

Perché si lotta alla Fiat Mirafiori

Le rivendicazioni

Migliore retribuzione dello sforzo produttivo - Ritmi più umani di lavoro - Rispetto della giornata di otto ore - Assunzione di 7500 disoccupati

Da giorni e giorni, ormai, Torino segue, con interesse e spirito di solidarietà, la grande lotta che vede impegnati i lavoratori della Fiat. Perché essi lottano? Quali ne sono gli obiettivi? Che cosa li spinge a questa lotta e che cosa, d'altra parte, giustifica le loro rivendicazioni? La cittadinanza torinese in linea di massima le risposte da dare a questi problemi: tuttavia essa vuole che tutto ciò che venga sempre più chiaro: la Conferenza di produzione della Mirafiori, avvenuta proprio in un momento cruciale e risolutivo della grande lotta, è valsa a lumeggiare sempre meglio questo complesso di problemi: la Mirafiori per così dire il cuore ed il cervello insieme del grande trust Fiat, ciò che in essa avviene è senza dubbio indicativo per tutta la Fiat nel suo insieme.

Fermare il supersfruttamento

E' proprio dalla Conferenza di produzione della Mirafiori, dall'esame del sistema di lavoro attualmente esistente sulle linee, è rimbalzato chiaro, per contrasto, il fondamentale obiettivo di lotta delle maestranze di tutto il complesso in generale e della Mirafiori in particolare: arginare lo spaventoso sfruttamento cui esse sono sottoposte. Resta quindi, in primo luogo, di dare una ampia definizione del « supersfruttamento », così come esso è perpetrato sulle linee: lasciamo per questo la parola alla relazione presentata dalla Commissione Interna e dal Consiglio di Gestione della Mirafiori alla Conferenza di produzione: « Prenderemo in esame tre mesi, e precisamente dicembre 1948, dicembre '49, dicembre '50. Nei mesi considerati la produzione della Fiat Mirafiori è stata la seguente: nel mese di dicembre 1948 si produssero 230 unità giornaliere, nel mese di dicembre 1949 si produssero 380 unità giornaliere, nel mese di dicembre 1950 si produssero 460 unità giornaliere. « Si è avuto in due anni un aumento di produzione del 100 per cento ottenuto col solo aumento del 22 per cento della mano d'opera. Le maestranze infatti sono cresciute di 4000 persone da 18.200 a 22.200 operai occupati nello stabilimento. « Nel dicembre '48 ogni operaio produceva allora 1160 Kg. Nel dicembre '49 ogni operaio produceva allora 1600 Kg. Nel dicembre 1950 ogni operaio produceva allora 1960 Kg. Da dicembre '48 a dicembre '50 la produttività dell'operaio è dunque aumentata del 69 per cento. Dal dicembre '48 al dicembre '49 vi è stato un aumento della produzione del 18 per cento, dal dicembre '49 al dicembre '50 un aumento del 70 per cento in sostanza, dal dicembre '48 al dicembre '50, un aumento del 100 per cento! « Le ore di presenza nei tre mesi considerati sono state: dicembre '48 2.663.192 più 200.000 straordinarie; dicembre '49, 3.158.130 più 231.000 straordinarie; dicembre '50, 3.607.700 più 118.300 straordinarie. Il tutto più le ore impiegate. Sostiamo cioè che innovazioni e miglioramenti al processo produttivo si sono tradotti in ultima analisi in un maggior sfruttamento della forza-lavoro dell'operaio, e che questo sfruttamento è il fattore determinante dell'aumento della produttività. « Il nido peccato della relazione che abbiamo sin qui citato, basato sopra inoppugnabili cifre, sta a dimostrare nel modo più persuasivo che cosa è lo sfruttamento. Tuttavia non si avrà di esso un'idea sufficientemente chiara se non si terrà presente un altro elemento: il taglio dei tempi.

Il taglio dei tempi

Il taglio dei tempi viene realizzato in mille modi ben noti agli operai della Mirafiori: in generale si prende pretesto da irrisioni migliori (talvolta immaginarie) nel processo produttivo, per imporre. Così avviene che alla Mirafiori mentre dal dicembre '48 al dicembre '50 la produttività è passata da 116 a 196, il rendimento calcolato per la corresponsione dell'incentivo di produzione è addirittura diminuito passando da 139 a 133! Come risultato del supersfruttamento, nel periodo dicembre '48 dicembre '50 ad un aumento di produttività del 69 per cento corrispondeva un aumento salariale del 21,3 per cento.

