali attaccate anche fisicamente sono costrette a falsificare i risultati.

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.*

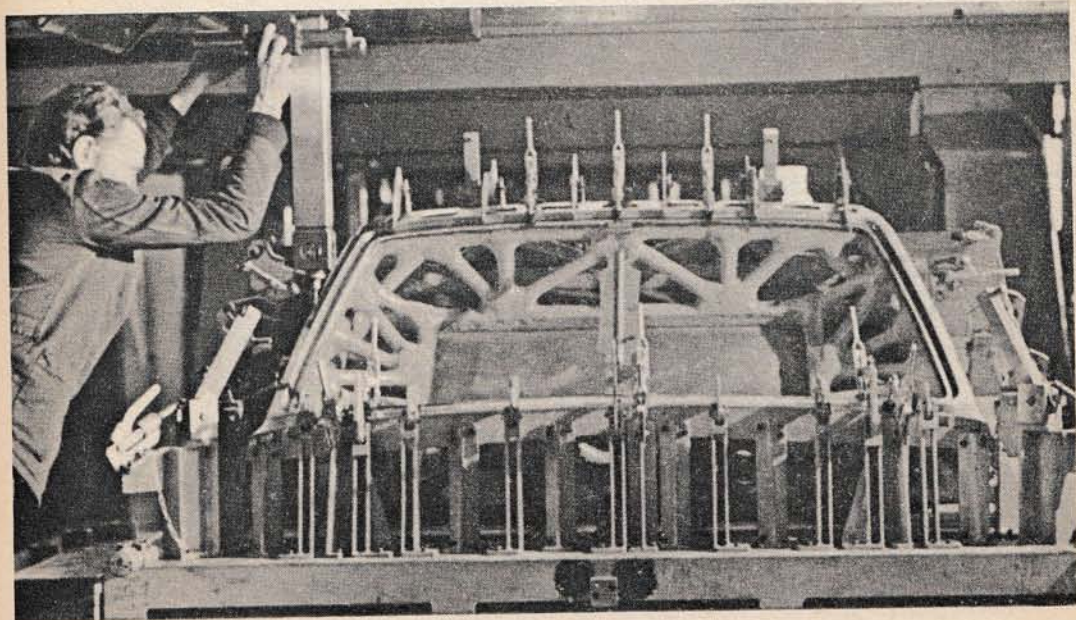
10)

«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 al 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%.

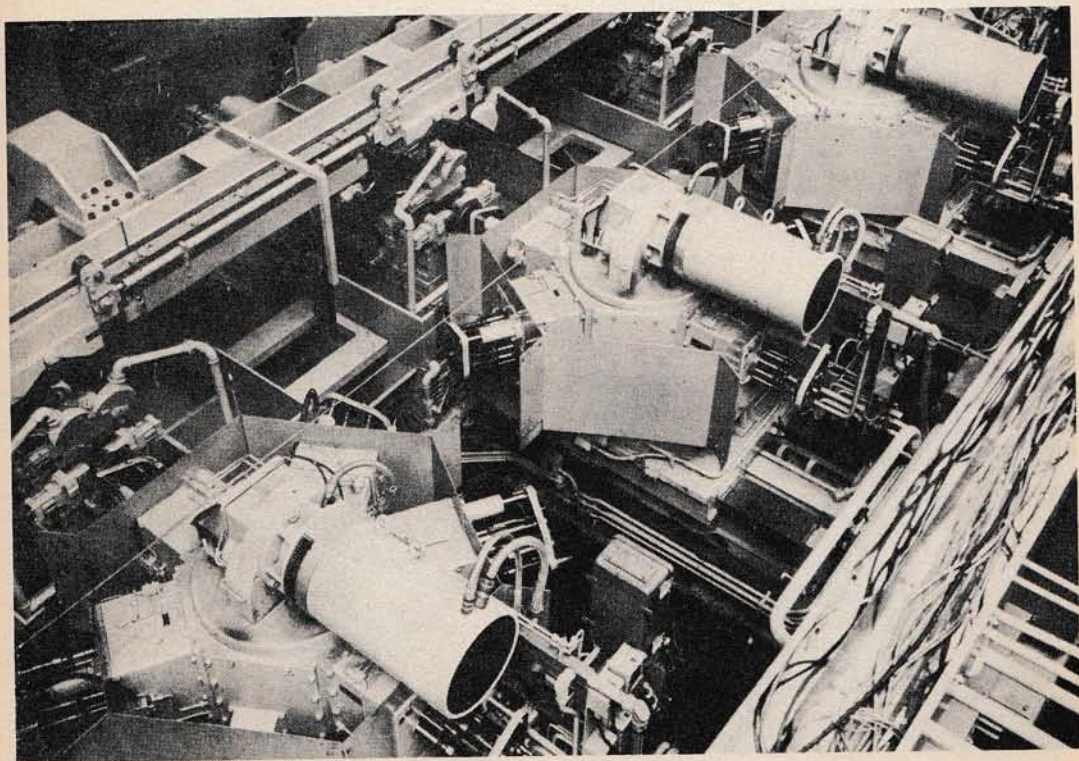
**D.** *E sulla composizione di questi nuovi assunti? Pare che si tratti di giovani molto combattivi, per nulla affezionati al lavoro; si è parlato di una fresca ventata di antagonismo.*

