# PRIMO MAGGIO

n. 7 rivista
quadrimestrale

spediz. in abb.
post. gruppo IV/70

L. 2.500

## saggi e documenti per una storia di classe

# 7

Siamo tornati alla ' vecchia ' fabbrica dell'auto per ricostruire, dalle testimonianze dirette degli operai, i singoli passaggi della ristrutturazione. Abbiamo ritrovato intatti i comportamenti di lotta, ma anche una carenza di prospettive politiche a breve termine. In nessun caso però un rifiuto del dibattito politico, che si è fatto anzi più maturo, né tantomeno una rassegnazione sul problema dell'organizzazione. Non abbiamo sovrapposto nessuna ideologia a queste testimonianze, non abbiamo barattato per vittorie quelle che sono state delle sconfitte o viceversa. **LOTTA ALL'INNOCENTI** e **OPERAI E CRISI DELL'AUTO IN GRAN BRETAGNA**, sono più dei materiali per una riflessione che storia. **I CAMIONISTI** apre invece un varco su un problema troppo trascurato dal movimento operaio: l'organizzazione dei supersfruttati lavoratori dell'autotrasporto. Vorremmo che questi fossero materiali preparatori ad un intervento, che presto il paese fosse scosso da possenti scioperi rivoluzionari di questa sezione del proletariato che l'inerzia della sinistra rischia di consegnare in mano alla reazione o al corporativismo, come nel caso cileno.

La strategia del PCI, il dibattito economico sulla spesa pubblica, la complessa gestione politica di una crisi che si profila cronica, ci hanno offerto la possibilità di riprendere sul piano nazionale e concreto dei temi che avevamo affrontato sul piano internazionale e teorico nei saggi sulla moneta. **TRA CRISI E COMPROMESSO STORICO** e **PER UNA RICERCA SUL BILANCIO DELLO STATO** propongono un terreno di discussione e di ricerca intorno all'estinzione della politica economica come complesso di tecniche atte a governare dall'alto, in maniera centralizzata, il ciclo economico; alla natura repressiva degli interventi di ristrutturazione dei meccanismi accumulativi; alla necessità di collocare il dibattito sull'organizzazione tra i cambiamenti intervenuti nella composizione di classe e quelli avvenuti nel sistema politico.

Ma su compromesso storico, crisi e organizzazione operaia altri hanno scritto, altri hanno aperto il dibattito. Tra questi, **PROLETARI E STATO DI ANTONIO NEGRI**. Valeva la pena di dirne quel che ne pensiamo.

**IL CRONOMETRO E LO ZOCCOLO** è la traduzione di un avvincente articolo di uno, storico militante americano e tratta i rapporti tra i ' wobblies ' e l'organizzazione scientifica del lavoro introdotta da Taylor.

Sommario


| | | |
|---|---|---|
| Tra crisi e compromesso storico | *Lapo Berti* | 3 |
| Per una ricerca sul bilancio dello stato | *Franco Gori* | 11 |
| Proletari e stato di A. Negri: una recensione | *Sergio Bologna* | 25 |
| Il cronometro e lo zoccolo | *Mike Davis* | 29 |
| I camionisti | *Bruno Zanatta* | 41 |
| Operai e crisi dell'auto in Gran Bretagna | *Peter Martin* | 59 |
| Lotta all'Innocenti | | 79 |
| Dati sulla vertenza | | 80 |
| Testimonianze operaie | | 84 |
| La questione Innocenti nel dibattito operaio | | 93 |



Direttore responsabile: Sergio Bologna – Autorizzazione del Tribunale di Milano n. 248 del 14.6.1973 – Proprietario esercente l'impresa giornalistica: Primo Moroni – Coordinamento della Calusca Editrice-Libreria Corso di Porta Ticinese, 106 - 20123 Milano – Redazione-amministrazione Calusca tel. 8379639 – impaginazione di Giancarlo Buonfino – Stampa a cura della Rotografica Fiorentina – Via Faenza, 54-Firenze.

# Tra crisi e compromesso storico

Abbiamo tentato più volte nei numeri scorsi, seppure in maniera sporadica e frammentaria, di indicare nuovi approcci politico-teorici all'analisi della crisi capitalistica in Italia. Abbiamo cercato, in particolare, di indicare e di analizzare le forme nuove che, a nostro avviso, sta assumendo il ruolo dello Stato e il suo intervento nell'economia man mano che si amplia e si radicalizza il processo della crisi. Partivamo infatti, e partiamo, dalla convinzione che proprio su questo terreno, della ristrutturazione *politica* interna al potere capitalistico e delle sue conseguenze sulla configurazione concreta dell'attacco antioperaio, si siano più drammaticamente manifestate insufficienze e arretratezze teorico-strategiche del movimento rivoluzionario nel suo complesso che trovano precisi risvolti nella pratica politica e organizzativa. Ne discende, a nostro avviso, un'incapacità, drammatica nel breve periodo, ad individuare il ruolo specifico dell'intervento politico rispetto alla fase, e soprattutto a riformulare un quadro complessivo, ma anche articolato, di tutta l'estensione del processo rivoluzionario all'interno del quale collocare un'ipotesi di costituzione strategica dell'autonomia operaia cui ricollegare il progetto organizzativo.

Siamo perfettamente consapevoli che i contributi che da parte nostra abbiamo cercato finora di dare a questo dibattito soffrono di una parzialità che se ulteriormente protratta rischia di renderli politicamente sterili. Essi non intendono proporre né tantomeno sostituire un'analisi politica *complessiva*, generale, della crisi in atto. Ne costituiscono solo il presupposto, ne raffigurano, per così dire, la faccia capitalistica. Solo un vasto dibattito politico di massa che verifichi concretamente, nella dimensione della militanza politica qual è oggi la realtà dell'autonomia operaia, al di fuori di qualsiasi ipoteca di gruppo, può conferire a questi primi approcci di ' analisi del capitale ' il segno di un progetto politico. Per questo avviamo ora, con la ricostruzione di una vicenda operaia così rilevante com'è quella dell'Innocenti e con l'analisi della classe operaia dell'auto in Inghilterra, un processo di riflessione collettiva sulle esperienze (e le sconfitte) più significative dell'autonomia operaia in questi anni da cui non ci aspettiamo di ricavare nuovi slogan, ma una conoscenza più precisa e meno parrocchiale, più maneggevole e meno astratta, del movimento dell'autonomia nella sua concreta articolazione fra componente per così dire ' oggettiva ', di massa, e componente militante, d'avanguardia.

Certo, ci rendiamo conto dei limiti del nostro contributo e soprattutto della difficoltà oggettiva di avviare un ripensamento collettivo nel fuoco della crisi, mentre scelte e scadenze gravi urgono sul movimento, premono le avanguardie. Ma crediamo anche che occorra saper dire di no alle scadenze che non sono nostre, che ci sono imposte, e, se necessario, percorrere in solitudine una tappa del cammino rivoluzionario. Se, dunque, nelle pagine che seguono tentiamo ancora una volta di proporre nei suoi termini generali un quadro d'interpretazione politica della crisi storica del capitale in Italia che comincia ad investire anche i problemi del movimento e dell'organizzazione, non lo facciamo perché pensiamo di poter dettare le regole di una nuova condotta rivoluzionaria, ma perché riteniamo che insieme con una fase specifica dell'evoluzione storica della crisi in Italia si sia chiusa anche una fase determinata di sperimentazione dell'alternativa rivoluzionaria e che occorra quindi aprire una battaglia politica all'interno del movimento per sottrarlo alla tentazione storica del minoritarismo istituzionalizzato, alla vischiosità degli stereotipi teorici e pratici.

### Dalla crisi economica alla crisi di potere

La relazione del neogovernatore della Banca d'Italia Baffi ha dato l'ultimo tocco al quadro politico di questa Italia che sta decretando, anche elettoralmente, la crisi di un regime. La diagnosi è talmente rituale da rivelarsi ormai completamente priva di qualsiasi valore interpretativo: cause prime dell'attuale crisi di struttura del capitalismo italiano sono, per il Governatore, in primo luogo l'abnorme dilatazione del disavanzo dello Stato e, in secondo luogo, la dinamica sostenuta del costo del lavoro, squilibrata rispetto alle medie internazionali. Altrettanto rituale il coro dei consensi. L'economia politica borghese, veramente, non ha più nulla da dire. Quando la dilatazione della crisi economica investe i gangli decisivi del tessuto

sociale e si rovescia in crisi dell'apparato istituzionale di comando mettendo a nudo il nodo cruciale dei rapporti di potere tra le classi, la ' scienza economica ' rivela allora tutto il suo contenuto ideologico. L' ' analisi economica ' si dichiara impotente e rinvia la soluzione del problema alla sfera della politica. Anche questo è un segno della profondità ed irreversibilità della crisi. E quando il velo dell'ideologia cade, anche l'apparente articolazione delle istituzioni della mediazione politica, i partiti, viene meno, rivelando la trama di classe sostostante. Il riformista Barca parla la stessa lingua del neoliberale Baffi: quella della conservazione del modo di produzione fondato sul capitale.

Solo una visione critica coerentemente sviluppata partendo da quello che oggi la classe operaia *realmente è*, dai suoi interessi, dai suoi bisogni, dai suoi comportamenti di lotta, può individuare all'interno delle manifestazioni generali della crisi gli elementi che segnano il cammino della distruzione del capitale, della rivoluzione comunista. Ed è con questo intento e in questa prospettiva che torniamo a considerare le vicende della crisi in Italia, nello sforzo di cogliere le tendenze generali di quello che ormai ci sembra vada considerato non come un episodio ciclico nella vita del capitale, ma come un passaggio storico al cui interno si compie una radicale trasformazione dei rapporti di potere fra le classi e del modo di produzione che li sostiene. Questo, dunque, è un primo punto fermo. La crisi che stiamo vivendo, che costituisce il quadro di riferimento dell'azione di parte operaia, non è il rinnovarsi di un episodio di cui si possono indicare i precedenti nel '62 e nel '69, ma è un *processo* di portata storica che ha già un percorso quasi quindicennale alle sue spalle, ed uno forse altrettanto lungo davanti a sé. Se questo è il punto di vista da cui ci poniamo, diventa allora politicamente decisivo individuare qual è il *punto* del processo che abbiamo ora sotto mano entro un quadro teorico della crisi che la veda soprattutto come processo di crescita del potere operaio. Interessa allora individuare le tendenze dominanti che hanno imposto questo passaggio, le linee di forza su cui è avanzata l'iniziativa operaia e che si pongono come condizioni, non del superamento della crisi, come vorrebbe il riformismo, ma del suo approfondimento, della sua risoluzione rivoluzionaria.

Ci sembra che il momento attuale rappresenti un passaggio decisivo nell'evolvere del ' quadro clinico ' della crisi. Da una fase per così dire strisciante, caratterizzata da una diffusione endemica dei momenti di conflittualità e da una progressiva vischiosità delle variabili economiche da cui dipende l'accumulazione, si passa ad una fase che definiremmo acuta, nel senso che il mancato funzionamento del meccanismo economico tende a sedimentare un progressivo disfacimento politico del sistema di comando che rende irreversibile e generale il processo della crisi ponendo apertamente sul tappeto la questione di una nuova strutturazione del potere. In altre parole, la permanenza della crisi al di là dei termini ' normali ' della sua ciclicità ha inciso in profondità sulla capacità di controllo sociale che finora il ' regime ' aveva assicurato. Lo sgretolamento del sistema di potere costruito in questo dopoguerra intorno all'asse democristiano, bloccando e rendendo inefficiente nei punti decisivi il meccanismo gerarchico del comando capitalistico storicamente dato è, secondo noi, l'elemento che segna il passaggio ad una fase di crisi generale del sistema sociale fondato sul modo di produzione capitalistico. La crisi economica si rovescia in crisi politica, non nel senso che si pone il problema di un'alternanza nella gestione dell'universo istituzionale dato, ma nel senso che il crollo di questo universo apre la via ad una nuova dislocazione del potere fra le classi.

Le ragioni, le cause di questo passaggio sono ancora una volta da ricercarsi in quella prima fase della crisi che si distende lungo l'arco degli anni sessanta. Di fronte a quel primo impatto dell'offensiva operaia si è determinata una scomposizione del fronte capitalistico la cui portata, in tutta la sua estensione, si rivela solo ora che quel fronte si sta sgretolando. La caduta del profitto determinata dall'insurrezione salariale dei primi anni sessanta provocò una paralisi generalizzata del sistema industriale italiano, le cui manifestazioni soggettive più appariscenti e rilevanti furono la fuga dei capitali e il crollo degli investimenti. Evidentemente, non appena apparve chiaro, nella forma traumatica di un'aperta ripresa dello scontro di classe, che le condizioni del dominio diretto sulla forza lavoro in fabbrica, quali si erano date negli anni cinquanta, erano venute meno, una parte almeno del mondo imprenditoriale italiano ne trasse la conclusione politica che, in generale, non sussistevano più le condizioni della riproduzione e tantomeno dell'accumulazione del capitale. Questa reazione fondamentalmente politica del capitalismo italiano determinò a sua volta una sostanziale redistribuzione del potere di comando all'interno del ceto capitalistico nel senso di un progressivo quanto deciso trasferimento di funzioni ad organi facenti direttamente capo al governo. Se il sistema capitalistico italiano nel suo complesso reagiva alla nuova, dirompente autonomia della classe operaia, alla rigidità dei vincoli da essa imposti all'uso della forza lavoro, mediante un intenso processo di socializzazione del rapporto di produzione che aveva nel capitale ' pubblico ' la forza motrice principale, anche l'apparato di governo dell'economia spostava il proprio baricentro verso lo Stato. Venivano in primo piano, come centri di potere effettivo del capitale sociale, gli organi, le istituzioni, gli apparati, attraverso cui si esercita l'azione economica del governo: la Banca d'Italia, il Tesoro, gli istituti di credito industriale, le Partecipazioni statali e così via. Lo Stato dispiegava così quella che oggi, all'interno del capitalismo maturo, appare come la sua funzione principe, quella di organo di governo della crisi, mediante un' azione costante di ristrutturazione dall'alto del sistema economico e di sostegno istituzionalizzato del profitto. Solo che sul piano politico questo processo non avveniva nella forma capitalisticamente corretta di una gestione democratico-rappresentativa dell'apparato statale, ma nella forma ' distorta ' del *regime* democristiano. Questo significa che il ceto politico democristiano invece di presentarsi come rappresentanza e cemento politico di un'alleanza interclassista di interessi, tra cui preminente quello degli imprenditori privati, come era stato negli anni cinquanta, si poneva all'interno del processo di socializzazione

dell'economia indotto dalla crisi come gestore diretto e tendenzialmente esclusivo del ' settore pubblico ', diventando in pratica il rappresentante di se stesso o perlomeno di quel ristretto aggregato di interessi che vive sulla redistribuzione del plusvalore sociale operata dallo Stato. Qui sta il senso politicamente più rilevante del *regime* democristiano che si viene costituendo durante gli anni sessanta: nell'intreccio che si stabilisce fra ceto politico di governo (DC) e amministrazione dello Stato e gestione economica del ' settore pubblico '. In questo senso, il partito democristiano diventa il gestore diretto della continuità dello Stato, al di là di ogni problema di rappresentanza formale. Il potere che esercita non gli deriva da una base elettorale. È la base elettorale che gli deriva dal potere che esercita, e il sistema clientelare, ben lungi dall'essere un indice di decadimento morale, rappresenta la forma organizzativa adeguata attraverso cui questo tipo di potere si articola gerarchicamente ad organizzare il consenso. La fonte del potere è un'altra e sta nel controllo degli apparati di comando dell'amministrazione e della gestione economica dello Stato, la maggior parte dei quali sono solo molto indirettamente influenzati dai meccanismi della democrazia rappresentativa. E di fronte alla crisi questo potere si accresce, perché si accresce e si estende l'intervento dello Stato nel conflitto di classe.

Nato e cresciuto, dunque, con il primo manifestarsi della crisi, il regime democristiano, ossia quel coagulo di interessi che attraverso lo Stato si è fatto direttamente carico del controllo capitalistico sulla crisi, si sgretola di fronte al permanere della crisi, di fronte all'impossibilità di governare dall'alto, con il solo aiuto delle leve macroeconomiche e macropolitiche, un ciclo economico che nella rigidità del ' fattore lavoro ' trova il suo punto di non ritorno. Le conseguenze sono rilevanti. Il crollo del regime, proprio per l'inestricabile intreccio fra ceto politico di governo e strutture economiche e istituzionali dello Stato, non consente la continuità dello Stato stesso, rende impossibile una pura alternanza gestionale fra rappresentanze politiche diverse. Il PCI appare perfettamente consapevole di questa condizione. Preoccupato di assicurare la continuità dello Stato come terreno specifico su cui esercitare l'iniziativa riformistica, si rende conto che questo è possibile solo realizzando un compromesso con il ceto politico democristiano che dello Stato è parte costitutiva. La linea politica del compromesso storico rivela qui uno dei suoi caratteri fondamentali. Essa prospetta una soluzione della crisi che lascia sostanzialmente immutato l'assetto statuale. La rottura della continuità dello Stato è vista come il pericolo maggiore da scongiurare, perché se da una parte assegnerebbe al PCI un ruolo ' rivoluzionario ' che esso non intende assumersi dall'altra aprirebbe vuoti di potere che, sempre secondo il PCI, potrebbero essere riempiti anche da iniziative eversive di destra. Ma qui è la contraddizione. Senza questo passaggio obbligato di una grande iniziativa di epurazione dell'apparato dello Stato, e quindi di rottura aperta del regime, la sostanza riformistica del ' compromesso storico ' si svuota per lasciare il posto ad una più modesta operazione di trasformismo, intesa a rammodernare la facciata del regime stesso. Perché delle due l'una: o si spezza la continuità dello Stato, si spazza via la logica del regime, e allora si distrugge l'entità politica che rappresenta tutto ciò, il partito democristiano, distruggendo però con ciò stesso il presupposto fondamentale del compromesso, oppure si prende la via dell'infiltrazione nel regime, camuffata magari da governo di emergenza. Il riformismo italiano avrebbe allora dimostrato, ancora una volta, tutta la sua miseria. Incapace di farsi soggetto politico trainante di un vasto processo di socializzazione del capitale, di quel socialismo di cui già Keynes diceva che non si deve avere paura, esso si fa strumento del tentativo di ricostituire una mediazione politica nei confronti dei comportamenti di lotta del proletariato italiano. Emerge qui la sostanza repressiva del compromesso storico, la sua funzione di blocco delle aspirazioni anticapitalistiche delle masse. La rappresentanza degli interessi operai, la delega politica del voto, viene raccolta solo formalmente, per contrattare un avvicendamento nel ceto politico di regime che gratifichi un quadro politico che ormai da tempo ha dato prova della sua fedeltà al sistema e alle istituzioni del capitale.

## Riforme o rivoluzione?

Il recente dibattito sui salari scatenato dall'ormai famosa intervista di Modigliani al ' Corriere della sera ' (3 gennaio 1976) esprime bene i due poli teorici entro cui si muove la prospettiva del riformismo in Italia. Non ci sembra infatti che la proposta di Modigliani, di una drastica riduzione del salario reale, possa essere liquidata come reazionaria, di destra, secondo il drastico giudizio di Napoleoni (' La Repubblica ', 27 gennaio 1976). Al contrario, sfrondata di tutti gli orpelli ideologici destinati ad indorare la pillola, essa esprime la sostanza della linea Berlinguer. Il riformismo mostra qui la sua faccia più rozza e brutale, la sua sostanza antioperaia. Non v'è dubbio, infatti, che la soluzione comunista della crisi passi attraverso una sconfitta di fatto della classe operaia, attraverso un indebolimento del fronte delle lotte che si è determinato in questi anni. Per quanto mascherato ed attenuato da affermazioni propagandistiche destinate ad acquetare la base operaia, questo è l'asse politico intorno a cui Berlinguer intende aggregare i consensi necessari a realizzare l'ingresso del PCI nell'area di governo. Gira e rigira, una volta fatto proprio l'interesse di conservazione del sistema, il problema centrale è che ' la dinamica del costo del lavoro per unità di prodotto non può differire da quella che si verifica negli altri paesi concorrenti ', come ha dovuto ammettere Peggio al recente convegno del CESPE su *Crisi economica e condizionamenti internazionali dell'Italia* (Roma, 15-17 marzo 1976). Ora, se il senso di questo convegno, organizzato con un'accurata regia allo scopo di sancire definitivamente il PCI come forza di governo, era quello di definire lo spazio dell'iniziativa comunista entro l'attuale assetto dei rapporti capitalistici internazionali, occorre subito dire che su questo terreno lo spazio del riformismo è zero. Una volta accettata la collocazione dell'Italia nel sistema economico dell'occidente capitalistico, le re-

gole economiche che ne derivano sono pressoché fisse, non importa chi sia a gestirle politicamente. Se si accetta, come fa Peggio, il cosiddetto vincolo della bilancia dei pagamenti e non lo si vuole (e non lo si può) risolvere mediante un indebitamento internazionale endemico, il discorso torna inevitabilmente ai differenziali di produttività fra i vari paesi che concorrono sul mercato mondiale. Certo, si può migliorare la concorrenzialità del sistema economico italiano variandone la specializzazione entro la divisione internazionale del lavoro. Si può, come sembrano curiosamente suggerire taluni economisti schierati su posizioni di sinistra (si veda Pivetti al CESPE e, in un certo senso, De Cecco su ' La Repubblica ', 16 maggio 1976), pensare a soluzioni cautamente autarchiche che rendano meno stretto e obbligato il confronto fra la produttività interna e quella internazionale. Ma almeno nel breve periodo il nodo da sciogliere resta quello indicato da Modigliani, e i dirigenti comunisti lo sanno benissimo: ' occorre abbassare il livello dei salari reali ', occorre quantomeno contenere il costo del lavoro fintantoché il tasso di produttività non abbia ripreso a sopravanzare in misura sostanziale il ritmo di crescita dei salari.

Ci si chiede ora: è in grado un partito comunista di realizzare nel breve periodo una riduzione del salario reale? Ovvero, in termini politicamente e storicamente più rilevanti, si dà una soluzione non autoritaria di questo problema? Quando la stragrande maggioranza del proletariato esprime in maniera così estesa e radicata come in Italia comportamenti autonomi che investono la logica economica ed istituzionale del capitalismo, può la mediazione del movimento operaio in tutte le sue articolazioni aggregare una quota sufficiente di ' popolazione lavoratrice ' per schiacciare le espressioni immediate dell'autonomia? Certo, sarebbe pericoloso sottovalutare il ramificato sistema di organizzazione del consenso che il PCI è in grado di mobilitare attraverso il sindacato, attraverso il movimento cooperativo, attraverso le organizzazioni di massa, attraverso la gestione degli enti locali. Ma questo potenziale organizzativo, di consenso, non può essere giocato esclusivamente in una semplice alternanza di potere. Il problema non è quello di alternare una gestione del potere ad un altra entro un sistema politico che offra storicamente un'aggregazione bipolare di ceti e di interessi. Qui il problema è di spezzare una rigidità sociale, rappresentata dalla composizione di classe del proletariato, che mette in questione la permanenza stessa del sistema istituzionale capitalistico. Presupposto inevitabile di questo passaggio diventa allora l'eliminazione economica, fisica, delle avanguardie di massa dell'autonomia, la distruzione sistematica delle loro espressioni organizzative. Ma nell'attuale situazione storica, soggettiva, del proletariato in Italia, questa drastica scissione del suo corpo politico non si dà senza una forte carica di autoritarismo, comunque camuffato, che garantisca l'immobilità sociale del territorio circostante.

Strettamente intrecciata a questa che consideriamo la versione più rozza del riformismo, ma anche quella dotata di maggiore concretezza e immediatezza politica, è la versione che diremmo ' aulica ', quella che trova la sua più coerente espressione nella proposta teorica del prof. Napoleoni. Qui il riformismo si rivela nella sua dimensione più pura ed utopica al tempo stesso. Se la prendiamo in considerazione, dunque, è solo perché il suo sapiente intreccio di intuizioni teoriche sostanzialmente corrette e di conseguenze politiche mistificatorie, opportunistiche, fornisce l'occasione per indagare alcuni nodi fondamentali della crisi del capitale.

Al fondo dell'analisi di Napoleoni c'è, inconsapevolmente o meno, un'impostazione teorico-politica di tipo trontiano, del Tronti dei tempi di ' Classe Operaia ', per intendersi. Da una parte, differenziandosi decisamente dalla versione volgare del riformismo comunista, si riconosce apertamente il ruolo della classe operaia come variabile indipendente, autonoma rispetto alle ragioni dello sviluppo capitalistico. È la classe operaia che ' con i successi delle sue lotte ', ' unico elemento di critica effettiva ', ha determinato la crisi economica ed intende gestirla come condizione di uno sbocco politico nuovo. Si tratta dunque ' di assumere la spinta salariale (e non solo quella per l'occupazione) dei lavoratori produttivi come la base reale per quel mutamento politico che è divenuto indilazionabile ': sembra di leggere un palinsesto dell' operaismo italiano. La classe operaia è vista come variabile indipendente, in grado di imporre, attraverso la dimensione salariale dei suoi movimenti, i ritmi e i modi del proprio movimento alla dinamica dello sviluppo capitalistico. Dall'altra parte, si ipotizza che in una fase particolare dello scontro di classe, come sarebbe quella che attualmente si dà in Italia, la classe operaia possa compiere un tratto del suo cammino a braccetto con il capitale al fine di sbarazzare il campo per l'urto definitivo liberandolo da tutti gli intoppi precapitalistici. In altre parole, la classe operaia, ormai classe egemone, utilizzando tatticamente l'interesse specifico del capitale produttivo, realizza una drastica razionalizzazione dei rapporti di classe, liberandoli dalle remore della rendita, al fine di far riemergere il conflitto di classe ad un livello più alto, capitalisticamente più maturo, in forma più pura, se così si può dire, come scontro diretto fra operai e capitale. Emerge qui l'elemento che fa da catalizzatore della proposta politica di Napoleoni e che ricompare insistentemente nelle analisi riformiste, anche in quella comunista: l'esistenza di un vasto settore parassitario, rappresentato dalla cosiddetta area della rendita, che graverebbe negativamente sullo sviluppo capitalistico assorbendo quote crescenti del plusvalore sociale prodotto e danneggiando quindi sia il capitale industriale che vedrebbe iniquamente tagliati i propri margini di profitto sia la stessa classe operaia su cui verrebbero a gravare le inefficienze del sistema indotte dal vincolo della rendita. A fronte di quest'area della rendita che, secondo Napoleoni, arriverebbe ad abbracciare il 40% del reddito nazionale, sta un enorme fascia di lavoro improduttivo che anche quando non sia del tutto ' inutile ' è comunque sovradimensionata rispetto alle esigenze stesse del capitale. Non vogliamo qui entrare nel merito di una polemica teorica sul concetto e sulla sostanza economica del lavoro produttivo, su cui comunque una volta o l'altra occorrerà fissare l'attenzione per sfrondarne gli elementi mistificatori. Marcello De Cecco, d'altro canto, ha

potuto affermare che anche certi settori della grande industria italiana rientrano nell'ambito del lavoro svolto improduttivamente visto che non realizzano un profitto per il capitale ma operano in base ad una serie di sovvenzioni, esenzioni, tolleranze ecc. L'osservazione coglie il punto debole e quindi mistificatorio della nozione di lavoro produttivo quale è adoprata da Napoleoni. Se lavoro produttivo, nel senso più astratto e generale dell'espressione, è sempre e soltanto quel lavoro che produce un profitto per il capitale è chiaro che l'area del lavoro improduttivo, in una situazione di crisi e di caduta del profitto, si estende fino a comprendere zone del lavoro sociale tradizionalmente considerate produttive tout court, come quella del lavoro industriale. Ma il punto decisivo che inficia politicamente l'analisi di Napoleoni mettendo a nudo il meccanismo teorico del riformismo è situato più a monte e consiste nella pressoché totale assenza di un'analisi del ruolo e del funzionamento dello Stato capitalistico nella specifica realtà economica della crisi. Napoleoni constata l'abnorme dilatazione del lavoro improduttivo, della rendita prelevata sul plusvalore nazionalmente prodotto, ma non si chiede in quale rapporto di funzionalità questo processo stia con la produzione e la realizzazione del plusvalore stesso nelle condizioni date dalla crisi. Egli riconosce sì che ' questi redditi non sono estranei al capitalismo ', ma sembra poi pensare che questa loro funzionalità si esaurisca nel sostegno della domanda globale, nel senso che già Smith attribuiva al consumo dei ' servi '. Sfugge dunque a Napoleoni, e non potrebbe essere diversamente dato lo sbocco riformista cui è orientata l'analisi (la correzione delle distorsioni), la natura organica del parassitismo rispetto allo sviluppo recente del capitalismo italiano, il nesso necessario ed ineliminabile fra estensione della ' rendita ' e gestione capitalistica della crisi. Da questo punto di vista, paradossalmente, la proposta di Napoleoni, di tagliare drasticamente la rendita, risulterebbe come la parola d'ordine più radicalmente rivoluzionaria, in quanto significherebbe semplicemente far saltare l'assetto di potere su cui si è fondata la permanenza del capitalismo in Italia, distruggere il meccanismo statuale di gestione delle risorse che ha garantito la permanenza del comando capitalistico. Cerchiamo di spiegarci meglio perché il punto è importante.

Da qualche tempo gli economisti, soprattutto quelli di sinistra, si affannano a dimostrarci che il sistema economico italiano soffre di una pericolosissima distorsione: il lavoro di una massa decrescente di lavoratori produttivi mantiene e finanzia il consumo di una quantità crescente di improduttivi e addirittura di inattivi. Secondo talune valutazioni, sulle spalle di ogni lavoratore produttivo graverebbe il mantenimento di almeno altre due-tre persone che non danno alcun contributo all'accrescimento della ricchezza. Questo fenomeno si risolverebbe in un soffocamento dell'attività propriamente produttiva ed in una progressiva quanto letale riduzione della capacità di espansione (di accumulazione) del sistema. Di qui l' ideologia di uno Stato assistenziale che è costretto a mantenere artificialmente in vita quote crescenti di forza lavoro che un'evoluzione distorta del sistema economico esclude via via dal processo produttivo. Di qui, infine, il rigurgito di teorie neomalthusiane che condannano l' ' eccesso di popolazione ' e profetizzano sventure per quanto concerne la futura distribuzione delle risorse esistenti.

Ora, a noi sembra che il senso del ragionamento vada esattamente rovesciato. Il cosiddetto ' restringimento della base produttiva ' che, primo fra tutti, il PCI si propone di contrastare mediante un generale appello alle virtù del lavoro produttivo, ben lungi dal rappresentare una distorsione dello sviluppo capitalistico, rappresenta il compimento della sua missione storica. Il fatto che il lavoro di un terzo o di un quarto della popolazione sia ormai sufficiente a mantenere il restante, significa semplicemente che il lavoro socialmente necessario per produrre i mezzi necessari alla riproduzione dell'intera società si è ridotto ad una quantità insignificante rispetto al tempo disponibile liberato dall'enorme sviluppo delle forze produttive. Il problema, dunque, è un altro. Il problema è che il capitale, per sopravvivere come rapporto di produzione, deve assicurarsi la continuità del comando su quote crescenti di forza lavoro che gli incrementi di produttività rendono superflue rispetto alle necessità riproduttive storicamente date. Deve cioè impedire che il tempo reso disponibile per la società venga utilizzato dalla classe operaia per riorganizzare l'intero modo di produzione partendo non più dalle necessità di riproduzione del capitale, e quindi dalla sottomissione del lavoro al capitale, ma dall'assoggettamento delle forze produttive alla soddisfazione dei bisogni operai, alla creazione di tempo libero. Ecco qui allora spiegata la nuova funzione che lo Stato viene assumendo all'interno del processo sociale di riproduzione del capitale, non più come garanzia istituzionale del dominio di classe dei funzionari del capitale sugli operai, ma come imposizione del rapporto di salario, della forma del lavoro, a tutto il tempo socialmente disponibile.

Di nuovo, ci troviamo di fronte ad una rigidità ' strutturale ' contro cui è destinata a cozzare l'illusione riformista del compromesso storico. Non si può riassorbire nella produzione, ' allargando la base produttiva ', il lavoro che lo sviluppo delle forze produttive ha ' liberato '. O perlomeno non si dà una soluzione in termini capitalisticamente progressivi di questo problema. Solo una drastica revisione della collocazione del sistema industriale italiano entro la divisione internazione del lavoro potrebbe determinare una diversa allocazione delle risorse, nel cui ambito, modificando la composizione della produttività media del sistema, sarebbe possibile risospingere verso il lavoro direttamente produttivo la maggioranza delle braccia disponibili. Ma se, come crediamo, questa ipotesi non è attualmente gestibile da nessuna delle forze politiche date, occorre fare i conti con un'area crescente e comunque assai ampia di lavoro ' improduttivo ' e quindi con un ampliamento della funzione redistributrice dello Stato. Anche questa, se ben intendiamo, è una contraddizione strutturale ormai largamente matura rispetto alla quale il riformismo non ha nulla da dire, all'infuori di un velleitario programma di razionalizzazione e di moralizzazione. Certo, il lavoro ' improduttivo ' può essere gestito in forme politicamente diverse da quelle del clientelarismo de-

mocristiano. Può essere meglio funzionalizzato, nell' ottica panlavorista del PCI, ad un progetto di intensificazione della produttività media del sistema. Ma solo un programma apertamente comunista può gestire in maniera non contraddittoria il processo di *oggettiva* liberazione dal lavoro che si manifesta nella crescita del settore ' improduttivo '. Sono cose su cui l'analisi è ancora carente e l'indicazione strategica tuttora bisognosa di articolazioni più concrete. Ma è tempo ormai di aprire anche su di queste un dibattito di massa, perché siamo convinti che anche da qui passa l'esplicitazione del bisogno di comunismo che ormai si coglie quotidianamente nella dinamica delle lotte.

**Composizione di classe e prospettiva rivoluzionaria**

Abbiamo detto che siamo di fronte, probabilmente, ad una svolta decisiva nell'evoluzione della crisi, che ne rivela in tutta la sua estensione il carattere strutturale, ne fa scoppiare le componenti istituzionali e di potere, avviando il passaggio ad una fase acuta il cui nodo è esplicitamente costituito dall'instaurazione di nuovi rapporti di potere. Non siamo tra coloro che ipotizzano una rapida risoluzione di questa condizione ' critica ' dei rapporti di classe in Italia. A nostro avviso, infatti, non esistono i presupposti materiali e politici di una soluzione effettivamente riformistica, né, d'altra parte, ci sembra rapidamente risolvibile il problema del soggetto *politico* che si faccia organo materiale del rovesciamento rivoluzionario, che sia cioè in grado di imporre un nuovo assetto istituzionale entro un processo di trasformazione radicale dell'assetto economico, del modo di produzione. Ci muoviamo dunque nell'ipotesi di uan lunga fase di disordine sociale ed economico all'interno del quale si vengono compiendo due processi fondamentali ed ineliminabili della trasformazione rivoluzionaria, non necessariamente connessi né sincronizzati: da una parte il disfacimento del blocco di potere (aggregato storicamente determinato di forze sociali, ceti, gruppi ecc.) che ha gestito il rapporto di comando che si distende per tutto l'apparato produttivo della società; dall'altra l'aggregazione *politica* della forza *sociale* che con la sua oggettiva presenza e maturazione ha determinato la crisi del capitale in Italia e che con i suoi comportamenti esprime concretamente, direttamente, la più radicale indisponibilità a subire più a lungo le leggi dell'accumulazione capitalistica. La formulazione di una prospettiva rivoluzionaria nell'attuale fase della crisi capitalistica in Italia esige la conoscenza scientifica, concreta, di questa composizione di classe, delle forze e delle tendenze che la innervano, delle contraddizioni interne che condizionano e dettano i termini del processo organizzativo.

I processi di ristrutturazione messi in atto dal capitale italiano nel tentativo di riconquistare il controllo sul ciclo hanno indubbiamente inciso sulla composizione tecnica della classe operaia, specialmente in questi ultimissimi anni. L'attacco all'occupazione e il decentramento produttivo, in particolare, ma anche l'erosione dei livelli reali del salario (almeno di talune categorie) si sono abbattuti pesantemente sulla realtà produttiva di quella composizione di classe, egemonizzata sul piano dei comportamenti di lotta dalla figura dell' ' operaio massa ', cui universalmente viene fatta risalire la responsabilità della caduta del saggio del profitto. Al lavoro di fabbrica propriamente detto si è venuto intrecciando, in forme sempre più complesse, il doppio lavoro, il lavoro nero, il lavoro marginale, dando luogo ad una composizione di classe oggettivamente più frammentata, in cui si è arrestata la tendenza fondamentale all'omogeneizzazione del lavoro sociale intorno alle sue forme più astratte. Tutti questi processi sono probabilmente destinati ad esercitare un'influenza decisiva sulla composizione della classe operaia italiana nel medio e lungo periodo (a meno che non si prospetti una rapida uscita dalla crisi ed una ripresa della crescita economica). Su di essi occorrerà tornare specificamente, anche con analisi di natura quantitativa. Nel breve periodo, tuttavia, il dato che ci interessa sottolineare è un altro. Ed è la straordinaria compattezza e continuità di comportamenti che la classe operaia in senso lato ha saputo mantenere intorno al rapporto di salario, bloccando a proprio favore tutte le variabili che influiscono sull' immissione del lavoro nel processo produttivo. Questa è la chiave di volta del processo della crisi. Se oggi possiamo ancora discutere di un'ipotesi rivoluzionaria all'interno di un orizzonte concreto che è dato dalla crisi generale del profitto, se possiamo stare a discettare sui modelli organizzativi, se si possono prospettare processi di aggregazione delle avanguardie rivoluzionarie, lo si deve a questa tenuta soggettiva del proletariato italiano sul terreno dei comportamenti di lotta tesi ad acquisire quote crescenti della ricchezza sociale, dentro e fuori il processo di produzione immediato. Certo si tratta di un dato complessivo, che come tale nasconde al proprio interno squilibri e zone d'ombra, sconfitte parziali. Ma ci interessa qui proprio come dato complessivo, per quello che esprime nella generalità del rapporto di forza tra le classi oggi in Italia. Ed esso ci dice, in primo luogo, che l' ' autore ' della crisi, il soggetto che materialmente la determina, è un aggregato massificato di forze sociali interno al proletariato che si esprime sostanzialmente nei suoi comportamenti di lotta quotidiani, in fabbrica e fuori, per l'affermazione dei propri bisogni, indipendentemente da qualsiasi prospettiva strategica.

Due osservazioni si impongono. In primo luogo, il dato soggettivo della permanenza dell'insubordinazione operaia in questa fase esprime una divaricazione fra composizione tecnica e composizione politica della classe, fra struttura oggettiva della forza lavoro sociale, occupata e non, e sistema soggettivo delle lotte e dei bisogni, che è probabilmente destinata a riassorbirsi generando un effetto di arretramento del fronte operaio, se non interviene una specifica volontà di organizzazione. In secondo luogo, la forma in cui si manifestano i comportamenti autonomi degli operai, subendo e sfruttando al tempo stesso la parcellizzazione dei gruppi (politicamente) omogenei di fabbrica, di quartiere, ecc., apre lo spazio ad un'ulteriore contraddizione interna alla composizione di classe, fra comportamenti di lotta e atteggiamento ' politico '. Solo così si spiega l'egemonia ' politica ' del riformismo all'interno del proletariato italiano, cui fa

sicuramente da forza trainante un'effettiva spaccatura della classe in talune situazioni pilota, gestita direttamente dal partito al di sopra del sindacato.