Così emerge chiara la risposta alla domanda « che cosa chiedono i lavoratori della Fiat in generale e della Mirafiori in particolare? ». Chiedono che una aliquota della maggior ricchezza da essi prodotta venga devoluta ad essi e non finisca ad impinguare ancora di più il trust; chiedono che ad un salario più equo corrispondano ritmi di lavoro più umani; non è ammissibile che la Fiat, con le basse retribuzioni e con il terrorismo aziendale a carattere pseudo-disciplinare, imponga che si facciano oltre mezzo milione di ore straordinarie portando così un vero e proprio attacco alla giornata lavorativa di 8 ore: le porte delle grandi officine devono aprirsi ai disoccupati, devono assorbire quella aliquota di mano d'opera che è necessaria a mantenere la produzione e ad aumentare,

Le richieste in cifre

Quale obiettivo dell'attuale lotta sindacale, i lavoratori della Fiat hanno avanzato richieste che si concretano nelle seguenti cifre di aumento orario:

I categoria	L. 19,50
II	L. 25,20
III	L. 30,90
IV	L. 36,60
donne e giovani	L. 47,90

chiedono che i maggiori profitti che derivano alla Fiat dal loro lavoro, dall'aumento di produzione dovuto all'assunzione di nuova mano d'opera, si traducano in una coraggiosa politica di abbassamento dei prezzi in modo da incoraggiare il mercato di quale, reciprocamente, verrà a far così da incentivo ad un ulteriore aumento della produzione di pace, poiché essi chiedono anche che la loro forza-lavoro non venga usata a produrre ordigni di morte, ma arricchisca tutto il popolo italiano.

Le richieste salariali avanzate dai sindacati della Fiat, in una relazione presentata alla Conferenza di produzione della Fiat Mirafiori, sono state le seguenti: « La Fiat ancora una volta ha sbagliato strada. Non è certamente questa la strada per una distensione sociale, molte volte auspicata a parole, ma sempre decisamente non voluta nei fatti: quando si è sfruttati come siamo sfruttati noi alla Mirafiori non vi può essere distensione ma solo lotta contro il sistema e contro chi lo applica, perché non vi è altra alternativa se vogliamo vivere da uomini ».

Una funzione di guida

Ma non solo a questo si limitano i lavoratori della Mirafiori: essi non dimenticano la loro situazione e la loro funzione, non dimenticano che ad essi spetta la funzione di guida di tutta la classe operaia e di tutti i lavoratori torinesi nella grande lotta per più umane condizioni di vita, contro la politica di guerra e di fame dei grossi gruppi capitalistici alla cui testa c'è l'Impero. Essi hanno perciò avanzato, nella loro conferenza di produzione, precise richieste le quali tenderanno, da un lato, ad abbassare lo

spaventoso livello del supersfruttamento e, dall'altro, ad iniziare un'azione feconda per aiutare i disoccupati che a migliaia affollano le strade d'Italia.

In concreto i lavoratori della Fiat Mirafiori hanno chiesto che si proceda all'immediata assunzione di 400 disoccupati per ridurre i ritmi bestiali di lavoro; che immediatamente, allo scopo di eliminare le ore straordinarie non necessarie e riportare la giornata di lavoro a 8 ore, si assumano altri 900 disoccupati; e da ultimo che entro il 1951, mediante l'aumento della produzione di autovetture siano assunti complessivamente 7500 lavoratori disoccupati. Sarà questo un passo di valore più che decisivo nella grande lotta contro la fame e la miseria: esso significherà d'altra parte arricchire il mercato di altri acquirenti, sottraendogli 7500 indigenti. Il che sarà in definitiva un grande vantaggio per tutti.

R. L.

La Fiat può soddisfare le richieste dei lavoratori

Basta una leggera decurtazione dei profitti mensili pari a 577 milioni più 450 milioni di superprofitti, conseguiti dalla Fiat nella sola sezione Mirafiori, per accogliere pienamente le moderate rivendicazioni delle maestranze

La Conferenza di produzione della Mirafiori ha, tra l'altro, smentito clamorosamente la tesi della Direzione generale della Fiat, secondo cui sarebbe impossibile venire incontro alle richieste dei lavoratori se non con « grave danno » per la produzione e per la stessa esistenza del complesso industriale. Ogni volta che le maestranze avanzano la minima rivendicazione, gli industriali cominciano a dire che così non si può andare avanti, che i costi distruggere la fabbrica, che tutto si risolverebbe in un danno comune. Poi passano gli anni, e « inspiegabilmente » il monopolio si estende, si rafforza, diventa sempre più pletorico, e i profitti salgono a cifre astronomiche.