**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 scavealcava 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-

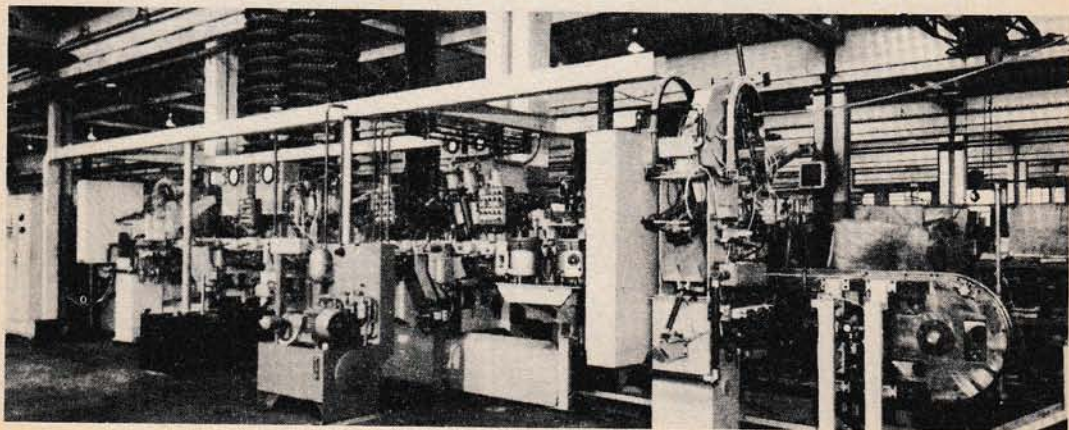
fronti dei capi, di picchetti, ecc.

**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 È STATO ANCORA INVIATO NESSUN SOCCORSO! I PARENTI, LE SQUADRE DI VOLONTARI DEVONO SCAVARE CON LE MANI INSANGUINATE: NON SOLO MANCAVO LE GRU, MA PERFINO I PICCONI E LA SERA, NONOSTANTE LE INVOCAZIONI DEI SEPOLTI VI BISOGNA INTERROGHARE PERCHÉ MANCANO LE FOTOCELLULE. FILE DI CADOVER SONO ANCORA ABBANDONATE SULLA STRADA SOTTO GLI OCCHI DEI PARENTI: MANCANO FORSINO LE BADE PER IMPROVVISATI, DOPO LA QUARTA NOTTE ALLAPERTO IN PIENO INVERNO, SULLE MONTAGNE, SENZA COPERTE, CIBO, MEDICINALI, E PURE UN AEREO È STATO INVIATO A PARACA-  
DUTARE I GENERI INDISPENSABILI ALLA SOPRAVVIVENZA.

**MA** CON L'ELICOTTERO SONO ARRIVATI PERTINI E IL PAPA E IL CODAZZO DELLE AUTO BLU AL SEQUITO. LA SOLIDARIETÀ 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!..." COSÌ È STATO ACCOLTO IL PRESIDENTE E IL SUO VELIVOLO. "NON PASSEGGIATE, NON È UNO SPETTACOLO, MÈRDE, MÈRDA, MIA MOQUE E QUI SOTTO DA DUE GIORNI CHE URLA" (commento della sera).

È IL GIUDIZIO PIÙ ESATTO DI UN ORDINAMENTO ECONOMICO PUTRESCENTE E DI UNA CLASSE DOMINANTE, I PADRONI E LORO RAPPRESENTANTI, PIÙ VICINI ALLE BESTIE CHE ALLA SOCIETÀ 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 CAPACITÀ DELLA BORGHESIA DI DISSOLGERSI DAI SUOI STESSI CRIMINI SEMPLICEMENTE PARLANDONE QUANDO TUTTI QUÀ NE PARLANO, SCARICANDO LE RESPONSABILITÀ SU ALTRI INDIVIDUI PER ASSOLVERE LA CLASSE COMPLESSIVA. QUALCHE MINISTRO SARÀ PREGATO DI DIMETTERSI, QUALCHE QUESTORE SARÀ DESTITUITO, SONO RESPONSABILI DI GENOCIDIO, HERITEREBBERO L'ERGASTOLO MA SARANNO INVECE RICICLATI QUANDO LE ACQUE SI CALMERANNO.

