

**PARTITO COMUNISTA ITALIANO**  
**Federazione di Torino**

---

# **La lotta alla Fiat**

---

## **Il giudizio del PCI torinese**

---

**Documento approvato dal Comitato Federale**

**Torino, 1 novembre 1980**

## *La riflessione di una forza che sta «dentro al movimento»*

*La lotta condotta alla FIAT in queste settimane può essere considerata un crinale che separa tra loro due fasi della storia sindacale e della lotta di classe in Italia.*

*La lotta alla FIAT infatti, sottolineando la gravità della crisi che investe la grande impresa e l'intero apparato produttivo del Paese, ha riproposto l'urgenza di dare risposte a grandi questioni, su cui da tempo è aperto il dibattito nel movimento operaio: con quali strumenti e per quali obiettivi avviare una politica di programmazione economica, entro quali ambiti definire i rapporti tra politica di piano e autonomia dell'impresa, come stabilire le necessarie connessioni tra scelte di politica industriale e processi di ristrutturazione; con quale politica rivendicativa affrontare i grandi temi posti dalla crisi della grande impresa (produttività, competitività, innovazione tecnologica); in che modo il sindacato dei Consigli riesce a superare i rischi di logoramento e a recuperare una reale rappresentanza di tutti i lavoratori.*

*Temi che erano a fondamento della strategia sindacale dell'EUR e che hanno ispirato la Conferenza Nazionale dei Comunisti sulla FIAT: da quelle elaborazioni e da quelle proposte — che ancora non sono diventate patrimonio di tutto il movimento operaio italiano — bisogna ripartire per rilanciare, con i necessari adeguamenti dettati dal-*

*l'acutizzarsi della crisi economica e dal mutato quadro politico, una nuova stagione di lotte finalizzate al superamento della crisi economica e sociale e al conseguimento di una stabile direzione politica del Paese.*

*Per questo motivo l'analisi e la discussione sulla lotta FIAT non può limitarsi alla semplice valutazione del testo dell'accordo (valutazione che pure va compiuta), né al semplice esame dei rapporti di forza interni alla fabbrica tra movimento operaio e azienda.*

*Nello scontro delle scorse settimane sono state chiamate in campo, insieme alle parti sociali, le forze politiche, le Istituzioni Locali, il Governo, un ampio arco di forze culturali, confessionali e sociali; e tutte — molte per la prima volta — hanno dovuto misurarsi con i problemi complessivi della crisi, della nuova divisione internazionale del lavoro, della ristrutturazione industriale.*

*La discussione e la riflessione successiva ad una lotta così aspra e tesa deve dunque tenere conto di tutti i fattori sociali e politici e di tutti i soggetti chiamati in causa dalla vertenza FIAT.*

*Una seria e spregiudicata riflessione critica e autocritica è necessaria e dovrà essere portata avanti con una discussione di massa che investa tutti i lavoratori e che sia condotta in un confronto tra tutte le forze di sinistra, progressive, riformatrici.*

*Anche in questa fase di riflessione e discussione i comunisti — così come è avvenuto nei 35 giorni di lotta — vogliono essere protagonisti, portando al dibattito unitario dei lavoratori il contributo di chi è stato e vuole continuare a essere « dentro al movimento », assumendo su di sé tutte le responsabilità che un tale ruolo dirigente comporta.*

## 1 Fiat: una crisi profonda

Una riflessione sulla lotta FIAT non può prescindere dalla grave crisi che da tempo vive la più grande azienda capitalistica italiana.

Una crisi particolarmente acuta perché risente non soltanto delle conseguenze delle difficoltà che il settore automobilistico attraversa in tutto il mondo, ma anche e soprattutto delle condizioni di particolare debolezza dell'industria automobilistica italiana.

Infatti, mentre le altre case automobilistiche hanno avviato negli anni scorsi tempestivamente processi di ristrutturazione e di rinnovamento delle produzioni per fronteggiare l'imminente crisi, la FIAT ha collezionato errori e ritardi che hanno fatto trovare l'industria automobilistica italiana nelle peggiori condizioni proprio nel momento di più acuta crisi del mercato.

Il PCI ha ampiamente analizzato (particolarmente nella Conferenza Nazionale dei Comunisti sulla FIAT dello scorso febbraio) i caratteri della crisi FIAT, che possono essere così riassunti:

— un indebitamento finanziario (8.000 miliardi su 17.000 di fatturato) che condiziona pesantemente e rischia di limitare gli investimenti necessari al rilancio dell'azienda;

— un ritardo tecnologico e produttivo che si è manifestato con la continua perdita di quote di mercato, sia all'interno che all'estero;

— una minore produttività aziendale in confronto agli altri principali produttori automobilistici esteri;

— una costante precarietà del gruppo dirigente aziendale, che negli ultimi anni ha subito

continui rimaneggiamenti e cambiamenti.

La FIAT è dunque scossa da una crisi strategica profonda dalla quale può uscire a condizione che:

— con il sostegno attivo e programmato dello Stato (piano auto) l'azienda definisca nuovi indirizzi strategici e produttivi (programma di impresa) fondati sullo sviluppo della ricerca, sulla razionalizzazione dei modelli, sulla standardizzazione dei componenti, su una forte innovazione tecnologica sul prodotto;

— in relazione agli obiettivi di piano, venga avviato un profondo processo di ristrutturazione produttiva che — superando l'esasperato gigantismo degli stabilimenti, modificando l'organizzazione del lavoro e della produzione, superando strozzature e rigidità produttive, introducendo automazione e nuove tecnologie di produzione, realizzando economie di scala sviluppando la ricerca e l'innovazione tecnologica sul prodotto — permetta di innalzare la produttività aziendale, di recuperare margini di flessibilità produttiva, di migliorare la competitività delle auto FIAT.