Questi sono, crediamo, i dati da cui far partire il discorso sull'organizzazione. La persistenza della crisi e la sua dipendenza, *in ultima istanza*, dalla conflittualità 'spontanea' del proletariato italiano, lascia tuttora sussistere la prospettiva di un percorso rivoluzionario. Questo però significa semplicemente che la crisi è data oggettivamente, che è insita nel grado di sviluppo raggiunto dal " modo di produzione ". Perché essa si traduca in processo di trasformazione rivoluzionaria dei rapporti di potere occorre che il soggetto *sociale* che con i suoi comportamenti autonomi pone la crisi come modo di essere permanente del capitale sociale si costituisca come soggetto *politico* del rifiuto del lavoro, della distruzione quindi del rapporto di capitale, e in questo senso guida e condizione del processo rivoluzionario. Qui una concezione dell'organizzazione come scorciatoia, come oggetto di delega del progetto rivoluzionario non serve. Quella che occorre è una capacità militante di ipotizzare e condurre un progetto di aggregazione materiale delle forze sociali che nella dimensione immediata della lotta esprimono il loro bisogno di comunismo, esprimono, marxianamente, l'irriducibilità dei rapporti di produzione dati al grado di sviluppo raggiunto dalle forze produttive. Le forze dell'autonomia hanno già dimostrato di poter comandare sul processo di accumulazione del capitale, di poter distendere la propria egemonia sull'intero meccanismo di riproduzione della società capitalistica. Occorre rendere esplicito il programma di potere che è latente in questa presenza egemonica. Ma occorre soprattutto che in questo programma si riconosca un fronte socialmente e politicamente significativo di forze autonome, che su di esso cominci a convergere *soggettivamente* il sistema delle lotte in cui oggi materialmente si rappresenta l'autonomia. Può darsi che per fare tutto questo occorra ancora qualcosa che si chiama partito, ma è certo che solo entro questo orizzonte va reinventato il problema dell'organizzazione, prendendo definitivamente congedo dal passato leninista, quando l'egemonia della classe si dava solo nella mediazione politica del partito.

Possiamo dire che il risultato elettorale abbia rappresentato la fine di un ciclo? E innanzitutto possiamo dire che esso è giunto inaspettato? Chi ha seguito il dibattito per la formazione del cartello di Democrazia Proletaria ha potuto constatare il livello di disgregazione, di confusione, di assoluta indeterminazione delle parole d'ordine della sinistra rivoluzionaria. Continuare oggi sulla stessa strada, voler a tutti i costi procedere all'unificazione dei gruppi sul piano istituzionale senza avere il coraggio di fare un bilancio spietato dei rapporti tra gruppi e masse negli ultimi anni, soprattutto nella crisi, sarebbe follia. Vorrebbe dire continuare a rappresentare il partito come la somma dei gruppi dirigenti e dei militanti intermedi delle singole organizzazioni. Invece il partito è un altro, è *il partito diffuso* che sta nelle situazioni singole, nella migliaia di lotte e di comportamenti sovversivi che nessun risultato elettorale riesce a cancellare. LC aveva saputo dirle, queste cose, nel corso della disputa sull'unità delle liste e come mai oggi fa marcia indietro? Per percorrere il terreno delle istituzioni? Ma quale terreno si può percorrere dove i rapporti di forza ti costringono a un ruolo di pura testimonianza? Qui ha ragione Pannella. Si dice comunque che le istituzioni hanno la forza di schiacciare il sistema delle lotte. Ma si dimentica che questa scadenza elettorale non è stata imposta dai partiti, ma dal movimento delle donne sull'aborto. I partiti hanno spostato il confronto sul terreno generale ma il problema dell'aborto è ancora aperto e se lo trovano davanti intatto, con tutta la sua forza dirompente, malgrado il risultato elettorale.

Il dibattito sulla spesa pubblica, l'hanno imposto gli operai, quelli che lavorano e quelli in CIG, l'hanno imposto i disoccupati organizzati, i lavoratori ospedalieri. E siamo andati alle elezioni, ma lo scontro sulla spesa pubblica è ancora tutto aperto, perché la richiesta di reddito per i nuovi bisogni è insopprimibile sia nei giovani che hanno votato Berlinguer che in quelli che hanno votato Zaccagnini. Migliaia di compagni hanno lottato e più di uno ha perso la vita sui meccanismi della legge Reale. Per questo siamo andati alle elezioni, ma le elezioni non hanno risolto il problema delle legge Reale (a parte il fatto che il tabaccaro Reale non è stato rieletto) e Ingrao, appena nominato Presidente della Camera ha dovuto ricordarlo, evocando il fantasma di una guerra civile latente. Se invece di perorare voti i compagni avessero inventato una campagna elettorale come sistema per sottoporsi a una critica delle masse, come un modo per andare a capire che cosa non ha funzionato più nei rapporti con le masse invece di dare per scontato che questi rapporti fossero acquisiti, forse la delusione sarebbe stata meno grande. No, non è " senno del poi " o gracchiare del corvo, come qualcuno ha scritto. È la continuazione di un contributo critico che la rivista ha dato, dentro e non all'esterno dell'area dei militanti dei gruppi. Chi credeva che le nostre 'storie' fossero dei supporti eruditi ad ideologie consunte ha equivocato. Storia militante è un intervento diretto ed ha in questo senso una sua autonomia.

*Lapo Berti*

Leggete il numero speciale (42) di:

**VENTO DELL'EST**

LA RIVOLUZIONE SOCIALISTA IN ALBANIA

Presentazione

PARTE I

*Il Partito e la lotta al revisionismo*
*La lotta contro il burocratismo*
*Il controllo operaio*
*La politica estera della R.P. d'Albania*

PARTE II

*Caratteri dello sviluppo economico*
*La collettivizzazione dell'agricoltura*
*Il ruolo dell'industria nello sviluppo economico*

APPENDICE I – *Indici di sviluppo economico e sociale*

PARTE III

*La riforma dell'insegnamento*
*L'unione degli artisti e degli scrittori*
*L'ospedale di Girocastro*

APPENDICE II – *Il progetto di nuova Costituzione*

Un numero lire 1.500 - Abbon. annuale lire 5.000

Versamenti in c.c. postale N. 3/14678

Istituto Politico Culturale Edizioni Oriente - Milano

È uscito il primo numero di:

**ZEROWORK**

Sommario:

P. CARPIGNANO, *US class composition in the sixties*
P. LINCBANGH, *Crisis in the auto sector*
M. MONTANO, *Notes on the international crisis*
P. TAYLOR, *" The sons of bitches just won't work ": Postal worders against the state*
W. CLEAVER, *Wildcats in the appalachian coal fields*
G. CAFFENTZIS, *Throwing away the ladder: the universities in the crisis*
B. RAMIREZ, *The working class struggle against the crisis: self - re - duction of prices in Italy*

Abbonamenti: Lire 7.000 per tre numeri
da indirizzare a: ZEROWORK, 292 Warren St. BROOKLYN, N.Y. 11201

**LE OPERAIE DELLA CASA**

Novembre-Dicembre 1975 / Gennaio-Febbraio 1976

FACCIAMO IL GIORNALE INSIEME

" Le operaie della casa " è un giornale-collage di parole, di disegni e di fotografie. Diffondiamo notizie sulle lotte che le donne portano avanti nelle case, nelle fabbriche e nelle scuole contro il lavoro e lo sfruttamento che sono costrette a subire, parliamo della sessualità, scriviamo della musica.
Il giornale è a cura del Gruppo Redazionale del Comitato per il Salario al Lavoro Domestico di Padova.
Scrivete notizie, informazioni di ogni tipo, lettere personali, proposte, testimonianze, poesie, riflessioni, mandate racconti, documenti, articoli alla Redazione del giornale Centro delle Donne, Piazza Eremitani, 26 - 35100 Padova.

Per informazioni telefonare a:
(049) 653016 (Mariarosa). (049) 651515 (Erika), (049) 36385 (Polda), (049) 615119 (Pia), (049) 28018 (Mavy), (041) 25857 (Francesca).
Modalità abbonamenti:
Italia L. 1.800, Europa L. 2.500, Africa L. 4.000, America L. 5.000.
Gli abbonamenti possono avere inizio in qualsiasi periodo dell'anno. Inviare l'importo a Francesca De Michelis - CCP numero 9/19990.

**QUADERNI PIACENTINI, n. 58-59**

Sommario:

GIOVANNI JERVIS, *L'ideologia della droga e la questione delle droghe leggere*
ENZO D'ARCANGELO, *La nuova legge sulla droga: un passo avanti e due indietro*
FEDERICO STAME, *Ancora sul rapporto tra nuova sinistra e sinistra storica*
EDOARDA MASI, *Note sulla democrazia repressiva*
ROMANO CANOSA, *La polizia italiana nel sistema repressivo occidentale*
*La " riforma " penitenziaria* (Giuseppe De Welz)
BIANCA BOTTERO, *Il muso nella greppia dei centri storici*
RICCARDO PARBONI, *Gli USA, la crisi e il mercato capitalistico mondiale*
FRANCESCO CIAFALONI, *Economia e lotta di classe nella Spagna degli anni '70. La crescita delle organizzazioni operaie e degli scioperi all'interno di uno stato corporativo*
ALFONSO BERARDINELLI, *Per una analisi (politica) delle scritture*
ANGELO D'ORSI, *Il prof. De Felice, Mussolini e il fascismo. - III. Il regime*

Redazione e Amministrazione 29100 Piacenza, via Roggiali 41-Tel. 31669
Recapito a Milano (02) 898884
C.C.P. 25/19384

# Per una ricerca sul bilancio dello stato

**Premessa**

Intorno al problema della spesa pubblica, della composizione del bilancio statale, delle forme diverse del suo finanziamento, ha finito per concentrarsi di recente un insieme molto vasto di questioni, sia di natura teorica che di carattere più direttamente politico.

L'analisi delle modificazioni intervenute nella struttura e nel volume delle attività di spesa dello stato è alla base dei molti tentativi di definire la funzione nuova da questo assunta all'interno dei processi economici e, più in generale, nella politica di controllo dinamico del complesso dei rapporti sociali. Così le ipotesi sulla natura assistenziale dello stato e le affermazioni relative alla necessità, strutturale nella fase presente di capitalismo maturo, dell'intervento pubblico lungo l'intero svilupparsi del ciclo economico, hanno trovato una verifica parziale in questo dato della centralità assunta dalla spesa statale nel meccanismo generale di riproduzione.

Su di un altro piano, la trasformazione del quadro politico italiano, conseguente al voto del 15 Giugno, ha imposto: da un lato il problema generale del rapporto esistente tra domanda pubblica e politica delle riforme di struttura, (e quindi della efficacia delle iniziative di spesa nella realizzazione di un progetto politico di ridistribuzione del reddito); dall'altro, e con scadenze immediate, la questione delle strutture di potere reali per cui passa il finanziamento effettivo delle iniziative di spesa, a fronte della gestione di sinistra di un settore vastissimo del potere locale.

Questo concentrarsi di domande diverse su di uno stesso tema, se ne verifica per via indiretta la complessità, impone tutta una serie di scelte relative alle ipotesi su cui fondare il lavoro. Cercherò nel seguito di presentare in questa chiave alcuni dei problemi che stanno alla base di una analisi politica condotta intorno al bilancio dello stato; per ora intendo soltanto sottolineare i limiti con cui si va a questo tipo di ricerca e le motivazioni che ne definiscono comunque l'urgenza.

Per il primo aspetto è utile avanzare subito due osservazioni: (a) la sinistra di classe arriva al nodo della spesa pubblica con grave ritardo e con una strumentazione assolutamente insufficiente anche sul solo piano tecnico. Intorno a questa articolazione fondamentale della struttura del potere, che consiste nel complesso delle attività finanziarie e di spesa dello stato, abbiamo un vuoto incredibile di conoscenza da colmare: ci sono sostanzialmente ignoti i meccanismi che regolano la definizione della domanda, la sua erogazione concreta, le sue rigidità strutturali. Il primo obbiettivo minimo è quello di raggiungere l'alfabetizzazione necessaria su questi temi. (b) Le ipotesi di carattere generale, (le ipotesi ' totali '), che in modo più o meno organico stanno alla base di una nuova teoria dello stato, sviluppata a partire dall'espandersi delle voci di bilancio riconducibili ad attività assistenziali, forniscono un quadro interpretativo ancora troppo ristretto e contraddittorio. Manca di fatto uno schema teorico sufficientemente credibile in cui inserire un lavoro di analisi intorno all'intervento pubblico che voglia arrivare a fornire rapidamente indicazioni politiche concrete, in grado cioè di misurarsi coi problemi di breve e medio periodo relativi alla gestione della crisi in Italia ed al ruolo dell'intervento statale in essa.

D'altro lato, nel modo con cui forze e soggetti diversi hanno definito, nella fase presente, i passaggi base delle rotture prodottesi all'interno degli equilibri economici nazionali, c'è una tensione che dà senso al tentativo di costruire una prima risposta articolata su di un tale terreno, anche scontando le molte deficienze teoriche e tecniche di partenza.

I temi su cui misurarsi hanno assunto, da Gennaio ad oggi, carattere quanto meno obbligato: pochi riferimenti bastano per introdurre le varie parti del discorso organico da costruire. Il CESPE, con il PCI in odore di governo, dedica un convegno alla dipendenza dell'economia italiana dall'estero, come spina nel fianco di ogni strategia ' storica '; Scalfari e Pedone si fanno carico, su Repubblica, della richiesta alla sinistra ufficiale di un programma esplicito di politica economica che esca dai luoghi comuni dell'agricoltura, delle esportazioni e dei risparmi sul parco macchine ministeriale, per misurarsi in termini quantitativi con le strozzature finanziarie e le alternative perverse

cui è attualmente soggetta l'iniziativa dello stato; Baffi recita il ' de profundis ' dello strumento monetario ed individua, cinque mesi dopo Modigliani, nella spesa pubblica e nella dinamica dei costi da lavoro degli anni '70 le cause della ingovernabilità del paese; Napoleoni, infine, tenta di cogliere nel carattere strutturale, che al venir meno del meccanismo di accumulazione classico è dato dalla qualità nuova assunta dai processi redistributivi, la necessità di un contratto ' smithiano ' a breve tra capitale e lavoro.

L'ipotesi da cui intendo partire è che i problemi relativi alla efficienza residua degli strumenti di politica economica esistenti, alla natura della dilatazione del deficit nel bilancio statale, alle condizioni in cui si è sviluppata la spinta sul salario dal '69 in poi, all'estensione reale che il vincolo di bilancia dei pagamenti possiede, altro non siano se non segmenti distinti di un processo unico, per buona parte non ancora descritto, che ha coinvolto e coinvolge il complesso dei rapporti sociali e la composizione di classe, non solo in Italia ma nella generalità dei paesi a capitalismo avanzato, ed in cui consiste quella che definiamo come crisi oggi.

Nelle note che seguono cerco di dare a questa ipotesi una articolazione maggiore. Il percorso è quello che tende a subordinare i due fenomeni della rottura negli equilibri interni ai rapporti commerciali e finanziari con l'estero e della perdita di efficacia degli strumenti tradizionali di politica economica in possesso dell'autorità centrale, alla natura organica che il disavanzo di bilancio assume a fronte della trasformazione profonda nel carattere e nell'estensione dell'intervento pubblico, associata alla definizione dello stato come stato assistenziale.

Passa in secondo piano, allora, una lettura della crisi di tipo radicale che vorrebbe ricondurre la generalità delle contraddizioni presenti alle distorsioni indotte nei processi di produzione e distribuzione del reddito dalla ' iniziativa clientelare ' democristiana. E si sottolineano invece, nel sistema di vincoli perversi di cui è fatta la estinzione della politica economica pubblica in Italia oggi, gli aspetti di rigidità direttamente connessi al cumulo di lotte operaie e di sollecitazioni non mediate sul reddito, che caratterizza la dinamica recente del movimento di classe: il quadro che ne risulta è quello di una rottura progressiva degli equilibri generali interni alla formazione della domanda aggregata, in una fase specifica dello sviluppo dei rapporti sociali nei sistemi a capitale avanzato.

Con questo, la natura organica della crisi finisce per collocarsi ad un livello con cui la proposta politica da ' sinistra ' non è in grado di confrontarsi, se non in termini repressivi, qualora si esprima secondo i paradigmi del macchinario macroeconomico classico. In altre parole, la scelta a priori della permanenza dello stato e del sistema di rapporti di politica economica esistente nell'area comunitaria e occidentale, definisce in via obbligata, come terreno di iniziativa a breve, un processo di estesa compressione su quella stessa realtà proletaria che sta dentro la distruzione generale prodottasi nelle componenti autonome della funzione pubblica. Questo passaggio, a cui la politica riformista sembra decisa ad andare scontandone i caratteri di violenza sociale e di disarticolazione interna al movimento di classe, non ha tuttavia in sé alcun carattere ' oggettivo '. Solo che il punto di vista iniziale va ribaltato. Le antinomie esistenti tra controllo del disavanzo pubblico e rigidità nell'assetto presente della struttura sociale, pongono cioè sul terreno della rottura del dispositivo statuale, e non su quello della sua continuità, i problemi di una estensione dinamica del complesso di comportamenti di massa, attivi e passivi, che ne hanno determinato l'origine.

## 1. Spesa pubblica e stato assistenziale.

a) Il primo ordine di problemi è quello che dalla spesa pubblica ed in generale dall'analisi della attività economica complessiva dello stato cerca di ricavare e ricostruire una teoria delle funzioni da questo assolte nella gestione del processo produttivo e della dinamica dei rapporti sociali.

Un'ipotesi corrente, (che ad esempio Primo Maggio ripropone nell'editoriale del n. 6, e su cui il dibattito è parzialmente aperto), definisce la nuova natura dello stato nei termini di stato ' assistenziale ' e cioè di erogatore di reddito a strati sociali di fatto espulsi dal processo produttivo; nella logica di una riduzione tendenziale dei livelli di occupazione nel settore della creazione diretta di valori d'uso, a fronte delle caratteristiche dualiste dello sviluppo economico centrato sulla dinamica della impresa multinazionale.

Questo schema ha un respiro ' globale ', nel senso che tenta di riportare alla stessa matrice iniziative di spesa statale apparentemente dissimili sia nella forma che nelle condizioni obbiettive della loro proposizione. (Si pensi ad esempio al parallelo tra spesa per la politica di ' welfare ' negli U.S.A. e finanziamenti della cassa integrazione in Italia, se non addirittura alla classificazione di sussidi formulata per gli stipendi corrisposti agli occupati inutili del nostro apparato burocratico).

In definitiva la spesa pubblica nello ' stato assistenziale ' assolve il compito di garantire, attraverso la erogazione comunque di un reddito, l'equilibrio all'interno di un sistema di rapporti sociali in cui interi strati di proletariato sono collocati organicamente fuori del processo di riproduzione reale. Inoltre tale funzione non ha carattere transitorio, dal momento che risulta collegata ad una trasformazione strutturale della composizione di classe: non è associata cioè ad una fase congiunturale definita, né alla modificazione traumatica dei meccanismi di sviluppo connessa con l'affermarsi di nuovi settori produttivi trainanti, si presenta piuttosto come propria di una fase storica in cui sottoproletariato e proletariato marginale costituiscono un settore stabile, (in termini numerici evidentemente! ), della struttura sociale.

Fermarsi a rilevare la dimensione nuova assunta dall'intervento statale sul terreno della distribuzione sociale di salario, significa tuttavia restare ancora al di qua del problema vero che riguarda le conseguenze da questa indotte sulla struttura economica nazionale, in particolare rispetto ai vincoli esistenti di origine esterna.

Per spingere l'analisi a questo livello ulteriore diviene allora necessario esplicitare uno schema com-

prensivo del rapporto esistente tra insieme delle attività statuali e funzionamento generale del processo economico. Si tratta di chiarire quale capacità effettiva nella gestione della dinamica macroeconomica derivi allo stato dal controllo centrale su una quota crescente della domanda aggregata da un lato, e dalla possibilità di definire in via relativamente autonoma il valore delle grandezze fondamentali in campo monetario e creditizio, (quantità di moneta, volume del credito, costo del denaro), dall'altro.

È su questo che ipotesi diverse e spesso contrapposte sono presenti in modo più o meno esplicito dentro il dibattito della sinistra. Di seguito mi propongo di analizzare brevemente due delle posizioni che rivestono maggiore interesse, anche perché il loro carattere ' estremista ' è tale da suggerire spunti critici abbastanza articolati.

b) Una prima posizione analitica tende a descrivere il ruolo della spesa pubblica dentro il processo di riproduzione come organicamente collegato alla logica di sviluppo propria dell'impresa monopolistica: funzionale quindi alle esigenze da questa espresse sia rispetto al controllo delle ' variabili sociali ', che sul piano delle scelte da compiersi in politica finanziaria, (crediti agevolati ed altro), e di investimento, (opere pubbliche di natura infrastrutturale). In questo schema lo stato garantisce l'espansione della grande impresa gestendo tutta una serie di costi generati dalla dinamica stessa del suo sviluppo. Sul terreno sociale la pauperizzazione di intere sezioni di classe e la determinazione di un'area crescente di sottosviluppo interna al sistema grava sullo stato attraverso una richiesta diretta di reddito che è compito appunto di un intero capitolo della spesa pubblica finanziare. Sul terreno ' puramente economico ' il moltiplicarsi di bisogni di carattere creditizio ed infrastrutturale, connesso all'allargamento stesso delle scale di attività, raggiunge dimensioni cui solo l'intervento pubblico è in grado di far fronte.

Il modello proposto da O' Connor nella sua " Crisi fiscale dello Stato " si riconduce essenzialmente a quello sopra descritto. In una struttura economica di tipo dualista in cui il settore delle imprese monopolistiche alimenta e rigenera continuamente una fascia estesa di piccole e medie aziende, (' settore competitivo '), lo stato assolve attraverso i suoi meccanismi di spesa due funzioni essenziali di ' accumulazione ' e ' controllo '. Accumulazione come determinazione delle condizioni in cui il processo produttivo si svolga secondo criteri di efficienza capitalistica. Controllo come mantenimento e creazione di un livello sufficiente di armonia sociale. Di fatto se la crescita della spesa pubblica è alla base dell'espansione del settore monopolistico, la natura irrazionale del fenomeno di accumulazione, (disoccupazione crescente, povertà marginale, ristagno economico, distruzione di ricchezza, disastri ambientali ed altro), pone di converso le premesse per l'allargamento ulteriore dell'intervento dello stato.

Si innesta in tal modo un meccanismo moltiplicativo interno che ha, secondo O'Connor, effetti perversi sulla stabilità del sistema, trasmessi attraverso lo squilibrio organico e crescente del bilancio pubblico. Più precisamente, la antinomia tra socializzazione dei costi di capitale, realizzata di fatto dall'intervento statale, e appropriazione privata dei profitti è quella che determina una contraddizione di natura strutturale tra ampliamento della spesa sociale e relative capacità di finanziamento. L'aumento, relativamente più rapido, delle uscite dello stato rispetto al complesso dei mezzi in grado di finanziarle, perde in questo modo ogni carattere congiunturale: la ' crisi fiscale ' diviene l'espressione ultima della contraddizione interna al processo di accumulazione capitalista nella fase matura presente.

c) La seconda posizione parte da una analisi diretta della dinamica del sistema economico italiano negli ultimi anni e su questa basa le sue ipotesi circa il ruolo che l'intervento statale è andato assumendo. La spesa pubblica sembra allora assolvere non tanto la funzione di garantire alle strutture industriali monopolistiche un contesto coerente con la logica di sviluppo ad esse propria, quanto il compito decisivo di tenere in piedi la forma stessa, la ' possibilità ' stessa dei meccanismi di accumulazione capitalista. E proprio quando questi si presentano, per parte loro, come obbiettivamente ' falliti ', sia sul piano tecnico, in termini bruti di economicità di impresa, sia su quello politico, per la verificata incapacità di dare, già solo al primo livello (fabbrica), una gestione efficiente della variabile lavoro.

In tal modo l'iniziativa dello stato assume nel processo economico una dimensione ' totale ', dal momento che questa soltanto consente il permanere, socialmente e politicamente necessario, di una forma determinata di attività economica, anche oltre i criteri di efficienza ad essa propri.

In altre parole, dentro la rottura della legge generale del profitto ed il venir meno dei fondamenti stessi del meccanismo di accumulazione, la dilatazione estrema delle funzioni statuali crea la possibilità di estendere e far sopravvivere il complesso dei rapporti di produzione capitalistici, come puri rapporti di natura sociale, al di là di ogni loro effettiva validazione economica.

Ma il punto centrale dell'analisi consiste non tanto nell'aver individuato dentro le attività pubbliche di spesa questa nuova dimensione politica, quanto nel riconoscere, come condizione economica che la rende praticabile, il governo, direttamente esercitato dallo stato, sull'insieme delle grandezze monetarie e sul sistema del credito. La determinazione della liquidità esistente, anche mediante la scelta tra forme alternative di finanziamento del deficit del tesoro, e quindi il controllo relativo sulle variazioni indotte nel saggio di inflazione; la gestione del tasso di sconto e delle remunerazioni del debito pubblico, come base nell'intera struttura dei costi del denaro; l'intervento politico nella destinazione stessa di un'ampia quota del risparmio, mediante i vincoli imposti alla composizione del portafoglio per le aziende di credito; le iniziative di svalutazione della moneta, come mezzo per la ricostituzione di un rapporto di compatibilità economica tra crescita nel livello dei prezzi e competitività internazionale delle merci prodotte: è questo il complesso delle funzioni dell'autorità centrale che rendo-

no possibile l'attivazione di un circuito puramente ' monetario ' di ricostituzione dei margini di profitto.

Di fatto il sovrappiù scompare dal processo economico nella sua dimensione classica di quantità fisica differenziale e si ripropone solo come grandezza legata strutturalmente ad una forma monetaria, come prodotto finale di una complessa intermediazione economica articolata intorno alla gestione statale del fenomeno inflattivo, della politica di svalutazione, dei meccanismi generali del mercato del credito.

In modo molto schematico si tratta di precisare come la capacità propria della moneta di garantire la continuità tra presente e futuro del processo economico e quindi di dominare in questo la variabile tempo, determini di fatto un trasferimento di ricchezza tra lavoro produttivo e capitale, esternamente al rapporto di produzione diretto, tale da restituire margini sufficienti al riprodursi del vecchio meccanismo di accumulazione. Si propone così una lettura più precisa della sostanza antioperaia dei processi inflattivi che individui il ruolo determinante in questi assunto dall'iniziativa statuale.

Ora se è un dato tecnico che il semplice mantenersi di un saggio di crescita del livello dei prezzi superiore al tasso medio di remunerazione del denaro, determina uno spostamento di reddito tra creditori e debitori, ovvero in generale tra quanti detengono attività monetarie e quanti fondano le proprie operazioni economiche su modi diversi di indebitamento, l'elemento politico nuovo consiste nel fatto che l'intervento pubblico fornisce a questo meccanismo un carattere istituzionale.

La forma monetaria con cui immediatamente si pone lo scambio tra capitale e lavoro, cioè la natura monetaria stessa del salario operaio, ed il governo da parte dello stato su tutto l'insieme di fenomeni in cui si articola la dinamica inflazionista sono i termini base di questo intero processo redistributivo.

Così negli ultimi anni, con l'inflazione che raggiunge in Italia valori di dieci punti superiori alla media degli interessi pagati sui depositi, e mantiene un differenziale positivo di quattro cinque punti rispetto al prime rate, (tra l'altro in una fase di forte espansione del volume del risparmio a fronte di un quadro socio-politico di generale incertezza), i trasferimenti di ricchezza che sto analizzando si sono prodotti su di una scala precedentemente sconosciuta. Se il sistema bancario ha contribuito al funzionamento di un tale meccanismo sia direttamente, (assolvendo i propri compiti naturali di intermediazione finanziaria), sia indirettamente, (soddisfacendo agli obblighi di riserva in titoli imposti dalla autorità centrale), e se l'intervento pubblico ne ha fornito mediante la politica del credito agevolato una articolazione ulteriore, i momenti determinanti dell'intero processo si riconducono tutti a funzioni della cui estensione politica ed economica è solo lo stato a potersi far carico.

Gestire un saggio di inflazione elevato mantenendo differenziali consistenti tra questo e struttura dei saggi di interesse, (attivare cioè il motore sperimentato nel corso della ripresa ' drogata ' del 73), richiede la capacità di controllare nel tempo un intero sistema di variabili interdipendenti: valore internazionale della moneta, livello delle remunerazioni degli impieghi finanziari sul mercato dei capitali interno rispetto a quanto avviene nelle piazze estere, composizione del portafoglio delle banche in rapporto alle esigenze di copertura della spesa pubblica ed al problema di un accesso meno oneroso al credito da parte delle imprese. Poiché questo è il livello di complessità collegato alla gestione politica della dinamica inflattiva, solo l'iniziativa statuale può garantire al suo interno lo sviluppo relativamente stabile dei processi di ricostruzione della logica economica capitalista sopra descritti.

In conclusione è sulla sostanza monetaria del fenomeno economico e sulla forma monetaria del salario operaio che si fonda l'assetto attuale dei rapporti di sfruttamento. Proprio quando sembra saltare, nella fase diretta dello scambio tra capitale e lavoro, la possibilità stessa di estrarre un margine non nullo di profitto, il dominio esercitato dall'attività economica dello stato sul ' fattore tempo ', cioè la gestione efficiente dei trasferimenti di ricchezza associati al processo inflattivo, giunge di fatto a predisporre questo percorso indiretto, questo circuito puramente monetario, della riappropriazione capitalistica di una quota del prodotto sociale.

È quindi con la scoperta di una tale complessità nelle funzioni assolte dall'intervento pubblico che si finisce per dare un quadro interpretativo del fenomeno ' inflazione ' capace di restituire consistenza al vecchio, semplicistico slogan del trasferimento diretto, da parte dei ' padroni ', dei maggiori costi da lavoro sul prezzo delle merci.

d) Alla seconda posizione analitica, che ho sin qui cercato di specificare, si collegano di fatto le varie ipotesi di lavoro con cui Primo Maggio ha affrontato i problemi del denaro come capitale, del ruolo della banca centrale nelle politiche di controllo del ciclo, della natura organicamente nuova delle attività finanziarie pubbliche. La domanda che piuttosto si pone, e su cui tornerò in seguito, riguarda l'aspetto strutturale del processo descritto. L'assunzione da parte dello stato del compito di garantire continuità sufficiente ai processi di accumulazione capitalista, (mediante la ricostruzione del quadro di compatibilità a questi proprio lungo un percorso esterno ai rapporti di produzione immediati), la ' via monetaria ' al recupero di una coerenza interna dal sistema altrimenti perduta, sono momenti di una fase congiunturale determinata, associati quindi alla necessità della gestione pubblica di un segmento specifico del ciclo, (la riconversione industriale come violenza generale sia sul piano tecnico – scelta di settori trainanti, merci, tecnologie nuovi – sia sul piano sociale – spostamenti massicci verticali ed orizzontali di forza lavoro), o hanno assunto al contrario carattere continuativo, sono la legge economica nuova, il dato caratterizzante una intera fase storica dello sviluppo nella struttura del capitale, la risposta permanente, organica ad una ormai verificata impossibilità di ricomporre il vecchio modello di sfruttamento? Ora è questo uno dei passaggi centrali dell'intero discorso, e del resto ogni tentativo di analisi intorno alle funzioni nuove assolte dalla spesa statale nel determinare la dinamica del processo economico, finisce necessariamente col porre il problema della

natura strutturale o meno delle modificazioni prodottesi.

Vale la pena di ricordare, in proposito, come l'evidenza empirica e la scala stessa di questi fenomeni sia alla base del recente dibattito che intorno al tema di ' quanto le cose sono andate effettivamente cambiando ' si è sviluppato a livello di scienza ufficiale, contrapponendo ' strutturalisti ' a ' congiunturalisti '. Cioè quanti leggono nella fase corrente una natura tanto nuova e qualitativamente diversa nei comportamenti dei vari soggetti macroeconomici da imporre la costruzione di un quadro di riferimento, anche teorico, assolutamente trasformato; e quanti rilevano solo una accentuazione di funzioni comunque note e sperimentate, da ricondursi certo alla profondità della crisi presente, ma in ogni modo interna allo schema generale di funzionamento del sistema storicamente dato.

Il fatto poi che in una scadenza non puramente accademica, quale il congresso del Dicembre scorso a Dallas della Società Americana di Economia, un personaggio come Carli, e con lui altri economisti europei, si sia collocato nella schiera dei primi, contro l'ala ' liberal ' dei professori statunitensi che hanno sposato la tesi della validità permanente della strumentazione classica di tipo keynesiano, ripropone tra gli altri l'argomento, su cui torneremo tra breve, del carattere tendenzialmente diverso che l'iniziativa pubblica, ed in generale, il complesso delle azioni di politica economica, tendono ad assumere all'interno dei vari subsistemi nazionali, in rapporto alla maggiore o minore capacità per ciascuno di questi di scaricare parte dei propri costi su di una più vasta area esterna.

e) Le due posizioni che ho in precedenza descritto forniscono una base concreta su cui articolare l'analisi di questi problemi, non tanto per una loro interna validità generale, quanto perché contengono a mio giudizio tutti gli elementi di effettivo interesse in un discorso sulla spesa dello stato.

Va detto subito che, al di là della caratteristica comune di ritenere irreversibilmente superato l'insieme dei vecchi meccanismi di accumulazione, l'opposizione tra tali ipotesi è radicale sul piano della loro stessa logica interna. Le due affermazioni su cui consiste il discorso di O' Connor: a) efficienza dell'impianto economico monopolistico e interdipendenza organica tra questo e stato oggi; b) impossibilità strutturale a predisporre un meccanismo di finanziamento della spesa pubblica adeguato agli oneri crescenti che su di essa si scaricano, proprio in ragione del costo sociale dei nuovi processi di accumulazione; vengono di fatto ribaltate nel secondo schema. Qua l'impresa non appare più una realtà economicamente efficiente: l'iniziativa statuale ne consente quella sopravvivenza che dal livello politico è imposta. Di più questa funzione della spesa pubblica si legittima solo attraverso il dominio centralizzato sul complesso delle grandezze monetarie e da qui deriva la capacità di garantire stabilità e durata all'intero processo, almeno fintanto che non intervengono vincoli finanziari ' esterni '.

Ma con questo siamo solo a livello di analisi della struttura formale, della coerenza interna, della opposizione sul piano teorico nei due discorsi; quando piuttosto interessa cercare la loro validità in termini storici, la loro capacità di descrivere, su di un arco temporale che si estende al di là del momento specifico della formulazione, il processo economico reale e le forme in cui questo si è concretamente sviluppato ed articolato.

In tale ottica si offrono alcune considerazioni immediate che cercherò di precisare in breve (anche se può essere interessante costruire intorno ad esse un tentativo analitico più completo in un lavoro successivo).

Anzitutto il limite costituito dalla sottovalutazione e sopravalutazione rispettive, nel primo e nel secondo degli schemi ricordati, del ' peso ' che la gestione centralizzata del sistema monetario ed in generale dei meccanismi complessivi del credito da parte dello stato può assumere dentro la dinamica del ciclo, e della autonomia relativa che su tale terreno l'autorità pubblica effettivamente possiede.

In secondo luogo l'aspetto della dipendenza esistente tra ciascun modello e la realtà politico-economica, ' geograficamente ' definita, su cui è stato di fatto costruito. In altre parole questo dato per cui l'ottica di O'Connor è interamente quella di un osservatore statunitense dei processi accumulativi e dell' iniziativa statuale in essi; là dove la posizione che ho semplicisticamente ricondotto al nome di " Primo Maggio ", sembra aderente ad una situazione di tipo europeo, (esclusa l'area del marco comunque), ed italiana-inglese in particolare.

Una terza e più importante estensione del discorso è infine introdotta proprio dal rapporto che lega i due elementi precedenti. La segnatura geografica delle diverse ipotesi non corrisponde infatti, a mio avviso, ad un limite nella capacità sintetica di ciascun modello, ma ad una qualità diversa effettiva del processo accumulativo in generale e delle attività statuali in particolare, (più esattamente delle attività finanziarie pubbliche), in aree economiche distinte seppur collocate all'interno di uno stesso macrosistema integrato, (quale possiamo assumere l'economia di mercato occidentale nel suo complesso).

Questa diversità cui faccio riferimento va definita in modo più preciso. Essa riguarda non tanto l'aspetto diretto del processo produttivo e delle strutture di impresa, seppure per altro un processo duale come quello ipotizzato da O'Connor tra ' settore multinazionale ' e ' settore competitivo ' ha un ben diverso livello di realizzazione nella attualità industriale statunitense piuttosto che in quella italiana; quanto proprio il complesso dei vincoli a cui è sottoposto l'intervento pubblico sul ciclo, una volta che se ne è riconosciuta la necessità strutturale.

E, prima di entrare nel merito, può essere interessante sottolineare come su questo piano specifico l'analisi ' americana ' di O'Connor e quella ' italiana ' di Primo Maggio finiscano per proporre letture esattamente opposte a quelle che le condizioni economico-geografiche originali sembrerebbero suggerire: cioè come, nei due casi, una diversa impostazione politica fornisca dei limiti inerenti la politica di spesa dello stato una immagine invertita rispetto a quella sperimentalmente rilevabile.

Voglio dire questo: il problema della ' crisi fiscale ' non può essere ristretto ad un puro conto algebri-

co tra entrate ed uscite che prescinda da una valutazione generale sulle capacità che lo stato in quanto tale possiede nel far gravare ' esternamente ', sia in senso temporale che in senso geografico, parte della propria spesa. Così come non si può dare rilievo all'autonomia effettiva che l'autorità pubblica detiene nell'esercitare il suo controllo sul complesso delle grandezze della moneta e del credito senza valutare la misura dei vincoli che ad essa, in una struttura economica aperta, sono naturalmente imposti.

Ora le componenti ' esterne ' della dinamica generale del bilancio, cui mi riferisco, consistono da un lato nella possibilità reale, per il governo, di alleggerire nel tempo la sua posizione debitoria mediante il controllo del processo inflattivo; mentre dall'altro si riconducono, e questo è il punto essenziale, al livello di penetrazione ' imperialista ' di ciascuna economia nazionale, alla capacità che il singolo stato si è garantita di sottrarre ricchezza da un'intera area commerciale su cui esercita il proprio dominio, o viceversa alla sua collocazione in condizioni di subalternità e dipendenza all'interno di un tale sistema.

Il problema, oggi centrale, del rapporto esistente tra politica economica pubblica e andamento della bilancia dei pagamenti nazionale si inserisce a questo livello; e ripropone con violenza particolare il tema della compatibilità, economica e politica, tra gli interventi di carattere monetario del singolo stato e la dinamica generale del sistema in cui esso è integrato. Così la gestione inflazionistica del debito pubblico, e la sua stessa dimensione relativa, appaiono subordinate al ' peso ' economico, in senso lato, del paese cui si riferiscono, né possono essere analizzate al di fuori di un tale termine di riferimento.

Nel caso degli U.S.A. osservazioni sulla linea delle precedenti assumono una particolare evidenza, seppure rimandano in generale alla tematica più ampia della natura presente dei processi imperialistici ed al fenomeno dell'affermarsi, con la fine degli anni '60, di aree subimperiali limitate a fianco di quella statunitense. In particolare ne viene rimessa in discussione l'intera tematica di O'Connor a partire, tra l'altro, da uno degli aspetti più rilevanti di quella realtà americana su cui la sua analisi è fondata. Non solo: questa dimensione più ampia, questo quadro internazionale, in cui la ' crisi fiscale ' perde di concretezza, come possibilità economica reale per gli U.S.A., è controllata dall'autorità di governo proprio attraverso la mediazione, ma in un contesto più ampio l'uso diretto, di tecniche e strumenti legati al livello delle grandezze monetarie: la politica della riserva federale nel secondo dopoguerra costituisce la storia vera del trasferimento ' all'esterno ' dei costi sociali che all'economia statunitense erano imputati dai meccanismi stessi del suo sviluppo.

Ma a parte la natura estrema che assume il fenomeno nel caso della nazione a cui gli accordi asimmetrici di Bretton Woods avevano assegnato il diritto, ed anche il compito, di coprire i propri disavanzi con l'estero stampando moneta; va sottolineato come la necessità precisa di subordinare un'intera area economica alle proprie esigenze di efficienza interna si applichi a tutte le nazioni industrialmente forti e si traduca nei fatti in iniziative politiche tese ad esercitare un controllo monetario diretto sull'area medesima. L'ostinazione tedesca nel mantenere in vita un ' pezzo di serpente ' consiste nell'averlo mutato in una determinazione specifica dell'egemonia che la Repubblica Federale esercita sulla corrispondente regione europea. (La dinamica di questa area e la sua pressione espansiva, anche relativamente all'Italia merita comunque un'analisi a parte). Analogamente, la crescita dell'economia giapponese sta procedendo alla creazione parallela di un'estesa area dello yen nel sud-est asiatico.