**OPERAI**, QUELLI CHE OGGI DENUNCIANO LE COSE DETTE "STABILITÀ E INEFFICIENZA" DELLO STATO "CERCANO SOLO DI ASSOLVERE IL SISTEMA ECONOMICO E SOCIALE CHE LE GENERA. MA COME MAI UNO STATO CHE FORAGGIA 300 MILIARDI UOMINI ARMATI E MODERNAMENTE EQUIPAGGIATI, ATTORNIATO DA UN ALTRO ESERCITO DI BUROCRATI SUPEREQUIPAGGIATI NON ALZA UN OTTO MENTRE MIGLIAIA DI PERSONE MUOIONO SOTTO LE MACCHINE? COME MAI CISI AFFIDA ALLA GENERICA SOLIDARIETÀ UMANA MENTRE È IN ATTO UNA CRISI DI SOVRAPPRODUZIONE CHE INTASA INGAZZINI 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 RIPOSTRUZIONE? COME MAI NON SI REQUISISCONO LE CASE SFITTE, GLI ALBERGHI RESIDENZIALI, LE VILLE DI LUSO PER SOSTENERE I SENZATELLO? SEMPLICEMENTE PERCHÉ IL PROFITTO PER I PADRONI E I LORO LECCAPIEDI È MOLTO PIÙ IMPORTANTE DELLA VITA ALTRI. TUTTO CIÒ CHE SERVE SARÀ ORA VENDUTO ALLO STATO CON GRANDI PROFITTI PER I PADRONI E SPECULATORI DI OGNI TIPO. PERCHÉ LA MACCHINA STATALE È PREDISPOSTA ALLA DIFESA DELLA CLASSE BORGHESA, PERCHÉ I TUTORI DELL'ORDINE, I FIGLI DEL POPOLO DEVONO FARE BUONA GUARDIA ALLA PROPRIETÀ PRIVATA; PERCHÉ QUANDO SI HA LA FUNZIONE DI DISCIPLINARE ALLO SFRUTTAMENTO GLI OPERAI, DI SFONDARNE I PICCHETTI, DI REPRIMERNE LE LOTTE, NON SI PUÒ ESSERE SENSIBILI ALLE LORO INVOCAZIONI A QUELLE DEI LORO FIGLI E DELLE LORO MOGLI QUANDO MUOIONO SOTTO LE MACCHINE.