Su questi ordini di problemi era venuto sviluppandosi, del resto, nei mesi scorsi il dibattito tra le forze politiche e sindacali, e, in particolare, il PCI alla propria Conferenza aveva avanzato precise proposte (a cui rimandiamo).

Lo stesso recente accordo FIAT-Peugeot per la produzione comune di un nuovo motore a bassi consumi — accordo che sia pure tardivo, va valutato positivamente — conferma che la strada da percorrere per uscire dalla crisi della FIAT è la riqualificazione tecnologica e la ristrutturazione produttiva.

ma  
ora  
quello  
che  
stare  
tornare!

## 2 I licenziamenti: una scelta sbagliata e pericolosa

La FIAT, anziché confrontarsi con queste proposte, ha agito in tutt'altra direzione, sostenendo in alternativa ad una politica di programmazione, la necessità di licenziare, di svalutare la lira, di modificare la 675 e di liberalizzare il mercato del lavoro (intervista di Umberto Agnelli a « La Repubblica »).

Perché la FIAT ha scelto la linea dei licenziamenti?

Di fronte alle palesi condizioni di inferiorità produttiva della FIAT — condizioni di inferiorità accumulate per responsabilità di un vertice aziendale incapace di garantire un continuo adeguamento delle produzioni alle esigenze del

mercato — l'azienda si è trovata di fronte ad un bivio:

— intraprendere con coraggio una politica di innovazione tecnologica e di innalzamento qualitativo della propria struttura produttiva entro un quadro legislativo e finanziario di programmazione

— oppure assecondare una « inevitabile » riduzione della base produttiva dell'azienda (i licenziamenti), tentando di recuperare con un processo di ristrutturazione unilaterale e non contrattato margini di maggiore competitività principalmente attraverso il ripristino di una totale discrezionalità nell'uso della forza-lavoro in fabbrica.

Favorita dalla totale assenza di un'azione del Governo che la costringesse a muoversi in altra direzione, la FIAT ha così deciso di affrontare la grave crisi aziendale scegliendo la seconda ipotesi e puntando tutto sul massimo recupero di competitività, danno delle condizioni di vita e di lavoro dei lavoratori.

Una linea sbagliata e pericolosa: sbagliata perché presumeva di risolvere, agendo sul solo terreno occupazionale, nodi strutturali che invece richiamano l'esigenza di scelte finanziarie, produttive e tecnologiche di ben più rilevante consistenza; pericolosa perché comportava necessariamente, per realizzarsi, il ridimensionamento del ruolo di contrattazione del sindacato

### ③ Un accordo difficile, ma positivo

E' a partire da queste considerazioni che va valutato l'accordo raggiunto dopo 35 giorni di lotta.

L'accordo — che rappresenta un compromesso come del resto qualsiasi accordo tra sindacati e imprenditori — va valutato complessivamente in modo positivo. Infatti sono stati conseguiti i seguenti obiettivi:

— ritiro dei licenziamenti, fatto di enorme importanza non solo perché in tutti gli altri Paesi la crisi automobilistica si traduce in massicci licenziamenti, ma anche perché il ritiro dei licenziamenti da parte della più grande impresa del Paese costituisce un precedente da fare va-

in fabbrica e dunque l'apertura di uno scontro aspro (come in effetti è accaduto) con il movimento sindacale.

In ciò consisteva anche quello che è stato definito l'obiettivo « politico » della iniziativa FIAT: il recupero di una completa « governabilità della fabbrica » come condizione per avviare, *in modo unilaterale e non contrattato*, quel processo di ristrutturazione produttiva che lo stesso movimento operaio rivendicava come essenziale per superare la grave crisi aziendale.

Denunciare con forza non solo l'assenza di una vera strategia produttiva, ma anche i connotati politici dell'iniziativa FIAT, non poteva e non può tuttavia neanche per un istante attenuare il giudizio sull'acutezza della crisi che colpisce l'auto e la FIAT.

Anzi, proprio perché, incapace di misurarsi davvero con le cause vere della crisi, il vertice FIAT puntava (e forse ancora punterà) a superare le difficoltà aziendali a spese dei lavoratori, era ed è a maggior ragione necessario che l'azione dei lavoratori e del sindacato non si limiti alla denuncia della pericolosità degli intenti dell'azienda: occorre che il movimento operaio affronti concretamente la crisi della FIAT, individuando strategie e obiettivi per una soluzione positiva e reale ai problemi produttivi e occupazionali della industria automobilistica italiana.

lere in tutte le altre aziende;

— il processo di mobilità esterna avverrà su tutto l'organico FIAT auto (e non solo sui 23.000 che sono in CIG), solo dopo aver sfolto il personale con una manovra interna contrattata (prepensionamenti, dimissioni volontarie, mobilità interna), con la contrattazione della quantità eventualmente da collocare in mobilità e dei criteri, con passaggio da posto di lavoro a posto di lavoro per qualifiche equivalenti;

— la garanzia di rientro definitivo in FIAT: l'accordo, superando quanto prevedeva il contratto di lavoro, garantisce il rientro definitivo in fabbrica per quei lavoratori ai quali, al ter-

mine dei 2 anni necessari alla mobilità, non sia stato trovato altro posto di lavoro equivalente;

— *il rientro dalla Cassa Integrazione potrà avvenire a partire dal 6 gennaio 1981 (punto 10 dell'accordo) e inoltre ogni 3 mesi l'azienda dovrà verificare con il sindacato l'andamento del mercato, della produzione e della situazione occupazionale.*

Affermare che l'accordo è positivo, non significa ignorare che nell'accordo sono contenuti due limiti:

— *la cassa integrazione per 23.000 lavoratori è stata applicata unilateralmente dall'azienda, con criteri di discriminazione sociale (donne, invalidi, anziani) e politica (delegati e lavoratori politicamente attivi);*

— *la cassa integrazione non sarà a rotazione (eccetto che per i lavoratori della 131 e 132) lasciando così per alcuni mesi sempre gli stessi lavoratori fuori dalla fabbrica.*

Sono questi limiti che spiegano le forti perplessità e anche i giudizi negativi espressi sull'accordo da consistenti settori di delegati e di lavoratori. Certamente l'accordo è complesso, ha margini di ambiguità, pone difficili problemi di gestione e di applicazione; né è definitivamente sconfitta la scelta FIAT di assecon-



dare un « inevitabile » ridimensionamento della capacità produttiva dell'azienda e quindi di ricorrere, anche in altre forme, alla espulsione di consistenti quote di lavoratori.