Oggi il Consiglio di Gestione e la Commissione Interna di Mirafiori sono penetrati direttamente, con la loro analisi e la loro critica, negli oscuri calcoli dei grossi industriali, e smentiscono in modo radicale le fandonie fin qui dette, ad esempio, dalla Direzione della Fiat.

Vediamo di chiarire qualche dei calcoli rigorosi che il C.d.G. hanno preparato in vista della Conferenza di produzione. Cominciamo col cercare di comprendere perché la Direzione Fiat può corrispondere alle nostre richieste. Vediamo, anzitutto, che il costo del lavoro è notevolmente ridotto, per effetto del supersfruttamento, passato dal 18,5% al 12,8%.

Costo materie prime: 41,5%; Costo lavoro: 18,5%; Costo ammortamento e spese aziendali: 9%; Costo vendita: 16%; Utile di fabbrica: 15%.

Ora, esaminando uno per uno questi fattori e trandone le conclusioni che risultano dallo studio preparato in comune dal C.d.G. e dalla C.I., ne consegue:

1) che le materie prime non hanno avuto nell'ultimo periodo (dal dicembre '48 al dicembre '50, che qui consideriamo)

delle variazioni sensibili, se non in parte negli ultimi mesi del '50, quando i prezzi delle materie prime stesse hanno risentito le prime conseguenze della corsa al rialzo;

2) che il costo del lavoro è notevolmente ridotto, per effetto del supersfruttamento, passato dal 18,5% al 12,8%;

3) che l'aumento della quota ammortamenti è stato più che coperto dalla riduzione della quota di spese aziendali, verificata in misura notevole per l'aumento della produzione;

4) che il costo di vendita è rimasto immutato;

5) che l'utile di fabbrica, in seguito alla diminuzione del costo del lavoro, è sceso dal 15% al 20,6%.

Inoltre, se noi consideriamo che il prezzo di vendita per chilogrammo era circa uguale per tutti i tipi di produzione; e se consideriamo inoltre: 1) che è rimasto immutato (sempre dal dicembre '48 al dicembre '50) il prezzo della « 1100 », ma che la produzione di tale vettura è minima nel totale generale dei prodotti; 2) infine, che sempre nello stesso periodo si è iniziato la produzione del nuovo tipo di vettura « 1400 », e che con questo tipo di macchina si attua un più intenso sfruttamento dei lavoratori, ne risulta, con una sufficiente approssimazione, la seguente tabella, estendendo il ragionamento sin qui fatto per la « 500 » a tutta la produzione della Mirafiori:

Prezzo di vendita medio per Kg. L. 1083;

Profitti dic. '48 per Kg. (15% di utile): L. 162;

Profitti dic. '50 per Kg. (20,6% per cento di utile): L. 223;

Di conseguenza, tenendo conto della produzione mensile, risulta la seguente tabella:

Profitti dic. '48: L. 616 milioni;

Profitti dic. '50: L. 1193 milioni (supponendo il 15% dell'utile di fabbrica);

Profitti dic. '50: L. 1643 milioni (col 20,6% di utile per effetto del supersfruttamento).

In altre parole la Fiat ha avuto nel mese di dicembre del '50 un profitto di 1643 milioni, con un aumento rispetto al dicembre del '48 di 1027 milioni. Questo aumento considerevole possiamo così suddividerlo: a) aumento dovuto allo sviluppo della produzione se il ritmo produttivo fosse rimasto co-

ndizioni per l'aumento dei prezzi e degli incentivi di produzione, e nello stesso tempo, senza alcun danno, ed anzi a vantaggio di un maggior incremento del mercato, ridurre i prezzi di vendita delle autovetture, che, com'è noto, dal gennaio del '51 sono aumentati co-

ndizioni per l'aumento dei prezzi e degli incentivi di produzione, e nello stesso tempo, senza alcun danno, ed anzi a vantaggio di un maggior incremento del mercato, ridurre i prezzi di vendita delle autovetture, che, com'è noto, dal gennaio del '51 sono aumentati co-