Il discorso si muta esattamente nel suo opposto quando il problema della gestione ' autonoma ' degli strumenti monetari da parte dell'autorità statale è rapportato al contesto italiano. Qua la stessa politica della distruzione inflattiva di una parte del debito pubblico pone problemi immediati di compatibilità esterna. Appena il tasso di caduta del potere di acquisto della moneta nazionale tende ad essere superiore a quello medio esistente nel complesso delle economie concorrenti, il processo corrispondente di svalutazione del cambio introduce variabili estranee alla capacità generale di intervento dell'autorità centrale del singolo stato. Il vincolo di bilancia dei pagamenti relativo ad una economia ' debole ' determina, su questo terreno preciso dell'efficacia e della praticabilità di interventi di regolazione monetaria del ciclo, un rapporto di dipendenza sull'esterno che, come fatti recenti dimostrano ampiamente, proprio nel caso italiano, tende a spogliarsi di ogni carattere tecnico, per essere brutalmente ricondotto a condizioni di pura disciplina politica.

In questo senso parlavo prima di sopravalutazione dell'autonomia relativa della gestione pubblica sul complesso delle grandezze monetarie e sui meccanismi di circolazione del capitale denaro in un contesto economico-politico quale è quello offerto dall'Italia oggi. La natura dei vincoli esistenti ha al contrario assunto una rilevanza tale da imporre un approfondimento dell'analisi proprio intorno a questo punto. Le ultime vicende della lira ed il vasto dibattito da esse innestato garantiscono lo sviluppo del discorso su di un piano non puramente astratto; e, del resto, l'attualità di una prossima assunzione da parte delle forze della sinistra tradizionale di responsabilità nel governo dell'iniziativa economica pone, accanto al problema del ' che fare ', quello, per molti versi preliminare, della estensione effettiva dell'insieme di scelte ammissibili, a partire dall'ipotesi centrale del mantenimento del nostro sistema economico nell'area cui oggi appartiene.

Credo anzi che sia possibile in questo spingersi più avanti, e rovesciare la visione astratta del dominio statuale sul ciclo come dominio dei circuiti materiali per cui passa la determinazione in denaro del capitale. La realtà corrente è piuttosto quella di una estinzione generale dello strumento monetario; definita a partire dalla dilatazione dell'iniziativa assistenziale pubblica e dalla natura costrittiva che assumono i rapporti economici con l'esterno, in quanto non si presentino come possibilità di scaricare un disavanzo reale su di un'area più vasta, ma abbiano al contrario la forma di un controllo politico-finanziario sul livello di spesa e sulla corrispondente possibilità ' interna ' di darne

una copertura adeguata.

Alla ' bancarotta dello stato ' nel caso italiano, al venir meno cioè dell'intervento economico pubblico come intervento esogeno sui processi di accumulazione nazionale è dedicata la seconda parte del lavoro.

f) Resta da precisare infine che la forma diversa con cui lo stesso fenomeno si presenta nei diversi paesi, suggerisce un approccio specifico al problema della struttura attuale delle politiche imperialiste, nei termini della capacità conquistata da una singola economia nel far pagare il proprio disavanzo sociale all' area dipendente in cui esercita il proprio dominio.

Sarà probabilmente necessario portare più a fondo un'analisi della dinamica internazionale che si collochi dentro questa ipotesi e proponga quindi, per il processo generale del trasferimento di ricchezza dai paesi del terzo mondo alle nazioni industriali, una lettura in grado di cogliere accanto alla consistenza ed alla continuità dei flussi, la loro ' destinazione '. Il ruolo cioè che un tale spostamento di risorse viene ad assumere, oggi, nelle politiche economiche di mantenimento della struttura dello stato nei paesi a capitale avanzato, in quanto sia capace di garantire la disponibilità di ricchezza reale destinata al ripianamento del deficit crescente di risorse, cui dà luogo l'espansione organica della spesa pubblica nelle sue componenti sociali.

Mi limito ad accennare in tutto questo a due aspetti soltanto, che sono in qualche modo collegati alla logica generale del discorso.

In primo luogo la forma immediatamente ' monetaria ' con cui si connotano le aree di penetrazione e dominio imperialista: il dato del collegamento interno che esiste tra l'affermarsi delle capacità espansive della singola economia su di un'area geo-politica determinata, e il modo con cui questo processo si traduce, (risultandone contemporaneamente accelerato), nella imposizione da parte dello stato egemone dei propri segni monetari su quell'area medesima.

In secondo luogo la necessità di leggere la dinamica delle iniziative imperiali, oltre che sul terreno dello scambio ineguale tra mondo avanzato e sottosviluppo, all'interno della struttura stessa dei rapporti inerenti le nazioni industriali. E di arrivare per questa via ad una definizione completa dalle economie ' forti ' e ' deboli ' nell'ambito occidentale, che si fondi, non solo sulla capacità relativa di esercitare dominio, intesa come assunzione netta di risorse sottratte a regioni arretrate, quanto sul ruolo subordinato e dipendente, se si vuole ancora in termini di puri trasferimenti di ricchezza interna, con cui le seconde si collocano, nel complesso delle relazioni sovranazionali a livello di paesi industrializzati, rispetto alle prime.

## 2. Spesa pubblica, vincoli esterni e politica economica.

a) L'analisi dei rapporti esistenti tra natura dello stato assistenziale e dilatazione della spesa pubblica, ha reso necessario affrontare in modo diretto il problema generale dei vincoli che sono imposti, alle politiche economiche nazionali, dalle caratteristiche di apertura verso l'esterno proprie dei diversi paesi dell' area occidentale avanzata. Il percorso logico lungo il quale questo nodo si è reso evidente, ovvero l'approccio particolare che, nella prima parte di queste note, è stato costruito allo studio dei limiti imputati dall'andamento della bilancia dei pagamenti al complesso delle iniziative politico-economiche dello stato, se può essere considerato parziale rispetto all'estensione reale del problema, è tuttavia il più aderente al tipo di ipotesi che intendo portare avanti nel seguito.

Il primo passaggio consiste nel rilevare come il deficit dei conti con l'estero finisca per assumere carattere strutturale a partire dal superamento di una soglia data nelle ' componenti sociali ' della spesa pubblica, (e quindi nel loro contributo alla determinazione di un certo livello della domanda aggregata). Di più, ed è il secondo aspetto, va visto come questa natura strutturale dello squilibrio costituisca un elemento importante di rigidità non congiunturale, in grado di impedire un uso canonico da parte dell'autorità centrale degli schemi di intervento di natura keynesiana. In terzo luogo, come su questa base si determini, per nazioni ad ' economia debole ', una condizione specifica di dipendenza politica all'interno dell' area integrata a cui appartengono.

L'ultimo problema, ed anche il più complesso, è quello di cogliere le strozzature politiche che nel caso italiano una composizione data della spesa pubblica, soprattutto in termini di erogazioni ' sociali ' dirette ed indirette, impone alle proposte economiche della sinistra ufficiale. Sia riguardo ai riflessi immediatamente politici che, all'interno, assumono modificazioni in voci determinate della spesa corrente ed in particolare della spesa per trasferimenti; sia riguardo al quadro di stretto condizionamento sovranazionale e di rigidità relative, cui, verso l'esterno, l'iniziativa statuale si è visto essere sottoposta.

(Più in là ancora si tratterebbe di ricercare quale impatto questo complesso di ' condizionamenti oggettivi ' debba avere con quell'insieme materiale di fatti e momenti di iniziativa operaia e proletaria, che ci ostiniamo a collocare all'esterno della logica e della politica della sinistra tradizionale. Con questo, tuttavia, si finisce spesso per cogliere soltanto quel vuoto spaventoso di ' teoria a sinistra ' in cui, lungo tutto l'arco della problematica rivoluzionaria ' storica ' è coinvolta la generalità delle iniziative di classe, organizzate o meno. L'urgenza di un lavoro su questo terreno, e soprattutto la possibilità di andare a costruire i primi elementi di un discorso nuovo, a partire dalla realtà di scadenze ed occasioni di scontro con cui il movimento operaio si è dovuto misurare e si sta misurando dentro la crisi, rendono credibile il tentativo militante di ricercare il significato attuale e la praticabilità internazionale di termini quali ' comunismo ' e ' rivoluzione '. Prendere con coraggio in mano tutto questo significa anche sottrarsi alla necessità di sospendere il giudizio, ovvero di evitare un impegno costruttivo, ogni volta che sia posto il problema concreto della iniziativa di classe a fronte delle situazioni e dei passaggi politici descritti).

Per condurre l'analisi lungo la linea che ho suggerito più sopra, converrà rifarsi allo schema della parte iniziale del lavoro, cercando di portare più a fondo il

discorso intorno alle conseguenze indotte dalla natura assistenziale dello stato sul complesso dei meccanismi economici ed al carattere specifico assunto dai vincoli esterni in una economia di tipo ' debole '.

b) *Il problema degli squilibri sulla bilancia nazionale dei pagamenti.* Il punto di partenza era dato dalla definizione di stato assistenziale. Ovvero da quel processo socio-politico per cui lo stato tende ad assumere un ruolo specifico di finanziatore e garante della erogazione, diretta ed indiretta, di un certo livello di reddito a strati di proletariato marginale, collocati dalla logica duale dello sviluppo capitalistico nei paesi avanzati nella fascia più esterna del mercato del lavoro; e trasformati, quindi, da componente ' classica ' dell'esercito industriale di riserva, a complesso non omogeneo di categorie sociali, caratterizzate da una connotazione autonoma comune: l'imputazione allo stato di un certo livello di spesa finalizzato, quali che ne fossero le forme, alla sterilizzazione delle potenzialità eversive insite in un quadro sociale nuovo, dove il non lavoro diviene condizione strutturale e permanente di fasce consistenti di ex proletariato.

All'estensione di questo fenomeno ed alla sua articolazione interna, al problema cioè di come, nelle attività assistenziali dello stato rientrino tanto la spesa, (se esiste), in termini di metadone e contorno per l'area crescente dei ' freak ' metropolitani, quanto una quota elevata del monte stipendi della manovalanza e della bassa burocrazia ministeriale; alla domanda se la natura clientelare del regime democristiano non fornisca una versione italiota, al contempo più arrogante e sudaticcia, ma qualitativamente confrontabile, delle politiche di welfare classiche, sarà bene dedicare un lavoro specifico. Così come è importante ricostruire al più presto, dentro il bilancio dello stato, la dinamica di ogni erogazione che si possa ricondurre a categorie di spesa aventi le caratteristiche descritte.

Per il momento tuttavia, assumendo anche l'altro e importante fattore dei vari sostegni pubblici alla struttura industriale, (in particolare nei casi, sulla cui generalità non interessa pronunciarsi, del mantenimento in vita di imprese inefficienti come forma mistificata del mantenimento in vita di un rapporto economico di scambio salario-lavoro), quello che importa rilevare è il consolidarsi, nello schema dello stato assistenziale, di una risultante massiva delle domande di reddito provenienti da componenti sociali emarginate diverse.

Tale pressione ha una natura strutturale che non si piega alle distinzioni tra strati produttivi e improduttivi, cui parte della sinistra sembra affidare le fortune del proprio progetto economico. La dilatazione della spesa pubblica appare sempre di meno un frutto patologico associato alla gestione del sottogoverno democristiano, e sempre di più un indice del costo crescente delle politiche statuali di controllo e stabilizzazione sociale.

È in questo modo che si determina una condizione di rigidità verso il basso di una quota sempre maggiore della parte corrente della spesa statale. Le erogazioni per interventi assistenziali diretti, quella parte degli stipendi pubblici che possono catalogarsi come stipendi ' sociali ', i salari garantiti contro ogni parvenza di legge del valore tramite il finanziamento ' sociale ' di imprese diseconomiche, definiscono un capitolo nascosto, ma omogeneo, dal lato uscite del bilancio pubblico, la cui compressione per essere proposta deve essere collocata in ben altra logica che quella di un contratto economico tra classe operaia, produttrice di valori, e borghesia industriale, per la caccia a forme di reddito classificabili come rendite.

Ma di questo dopo; per ora vale la pena tornare alla descrizione del modello. La dilatazione e la rigidità verso il basso della spesa pubblica, come dato interno ad una determinazione nuova delle funzioni statuali, comporta immediatamente una crescita strutturale nel volume dei pagamenti per trasferimenti, cioè nelle voci del bilancio attraverso le quali si intende che il reddito creato venga fatto affluire dai settori produttivi a quelli non produttivi. Il riflesso in termini di squilibrio nei conti con l'estero è allora, oltre una certa soglia, diretto. Prendendo a prestito Carli: " .. la politica economica deve contenere i trasferimenti nei limiti del surplus creato dalle imprese capitalistiche efficienti.. Se ciò non avviene si attinge al surplus di altri paesi, cosa che si riflette nel disavanzo della bilancia dei pagamenti.. ."

Con questo si è già al centro del problema: ma lungo uno schema che deve essere ulteriormente approfondito. Se è vero infatti che in termini reali la ricchezza redistribuita dall'intervento statale non può eccedere quella che il sistema produce al suo interno, senza determinare altrimenti la necessità di partecipare ' in qualche modo ' alla quota di reddito creata all'estero, e se è vero che in questo ' qualche modo ' si concentra la capacità, relativamente diversa per economie a diversa composizione imperialistica, di risolvere le contraddizioni generate dall'espansione delle proprie spese sociali, è un fatto che ogni trasferimento di ricchezza si presenta essenzialmente sotto forma monetaria, e che anche l'analisi deve seguire questo percorso per rendere ragione del rapporto tra composizione del bilancio e saldo dei conti esteri che qua interessa, ovvero per spiegare in che punto determinato le mediazioni monetarie finiscono per saltare.

L'attenzione si concentra allora intorno ai meccanismi di finanziamento del deficit pubblico, ed ai vincoli ed alle forzature cui è sottoposto l'intervento centrale nel controllo della dinamica della base monetaria. La natura immediatamente inflazionistica assunta dalle ' spese sociali ' si fonda su questo dato della impossibilità di adeguarne il tasso di crescita ad una espansione equilibrata dei finanziamenti sul mercato del credito, ed alla ' costrizione ' conseguente tra due scelte ugualmente perverse: la copertura liquida del deficit attraverso i torchi della banca d'Italia, o la generale lievitazione dei costi sul mercato del denaro, attraverso una politica di ascesa selvaggia dei tassi relativi alle emissioni del Tesoro accompagnata eventualmente da una modifica degli obblighi delle banche nella composizione del portafoglio, volta a garantire l'assorbimento di una quota maggiore di titoli pubblici. Questa accensione necessaria del processo inflattivo, (perseguita nella realtà con un uso parallelo degli strumenti descritti), e connessa per via diretta alla dilatazione della componente sociale della domanda pubblica, è sostenuta parallelamente dall'uso politico

' positivo ', (perché coerente alla non precipitazione della crisi del meccanismo economico statale), del fenomeno inflazione che ho cercato di schematizzare nella prima parte di queste note.

Mi riferisco al mantenimento e al sostegno del processo inflattivo, una volta innescato, ovvero al suo uso di ' ritorno ' quale motore di un meccanismo monetario di generale redistribuzione della ricchezza all'interno del sistema. Sia mediante la ricostruzione monetaria di un concetto di profitto di impresa, che non riesce più a darsi nei termini classici della legge del valore; sia con la distruzione pura di una quota del debito pubblico; sia attraverso la proiezione nel tempo di ogni scadenza di verifica tra la dinamica delle grandezze monetarie e quella delle grandezze reali.

Ora, come ho già osservato, questo intero processo incontra la sua contraddizione determinante, non già nella latenza di una crisi da realizzo, (e cioè nella necessità di un confronto più o meno ritardato tra segnature in denaro e misurazioni fisiche), quanto nelle interazioni che deficit pubblico ed inflazione associata determinano verso l'esterno in condizioni di economia aperta.

Il relativo modello macroeconomico è, nelle condizioni date di cambi flessibili, particolarmente espressivo. Un elevato livello di domanda aggregata, sostenuto dal volume crescente della spesa statale, si riflette in modo diretto sul sistema degli scambi in termini di pressione sulle importazioni e di parallela contrazione della quota di prodotto interno destinata ai mercati esteri. Inoltre la natura stessa della componente pubblica della domanda, in quanto si è visto corrispondere ad erogazioni di potere d'acquisto verso strati sociali che tendono a tradurre immediatamente il loro reddito in beni di consumo non durevole, insieme con il carattere strutturale del deficit della bilancia commerciale italiana nelle voci alimentari, accentua e rende rigido il fenomeno del peggioramento dei conti con l'estero dipendente dal complesso degli scambi di merci.

In secondo luogo, il processo inflattivo collegato alla gestione espansiva della spesa pubblica impone un riallineamento continuo delle ragioni di scambio, nel senso di una riduzione del potere di acquisto della moneta nazionale, teso al mantenimento di condizioni di competitività per la produzione interna destinata al mercato internazionale. Ciò evidentemente avviene con un effetto duale di prezzo sulle importazioni che, in condizioni di forte rigidità per quest'ultime, accentua il deficit monetario commerciale.

Infine, la struttura dei tassi di interesse, se presenta livelli nominali elevati, a fronte dell'alto costo del denaro determinato dalle esigenze di finanziamento del Tesoro, non si presenta comunque competitiva in termini di remunerazioni reali, una volta scontato il saggio di inflazione corrente, della cui origine e ' necessità ' si è già detto a sufficienza sopra. In tal modo i flussi di capitali con l'estero vengono ad essere orientati in una sola direzione, anche per l'effetto concorde che è determinato in generale dalla creazione di liquidità addizionale.

L'aspetto ' perverso ' che le tre componenti descritte danno al fenomeno della precipitazione del deficit di B.d.P., si colloca tanto a livello delle grandezze reali che a quello delle grandezze monetarie. Più esattamente: in termini reali, la soluzione naturale rappresentata dal promuovere la espansione relativa del volume fisico delle esportazioni e la sostituzione di una quota crescente di importazioni con merci create all'interno, in misura tale da invertire il segno dello squilibrio commerciale originario, si confronta proprio con la bassa elasticità e la inefficienza generale del sistema produttivo, su cui la dilatazione della spesa pubblica ed il deficit di B.d.P. per buona parte consistono. In termini monetari, le politiche tradizionali di aggiustamento dei conti con l'estero conducono tutte ad iniziative di controllo su quelle stesse grandezze la cui dinamica rigida è alla base delle situazioni patologiche da correggere. Gli strumenti generali di intervento, a questo livello, si riducono infatti alle azioni che l'autorità centrale può compiere sulle tre variabili base: volume della domanda aggregata, saggio di inflazione, struttura dei tassi di interesse. Cioè proprio su quegli elementi che prima ho mostrato essere vincolati a valori anelastici, a partire da una concatenazione necessaria di processi economici, attivati dalla dinamica nuova di iniziative e funzioni pubbliche che caratterizza la struttura assistenziale dello stato.

Ora se in tutto questo risiede una delle specificazioni più profonde per la crisi italiana attuale, c'è un interesse preciso nel cogliere l'estensione assoluta dei processi descritti; e cioè di come la natura strutturale della contraddizione tra spesa pubblica e bilancia dei pagamenti assuma carattere irreversibile per un sistema nazionale che non è in grado di controllare il proprio deficit esterno, oltre che sul piano delle tecniche economiche, al livello, qualitativamente diverso, dell'esercizio di una propria capacità pura di dominio politico.

Se con questo ci si trova ancora una volta davanti al problema della diversa estensione assunta dai vincoli esterni per economie di diverso contenuto imperialistico, per il momento voglio sottolineare soltanto, come, direttamente o indirettamente, la questione dei rapporti esistenti tra squilibri nella B.d.P. e configurazione dell'insieme di scelte di politica economica ammissibili, abbia finito per collocarsi oggi al centro del dibattito interno alla sinistra, tradizionale e non. Va osservato di più che nella generalità delle posizioni, almeno a partire dal convegno del CESPE, è sempre presente, seppur con motivazioni diverse, la coscienza del carattere strutturale delle contraddizioni che il vincolo sull'esterno induce nel quadro dei rapporti sociali e delle funzioni assolte dallo stato relativamente ad essi.

L'ultima parte di queste note è destinata ad un confronto parziale con i temi sollevati da tale dibattito. Nel tentativo tuttavia di collocare il discorso in un contesto analitico più articolato, sarà utile cercare un approfondimento preliminare di alcune delle ipotesi che si sono avanzate intorno all'attualità delle politiche keynesiane di intervento congiunturale nel caso di economie che non siano in grado di provvedere ad una regolazione di natura ' imperiale ' dei propri conti con l'estero.

Concludo questo punto con una osservazione riassuntiva. Le analisi ufficiali della storia recente del

debito pubblico italiano, partono tutte dal rilevare che lo sviluppo della spesa per trasferimenti è stato determinato dalla necessità di mantenere un elevato livello della domanda globale e di permettere una conseguente, più rapida, espansione degli investimenti interni. Tale ' scelta ', che si fondava sulla valutazione di un più pronto effetto sul trend degli investimenti derivante da un aumento nel livello dei consumi piuttosto che da iniziative dirette di spesa avrebbe però finito col rendere inflessibile la struttura della domanda interna dell'economia italiana, in quanto i pagamenti per trasferimenti sono rigidi verso il basso. Da qui conseguenze per la bilancia con l'estero che hanno la stessa natura di quelle da me descritte.

Vale la pena di sottolineare in cosa consista la divaricazione tra l'esame tecnico ufficiale ed il nostro approccio. Il passaggio base sta in questo: la determinazione del livello delle ' componenti sociali ' nella domanda pubblica, (di cui la spesa per trasferimenti è appunto parte rilevante), non si presenta mai, nella analisi fin qui condotta, come ' scelta ' da parte dello stato. Costituisce al contrario una variabile esogena del sistema, il cui livello, definito da quella complessità di fenomeni sociali di massa in cui consiste la realtà della crisi oggi, si è reso esplosivo, relativamente all'insieme dei meccanismi di controllo centrale esistenti.

L'intero discorso si riduce quindi a rifiutare una applicazione meccanica, nell'analisi del bilancio statale, del criterio oggettivo della sua altezza relativa in termini di prodotto nazionale; ed a partire invece da un passaggio anteriore: dall'insieme di processi reali che negli anni 70 si sono prodotti e sono maturati su di un fronte estremamente vasto del quadro sociale, determinando quella dilatazione di natura strutturale dell'intervento pubblico che dalla spesa statale è materialmente registrata.

È, credo solo in questo quadro, mettendo al centro dell'analisi la consistenza generale della crisi e la sua specificazione concreta, nella forma massiva dei comportamenti antagonisti presenti, riconducendo cioè ai termini politici che gli sono propri l'intero problema della ' rilevanza ' dell'iniziativa statuale, che diviene accessibile una successione di processi economici altrimenti ' viziosa ' e assolutamente indistricabile alla pur complessa strumentazione tecnica dell'oggettività accademica.

c) *Cosa rimane della politica economica?* Vale la pena di rileggere almeno una parte del dibattito che ha coinvolto, intorno alle scelte di carattere strutturale attualmente imposte al sistema italiano, forze diverse della sinistra, proprio a partire dalla descrizione che si è data della natura non congiunturale ma organica dei processi economici che hanno segnato la dinamica recente dei nostri rapporti con l'estero, e che hanno finito per costituire con questo un termine centrale nel più esteso fenomeno della rottura del complesso di equilibri esistenti. Il carattere stesso di questo dibattito, il mescolarsi al suo interno di valutazioni generali sul blocco sociale capace di presiedere a determinate trasformazioni nel meccanismo di produzione e distribuzione del reddito, con la definizione, mediata dall'uso del vocabolario macroeconomico corrente, delle iniziative di politica economica da assumere nel breve medio periodo; impone che sulla natura autonoma dell'intervento economico pubblico, e quindi sul problema concreto di cosa e con quale estensione possa fare lo stato nel governo del ciclo oggi, si riesca a dare una specificazione maggiore.

La mia ipotesi è che su di un piano generale, e nel caso italiano in modo dirompente, il definirsi del carattere assistenziale dello stato da una parte, e dalla altra la nuova struttura che si è andata consolidando nei mercati monetari internazionali, ovvero nei meccanismi di circolazione del capitale denaro, abbiano modificato l'assetto tradizionale con cui si presentano le iniziative pubbliche di regolazione del ciclo.

In modo schematico, l'intervento statuale classico passa attraverso due mediazioni fondamentali: la politica di spesa e la politica monetaria.

Di queste la prima è immediatamente soggetta ai vincoli base: della necessità di garantire con la quota pubblica il mantenimento di un livello sufficientemente alto della domanda aggregata, (necessità ' sociale ' in quanto collegata per via diretta ai valori nazionali dell'occupazione), e della misura entro la quale va contenuto il deficit del tesoro perché non si determinino riflessi non controllabili sul lato espansione di base monetaria, inflazione interna, bilancia dei pagamenti.

La seconda, se dipende largamente dalle condizioni esistenti nei mercati del denaro sovranazionali ed esteri, è per altro condizionata dagli squilibri che nel bilancio dello stato si vanno determinando. La estensione di tali squilibri è in effetti direttamente proporzionale alla perdita di autonomia della strumentazione monetaria, a fronte delle operazioni che questi impongono sia in termini di creazione di liquidità aggiuntiva, sia in termini di forzatura diretta e indiretta alla politica dei tassi seguita sul mercato finanziario.

In condizioni ' canoniche ' la gestione della spesa si riconduce alla sua scomposizione equilibrata tra parte corrente e parte destinata agli investimenti, sulla base tra l'altro dei maggiori effetti moltiplicativi che risulta avere sul reddito la seconda rispetto alla prima. Quando, di più, la struttura economica è in qualche modo deteriorata, nel senso che la spesa corrente, per sua natura altamente incomprimibile, determina da sola un disavanzo critico rispetto al vincolo esterno, (e cioè alla misura con cui il deficit di bilancio si traduce in deficit di bilancia dei pagamenti), il problema assume la forma di scelta tra due alternative: la compressione assoluta degli investimenti, con tutto ciò che questo implica come rinuncia a stimolare in modo selettivo lo sviluppo dinamico di determinati settori; ovvero l'allargamento del deficit oltre il ' limite di sicurezza ', scontando gli effetti collaterali sulle grandezze monetarie ed i conti con l'estero.

Fin qui la teoria. La realtà della gestione della spesa pubblica in Italia, e seppur con minore evidenza in Inghilterra e Francia, rovescia lo schema precedente proprio per il carattere strutturale che i fenomeni distorsivi in quello previsti vi vengono ad assumere. Così una prima lettura delle crisi di efficienza nelle politiche di spesa che le ricolleghi a contraddizioni sopravvenute tra iniziative di investimento necessarie

e deficit sopportabile con l'estero, a fronte del livello raggiunto dalla parte corrente delle uscite statali, non è significativa di per sé, ma solo in quanto si metta in rilievo la natura non reversibile del processo economico che tale condizione di crisi non congiunturale ha determinato.

Ma c'è di più, perché il quadro presente non si riduce agli aspetti strutturali di una gestione di cassa in cui il finanziamento dell'investimento pubblico può darsi solo come finanziamento in deficit, e quindi con effetti di ritorno destabilizzanti sul complesso delle grandezze monetarie. Quando il disavanzo della finanza statale arriva a 25.000 miliardi di lire, cioè ad un quinto del prodotto nazionale lordo, il problema perde ogni forma di scelta alternativa tra lo sviluppo o meno dell'intervento statuale sui settori produttivi associato a squilibri consistenti sul lato bilancia dei pagamenti: si colloca a monte come materiale distruzione della possibilità stessa di un uso degli strumenti di spesa. È la base concreta di ogni politica centrale di controllo che a questo livello viene meno: l'esistenza cioè di grandezze economiche la cui dinamica sia in più o meno larga misura determinabile esogenamente dall'intervento del soggetto stato.

La politica monetaria è costretta in questo processo. La copertura di una esposizione netta che ha le dimensioni del reddito dell'intero meridione, toglie ogni elasticità e quindi ogni funzione all'insieme degli strumenti monetari: la creazione di liquidità aggiuntiva, la politica dei tassi nella emissione di buoni del tesoro, gli obblighi di portafoglio per le banche, il saggio interno di inflazione, acquistano rigidità verso il basso ad un livello in cui l'intervento centrale potrebbe avere soltanto carattere deflattivo.

Va a questo punto osservato come gli effetti che il deficit di bilancio induce sul complesso delle grandezze monetarie e sulla capacità statuale di una loro regolazione in funzione anticiclica, si collochino all' interno di una generale diminuizione dell'efficienza autonoma degli strumenti monetari nelle politiche di controllo della congiuntura economica, determinata da alterazioni strutturali prodottesi di recente nel sistema finanziario internazionale. Il discorso, molto ampio, che qua voglio solo suggerire, parte dal rilievo di come l'esaurimento progressivo degli stessi presupposti tecnici delle politiche pubbliche di stampo keynesiano passi, oltre che per la qualità nuova della spesa ' sociale ' nello stato assistenziale, attraverso una serie di processi, (da questa solo in via diretta distinti) che sono maturati al livello del dispositivo generale di circolazione del capitale denaro.

Esplicitamente, per usare un esempio significativo, va visto come un meccanismo economico quale il sistema delle eurovalute, definendo un quadro specifico di regolazione del credito esogeno rispetto ai sistemi monetari dei singoli stati e caratterizzato da una scala affatto sconosciuta al mercato dei capitali precedente la fine degli anni '60, abbia finito per costituire un vincolo rigido nella gestione dei dispositivi finanziari a livello nazionale. L'esistenza in particolare di un sistema sovranazionale di costi del denaro, e la corrispondente possibilità, per imprese di dimensioni adeguate, di indebitarsi al di fuori del mercato monetario del proprio paese, influiscono sulla rilevanza degli interventi operati dalle autorità economiche pubbliche mediante il controllo del tasso di sconto e la dinamica della base monetaria. Su di un piano diverso, l'accesso all'euromercato crea per i singoli governi le condizioni di una attenuazione relativa, nel breve periodo, del vincolo di bilancia dei pagamenti, mediante il finanziamento esterno degli esborsi di valuta, lungo un circuito del credito che, in quanto si colloca al di guori delle organizzazioni monetarie ufficiali, (FMI, comm. finanz. CEE, ecc.), non implica la subordinazione alle scelte restrittive di politica economica cui queste collegano qualsiasi accensione di prestiti. Un tale effetto di maggiore autonomia sul breve, produce però fenomeni di crescita viziosa dell'esposizione sul medio lungo, appena gli squilibri da finanziare non abbiano carattere transitorio: le caratteristiche di rigidità della politica economica nazionale, si accentuano proprio a partire da un sistema di dispositivi che avrebbe dovuto limitarle. (Ancora una volta l'esperienza italiana risulta esemplare: le autorità centrali si sono indebitate in modo crescente sul mercato tra il '70 ed il '75, fino a raggiungere una esposizione complessiva di oltre 13 miliardi di dollari).

A questo punto si può essere anche più drastici di Carli nel presentare il quadro dei nostri rapporti finanziari e commerciali con l'estero. Il deficit prolungato della spesa statale, per la sua natura non congiunturale e per la scala assunta, proprio in quanto si colloca ad un livello tale da rendere inefficace ogni mediazione di carattere monetario e da riportare quindi il problema a quello del disavanzo in termini reali tra domanda e prodotto interni, ha creato in primo luogo le condizioni per una dipendenza patologica dal credito estero, che si presenta ormai come puro contributo dell'area comunitaria ed occidentale alla copertura, in forma di denaro e di merci, di una quota crescente della spesa pubblica in quanto spesa immediatamente cartacea. Ma c'è di più, perché il parallelo venir meno delle condizioni tecniche e sociali, con cui soltanto si legittimano iniziative centralizzate di intervento sul ciclo, la caduta cioè del senso tradizionalmente dato alle iniziative di politica congiunturale, ha fatto saltare ogni relazione credibile tra aiuto ' esterno ' e processi di ricostruzione ' interna ' di un equilibrio diverso dei rapporti economici. I finanziamenti che ci sono erogati hanno acquistato piuttosto il carattere della possibilità, progressivamente più costosa, concessaci, di mantenere nel tempo condizioni organiche di disequilibrio massivo nei conti associati alla spesa sociale.

In queste condizioni il problema non sta più nelle difficoltà per lo stato di reperire capitali sul mercato internazionale, (anche se oggi c'è un ricorso crescente da parte italiana agli istituti monetari ufficiali, a fronte di una progressiva inagibilità dei canali privati diretti), ma diviene quello della valutazione esterna immediatamente politica a cui il finanziamento risulta subordinato. Quando ogni apertura di credito si configura per buona parte come erogazione di capitale a fondo perduto, le definizioni di simili scelte non avvengono più secondo i parametri dell'efficienza economica ma solo in quelli di un generale contesto politico. L'area in cui il subsistema Italia è integrato, se da una parte vedrebbe sconvolti i propri dispositivi

finanziari a fronte di una dichiarazione unilaterale di non solvibilità, è dall'altra in grado di porre, almeno nel breve periodo, il problema della coerenza tra il suo ordinamento sociale e l'assetto dei rapporti di classe nel singolo paese, come criterio su cui misurare l'apertura di tutte quelle iniziative di sostegno che non siano economicamente fondate. (Così l'Inghilterra della regolamentazione salariale ottiene un credito di oltre cinque miliardi di dollari; e nel caso italiano le voci relative a prestiti giganti ed a programmi di aiuto tipo ' piano Marshall ', che CEE e Stati Uniti sarebbero in grado di garantire, vengono condizionate in modo diretto dai risultati delle elezioni del 20 Giugno. Con una coerenza anche maggiore, la politica democristiana dentro la crisi tende a delineare, al di là delle enunciazioni ufficiali, un assetto possibile della nostra economia quale economia esternamente sovvenzionata, destinata cioè a gravare, per ragioni generali di stabilità, sull'insieme dei paesi a capitale avanzato sotto forma di una componente specifica della spesa sociale, in senso lato, ad essi propria).

### 3) Nota conclusiva

Torniamo alla linea generale del discorso e quindi al rapporto spesa pubblica – bilancia dei pagamenti – governo statuale del ciclo; quelle che restano da precisare ancora sono alcune implicazioni più direttamente politiche delle cose dette.

Parlare di estinzione dell'armamentario macroeconomico classico, infatti, non è senza conseguenze per una sinistra che su di esso si è abituata a costruire le proprie proposte di politica economica. L'alternativa che si presenta è in realtà molto semplice: o la non applicabilità della vecchia lezione di Keynes è legata a condizioni distorsive specifiche di una determinata gestione politica, o ha carattere strutturale. Nel primo caso basta eliminare le cause perché l'intero meccanismo torni a funzionare, nel secondo il problema si presenta in forme molto più complesse.

Ora, quando il deficit pubblico sale al venti per cento del prodotto nazionale, non bastano le pur robuste mandibole ed i capienti ventri dei ' clientes ' democristiani a spiegare il fenomeno: quella dei ' clientes ', (categoria che per altro varrebbe la pena di andare a definire meglio), diviene piuttosto la faccia, data da trenta anni di regime, all'insieme dei processi dinamici che hanno interessato i rapporti sociali ed i meccanismi di creazione e distribuzione del reddito della generalità dei paesi a capitale avanzato nell'intero dopoguerra. Se questo è, siamo nelle condizioni per cui una proposta politica credibile non può ridursi al pur sacrosanto obbiettivo di affossare Fanfani e la sua banda: la rimozione di una così sgradevole presenza si pone su di un piano diverso da quello della successione ' viziosa ' di implicazioni economiche reali, (domanda sociale di reddito – spesa pubblica – inflazione e deficit esterno), che ha determinato il collasso presente nelle iniziative classiche di gestione congiunturale del ciclo. Il livello raggiunto dal disavanzo nei conti dello stato è tale che una sua compressione significativa non può darsi attraverso economie sul parco macchine pubblico, né con gli effetti ' morali ' che da tale scelta deriverebbero; così come, su di un piano diverso, una verifica contabile della inadeguatezza quantitativa del gettito derivante da una puntuale persecuzione dell'evasione fiscale nel permettere un ripianamento sensibile del deficit, porta a sottolineare piuttosto il carattere immediatamente strutturale, " crudele " secondo Giolitti (in termini di riduzione generalizzata del potere medio di acquisto), che assume ogni tentativo di copertura della spesa pubblica mediante un aumento della tassazione.

La natura organica dell'inefficienza degli interventi tradizionali richiede allora: o che si vada a costruire una ' politica economica nuova ', il che equivale forse a collocare per buona misura il sistema italiano al di fuori dell'area occidentale e comunitaria; o che si tendano a ricreare le condizioni di applicabilità del vecchio schema, a sottoporre cioè la nostra economia come direbbe Baffi alle leggi vigenti presso la generalità dei suoi partner commerciali, il che implica con certezza una opera di profonda alterazione dell'insieme di comportamenti sociali a cui l'estinguersi degli strumenti di controllo classici è riconducibile.

È in questa seconda prospettiva che in modo più o meno esplicito si è collocata la parte più rilevante dell'attuale dibattito economico ' a sinistra '. Dopo un lungo periodo in cui l'accettazione delle regole del gioco, e quindi del complesso di strumenti e di vincoli esistenti, non poteva che tradursi nella sostanziale identità delle proposte economiche formulate da posizioni antagoniste, (i molti piani avanzati da DC, PSI, PCI dal '74 in poi sono tutti inutilmente uguali), e dove la alternativa politica si presentava nei termini di chi quelle proposte sarebbe riuscito a far funzionare; oggi si è costretti al confronto su di un terreno più generale: non già quali scelte di politica economica compiere all'interno del sistema di rapporti sociali dato, ma in quale sistema di rapporti sociali ' nuovo ' restituire un senso alle scelte di politica economica stesse.

Questo tipo di lettura dei problemi posti dalla crisi attuale e delle posizioni che intorno ad essi sono emerse, colloca la radicalità politica della fase su di un piano che trascende non solo ogni soluzione di tipo aritmetico-parlamentare, ma anche le più quotate ipotesi di maggioranze ' storiche ' e di coalizioni di emergenza. È la domanda implicita nella composizione per molti versi nuova del tessuto sociale che non riesce ancora a trovare in tutto ciò risposte adeguate. Del resto, se per la sinistra ufficiale c'è la difficoltà di sposare l'ideologia ' lavorista ', (che con l'UDI vaneggia ad esempio l'obbiettivo di una doppia occupazione femminile generalizzata), ad un sistema economico in cui si ha la più bassa percentuale di popolazione attiva dei paesi avanzati e dove strati proletari crescenti vivono una condizione, prima che strutturale, ' etnica ' di estraneità al mercato del lavoro; il movimento di classe ha ancora da farsi interamente carico di una politica credibile che ' tenga insieme ' disoccupati organizzati di Napoli e operai dell'Innocenti.

Ma se il ritardo è grave per quanti intendono adeguare la complessità delle loro iniziative alla natura essenzialmente ' negativa ' di un sistema di comportamenti di massa che non si danno comunque come strategia generale di lotta; il problema delle scelte e

del programma possiede un'urgenza diversa per le componenti ufficiali di parte operaia che si propongono come forza di governo. Perché allora vanno definiti i margini con cui nel breve periodo, (dove per esperienze recenti si gioca la capacità stessa di mantenere una quota del potere a sinistra), le iniziative che Napolitano chama " .. impegno comune di tutte le forze democratiche per condurre al successo una politica di risanamento e rinnovamento... ", riescono a darsi in termini diversi da quelli di una pura operazione di polizia sociale. Non si tratta più della contraddizione ideologica tra politiche di emergenza ed elementi di socialismo: il problema riguarda la base economica reale di una partecipazione al governo del movimento operaio. E se è vero che la natura della crisi affonda nella rigidità di bisogni e attese innanzitutto proletari, e se è vero che la assunzione di una parte del potere a sinistra, (come la semplice partecipazione esterna del PCI ad una coalizione di socialisti e democristiani), tenderebbe ad accentuare questo aspetto attraverso una maggiore pressione di reddito direttamente rivolta sullo stato, " apprestare subito una efficace direzione della politica economica " o significa rompere con la struttura presente dello stato e con il complesso delle sue interdipendenze esterne, o, quando se ne assuma invece una continuità a priori, significa effettuare estesi interventi sul tessuto sociale, di cui non importa tanto la ' crudeltà ' in termini quantitativi, quanto la radicalità in termini della nuova composizione di classe e della nuova dinamica sociale che ne è determinata.