Tuttavia anche con questi limiti, il PCI ritiene che l'accordo vada giudicato positivamente perché è stato sconfitto l'obiettivo di fondo dell'azione FIAT: *l'azienda voleva licenziare ed espellere in modo brutale dalla fabbrica migliaia di lavoratori per avere mano libera in un processo unilaterale e non contrattato di ristrutturazione. Con l'accordo si sono impediti i licenziamenti, si è garantito il diritto ad un posto certo di lavoro (con la mobilità contrattata e garantita) e si sono acquisiti primi (anche se insufficienti) strumenti perché il processo di ristrutturazione venga invece contrattato con i lavoratori e il sindacato.*

#### 4 35 giorni di forte lotta, sostenuta da un'ampia mobilitazione politica e sociale

L'accordo è stato raggiunto grazie alla lotta che, per più di un mese, si è realizzata alla FIAT e a Torino, con una mobilitazione che ha pochi precedenti per l'ampiezza delle forze operaie impegnate, per l'unità di forze politiche che l'ha sostenuta, per il consenso riscosso in altri strati e settori sociali.

Non va innanzitutto dimenticato che la lotta dei lavoratori FIAT è stata sostenuta da una forte mobilitazione operaia e sindacale di tutto il Paese (sciopero nazionale dei metalmeccanici, sciopero generale nazionale, sottoscrizione di solidarietà, presenza dei lavoratori di altre fabbriche e regioni ai presidi ai cancelli).

Così come non va dimenticato che — sia pure con contraddizioni e zone d'ombra — impor-

tanti forze sociali, culturali e politiche sono scese in campo a fianco della lotta operaia sulla parola d'ordine « No ai licenziamenti »: la dichiarazione dei vescovi piemontesi, i pronunciamenti unanimi di tutte le forze politiche democratiche, gli appelli sottoscritti da prestigiosi uomini di cultura, la grande manifestazione degli studenti per le vie di Torino, sono la conferma dell'ampiezza notevole raggiunta dalla solidarietà con i lavoratori FIAT.

Essenziale e insostituibile contributo a tale mobilitazione hanno dato gli Enti Locali Piemontesi, che — sorretti dalla totale unità di intenti tra PCI e PSI — sempre e sin dall'inizio (e ben prima del Governo) non solo hanno manifestato la solidarietà delle Istituzioni Lo-

cali ai lavoratori colpiti dai licenziamenti, ma continuamente si sono prodigati per individuare terreni di confronto e favorire soluzioni ragionevoli.

Da qualche parte si è sollevato il dubbio che una tale partecipazione alla vicenda FIAT possa avere compromesso il ruolo e la funzione degli Enti Locali come rappresentanti degli interessi generali di tutti i cittadini: va invece ribadito che proprio la salvaguardia e la difesa degli interessi di tutta la Comunità locale — la cui struttura produttiva e occupazionale ruota essenzialmente intorno alla FIAT — ha spinto le Giunte di sinistra a seguire così da vicino una vertenza i cui esiti avevano immediate ed evidenti conseguenze su tutta la struttura produttiva della città e della regione.

E' del resto significativo che altre 10 regioni italiane, sedi di stabilimenti FIAT (9 delle quali con maggioranza diversa da quella del Piemonte), si sono pronunciate unitariamente con forza contro le scelte e la linea di condotta della FIAT.

Della grande mobilitazione espressa a tutti i livelli e in tutte le sedi, il PCI è stato attivo e consapevole protagonista: noi riconfermiamo oggi la giustezza della scelta di essere stati subito, sempre e fino alla conclusione dell'accordo con i lavoratori, esprimendo loro non solo solidarietà politica, ma costruendo giorno dopo giorno tutte le forme possibili di solidarietà attiva e concreta. Costante è stata sempre la preoccupazione dei comunisti di garantire la massima unità di direzione del movimento: per questo, pur non rinunciando mai e in nessuna fase della lotta a fare valere il contributo originale del Partito e dei militanti comunisti, il

PCI ha sostenuto con lealtà e con totale assunzione di responsabilità le scelte di lotta unitariamente decise dal movimento sindacale.

La stessa attiva presenza del compagno Berlinguer tra gli operai della FIAT e tra i cittadini di Torino (quando ancora la FIAT non aveva sospeso le procedure di licenziamento) testimonia la scelta del PCI di impegnare tutta la forza, il prestigio e il peso del Partito in una lotta decisiva per mantenere aperta una prospettiva di rinnovamento economico e politico del Paese: solo questa poteva essere la linea di condotta del partito della classe operaia.

E proprio all'impegno e all'azione dei comunisti si deve in buona misura se una lotta così aspra e così tesa (come è *sempre* la lotta per difendere il posto di lavoro) si è realizzata con eccezionale disciplina e senza che alcun episodio di violenza abbia potuto offuscarne il valore e gli obiettivi.

Ribadire il valore della lotta alla FIAT non significa in alcun modo sottacere errori, contraddizioni e limiti della lotta stessa (in questo stesso documento analizzati): e la riflessione autocritica non investe solo il movimento sindacale, ma riguarda *tutto* il movimento operaio e dunque in primo luogo il PCI nelle sue responsabilità di gestione e direzione della lotta.