ndizioni per l'aumento dei prezzi e degli incentivi di produzione, e nello stesso tempo, senza alcun danno, ed anzi a vantaggio di un maggior incremento del mercato, ridurre i prezzi di vendita delle autovetture, che, com'è noto, dal gennaio del '51 sono aumentati co-

ndizioni per l'aumento dei prezzi e degli incentivi di produzione, e nello stesso tempo, senza alcun danno, ed anzi a vantaggio di un maggior incremento del mercato, ridurre i prezzi di vendita delle autovetture, che, com'è noto, dal gennaio del '51 sono aumentati co-

ndizioni per l'aumento dei prezzi e degli incentivi di produzione, e nello stesso tempo, senza alcun danno, ed anzi a vantaggio di un maggior incremento del mercato, ridurre i prezzi di vendita delle autovetture, che, com'è noto, dal gennaio del '51 sono aumentati co-

ndizioni per l'aumento dei prezzi e degli incentivi di produzione, e nello stesso tempo, senza alcun danno, ed anzi a vantaggio di un maggior incremento del mercato, ridurre i prezzi di vendita delle autovetture, che, com'è noto, dal gennaio del '51 sono aumentati co-

ndizioni per l'aumento dei prezzi e degli incentivi di produzione, e nello stesso tempo, senza alcun danno, ed anzi a vantaggio di un maggior incremento del mercato, ridurre i prezzi di vendita delle autovetture, che, com'è noto, dal gennaio del '51 sono aumentati co-

ndizioni per l'aumento dei prezzi e degli incentivi di produzione, e nello stesso tempo, senza alcun danno, ed anzi a vantaggio di un maggior incremento del mercato, ridurre i prezzi di vendita delle autovetture, che, com'è noto, dal gennaio del '51 sono aumentati co-

ndizioni per l'aumento dei prezzi e degli incentivi di produzione, e nello stesso tempo, senza alcun danno, ed anzi a vantaggio di un maggior incremento del mercato, ridurre i prezzi di vendita delle autovetture, che, com'è noto, dal gennaio del '51 sono aumentati co-

ndizioni per l'aumento dei prezzi e degli incentivi di produzione, e nello stesso tempo, senza alcun danno, ed anzi a vantaggio di un maggior incremento del mercato, ridurre i prezzi di vendita delle autovetture, che, com'è noto, dal gennaio del '51 sono aumentati co-

ndizioni per l'aumento dei prezzi e degli incentivi di produzione, e nello stesso tempo, senza alcun danno, ed anzi a vantaggio di un maggior incremento del mercato, ridurre i prezzi di vendita delle autovetture, che, com'è noto, dal gennaio del '51 sono aumentati co-

ndizioni per l'aumento dei prezzi e degli incentivi di produzione, e nello stesso tempo, senza alcun danno, ed anzi a vantaggio di un maggior incremento del mercato, ridurre i prezzi di vendita delle autovetture, che, com'è noto, dal gennaio del '51 sono aumentati co-

ndizioni per l'aumento dei prezzi e degli incentivi di produzione, e nello stesso tempo, senza alcun danno, ed anzi a vantaggio di un maggior incremento del mercato, ridurre i prezzi di vendita delle autovetture, che, com'è noto, dal gennaio del '51 sono aumentati co-

ndizioni per l'aumento dei prezzi e degli incentivi di produzione, e nello stesso tempo, senza alcun danno, ed anzi a vantaggio di un maggior incremento del mercato, ridurre i prezzi di vendita delle autovetture, che, com'è noto, dal gennaio del '51 sono aumentati co-

ndizioni per l'aumento dei prezzi e degli incentivi di produzione, e nello stesso tempo, senza alcun danno, ed anzi a vantaggio di un maggior incremento del mercato, ridurre i prezzi di vendita delle autovetture, che, com'è noto, dal gennaio del '51 sono aumentati co-

ndizioni per l'aumento dei prezzi e degli incentivi di produzione, e nello stesso tempo, senza alcun danno, ed anzi a vantaggio di un maggior incremento del mercato, ridurre i prezzi di vendita delle autovetture, che, com'è noto, dal gennaio del '51 sono aumentati co-

ndizioni per l'aumento dei prezzi e degli incentivi di produzione, e nello stesso tempo, senza alcun danno, ed anzi a vantaggio di un maggior incremento del mercato, ridurre i prezzi di vendita delle autovetture, che, com'è noto, dal gennaio del '51 sono aumentati co-