Non è un caso che l'ampiezza dei passaggi da compiere emerga anche all'interno di occasioni semiufficiali quali il convegno del CESPE nel Marzo scorso, attraverso l'intervento di osservatori indipendenti e di economisti puri come Modigliani e Napoleoni. Proprio nel confronto tra questi ultimi si può leggere in forma esplicita la determinazione con cui la sinistra storica deve proporsi di intervenire sulla natura interna della crisi. Perché qua è sino in fondo chiaro che il progetto ' obbligato ' di ricreare un quadro in cui il surplus industriale sia sufficiente a coprire le spese per trasferimenti, può porsi soltanto o nella forma di una riduzione pura del livello del consumo operaio (Modigliani), o nella forma di una riduzione pura del livello del disavanzo pubblico (Napoleoni). E se la prima posizione è formulata con un linguaggio immediatamente chiaro, la seconda lo diventa appena che l'attacco strategico alla rendita di cui si fa bella venga, (a parte ogni valutazione sull'intersezione organica tra rendite e profitti; sulle contraddizioni post-trontiane, in termini di potere, tra capitale e lavoro nella fabbrica; sull'esistenza del soggetto stato; sul produttivo e l'improduttivo; sulla tiritera intorno ai valori d'uso), quantificato e quindi tradotto, per essere credibile, in un attacco difficilmente selettivo alla parte corrente del bilancio statale.

La sinistra non riformista è in tutto questo relativamente assente. Eppure, se si parte da una ' ottica di classe ' e si guarda alla crisi come somma di iniziative operaie e proletarie ' incompatibili ': la rottura del meccanismo nazionale di crescita, l'estinzione stessa della politica economica si collocano come conquiste importanti e non reversibili dentro il patrimonio politico accumulato in un intero ciclo di lotte nella fabbrica e nel territorio. Se allora, come credo, non abbiamo nessuna Italia da salvare, e nell'avvitarsi della crisi, come precipitazione della macchina dello stato e della relativa capacità di controllo in quanto tale, al di là del carattere specifico che possiede il regime democristiano, consiste almeno un segmento della strategia offensiva fondata dall'interesse operaio, la rottura politica della forma macroeconomica dell'equilibrio si definisce come terreno di lotta più avanzato raggiunto.

Riscoprire adesso l'ottica delle compatibilità, il senso della permanenza dello stato, la definizione degli obbiettivi operai sottoposta ai vincoli del processo di produzione nazionale e dei suoi rapporti sull'interno e sull'esterno, diviene un esercizio prima che inutile, sul piano politico contraddittorio. (Anche se vale la pena avervi accennato, almeno in quanto le componenti più istituzionali del cartello elettorale di sinistra, nella loro corsa ad un contributo critico per futuribili maggioranze frontiste, sembrano aver ripreso su questo terreno una mai sopita propensione al gioco).

Certo il discorso non riesce a spingersi molto più lontano; e se è vero che il rifiuto di una autonomia del teorico non significa solo negare le definizioni di programma che mettono al primo posto le leggi ' oggettive ' dell'economia, (magari della ' nostra ' se ci fosse), ma rifiutare anche ogni esercizio sintetico che si presenti esterno ad un rapporto organico di movimento, c'è comunque un problema di coerenza tra elementi dell'analisi e spezzoni di strategia operaia esistenti. Ad esempio una visione della dinamica a breve dell'economia italiana, fornita al limite anche in queste note, in termini di alternativa tra ridistribuzione strutturale dei redditi proletari e scelte che spingono il sistema fuori dell'area occidentale, richiede un confronto immediato tra contesto politico generale e ipotesi assunta. Perché, sempre su questo, anche se abbandoniamo ogni stanca illusione ' robottista ', c'è, da un lato, la difficoltà di affrontare il rapporto che tra comunismo e livello tecnologico finisce per porsi nel complesso delle economie avanzate, e dall'altro, la necessità di mantenere aperta quella faccia dell'integrazione tra paesi industriali che non consiste di scambi commerciali, finanziari e scientifici, ma della connessione, della circolazione e dello sviluppo su scala internazionale di una realtà articolata e viva di lotta operaia ed insubordinazione sociale.

In un quadro del tutto esterno ai principi ' oggettivi ' della politica congiunturale, un problema di compatibilità per le iniziative di classe tuttavia esiste e presenta urgenza specifica. Tra i livelli diversi cui è giunto, nei diversi paesi industriali, il comune processo di disgregazione indotto nei meccanismi accumulativi dal radicalizzarsi dei comportamenti di massa, la ' compatibilità ' si pone immediatamente come vincolo alla ricomposizione autonoma del movimento su scala non solo locale. (Quando non assume la forma del conflitto tra interessi operai ' nazionali ' opposti, definiti magari dalle scelte di imprese che hanno acquisito una connotazione multinazionale efficiente. Il caso Innocenti-Leyland contiene in proposito indicazioni precise).

Ho detto che il rapporto tra lotta operaia, domanda sociale di reddito e stato si definisce come crisi nelle aree a capitale avanzato in modo non univoco, ma investe con gradi diversi di profondità ciascun subsistema, a partire dai relativi livelli di violenza nello scontro di classe e dalla natura specifica delle strutture di politica economica in questi esistenti, con particolare riguardo per la capacità pubblica di alleggerire sull'esterno il costo degli interventi accesi. La rottura in quanto tale dei dispositivi di regolamentazione del ciclo prodottasi in alcuni paesi ha allora, come limite primo, il permanere per il sistema nel suo complesso di margini consistenti di iniziativa, sotto forma di possibili redistribuzioni interne di reddito e capitale, sufficienti in volume a contenere nel breve periodo fenomeni locali di avvitamento della crisi. Gli istituti monetari ufficiali, il mercato mondiale del denaro, i grandi trust della produzione e della finanza, si definiscono come supporto tecnico a questo processo generale di internazionalizzazione nelle politiche di controllo sociale.

Per il movimento di classe, che ha determinato in settori geografici importanti la caduta delle leggi di riproduzione e dell'articolazione stessa del comando, c'è il duplice problema di saper collocare la propria intelligenza e la propria capacità di impatto su di un livello adeguato a questa scala di iniziativa subita, e di battere l'arretramento connesso alla ricerca di una strategia di ' sacrifici ' ottimale, con cui garantire il ritorno ai trend di sviluppo inerenti il sistema per quelle realtà nazionali che ne erano state progressivamente escluse da una dinamica incompatibile della propria conflittualità sociale.

*Franco Gori*

# "Proletari e stato" di Antonio Negri: una recensione

*Il sottotilo dice: " Per una discussione su autonomia operaia e compromesso storico "; credo che valga la pena di accogliere questo invito al dibattito. Sulla sostanza delle Tesi 1 e 2 sono d'accordo: malgrado il capitale, nell'attuale crisi, non sia in grado di mettere in atto controtendenze efficaci per ristabilire il saggio di profitto, tuttavia effettua una serie di operazioni di ristrutturazione che incidono sul corpo della classe e ne modificano la composizione; sono d'accordo che questa modifica non è quantitativa rispetto al rapporto tra c e v ma è di tutt'altra natura, è imposta dalle lotte e si presenta come componente negativa delle forze produttive, si presenta come abbassamento del valore-lavoro non tanto per imposizione di una tecnologia diversa ma per imposizione da parte operaia di una qualità del lavoro diversa. Sono d'accordo sulla definizione delle funzioni di denaro-capitale, che tra l'altro, come sono esposte da Negri, rappresentano il riassunto di tematiche portate avanti dai compagni di " Primo Maggio ".*

*Tuttavia andrebbe perlomeno specificato che la situazione italiana è caraterizzata da sempre in termini di sostegno statale al profitto e che la organizzazione sia del credito agevolato che del finanziamento pubblico all'industria hanno assunto ' la caduta del saggio ' come un termine di riferimento costante, come un elemento delle forze produttive permanente, sia in periodi di prosperità che in periodi di bassa congiuntura, mascherando tutto ciò come sostegno ad un'economia che sconta ritardi storici. Ciò significa che lo stato italiano è predisposto a fronteggiare una caduta del saggio dal momento che ha fatto della ' controtendenza ' uno dei suoi elementi costitutivi. Ma se non vogliamo accettare questa predisposizione dello stato italiano dobbiamo almeno ammettere che la sedimentazione di trent'anni di sostegno al profitto ha creato in Italia* una composizione organica di capitale del tutto specifica; *la crisi inoltre non ha contribuito a riportare la situazione in un ambito normale, anzi, ha aggravato gli elementi di sostegno politico, statuale, al profitto.*

*L'organizzazione dello stato si è quasi identificata con l'attuazione della ' controtendenza ' e dunque il problema non è di chiedersi se tale controtendenza sia efficace o meno ma di chiedersi in che rapporto si porrà il PCI del compromesso storico verso di essa, una volta diventata fatto istituzionale.*

*Se al sostegno al profitto aggiungiamo poi il sostegno al salario della Cassa Integrazione, come forma transitoria di tolleranza della crisi, scopriamo che coloro i quali oggi polemizzano con le ' aree improduttive ' e vogliono ristabilire un capitalismo senza sussidi rischiano di apparire gli unici fautori di una ' rottura della macchina statale '. Messo di fronte all'alternativa tra rompere la continuità dello stato, eliminando gli interventi assistenziali, e mantenere invece questa continuità privilegiando i rapporti con la DC tutta intera, cioè con la sua natura clientelare e con la sua pratica ' assistenziale ', quale sarà l'atteggiamento del PCI? Inoltre, come si può oggi attaccare le aree improduttive senza attaccare la garanzia di salario imposta dalle lotte operaie, senza cioè contrapporsi anche su questo fronte agli interessi operai? Dice Negri, giustamente, che l'ideologia conta poco e conta invece ' la forma politica del superamento capitalistico della crisi '. Dice ancora: " già il solo riferimento al comportamento massificato dell'autonomia operaia di nuovo indebolisce fortemente l'ipotesi. Un comportamento legato all'irrigidimento complessivo della forza-lavoro nei suoi elementi quantitativi e qualitativi... è in tendenza inesauribile nella forma politica del socialismo " (p. 22). Ma tutto ciò non dice nulla a proposito di un'altra contraddizione, questa non propria del PCI ma propria dell'autonomia operaia: perché, malgrado il permanere di comportamenti ' autonomi ' tuttavia oggi, sul breve periodo, la classe operaia subisce l'egemonia politica della proposta riformista? Negri dice che* domani *ciò diverrà una contraddizione per il compromesso storico, a me interessa sapere perché* oggi *esiste questa contraddizione tra sinistra rivoluzionaria e classe. Le spiegazioni in termini di mutamenti strutturali della composizione di classe non convincono; parlare di lavoro a domicilio, di terziarizzazione, di fine dell'emigrazione di disoccupazione di tipo nuovo, significa spesso non solo cercare un alibi ma, come vedremo proseguendo l'analisi del testo di Negri, andare a caccia di un diverso soggetto sociale, costruire e certe volte inventare un' altra figura sociale cui imputare il processo di liberazione dallo sfruttamento. Sul piano della riflessione*

*teorica ciò si traduce in totale silenzio su quanto la sinistra di classe ha fatto in questi anni, in particolare quella cui Negri ha fatto riferimento anche in senso organizzativo, sui suoi errori e sulle sue conquiste. Rifondare la teoria a questo punto diventa semplicemente un'operazione mascherata di archiviazione del passato.*

*La Tesi 5 " Sull'autonomia del politico: lo Stato oggi " è una delle parti più lucide, anche se a volte pare una polemica contro il Tronti versione 75 fatta con gli argomenti del Tronti versione 62. Il problema è il rapporto tra stato e compromesso storico. Se lo stato ha assorbito in sé tutte le articolazioni della società e le riorganizza come comando per l'accumulazione, se lo stato produce, se lo stato produce crisi, se lo stato produce rendita, se lo stato produce ceti sociali ecc., non ci sono evidentemente spazi per usi mediatori, alternativi o socialisti; quindi o il compromesso storico è esso stesso organo di queste funzioni statuali o non esiste nemmeno. Sono d'accordo e sono d'accordo che esiste una componente arcaica, kautskyana, ed una più seria, manageriale.*

*Ma purtroppo il problema non è esaurito. Anche se l'autonomia del politico, intesa come rapporto dialettico tra sfere separate: quella dell'accumulazione, quella dello stato dei partiti, quella della macchina burocratico-repressiva, quella della società civile – non è più data nei termini delle socialdemocrazie classiche o nei termini gramsciani, tuttavia il fatto che il PCI voglia ricostituire questo rapporto dialettico laddove non esiste, voglia ' ricostruire una funzione pubblica come espressione dell'interesse generale ' attraverso il decentramento dei poteri, la democrazia diretta ecc. è qualcosa che deve rendere più prudente il giudizio. Il PCI come ' stato ombra ' esiste e certe volte è di un'efficienza cento volte superiore allo stato, quello vero, ma altre volte esprime contenuti ' popolari ' che l'altro stato, quello ufficiale, non esprime. E dunque il PCI non solo si rappresenta come qualcosa di diverso, come una proposta di stato dove le funzioni mediatorie riacquistino significato, ma lo è già, esiste già come tale ed in certi casi da trent'anni. Se esiste un partito che consapevolmente ha ' costruito ' l'autonomia del politico, cosciente del fatto che essa non è data ma va creata perché si legittimi una funzione storica del riformismo e se questo partito esprime ancora la maggioranza degli operai italiani, allora si deve concludere che l'autonomia del politico esiste indipendentemente dalle leggi del mercato mondiale e dal livello di maturità del capitale sociale. Esiste perché è stata ' costruita ' come supplenza allo stato dc prima, come integrazione poi, come prefigurazione oggi. Ed è proprio in questa prospettiva di costruire un sistema di governo che rappresenti un' ' altra ' funzione dello stato che il PCI raccoglie adesione soprattutto tra giovani ed operai, per la linea del compromesso storico.*

*Ma ciò è davvero prerogativa del solo PCI? L'autonomia del politico è ciò che legittima l'esistenza dei partiti in quanto espressione mistificata degli interessi sociali, ma proprio perché questa legittimazione è loro necessaria – forse ancor più di quella di garanti del processo di accumulazione – a costo d'ingombrare la società con ferrivecchi istituzionali, a costo di continuare a rappresentare se stessi come i partiti di cent'anni fa,* a costo di rallentare il passo del profitto, *i partiti questa autonomia del politico ' la producono ' e dunque esiste, malgrado a volte il capitale ed a volte la classe desiderino sbarazzarsene.*

*Abrogare troppo in fretta l'autonomia del politico impedisce poi di toccare altri problemi dell'oggi. Ne cito uno soltanto, quello del rapporto tra governo delle sinistre e macchina burocratica dello stato. Oggi il PCI su questo tema è attestato sulla posizione: garantire la continuità dello stato e far funzionare l'apparato secondo i nuovi indirizzi di governo. Insomma lo stesso atteggiamento per cui la legge Reale è stata fatta passare dicendo che tanto poi, con la maggior forza delle sinistre, non avrebbe funzionato. In questo senso ' la preminenza del politico ' si rivela una pericolosa illusione che finisce per non porre nemmeno il problema dell'*epurazione, *della falcidia degli assassini di stato, dei ladri di stato, dei managers di stato. A questo punto immagino che Negri farà tanto d'occhi: " Ma perché, tu credi...? " No, io non credo nulla, figurati se credo che Lucio Magri si metta ad epurare procuratori generali, dico soltanto che vedere solo il rapporto tra stato-crisi e classe operaia eliminando tutto il casino che ci sta in mezzo e che costituisce, come residuo arcaico fin che si vuole, l'autonomia del politico, può portare a non capire proprio la specificità in cui si colloca il compromesso storico di fronte all'attuale composizione politica di classe.*

*Le Tesi 7 e 8 sono un po' la chiave di volta del giudizio sul compromesso storico; qui Negri s'avventura su un terreno affascinante e nuovo ma che, proprio per questo, suscita alcune perplessità sul modo in cui egli lo percorre. Qualcuno, leggendo nel programma dell'autonomia operaia (Tesi 11) la voce ' obbligo al lavoro produttivo ' aveva creduto ad un refuso tipografico. In realtà non c'è molto da meravigliarsi perché Negri non è mai stato un teorico del rifiuto del lavoro, anzi ha criticato sempre questo concetto perché incapace di esprimere un programma di potere. Ma la spiegazione, credo almeno, di quel ' refuso ' si trova nelle tesi 7 e 8, soprattutto in quest'ultima.*

*Il discorso riprende alcune pagine dei* Grundrisse *in cui Marx prova ad ipotizzare cosa può essere il lavoro contro il capitale, senza il capitale, libero dal capitale e lo definisce come pura invenzione, creatività, dominio del valore d'uso sui valori di scambio. Da qui Negri parte per definire quella che sarebbe la nuova composizione politica di classe, dicendo che si sta passando dal ' sistema dei bisogni ' al ' sistema delle lotte ', dalla fase in cui l'operaio sociale faceva ancora uso dei valori di scambio, quantificava i propri bisogni e li traduceva in richieste, alla fase in cui ciò avviene attraverso la riappropriazione, in primo luogo del proprio lavoro, del valore d'uso del proprio lavoro.*

*Tuttavia io non sono sicuro di aver capito bene e perciò chiedo essenzialmente chiarimenti. Ho capito che si è passati da una fase ' sindacale ' ad una fase in cui si prende ciò di cui si ha bisogno, da una fase in cui si contratta ad una fase in cui si esercita potere; se è così, schematizzando ancora con un esempio, le*

*donne che chiedono salario per il lavoro domestico rappresentano uno stadio arretrato rispetto a quelle che organizzano soprattutto l'autogestione del proprio corpo, gli operai che chiedono un salario garantito sono arretrati rispetto a quelli che gestiscono la Fargas? Immagino che anche Negri sia d'accordo nel considerare le due cose strettamente intrecciate e nel considerare per esempio la richiesta di una garanzia di reddito come finanziamento della capacità di lotta. Il suo discorso a me sembra che sostenga la necessità di privilegiare i momenti di 'costruttività' rispetto a quelli di 'rifiuto', i momenti di 'potere' rispetto a quelli di 'richiesta'.*

*Su questo terreno si costruisce l'unità del proletariato sociale, su questo terreno il compromesso storico che, complice della ristrutturazione, divide la classe e la disarticola, si trova sconfitto. La crisi, la stessa ristrutturazione, avrebbero già messo in atto meccanismi oggettivi di ricomposizione politica, avrebbero ottenuto il risultato contrario a quello sperato. Questa nuova unità politica del proletariato, che è data, va ora organizzata in partito secondo le linee dette precedentemente, riappropriazione dei valori d'uso, esercizio di potere e non mediazioni col potere, vien quasi voglia di dire* autogestion!

*Ma se si è d'accordo che questa è la tendenza in atto nel movimento, bisogna anche aggiungere che ci sono altre cose che marciano in direzione opposta. Quanti operai, quante fabbriche si sono trovate in questi ultimi due anni di fronte al problema della chiusura e quante battaglie si sono consumate nell'alternativa: difesa del reddito indipendentemente dal valore di scambio della forza-lavoro oppure cooperativa di produzione! Salario garantito o autogestione, chiusura della fabbrica o accettazione della riconversione e della ristrutturazione. La sinistra rivoluzionaria in questi casi non ha saputo dare altre alternative o, nei casi migliori, si è limitata a dire che il problema era mal posto ed andava rifiutato in quanto tale; al massimo di coerenza era arrivata a dire che la distruzione dell'operaio in quanto forza-lavoro era un bene e che meglio così si sarebbe reclutata e selezionata l'avanguardia. Sono state tante piccole (o grandi) battaglie ma nel corso delle quali la composizione politica di classe nelle fabbriche italiane è sostanzialmente cambiata e non certo nella direzione indicata da Negri. Non solo, ma si è realizzato il contrario di quanto egli sostiene, di una maggiore unità; si è realizzata invece una più profonda spaccatura, non tra fabbrica e società, ma all'interno della stessa fabbrica, tra destra e sinistra operaia. Insomma si è realizzata un' operazione di egemonia riformista sulle fabbriche, brutale, senza mezzi termini, decisa a stroncare la sinistra operaia ed espellerla dalla fabbrica, ed* è passato il PCI, *anche sul corpo del sindacato. Sarà di breve periodo? Probabile, ma il compromesso storico è cosa di breve-medio periodo, malgrado il nome, e finché l'autonomia operaia non saprà dare delle alternative con forme di lotta e parole d'ordine alle centinaia di fabbriche che chiudono ed alle decine di militanti rivoluzionari che vi si trovano coinvolti o finché non dirà apertamente che il terreno della crisi della produzione è un terreno in pura perdita, da abbandonare al nemico, rifugiandosi chissà dove, nei festival di Re Nudo, nel terrorismo, nei cortei delle donne, nel cucire borsette o in chissà che altro ancora, finché cioè non avrà il coraggio di fare un bilancio serio sulla composizione politica di fabbrica dopo due anni di crisi, tutti i discorsi di programma, come programma per la maggioranza, come programma di massa, resteranno inutili, così com'è inutile questo discorso di Negri. E per riabilitarlo a nulla serve dire che il partito nuovo non ha più il motore anteriore (l'avanguardia) ma posteriore, come le Volkswagen.*

*Le Tesi 9 e 10 cominciano infatti a procedere sul terreno della soggettività operaia e del partito; con molta circospezione, bisogna dire, senza tralasciare nessun comportamento di classe, dalla lotta salariale alla lotta armata. Il partito deve essere interno all' unità di massa ma non deve disdegnare la funzione di attacco, deve essere interno al sistema dei bisogni e deve essere motore del sistema delle lotte; deve essere e non essere.*

*Francamente a questo punto comincio a rifiutarmi di accettare un modo di procedere del genere, per quanto capisca che Negri qui si sforzi a) di esprimere un rifiuto globale di ogni concezione della modellistica d'organizzazione passata e presente; b) d'interpretare l'atteggiamento 'autonomo' che è capace di esprimere lotte senza organizzazione formalizzata; c) di lasciarsi comunque aperte tutte le soluzioni. Questa prudenza, questo dire tutto e il contrario di tutto – che finisce per non essere più prudenza ma confusionismo – appare poi in palese contraddizione con la pretesa di porsi comunque come 'intellettuale collettivo', come propositore della rifondazione di una teoria. Negri è passato, nel 71 dalla teorizzazione dell'insurrezione alla teorizzazione, nel 73, della estinzione del partito, da posizioni ultrabolsceviche a posizioni di puro oggettivismo delle lotte: una virata di 180°. La sua prudenza di oggi non è frutto di opportunismo ma rifiuto di sovrapporre a quanto il movimento esprime uno schema di tendenza. Tuttavia il risultato cui giunge è solo di chiarire in negativo il problema del rapporto tra composizione politica di classe e organizzazione. Ed è ancora una volta il rifiuto del terreno della mediazione che qui pomposamente viene chiamato* " ridimensionamento fondamentale della tematica della mediazione " *(il corsivo è suo). Cioè la ripetizione di una vecchia baggianata perché poi gli stessi che la sostennero nella pratica politica finirono per negarla sempre. Perché mediazione a questo punto significa anche espressione organizzata (e quindi mediata) delle spinte sovversive, forma partito come separata dalla composizione di classe, autonomia della sfera politica dalle lotte, organizzazione per battere l'autonomia ecc. ecc.*

*Allora se davvero sul problema del partito non si riesce ad andare al di là della ripetizione di vecchie formulette, non si riesce ad andare al di là del comportamentismo proletario, né si* vuole *andare oltre per timore di estraniarsi dal movimento, non capisco davvero perché ci sia bisogno di fabbricare ideologie o meglio di mistificare per 'teoria generale' ciò che è l'edizione nuova di cose vecchie.*

*È possibile un altro approccio? Io credo di sì. Innanzitutto è possibile rappresentare in termini concreti, con nomi e cognomi, la cosiddetta 'area dell'au-*

*tonomia ' se è a questo settore che si fa riferimento. Evitando in tal modo di parlare sempre in astratto, di concettualizzare tutto, di non far mai capire a chi, cosa e dove si voglia alludere. Non credo che qui si tratti di preferire un metodo storicistico ad uno giuridico-filosofico, probabilmente si tratta solo di considerare ciò che si dice e si scrive a questo proposito come un intervento in un dibattito determinato, come uno dei mille interlocutori; candidarsi come organizzatore della sintesi credo sia oggi un mestiere obsoleto, anzi, insopportabile. Da questo punto di vista ho una specie di idiosincrasia per tutte le proposte di 'partire dall'anno zero', di rifondare la teoria, di fondare una rivista che rifondi la teoria ecc. .Proprio perché quel che ci sta di fronte oggi è una parzialità di lotte, ciascuna delle quali allude a una sezione del progetto rivoluzionario, il mio intervento preferisco condurlo su questo terreno sezionale, settoriale. Infine, chi affronta un discorso di teoria del partito nuovo oggi, più che mai, non può evitare di fare i conti coi rapporti di forza e con quel che concretamente, dentro lo spazio della sinistra rivoluzionaria è possibile fare. Negri fa riferimento all' 'area dell'autonomia'. Io non conosco questo settore del movimento ed anzi mi ha sempre dato fastidio il termine stesso di 'area', come termine territoriale, che rivelava una vocazione al ghetto, alla riserva, al minoritarismo* gauchiste. *Ma da quel poco che ne so, all'interno di essa si va compiendo un processo di aggregazione gruppuscolare attorno a modelli d'organizzazione più o meno nuovi. Voler continuare a rappresentare come omogeneo questo settore è un'altra operazione da fabbrica delle ideologie. Tanto più che questo processo di aggregazione, come l'abbiamo chiamato, è positivo, è un fattore di chiarezza, perché almeno i gruppi ricominciano a dichiarare le proprie generalità: sono anarchico e fautore dell'azione diretta, bene, ho capito; sono operaista armato e fautore della frazione operaia d'avanguardia, bene, ho capito.*

*È un passo indietro rispetto alle speranze di partito che poteva avere Elvio Fachinelli? Bene, continuerà a sperare.*

*E così il fastidio diventa irritazione quando alla fine, Tesi 13 e 14, Negri propone l'inchiesta sull'autonomia operaia. Proprio se questa, come egli dice,* " significa descrivere praticamente la coscienza possibile di un processo di partito in atto " *(il corsivo è suo). Mi chiedo come sia plausibile un'operazione del genere quando parte dal presupposto di escludere un'inchiesta sui rapporti attuali di forza tra istituzioni organizzate del movimento di massa, che significa la realtà dei partiti, dei gruppi e dell'area del non-gruppo. Come sia plausibile tutto ciò archiviando l'inchiesta su quanto è accaduto e su come ci si è mossi dal 68 ad oggi. Il che significherebbe chiedersi per quale ragione certi gruppi hanno dato spazio più al 'vivere a sinistra' che al dibattito operaio, hanno teorizzato l'emarginazione come unica forma di autonomia, hanno di fatto consegnato al riformismo tutta la politica di fabbrica, tanto per citare un esempio e via di questo passo. E viene allora il sospetto che l'abrogazione dell'autonomia del politico diventi proprio un' archiviazione delle esperienze soggettive passate, dimenticando quanto la somma di queste esperienze soggettive costituisca oggi la vera composizione politica di classe. Non siamo all'anno zero, non siamo al risveglio della 'nuova sinistra' degli anni 60, non siamo nemmeno alla definizione di una figura sociale diversa rispetto a quella dell'operaio-massa. E comunque, se è vero che il rapporto tra operaio sociale e partito è diverso, se è vero che la società civile non esiste più, se è vero che la teoria della conoscenza è diversa, perché continuare ad esercitare il consumato mestiere del teorico o dell'ideologo? È questa forma del discorso politico che è obsoleta, è questo linguaggio millenaristico che rompe i coglioni, è questa autonomia del teorico che va negata, proprio come negazione di una 'teoria generale'. Avevamo cominciato col dire che valeva la pena accettare la proposta di dibattito contenuta nel sottotitolo di " Proletari e Stato ". Concludiamo dicendo che su questo terreno il dibattito non è possibile, è ozioso. Occorre trovare un nuovo terreno. Certo,* " grande è il disordine sotto il cielo. *La situazione è dunque eccellente ". (il corsivo è mio).*

Sergio Bologna

**P.S.**

Con la mia nota ' maldestrezza ', dopo averla fatta leggere ai compagni della redazione, ho spedito copia di questa recensione a Toni Negri. Prima di pubblicarla. Con la sua nota ' scaltrezza ' Negri ha fatto pubblicare una pre-risposta (si dice così? ) su " Rosso ". Prima che la recensione fosse pubblicata. C'è chi dice che l'estensore del pezzo sia Negri medesimo c'è chi sostiene invece che si tratti di un qualificato esponente della Federcaccia che scrive gli editoriali per " Rosso " (non ci sarebbe nulla di strano). Io propendo per questa seconda ipotesi, perché mi sembra singolare che un conoscitore della critica dell'ideologia come Negri non capisca che la mia è la recensione a un libro e non la critica a un movimento, che ciò che rifiuto non sono le lotte ma un certo modo di rappresentarle, che non rifiuto l'organizzazione ma un certo modo di teorizzarla, che insomma una cosa è il movimento reale ed un'altra l'ideologia che lo mistifica. Ed anche che la mia critica non è al Negri teorico in generale ma a un suo testo mal riuscito. Proprio per invitarlo ad autorinnovarsi, a cambiare registro, a smetterla con un mestiere che è diventato obsoleto.

In questo senso il discorso è ' personale '. In questi ultimi tempi da parte sua c'erano state pressioni notevoli sui compagni di " Primo Maggio " perché si tornasse ad elaborare insieme un progetto politico. Ma proprio perché non si aveva un atteggiamento di chiusura, proprio perché da parte nostra si era disponibili a mettere in discussione noi stessi, la rivista e il modo in cui viene fatta, era necessario essere franchi, era necessario chiedere un bilancio preventivo delle esperienze passate prima di metterne in cantiere una nuova se non si voleva che fosse il solito trasloco di vecchi mobili da una stanza all'altra. E a questo punto il discorso non era personale e continua a non esserlo, ma si rivolge a tutti coloro che in questi anni hanno portato avanti progetti di partito o di anti-partito per tentare una riflessione collettiva. A maggior ragione dopo i risultati elettorali. Se la presunzione di personaggi che corvi sono stati e sono davvero ritiene che una riflessione del genere sia delatoria non abbiamo che da concludere che il loro intervento in questa discussione sarebbe stato inutile ed è inutile.

# Il cronometro e lo zoccolo

*La " riscoperta " degli IWW in questi ultimi anni, da parte dapprima della* new left *americana, in seguito (e al seguito), da parte di molta storiografia " eretica " europea, ha finora tenuto d'occhio soprattutto – con diverse accentuazioni – la novità e l'esemplarità delle " forme " di organizzazione e di lotta dei* wobblies; *e ha lasciato ai margini il nodo storico del rapporto tra il loro sindacalismo e le modificazioni della struttura produttiva e della composizione di classe.*

*Non è un caso se – a parte la recente pregevole antologia italiana a cura di Renato Musto (Napoli, Thélème, 1975) – nella ormai monumentale storiografia sugli IWW il testo più attento alle caratteristiche di organizzazione del lavoro nei quali l'influenza* wobbly *si fece sentire è proprio quello di uno storico revisionista, il classico volume di Foner.*

*Questo articolo di Mike Davis – già attivista dell'SDS e che fu assai attivo nel gruppo Teamsters degli operai di linea – permette di riprendere da un'angolatura diversa quel dibattito, iniziato su " Primo Maggio " sin dal primo numero, sulla lotta di classe negli USA nel primo ventennio del secolo.*

*Infatti da un lato esso offre delle origini dello* scientific management *negli USA una visione ancora superficiale ma già problematica e meno unidimensionale di quella cui siamo abituati: un itinerario tormentato di scontro con la classe operaia, che coinvolge settori ben più vasti di quelli cui siamo soliti pensare (di fatto, l'automobile); mentre dall'altro entra nel merito della guerriglia di fabbrica degli IWW, andando ben oltre un dibattito storiografico fermo alla questione (che peraltro lo stesso Davis discute ampiamente) del " vero significato " della parola d'ordine sul sabotaggio.*

*Solo a partire da questa problematica si può impostare correttamente la questione più spinosa e più attuale di tutta la storia degli IWW, quella del loro declino. E a diversi livelli: prima di tutto, la scoperta di una permanenza delle forme di lotta* on the job, *sul luogo di lavoro, al di là del crollo dell'organizzazione in quanto tale, per tutta la fase successiva della storia della classe, induce da una parte a stabilire un nesso tra l'esperienza* wobbly *e il ciclo di lotta degli anni Trenta, che non si ferma alla forma di organizzazione sindacale (" industrial unionism " contro " leghe di mestiere "); mentre dall'altra induce a dare della " parabola " degli IWW una valutazione meno drammatica di quella diffusa, cogliendo il prolungarsi di quella esperienza nella memoria collettiva della classe (e sarebbe molto interessante ricollegare ricerche come questa sugli IWW nella grande industria con inchieste di storia orale o autobiografie operaie relative agli anni Trenta).*

*In secondo luogo, visto che, comunque, l'esperienza dell' organizzazione come tale si è consumata tra il 1905 e il 1924, soltanto dentro la ricchezza ma anche dentro i limiti dell'approccio degli IWW alla ristrutturazione capitalistica è possibile cercare una spiegazione compiuta della loro parabola, del loro collocarsi in una fase di transizione nel comando capitalistico sulla forza-lavoro: nati con il taylorismo e da esso, nel suo maturare, battuti. Ma su questo il saggio di Davis non va molto avanti (indicazioni più utili si trovano nel libro di Musto); anzi, in certa misura, esso tende a negare il problema, a metterlo in secondo piano. Certo, negli anni tra l'11 e il '14 anche il sindacato di mestiere, l'AFofL, ha attraversato, come sottolinea Davis, una fase di declino; ma questo non spiega (anzi) perché gli IWW a Lawrence siano passati dai 10.000 e più iscritti all'epoca del grande sciopero ai 400 di sei mesi dopo; perché l'organizzazione più aderente al mutare della fabbrica abbia colto i suoi più solidi successi fuori della fabbrica, tra il proletariato marginale. Ma su questo occorrerà tornare.*

*E occorrerà tornare soprattutto su un altro problema. Il vero* puzzle *della fase 1900-1920 non è negli USA la fine degli IWW, bensì la sopravvivenza del sindacato di mestiere. Se la lotta contro l'ideologia del mestiere era parte essenziale del programma* wobbly, *l'assunto da cui gli IWW ottimisticamente partivano era che il compito di distruggere l'AFofL sarebbe stato assolto in fondo dal capitalismo stesso, col rendere artificiosa la base sociale dell'unionismo di mestiere, pur cercando di tenerne in piedi, come strumento di controllo della forza-lavoro, la struttura organizzativa. E l'analisi di Davis sembrerebbe dar loro ragione. Senonché le cose sono andate altrimenti e l'AFofL ha retto fino a oggi l'impatto della ristrutturazione capitalistica e lo stesso scontro con il movimento di massa negli anni Trenta. E solo lo studio dei rapporti tra organizzazione del lavoro, Stato, mercato del lavoro, lo studio cioè del taylorismo come sistema sociale globale e in questo quadro dei suoi rapporti con le organizzazioni storiche della classe, permetterà di rispondere a queste fondamentali questioni.*

P.O

## L'IWW (INDUSTRIAL WORKERS OF THE WORLD) E L'ORGANIZZAZIONE SCIENTIFICA DEL LAVORO.

### Taylor e " l'arte del sudare ".

Secondo il padre fondatore della moderna organizzazione scientifica del lavoro, la " consapevole riduzione della produzione " o " *soldiering* ", è da sempre il peccato originale della classe operaia. " La naturale pigrizia dell'uomo è già un fatto serio ", scriveva Frederick W. Taylor, " ma di gran lunga il male più grande di cui soffrono sia gli operai che gli impiegati è il ' *soldiering* ' sistematico, che è un fatto quasi universale ".[1] La crociata che Taylor combatté per tutta la vita contro il lavoratore " autonomo e inefficiente " fu la cristallizzazione delle sue esperienze personali come caporeparto della Midvale Steel Company di Philadelphia. Per tre anni egli ingaggiò una spietata campagna contro i macchinisti e gli operai che accusava di ridurre collettivamente la produzione della fabbrica. Alla fine, soltanto dopo una spietata applicazione di multe e licenziamenti, egli riuscì a rompere la solidarietà dei lavoratori e a ridurre il *soldiering*. Per questa vittoria di Pirro ci vollero " tre duri anni del lavoro più spregevole e avvilente che si possa immaginare nella vita di un uomo. Cercare di costringere i miei amici a fare una giornata lavorativa che si rispetti ". Taylor si convinse così che la repressione in sé non bastava per fondare un sistema di controllo da esercitare sulle condizioni di produzione.[2]

Dopo altri anni di sperimentazione nell'industria siderurgica e nelle fonderie e con l'aiuto occasionale di dirigenti importanti delle *corporations* della Bethlehem Steel e di altre grandi ditte, Taylor sistematizzò le sue teorie in una serie di libri. Delle sue numerose opere però quella che con più efficacia diffuse le sue idee fu lo schietto *Principi di organizzazione scientifica*. Tradotto in una dozzina di lingue, il libro finì per diventare il vangelo degli " esperti ergonomici " di tutto il mondo. Qui Taylor proponeva soluzioni valide per i problemi della riduzione della produzione e del " *soldiering* ".

La base tradizionale del " *soldiering* ", spiegava il nostro, era il grado di controllo che i lavoratori qualificati esercitavano sulla produzione servendosi della propria padronanza dei processi produttivi. L'esclusivismo artigianale, mantenuto attraverso il controllo sulle assunzioni e la monopolizzazione delle abilità quasi come una forma artigianale di proprietà, bloccava l'influsso delle forze del mercato libero sia nel campo delle retribuzioni che in quello delle assunzioni.[3]

Taylor, per di più, riconosceva che la sottomissione della forza-lavoro alla nuova disciplina della catena di montaggio, non avrebbe risolto automaticamente questi problemi fin tanto che una pur piccola minoranza del personale conservava il diritto di definire " un'onesta giornata di lavoro ". Egli mise in evidenza che la condizione di base per acquisire un potere complessivo di organizzazione era l'appropriazione dei segreti del mestiere e delle tradizioni degli operai specializzati. Le tecniche della misurazione dei tempi necessari per ogni movimento, sviluppate da Taylor (e più tardi perfezionate da altri) erano precisi metodi per analizzare il contenuto di abilità specialistica implicita nel processo produttivo. Questi studi " scientifici " condotti secondo la nuova moda dai tecnici della produzione e dagli accoliti del taylorismo divennero la base che minò l'autonomia del lavoro specializzato. La conoscenza del processo produttivo sarebbe stata monopolizzata dalla direzione, mentre le abilità artigianali sarebbero state contemporaneamente scomposte in singole attività semplificate.