Ma la critica e l'autocritica non possono non partire dal riconoscimento che senza la lotta alla FIAT, senza la mobilitazione generosa di migliaia di operai e di impiegati FIAT e senza l'eccezionale solidarietà intorno ad essa costruita, i licenziamenti sarebbero passati e il movimento operaio italiano avrebbe subito una sconfitta.

## ⑤ Perché giudizi così contrastanti?

Per quale motivo allora un accordo complessivamente positivo e una lotta così forte hanno dato esito e giudizi così contrastanti tra i lavoratori e nello stesso movimento sindacale, al punto che anche all'interno del movimento operaio alcuni hanno sostenuto la tesi della « sconfitta » del movimento operaio?

Hanno agito sicuramente motivi « contingenti », quali:

— una scarsa informazione sui contenuti esatti dell'accordo (il cui testo esatto non è conosciuto da tutti i lavoratori ancora adesso), per di più presentato in termini sommari e scandalistici dalla grande informazione;

— un certo scarto (peraltro inevitabile in lotte di questo tipo) tra una lotta lunga e faticosa e il compromesso raggiunto nell'accordo, che è apparso non sufficientemente adeguato all'asprezza della lotta stessa;

— una certa sottovalutazione, da parte dei lavoratori più direttamente impegnati nella lotta, del logoramento che stava progressivamente subendo la mobilitazione dopo la grande partecipazione delle prime settimane;

— il sospetto (agitato dagli organi di informazione) che l'accordo, siglato a poche ore dalla manifestazione dei capi, fosse stato condizionato più da codesto episodio che da 35 giorni di lotta operaia;

— una minore credibilità che i gruppi dirigenti sindacali riscuotono dopo le travagliate vicende degli ultimi anni e mesi (bastino due esempi: le polemiche sulla politica dell'EUR; la infelice vicenda del fondo 0.5%).

*Questi motivi, tutti veri e presenti, non spiegano però a sufficienza uno scarto così netto tra il giudizio del gruppo dirigente sindacale e del Partito e il giudizio di settori di delegati e di lavoratori. Tanto più che i dissensi sono venuti dalla parte politicamente più consapevole e più impegnata nella lotta e si sono manifestati in modo esplicito anche tra i militanti comunisti.*

Altre contraddizioni politiche di fondo spiegano dunque tali difformità di giudizio.

Intanto si è scontata una non sufficiente consapevolezza del carattere « strutturale » della crisi FIAT: la radicata convinzione, in alcuni settori del movimento operaio, che le difficoltà della FIAT siano congiunturali e transitorie ha finito per privilegiare una interpretazione « solo politica » dell'iniziativa FIAT, vista essenzialmente come uno strumentale attacco al posto di lavoro a cui rispondere con la rigida difesa di tutti gli attuali livelli occupazionali.

In altri settori, più maturi e consapevoli politicamente, è prevalso un giudizio negativo sull'intesa perché — pur valutando l'importanza di quanto acquisito nella difesa del posto di lavoro — si è ritenuto che l'accordo costituisse un grave arretramento rispetto alla possibilità di contrattare e controllare il processo di ristrutturazione.

Ora, è ben vero che l'assenza di chiari indirizzi di politica settoriale e industriale rende precari e assai meno controllabili i processi di ristrutturazione.

Ma è altrettanto evidente che tale limite non



viene superato da una iniziativa sindacale che si arroccò nella semplice — quanto illusoria — difesa di livelli occupazionali.

Al contrario occorre partire proprio dalla contrattazione e dal controllo sulle ristrutturazioni nelle officine e negli uffici per obbligare l'azienda ad assumere scelte di sviluppo, di rilancio e di evoluzione della base produttiva e incalzare il Governo a definire obiettivi, strumenti e risorse per una politica programmata.

Non a caso infatti di fronte alla profondità della crisi, prima delle ferie il movimento operaio alla FIAT aveva impostato una vertenza che, proprio per impedire i licenziamenti, si proponeva di affrontare le questioni dei programmi aziendali e delle modifiche dell'organizzazione del lavoro, i temi dell'occupazione e della produttività, il rapporto tra scelte della FIAT e obiettivi del piano auto. In altri termini: la vertenza assumeva la ristrutturazione come un terreno su cui misurarsi in concreto e con proposte positive.

Questa impostazione si è via via indebolita durante la lotta e si è affermata in una parte dei lavoratori (quegli stessi che poi hanno giudicato negativamente l'accordo) una linea del tutto diversa: i diritti dei lavoratori e il potere del sindacato si difendono respingendo semplicemente l'attacco del padrone e non entrando nel merito dei cambiamenti necessari alla fabbrica.

*Insomma, è passata in una parte del movimento la tanto vituperata politica dei due tempi: prima si difende l'occupazione, poi si affronta la ristrutturazione. Mentre in realtà si riesce davvero a difendere l'occupazione, solo se ci si misura con i necessari processi di ristrutturazione e con le loro conseguenze sui livelli occupazionali.*

La presenza in larghi strati di lavoratori e di delegati di tale limite di impostazione spiega perché sia stata sottovalutata la conquista di precise garanzie per il processo di mobilità esterna e invece sia stata enfatizzata (proprio dagli stessi settori di lavoratori) la mancata rotazione della cassa integrazione: in parte del movimento di lotta si era radicata l'illusione che i problemi della FIAT fossero risolvibili con il semplice ricorso alla cassa integrazione (magari anche per più di 23.000 persone) e che non si dovesse accettare il confronto sull'« eccezione » di lavoratori conseguente alla ristrutturazione e da riassorbire al lavoro con processi di mobilità esterna contrattata e garantita.

Va, anche in questa occasione, ribadito che il

## 6 Alcune contraddizioni: le forme di lotta; il corteo dei capi

I limiti di impostazione sopra ricordati permettono di dare anche spiegazioni di alcune evidenti contraddizioni emerse nel corso di 35 giorni.