ndizioni per l'aumento dei prezzi e degli incentivi di produzione, e nello stesso tempo, senza alcun danno, ed anzi a vantaggio di un maggior incremento del mercato, ridurre i prezzi di vendita delle autovetture, che, com'è noto, dal gennaio del '51 sono aumentati co-

ndizioni per l'aumento dei prezzi e degli incentivi di produzione, e nello stesso tempo, senza alcun danno, ed anzi a vantaggio di un maggior incremento del mercato, ridurre i prezzi di vendita delle autovetture, che, com'è noto, dal gennaio del '51 sono aumentati co-

ndizioni per l'aumento dei prezzi e degli incentivi di produzione, e nello stesso tempo, senza alcun danno, ed anzi a vantaggio di un maggior incremento del mercato, ridurre i prezzi di vendita delle autovetture, che, com'è noto, dal gennaio del '51 sono aumentati co-

ndizioni per l'aumento dei prezzi e degli incentivi di produzione, e nello stesso tempo, senza alcun danno, ed anzi a vantaggio di un maggior incremento del mercato, ridurre i prezzi di vendita delle autovetture, che, com'è noto, dal gennaio del '51 sono aumentati co-

ndizioni per l'aumento dei prezzi e degli incentivi di produzione, e nello stesso tempo, senza alcun danno, ed anzi a vantaggio di un maggior incremento del mercato, ridurre i prezzi di vendita delle autovetture, che, com'è noto, dal gennaio del '51 sono aumentati co-

ndizioni per l'aumento dei prezzi e degli incentivi di produzione, e nello stesso tempo, senza alcun danno, ed anzi a vantaggio di un maggior incremento del mercato, ridurre i prezzi di vendita delle autovetture, che, com'è noto, dal gennaio del '51 sono aumentati co-

Interesse nazionale

L'accoglimento delle richieste sindacali avanzate dai lavoratori tornerà a vantaggio dell'economia del Paese attraverso il maggiore smercio degli autoveicoli

Senza dubbio la chiave di volta della soluzione del problema della Fiat Mirafiori si identifica nella necessità di un mutamento completo della politica attualmente perseguita dalla Direzione, nel senso di una completa accettazione delle rivendicazioni poste oggi dai lavoratori. E' nondimeno evidente però che questo mutamento non va considerato sotto l'aspetto ristretto e che è pur sempre di capitale importanza — della esclusiva modificazione dei rapporti fra capitale e lavoro, ma bensì sotto l'aspetto ben più largo del problema di dimensionamento e organizzazione della industria automobilistica torinese, con tutte le conseguenze che ne possono derivare nel campo specifico della produzione nazionale e per il mercato estero.

Un'altra parola l'accoglimento di quanto chiedono le maestranze della Fiat oggi non può essere interpretato come fine a se stesso ma schiude automaticamente enormi possibilità e situazioni vantaggiose per quei ceti produttivi del Paese che ruotano, direttamente o meno, attorno all'industria automobilistica, con conseguenze evidentemente ovvie per tutto il complesso dell'economia nazionale. Infatti, per assicurare nel futuro un crescente smercio, il prezzo della vettura prodotta dalla Fiat deve di necessità ridursi ancora. Vi sono dei motivi estranei ad una nuova compressione dei profitti Fiat — che sono, come sappiamo, enormi — che si oppongono ad una diminuzione del prezzo di vendita? Evidentemente no. La maggior produttività del lavoro ottenuta coi nuovi e più moderni mezzi di produzione varrebbe senz'altro a ridurre notevolmente la spesa del costo del lavoro e tenendo conto che nell'industria italiana si investe poco per potenziare il macchinario (il capitale investito nel settembre '48 per ogni addetto nel settore metalmeccanico in Italia è di 1 rispetto a 5 negli Stati Uniti) ne consegue che l'unica via giusta per risolvere il problema è questa e soltanto questa. Ma per elevare il prezzo del meccanico della Fiat se vogliamo che i prezzi si riducano tanto da permettere di soddisfare il nostro mercato interno, è necessario che questi investimenti, che rappresentano un incremento del patrimonio industriale, la Fiat stessa li trovi nei profitti accumulati dal suo settore meccanico della Fiat. In altre parole, se noi vogliamo che i prezzi si riducano tanto da permettere di soddisfare il nostro mercato interno, è necessario che questi investimenti, che rappresentano un incremento del patrimonio industriale, la Fiat stessa li trovi nei profitti accumulati dal suo settore meccanico della Fiat.