I lavoratori specializzati avvertirono immediatamente la duplice minaccia contenuta nell'organizzazione scientifica: la perdita del controllo sulla propria attività e la radicale separazione tra lavoro intellettuale e lavoro manuale. Nel 1916 un leader dell'Unione dei Fonditori analizzò incisivamente la posizione della continua perdita di terreno da parte dell'insieme degli operai specializzati americani:

" L'unico grande vantaggio dei lavoratori salariati era stato fino a ora la loro abilità artigianale. Il più grave colpo che si potesse sferrare contro il sindacalismo e l'organizzazione degli operai è proprio la separazione tra lavoro intellettuale e lavoro manuale. Recentemente questa separazione si è effettivamente realizzata in un'area sempre maggiore e con crescente accelerazione. Questo processo si vede nell'introduzione di nuovi macchinari e nella standardizzazione degli utensili, materiali, prodotti e procedimenti, cose che rendono possibile una produzione su larga scala. *La seconda forma, più insidiosa e più pericolosa della prima*, è la raccolta di tutte le conoscenze artigianali disperse, la loro sistemazione e concentrazione nelle mani del datore di lavoro, e infine la loro ridistribuzione, ma soltanto in forma di minute istruzioni, dando a ogni operaio solo gli elementi necessari all' esecuzione meccanica di un compito particolare relativamente semplice. Questo processo, è evidente, separa la capacità intellettuale dalla manualità, anche laddove esse siano in uno stretto rapporto. Una volta che tale processo sia portato a termine, il lavoratore non è più in nessun senso un artigiano, ma semplicemente uno strumento vivente della direzione ".[4]

L'organizzazione scientifica, mentre richiedeva la progressiva " dequalificazione " dell'aristocrazia artigianale, segnava anche una nuova schiavitù per i lavoratori non specializzati. Come Taylor riconobbe, perfino gruppi di manovali non organizzati e privi di una collocazione di diritto in una categoria erano spesso capaci di convertire la solidarietà del loro gruppo di lavoro in un reale freno per un incremento di produzione. L'organizzazione, egli sosteneva, doveva mirare alla distruzione della solidarietà di tutti i gruppi di

lavoro funzionali, specializzati e non.

I dirigenti hanno sempre saputo che, perfino nell' assenza di sindacati riconosciuti, il gruppo di lavoro primario (definito dalla identità di operazioni, di professionalità o di reparto) costituisce la controparte naturale all'autorità organizzativa e la base per una controazione collettiva.

Il gruppo di lavoro costituisce per il singolo operaio un'unità sociale di base, un nucleo fondamentale unito simile alla famiglia. È il nucleo dell'organizzazione di classe e il seme dal quale si sono sempre sviluppate le grandi azioni collettive della classe operaia.[5] Però prima di Taylor non esisteva una strategia pratica per impedire la cristallizzazione di gruppi di lavoro primari nei quali i salariati dipendevano man mano sempre più gli uni dagli altri e cooperavano nel resistere all'autorità manageriale. Per impedire che i gruppi di lavoro si evolvessero in " controorganizzazioni ", Taylor propose una prudente combinazione di bastone e carota. Come prima cosa gli operai militanti – l'avanguardia organica – furono licenziati o severamente multati alla minima infrazione di ogni nuovo regolamento. Poi le funzioni furono smembrate, riorganizzate e " individualizzate " (cioè parcellizzate e serializzate per quanto era tecnicamente fattibile). Infine furono introdotti sistemi di lavoro a cottimo per incrementare la competizione e per promuovere l'emergere di una nuova pseudo-aristocrazia di " uomini di prima categoria " in grado di lavorare dal 200% al 400% al di sopra delle nuove norme.[6] E così, dalla vecchia mescolanza di manodopera specializzata e non specializzata, il taylorismo incentivò la formazione del lavoratore modello del futuro: il custode della macchina, l'operaio semi-specializzato con la disciplina di un robot. Taylor amava sostenere che i lavoratori dovevano essere selezionati con lo stesso " ragionevole " criterio con cui le bestie da traino vengono scelte e discriminate per utilizzazioni diverse. La classe operaia fu divisa secondo natura in gruppi di muli deboli, ronzini da traino e cavalli da lavoro super forti.[7]

La cooperazione, spiegava Taylor, significava che i lavoratori del futuro " fanno quello che gli si dice di fare, senza fare domande e senza dar suggerimenti ".[8] La interdipendenza dei lavoratori – in precedenza espressa per mezzo del loro lavoro di squadra e dalla loro consapevole collaborazione – sarebbe stata sostituita da un *set* di dettagliate istruzioni preparate dalla direzione per affiatare la forza-lavoro senza bisogno di alcuna iniziativa dalla base. Taylor consigliava anche ai padroni di ostacolare la fraternizzazione degli operai attraverso un controllo vigile e delle frequenti rotazioni. In pratica, l'unico rapporto tollerato all'interno di una fabbrica taylorizzata sarebbe stato il rapporto gerarchico che subordinava gli operai alla volontà della direzione.

Il vero messaggio dell'organizzazione scientifica, perciò, non riguarda tanto l'efficienza quanto il potere. Come molti altri aspetti dell'Era del Progresso, essa è stata un colpo controrivoluzionario al potenziale potere della classe operaia di organizzarsi e di trasformare la società. Alla vigilia della partecipazione degli Stati Uniti alla Prima Guerra Mondiale le basi dell'organizzazione scientifica erano state introdotte nel cuore dell'industria manifatturiera degli USA. I capitalisti delle *corporations* erano decisi a istallare il regno del " pugno di ferro " all'interno delle fabbriche, industrie e miniere. Il taylorismo offriva principi coerenti e uno schema ideologico agli organizzatori delle *corporations* in cerca di una strategia per affrontare i rapporti con la forza-lavoro in un momento in cui i capitalisti richiedevano standard di produttività sempre più alti. L'organizzazione scientifica diede all' industria degli USA un inestimabile vantaggio sul mercato mondiale.

La produzione americana fu riconosciuta come la più intensa del mondo, con tempi di produzione e condizioni di lavoro che spesso scandalizzarono osservatori del movimento operaio europeo.[9] Come notò Antonio Gramsci in uno dei suoi " Quaderni del carcere ", l'organizzazione scientifica negli Stati Uniti rappresentava " il maggior sforzo collettivo verificatosi finora per creare con rapidità inaudita e con una coscienza del fine mai vista nella storia, un tipo nuovo di lavoratore e di uomo [...]. Il Taylor infatti esprime con cinismo brutale il fine della società americana ".[10]

### Rivoluzione nel movimento operaio

Molto è stato scritto sulla risposta che l'American Federation of Labor dette all'organizzazione scientifica, dall'iniziale forte opposizione alla finale conciliazione (o capitolazione).[11] La reazione al taylorismo degli operai immigrati non specializzati è stata studiata invece soltanto di recente. E molto poco si sa della reazione del *radical* Industrial Workers of the World. Nonostante i Wobblies siano stati oggetto di grande attenzione nel corso dell'ultima decade, non è stato dato loro il peso che meritano. In contrapposizione alla miope difesa che l'AFL fece dei minacciati privilegi artigianali, i Wobblies tentarono di sviluppare una ribellione di base contro la razionalizzazione di Taylor e l'aumento dei ritmi di produzione. Infatti, essi furono in pratica gli unici tra le organizzazioni sindacali americane, e non solo tra quelle del loro tempo, a invocare una concreta strategia del controllo operaio.

Niente illustra la specificità del sindacalismo industriale dell'IWW meglio del ruolo che esso ebbe nell' ondata degli scioperi di massa iniziati dai lavoratori delle industrie dell'Est, dalla prima esplosione a McKees Rocks, Pennsylvania, nel 1909, fino agli scioperi automobilistici di Detroit del 1913. Gli storici non hanno ancora collocato questi scioperi nella loro giusta prospettiva. Anche Jeremy Brecher, che nel suo recente *Strike!* indaga sul ruolo centrale della spontaneità di massa nella storia del movimento operaio

americano, non tiene conto di questo intero periodo di conflitti di classe che include i grandi scioperi di McKees Rocks, East Hammond, New Castle, Lawrence, Passaic, Paterson, Akron e Detroit. In tutti questi scioperi l'IWW giocò un ruolo determinante. Insieme alla contemporanea mobilitazione degli operai dell'abbigliamento, condotti dai socialisti a New York e altrove, queste lotte segnarono l'entrata della maggioranza " derelitta " dei lavoratori dell'industria nell' aperto conflitto di classe. La manovalanza era sempre stata considerata non organizzabile a causa delle divisioni etniche e del razzismo, dell'ostilità della mano d'opera specializzata locale, dell'inesauribile esercito di riserva dei nuovi immigrati, e dell'apparato senza precedenti di spie, sbirri, crumiri messo in campo dalla organizzazione delle *corporations*. Perciò l'improvviso e drammatico risveglio dei lavoratori semispecializzati, disprezzati e ignorati dai sindacati di categoria, costituì, nelle parole di William English Walling, " poco meno che una rivoluzione nel movimento operaio ".[12]

È significativo che l'occhio del ciclone di questi scioperi fosse costituito dalle industrie razionalizzate dall'organizzazione scientifica e dalle nuove tecnologie della catena di montaggio. Un'analisi delle condizioni e delle rivendicazioni nelle fabbriche in sciopero rivela chiaramente come la tattica della organizzazione scientifica (studio dei tempi, divisione dei compiti, premi di produzione) fosse inevitabilmente sfociata in parcellizzazione del lavoro, aumento dei ritmi, abbassamento dei salari.

A McKees Rocks, per esempio, dove circa un operaio al giorno moriva per incidenti sul lavoro, il trust dell'acciaio della Pressed Car Company aveva sperimentato le tecniche della razionalizzazione del lavoro e dell'efficienza spietata.

" Prima di ridurre i salari nel 1907, il Presidente Frank Hoffstot aveva introdotto un nuovo metodo di produzione basato sulla catena di montaggio che accelerava il ritmo del lavoro con pagamento a cottimo.

Nello stesso tempo egli aveva ideato una tecnica di contenimento delle paghe che multava tutti i membri del reparto per ogni rallentamento della produzione dovuto anche a un solo operaio. Questo nuovo sistema di produzione penalizzava i lavoratori anche per le perdite di tempo causate dalla mancata riparazione di macchinari da parte delle ditte, e per le istruzioni imprecise impartite dai sorveglianti. Nonostante fossero costretti a lavorare a ritmo febbrile per soddisfare l'obbiettivo di produzione della fabbrica, gli uomini della catena di montaggio non sapevano mai quali sarebbero state effettivamente le quote del cottimo e, in pratica, scoprivano che le paghe settimanali erano ben al di sotto delle aspettative ".[13]

Sintetizzando le condizioni che condussero al grande sciopero del 1909, lo studio di John Ingham su quello di McKees Rocks conclude che " fu proprio questa rigorosa ma logica estensione delle idee dell'organizzazione scientifica che condusse direttamente allo sciopero di McKees Rocks del 1909 ".[14]

In modo analogo, lo sciopero di Lawrence fu affrettato da un sistema di premi che stringeva i ritmi e da una riduzione di salario in seguito all'applicazione della settimana di 54 ore per le donne e i bambini. A Paterson, i lavoratori della seta furono condotti a una ribellione disperata dall'introduzione del sistema a telai multipli, una tecnica per aumentare i ritmi particolarmente faticosa, che rendeva i tessitori responsabili del doppio dei telai rispetto a prima. Nella Industria della gomma di Akron, come dimostra l'analisi di Philip Foner della rivolta del 1913, " le condizioni degli operai resero alla fine inevitabile un'esplosione. Su tutta l'industria veniva applicato un aumento sistematico dei ritmi. Un uomo addestrato secondo i metodi Taylor sceglieva, cronometro alla mano, i lavoratori più veloci di un reparto, faceva dei test e in seguito i salari dell'intera squadra erano condizionati dalla produzione dei lavoratori più veloci ". Più tardi, testimoniando di fronte alla commissione del Senato che indagava sullo sciopero, " gli scioperanti raccontarono dell'inumano sistema di ritmi tayloriano, e perfino i datori di lavoro, nella loro testimonianza, si vantarono che come risultato del sistema a cottimo avevano ottenuto il 40% in più nella produzione con lo stesso numero di uomini ".[15]

Per quel che riguarda l'industria automobilistica, nel 1913 essa stava diventando l'avanguardia dell'efficienza industriale; ditte che operavano su base artigianale (montare completamente un'auto per volta) furono tolte ben presto di mezzo, e Henry Ford si adoperò per integrare le idee di Taylor con un modello ancora più ambizioso di sfruttamento scientifico del lavoro. Nelle sue fabbriche e in quelle di Studebaker, i primi organizzatori dell'IWW dovettero affrontare il " Brave New World " che veniva creato dai capitalisti più avanzati.

Come nota Foner:

capitalisti più avanzati. Come nota Foner:

" La progressiva meccanizzazione dell'industria ridusse il numero degli operai specializzati a una piccola frazione rispetto alla maggioranza dei lavoratori della industria automobilistica, che divennero puri azionatori di macchine, un lavoro che si poteva imparare in poche ore. In nessun altra industria il processo di produzione fu più suddiviso e specializzato, l'aumento dei ritmi più diffuso. I marcatempo, basandosi sugli ' speed kings ' come venivano chiamati dagli operai, con un cronometro in mano, prendevano il tempo di ogni operazione. Si otteneva così lo standard secondo il quale ogni lavoro andava eseguito. Se un operaio non riusciva a mantenere lo standard, veniva scartato ".[16]

Due anni prima che l'IWW si occupasse degli scioperi della industria automobilistica, l' " Industrial Worker " stampò una significativa petizione di " un fallito " che lavorava in una fabbrica di 7500 operai dove gli specialisti della parcellizzazione del lavoro avevano appena aumentato lo standard produttivo da

150 a 255 pezzi al giorno. Questo anonimo operaio raccontava ai lettori dell'IWW come nel suo reparto si stava progettando di diminuire la produzione e di rifiutare di rivaleggiare gli uni con gli altri per i premi di produzione. Aggiungeva però: " Naturalmente non possiamo combattere da soli. Se insisteranno con questo nuovo sistema, si tratterà o di ingoiare il rospo o di scioperare. Che qualcuno di quei militanti del movimento per la libertà di parola venga qui e si metta al lavoro! ".[17]

L'organizzazione scientifica non assicurava – come piaceva affermare a Taylor – che i lavoratori guardassero ai loro datori di lavoro come ai migliori amici che avessero al mondo (!).[18] Al contrario, approfondiva in modo gigantesco il conflitto di classe. Per di più, nelle circostanze particolari del 1909-1914, quando la Depressione del 1909 portò a un affrettarsi della crescita esplosiva del ritmo dell' economia e a un improvviso crollo, l'organizzazione scientifica segnò una chiara minaccia per la classe operaia. Sulla base di forti fluttuazioni economiche e di spaccature nel mercato della manodopera, il taylorismo contribuì a confermare che si poteva realizzare una produttività crescente senza ristabilire le paghe a livelli anteriori al 1907 e ritardò anche la ripresa dell'occupazione grazie alla profondità della crisi.[19]

Durante questo periodo i sindacati di categoria dell'AFL ebbero naturalmente un forte colpo nelle loro rimanenti piazzeforti (specialmente l'industria dell'acciaio) all'interno dell'industria di base. Alla massa dei lavoratori semispecializzati, che l'AFL non rappresentava in nessun senso, il destino dei sindacati corporativi era abbastanza indifferente. All'insaputa dei dirigenti dell'AFL e degli altri osservatori, che venivano sviati dagli stereotipi sciovinisti sui " nuovi immigrati ", prendeva forma una dirigenza di base tra i lavoratori semispecializzati.

Il proletariato industriale immigrato poteva essere tanto diviso che unito dalla diversità delle sue componenti culturali. Molti portarono dal paese originario tradizioni di rivoluzione e di lotta, insieme alla mentalità limitata e ristretta tipica del villaggio ancestrale, dello *shtechtl.* Gli alti tassi di immigrazione e il frequente ricambio della manodopera rendevano difficile l'organizzazione,[20] ma questa situazione produsse anche una circolazione di idee e di esperienze senza precedenti nel movimento operaio americano. Il singolare via vai di manodopera straniera nel periodo immediatamente prebellico, in un momento di sconvolgimenti sociali in tutto il mondo del lavoro, aprì in un primo tempo l'America alla diffusione di idee ed esperienze diverse, tratte dalla vita dei movimenti rivoluzionari europei.

Non c'erano forse molti lavoratori immigrati a fianco di quell'impiegato della Singer di nome Connolly, arrivato da poco dall'Irlanda, o dell'anonimo operaio che, come ci dice William Trautmann, aveva condotto la sollevazione di Mosca durante la Rivoluzione del 1905, eppure qualcuno ce n'era.

L'IWW era particolarmente attratta dagli operai immigrati più avanzati, e l'insieme delle loro esperienze costituì un'importante riserva di idee e tattiche per l'organizzazione. La crescita lenta dell'IWW prima della fine del 1909 nasconde il fatto che gli Wobblies avevano organizzato gruppi a Lawrence e Paterson, i quali si adoperavano per costruire una base di militanza. A Paterson alle spalle del grande sciopero del 1913 c'erano otto anni di agitazioni Wobbly. E l'IWW di Lawrence aveva nell'estate del 1911 iniziato una serie di rallentamenti della produzione e di scioperi spontanei a gatto selvaggio contro i ritmi.[21]

A McKees Rocks l'esistenza di un nucleo rivoluzionario tra gli operai dell'industria automobilistica si rivelò con la formazione del " Comitato Anonimo " di immigrati, tra i quali tre Wobblies, che egemonizzò lo sciopero del 1909 togliendone la direzione ai " Big Six ", che erano esclusivamente operai specializzati indigeni. Questo " comitato di base " conteneva veterani con esperienze di lotta in almeno nove paesi, compresa la Rivoluzione russa del 1905.

Secondo Foner:

" Questo comitato egemonizzò tranquillamente lo sciopero, progettò la tattica della lotta, e mise in opera strategie che, sebbene usate spesso in Europa, erano nuove al movimento operaio americano, e avrebbero influenzato la conduzione degli scioperi tra i lavoratori provenienti dall'estero per molti anni a venire. Tra gli scioperanti di McKees Rocks il comitato era noto col nome di ' Kerntruppen ', un termine derivato dal sistema militare tedesco che stava a indicare ' un gruppo scelto di uomini esperti e coraggiosi, sui quali si può contare in ogni occasione ' ".[22]

L'IWW appoggiò questi piccoli quadri industriali che avevano le capacità di esperti organizzatori a tempo pieno, tra i quali vi erano italiani come Arturo Giovannitti e Joseph Ettor, il giovane repubblicano irlandese James Connolly, come pure famosi americani quali " Big Bill " Haywood ed Elizabeth Gurley Flynn. Conoscitori a fondo della storia del movimento operaio americano ma pronti a servirsi del repertorio internazionale dei sindacalisti e degli altri militanti, gli Wobblies furono particolarmente bravi a trasformare le debolezze degli emigrati in sciopero in punti di forza. La compattezza etnica, che tradizionalmente era motivo di divisioni, divenne fonte di unità quando gli scioperi furono organizzati su una base radicalmente democratica, con comitati strettamente rappresentativi che potevano essere revocati. Si fecero volantini, discorsi e canzoni in tutte le lingue, e in ogni sciopero si trovavano tutti i possibili paralleli con le lotte storiche delle varie nazioni europee.

Oltre a sforzarsi di creare all'interno di ogni sciopero la solidarietà e l'internazionalismo, cose di fondamentale importanza, i membri dell'IWW funzionarono anche come cinghia di trasmissione tra i vari movimenti. Le grandi sollevazioni nelle acciaierie e nei tessili parvero particolarmente importanti nel fornire una base per l'organizzazione di massa dei sinda-

cati dell'industria. McKees Rocks, per esempio, catalizzò gli scioperi di tutta l'industria automobilistica, e l'IWW fu in grado di aprire sedi provvisorie in ogni centro principale dell'industria (Hammond, Wood Run Pullman, Hegewish e Lyndera). Un po' più tardi gli scioperi di Lawrence e di Paterson trasformarono il sindacato dei tessili affiliati all'IWW in un movimento di molte migliaia di operai.[23]

I riverberi di queste grandi lotte si fecero sentire in tutta l'industria dell'Est e trovarono risonanza nelle dozzine di scioperi minori influenzati dall'IWW nello stesso periodo.

Andando là dove la situazione era incerta durante il suo giro organizzativo del 1913, il responsabile organizzativo George Speed trovò la scossa della lotta di classe dappertutto. In pochi mesi turbinosi durante lo sciopero della gomma di Akron, egli istituì nuove sedi e contattò scioperanti in tutto l'intero spettro della classe operaia. Siderurgici, lavoratori delle strade ferrate, operai elettrici, barbieri, manovali, impiegati e commessi di grandi magazzini, delle raffinerie di zucchero, delle fabbriche di casseforti, calzolai, sarti, delle fabbriche di mobili, elettricisti, fiammiferai, meccanici delle ferrovie.[24]

Nonostante le statistiche delle iscrizioni all'IWW presentate ai congressi del 1911 e del 1914 forniscano una misura impressionante della crescita dell'organizzazione nei maggiori centri industriali dell'Est,[25] tuttavia, come è noto, l'IWW non riuscì nel consolidamento delle grandi masse di lavoratori dell'industria dell'Est nelle sue file. Tra l'aprile e l'agosto del 1911, per esempio, anche se si organizzarono 70 nuove sedi, fu registrato lo scioglimento di 48 delle vecchie per ragioni come " mancanza di interesse ". Va ricordato però che anche la AFL stava attraversando una profonda crisi: dovette sostenere il crollo degli Amalgamated dovuto al trust dell'acciaio, e fece poco o niente per sostenere l'epica lotta durata due anni degli operai della manuntenzione delle ferrovie che si organizzarono per opporsi alla introduzione dell'organizzazione scientifica sulle linee Harriman. Dati i grossi problemi di tutto il movimento operaio, è errato considerare questo come un periodo in cui l'IWW dimostrò un'incapacità a costruire organizzazioni sindacali stabili. Il movimento del 1909-1913 formò una avanguardia di base per il successivo ancora più intenso periodo di lotta del 1916-1922.

Membri dell'IWW riconobbero che la classe operaia industriale non poteva essere organizzata tutta di un botto. Secondo i Wobblies era invece necessario forgiare progressivamente una " coscienza " di lotta tra i lavoratori immigrati e creare una palestra per provare le tattiche dello scontro di classe. Questi anni videro un acceso dibattito sulla strategia sia all'interno dell'IWW che all'esterno tra i suoi simpatizzanti e il resto della sinistra americana. Ora che abbiamo tracciato a grandi linee le origini dell'ondata di scioperi contro l'impatto dell'organizzazione scientifica, è venuto il momento di considerare la famosa e in un certo senso enigmatica controversia sul " sabotaggio " e la sua relazione con la politica dell' IWW nelle industrie e nelle fabbriche taylorizzate.

**L'IWW adotta la tecnica della guerriglia**

Nella sua esauriente ricerca del 1904 sulla " regolamentazione e diminuzione della produzione " per il ministero del Lavoro, John Commons osservava che " in nessun luogo negli Stati Uniti viene applicata la diminuzione della produzione come politica sostitutiva dello sciopero ".[26] Otto anni più tardi, però, il settimanale " The Industrial Worker " forniva ai suoi lettori esempi efficaci di " sabotaggio " e il Partito socialista richiamava il dirigente Big Bill Haywood dal Comitato esecutivo per aver propagandato il sabotaggio.

Il " famoso caso " Haywood ebbe origine da un discorso che egli tenne di fronte a una gran folla alla Cooper Union di New York nel 1911, dove dichiarò: " Non c'è nulla che possa darvi tanta soddisfazione, e tanta rabbia al padrone, quanto un po' di sabotaggio nel posto giusto al momento giusto. Provare per credere. Non sarà dannoso a voi e farà impazzire il capo ".[27] La sua sfrenata arringa motivò l'adozione di una clausola anti-sabotaggio nella costituzione del partito, il famoso secondo articolo, paragrafo 6, che causò l'uscita di Haywood e di parecchie migliaia di socialisti di sinistra, e completò la polarizzazione del movimento rivoluzionario operaio in una tenace destra e nelle sinistre.

La polemica sul sabotaggio costituì perciò un reale momento cruciale nella storia sia del movimento socialista che di quello operaio. Il contenuto politico della questione rimane in effetti poco chiaro. Gli storici tendono a concordare che il " sabotaggio " fu un segno indelebile della infatuazione dell'IWW per il sindacalismo europeo. Philip Foner, uno storico della " vecchia sinistra ", il cui volume sull'IWW rimane il resoconto più accurato del " periodo eroico " dei Wobblies, è fermamente convinto che il sabotaggio è " l'unica dottrina che l'IWW prese in prestito direttamente dal sindacalismo francese ".[28] Anche Melvyn Dubosfky ne rintraccia le origini parigine e sostiene che esso esercitò un fascino speciale sui lavoratori americani, colpiti da quella che lui chiamò (citando da Oscar Lewis) " la cultura della povertà ".[29] Anche Fred Thompson, il pedante " storico ufficiale " dell' IWW sminuisce l'applicazione del sabotaggio nelle lotte Wobbly, argomentando che esso fu soltanto un espediente retorico e stravagante, impiegato nei ghetti o propagandato dagli oratori improvvisati dell'Union Square:

" Gli oratori della domenica scoprirono che parlare di sabotaggio aveva una particolare presa sul pubblico, e dal momento che i distributori delle suddette pubblicazioni (l'Ufficio Pubblicazioni dell'IWW di Cleveland) erano ben lieti di inviarle su ordinazione a tutti coloro che volessero occuparsene, nulla potè impedire

ai parolai, che fossero o meno membri dell'IWW, di procurarsi questi opuscoli, montare su una cassa di sapone, parlare dell'IWW, fare una colletta e vendere la letteratura ".[30]

La spiegazione tradizionale della propaganda che l'IWW fece al sabotaggio non spiega però perché la polemica sul sabotaggio spaccò il Partito socialista né perché gli Wobblies continuarono a fare del sabotaggio uno slogan fondamentale durante il periodo che va dallo sciopero di McKees Rocks fino agli scioperi spontanei dell'industria automobilistica del 1913 (il " sabotaggio " fece la sua comparsa editoriale per la prima volta in un articolo del 1910 sull' " Industrial Worker " e apparve con frequenza sempre maggiore finché non divenne il tema di periodiche discussioni settimanali). A meno che non si liquidino i portavoce dell'IWW come irresponsabili fomentatori di disordini, rimane da provare perché questa organizzazione, temporaneamente inserita nella leadership di una sollevazione di massa di lavoratori non organizzati, desse una tale priorità a un *flirt* con un concetto di origine straniera, senza poi metterlo mai seriamente in pratica.

Gran parte della confusione su che cosa in realtà i Wobblies intendessero per " sabotaggio " nasce dal fatto che i rivoluzionari, specialmente nel periodo pre-leninista, erano costretti a prendere in prestito vecchi concetti o a impiegare nella pratica analogie solo vagamente approssimative per esprimere le connotazioni molto differenti di un campo di lotta totalmente nuovo o trasformato. Un'attenta lettura della letteratura dell'IWW di quell'epoca riguardante il sabotaggio mette in luce l'incredibile mescolanza di vecchie e nuove idee che si può ridurre analiticamente in ogni caso a tre fondamentali e differenti significati della parola. Queste tre dimensioni del termine " sabotaggio " di volta in volta corrispondono a tre differenti tattiche storicamente specifiche del movimento operaio. Primo, il significato frequentemente usato da Bill Haywood: il sabotaggio come appello franco e aperto al medesimo tipo di " *soldiering* di massa " già praticato dalla maggior parte dei lavoratori. In questo senso " la consapevole diminuzione dell'efficienza industriale dei lavoratori " si condensa nella tattica familiare e fondamentalmente conservatrice che era stata una delle basi principali del sindacalismo corporativo. Per di più, era precisamente questa tradizionale forma di controllo del lavoro per mezzo di una cosciente autoregolazione del ritmo che, come abbiamo visto, il taylorismo e l'aumento dei ritmi stavano sciogliendo, trasferendo alla direzione il controllo totale delle condizioni di lavoro. Fu in Europa, dove l'industria era meno razionalizzata, che la vecchia applicazione conservatrice del *soldiering* si rivelò essere ancora una salvaguardia universale delle prerogative del lavoratore tradizionale.

Secondo: " sabotaggio " alle volte portava con sé quella notazione incendiaria, che tanto terrificava l' ala destra dei socialisti, come Victor Berger, che pensava di vedere il fantasma dell'anarchico dinamitardo Johann Most nell'IWW. La distruzione per rappresaglia della proprietà (e a volte delle persone) del capitalismo era una tattica tacita e familiare nelle lotte operaie americane. Senza dubbio l'IWW aveva informazioni di prima mano sull'efficacia della politica dello zolfanello nelle lotte dell'Occidente che riguardavano minatori brutalmente terrorizzati, manovalanza agricola o boscaioli. Questi lavoratori avevano una lunga tradizione internazionale – " Captain Swing ", " Molly Maguires ", " Dinamiteros " asturiani e boliviani – nell'usare il " sabotaggio " come ultima risorsa contro l'esperienza giornaliera della violenza dell' imprenditore. Al contrario, i Wobblies, sebbene lungi dall'essere pacifisti, incanalarono la ribellione dei lavoratori occidentali del sindacalismo industriale in nuove forme di lotta, essenzialmente non violente, come le campagne per la libertà di parola. Queste tattiche aiutarono a rompere l'isolamento del manovale dai lavoratori delle città e trasformarono l'emigrante in un sofisticato e autosufficente agitatore politico.

Negli scioperi urbani e industriali, per di più, la IWW usò la violenza o la distruzione della proprietà molto meno spesso dell'AFL, dato che poteva contare di più sulla resistenza passiva, e sull'azione di massa. È davvero degno di nota che la Commissione delle Relazioni Industriali potè attribuire agli scioperanti dell' IWW di Paterson soltanto 25 dollari di danni durante l'intero corso di quell'aspra lotta.[31] In effetti la ragione principale delle continue diatribe intorno all'idea che i lavoratori avessero diritto di operare una vendicativa distruzione della proprietà (che la tattica sia stata messa in pratica o meno) stava nel voler demistificare la santità della proprietà privata e di insegnare agli operai i metodi della lotta prolungata. Ci sono molti esempi in cui la pura minaccia di sabotaggio " in questo senso " impartì una importantissima lezione di economia politica, e rafforzò realmente la posizione degli scioperanti. Per esempio:

" A Lawrence una delle ragioni della cessazione dello sciopero su posizioni favorevoli agli scioperanti fu il fatto che gli imprenditori temevano che il tessuto non sarebbe stato prodotto nelle migliori condizioni da lavoratori che erano del tutto scontenti. Questo convincimento, condiviso dagli scioperanti, dette ai lavoratori la sensazione che erano parte necessaria del meccanismo sociale e li portò a sentire vicino il tempo in cui i lavoratori come classe si sarebbero sentiti in grado di gestire l'industria secondo i loro interessi ".[32]

" Durante l'importante sciopero dei camerieri di New York del 1913, gestito dall'IWW, Joe Ettor fulminò i proprietari di hotel e ristoranti con il suo esplicito consiglio agli scioperanti assediati: ' se siete costretti a tornare al lavoro in condizioni che non vi soddisfano, tornateci con la determinazione a rimanere compatti e con la convinzione che per i capitalisti mangiare cibo preparato dal vostro sindacato è senz'

altro la cosa più pericolosa al mondo' (!) ".[33]

Sembra che raramente gli Wobblies siano andati fino in fondo e abbiano portato il " la prossima volta fuoco " fino alla forma della distruzione materiale, sulla pelle dei datori di lavoro. La tipica enfasi delle discussioni sul sabotaggio riguardava un terzo significato della parola, cioè una tattica di massa che richiede una forma di clandestina ma continuativa organizzazione di massa nella ditta o nella fabbrica. Il sabotaggio si può chiaramente definire come una famiglia elastica di tattiche diverse che ha lo scopo di ridurre l'efficienza della produzione; il vecchio " *soldiering* " o la distruzione per rappresaglia della proprietà capitalista sono soltanto applicazioni potenziali, in condizioni specifiche, di una strategia molto diversa che include anche lo sciopero " bianco " (danno procurato dall'osservare ogni regola alla lettera) e (soprattutto) lo sciopero a singhiozzo. Alla base delle invocazioni del sabotaggio da parte degli Wobblies stava il fatto di incoraggiare la creatività dei lavoratori nello scoprire tattiche diverse. Una volta fuse con le particolarità delle industrie specifiche queste tattiche potevano venire applicate direttamente sul lavoro con effetti massimi (che il sindacato fosse riconosciuto o meno) e con il minimo pericolo di rappresaglie della direzione sul singolo lavoratore. Nonostante si sappia ben poco della storia delle azioni non ufficiali, ci sono buone ragioni per credere che l'IWW insistesse particolarmente su di un sabotaggio sistematico basato su ripetuti rallentamenti e brevi scioperi sporadici. La relazione tra queste tattiche con la strategia totale Wobbly è energicamente sintetizzata da Elizabeth Gurley Flynn: " Il sabotaggio sta alla lotta di classe come la guerriglia sta alla guerra. Lo sciopero è la battaglia in campo aperto, il sabotaggio è la lotta partigiana, la lotta giorno per giorno di due classi contrapposte ".[34]

Inoltre, la stampa dell'IWW offre prove abbondanti che questa " guerriglia industriale " fu una risposta diretta alla organizzazione scientifica e che il sabotaggio in effetti fornì l'unica solida alternativa ai lavoratori delle industrie più razionalizzate. Oltre agli articoli regolari sull'organizzazione scientifica, l' " Industrial Worker " ripetutamente ribadì la necessità di controbattere il cronometro con un sapiente uso dello zoccolo:

" Molti di quelli che condannano il sabotaggio si ritroveranno inconsciamente a sostenerlo. Pensate alla posizione assurda della ' Craft Union Socialist ' che depreca il sabotaggio e quasi con la stessa forza condanna i sistemi di efficienza dei padroni. Opponendosi alla organizzazione scientifica loro fanno ai profitti potenziali ciò che i sabotatori fanno ai profitti attuali. In un modo si impedisce un diverso tipo di efficienza, nell'altro si diminuisce quella che già esiste. Tra parentesi, si potrebbe dire che il sabotaggio è l'unico metodo efficace per salvaguardare il deterioramento del lavoratore, che si sente destinato a portare a termine lo stesso lavoro un minuto dopo l'altro, giorno dopo giorno [...]. Il sabotaggio offre anche il metodo migliore per combattere quel male che è conosciuto come ' aumento dei ritmi '.

Nessuno più dei lavoratori sa quanto grande sia questo male ".[35]

L' " Industrial Worker " consigliava anche decisamente azioni dirette per risolvere i problemi del lavoratore che, ricattato dai premi di produzione o dalla promessa di promozioni, rompeva la solidarietà di gruppo e diventava uno " speeder ". Dopo aver paragonato la funzione dello " speeder " a quella del " manzo addestrato a condurre i suoi compagni nel recinto della morte " si affermava che "... nelle acciaierie questo processo di aumento dei ritmi è diventato così preoccupante per l'operaio medio che si prendono misure ancora più grandi per la autodifesa. In effetti, a proposito di questi traditori della classe, si nota che spesso il loro atteggiamento si ritorce contro di loro stessi ".[36]

La stretta correlazione tra l'introduzione della organizzazione scientifica e l'apparizione del famoso gatto nero del sabotaggio fu largamente presa in considerazione da osservatori contemporanei, amici e nemici dell'IWW. Per esempio, c'è la testimonianza di P.J. Conlon, vicepresidente internazionale della Associazione Internazionale dei Macchinisti, di fronte alla Commissione sulle relazioni industriali:

" ... Noi crediamo che essa (l'organizzazione scientifica) generi nel mondo industriale il principio del sabotaggio, del sindacalismo, della resistenza passiva basati sul determinismo economico. Non abbiamo sentito parlare di queste cose finché non abbiamo sentito parlare della organizzazione scientifica e dei nuovi metodi di produzione [...]. Noi troviamo che quando gli uomini non riescono a difendersi, né riescono ad avere riparazione dei torti e sono costretti ad accettare ciò che si impone loro, essi trovano all'interno di se stessi un mezzo di riparazione che può esprimersi soltanto nella resistenza passiva e nel sindacalismo ".[37]

L'intuizione di Conlon è ampliata da William English Walling nel suo diffusissimo *Progressivism and After*. Walling, a quel tempo portavoce importante della sinistra socialista, possedeva una profonda comprensione della politica dell'IWW e della traiettoria del suo pensiero strategico. Dopo aver discusso la falsa identificazione del sabotaggio con la violenza Walling spiega:

" Ma molti rappresentanti delle masse lavoratrici, compresi ben noti membri dell'IWW danno poca importanza a tali metodi estremisti, quando addirittura non vi si oppongono dichiaratamente. ' Privare dell'efficienza il lavoro ', cioè lavorare più lentamente o peggio di quanto si è capaci, è anche una vera e propria continuazione e sistematizzazione di una pratica diffusa in tutto il mondo che è stata per molto tempo un punto fisso della politica dell'aristocrazia del lavoro. Ma, nelle mani di quest'ultima, questo strumento aveva soltanto lo scopo di mettere i lavora-

tori in grado di prendersela comoda, di aumentare l'occupazione e di rafforzare il monopolio degli artigiani specializzati ".[38]

Dopo aver distinto accuratamente queste due forme tradizionali di sabotaggio, Walling procede classificando metodi di lavoro lento e inefficiente che, per via della loro specificità rispetto alla produzione taylorizzata, comportano un significato completamente nuovo e diverso.

" La classe lavoratrice ha ora completamente rivoluzionato sia le proprie motivazioni che i metodi. Per influenzare gli imprenditori non si può più diminuire la produzione in tutte le occasioni. Il lavoro deve essere buono e veloce quando il datore di lavoro fa ciò che i lavoratori chiedono. È un peccato perciò che non vi sia per questa situazione un'espressione che sia una via di mezzo tra il vecchio termine *ca' canny* [sciopero a singhiozzo, n.d.t.], che significa diminuzione intermittente della produzione, e il nuovo termine ' sabotaggio ', che spesso significa qualsiasi tipo di attacco al padrone e ai suoi affari.

Ma ciò che vorrei mettere in rilievo a questo punto è che, in concomitanza con l'applicazione nell' industria dei metodi scientifici per aumentare l'efficienza, una delle armi migliori e più naturali dei lavoratori è lo sviluppo scientifico di metodi per interferire con l'efficienza; metodi che, sembra, sotto il nome generico di sabotaggio, comprendono applicazioni contraddittorie ".[39]

Walling analizza anche la strategia-che vide emergere dal movimento-dello sciopero di massa e descrisse un sistema di " accordi provvisori " non condizionati da un contratto legale e rafforzati da scioperi a singhiozzo. A parte il fatto che i Wobblies avrebbero certamente rifiutato la sua idea a proposito di incoraggiare i lavoratori a fare a volte il loro lavoro " in fretta e bene ", *Progressivism and After* afferra un aspetto più profondo della tattica dell'IWW e segnatamente il grado in cui stava emergendo una coraggiosa e coerente strategia d'azione rispetto alla meta generica di un " affare collettivo istituzionalizzato ".