In primo luogo la non articolazione delle forme di lotta, in relazione alle diverse fasi della vertenza: la forma della lotta « ad oltranza », se certo aveva valore in una prima fase in cui la FIAT aveva avviato formalmente le procedure di licenziamento, assai minore giustificazione aveva nella fase successiva alla sospensione dei licenziamenti (sospensione che è stata interpretata dal sindacato e vissuta dalla maggioranza dei delegati e delle avanguardie essenzialmente come manovra tattica del padrone, e non anche come primo parziale successo della lotta operaia).

In realtà la forma di lotta « ad oltranza » non solo ha segnalato una relativa debolezza nella capacità di guida del sindacato nei confronti di tutti i lavoratori e una insufficiente fiducia nel coinvolgimento dei lavoratori nella lotta: ha rappresentato anche e soprattutto l'errore di arroccarsi sulla sola lotta ai licenziamenti, senza misurarsi contemporaneamente con i processi di ristrutturazione, che avrebbero invece richiesto forme articolate di intervento e di lotta.

movimento operaio non può essere pregiudizialmente contrario alla mobilità interaziendale: anzi una mobilità esterna garantita e contrattata da posto di lavoro a posto di lavoro (come prevede l'accordo FIAT) è uno strumento essenziale per riqualificare e ristrutturare l'apparato produttivo e per avviare una reale politica di programmazione.

Se mai va qui ribadito, ancora una volta, che non solo processi di mobilità esterna certa possono realizzarsi solo entro un quadro di programmazione e organizzazione della struttura produttiva e del mercato del lavoro, ma anche che la realizzazione della mobilità esterna non può essere delegata alla sola negoziazione tra le parti, bensì richiede strumenti legislativi e operativi di gestione e controllo dell'intero mercato del lavoro.

In tale modo la lotta « ad oltranza » è diventata il simbolo di una lotta nella quale la proposta sindacale non era adattabile a soluzioni intermedie e parziali e appariva una debolezza persino aprire tra i delegati e i lavoratori una discussione sulle possibili soluzioni della lotta.

E così si è offuscata, fino ad apparire questione di secondaria importanza, un principio fondamentale per la direzione del movimento di massa: l'esatta valutazione dei rapporti di forza — all'interno e all'esterno del movimento di lotta — e il grado di consenso raccolto dai contenuti e dalle forme della lotta.

Tali limiti di impostazione stanno dietro al profondo distacco dalla lotta operaia di quei capi, tecnici, impiegati e anche operai che — per la prima volta nella storia sindacale di Torino — hanno sfilato per le vie della città protestando contro i presidi ai cancelli.

Una manifestazione grave e assai preoccupante: non soltanto infatti segnala un grave scollamento tra sindacato e una vasta area di lavoratori (capi, tecnici e impiegati, ma anche un'area di moderatismo operaio); soprattutto offre pericolosi spazi all'aggregazione di un blocco sociale moderato, possibile referente per inquietanti progetti neoautoritari.



Non v'è alcun dubbio che di tale manifestazione sia stata attiva organizzatrice la FIAT stessa che ha usato tutti gli strumenti di condizionamento per garantire un'ampia partecipazione. E certo sarebbe errato considerare le migliaia di partecipanti come un blocco sociale aggregato e omogeneo politicamente.

Ciò non spiega però tutto. Né spiega tutto la sola forma di lotta del presidio « ad oltranza », che pure ha fornito l'alibi della protesta.

In realtà la manifestazione dei capi ha reso esplicito uno stato di malcontento presente da lungo tempo e che già aveva lanciato inquietanti segnali: la scarsa adesione degli impiegati alla lotta contrattuale del '79, il fallito sciopero di protesta per i 61 licenziamenti, il consenso raccolto dall'Azienda sui licenziamenti per « assenteismo » (che in buona misura hanno colpito invalidi ed ammalati) avrebbero già dovuto avvertire come gravi ritardi e errori del movimento operaio offrirono alla FIAT ampie possibilità di recuperare egemonia e consenso, dentro e fuori la fabbrica.

Più in generale il movimento sindacale ha scontato in questi anni — proprio mentre si sviluppava una forte iniziativa sindacale di contrattazione articolata che metteva in discussione il ruolo gerarchico dei capi e tecnici — il grave ritardo a definire quale ruolo e quale collocazione nuova dovessero avere capi, quadri e impiegati nel processo produttivo e dunque l'incapacità a esprimere una politica rivendicativa corrispondente alle esigenze di codesti lavoratori.

Il permanere di tali contraddizioni e una generale sottovalutazione del movimento sindacale

## 7 Aggredire i nodi strategici della crisi Fiat

La aspra lotta di oltre un mese ha impedito i licenziamenti: ma la crisi FIAT resta grave, le contraddizioni che stanno alla base delle gravi difficoltà aziendali (non solo nell'auto, ma anche negli altri settori di attività del gruppo) permangono irrisolte e anzi i primi atti del nuovo gruppo dirigente non hanno fugato i dubbi che continui ad essere perseguita una linea di sostanziale riduzione della base produttiva e di ridimensionamento FIAT in numerosi



ad assumere la rappresentanza di *tutti* i lavoratori ha reso così possibile l'allargarsi e anche l'aggravarsi di una protesta che ha assunto chiari connotati antisindacali.

Capi, quadri, impiegati (e anche una parte consistente di operai) vivono infatti in prima persona la crisi dell'azienda e per essi non è apparso credibile un movimento operaio che si limitava a respingere l'iniziativa del padrone, senza avanzare una proposta alternativa che affrontasse i problemi della necessaria ristrutturazione produttiva.