L'importanza del settore automobilistico nella vita economica del Paese è ancora più accentuata in quanto ad una situazione di scarsissimo incremento in quasi tutti i settori, corrisponde una situazione di sviluppo nel settore automobilistico. Certo che se si considera come immutabile l'attuale condizione di estrema miseria delle masse lavoratrici, allora è anche certo che sembrerà difficile vendere un maggior numero di autoveicoli.

Il nostro paese però ha bisogno di una grande quantità di autoveicoli, come di ogni altro mezzo di trasporto, perché il suo sistema dei trasporti è fra i più arretrati ed i meno adeguati allo sviluppo economico di un paese civile. In primo luogo quindi il programma di sviluppo della produzione e come conseguenza una sempre maggiore occupazione di mano d'opera è subordinato al maggior assorbimento del mercato interno.

Per rendersi conto della posizione dell'Italia rispetto agli altri paesi per quanto riguarda la densità degli autoveicoli circolanti, sarà bene ricordare che il nostro paese si trova al 21° posto fra i paesi civili, dopo l'Algeria il Sud Africa, la Nuova Zelanda, l'Islanda, paesi questi ultimi con un'industria pochissimo sviluppata. Per di più vi è da notare che il rapporto di autoveicoli industriali rispetto ad autoveicoli è molto basso

nel confronti di altri paesi per cui ne consegue direttamente che questo squilibrio di sviluppo è imputabile ad una mancata considerazione della produzione che c'è stata e della nostra economia. Dove vi era la possibilità di trarre larghi profitti l'industria si è sviluppata soddisfacendo le richieste di un ristretto numero di privilegiati.

Le possibilità dunque che si offrono di produrre autoveicoli che in effetti sono pressoché illimitate, ma di questa considerazione deriva logicamente che è necessario aumentare la capacità di acquisto delle classi medie e povere con una migliore distribuzione del reddito nazionale se si vuole eliminare la suddivisione fra mercato di lusso e mercato « normale ». Se si vuol infine permettere una sempre maggiore produzione di autoveicoli nel nostro paese.

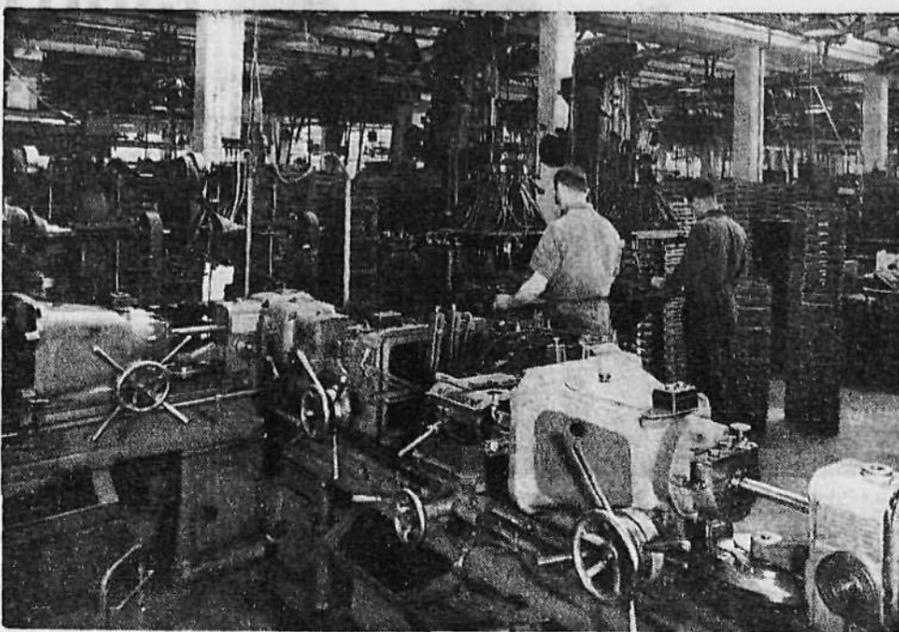
La lotta che gli operai della Fiat Mirafiori stanno conducendo oggi poggia proprio su questi semplicissimi presupposti, e quindi sarebbe materialmente impossibile non vedervi in essa tutto il carattere di largo respiro che in effetti possiede, nel senso già accennato di un maggior valorizzazione degli interessi del mercato nazionale automobilistico, inquadrate nella visione reale di quanto conviene oggi all'insieme della produzione nazionale, socialmente utile, e non si identifica certamente in una dannosa politica bellicista per l'armamento.