**Solidarietà Eterna**

Il sabotaggio nonostante le occasionali stravaganze retoriche di alcuni portavoce dell'IWW come Arturo Giovannitti – al quale piaceva parlare del sabotaggio come dell' " arma segreta " della classe operaia – non fu mai visto come una panacea isolata. I Wobblies furono meno feticisti rispetto ai loro metodi di qualsiasi altra organizzazione sindacale nella storia americana. " Una tattica è rivoluzionaria soltanto nella misura in cui si concorda con fini rivoluzionari ", diceva il giornale dell'IWW. " Non si può stabilire una formula esatta come la vera tattica da seguire, poiché una stessa azione può essere rivoluzionaria in una situazione e reazionaria in un'altra ".[40] In un articolo dell' " Industrial Worker " del 1912, Louis Levine fece il punto sull'essenza reale della tattica Wobbly dell'azione diretta: " il sabotaggio non è considerato dagli apostoli dell'azione diretta come il solo efficace mezzo di lotta e neppure come il più appropriato. *Ciò che è di importanza decisiva è la solidarietà degli operai* ".[41]

Una più larga concezione di sindacalismo rivoluzionario industriale, nella quale il sabotaggio appariva come tattica, fu vigorosamente discussa e dibattuta sulle pagine dell' " Industrial Worker " durante il periodo che va dal 1909 al 1914. Il compagno operaio Will Fisher fornì una sintetica definizione:

" Primo: Evitare i contratti di lavoro.
Secondo: Non dare al datore di lavoro preavviso su quello che si intende fare.
Terzo: Evitare mosse premature e mosse al momento sbagliato.
Quarto: Evitare per quanto è possibile l'uso della violenza.
Quinto: Usare la forza dell'opinione pubblica; il sindacato è anche una forza di educazione e di agitazione dei lavoratori.
Sesto: Usare il boicottaggio.
Settimo: Scioperi passivi e sabotaggio, scioperi di disturbo.
Otto: Scioperi politici.
Nove: Scioperi generali.
Decimo: Dove sia possibile, appropriarsi di magazzini e di negozi per rifornire scioperanti e in caso di serrate ".[42]

È importante ricordare che in quel momento il contratto di lavoro formale e l'accordo sui tempi era uno dei metodi con i quali i sindacati corporativi avevano conservato il controllo sul posto di lavoro. Gli Wobblies misero in evidenza che " ... l'accordo sui tempi secondo il quale ai lavoratori di ciascun sindacato di categoria viene concesso un *closed shop* nel complesso è spesso altrettanto dannoso che un *open shop*, perché, secondo i termini, gli artigiani che stipulano il contratto sono tenuti a comportarsi da crumiri nei confronti degli altri lavoratori ".[43] A McKees Rocks, New Castle, Akron e Paterson i lavoratori immigrati avevano visto i loro scioperi interrotti dagli operai specializzati del posto che avevano firmato con il padrone contratti indipendenti e li usavano come copertura legale per interrompere lo sciopero.[44]

In contrasto con il mantenimento del *closed shop* tramite accordi legali e pressioni esterne, l'IWW propose un concetto completamente nuovo di controllo interno della fabbrica, basato sull'auto-organizzazione e l'azione diretta sul posto di lavoro (sabotaggio) per risolvere i problemi e conservare conquiste ottenute in scioperi precedenti. Durante lo sciopero degli operai delle scarpe di Brooklyn del 1911 gli Wobblies introdussero la " commissione di reparto ". " L'organizzazione di fabbrica dell'IWW sviluppò nella classe operaia una conoscenza tecnica e la preparò ad appropriarsi dell'organizzazione tecnica ".[45] Inoltre, la sezione locale dell'IWW, prendendo in prestito ed

estendendo il precedente europeo della " Casa del Popolo ", funzionò anche come importante centro di propaganda e di educazione: " Non soltanto come sezione di un sindacato, ma come momento culturale e sociale ".[46] Infine, agendo esclusivamente attraverso l'impegno volontario e l'attivismo di base, con il minimo di personale a tempo pieno, gli Wobblies affermarono, suscitando lo stupore di chi li intervistava, che " stavano eliminando la figura del sindacalista di professione ".[47]

Questo modello di organizzazione di fabbrica, imperniato sul sabotaggio, su scioperi a singhiozzo, gatti selvaggi e scioperi spontanei fu, di volta in volta, prototipo del sindacalismo industriale e " cultura di lotta ":

" ... Abbiamo lo sciopero parziale, lo sciopero passivo, lo sciopero di disturbo, e lo sciopero generale – una serie continua di schermaglie con il nemico – mentre nel frattempo raccogliamo e organizziamo le nostre forze e impariamo come sconfiggere i padroni ".[48]

" Lo sciopero breve non ha soltanto la funzione di dare fastidio al datore di lavoro; è anche come l'addestramento militare, deve diventare una scuola dove si fa pratica per prepararsi allo sciopero generale o universale che verrà ".[49]

Il sabotaggio era perciò concepito in due modi: come un mezzo per ottenere un certo grado di controllo delle fabbriche gestite secondo " l'organizzazione scientifica ", e anche come parte integrante della " greviculture " (addestramento allo sciopero) per preparare la classe operaia americana per la rivoluzione. Sfortunatamente sappiamo molto poco sullo sviluppo pratico delle varie tattiche di azione sul lavoro e di sabotaggio all'interno del contesto concreto delle singole fabbriche. La costruzione giorno per giorno dell'organizzazione collettiva a livello di fabbrica e l'incessante guerriglia contro il dispotismo della direzione, costituiscono per gli storici una " terra incognita ".[50] Le interviste che Staughton Lynd raccolse tra la massa dei lavoratori dell'acciaio sfidano tante teorie scontate del CIO e dimostrano quanto questa dimensione della storia sia fondamentale per una vera comprensione della lotta per la costruzione del sindacalismo industriale.[51]

Voler giudicare l'importanza o la " marginalità " dell'IWW nell'Era Industriale basandosi sull'incapacità da parte dei Wobblies di costruire in pratica un " One Big Union " o di trovare delle sedi permanenti, significherebbe ignorare il fatto che gli scioperi di massa del 1909-1913 hanno trasmesso alla classe operaia un notevole arsenale di nuove tattiche e armi organizzative. Nonostante l'IWW non sia riuscito ad arrivare fino a tutti i lavoratori che combattevano l'organizzazione scientifica all'interno dell'AFL, il sindacalismo dei Wobblies permise loro di assumere un nuovo corso di sviluppo delle strategie dell'azione diretta, che sarebbero state usate in successive lotte. Senza fare della retorica, dovremmo considerare seriamente l'IWW come l'unica grande organizzazione del lavoro negli Stati Uniti che fu in grado, realmente e in modo consistente, di sfidare l'organizzazione capitalista della produzione. Ai nostri tempi, quando " virtualmente tutte le operazioni di manifattura nel mondo industriale sono basate sull'applicazione di regole dell'organizzazione scientifica "[52] e quando i lavoratori, da Lordstown a Lip, stanno davvero combattendo per infrangere queste regole e per sfidare coloro che le stabiliscono, la vecchia battaglia tra il cronometro e lo zoccolo ha ancora un significato attuale.

*Mike Davis*

(Da " Radical America ", N. Cambridge, gennaio-febbraio 1975, a. VIII, n. 6, pp. 69-95. Traduzione di Cristina Bertea Seno).

## NOTE

L'autore ringrazia Paul Worthmann e James Green per l'aiuto datogli per questo articolo.

1. FREDERICK W. TAYLOR, *Principles of scientific management*, New York 1911, p. 13.
2. Taylor davanti alla Commission on Industrial Relations, 13 aprile 1914. *Report and testimony*, vol. 1, Washington 1916, p. 782. Per una descrizione dell'aberrante personalità di Taylor, compresa la sua abitudine di incatenarsi di notte a " finimenti di corregge e punte di legno ", vedi SAMUEL HABER, *Efficiency and Uplift: Scientific Management in the Progressive Era, 1890-1920*, Chicago 1964.
3. Per una provocatoria descrizione del grado di controllo del lavoro da parte dei lavoratori qualificati prima dell'avvento della razionalizzazione si veda KATHERINE STONE, *Origin of Job Structures in the Steel Industry*, in " Radical America " novembre-dicembre 1973.
4. JOHN P. FREY, *Modern Industry and Craft Skills*, in " American Federationist ", maggio 1916, pp. 365-66. Cfr. il sommario di André Gorz: nell'insieme la storia della tecnologia capitalista può essere letta come una storia di dequalificazione dei procedimenti diretti. ANDRÉ GORZ, *The Tyranny of the Factory*, in " Telos ", estate 1973, pp. 61-68.
5. Per un saggio di analisi contemporanea del gruppo operaio fondamentale da parte di psicologi industriali vedi LEONARD SAYLES and GEORGE STRAUSS, *Human Behavior in Organizations*, New York 1966. Per un diverso punto di vista vedi M. GUTTMAN, *Primary Work Groups*, in " Radical America ", maggio-giugno 1972.
6. La produzione a Bethlehem Steel fu quasi raddoppiata dopo l'adozione di una variazione dei pagamenti straordinari, ma il " settore dava da lavorare a 700 uomini e dava questo pagamento straordinario del progetto soltanto a 80 lavoratori su 700 ". LOUIS FRAINA, *The Call of the Steel Worker*, in " International Socialist Review ", luglio 1913, p. 83.
7. TAYLOR, *op. cit.*, pp. 765-810.
8. TAYLOR, *Why Manufacturers Dislike College Graduates*, citato in HABER, *op. cit.*, p. 24.
9. Vedi PAUL DEVINAT, *Scientific Management in Europe*, Geneva 1927.
10. ANTONIO GRAMSCI, *Americanism and Fordism* in *Prison Notebooks*, London 1971, p. 302. Vedi la nota " Razionalizzazione della produzione e del lavoro " nel Quaderno 22 (5) in *Quaderni del Carcere*, edizione critica dello Istituto Gramsci a cura di V. Gerratana, Torino, Einaudi, 1975, vol. III, p. 2165 [n.d.t.].
11. HABER, *op. cit.*; MILTON NADWORNY, *Scientific Management and the Unions*, Cambridge 1955; e JEAN MCKELVEY, *AFL Attitudes Toward Production*, Ithaca 1952.
12. WILLIAM ENGLISH WALLING, *Industrialism or Revolutionary Unionism?*, in " The New Review ", 18 gennaio 1913, p. 88.
13. MELVYN DUBOFSKY, *We Shall Be All: A History of the IWW*, Chicago 1969, pp. 200-201.

14. JOHN N. INGHAM, *A Strike in the Progressive Period*, in " The Pennsylvania Magazine of History and Biography ", luglio 1966, p. 356.
15. PHILIP FONER, *The Industrial Workers of the World 1905-1917*, New York 1965, pp. 374 e 382.
16. *Idem*, pp. 383-384.
17. Lettera da " Only a Muff ", in " Industrial Worker ", 22 dicembre 1911.
18. COMMISSION ON INDUSTRIAL RELATIONS, *op. cit.*, vol. 1, p. 772.
19. *Idem*, pp. 132, 141-143.
    La disoccupazione fu dell'11,6% nel 1910, del 13% nel 1911, del 9% nel 1912, dell'8,2% nel 1913, e del 14,7% nel 1914. Vedi STANLEY LEBERGOTT, *Manpower in Economic Growth*, New York 1964, p. 512.
20. " Inoltre il lavoratore immigrato aveva una medesima reazione di disgusto per il proprio lavoro: lo abbandonava... La rotazione annuale, che raggiungeva percentuali che andavano dal 100 al 250% della forza-lavoro iniziale, era considerata un luogo comune. La Ford Motor Company assumeva 54.000 persone tra l'ottobre 1912 e l'ottobre 1913 per mantenerne stabilmente soltanto 13.000 ". DAVID MONTGOMERY, *Immigrant Workers and Scientific Management*, saggio inedito, 1973.
21. FONER, *op. cit.*, p. 353, e DUBOFSKY, *op. cit.*, p. 234.
22. FONER, *op. cit.*, pp. 287-88. Vedi anche INGHAM, *op. cit.*, pp. 363-377.
23. Vedi la relazione della General Organizer George Speed in *Stenographic Report of the Eighth Annual Convention of the IWW*, 1913.
24. *Idem*, p. 28.
25. Al Convegno del 1911 c'erano 21 sedi votanti più l'unione tessile nazionale, di cui 14 venivano dalla parte occidentale del paese o dai distretti minerari. Nel Convegno del 1913 il numero delle sedi votanti salì a 89 più l'Unione tessile, e 38 delle sedi (comprese quattro delle cinque più grandi, stando al numero dei voti per procura) erano dell'Eastern. Vedi la relazione del segretario generale e cassiere Vincent St. John in *Stenographic Report of the Sixth Convention of the IWW*, 1911; e in *Eigth Convention*, 1913.
26. *Regulation and Restriction of Output* in *Eleventh Special Report of the Commissioner of Labor* (John Commons ed., Washington 1904, p. 28). La permanente protesta delle manifatture a proposito dei dipendenti a causa del controllo dei ritmi di lavoro e del sabotaggio è rispecchiata in STANLEY MATHEWSON, *Restriction of Output among Unorganized Workers*, New York 1931, e *Blue Collar Blues* in " Fortune ", luglio 1970.
27. *Haywood's Cooper Union Speech*, in " International Socialist Review ", febbraio 1912, pp. 469-470.
    " Sabotage " fu termine probabilmente adottato incidentalmente per primo con una appropriata traduzione francese del termine dialettale scozzese " *Go Canny* " in un rapporto di Pouget e Delassle al Congresso della GCT di Tolosa del 1897. Esso è derivato da " *Coup de sabots* ", un'espressione idiomatica poco garbata, e non – come spesso si crede – dall'emblematico gesto di scagliare lo zoccolo nell'ingranaggio.
28. FONER, *op. cit.*, p. 160.
29. DUBOFSKY, *op. cit.*, p. 163.
30. FRED THOMPSON, *The IWW: Its First Fifty Years*, Chicago 1955, p. 86.
31. COMMISSION ON INDUSTRIAL RELATIONS, *op. cit.*, vol. 1, p. 55.
32. " Industrial Worker ", 16 maggio 1912.
33. MELVYN DUBOFSKY, *When Workers Organize: New York City in the Progressive Era*, Amherst 1968, p. 124.
34. ELIZABETH GURLEY FLYNN, *Sabotage*, Chicago n.d., p. 4.
35. " Industrial Worker ", 6 febbraio 1913. Vedi anche l'editoriale del 28 dicembre 1911 e gli articoli di Covington Hall del 16 novembre 1911 e di B.E. Nilsson del 24 aprile 1913.
36. Editoriale in " Industrial Worker ", 6 febbraio 1913.
37. COMMISSION ON INDUSTRIAL RELATIONS, *op. cit.*, vol. I.
38. WILLIAM ENGLISH WALLING, *Progressivism and After*, New York 1914, pp. 301-302.
39. *Ibidem*.
40. " Industrial Worker ", 12 maggio 1912.
41. LOUIS LEVINE, *Direct Action*, in " Industrial Worker ", 20 giugno 1912.
42. WILL FISHER, *Industrial Unionism, Tactics and Principles*, in " Industrial Worker ", 12 marzo 1910.
43. Fischer in " Industrial Worker " del 19 marzo 1910.
    Un *closed shop* è in pratica un'officina in cui per contratto possono essere assunti soltanto gli iscritti al sindacato. In un *open shop* invece questa condizione non si verifica [n.d.t.].
44. " Più vedo le vecchie unioni più mi persuado che bisogna combatterle tanto accanitamente quanto si combattono i padroni; penso infatti che siano i peggiori nemici, ancora più dei capi della One Big Union, perché sono capaci di lottare contro di noi con armi che i padroni non posseggono ". E.F. DOREE, *Shop Control and the Contract: How They Affect the IWW*, riportato in *Stenographic Minutes of the Tenth Convention*, 1916.
    La faziosità di Doree dev'essere valutata tenendo conto degli innumerevoli esempi di crumiraggio delle unioni dell'AFL; il secondo sciopero a Mc Kees Rocks fu troncato per esempio da lavoratori del luogo armati che erano affiliati alla Amalgamated (vedi SEE INGHAM, *op. cit.*). In altre industrie dell'acciaio uomini dell'AFL comunicarono ai padroni i nomi di coloro che erano sospetti di simpatizzare col Wobbly (" Industrial Worker ", 19 febbraio 1912).
45. JUSTUS EBERT, *The IWW in Theory and Practice*, 5ª edizione riveduta, Chicago 1937, pp. 126-27.
46. FISHER, *op. cit.*, 12 marzo 1910.
47. Joe Ettor in COMMISSION ON INDUSTRIAL RELATIONS, *op. cit.* vol. 2, p. 1555.
48. " Industrial Worker ", 5 febbraio 1910.
49. JAMES BROOKS, *American Syndicallism: The IWW*, New York 1913, p. 135.
50. In italiano nel testo [n.d.t.].
51. Vedi *Staughton Lynd* in *Personal Histories of the Early CIO* in " Radical America ", maggio-giugno 1972.
52. GEORGE FRIEDMANN, *The Anatomy of Work*, New York 1951.

## MARXIANA

Critica della politica e dell'economia politica

Bimestrale, Anno I, n. 1, gennaio/febbraio 1976

Premessa
ENZO MODUGNO, *Autonomia proletaria*
KARL MARX, *Lettera al padre*
PAUL MATTICK, *L'inflazione deflazionistica*
MAX HORKHEIMER, *Lo Stato autoritario*
KARL KORSCH, *Lettere a Mattick*
JEAN–PAUL SARTRE, *Contro le elezioni*
RUDI DUTSCHKE, *Tentativo di mettere Lenin sui piedi*

Redazione: Marxiana, casella postale n. 5, Bari-Palombaio 70036

Direttore: Enzo Modugno

## AUT AUT

nuova serie, 149/150, settembre-dicembre 1975

Fascicolo speciale: Raniero Panzieri e i " Quaderni Rossi "

Materiali inediti (a cura di Dario Lanzardo)
DARIO LANZARDO, *Appunti per una riconsiderazione del rapporto teoria-politica in Panzieri*
ROBERTA TOMMASSINI, *La ricomposizione di classe come nuovo partito operaio in Raniero Panzieri*
PIER ALDO ROVATTI, *Il problema del comunismo in Panzieri*
MARIA GRAZIA MERIGGI, *Raniero Panzieri e il " francofortismo ": il movimento operaio dall'apologia del piano " socialista " alla analisi di classe*
MARIACHIARA FUGAZZA, *Dellavolpismo e nuova sinistra. Sul rapporto tra i " Quaderni Rossi " e il marxismo teorico*
ANTONIO NEGRI, *Ambiguità di Panzieri*
EDOARDA MASI, *Panzieri e il movimento rivoluzionario*
MASSIMO CACCIARI, *Note intorno a " Sull'uso capitalistico delle macchine " di Raniero Panzieri*
SANDRO MANCINI, *Due puntualizzazioni sull'interpretazione di Panzieri*
D. COMBONI, M. PIERDICCHI, P. RENOLDI, *Dalla pianificazione del capitale alla pianificazione delle lotte*
C. BORSA, E. MARTINASSO, *Piano del capitale e crisi in Panzieri*

Direzione e redazione: Via Curti 8, 20136 Milano

## OMBRE ROSSE, 14

nuova rivista bimestrale, Roma, Savelli, aprile 1975

*Le masse e il partito*
SANDRO D'ALESSANDRO, *Bisogni e movimento reale*
LELIO MAZZACANE, *Morte del carnevale*
ERNESTO CARDENAL, *Poesie*
CLAUDIO MOFFA, *La Palestina e noi*
MARCO LOMBARDO–RADICE, *Tre domande nel dibattito sulla famiglia*

Schede
Spazio aperto
Redazione: Via Goffredo Mameli 51, 00153 Roma.
Direttore: Goffredo Fofi

## CRITICA DEL DIRITTO

rivista quadrimestrale, anno II, 5/6, maggio-dicembre 1975

RICCARDO GUASTINI, *" Guerra di posizione " e " via italiana al socialismo ". Note di studio e di discussione*
ANTONIO NEGRI, *Stato, spesa pubblica e fatiscenza del compromesso storico*
ROMANO CANOSA, *Lo Stato borghese contemporaneo, le legislazioni speciali in tema di libertà e il coinvolgimento della sinistra tradizionale*
LAURA AMMANNATI, *Merce, astrazione giuridica, Stato*
GAETANO INSOLERA, *Riformisti e nuova sinistra dinanzi alla questione della criminalità*
ANTONIO BEVERE, *Legittimazione giuridica e politica dell'autoriduzione: ruolo della magistratura, del sindacato, dei partiti*

Interventi
BRUNO DENTE, *Movimento operaio e enti locali.*
RICCARDO GUASTINI, *Note intorno a un dibattito in corso: dittatura proletaria e democrazia rappresentativa*
CESARE DONATI, *La libertà di sciopero nella Repubblica popolare cinese*

Le riforme
FABIO VIPARELLI, *La nuova disciplina sulla droga e sull'aborto*

Redazione: Corso Sempione 33, 20145 Milano. Direttore: Luca Piazza.

# I camionisti

Questo articolo, che trae origine da una ricerca sull'autotrasporto merci in Italia e sulla forza-lavoro addetta nel settore, vuole spiegare chi sono, come lavorano e come vivono i camionisti; quali sono i loro principali problemi umani, politici e sindacali, le loro aspirazioni, i modi e i criteri in base ai quali agiscono per soddisfarle.

È opportuno a tal fine fissare, sotto forma di enunciazioni caratterizzanti da sviluppare in seguito, una serie di punti che possono dare una visione generale del settore dell'autotrasporto merci e dei nodi caratteristici della dialettica interna.

A) La collocazione particolare del trasporto delle merci nel processo di circolazione può indurre ambiguità nella natura del trasporto stesso. Afferma Marx: " .. se l'industria dei trasporti, sul fondamento della produzione capitalistica *appare* come causa di costi di circolazione, questa particolare forma fenomenica non muta nulla alla cosa; [...] il valore d'uso delle cose si attua soltanto nel loro consumo, e il loro consumo può rendere necessario il loro mutamento di luogo, cioè *l'aggiunto processo di produzione dell'industria dei trasporti.* Il capitale produttivo investito in essa aggiunge dunque valore ai prodotti trasportati, parte per il trasferimento del valore dei mezzi di trasporto, parte per l'aggiunta di valore mediante il lavoro di trasporto ".[1] L'industria dei trasporti dunque " appare come la continuazione di un processo di produzione *entro* il processo di circolazione e *per* il processo di circolazione".[2]

B) Crescita storica di questo settore a partire da un importante processo di ristrutturazione capitalistica, con una corrispondente crescita di forza-lavoro occupata e una modificazione qualitativa del lavoro nel senso di un progressivo autonomizzarsi di nuove funzioni e, rispetto ai camionisti, di un aumento delle velocità e dei ritmi di lavoro. L'autotrasporto riveste alcune caratteristiche peculiari derivanti dalla dimensione delle quantità trasportabili, dalla velocità di trasporto, dalla penetrabilità in un tessuto urbano, dal particolare rapporto che il binomio uomo-macchina (forza-lavoro-mezzo di produzione) assume. È cioè da considerarsi la risposta adeguata da parte capitalistica per la soluzione del problema del trasporto delle merci in un momento in cui una rivoluzione all'interno del processo produttivo rilanciava la scala della produzione (di merci) in dimensioni incredibilmente maggiorate, tali da incrementare di molto il consumo individuale, e si prestava in modo particolare alla soluzione stessa del problema della costruzione dei mezzi di trasporto (per una distribuzione capillare).

C) Presenza nel settore dell'autotrasporto italiano di una struttura produttiva polverizzata (i padroncini), che da sempre rappresenta per l'utenza (l'industria in particolare) la " fabbrica diffusa " da cui trarre migliori livelli di sfruttamento e più alti profitti: ciò in particolare da quando, terminata la fase artigianale della " Ricostruzione " (anni 50), il grande capitale entra o ha la potenzialità di entrare autonomamente nel settore. (Si vuol dire che l'industria ha beneficiato nell'utilizzo del prodotto " trasporto " di una posizione dominante che le ha permesso tassi di sfruttamento molto alti e le ha garantito una non-crescita in senso concorrenziale di un nuovo settore capitalistico).

D) Scollamento e non corrispondenza tra particolare organizzazione e relative condizioni di lavoro date, da una parte, e esigenze di riproduzione della forza-lavoro storicamente assunte, in particolare quelle del proletariato giovanile, dall'altra (punto importante: la giornata lavorativa complessiva).

E) Possibilità di far emergere dentro al processo di crescita di questo settore capitalistico, quell'anima operaia che stenta a nascere, troppe volte ingabbiata da ideologie mistificanti e da soluzioni individuali ma purtuttavia sempre e sempre più in conflitto con la propria condizione di vita.

Partiamo allora da quest'ultimo punto, cercando di illustrare i momenti più significativi dell'emergenza di quest'anima così come si possono raccogliere dalle cronache e dalle testimonianze operaie.

È importante ancora far notare come la forza-lavoro salariata impiegata in grandi imprese non sia numericamente rilevante rispetto al totale degli occupati e come, purtuttavia, sia settore trainante nell'ambito della rivendicazione salariale, della fissazione degli obbiettivi e delle condizioni generali di lavoro. Gli scioperi in corso per il rinnovo del CCNL per il settore assumono spesso caratteristiche di durezza quando, ed è il caso di questi giorni (a Milano, a

Mestre), non ci si limita all'astensione dal lavoro ma si picchettano duramente le sedi di lavoro e si effettuano dei blocchi stradali. I punti qualificanti del contratto sono: le 8 ore (tassative) e la non obbligatorietà dello straordinario. E tuttavia queste lotte e questi obbiettivi non raggiungono che una piccola parte – 50-60.000 su un totale di 800.000 lavoratori dipendenti – cioè quelli impiegati nelle imprese di medie e grandi dimensioni. Per gli altri, come si può capire, la contrattazione resta una faccenda individuale e ben difficile da gestire.

La separazione fisica dei compagni di lavoro completa l'opera. È interessante vedere allora, nel comportamento di certi camionisti in particolari situazioni (di unità fisica) la volontà di uscire dalla " trappola ". Alludiamo alle lotte molto dure avvenute nel corso degli ultimi anni alle frontiere italiane. Lotte che hanno coinvolto centinaia di camionisti su obbiettivi particolari come la lentezza delle operazioni doganali, la inadeguatezza o la mancanza di strutture di servizio; che hanno vissuto l'ambiguità della contemporanea presenza salariata e proprietaria, ma che hanno espresso un livello di radicalità, di decisione e di violenza (contrastata con pari violenza da parte del potere) tali da far emergere chiaramente la più completa avversione verso le brutali condizioni di lavoro vissute. Si potrebbe fare un elenco cronologico dei blocchi effettuati negli ultimi anni con frequenza crescente ma qui accenniamo soltanto agli ultimi due, susseguitisi a breve distanza di tempo l'uno dall'altro.

**Frontiera del Brennero, lunedì 22 ottobre 1975**: " Migliaia di automezzi bloccati a cavallo del Brennero, macchine abbandonate per disperazione sull'autostrada e sulla statale, ugualmente intasate; caroselli di carabinieri, guardie di finanza e agenti di PS; scene da autentico Far West, con sei arresti e un paio di ferimenti a base di seggiolate: tutto questo pandemonio si è scatenato intorno a Vipiteno per la ribellione di centinaia di camionisti italiani e stranieri che accusano la dogana locale di essere troppo lenta e troppo esosa " (Corriere della Sera del 24 ottobre 1975). Il " pandemonio " comincia alle 16,30 di lunedì 22 ottobre: i guidatori di cinque autocisterne di latte che attendevano, chi dal mattino, chi addirittura dal venerdì precedente che la loro merce venisse sdoganata bloccano con i loro mezzi l'accesso all'autostazione doganale di Vipiteno. Immediatamente i camionisti italiani e stranieri si associano all'azione bloccando con i loro camions, nei due sensi, l'autostrada e, con tronchi d'albero, la statale. Intervengono polizia e carabinieri da Vipiteno, Bressanone, Brunico e Bolzano e verso le due di notte riescono a rimuovere il blocco. Alle tre una corsia dell'autostrada è nuovamente bloccata e la mattina di martedì 300 camions messi di traverso o affiancati su ogni corsia bloccano completamente la statale e l'autostrada. Il blocco va avanti tutto il giorno, si formano code di automezzi lunghe fino a 20 chilometri da una parte e dall'altra del confine, 2-3000 sono i camions bloccati. Una delegazione di camionisti intanto espone alle autorità i motivi della protesta: le operazioni di sdoganamento, soprattutto per le merci deperibili come carne e latte, vengono svolte con lentezza snervante, per puro amore della burocrazia e del guadagno straordinario; non di rado un camion in arrivo dall'estero con merce importata è costretto a un'attesa di due o tre giorni; alla perdita di tempo si aggiunge quella di denaro, sia per le consumazioni forzate nel bar della stazione, sia per le salate tariffe di posteggio della " Sadobre ", la società privata che gestisce la dogana di Vipiteno; gli orari di servizio dei veterinari doganali assolutamente poco estesi e insufficienti. Solo verso le 18 di martedì, dietro assicurazioni e promesse delle autorità alle richieste fatte, il blocco viene rimosso dagli autisti; ma solo il giorno seguente il traffico scorrerà normalmente. Ultimo compito dei CC scovare nei cinema i camionisti che, ignari della fine del blocco, assistevano agli spettacoli.

**Frontiera del Brennero, venerdì 9 gennaio 1976**: lo sciopero dei funzionari della dogana del giorno precedente aveva bloccato nei piazzali dell'autostazione doganale di Vipiteno più di 1500 autotreni. Nel pomeriggio centinaia di camionisti, esasperati dalla lunga attesa, invadono gli uffici della dogana rifiutando di andarsene senza aver ottenuto assicurazioni su un acceleramento delle operazioni. I doganieri abbandonano l'edificio e l'intera autostazione resta bloccata. I camionisti infuriati bloccano le corsie dell'autostrada ponendo di traverso i loro automezzi e con dei tronchi d'albero prelevati da una segheria bloccano anche la statale. Arrivano i carabinieri che si lanciano in dure cariche contro i camionisti; negli scontri ne vengono arrestati 29, per essere rilasciati il giorno seguente dopo essere stati interrogati dai magistrati. Il blocco viene rimosso a tarda sera e il mattino seguente, sabato, i camions cominciano lentamente a defluire.

Restano in queste lotte le ambiguità di cui si è detto, ma è una verifica di come particolari condizioni di unità fisica siano importanti e determinanti. L'arresto del processo produttivo è infatti facilmente realizzabile dal camionista essendo egli il solo delegato a garantire la continuità. Non c'è allora da stupirsi se cento camionisti di un'impresa, bloccando un valico di frontiera per una giornata, ottengono in breve tempo quanto chiedono; riportiamo la notizia così come appare nei giornali per la sua importanza: " Sbloccato dai camionisti il traforo del Monte Bianco. La circolazione automobilistica è ridiventata normale, alle sedici di ieri [2 marzo 1976, n.d.a.], sulla strada statale che da Sallanches porta all'ingresso francese del Monte Bianco: ottenuto quanto chiedevano – cioè la garanzia del posto di lavoro – gli autisti della società ' Stouff International ' hanno tolto dalla strada a Le Fayet, il centinaio di autocarri che bloccava dall'altra mattina l'importante arteria. Per riassorbire gli ingorchi ci sono volute parecchie ore: circa seicento autocarri erano infatti rimasti bloccati su quindici chilometri di strada tra Le Fayet e l'ingresso del traforo " (" Il Gazzettino ", 3 marzo 1976).

È l'arresto di più macchine di una stessa impresa e la capacità di metterne in crisi la possibilità di comando che fanno pagare subito la lotta. Si evidenziano così alcuni punti deboli dell'impresa: una imperfetta articolazione del comando, una vulnerabilità di fronte a una massificazione di forza-lavoro dipendente. Da ciò il vantaggio dell'utenza e del capitale investito nel settore (grandi imprese di trasporto – spedizionieri –

agenzie di intermediazione) a utilizzare la " fabbrica diffusa " (i padroncini) e a favorirne la riproduzione.

Lo sviluppo dell'autotrasporto è naturalmente legato allo sviluppo della motorizzazione e della produzione delle industrie automobilistiche.

Si è già accennato a come l'automobile costituisse la soluzione strategica capace di mediare la nuova scala di dimensione produttiva (nata con il Fordismo), con la necessità di distribuzione capillare tipica di un modello di consumo individuale, in quanto essa stessa diventava bene di consumo.

La storia dell'autotrasporto è quindi la storia delle grosse fabbriche, prima americane, poi europee e giapponesi, della concentrazione e della forza espressa dal capitale in questi blocchi, del potere sempre più esteso che essi seppero e sanno tuttora esprimere.

Nel 1930, circolavano negli USA 21 milioni di autovetture, in Inghilterra e in Francia 1 milione circa, in Italia 183000, di cui 59000 autocarri.[3]

Sarà la seconda guerra mondiale che si incaricherà di omogeneizzare, in maniera decisiva, le diverse strutture produttive e di mercato dei maggiori paesi industriali.

Lo sforzo industriale per la produzione bellica è già orientato verso soluzioni " fordiste ", e già materiale " autostradale " esce con flusso discreto dalle maggiori fabbriche europee (FIAT, Lancia, Alfa Romeo in Italia).

A guerra finita l'Italia, come gli altri paesi europei, si trova con la rete ferroviaria quasi completamente distrutta (i bombardamenti colpivano soprattutto le ferrovie, che erano il principale veicolo di traffico di allora) e quindi inagibile.

Per ovviare al grossissimo inconveniente, i soli veicoli funzionanti sono i grossi camions americani e i veicoli sequestrati ai tedeschi. " Le prime cooperative di trasporto vennero fatte con i mezzi sequestrati dai partigiani: qualcuna fallì, altre continuarono ".[4] Ma è certo che la parte del leone, nella nuova, improvvisata struttura di trasporto del primo periodo della ricostruzione, la farà il " Dodge ", il camion americano che se così si può dire rientrò anch'esso nel programma degli " aiuti " USA.

La struttura produttiva italiana era rimasta gravemente colpita soprattutto nelle regioni meridionali " mentre nelle regioni settentrionali la capacità produttiva dell'industria non risultava gravemente intaccata ".[5]

Valletta infatti dichiarerà alla Commissione Economica per la Costituente la sua fiducia nella possibilità di adeguare la produzione FIAT (di piccole cilindrate) agli *standards* americani: " i costi, per quanto riguarda gli impianti, non sono superiori a quelli americani e la nostra mano d'opera è inferiore come prezzo.. ".[6]

Le previsioni per tutto il settore automobilistico sono generalmente buone: si punta sui mercati esteri e, riguardo ai costi, sui bassi salari.

Per quanto riguarda gli autocarri Diesel italiani, l'ingegner Galli, commissario dell'Alfa Romeo, prevedeva " uno sviluppo produttivo con possibilità di esportazione in paesi con sistemi stradali diversi da quelli del Nord America (Sud Africa e Nord Africa), esportazione necessaria in quanto il mercato italiano non può assorbire i quantitativi producibili dalle fabbriche italiane ".[7]

La produzione di autocarri aumenta in effetti notevolmente nei primi anni del dopoguerra; lo si può dedurre dal numero di veicoli circolanti, se si tiene conto che nel 1950 su 220000 autocarri, 49000 sono di marca estera.

Negli anni successivi la produzione continua a livello costante fino a raddoppiare il " parco " in circolazione nel decennio 1945-1955: circa 330000 autocarri (di cui 44000 di marca estera). La quota di importazione di autocarri esteri scenderà dal 28% del 1950 al 10% del 1960, per rimanere costante su quel livello fino agli anni settanta.

Il 1955 segnerà la svolta del ciclo economico italiano, che sarà caratterizzato, fino al 1962-1963, da un aumento della produzione industriale e delle esportazioni. Saranno gli anni delle importazioni scelte in materia di pianificazione dello sviluppo che vedranno l'alleanza dei vari settori interessati al " ciclo " dell'auto. Nasceranno in questi anni gli imperi dei Pesenti, si consolideranno quelli degli Agnelli e dei Pirelli. Sono gli anni dello sviluppo, del progressivo spopolamento delle campagne e dell'inurbamento verso i poli industriali.

Sono gli anni del *boom* dell'autotrasporto, del rapido raddoppio del parco mezzi, del radicale mutamento della struttura del trasporto che si orienta decisamente verso l'automezzo privato, verso la strada e l'autostrada.

Le t/Km trasportate dalle FF.SS scendono percentualmente dal 38% del 1950 al 17% del 1970, mentre l'autotrasporto passa dal 50% al 57% e la navigazione di cabotaggio dal 10 al 20%. Ma se si tiene conto del tonnellaggio trasportato e non dei chilometri, nel 1970 l'autotrasporto trasporta l'80% delle merci, le FF.SS il 17%, il cabotaggio il 3%.[8]

Un'annotazione di rilievo emerge allora dalla verifica della progressiva e quasi completa sostituzione della strada alla ferrovia come veicolo di trasporto merci, nell'arco di venti anni (processo sconosciuto, in queste dimensioni, dagli altri paesi capitalistici; vedi tab. 1); dell'importanza di tale processo dal pun-

**Tab. 1 – Ripartizione percentuale del traffico (Tonn. x Km.) (Anno 1969)**

| STATO | Strada | Ferrovia | Navigazione interna | Oleodotti |
|---|---|---|---|---|
| Austria | 39 | 54 | 7 | – |
| Belgio | 44 | 32 | 24 | – |
| Francia | 33 | 52 | 8 | 7 |
| Germania Occidentale | 33 | 38 | 25 | 4 |
| Italia | 76 | 20* | Trascurabile | 4 |
| Paesi Bassi | 32 | 20 | 43 | 5 |
| Gran Bretagna | 71 | 27 | Trascurabile | 2 |
| Svizzera | 49 | 51 | – | – |
| Spagna | 57 | 43 | – | – |
| Usa | 24 | 43 | 15 | 12 |
| Urss | 5 | 72 | 5 | 6 |
| Giappone | 21 | 37 | – | – |

* Nel 1972 la quota delle Ferrovie dello Stato è scesa al 17 per cento. (*Dati*: Convegno Autotrasporto Espansione 1973).

Fonte: *Codice della strada – perché e come bisogna cambiarlo.* In " Autotrasporto ", a. II, n. 17-18, settembre-ottobre 1974, pp. 43-51.

to di vista dello sviluppo dell'industria automobilistica e dei settori a essa aggregati, e del ruolo strategico che una tale modificazione ha svolto nel controllo e nella nuova ridefinizione del mercato del lavoro.

Sul piano della composizione di classe, infatti, l'autotrasporto merci (anche l'autotrasporto di persone) svolge la funzione di scomposizione, di disgregazione di forza-lavoro potenzialmente accentrabile.

Le conseguenze non sono irrilevanti: 1) una quasi stazionarietà di crescita delle FS, con un blocco all' immissione di nuova forza-lavoro e un conseguente invecchiamento della classe operaia; 2) la crescita, inizialmente lenta (1945-1950), in seguito travolgente, di una struttura di autotrasporto merci di tipo particolare: " un artigianato efficente e specializzato ".

Abbiamo letto qui l'importanza del persistere per tutti gli anni sessanta di una struttura dell'autotrasporto atomizzata come contrappeso, in termini di differenziazione, dell'assetto assunto già all'inizio del periodo dal settore industriale (concentrazione, massificazione produttiva e di forza-lavoro). Importanza che si spiega alla luce della conflittualità che la nuova composizione di classe operaia esprime in quegli anni. Conflittualità che, guarda caso, non trova espressione nella grande fabbrica delle FS dove il flusso di immissione di forza-lavoro è stato interrotto e dirottato verso l'autotrasporto.

L'analisi delle caratteristiche del lavoro degli addetti al settore, in particolare degli autisti, non può astrarre dalla descrizione della particolare struttura produttiva del settore stesso, tutt'oggi caratterizzato da un'estrema polverizzazione e da un bassissimo rapporto addetti-unità locale. La figura tipica dell'autotrasporto professionale (quello in conto terzi) è ancora il " padroncino ", ossia il proprietario conducente del suo mezzo di lavoro. Nell'autotrasporto trovano impiego 1.800.000 persone, di cui 850.000 circa salariati. I camion in circolazione superano di poco il milione; se ne deduce che del milione e 800.000 addetti più di un milione sono camionisti.

All'interno del settore è importante distinguere il trasporto conto terzi, vero e proprio autotrasporto professionale, dal trasporto conto proprio. È il conto/terzi il comparto portante che svolge più del 60% dei trasporti su gomma con un impiego di mezzi e di uomini inferiore al conto/proprio.

La struttura dell'autotrasporto professionale è, come si accennava in precedenza, molto polverizzata: le piccole imprese individuali – i padroncini – rappresentano l'86% del totale delle imprese nel settore e impiegano la maggior parte degli addetti; le grandi imprese di trasporto con più di 50 addetti, impiegano solo l'11% del totale degli addetti. La struttura che ne risulta è anomala rispetto a quella dei paesi europei, dove una tale diffusione dei padroncini è pressoché sconosciuta (si veda tab. 2).