E infine i limiti di impostazione della lotta spiegano perché sia mancata una adeguata azione nei confronti del Governo Cossiga: l'essere arroccati in una lotta tutta appiattita nel respingere i licenziamenti ha ridotto la presenza del Governo al solo ruolo mediatore di Foschi, annebbiando invece la necessità (anche agli stessi fini della salvaguardia dei livelli di occupazione) di urgenti e precise scelte da parte del governo in carica in materia di politica industriale (piano auto), di intervento sul mercato del lavoro, di sostegno e orientamento ai processi di ristrutturazione e, più in generale, di rilancio programmato dello sviluppo.

mercati e settori produttivi. Anche l'insistenza del vertice aziendale sugli impegni FIAT di investimento nei prossimi anni (i 5.500 miliardi, più volte annunciati), appaiono sforzo inadeguato ad affrontare un mercato caratterizzato da una forte aggressività dei concorrenti e da alti livelli di competitività dei prodotti. Né la arrogante sicurezza con cui il vertice aziendale FIAT si presenta all'opinione pubblica riesce davvero a mascherare una grave precarietà di

indirizzi strategici e una preoccupante inadeguatezza nella conduzione del gruppo.

La acutezza della crisi FIAT ripropone il rapporto impresa/Stato e programmazione/mercato come punti da cui partire per modificare la qualità dello sviluppo.

Rilanciando l'analisi e le proposte della Conferenza Nazionale dei Comunisti sulla FIAT e l'impostazione originaria della vertenza integrativa aziendale occorre dunque che l'iniziativa politica e sindacale tenda a:

a) ottenere da parte del nuovo Governo un attivo intervento a sostegno della crisi auto e della crisi della FIAT, sia con scelte di politica settoriale (il piano auto, i programmi di spesa per le ferrovie, il progetto finalizzato per la siderurgia, ecc.), sia con la predisposizione di strumenti di gestione e controllo del mercato del lavoro (riforma del collocamento, normative sulla mobilità), sia con più generali scelte di politica economica e industriale;

b) ottenere la definizione da parte della FIAT di un piano di impresa che definisca con quali strumenti e risorse l'azienda intenda perseguire obiettivi di rilancio e di sviluppo produttivo sia per l'auto, sia per gli altri settori di attività;

c) affrontare il processo di ristrutturazione tecnologico e produttivo facendo della ripresa della vertenza aziendale e della gestione dell'accordo raggiunto in questa lotta i terreni per proposte precise e concrete in materia di flessibilità produttiva, di orario, di organizzazione della produzione e del lavoro, di contrattazione complessiva delle innovazioni da introdurre sul ciclo produttivo.

Contestualmente all'iniziativa per il supera-

mento della crisi nel settore automobilistico, deve essere rilanciata l'iniziativa negli altri settori di attività del gruppo, in alcuni dei quali rischia di essere definitivamente compromessa la presenza FIAT nel mercato.

Più in generale occorre riaprire una fase di elaborazione sui caratteri e gli indirizzi della politica industriale in Piemonte e nel Paese: l'industria automobilistica, pur rimanendo nei prossimi anni un settore fondamentale sia dal punto di vista produttivo, sia dal punto di vista occupazionale, conoscerà una espansione occupazionale limitata. Infatti i massicci processi di ristrutturazione, necessari ad adeguare il prodotto al mercato, nel breve periodo determineranno eccedenza di forza-lavoro e nel più lungo periodo faranno sì che anche una eventuale nuova fase di espansione dei volumi produttivi non comporti sensibili incrementi occupazionali.

Quali nuovi settori debbono essere sviluppati, quale nuovo rapporto definire tra struttura industriale e servizi, quali processi di riconversione e riqualificazione dell'apparato produttivo avviare, con quali scelte di organizzazione e orientamento del mercato del lavoro sostenere lo sviluppo: su tutti questi problemi occorre che il movimento operaio apra un ampio confronto con le altre forze sociali, i partiti, le Istituzioni.

In particolare le Istituzioni Locali Piemontesi, nell'ambito delle loro competenze, devono essere fin da ora impegnate a verificare, ad aggiornare e a qualificare in modo specifico gli indirizzi programmatici e gli strumenti di pianificazione e di intervento necessari al sostegno di uno sviluppo qualificato del Piemonte e del Paese.

## **8 Una nuova fase della politica rivendicativa che affronti la crisi della grande impresa**

Dalla forza, ma anche dalle contraddizioni della lotta alla FIAT e dei suoi risultati, bisogna allora trarre subito una lezione: il rinnovamento della strategia rivendicativa del movimento operaio non è più rinviabile. E' un rinnovamento che si impone per proseguire il nucleo essenziale dei nuovi rapporti di potere conquistati con le lotte di questi anni, per radicare

nuovamente il sindacato dei Consigli in fabbrica, nel luogo di lavoro, nella condizione operaia, per qualificare nuovamente la forza del sindacato unitario nel potere contrattuale nelle imprese.

Vale la pena di ribadire quanto affermato alla Conferenza Nazionale dei Comunisti sulla FIAT:

« Di fronte al complesso di modificazioni che ha investito la grande impresa (mutato scenario internazionale, nuove contraddizioni determinate dalle stesse conquiste operaie, nuova composizione della classe operaia) una linea di semplice difesa della condizione operaia sarebbe perdente: essa sarebbe infatti gestibile in una fase di relativa stabilità tecnologica e produttiva; oggi invece siamo in una fase di forti e frequenti trasformazioni del ciclo produttivo e di grandi sconvolgimenti nel mercato che pongono alla FIAT nuovi problemi (produttività, competitività, salto tecnologico, massicci investimenti).

Una linea di sola salvaguardia della condizione operaia si risolverebbe ben presto nell'abbandono di tutti i terreni di lotta di questi anni (prima parte del contratto, organizzazione del lavoro, inquadramento e professionalità) per arretrare su una linea di monetizzazione generalizzata e di sole rivendicazioni salariali.