Come si vede i riflessi che deriverebbero nel campo interno del settore automobilistico da una accettazione delle soluzioni proposte dalle maestranze della Fiat Mirafiori, sono enormemente vantaggiose, ma se ci soffermiamo un istante ad esaminare la situazione attuale della nostra esportazione di autoveicoli, possiamo ben individuare alcuni motivi che suggeriscono un radicale mutamento alla posizione assunta dalla Direzione Fiat.

Qual'è la situazione dell'esportazione italiana di autoveicoli? Le percentuali di esportazione decrescono progressivamente rispetto alla quantità prodotta. Nuovamente l'elemento della massima importanza per la riuscita della politica di vendita all'estero è il prezzo di vendita della nostra produzione. A parità di prestazioni le nostre autovetture risultano più costose; in generale la nostra produzione, ha un costo al chilogrammo e per cavallo più elevato di gran parte della concorrenza straniera. Le cause che determinano gli alti prezzi sono identiche a quelle che caratterizzano la produzione nazionale.

E' ancor più evidente nel mercato estero perciò che una valida riduzione dei prezzi tanto da permettere la concorrenza con altri paesi, non è possibile se non si riducono i costi, evitando e s'impedisce la voce lavoro, che si ottiene migliorando il processo di lavorazione degli impianti, in altre parole rinunciando alla speculazione finanziaria sinora perseguita dai dirigenti della Fiat. Tale posizione naturalmente ha favorito i profitti dei grandi monopoli — e quindi della Fiat — che realizzano sul mercato interno ciò che perdono con l'esportazione, con la conseguenza di mantenere elevati i prezzi e di limitare il consumo interno.

A questa impostazione egotistica ed esclusivistica della produzione reagiscono oggi, con la crescente decisione di salvaguardare gli interessi di tutta la popolazione, i lavoratori della Fiat Mirafiori. Occupazione massima, assorbimento di manodopera, e di conseguenza, che si identificano in un obiettivo comune: ottenere questo alla Fiat e ogni dilazione o tergiversazione della Direzione costituisce palese intenzione di soffocare la realizzazione di una efficiente industria automobilistica torinese e nazionale.



Un reparto alla Mirafiori: è possibile notare la scarsità di personale attorno alle macchine



Sciopero alla Mirafiori



Un gruppo di operai delle « Ferriere » mentre esce dallo stabilimento in un giorno di sciopero

DUE POLITICHE ECONOMICHE

Nella mozione conclusiva votata alla Conferenza di produzione della Fiat-Mirafiori, i lavoratori dello stabilimento hanno chiaramente definito gli obiettivi di politica economica perseguiti dalla Fiat e quelli da loro proposti. Ecco i punti della mozione:

Gli obiettivi della Direzione FIAT

L'indirizzo produttivo della Direzione secondo l'analisi condotta dal Consiglio di Gestione e della Commissione Interna della Mirafiori, consiste nel continuo inasprimento della politica di monopolio:

- a) a danno dei lavoratori sottoposti a un sempre maggiore sfruttamento;
- b) a danno del Paese a causa degli alti prezzi, lo stragolamento delle piccole e medie iniziative private e le commesse militari.

Nel settore automobilistico la Fiat infatti tenta di realizzare la seguente politica:

1° Intensificazione dello sfruttamento dei lavoratori manuali ed intellettuali. Nei due ultimi anni la produttività media è infatti aumentata del 69%, mentre le retribuzioni dirette sono aumentate — pur tenendo conto della rivalutazione del dicembre scorso — appena del 21% e il costo del lavoro per la Fiat — cioè tenendo conto delle ferie, gratifiche, contributi, ecc. — è aumentato appena del 17%. In luogo di aumentare il numero dei lavoratori occupati, la Fiat aumenta il ritmo di lavoro e costringe i lavoratori all'allungamento della giornata di lavoro, rendendo ordinarie le ore straordinarie.

2° Aumento ingiustificato dei prezzi delle autovetture civili. Ciò riduce ulteriormente le possibilità di vendita delle vetture e si ripercuote negativamente sui compratori e non permette lo sviluppo dei trasporti automobilistici, di cui il nostro paese ha estrema ed urgente necessità. Questo aumento dimostra in definitiva che la FIAT si è messa prima di ogni altro sulla strada dell'aumento dei prezzi e dell'inflazione, perché fonte di maggiori profitti per i gruppi finanziari.