Alla miriade di mini-imprese individuali, incapaci di assumere uno spazio autonomo nel mercato, si affiancano le medie e grosse aziende che controllano assieme ai grossi committenti industriali e agli intermediari, in modo monopolistico, il mercato della domanda di trasporto e la formazione delle tariffe. Dunque per i padroncini l'alternativa per garantirsi possibilità di lavoro è: " o rendersi fiancheggiatori-dipendenti dei grandi committenti industriali e commerciali, o rivolgersi ad agenzie di trasporto e ad intermediari. Nel primo caso, l'accordo di tipo contrattuale presuppone tariffe più basse di quelle del mercato. Nel secondo, all'utente viene richiesta la tariffa del mercato o un prezzo assai vicino ad essa, ma gli intermediari ne trattengono un'aliquota sensibile, che è maggiore in caso di carichi per i viaggi di ritorno ".[9] Un parallelo con il lavoro a domicilio, in questo senso, non è affatto fuori luogo; tale è la capacità dell'intermediazione (imprese o agenzie) di estrarre quote notevoli di plusvalore dall'attività del " padroncino " che allunga, per garantirsi la riproduzione come forza-lavoro, le ore e le giornate di lavoro, ricorrendo a espedienti pericolosi quali il sovraccarico, e ciononostante non riuscendo spesso ad ammortizzare il mezzo, il cui valore in tal caso passa anch'esso all'intermediario. Quella forma particolare di cottimo che è il pagamento in base al numero di tonnellate/chilometri o di viaggi svolti diventa la forma di estrazione di quote crescenti di plusvalore assoluto.

**Tab. 2 – Numero di imprese di trasporto di merci per numero di veicoli**

| N. veicoli impresa | Germania* | Francia | Italia | Paesi Bassi | Belgio | C.E.E. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 4.972 | 14.122 | 100.011 | 4.912 | 8.321 | 132.338 |
| 2 | 2.518 | 6.430 | 24.204 | 2.192 | 1.521 | 36.865 |
| 3 ed oltre | 2.950 | 9.935 | 11.632 | 4.748 | 2.037 | 31.302 |
| Totale | 10.440 | 30.487 | 135.847 | 11.852 | 11.879 | 200.505 |

* Soltanto le imprese di trasporto a lunga distanza.

Fonte: C.E.E. Da M. DEL VISCOVO, *I trasporti urbani*, p. 195.

La forza-lavoro salariata, che trova la sua massima concentrazione nelle imprese di trasporto di " collettame " (Domenichelli, Gondrand, ecc.), ha subíto il negativo influsso della particolare struttura del settore – polverizzazione aziendale e divisione fisica degli addetti – sopportando carichi di lavoro enormi in condizioni di estremo disagio. Basti pensare che l'articolazione della giornata e della settimana lavorativa permangono immutate da decenni; che il numero delle ore di lavoro erogate quotidianamente si avvicina di molto a quello di vent'anni fa (si parla di 11-12 ore di lavoro al giorno); che l'organizzazione del lavoro non ha subito sostanziali modificazioni se non l'aumento delle velocità raggiungibili dai mezzi, compensate peraltro da volumi di traffico crescenti; che al persistere del lavoro notturno e delle lunghe trasferte e ai conseguenti disagi psicologici relativi all'estraneità sociale e familiare del lavoratore, si sommano innumerevoli specifiche fonti di nocività fisica che inducono l'insorgere di gravi malattie quali: l'artrosi, i reumatismi, la bronchite cronica, l'ulcera, la gastrite e altri disturbi relativi al continuo rischio e alla continua tensione nervosa caratteristici del lavoro.

Negli ultimi anni, la cresciuta sindacalizzazione e il conseguente maggior peso politico assunto dagli addetti – relativo anche a una strozzatura nell'ingresso di forza-lavoro di ricambio nel settore, indotta da una indisponibilità da parte del proletariato giovanile

a impiegarsi alle condizioni di lavoro date – hanno ridotto i margini di manovra nell'utilizzo della forza-lavoro impiegata e fatto maturare contemporaneamente esigenze di ristrutturazione produttiva nel senso indicato dalla necessità di rimuovere gli inceppi formatisi sul mercato del lavoro e di elevare la produttività del settore.

È importante rilevare come la fine del ciclo dello sviluppo economico che ha caratterizzato gli anni sessanta e il passaggio alla gestione della crisi nella sua funzione di riconversione produttiva inducano profonde modificazioni sull'assetto politico assunto alla fine del primo periodo dal mercato della forza-lavoro, rompendone quella generalizzata resistenza e indisponibilità allo sfruttamento, frutto di un intenso ciclo di lotte e di esperienze politiche, patrimonio peculiare degli strati giovanili del proletariato. Il brusco impatto con la decurtazione materiale di ricchezze destinate al proletariato imposto dalla crisi rompe queste resistenze, riduce i margini di " rifiuto dei sacrifici ", coarta (con tutti i rischi impliciti in questa operazione) strati di nuova forza-lavoro a piegarsi a condizioni di lavoro considerate " prima " inaccettabili. Tutto ciò, come si è detto, è della massima importanza per il settore dell'autotrasporto, che viveva ormai in modo drammatico la non disponibilità del proletariato giovanile ad assolvere la sua funzione di naturale ricambio di forza-lavoro nel processo produttivo.

Per concludere è importante accennare a un aspetto normativo: il regolamento adottato nel 1969 in sede CEE e vincolante per ogni stato membro, relativo " all'omogeneizzazione di alcune disposizioni di natura sociale nel settore dei trasporti su strada ", che stabilisce una serie di norme generali riguardanti: la distanza massima percorribile da un equipaggio formato da un solo autista, fissata in 450 chilometri; la durata massima di guida continua, fissata in quattro ore; l'istituzione di un libretto personale di controllo, nel quale il singolo autista deve segnare, in un apposito reticolo, il numero di ore impiegate nelle diverse occupazioni: guida, riposo, manutenzione, altri lavori. Il libretto vorrebbe essere il tentativo di responsabilizzare l'autista nei confronti di un possibile eccesso nel lavoro che egli stesso si impone o a cui viene costretto. Infatti per l'infrazione di questa disposizione è prevista la multa e l'iscrizione su un apposito registro; al ripetersi dell'infrazione ci può essere il ritiro della patente. Tutta questa normativa di carattere " preventivo e sociale ", e la possibilità di attuare una sua reale esecutorietà, ruotava attorno alla tenuta e compilazione del suddetto libretto; era necessario allora dare la massima pubblicità alla disposizione e, soprattutto, operare attraverso la polizia stradale dei controlli amministrativi che obbligassero le imprese e gli autisti (questi ultimi, se salariati, nel loro interesse) a piegarsi alla imperatività della norma. Niente di tutto ciò è stato disposto. Diciamo che una legge può lasciare il tempo che trova, perché se è vero che oggi, a distanza di anni dall'emanazione del regolamento, gli autisti conoscono i libretti e li portano con sé in cabina, è vero anche che nella stragrande maggioranza o non li compilano, o li compilano secondo un tracciato standard e regolare, truccandoli. Si tenga presente che, nei controlli amministrativi (di polizia), l'infrazione di quest'ultima disposizione è considerata meno grave di altre infrazioni quali: il sovraccarico, la non efficienza del mezzo, la non osservanza delle disposizioni relative all'autorizzazione all'attività e di quelle relative alla documentazione della merce trasportata.

### L'organizzazione del lavoro

Entriamo nel vivo dell'argomento parlando delle condizioni del lavoro dei camionisti e dell'articolazione della giornata e della settimana lavorativa a partire dagli anni del dopoguerra. Analizziamo in seguito il lavoro nella grande impresa di autotrasporto e nel settore dell'autotrasporto internazionale. Un notevole spazio è dedicato infine all'analisi del lavoro in rapporto alla nocività.

" Il lavoro era legato alla luce del giorno e alle stagioni [...] si aspettava l'autunno perché il giorno era più breve.. .": [10] così uno della " prima generazione " (salariato) ci descriveva il lavoro del camionista nell'immediato dopoguerra. Un lavoro senza orari, l'orario era la luce del giorno (viaggiare di notte era un'avventura); nei periodi estivi il lavoro era molto intenso, riflettendo i cicli stagionali della produzione agricola ed edile; l'assenza da casa variava da una settimana a 15 giorni e si poteva arrivare in casi eccezionali a venti, trenta giorni. Si lavorava 27 giorni al mese.

Le condizioni di lavoro erano dunque pessime. Le strade erano molto accidentate, soprattutto sui valichi (la Futa e la Porretta sono nomi famosi e non solo per la prima generazione di camionisti). I mezzi erano assolutamente scomodi, privi di ogni confort (molleggio, riscaldamento). I motori erano per lo più esterni alla cabina ma, con l'usura, i gas vi penetravano. Non c'erano servocomandi e i luoghi comuni, non molto lontani nel tempo, sulle braccia dei camionisti ci rendono efficacemente l'entità dello sforzo fisico necessario per manovrare dei camion, soprattutto se fermi o a velocità ridotta.

La meccanica (soprattutto dei comandi) relativamente semplice, vedeva però infinite possibilità di guasti nelle disastrose condizioni delle strade, soprattutto delle grandi direttrici nazionali. L'autista diventava perciò anche meccanico: non bastava saper cambiare una gomma, si dovevano cambiare cinghie di trasmissione, montare e smontare il carburatore, sostituire dei pezzi, saper valutare esattamente l'entità di un guasto. Tutto ciò era necessario per la totale aleatorietà di ogni viaggio e per la mancanza di frequenti punti di assistenza.

" ... Si poteva restare ' fermi ' in qualsiasi momento... però (allora) ci si aiutava molto fra noi.. . Se si vedeva un camion fermo si rallentava, ci si fermava... magari stava pisciando! ... ". [11]

I camion non avevano cassoni a scatola, ma solo sponde; il carico veniva coperto con dei teloni che venivano legati alle sponde: legare e slegare, coprire e scoprire il carico era un lavoro massacrante, specie se si doveva fare sotto il sole o la pioggia o nel gelo di notte, magari solo per controllare il carico. Solo parecchio più tardi vennero adottati i teloni fissi, sostenuti da un tubo che scorre lungo il cassone; ma

slegare le corde nel gelo restava pur sempre una cosa " che faceva saltare le dita ".

La velocità massima raggiungibile, tenendo conto dei mezzi e delle strade, era sui 40-45 Km. all'ora. Il viaggio registrava così medie molto basse, sui 20-25 Km. all'ora.

Le velocità aumentarono progressivamente col miglioramento dei mezzi e delle strade così che, nella prima metà degli anni cinquanta, la media era di 45 Km. all'ora, potendosi raggiungere, in presa diretta, i 55-60 Km. all'ora. Restavano comunque velocità relativamente basse che unite alla imprevedibilità dei percorsi, non permettevano una rigida definizione dei tempi di percorrenza: – " ... per andare dal Nord al Sud ci si impiegava due, tre, quattro giorni, a seconda di come andavano le cose... guasti, maltempo... si poteva star fermi anche una settimana in qualche passo degli Appennini, bloccati dalla neve " – " ... si andava piano.. " – " ... ci si fermava frequentemente... " – " c'era meno fretta [di oggi] " – " ... si aveva più tempo di adesso... " – " ... si arrivava quando si arrivava.. .". [12] Si capisce così come l'inesistenza dell' orario di lavoro fosse perlomeno mitigata dalla bassa velocità, dallo scarsissimo traffico, dalla possibilità di fare un percorso più elastico, con più soste di durata e di frequenza diversa. – " ... una volta era una cosa più elastica... c'era più tempo per mangiare... ".

Il salario non era superiore al salario medio operaio, ma veniva integrato con l'indennità di trasferta. Sull'indennità non era difficile fare delle economie. L'importo dell'indennità (corrisposta a titolo di rimborso spese e di indennità di viaggio) era più che sufficiente per consumare uno o due pasti e sostenere altre piccole spese. L'autista riusciva così a integrare il salario con questa voce, i giovani potevano disporre sempre di soldi in tasca e quelli sposati potevano garantire ai bisogni familiari un salario integro.

" La settimana lavorativa " – chi parla lavora nel collettame – " dura sei giorni, ma può facilmente raddoppiare (6 + 6) per tutti gli anni cinquanta e fino al 63 ". [13] Gli autisti arrivavano quindi al sabato sera per ripartire la sera del giorno dopo. Tenendo conto che nelle 24 ore dovevano riposarsi non restava loro molto tempo da dedicare ai familiari che quindi vedevano, se andava bene, quattro volte al mese e, per di più, in fretta.

La velocità di percorrenza aumenta negli anni cinquanta e nel 1954-1955 i mezzi raggiungono (col rimorchio) i 55-60 Km. all'ora, con medie di 40 Km. all'ora.

Verso la metà degli anni sessanta i miglioramenti dei mezzi e la presenza delle autostrade permettono uno scorrimento più veloce e più sicuro in termini di percorrenza. Nasce in quegli anni la tabella di marcia, una disposizione non rigida ma che vincola comunque gli autisti al rispetto di certi ritmi di percorrenza.

Alla Domenichelli, nel 1966, la tabella di marcia impone la media dei 50 Km. all'ora: " ...una media troppo alta, assurda... " rispetto alle velocità raggiungibili. [14] È infatti molto più tardi, verso il 1967-1968, che – con una velocità in presa diretta di 70 Km. all'ora – i camion potevano effettuare medie sui 50 Km. all'ora.

La struttura dell'autotrasporto del dopoguerra si era gonfiata improvvisamente e, accanto ai camion delle grosse ditte di trasporto (come la Gondrand), c'erano quelli delle cooperative partigiane e la moltitudine di piccoli trasportatori che gestivano l'attività con un camion.

Le grosse ditte cominciarono a specializzarsi nell' autotrasporto merci (traslochi, collettame); le cooperative cambiarono ben presto ragione sociale e diventarono imprese private, ingrandendosi; alcuni padroncini allargarono il parco dei mezzi.

Erano molti i giovani che lavoravano in un'officina e che sognavano di montare sopra un camion, viaggiare, essere " liberi "; le attrattive non erano indifferenti: guadagnare discretamente, essere " autonomi ". I giovani che cominciavano il mestiere di autista vivevano in genere direttamente (il lavoro del padre o un camion in famiglia) o indirettamente (meccanici, motoristi) sui camion; o avevano fatto la patente sotto le armi. Ma per molti, data la generale disoccupazione, fu una scelta obbligata.

A partire dalla seconda metà degli anni cinquanta, con l'accelerazione nello sviluppo della motorizzazione e l'incremento della produzione industriale e dei traffici, è soprattutto dalle campagne (in progressivo spopolamento) che fluisce nuova forza-lavoro al settore, in duplice forma: padroncini o salariati.

Il realizzo di un podere investito in un camion; o il rifiuto verso la fabbrica e la scelta dell' "indipendenza ". È realmente un rifiuto? Si direbbe di sì: la componente dell'avventura e dell'indipendenza – come autonomia di gestione del mezzo per la durata del viaggio – giocano entrambi un certo ruolo in una mentalità giovane e rurale.

L'estrazione sociale del camionista, abbastanza definita nel periodo che sta a cavallo degli anni sessanta, si confonde nel periodo successivo, nel senso che è più difficile individuare un settore o uno strato di provenienza, anche se permangono dei flussi dalle campagne e dal meridione, che continuano a caratterizzare la nuova forza-lavoro immessa nel settore come forza-lavoro " d'emigrazione ".

Gli anni sessanta sono inoltre il periodo in cui, sull'onda del ciclo di lotte operaie di fabbrica, maturano i nuovi bisogni e i nuovi criteri di riproduzione di forza-lavoro del proletariato, soprattutto giovanile; ed è così che, anche in questo settore (l'autotrasporto), verso la fine degli anni sessanta, si manifesta un rifiuto da parte dei giovani proletari a impegnarsi alle condizioni di lavoro date.

Il rifiuto è in questo caso, chiaramente desumibile dalle testimonianze degli autisti anziani e dalle fonti padronali particolarmente preoccupate. Gli autisti anziani motivano la resistenza dei giovani ad impiegarsi nel settore dicendo che " è una vita troppo dura ". Descrivono situazioni di giovani che, dopo avere " provato " il lavoro, hanno presto smesso per impossibilità fisica e psichica a continuare.

La rivista " Autotrasporto ", che è un organo abbastanza rappresentativo degli interessi del grosso capitale nel settore, scrive nel numero di luglio-agosto 1974: " Uno dei problemi che scottano, nel settore dell'autotrasporto merci, è la difficoltà di trovare manodopera [...]. Il problema è scottante e favorisce la scelta di un ripiego che in questi ultimi anni ha

permesso di tirare avanti, quello dei padroncini [...] anche i padroncini cominciano a scarseggiare. Soprattutto tra i giovani, una volta finito il servizio di leva, ce ne sono pochissimi che si presentano su un posto alla ricerca di lavoro ". [15]

I giovani si impiegano " a termine ". Decidono subito di lavorare alcuni mesi o un anno per fare soldi – data la remunerativitá rispetto ad altri lavori – e, intanto, di cercare un lavoro migliore.

La scarsa qualificazione richiesta – la patente in questo periodo viene concessa senza troppe difficoltà – è un incentivo: ma nella maggior parte dei casi l' " avventura " dura anche meno del previsto; settimane o addirittura qualche giorno.

La tensione sul mercato del lavoro non è ancora drammatica per la domanda: la fluidità della forza-lavoro (giovani) impiegata garantisce pur sempre il funzionamento del settore; inoltre ci sono sempre margini di assorbimento che evadono la tendenza (bisogni materiali indilazionabili; impossibilità o incapacità di trovare altre occupazioni). [16]

Sono però già definiti i termini della disputa tra nuova forza-lavoro da una parte, e condizioni di lavoro e remunerazione (e quindi tipo di struttura e dimensione produttiva, organizzazione, posizione sul mercato dell'impresa) dall'altra.

I termini dello scontro, che caratterizzava la fine degli anni sessanta e i primi anni settanta, sono: indisponibilità a vendere la propria forza-lavoro a certi livelli salariali (cioè di riproduzione); quindi, a breve termine, aumento della capacità contrattuale degli addetti (nel 69 c'è il primo contratto nazionale); a medio-lungo termine, necessità (per il persistere della " distorsione ") di trovare soluzioni adeguate, di ristrutturare cioè l'azienda nella direzione imposta dalla rigidità del lavoro, cioè adeguarla ai livelli organizzativi e produttivi della grande industria. Tutto ciò implica una generale ristrutturazione del settore: una concentrazione (adeguata agli *standards* europei) di mezzi di produzione in poche grosse imprese, che permettano un utilizzo remunerativo dei mezzi stessi e che spingano verso l'alto quei profitti che il lavoro spinge nel senso opposto.

Si può affermare che il corso delle lotte operaie, che tallonano il ciclo dello sviluppo fino alla fine degli anni sessanta, si ripercuote e si fa pesantemente sentire anche in questo settore, in una forma particolare, di riflesso, ma con caratteristiche sostanzialmente omogenee a quelle identificate nel comportamento del proletariato giovanile dentro e fuori la fabbrica negli ultimi anni: No ai sacrifici! Tutti i diritti davanti! Una vita migliore!. " Guadagnare di meno e faticare di meno. Anche questa è una conquista sociale, non lo sa? " [17]: che parla è un giovane camionista meridionale che lavora in una ditta di trasporti di Milano e che ha deciso di cambiare lavoro.

## Il Lavoro del Camionista nella Grossa Impresa di Trasporto di Collettame [18]

L'organizzazione produttiva della grande impresa di spedizioni è caratterizzata dalla movimentazione notturna delle merci con destinazioni lontane, da una filiale a un'altra, in genere in regioni diverse. Così ogni notte, per esempio, almeno un camion con rimorchio collega Padova con Milano e un altro effettua il trasporto in senso contrario. Altri tragitti, di durata e lunghezza diversa, collegano tra di loro le filiali o i corrispondenti distribuiti in tutto il territorio nazionale.

I tragitti hanno una frequenza regolare, tale da qualificare appunto il trasporto come " di linea ", sono grossi autotreni, ai quali vengono agganciati i rimorchi (il viaggio viene sempre effettuato col rimorchio; motrice e rimorchio sono sempre carichi). Le ditte impiegano, per i trasporti di linea, in massima parte *autotreni* (autocarro più rimorchio), ciascuno con una coppia di autisti. Per i tragitti più brevi, ma di andata e ritorno, vengono utilizzati gli *autoarticolati* (motrice più semirimorchio), con un solo autista. [19]

### Il nastro della giornata lavorativa

La prima notte di lavoro è quella tra la domenica e il lunedì. La partenza dalla filiale è alle 21-22 (alla Domenichelli alle 22). Un autista è al posto di guida, il secondo va in cuccetta. Il primo turno di guida varia a seconda dei tragitti, ma generalmente, per le lunghe percorrenze, dura da un minimo di $5^1/_2$ – 6 ore a un massimo di 7 – $7^1/_2$.

Il viaggio viene spezzato da soste variabili sia per numero (in media da 1 a 3 per turno) che per durata: dal tempo di prendere un caffè e dare una controllata al carico e allo stato delle gomme, alla mezz'ora per effettuare uno sgancio-aggancio di rimorchio in qualche filiale, lungo la rotta.

Il cambio di guida viene effettuato verso le 5 del mattino con una breve sosta, durante la quale l'autista che era in cuccetta si lava e si ristora, mente il compagno sistema la cuccetta per salirci a sua volta.

Il viaggio continua fino a destinazione: per esempio, partendo da Padova (senza scali) arrivano a Roma verso le 9 del mattino; così per Padova-Torino: 9,30 – 10.

All'arrivo in filiale il secondo autista rimane generalmente in cuccetta a riposare; potrebbe altrimenti trasferirsi negli appositi locali di riposo, ma dovrebbe togliere le lenzuola dalla cuccetta e rifarsi il letto, cambiarsi e ricambiarsi. Così preferisce cercare di dormire un altro paio di ore dov'è, anche se la cosa presenta difficoltà perché il carico comincia verso le 10 e la rumorosità aumenta in proporzione. Può succedere che all'arrivo, sganciato il rimorchio, la motrice (autocarro) venga mandata, con lo stesso autista che ha portato a termine il viaggio (che resta in servizio fino alle 12), a consegnare delle merci e/o a ritirarne delle altre: in questo caso (abbastanza frequente) il secondo autista è obbligato a effettuare il passaggio cuccetta-branda (cabina-posto di riposo) che, il più delle volte, gli costa l'interruzione definitiva del sonno.

Verso le 12 - 12,30, l'autista che è in servizio di " presa e consegna " o al controllo di carico-scarico del camion va assieme al compagno a mangiare in trattoria (generalmente non lontana dalla filiale). Alle 14 riprende il lavoro, e i due autisti, si sostituiscono al

turno: quello che ha lavorato dalle 5 alle 12 va a riposare, l'altro " monta " in servizio fino alle 19 circa. Più o meno a quest'ora, nuovamente assieme, i due autisti cenano: prima possono aver assistito al carico del rimorchio o della motrice, ma può anche darsi che il carico venga effettuato mentre essi stanno cenando o subito dopo. Dalle 20 alle 22, hanno il tempo di guardare la televisione, dare un'occhiata ai giornali, fare una partita a carte al bar, ma devono anche controllare il carico, controllare il mezzo, fare rifornimento di carburante, agganciare il rimorchio, d'inverno scaldare il motore e la cabina, ritirare i documenti di viaggio. Alle 22 devono essere pronti per partire e così non hanno molto tempo per svagarsi dopo cena. Va alla guida chi ha riposato nel pomeriggio, cosicché al primo turno di guida gli autisti si alternano quotidianamente; e così è per il riposo pomeridiano, del quale l'autista può fruire solo a giorni alterni.

Nelle 24 ore, che vanno dalle 22 alle 22 del giorno seguente, per *l'autista che effettua il turno di guida in partenza* non ci sono reali possibilità di riposo se si esclude il riposo in cuccetta che, a norma di legge, è riposo " illegale ", e viene computato come tempo di lavoro al 30%, ma soprattutto non è riposo, nel senso che ben difficilmente permette una rigenerazione delle facoltà psico-fisiche del lavoratore. Allora, dopo il turno di guida, dalle 22 alle 5,30 del giorno dopo (ore 71/2), lavora al 30% in cuccetta fino alle 8-9-10, a seconda della destinazione (ore 1). Ha, poi, due o tre ore di pausa, però difficilmente utilizzabili, per il riposo; riprende il turno alle 14 ed è a disposizione per prese e consegne fino alle 19-20 (ore 5-6). Dalle 22, in un nuovo viaggio, ricomincia a lavorare al 30% in cuccetta, iniziando il turno che è toccato il giorno prima al suo collega: ha lavorato, complessivamente, per 13-14 ore.

L'altro autista ha un turno meno duro: dalle 22 alle 5 " lavora " in cuccetta al 30% (ore 2), poi lavora al 100% per 6-7 ore, fino alle 12; da quest'ora è libero fino alle 22 (di fatto dorme 5 o 6 ore al pomeriggio e verso le 19 è già in piedi), riprende alle 22 con il turno di guida: totale 8 ore circa.

L'orario medio giornaliero si ottiene sommando i due diversi orari corrispondenti ai due turni alternati e dividendo la somma per due: 14 ore il turno " pesante ", circa 8 ore il turno " leggero ", per un totale di 22 ore, che diviso due dà *11 ore giornaliere*. Il Contratto Nazionale parla di 8 ore giornaliere, integrabili con poco più di di un'ora di lavoro straordinario al giorno (25 ore mensili)! Qualcuno potrebbe obbiettare che il computo fiscale, e scorretto, rispetto al reale tempo di lavoro svolto dal camionista (riferendosi soprattutto alla valutazione del tempo di cuccetta come tempo di lavoro), ma la risposta la danno gli stessi autisti con le loro valutazioni sull'orario, sul tempo di lavoro, sul tempo di riposo di cui godono.

" Cosa fa, nel tempo libero, quando è in trasferta? " chiediamo.

" Il tempo libero " – ci risponde R.I. – " è riposo per il viaggio che si deve affrontare ".[20]

" Sarebbero necessarie più ore di riposo e meno ore di lavoro!... ": tutti concordano con questa affermazione. E ancora: " ... al cambio, di notte, [il camionista] va subito in brandina, perché, se non prende sonno subito, non prende sonno più succede che una nottata nebbiosa ti abbia logorato, e sei distrutto... ".[21]

" Più sei stanco e più ci metti a prendere sonno ",[22] afferma R.I. a proposito del riposo in cuccetta. E un altro: " Non si riesce a dormire bene, ci si appisola, ma c'è sempre la buca... ".[23]

Un dipendente della Maritan-Borgato ci dice, a proposito dei locali di riposo: " A Milano, vicino ai locali, c'è la gru [che fa rumore, N.d.A.] e gli spogliatoi degli operai, che arrivano alle 8, che sbraitano, gridano; noi ci lamentiamo sempre... ".[24]

Inoltre tutti criticano la valutazione del tempo di assistenza alla guida calcolato come lavoro effettivo solo in ragione del 30%; e la motivazione più diffusa è il far notare come il rischio di incidenti e di morte sia pari al 100% per entrambi gli autisti.

**Le altre mansioni**

Guidare il veicolo da una filiale all'altra non è l'unico lavoro spettante all'autista. In filiale, durante il giorno, è impiegato in *prese e consegne* di colli (distribuzione in città)[25], deve inoltre assistere al carico e allo scarico dell'automezzo: tale mansione non è rigidamente imposta (anche perché può accavallarsi con il lavoro di presa e consegna, che è prioritario), ma è però nell'interesse dell'autista stesso far stivare la merce in modo particolare: più da un lato che dall'altro se deve percorrere fondi stradali inclinati, più sotto la cabina che sugli assi posteriori d'inverno, quando le strade sono ghiacciate. A una nostra domanda, che chiedeva se l'assistenza e il controllo del carico potessero essere svolti (con l'assunzione delle relative responsabilità) da un addetto specifico, lo stivatore, i camionisti hanno risposto che è per loro indispensabile, o per lo meno importante, verificare personalmente il tipo di merce trasportata e la disposizione del carico. Questo perché, nel " collettame ", dove il collo ha pesi specifici, dimensioni e qualità fisiche molto varie, il trasporto " a scatola chiusa " priva l'autista della necessaria conoscenza del carico.

Altre mansioni sono: la " prima manutenzione ", cioè il controllo del livello dell'olio, del livello dell'acqua, della pressione delle gomme, dell'impianto elettrico, e dello stato generale del veicolo; il rifornimento di carburante; la presa e la consegna della documentazione della merce; a volte la presa in consegna di merce di particolare valore da tenere in cabina; la pulizia interna ed esterna della motrice, che vengono effettuate nei momenti " morti ".

L'insieme delle mansioni " secondarie " ha di che riempire, fino alla saturazione, ogni momento della giornata trascorsa in filiale: si capisce, allora, come anche qui il lavoro duri effettivamente " 24 ore su 24 "; come cioè l'autista sia sempre a disposizione, per una cosa o per l'altra, accessorio pensante del suo strumento di lavoro e dell'organizzazione complessiva.

### La settimana lavorativa

La giornata di lavoro, come si è detto, si articola in un viaggio che dura tutta la notte e in turni di lavoro, di mansioni diverse, che comprendono anche la guida in città per la presa e consegna dei colli.

La settimana lavorativa (che è settimana " corta " con l'ultimo contratto dell'1 aprile 1973) è così un continuo susseguirsi di tragitti tra località diverse (per esempio: Padova-Roma; Roma-Napoli; Napoli-Torino; Torino-Padova; Padova-Bologna-Padova) che vengono effettuati durante la notte e che richiedono la permanenza continua in trasferta degli autisti.

Alle ventiquattro del venerdì termina la settimana di lavoro e scatta lo straordinario. Generalmente, partendo alla domenica sera, la ditta garantisce un rientro per il venerdì sera; succede però, talvolta, che il lavoro si protragga fino al sabato mattina.

I dipendenti della Domenichelli sono riusciti ad avere un certo numero di ore infrasettimanali di libertà tra la fine di un viaggio, in filiale di residenza, all'inizio di un altro: 15-16 ore al mercoledì o al giovedì, durante le quali uno dei due camionisti può assentarsi e andare a casa, mente l'altro rimane in servizio fino alle 22. Il turno di riposo è alternato: una settimana per ciascuno. La garanzia del riposo infrasettimanale non è ancora completamente acquisita (per motivi organizzativi, dice la ditta), per cui continua a essere comandata la settimana ininterrotta. Comunque gli autisti, pur sottolineando l'importanza di una tale conquista sindacale (la possibilità di vedere i propri cari più spesso, di dormire nel letto di casa, ecc.), si sono subito accorti della miseria di una manciata di ore, durante le quali " uno deve prima di tutto riposarsi " e gli resta così ben poco tempo da dedicare alla famiglia; senza contare che il riposo di uno si traduce in lavoro per l'altro, che resta in ditta e che alle 22 monta in camion di nuovo: " ... è un calvario per chi resta in servizio! ", dice un autista.[26]

### I rapporti con la direzione

Si è già detto come i camionisti trascurino abbondantemente la compilazione del Libretto Personale di Controllo. Gli autisti di queste grosse ditte non fanno eccezione: " È impossibile " – dicono – " usarli come si dovrebbe... "; con questo vogliono dire che è impossibile per l'autista garantirsi l'osservanza delle norme contrattuali e legislative da parte della ditta. Perciò, in mancanza di una capacità sindacale tale da imporne il rispetto, sono obbligati a compilare i libretti truccandoli, cioè facendo figurare un numero di ore di guida inferiore a quelle realmente svolte: non compilandoli rischiano di vedersi privare della patente.

In conclusione si può dire che, anche nelle grosse ditte, il libretto non assolve assolutamente quel ruolo di " tutela sociale " e di immanente denuncia per il quale è stato istituito. La particolare organizzazione del lavoro è ancora palesemente in contrasto con la possibilità di garantire piena osservanza alle norme generali suddette.

Un insieme di elementi di ricatto e di ritorsione si sommano a una non adeguata capacità sindacale di garantire il rispetto delle norme e del contratto, sicché il libretto, da strumento di denuncia, diventa strumento di avallo allo sfruttamento e la contrapposizione operaia si infanga in un rapporto con l'organizzazione del lavoro in cui dominano elementi di impotenza.

### L'autotrasporto internazionale

Nel trasporto internazionale la ristrutturazione produttiva marcia più speditamente, con la conseguente eliminazione delle forme " artigianali " di autotrasporto. Lo abbiamo constatato direttamente nei colloqui avuti con i camionisti, in massima parte salariati, alla frontiera del Brennero. I pochi " padroncini " avvicinati lamentavano, oltre al pesante rapporto di ricatto e subordinazione di cui si è già parlato, il più completo abbandono e isolamento, la mancanza di appoggi e di una struttura di servizi su cui contare, soprattutto all'estero, in caso di necessità: incidenti, malattie, complicazioni amministrative, guasti meccanici, ecc. I lunghi tragitti attraverso diversi paesi implicano infatti una più alta probabilità di incidenti e di guasti meccanici, questi ultimi più frequenti di quanto possono far immaginare la possenza e la compattezza dei più moderni mezzi di trazione usati nel settore. Le interminabili ore, persino le giornate intere, senza potersi allontanare dal mezzo per paura di furti o manomissioni, in attesa di un soccorso che tarda a venire; l'isolamento più completo e la difficoltà nel risolvere complicazioni burocratiche magari banali ma che necessitano di una certa capacità di espressione nella lingua straniera; e cento altre situazioni simili, tutt'altro che eccezionali o sporadiche possono essere contenute, nei disagi che ne derivano per gli autisti, solo da organizzazioni aziendali estese ed efficienti.

Ma, al di là delle situazioni di emergenza, è tutto il lavoro, nelle condizioni in cui viene svolto, che implica sforzi fisici e sacrifici infinitamente maggiori di quelli normalmente vissuti nel settore. In molti casi gli equipaggi sono formati da due autisti che si avvicendano alla guida, con la conseguenza però che l'affaticamento relativo alla continuità del tragitto aumenta in proporzione. Le ore di guida ininterrotte, sia nel viaggio in coppia che nel viaggio con un solo autista, si avvicinano pericolosamente ai limiti di tolleranza. Contribuiscono a " nevrotizzare " il nastro della giornata di lavoro le frontiere, con i loro orari rigidi, e gli orari di carico e scarico e destinazione che funzionano da sbarramento, trasformando il lavoro in una affannosa corsa a tappe contro il tempo. Folli " tirate " per arrivare in tempo utile alla frontiera oppure, nel caso dell'ingresso dal Brennero, con il traffico indotto dalla Germania, per garantire un posto avanzato nella lunga coda di autocarri che si forma regolarmente lungo il tratto di strada che precede la frontiera. Code massacranti che si protraggono per ore ed ore (fino a 5-6), che impongono all'autista di restare incollato al sedile " lavorando " sui comandi per avanzare lentamente, metro dopo metro, fino al posto di blocco. Si immagini la fatica di un simile

lavoro, che non permette, pena l'essere superati dal " furbo " di rilassarsi sul sedile e schiacciare un pisolino. Folli " tirate ", ancora, passata la frontiera, per arrivare in tempo utile al posto di destinazione. Che si tratti di corse senza soste lo conferma una agghiacchiante testimonianza: un camionista che viaggiava da solo, trasportando latte, ci ha detto che comperava delle bottiglie di vino col collo sufficientemente largo da pisciarci dentro in corsa, evitando così soste " inutili ".

Al Brennero le lunghe code d'attesa riguardano il traffico relativo al normale valico stradale, percorso dai mezzi che trasportano alimentari in genere e altre merci vincolate dallo sdoganamento in frontiera, di dai mezzi che trsportano alimentari in genere e altre merci vincolate dallo sdoganamento in frontiera,gdi cui si è detto. Il rimanente traffico scorre un po' più velocemente attraverso il passaggio autostradale. Gli uffici doganali e i servizi sanitari del valico svolgono orari di lavoro limitati a un certo numero di ore giornaliere (più ristretti che in altre frontiere, per esempio quelle tedesche). Succede così che, dopo le stressanti ore di coda, l'autista, superato il posto di blocco, acceda al piazzale di sosta per esempio dopo le 17, ora in cui cessa il servizio sanitario senza poter disporre del relativo controllo fino al mattino del giorno successivo.

La sosta notturna forzata, ritardando il proseguimento del viaggio, implica la compressione del riposo effettivo, godibile tra la fine del viaggio e l'inizio del successivo, prolungando la trasferta. È vero altresì che una notte di sosta – pur in cuccetta e, d'inverno, nelle gelide temperature del passo, mitigate dalle malsane stufette a nafta o a gas – garantisce pur sempre la possibilità per i camionisti di concedersi finalmente un sufficiente numero di ore di riposo. Ne è conferma la loro convinzione che un migliore funzionamento degli uffici e l'estensione degli orari di controllo non si tradurrebbe in maggior tempo di riposo, bensì in un maggior numero di viaggi.

Si è detto dei maggiori sacrifici connessi col tipo di lavoro; abbiamo visto come nello stesso trasporto interno, per la particolare articolazione del lavoro, sia difficile godere nelle pause di momenti di socialità. All'estero le occasioni sono ancora più limitate dalla difficoltà di comunicare in una lingua spesso sconosciuta, di adeguarsi a costumi e mentalità diverse, di inserirsi pur temporaneamente in una qualsiasi attività socializzata, estranea al lavoro e al suo ambiente. I cinematografi incomprensibili, i musei e i monumenti privi di eccessive attrattive, la letteratura, negazione stessa del tipo di lavoro, spingono l'autista del " TIR " verso le consuete forme di ricreazione: il locale italiano (che però all'estero costa caro), gli spettacoli sexi, i rapporti con le prostitute, che sono in fondo gli unici in grado di scaricare la tensione accumulata e le esigenze psico-fisiche frustrate, ma spesso a loro volta frustranti, nelle confessioni fatteci dagli autisti, per la consapevolezza della profonda alienazione e insoddisfazione del rapporto, vissuto come tutto interno alle funzioni di riproduzione delle facoltà psico-fisiche esaurite, legato quindi ancor più al lavoro che al tempo libero.

Non è quindi casuale che si vedano sempre più spesso camionisti stranieri, ma anche italiani, in viaggio con le giovani mogli e qualche volta con i figli. La cabina diventa ancor più la casa viaggiante del camionista ma, se acquista progressivamente in confort, non può allargarsi più di tanto, togliendo spazio " produttivo " in crescente ascesa di valore.

È dunque in quello spazio limitato (ormai più o meno standardizzato in termini di misura) che i camionisti " del TIR " vivono gran parte della giornata. Nella cabina lavorano, mangiano (molti, incapaci di adeguarsi alla cucina straniera e per economizzare sui suoi alti costi, cucinano personalmente i cibi; però l'operazione, come si può immaginare, è macchinosa e richiede abbastanza tempo), dormono e a volte riescono a soddisfare i bisogni sessuali più impellenti.

Tutto viene ricondotto dall'unità fisica dello spazio d'azione al lavoro, la cui incombente presenza è ancor più accentuata dall'enorme sproporzione esistente fra tempo di lavoro (in gran parte di guida) e tempo di non lavoro; ci siamo stupiti nel verificare che addetti a un simile lavoro dormano, normalmente, 4-5 ore al giorno.

### La nocività

Nel prendere in esame il problema della nocività, si fa riferimento a documenti sindacali [27] e in particolare alle interviste da noi effettuate con camionisti che operano nel settore del " collettame " (distribuzione a lunga distanza nel territorio nazionale) e nel trasporto internazionale; gran parte delle osservazioni, salvo per gli aspetti riguardanti la struttura dell'orario e la settimana lavorativa, possono però essere generalizzati anche agli altri comparti.

### Lo sforzo fisico

Cominciamo con l'analisi degli aspetti nocivi sul fisico e delle numerose cause e agenti di nocività, proprio per l'ignoranza e la sottovalutazione esistente nell'ambito della letteratura a sfondo sociale e sanitario. Innumerevoli studi e ricerche hanno descritto, sulla spinta della lotta operaia contro l'organizzazione capitalistica del lavoro, la " bestialità " e le incredibili condizioni ambientali (presenza di agenti tossici, calore, acidi, ecc.) e di lavoro (ritmi, tempi, ecc. della fabbrica. Sono rimasti in secondo piano, un po' nascosti e trascurati altri settori, come l'autotrasporto, dove le condizioni di morbilità e le condizioni di lavoro non sono migliori.

A) *Gli agenti atmosferici.*

Gli agenti più nocivi sul fisico del camionista sono senza dubbio gli agenti atmosferici: il freddo, il caldo, l'umidità, che riescono comodamente a infrangere " il guscio d'acciaio " nel quale egli lavora: vuoi per assenza o inutilizzabilità di adeguate apparecchiature di riscaldamento e di aereazione; vuoi per le caratteristiche stesse del lavoro, che vogliono spesso per controlli o per altri lavori il camionista a terra di colpo nel gelo o nella pioggia; vuoi ancora, ed è l'aspetto più decisivo, per i veloci cambiamenti atmosferici e climatici che il viaggio comporta.