Come nel '69 la nuova stagione di lotte mosse dalla ricognizione della condizione operaia e su di essa costruì l'intervento cosciente e collettivo della classe operaia, così oggi, muovendo dall'analisi delle modificazioni e dei processi di ristrutturazione che sono intervenuti e intervengono nel ciclo produttivo e più generale, nella struttura FIAT, è necessario, rilanciando l'iniziativa sulla organizzazione del lavoro, ridefinire i contenuti e l'asse della politica rivendicativa del movimento operaio alla FIAT. *Una politica rivendicativa che non si limiti alla sola*



*salvaguardia della integrità psico-fisica del lavoratore, ma sia in grado contestualmente di affrontare i nuovi livelli di tutela della condizione operaia, a fronte dei processi di ristrutturazione e di innovazione tecnologica, e i problemi dell'impresa considerata non solo più come controparte rivendicativa, ma anche come soggetto economico ».*

Bisogna dunque passare dalla contrattazione basata sulla difesa delle « garanzie » e delle « rigidità » nell'attuale struttura produttiva e di organizzazione del lavoro, ad un'azione contrattuale per porre le condizioni di un'evoluzione di questa struttura, traendone coraggiosamente tutte le conseguenze nella politica rivendicativa, in tema di orario (controllo, articolazione ed elasticità), di retribuzione (carattere professionale), di organizzazione del lavoro (qualità professionale del lavoro). Bisogna su questi temi riproporre una più larga unità fra operai, tecnici, capi, impiegati amministrativi.

## 9 Rinnovare il sindacato dei consigli

Queste esigenze pongono il problema di un rinnovamento del sindacato, dei consigli e dei delegati, così come sono oggi. Il sindacato dei consigli non è nato per essere il sindacato delle « garanzie » e delle « rigidità ». Tutto al contrario: la sua forza è stata quella di aprire una dinamica nuova nella condizione operaia, nelle strutture organizzative delle imprese, di sciogliere la contrattazione dal vincolo dell'applicazione di norme rigidamente predeterminate. Ciò deve essere tanto più vero oggi in una fase in cui la crisi sollecita continui processi di ristrutturazione e di modifica della struttura produttiva. La democrazia sindacale, se vuole sopravvivere e svilupparsi, deve essere riorganiz-

zata: se ciò non avviene rischia di non essere contrastata la crescente aggregazione di parte dei lavoratori in altre organizzazioni sindacali e parasindacali, fuori o contro il sindacato unitario. E lo stesso dibattito apertosi nel sindacato unitario sui caratteri e il ruolo del sindacato negli anni '80, senza una discussione effettivamente ampia e democratica, tende in ultima analisi a ridare spazio ad una concezione subordinata del ruolo dei lavoratori e del sindacato. Democrazia sindacale che si riorganizzi come democrazia di massa fondata sul ruolo e la responsabilità di direzione politica dei Consigli e dei Delegati. Una democrazia di massa fondata su una regola fondamentale per il mo-

vimento operaio: condurre a uno sbocco unitario l'indispensabile scontro politico anche aspro sulla linea politica e nello stesso tempo concentrare l'attenzione e l'attività dell'organizzazione sulla realtà di fabbrica e sulle situazioni locali, richiamando tutti i dirigenti ad una verifica — da realizzarsi anche con strumenti formali di democrazia — con i lavoratori sulla linea politica e sul ruolo del sindacato.

Ciò richiede una vita dell'organizzazione sindacale e degli organismi di fabbrica che garantisca il più ampio e democratico dibattito: di fronte alle difficoltà che l'azione sindacale, in questi anni di crisi economica, veniva incontrando si è accentuata una tendenza a restringere il dibattito e le sedi decisionali (per esempio ad accentuare il peso dei gruppi dirigenti nazionali su gruppi dirigenti periferici, degli apparati sugli organismi direttivi, degli Esecutivi sui Consigli) e ciò ha finito per fare riemergere per un verso spinte particolaristiche di gruppi di lavoratori, per altro verso un pericoloso spirito di passiva delega che rischia di in-

debolire il legame di massa dei lavoratori con il sindacato.)

Nella costruzione e nella direzione del movimento di massa occorre rispettare sempre e da parte di tutti il metodo democratico: la forza del movimento operaio in Italia deriva proprio dalla sua esperienza di questi anni fondata sulla costante ricerca del consenso, sullo sviluppo della partecipazione, sul pieno rispetto della legalità. Contenuti e forme di lotta devono perciò risultare da un confronto e un dibattito chiaro sugli obiettivi che si intendono perseguire; le decisioni devono essere assunte con modalità e forme rispettose davvero della volontà dei lavoratori; le stesse decisioni, una volta assunte, devono valere per tutti e non possono essere rovesciate, da ristretti gruppi di lavoratori; la verifica continua — a tutti i livelli — del grado di consenso e di accettazione delle scelte del movimento sindacale è condizione essenziale per superare pericoli di verticismo e burocratismo e i rischi di un crescente logoramento della credibilità dell'organizzazione sindacale.

## ⑩ La autonoma presenza del partito in fabbrica

Essenziale e decisivo è stato l'impegno e il contributo dei militanti comunisti nella costruzione, gestione e direzione dell'ampio movimento di lotta, un impegno che non si è limitato alle organizzazioni comuniste di fabbrica, ma ha investito tutto il Partito, a Torino e a livello nazionale; un impegno che non si è esaurito nel doveroso ed essenziale compito di sostegno all'iniziativa sindacale unitaria, ma si è sviluppato in forme e iniziative originali e autonome.

Tuttavia l'esperienza di questi 35 giorni di lotta pone l'esigenza di approfondire ulteriormente la riflessione anche sui caratteri della presenza dei comunisti in fabbrica.

In questi anni proprio l'articolazione e la multiformità di momenti di organizzazione sono state uno dei tratti caratteristici dello sviluppo del movimento democratico di massa: proprio sul terreno dell'autonomia politica (che significa parimenti l'autonomia delle forme di organizzazione) è cresciuto, si è sviluppato e si è diffuso, coinvolgendo strati sociali nuovi, il mo-

vimento di massa, in fabbrica come nella società.