3° Aumento dei profitti attraverso la politica di monopolio. Infatti grazie alla FIAT Mirafiori gli Agnelli negli ultimi due anni hanno elevato il profitto medio mensile da 616 milioni a 1 miliardo e 643 milioni, con un aumento del 150%.

4° In luogo di aumentare la produzione di vetture civili sfruttando completamente la capacità degli impianti, la FIAT inizia la produzione della camionetta militare tipo jeep. Anche nel settore delle vetture, come in quasi tutti gli altri settori della produzione FIAT, gli amministratori della FIAT si sono nuovamente messi sulla strada delle commesse militari, nel quadro della politica di preparazione della guerra voluta dai grandi trust americani ed internazionali.

Le proposte dei lavoratori della Mirafiori

Il Consiglio di Gestione della FIAT Mirafiori ed il Consiglio di Gestione Centrale del Complesso FIAT, con l'appoggio dei lavoratori, condurranno l'azione necessaria perché alla FIAT Mirafiori si realizzi il seguente programma:

1° In luogo di iniziare la produzione in serie della camionetta militare, sia aumentata la produzione di vetture civili, portando la produzione giornaliera dalle attuali 460 vetture a 660 vetture giornaliere.

2° All'aumento della produzione deve corrispondere una riduzione del 25% del prezzo di vendita. Soltanto riducendo il prezzo delle 500 C. dalle attuali 730 mila lire a 567 mila lire e corrispondentemente il prezzo degli altri tipi sarà possibile vendere una maggiore numero di vetture e migliorare i gravissimi situazioni dei trasporti automobilistici.

3° Lo sfruttamento dei lavoratori deve essere portato ad un livello più tollerabile di quello attuale. Devono perciò essere eliminate le pressioni e le intimidazioni che gravano sui lavoratori, e si dovrà impedire che i tempi di lavoro costringano i lavoratori a ritmi inumani. Perciò 400 lavoratori devono essere immediatamente assunti per diminuire il ritmo di lavoro, che, particolarmente alle linee, ha raggiunto un livello inumano. Inoltre devono essere eliminate le ore straordinarie non necessarie mediante l'assunzione immediata di 500 lavoratori disoccupati.

4° Sia dato esito completo alle giuste richieste di proporzionare i salari all'aumento dei ritmi di lavoro avvenuto negli ultimi due anni. La grande lotta dei lavoratori attualmente in corso piegherà l'ostinazione della direzione FIAT che tenta ancora di negare una giusta retribuzione ai propri dipendenti.

5° Entro il 1951, siano assunti 7500 nuovi lavoratori per la realizzazione del programma di sviluppo della produzione e per ridurre l'attuale sfruttamento. Sarà così compiuto un passo decisivo nella lotta contro la disoccupazione e la miseria nella nostra provincia e sarà migliorato il livello economico generale. Infatti all'aumento della produzione di vetture corrisponderà un aumento generale della produzione dell'industria torinese e un aumento del giro d'affari nel commercio e nell'artigianato in relazione all'aumentata disponibilità salariale delle masse lavoratrici.

AGLI AMICI DE "L'UNITA"



Oggi sono all'ordine del giorno per la diffusione della Voce della VERITA' EUGENIO VAHRO di Casagrande (Monf): ogni domenica diffonde 40 copie de L'UNITA', DARIO POZZATO, il più piccolo « Amico de L'Unità », ma il più dinamico diffusore di Riva-Bielle, diffonde ogni domenica 60 copie de L'UNITA' e COMITATI degli « Amici » sono inviati ad inviare le fotografie dei diffusori e delle diffonditrici per la pubblicazione all'ordine del giorno.

Tagliandi Abbonamenti «L'Unità» 11 febbraio
I responsabili dei Gruppi «Amici de L'Unità» sono tenuti ad effettuare entro OGGI i versamenti concernenti la vendita dei tagliandi.

CONVOCAZIONI IN SEDE
Corso Valdocco n. 2-bis
COMITATO TORINESE «AMICI»: questa sera ore 21.
GIOVEDI' ORE 21: Assemblea generale di tutte le diffonditrici e di tutti i diffusori de «L'Unità». Preparazione diffusione 6 marzo, Relatore DOMENICA FIORIO.

VENERDI' - ORE 15: sono convocati in sede le «Amiche» del 3° settore. - Ore 18: Riunione diffusori e diffonditrici Fiat Mirafiori.

L. V.