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

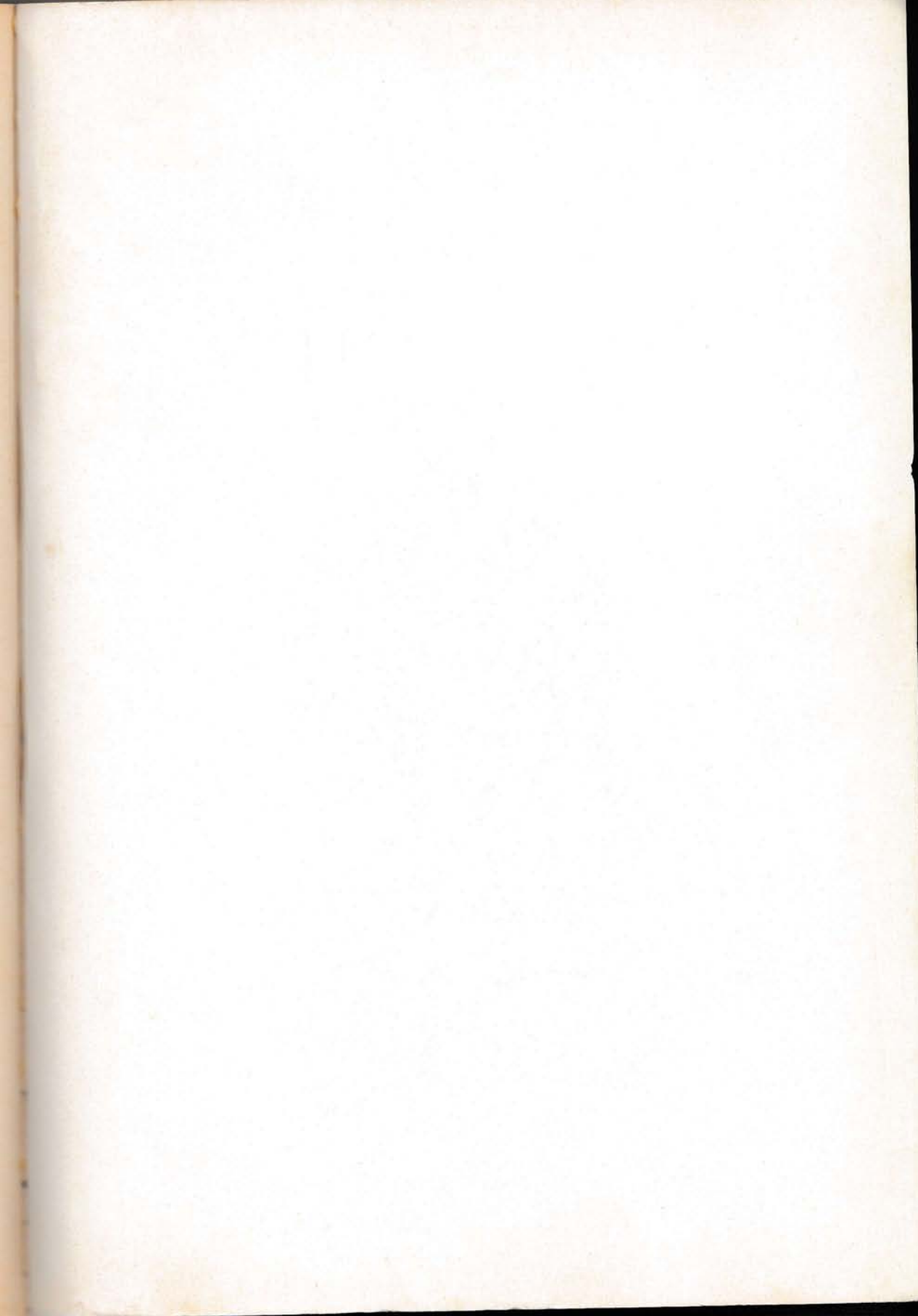
DEV'ESSERE BEN CHIARO CHE ORA LO STESSO TERREMOTO, DOPO AVER DISTRUTTO CENTINAIA DI FAMIGLIE OPERAIE, SARÀ USATO CONTRO GLI OPERAI STESSI PER IMPORRE NUOVI SACRIFICI A TUTTO VANTAGGIO DEI PROFITTI PADRONALI E SARÀ PROPRIO IL PCI E IL SINDACATO A IMPORCELI. DEV'ESSERE BEN CHIARO CHE I SOPRAVVISUTTI POTRANNO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

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

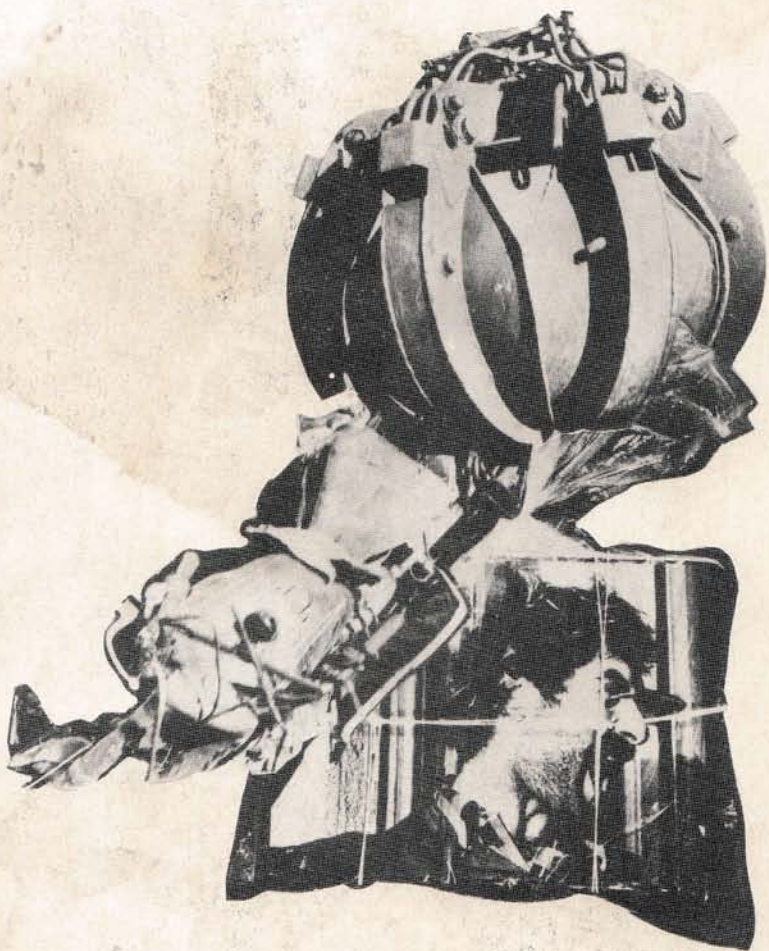












15006