Anzi, l'attuale ricco tessuto democratico è il risultato anche della forza del PCI, di una pratica politica dei comunisti che ha sempre rifiutato il settarismo, di una strategia che in questi anni ha teso (e in buona parte ha realizzato) alla costruzione di un movimento di massa unitario e autonomo.

Il riconoscimento non solo della legittimità, ma della necessità della più vasta articolazione di momenti di organizzazione politica, non significa sminuire il ruolo e il valore del Partito e della sua organizzazione.

*Significa invece affermare che il Partito, se non è certamente l'unico momento di organizzazione della partecipazione delle masse alla vita politica, rimane però per noi, un insostituibile momento di direzione politica complessiva, per definire una strategia, una proposta politica, scelte di iniziativa unificanti e tendenti alla dislocazione intorno alla classe operaia di un va-*

*sto e articolato movimento in una prospettiva di cambiamento e di trasformazione.*

Riaffermare questa scelta oggi, in presenza di un forte movimento sindacale impegnato nella costruzione di una organizzazione sindacale unitaria e autonoma, significa riconfermare la piena e totale validità dell'organizzazione di partito sui luoghi di lavoro, e cioè:

— ribadire il carattere politico (e dunque non parasindacale) della presenza comunista in fabbrica;

— richiamare gli altri partiti alla responsabilità di essere presenti sui luoghi di lavoro, sapendo che la presenza di partiti organizzati in fabbrica rappresenta indubbiamente un arricchimento della dialettica politica e sindacale;

— riaffermare la scelta dei lavoratori comunisti in favore dell'autonomia e dell'unità sindacale;

— sviluppare il carattere di massa del Partito, trasformando in organizzazione, cioè in milizia politica attiva e organizzativa, il vasto consenso elettorale.

Occorre dunque una attenta verifica e un grande sforzo di potenziamento e di sviluppo del Partito, superando almeno due limiti, largamente presenti nelle nostre organizzazioni: il Partito non è una struttura parasindacale (non è insomma la corrente comunista del Cdf), né può limitare la sua funzione alla copertura propagandistica delle scelte dell'organizzazione sindacale; non vi può essere una spartizione di aree di influenza, per cui il sindacato si occupa delle questioni di fabbrica, mentre il Partito si orienta sulle grandi questioni di politica generale.

Sia chiaro, questo non significa una sottovalutazione del ruolo dell'organizzazione sindacale:



anzi, il primo compito di ogni comunista è essere attivamente impegnato nel rafforzamento e nel consolidamento del sindacato dei Consiglieri, di un sindacato unitario, che abbiamo voluto e costruito noi, più di ogni altra forza politica e sindacale.

Ma proprio perché i comunisti credono in un sindacato unitario e autonomo, il rapporto tra Partito e masse, tra Partito e lavoratori non può essere affidato alla mediazione sindacale. Un Partito che aspira a dirigere la società nazionale e che pone la propria candidatura alla direzione del Paese fonda la sua forza, la sua autorità, la sua credibilità su un rapporto politico e di organizzazione diretto e immediato con le masse.

La esperienza di questi 35 giorni di lotta è del resto indicativa: una forte e consapevole presenza del Partito non solo non ha indebolito l'iniziativa unitaria sindacale, ma ha costituito una costante sollecitazione alla discussione e alla verifica delle scelte che nel corso della lotta venivano assunte.

Di qui l'indicazione per il nostro lavoro in futuro: un grande sforzo di rafforzamento politico e organizzativo del Partito in tutti gli stabilimenti FIAT, caratterizzando sempre di più la presenza autonoma del Partito su *tutti* i temi politici e sindacali che riguardano i lavoratori.

## **11 L'impegno del PCI per lo sviluppo del dibattito e per la costruzione di un forte movimento di lotta**

Sull'insieme dei problemi qui riassunti i comunisti torinesi ritengono che si debba sviluppare il più ampio e democratico dibattito in tutte le organizzazioni di partito e tra tutti i lavoratori.

In questo quadro propongono alla Direzione

del Partito e a tutte le organizzazioni territoriali e di fabbrica i seguenti filoni di attività:

— l'immediato sviluppo in tutte le organizzazioni del Partito della discussione, assumendo come riferimenti i lavori del C.C. e il presente documento;

— la convocazione da parte della Direzione del PCI entro la fine di novembre di una Assemblea Nazionale dei Quadri Comunisti della FIAT per fare un primo bilancio della discussione e rilanciare le proposte del PCI per affrontare la crisi FIAT;

— l'immediato avvio di un lavoro organico su tecnici, impiegati e quadri intermedi, utilizzando i risultati della ricerca di massa condotta nei mesi scorsi dalla Federazione Torinese del PCI e dall'Istituto Gramsci di Torino con la collaborazione del CESPE;

— l'avvio di un'attività di analisi e dibattito sui caratteri e sulla composizione della classe operaia, utilizzando i risultati degli oltre 18.000 questionari elaborati nella Ricerca di massa condotta nei mesi scorsi dalla Federazione Torinese del PCI e dall'Istituto Gramsci di Torino con la collaborazione del CESPE;

— lo sviluppo di iniziative e attività rivolte al settore dell'indotto auto;

— l'avvio di un programma di attività per i lavoratori in Cassa Integrazione: bollettino per i 23.000 corsi di formazione politica per i quadri e gli iscritti al Partito, piano di impegno politico per i quadri, programma di attività ricreativa e di tempo libero;

— la convocazione di un Seminario per quadri di Partito sul tema: « Il Partito in fabbrica oggi »;

— un piano di rafforzamento e sviluppo dell'organizzazione del Partito sui luoghi di lavoro (in primo luogo negli stabilimenti FIAT) e della stampa del Partito.

#### LA FEDERAZIONE TORINESE DEL PCI

Torino, 1 Novembre 1980