Una fermata improvvisa nel gelo e nella pioggia per un guasto, o per un incidente, o per un controllo; il passaggio dalla cabina riscaldata dal motore al freddo esterno; una riparazione più lunga del previsto: così molti autisti si ammalano di raffreddore e di bronchite che possono diventare e sono diventati spesso polmoniti; o, visto che il lavoro anche svolto a ritmi normali non è ideale per guarire, sono diventate bronchiti croniche.[28]

B) *I gas di combustione.*

Moltissimi camionisti lamentano la presenza in cabina di gas provenienti dal motore che sono costretti continuamente ad aspirare. Il motore, nella maggior parte dei camion, è raggiungibile dalla cabina attraverso un cofano che lo racchiude e che dovrebbe isolarne il rumore, il calore e impedire appunto l'accesso dei gas e di altre sostanze.

Con l'usura le parti del motore si allentano; le guarnizioni (soprattutto di testa: le più sollecitate) si logorano; i gas di combustione fuoriescono, riuscendo a penetrare, attraverso le guarnizioni del cofano (che si logorano e allentano anch'esse col passare del tempo) in cabina.

Inoltre il sistema di riscaldamento, come nella gran parte delle automobili, consiste nel riscaldare l'aria raccolta dall'esterno col calore sviluppato dal motore. Nei sistemi più sofisticati vengono usati dei filtri per depurare l'aria calda dalla impurità e dagli odori, ma il rendimento è assai poco soddisfacente. Quindi generalmente i sistemi di riscaldamento non sono altro che convogliatori di aria impregnata di gas. D'altronde il riscaldamento avviene direttamente a opera del motore, per cui gli apparecchi non vengono usati, e, fino a poco tempo fa, non venivano nemmeno montati nei locali.

Sulla tossicità dei gas nell'ambiente di lavoro del camionista non ci risulta che esistano studi specifici: ci si può però basare sugli studi effettuati in ambienti ad alta presenza di gas di scarico. È stato dimostrato come gli ossidi, quelli di azoto in particolare, presenti nei gas abbiano un effetto paralizzante (paralisi ciliare) sull'apparato di microstrutture che ricoprono internamente i bronchi. Le complicazioni sfociano in genere nella bronchite cronica e ulteriori complicazioni possono portare a enfisemi e ad altre malattie polmonari.

Non si contano i disturbi meno gravi che interessano le altre " prime vie respiratorie " (laringe e faringe) e che si complicano a loro volta con altri fattori spesso ineliminabili: le correnti d'aria, ma anche le sigarette (molto consumate).

C) *Le correnti d'aria.*

Per agevolare il ricambio dell'aria, i camionisti adottano indistintamente il sistema più semplice ed elementare: aprono leggermente il finestrino o il deflettore, creando una corrente d'aria che è fatale sia per le complicazioni di eventuali disturbi delle vie respiratorie, sia per gli effetti che essa provoca sull'apparato osteo-articolare.

D'estate al calore sviluppato dal motore si aggiunge il calore esterno ed è impossibile guidare senza il refrigerio di una certa ventilazione; i finestrini sono sempre aperti e le correnti d'aria più forti. Il corpo spesso può sudare abbondantemente per il caldo, la concentrazione, la tensione e gli effetti di una continua circolazione d'aria. In queste condizioni sono all'ordine del giorno artriti, artriti acute o croniche, artrosi, reumatismi. L'artrite cervicale è una malattia molto diffusa tra i camionisti, come lo sono le artriti alla spalla (generalmente quella dalla parte del finestrino).

Non possediamo dati precisi sullo stato di morbilità dei camionisti, ma un'indagine effettuata sugli autisti dell'ATM di Milano nel 1971 indica un'incidenza del 28,96% di malattie classificate come artropatie e reumatismi.[29] È ragionevole pensare che tali disturbi raggiungano, tra i camionisti, livelli molto più alti e forme più acute, per le peggiori condizioni di lavoro e di riposo che " vivono " rispetto agli autisti degli autobus.[30]

D) *La posizione di guida e le vibrazioni.*

" È notorio " – dice un documento sindacale – " che un certo numero di ore giornaliere, trascorse in modo impegnato alla guida di un pesante automezzo di trasporto, provoca un'infinità di microtraumatismi, dovuti alle accelerazioni, nonché alle vibrazioni del veicolo trasmesse, attraverso le sospensioni e il seggiolino stesso, alla cerniera dorso-lombare dell'autista. Queste vibrazioni, che l'abitudine alla guida, nella stragrande maggioranza dei casi, non fa più avvertire, rappresentano, in effetti, una vera e propria aggressione ripetuta al fisico del lavoratore, che provoca, a lungo andare, alterazioni irreparabili ai dischi intervertebrali che, a loro volta, provocano nelle forme più benigne lombaggini e nella maggioranza dei casi, disfunzioni più acute alla colonna vertebrale e all'intero sistema osseo ".[31]

La reazione fisiologica al dolore è chiamata " contrattura antalgica ". " Con questo termine si indica un processo di difesa dell'organismo, per cui, nella zona colpita dal dolore dovuto, in primo luogo, alle caratteristiche anti-fisiologiche del sedile dell'autista, i muscoli cercano di difendersi contraendosi. In effetti ne consegue che questa contrazione provoca degli scompensi nella statica della colonna vertebrale, per cui la stessa si " storta " e, conseguentemente, il processo che ha dato origine al dolore, anziché risolversi, finisce con l'aggravarsi ".[32]

La " contrazione " può derivare dalle caratteristiche anti-fisiologiche del sedile, da un'insufficiente imbottitura, ecc., ma anche e forse di più da un prolungato ed eccessivo numero di ore alla guida in uno stato di tensione permanente.

Per curare tali disturbi si deve cominciare dal sedile, che deve essere di forma anatomica, con molleggi adeguati, ma è sul tempo di guida, sulla sua riduzione che bisogna " battere ": perché guidare richiede sempre più maggior sforzo, tensione e affaticamento fisico.

A peggiorare il quadro della situazione contribuiscono senz'altro la scomodità, in termini di spazio, rumore, instabilità, del riposo effettuato in cuccetta o, come accade spesso, nel secondo sedile.

Bisogna inoltre dire che tutta una serie di soluzioni tecniche studiate per migliorare il confort in cabina

non sono generalmente adottate nei camion, essendo fornite dalle case produttrici come *optionals*, con un relativo sovrapprezzo sul listino: così i sedili speciali (cioè più o meglio molleggiati e imbottiti); la botola per la circolazione dell'aria sul tetto della cabina; il condizionatore d'aria, unica vera soluzione contro i gas e le intemperie.

E) *I rumori.*

Già il solo rumore del motore in cabina costringe ad alzare la voce nella conversazione o a tenere alto il volume della radio. Si aggiungono poi i rumori esterni: i clacson, gli scarichi, lo sferragliare degli altri veicoli, che elevano in maniera notevole il rumore complessivo.

Anche qui l'esposizione continua a rumori di intensità che varia dal rumore di sottofondo fino ai rumori assordanti, provoca malattie e disturbi di entità notevole come otiti, mastoiditi, labirintiti, che portano a sordità parziali e che " suscitano, indirettamente, anche disturbi della regolazione neurovegetativa, irregolarità delle funzioni endocrine, turbe digestive e di altri apparati ".[33]

F) *Le luci, la nebbia.*

Anche gli occhi del camionista sono sottoposti a *stress* durissimi per l'attenzione continua alla strada e ai veicoli, per il sole e la luce d'estate, per la nebbia d'inverno, per i fari dei veicoli di notte. I camionisti affermano che guidare nella nebbia affatica dieci volte di più che in condizioni normali. È certo che gli occhi sono gli organi più esposti all'affaticamento e che tale affaticamento viene trasformato in tensione nervosa e si ripercuote su tutto il corpo.

G) *La tensione nervosa.*

Lo stato di tensione è d'altronde, una costante dovuta al complesso delle operazioni, apparentemente semplici e meccaniche, che il camionista deve svolgere in un solo istante e a ogni istante, e al continuo rischio nel quale lavora.

Guidare un autotreno non è come guidare un'auto e neanche l'abitudine ne semplifica o diminuisce le difficoltà: occhi alla strada, ai veicoli antistanti, per controllare il ritmo di marcia, eventuali frenate, ecc.; occhi agli specchi retrovisori, per controllare il traffico in arrivo; occhi ai lati, perché le dimensioni dei veicoli, sia in lunghezza che in larghezza, tolgono visibilità e ritardano la percezione di un ostacolo; occhi sul cruscotto, per un controllo puntuale della strumentazione sempre più complessa.[34] Così è la guida di un normale percorso autostradale; e le cose si complicano ulteriormente nelle strade normali, in prossimità delle o dentro le città: le sedi stradali sono più strette, il traffico è maggiore e più caotico, la " marcia " diventa più difficile, piena di fermate, sterzate, manovre di emergenza per evitare l'investimento, il tamponamento e altri mille incidenti. L'attenzione, e quindi lo sforzo, è al massimo. In queste condizioni le dimensioni del veicolo raddoppiano. " È più faticoso fare dieci chilometri in città " – afferma un camionista – " che cento in autostrada ". E ancora: " Bisognerebbe avere quattro occhi, non due, per guidare con un minimo di sicurezza ".[35] La guida diventa " un susseguirsi di situazioni imprevedibili e di pericolo ",[36] che si traducono in continui stimoli emozionali e in una continua tensione nervosa.

Tutti i camionisti, indistintamente, lamentano durante il lavoro uno stato di tensione, " agitazione ", " nervosismo " che, tralasciando per ora altre motivazioni di carattere psicologico, affettivo o sessuale, trae origine dalle caratteristiche stesse del lavoro (il susseguirsi di situazioni imprevedibili) e dalle condizioni generali in cui viene svolto: traffico congestionato, velocità eccessive, ore di guida eccessive, scarso riposo e, in più, rumori, luci, vibrazioni.

I disturbi che ne risultano si ripercuotono sul generale equilibrio psico-fisico del lavoratore, si sommano ad altri disturbi derivanti dal carattere patologico del lavoro stesso e possono sfociare in gravi malattie del sistema nervoso centrale e periferico e del sistema nervoso vegetativo (nella lista delle principali malattie, che riportiamo più avanti, ne sono elencate numerose relative a questo aspetto).

H) *L'alimentazione.*

Un altro aspetto estremamente grave per la salute dei camionisti riguarda il loro regime di alimentazione: i tipi di alimenti che sono costretti a mangiare e il modo in cui consumano i pasti. I cibi che si consumano nelle famose trattorie per camionisti hanno l'inconveniente di essere notevolmente diversi fra di loro, sia nella sostanza che nei condimenti; variano da regione a regione e più ancora da stato a stato. Il regime di alimentazione è perciò fin troppo vario.[37]

Ma il grosso problema sta nella esiguità del tempo a disposizione per consumare un pasto e nell'irregolarità con cui i pasti vengono consumati. Riguardo all'ultimo aspetto, la situazione varia a seconda che il lavoro segua o meno un ritmo regolare. In alcuni settori, come collettame, cantieristica, la pausa corrisponde generalmente alle ore meridiane e serali; in altri settori, nei quali la celerità del trasporto è un fattore fondamentale (trasporto latte, alimentari non refrigerati, trasporto internazionale, ecc.), la regolare cadenza dei pasti viene sacrificata alla regolarità del trasporto.

" È già difficile consumare il pasto con calma, per la ressa delle ore di punta, nelle quali il servizio è lento e gli ambienti non sono dei più tranquilli. . Prima di scendere dal camion si era tesi, stanchi, ora [a pranzo o a cena, N.d.A.] ci si dovrebbe rilassare un po'... Ma c'é la paura che ti rubino il camion. . ".[38]

I camionisti hanno ormai imparato a chiudere a chiave la cabina, togliere i contatti dell'accensione, agganciare addirittura dei cavi d'acciaio alle maniglie delle portiere... Eppure in trattoria cercano un tavolo vicino alla finestra dal quale poter controllare il camion mentre mangiano. I posti vicino alla finestra sono naturalmente limitati e la maggior parte dei camionisti continua a stare in tensione anche quando mangia. Si vedono, sì, nei parcheggi vicino alle trattorie, nel pomeriggio, dei camion in sosta, ma la maggior parte dei camionisti, vuoi per l'orario di lavoro (salariati), vuoi per i ritmi impostigli (padroncini), riprendono a viaggiare subito dopo aver mangiato; la

digestione la fanno in cabina. E non può essere che una pessima digestione, o possono non digerire affatto. Basta pensare alle vibrazioni, agli scossoni, agli sbandamenti, alla mancanza di inerzia a cui è sottoposto il fisico. " Basta una frenata e ti viene il boccone in bocca... " ci spiega un camionista che risente delle conseguenze di una tale prassi quotidiana.[39]

Come si può capire (ma come potrebbe chiarire meglio un'opportuna indagine medico-sanitaria), il camionista non è mai nelle condizioni ideali per consumare proficuamente un pasto e non ha materialmente la possibilità di digerire. La consumazione di un pasto abbondante provoca una certa sonnolenza, un assopimento; perciò i camionisti consumano pasti leggeri prima di intraprendere un tragitto, e la cosa ha i suoi vantaggi, perché evita disturbi di digestione e garantisce la necessaria lucidità. La prassi può però, come spesso accade, degenerare in un denutrimento. Infatti durante il lavoro, il camionista dovrebbe mangiare poco e spesso, ma non può farlo; così, a lungo andare, prevalgono le cause di una mancanza di appetito: l'astinenza stessa, la tensione, la stanchezza, il fumo delle sigarette.

Tutti questi aspetti che abbiamo descritto favoriscono il sorgere di malattie dell'apparato digerente, che vedono la possibilità di complicazioni gravi nella continua alterazione del sistema nervoso vegetativo dovuto alla tensione. Le rilevazioni medico-sanitarie, di cui si è già parlato, sul personale viaggiante delle autolinee urbane delle grandi città confermano a riguardo le tesi esposte nei documenti sindacali dell'autotrasporto e le rilevazioni da noi effettuate attraverso le interviste: all'ATM di Milano, nel 1971, c'è un'incidenza del 17,11% di disturbi intestinali e del 12,40% di disturbi gastroduodenali (totale: 29,51%) a Torino le malattie dell'apparato digerente raggiungono una media simile: il 28,7%.[40]

Anche in questo caso si può ipotizzare che i camionisti siano molto più colpiti dall'infinita gamma di malattie intestinali e gastroduodenali dei loro colleghi autisti di autobus.

I) *Le ore di lavoro e le ore di riposo.*

Abbiamo riscontrato nelle interviste una notevole concordanza tra i camionisti sulle cause degli incidenti: " Il sonno " – ci dicono – " è la causa principale ". Tutti sono concordi nell'affermare di non godere di un periodo di riposo sufficiente.

L'ultimo contratto nazionale della categoria definisce l'orario di lavoro per i conducenti in 40 ore settimanali, 8 ore al giorno. Di fatto le ore di lavoro diventano 10, 11, 12.

D'altronde lo stesso contratto, e i contratti integrativi vi si adeguano, consente un numero di ore straordinarie che possono arrivare a un massimo di 25 al mese.

Purtroppo i contratti nell'autotrasporto contano ben poco e, anche dove contano, lo straordinario si trasforma da lavoro eccezionale ed episodico, come dovrebbe essere, in normale orario di lavoro.[41]

Ci hanno detto spesso i camionisti: " Lavoriamo ventiquattro ore su ventiquattro " Così è, nel trasporto internazionale, dove le ore di riposo si riducono in molti casi a 4-5 al giorno; così è nel trasporto di linea (collettame), dove il riposo effettivo non supera le 5-6 ore al giorno. Infatti non si calcolano come ore di riposo, quelle che i camionisti passano in cuccetta durante il viaggio, per diversi motivi: 1) perché, a norma di legge, non dovrebbero stare in cuccetta quando il camion è in marcia; 2) perché questo tempo viene computato e pagato come tempo di lavoro al 30%; il secondo camionista secondo la disposizione del codice della strada, dovrebbe assistere il compagno alla guida e quindi rimanere ben sveglio nel sedile accanto a lui; 3) perché il riposo in cuccetta non può risultare fisiologicamente sano ed efficace per un'infinità di motivi, che vanno dalla scomodità in termini di spazio e di confort della brandina, alla rumorosità della cabina e dell'ambiente esterno, dalle continue vibrazioni, scossoni, ondeggiamenti, sconquassi, alla paura dell'incidente e al conseguente stato di tensione.[42] Quest'ultimo aspetto è condizionato dalla fiducia di chi dorme in cuccetta verso il compagno che guida. Quando la coppia non è affiatata, è facile che in cuccetta non si chiuda occhio. Ma basta una nottata di pioggia o di nebbia, o la vista di un incidente, e il riposo, pur nelle predette condizioni di fiducia nel compagno, è compromesso definitivamente.

**Nocività psico-sociale.**

Ai fattori descritti, agenti di una specifica nocività sul fisico e sul sistema nervoso del camionista, si aggiungono un complesso di situazioni inerenti all'estraneazione da un contesto sociale stabile e definito, alla sistematica separazione dalla famiglia e alle scarse possibilità di contatto con gli stessi compagni di lavoro, che il camionista vive come diretta conseguenza della particolare organizzazione del lavoro.

A) *L'isolamento.*

La settimana lavorativa si articola in vario modo, in relazione al tipo di trasporto.

È importante a tale proposito distinguere la distribuzione a breve e medio raggio, che consente il rientro in sede e il ritorno a casa ogni giorno o almeno ogni due giorni, dalla distribuzione di lunga distanza, che impone un'assenza dalla famiglia e dal proprio ambiente sociale di più giorni.

Nel primo caso rientra la piccola distribuzione urbana e interrurbana di collettame, il trasporto di materiale per la cantieristica, la piccola e media distribuzione di idrocarburi, ecc. Nel secondo, la distribuzione a lungo raggio di collettame, il trasporto internazionale, il trasporto su lunga distanza di materiale di origine e uso diverso a carico completo. In realtà non esiste un rapporto definito tra caratteri merceologici del prodotto e lunghezza del viaggio (o raggio di distribuzione).[43]

Nella " piccola distribuzione " l'orario di lavoro si protrae, come si è già accennato, molto al di là delle 8 ore (nel caso di salariati); nel caso dei padroncini che stipulano contratti con imprese private, il ritmo di lavoro è spesso spezzato, irregolare, imprevedibile. Le conseguenze sono una mancanza di tempo libero da dedicare ai rapporti sociali e familiari, e una disponi-

bilità irregolare del poco tempo a disposizione.

Il tempo libero come tempo di rigenerazione, di riproduzione della forza-lavoro, per la stragrande maggioranza dei camionisti non esiste; essi non hanno un numero di ore anche serali o notturne di distrazione, di svago, di libertà, di cui gode la maggior parte degli operai. La giornata è fatta di momenti di intenso lavoro (la guida) e di momenti impiegati in altre mansioni, come l'assistenza al carico e allo scarico, il controllo e la custodia del veicolo, la manutenzione primaria, il tempo per i documenti e le pratiche, ecc.: di lavoro quindi meno intenso, che richiede pur sempre, però, la presenza fisica del camionista.. e quindi di lavoro vero. Ne escono fuori dei ritagli di tempo fra un'operazione e un'altra, inutilizzabili per qualsiasi attività ricreativa e troppo ridotti per poter trasformarli in riposo proficuo.[44]

Dove il lavoro impone l'assenza da casa per più giorni (fino ad una settimana e anche oltre nel trasporto internazionale) la mancanza di un rapporto stabile con l'ambiente sociale di residenza e con la famiglia si fa sentire con maggiore pesantezza. " Non ho amici! ", ha confessato un camionista della Domenichelli, alludendo all'assenza di rapporti con persone estranee al suo ambiente di lavoro.

Nelle interviste e nei colloqui abbiamo potuto constatare il modo spesso drammatico in cui questi operai vivono la mancanza di rapporti sociali costruiti su uno scambio di esperienza, su una collaborazione, su un lavoro o su uno svago in comune.

I più giovani rimpiangono la possibilità di poter stare con gli amici, trovarsi uscire assieme, discutere, giocare, parlare con i vecchi amici. " Dovevo sempre dirgli di no! [agli amici che gli facevano proposte, N.d.A.] ...finché ci siamo staccati. ..".[45] " Non potevo andare a ballare perché il mattino dopo dovevo partire [...] dovevo riposarmi... ".[46]

D'altronde le amicizie di lavoro sono per lo più forzatamente passeggere, superficiali: per mancanza di tempo, per l'opprimente presenza del lavoro che ne limita il respiro e ne sacrifica lo spazio. Uno scambio di parola coi colleghi in trattoria; una discussione al carico o allo scarico; la ricerca di un contatto con qualcuno alle soste, nei bar; un rapporto col compagno di viaggio (se c'è), che diventa col tempo logoro e incapace di crescere e di modificarsi.

L'impossibilità di leggere, di informarsi, di approfondire in qualche modo anche la conoscenza dei problemi di lavoro su di una base obbiettiva; il doversi limitare a elencare nelle discussioni, amaramente, tutti gli aspetti più assurdi, più contradditori che vive, tutte le situazioni limite, di pericolo, di fatica, di abbrutimento; a riportare tutte le voci più incontrollabili, a bestemmiare contro irraggiungibili, presunti colpevoli; a banalizzare e accettare con impotenza (pur incazzata) la propria condizione di vita. Così vive il camionista!

B) *I rapporti affettivi e i rapporti sessuali.*

Ugualmente sacrificati, i rapporti affettivi con i familiari e i rapporti sessuali.

Le frustrazioni, le angosce più pesanti, maturano da una " eterna " separazione del lavoratore dalle persone più care. I brevi momenti di intimità vengono spesso vissuti nella prospettiva " seguente ", nell'inevitabile distacco che seguirà, nell'incapacità di goderli appieno, nell'ansia nevrotica del rifiuto della propria condizione di vita, di lavoro, di sostentamento.

Così i rapporti sessuali, che vengono costretti in una nevrotica serie di scadenze settimanali, nelle quali i *partners* possono al massimo cominciare a conoscersi, e dalle quali difficilmente traggono reciproco appagamento e soddisfazione.

I rapporti con le prostitute costituiscono il naturale sfogo alla repressione sessuale e allo stato di tensione perenne. I più giovani, evidentemente abituati a rapporti più liberi e spontanei, dichiarano però la loro insoddisfazione, la profonda alienazione vissuta nel rapporto, e il perdurare e il peggiorare di motivi di rabbia e di angoscia.

Abbiamo cercato delle situazioni in cui la lontananza da casa funzionasse da stimolo, da continuo rigeneratore del rapporto familiare. Non ne abbiamo trovate. Siamo solo riusciti a scoprire che un elemento gratificante in questo senso può essere rappresentato dai figli: alcuni camionisti sui trent'anni ci hanno parlato della gioia dei loro figli (per lo più piccoli) al loro ritorno, e dei sacrifici che sono disposti a fare per " non fargli mancare nulla ".[46]

Qualche autista anziano, ricordando gli inizi della sua carriera, spiegava invece come i figli più piccoli non lo riconoscessero e scappassero spaventati al suo ritorno a casa dopo 10 o 15 giorni di assenza. E come a ogni ritorno scoppiassero grosse liti con i figli maggiori alla pretesa del padre di avere tutti i figli attorno a sé a tavola.[47]

I figli non conoscono il padre e si disabituano alla sua figura; e ne risentono a livello psicologico.

A una nostra domanda che chiedeva se fossero più calmi a casa o sul lavoro, molti camionisti hanno risposto: " sul lavoro! ", spiegando come a casa diventassero improvvisamente nervosi, irascibili; si arrabbiassero per un nonnulla; non sopportassero i rumori; litigassero con la moglie; avessero persino voglia di picchiare i figli, magari per un cattivo comportamento tenuto da quest'ultimi durante la settimana.

Succede molto spesso che i rapporti coniugali (affettivi e sessuali) col passare degli anni si raffreddino; che la famiglia venga vissuta come un ambiente ostile; che i figli si autonomizzino, sfuggendo prima al controllo del padre, poi di entrambi i genitori. Che quindi vengano a mancare uno o tutti i ruoli caratteristici del capofamiglia, come marito e come padre.

Il lavoro diventa quindi la possibilità di evadere, di isolarsi, in alcuni casi di cercare nuove esperienze, nuovi rapporti umani, affettivi, sessuali, di crearsi una nuova vita.

Un vecchio camionista bolognese che trasportava latte dalla Germania all'Italia, restio a parlare, voleva rilasciarci una sola dichiarazione: " Se uno fa questo lavoro, vuol dire che c'è qualcosa che non va in famiglia: o non va d'accordo con la moglie; o con i figli, o qualcos'altro... ma di certo non ha una situazione familiare normale! ".[48] L'affermazione del camionista è probabilmente inesatta o meglio, va interpretata: siamo propensi a credere che moltissimi camionisti vivano situazioni familiari particolari, tese o

rovinose; crediamo però che sia stato il lavoro, la condizione di camionista, " la vita di sacrificio " come la chiamano loro a renderle tali o comunque a peggiorarle rispetto a un probabile " prima ".

Riportiamo in conclusione alcuni passi della relazione di Angelo Maggioni, che sintetizzano perfettamente la condizione di vita dell'autista: " È, la loro, una prestazione lavorativa fatta di rischio e di tensione continua, perché è un susseguirsi di situazioni imprevedibili e di pericolo, alle quali il lavoratore può fare fronte soltanto con la prontezza dei suoi riflessi, con un saldo sistema nervoso, con la pienezza delle sua capacità fisiche. Ad appesantirla si aggiungono tutti gli inconvenienti derivanti dall'assoggettamento continuo al rumore, all'aspirazione continua dei gas di combustione, dalla irregolarità dei pasti e del riposo, ecc.

Dopo 6, 7, 8 ore di lavoro in queste condizioni, in cui sei stato sottoposto ad uno stress insostenibile, te ne torni a casa debilitato, ossessionato [...] L'appetito sparisce. In famiglia, per un nonnulla, te la prendi con la moglie e con i figli: tutto ti irrita e ti dà fastidio. Non dormi o dormi poco e male, angosciato, come ora lo sei, per quel che ti è capitato o ti poteva capitare durante il lavoro.

Per questi lavoratori è un vivere fatto di rischi e di tensione continua, di esigenze psico-fisiche frustrate, di necessità insoddisfatte, che li rovinano nel corpo e nella mente e provocano loro malanni a non finire [...] 15-20 anni alla guida dei pesanti autotreni, che corrono sulle grandi strade nazionali [...] rendono, in tantissimi casi, il lavoratore un dissociato, un pericolo potenziale per la strada, che della velocità, del rischio calcolato e continuo nella guida, del cottimismo della morte: più velocità, più viaggi, più guadagni, ne fa le sue ragioni di vita ".[49]

### Le malattie

Riportiamo ancora una pagina del suddetto documento, che elenca le innumerevoli malattie e disturbi a cui sono soggetti gli autisti dell'autotrasporto.

Data la gravità della condizione del lavoro degli addetti del settore specie del trasporto-merci, e il mancato riconoscimento di malattie professionali, il documento, e questa pagina in particolare, è di notevole importanza, specie per la scarsità di documentazione in materia.

" – ipertensione e malattie del sistema nervoso centrale: turbe mentali, psiconevrosi, morbo di Parkinson, epilessia, emicrania, cefalea, ecc. e malattie del sistema nervoso periferico (paralisi del facciale, nevralgie del trigemino, sciatica, nevrite). Queste malattie sono dipendenti, principalmente, dai continui stimoli emozionali e dalla continua tensione nervosa alle quali [i lavoratori, N.d.A.] sono assoggettati;

– malattie del sistema nervoso vegetativo, che poi trovano espressione, in spazi di tempo più o meno lunghi, in malattie gastriche e duodenali [...];

– malattie dell'orecchio (otite, mastoidite, labirintite), che suscitano, indirettamente, anche disturbi della regolazione neurovegetativa, irregolarità delle funzioni endocrine, turbe digestive e di altri apparati;

– cardiopatia reumatica, reumatismo articolare acuto;

– malattie dell'apparato digerente, la cui insorgenza è fortemente stimolata dall'alterata funzionalità del sistema nervoso e dalla prestazione lavorativa soggetta a stimoli emozionali continui. Una delle più gravi tra queste malattie, l'ulcera gastrica, duodenale e digiunale, ha provocato e continua a provocare nefande conseguenze su migliaia di lavoratori dei trasporti;

– gastriti, gastroenteriti, coliti acute e croniche, trovano un fertile terreno di sviluppo in una molteplicità di fattori tossici o microbici, nervosi e da fatica, connessi direttamente alle precarie condizioni di lavoro, alla preoccupazione di rispettare i tempidi percorrenza, allo stato di ansietà, di emotività, alla vera e propria continua lotta del personale di condotta dei mezzi di trasporto con il traffico, i semafori, le condizioni delle strade, le condizioni dei passeggeri, ecc.;

– malattie delle ossa e degli organi della locomozione (artrite acuta e cronica, artrosi, ecc.) sulla cui insorgenza influiscono, oltre che squilibri di temperatura e le variazioni metereologiche, le vibrazioni, i sussulti, le sollecitazioni meccaniche continuamente imposte e dipendenti dalla convulsa marcia dei mezzi di trasporto nel caos dei traffici attuali ".[50]

### La ristrutturazione nel settore

I caratteri della futura normativa che regolerà il settore dell'autotrasporto professionale di merci spingono decisamente verso una maggiore qualificazione dimensionale e produtiva delle imprese, riflettendo in questo senso i pareri espressi in sede di commissione, delibera e regolamentazione dalla CEE, riguardanti l'aumento delle dimensioni delle imprese e del costo medio del lavoro.

Le disposizioni mirano a stimolare e orientare nuove iniziative imprenditoriali che si inseriscano armoniosamente all'interno di una tendenza verso la *concentrazione* e *specializzazione* produttiva. Sono questi i caratteri essenziali di una ristrutturazione in atto che trova la propria origine nelle sostanziali modifiche della domanda di trasporto. Modifiche indotte dal nuovo assetto della scala di produzione e distribuzione: standardizzazione dei prodotti e mutata commercializzazione degli stessi (unificazione in sede MEC, aumento del chilometraggio medio, aumento delle esportazioni e importazioni, accelerazione delle fasi di smercio); e dalla necessità di connettere fasi del processo produttivo sempre più disperse dalla recente tendenza al decentramento.

" Ragionando in termini di efficienza e produttività " – si legge in un editoriale di " Autotrasporto "[51] – " [...] sembra inevitabile il passaggio dalla fase artigianale a quella industriale dell'autotrasporto. Si tratta, d'altra parte, di un passaggio obbligato ". L'affermazione sembra valida se, a quanto detto sopra, si aggiunge che l'aumento del costo medio del lavoro ha ridimensionato, anche in questo settore, i margini di profitto basati su uno sfruttamento estensivo (*labour using*) del lavoro.

La ristrutturazione si accolla dunque il compito di elevare il livello di produttività medio del settore,

imponendo un innalzamento delle capacità trasportabili dei mezzi (vedi proposte di aumento del peso per asse), l'omogeneizzazione delle loro caratteristiche di progettazione e costruzione, un loro utilizzo pieno e razionale.

La ristrutturazione inoltre implica un aumento del capitale costante e un innalzamento della composizione organica del capitale complessivo impiegato nell'attività di distribuzione, che può assumere la veste di grossi immobilizzi privati, come nel caso dell'attrezzamento di un *terminal* per *containers* o di un complesso di distribuzione e trasporto integrale (dall' immagazzinamento, al carico e scarico), e, congiuntamente, di aumento del capitale fisso sociale, sotto forma di particolari strutture, gli autoporti, dislocati nel territorio, atti a snellire e agevolare l'intrecciarsi delle diverse operazioni relative allo scambio delle merci. A questo fine gli autoporti sono attrezzati di ampi parcheggi, impianti adeguati al carico e scarico e immagazzinamento, uffici di dogana e sanitari, impianti di rifornimento, officine di manutenzione, servizi di riposo e ristoro per i camionisti, raccordi con la ferrovia.

Come si vede, al trasporto vero e proprio si affiancano una serie di nuove funzioni di aumentato peso e importanza.

Il complesso delle operazioni si qualifica ormai come funzione specifica: sia che si tratti dell'impresa industriale, che allarga l'ampiezza della commercializzazione del prodotto alla fase della distribuzione e del trasporto, creando un proprio parco di mezzi e una struttura adeguata di impianti di conservazione e di movimentazione interna delle merci, sia che, ed è questo l'aspetto nuovo della specializzazione del settore, il complesso delle operazioni costituisca specifica attività produttiva di un certo capitale.

L'autotrasporto si specializza come funzione integrata alle nuove esigenze di accelerazione e fluidificazione delle varie fasi della distribuzione.

Un utilizzo remunerativo del mezzo implica un suo sfruttamento adeguato, la capacità di farlo viaggiare continuamente, quindi una complessa organizzazione dell'attività. Quell'efficienza, costruita sull'improvvisazione, sugli enormi sacrifici, sui continui rischi, sulla sistematica trasgressione delle norme, sull' arte di arrangiarsi tipica del settore, non risponde più alle nuove esigenze dell'autotrasporto.

L'aumento vertiginoso (il 60% in due anni) delle varie componenti di costo, dal veicolo alla manutenzione, scoraggiano d'altra parte avventure di carattere individuale. Per esempio, il costo di un grosso trattore per semirimorchio " FIAT-690T2 " è passato da L. 7350000 del gennaio 1971, a L. 13155000 del luglio 1973 (+ 79%); un semirimorchio chilolitrico da 28000 litri, in lega leggera, della " Nuova OMT ", da L. 12960000 a L. 16200000 (+ 25%). Il costo complessivo del veicolo cisternato al 1973 si aggira sui 30 milioni, con un aumento di 10 milioni in due anni: difficilmente un " padroncino " può mantenersi in equilibrio in simili situazioni di mercato o entrarvi per la prima volta.

Sono già in atto e quindi si prospettano nel settore " alcune trasformazioni strutturali, tendenti alla liquidazione del piccolo trasportatore, attraverso la sua assunzione come forza lavoro salariata in imprese di grosse dimensioni o a una sua razionalizzazione (consorzi, cooperative) ".[52]

Un fattore di innovazione di rilievo nell'organizzazione della distribuzione è rappresentato dall'*autoarticolato*: soluzione tecnica rivoluzionaria, che permette di incidere ulteriormente sulla specializzazione della funzione di trasporto.

L'autoarticolato è infatti la rappresentazione materiale della separazione di due funzioni o comunque di due elementi che identificano mansioni diverse fra loro: il trattore (ex motrice; funzione di traino) e il semirimorchio (ex rimorchio o cassone di carico; funzione di carico e scarico, attesa e controllo al carico). Trattore e semirimorchio (quest'ultimo rappresenta l'intero carico) possono essere agganciati e sganciati con estrema rapidità. Il semirimorchio (assimilabile da questo punto di vista al *container*) diventa la massima unità modulare di carico, rientrando nell'area produttiva precedente al traino (l'area del " packing ") e nel capitale costante della stessa; il trattore, mera unità di traino, è reso più efficiente dalla sua costante disponibilità allo svolgimento della funzione (eliminazione dei punti morti per il carico-scarico).

La mansione del camionista appare finalmente pura, nella sua assenza di controllo e guida del processo. Tutto il lavoro, fino all'ultimo minuto, applicato alla ridefinita funzione, si colloca all'interno di una più spinta divisione del lavoro, corrispondente alla nuova dimensione produttiva assunta dall'industria della distribuzione.

Nel medio-lungo periodo, " ... la tendenza generale alla *concentrazione* è presente, condizionante e convincente... " afferma Donatella Calabi in un suo recente studio del settore.[53]

Non bisogna però immaginare che il processo di ristrutturazione sia fluido e privo di controtendenze; fonti sindacali rilevano con preoccupazione la persistente tendenza, da parte delle imprese industriali, a liquidare i propri parchi mezzi vendendo i camion ai dipendenti,[54] e altre notizie meno recenti confermano una certa inerzia del settore a una sua modificazione strutturale nel breve periodo.

È evidente come settori quali l'intermediazione e la stessa industria di trasporto meno forte, per l'uso che fa dei padroncini, vedano enormemente sacrificate dall'eliminazione di questi ultimi le loro fonti di profitto; è quindi altrettanto ipotizzabile che oppongano una resistenza accanita, incoraggiando anche finanziariamente iniziative individuali.

Una soluzione realistica, che media le due tendenze, può vedere una riqualificazione del settore " artigianale " all'interno delle nuove esigenze produttive: una nuova figura di " padroncino ", per esempio, può essere quella del " trattore " di semirimorchi. La trattrice costituisce il nuovo mezzo di lavoro del proprietario-conducente, infinitamente più utilizzabile di qualsiasi altro mezzo, per la sua versatilità di traino (possibilità di agganciare qualsiasi semirimorchio). L' investimento del capitale è però, come si è visto, abbastanza alto (si aggira sui 20 milioni); la figura, così specializzata, perde inoltre tutta quella cornice di qualificazione professionale relativa alla precedente, più complessa, attività che circondava lo *status* del

camionista; in questo senso si dequalifica, perde in autonomia e discrezionalità, eliminando – se ancora veramente ne rimangono – gli ultimi elementi di pseudo-imprenditorialità esistenti (che sono a tutt'oggi non indifferenti fattori di attrattiva e gratificazione).

Un appunto finale per descrivere le tendenze generali di crescita del settore. La recente crisi energetica ha messo in evidenza il maggior consumo-relativo dei camion rispetto ad altri mezzi di trasporto: ferrovia, navigazione interna e di cabotaggio; l'oggettiva insostituibilità del trasporto su gomma (l'80% delle merci) e la conseguente difficile riconversione in tempi brevi, impongono d'altronde un atteggiamento realistico nei confronti degli " sviluppi alternativi " dell' assetto della struttura del trasporto.[55] L'aumentata incidenza del costo del carburante, più che favorire soluzioni alternative, stimola ulteriormente il processo di ristrutturazione verso le forme suddette imponendo da subito un innalzamento della produttività media della singola unità di autotrasporto. L'aumento e l'omogeneizzazione a livello europeo della portata massima, per asse, a 13 tonnellate (dalle attuali 10), sono proposte caldeggiate anche dalle case costruttrici di autocarri, che garantirebbero il raggiungimento parziale dell'obbiettivo (la misura è già operante in Francia, Belgio e Lussemburgo).

Un altro fattore importante è rappresentato dal processo di integrazione e concentrazione a livello europeo delle imprese produttrici di veicoli industriali, dalla uniformazione delle caratteristiche di costruzione e dagli ingentissimi investimenti di capitale, effettuati nel settore già prima della crisi energetica. Investimenti che hanno permesso, per esempio, alla FIAT-OM di incrementare la produzione e vendita di veicoli industriali del 42,6% nel primo semestre del 1974 e del 38,9% nell'intero 1973, qualificando il settore come " trainante " rispetto agli altri.

Sempre la FIAT, che già partecipa a una *holding* – la FIAT-ALLIS – relativa al settore delle macchine per il movimento di terra, e che nel settore " veicoli industriali " è già associata all'UNIC francese, ha stretto da poco un accordo di co-produzione con la KHD tedesca, operante anch'essa nel settore dei veicoli industriali. L'operazione prevede lo scorporo del settore veicoli industriali e autobus dall'apparato produttivo delle due case e la confluenza dell'attività in nuove società nazionali da costruire in Italia, Francia e Germania, controllate da una *holding* che, con ogni probabilità, avrà sede in Olanda.[56]

Il gruppo " FIAT-UNIC-KHD " si colloca così in posizione preminente a livello europeo nella produzione di veicoli industriali, puntando sulla differenziazione della gamma dei modelli: dagli automezzi pesanti e pesantissimi e speciali (FIAT-KHD), al nuovo furgone per città " FIAT 242 "; e puntando sulla nuova domanda proveniente dai paesi socialisti, dai paesi del terzo mondo (Africa e Medio Oriente in particolare) e dallo stesso mercato europeo: " In Italia " – afferma Giorgio Keller, concessionario per l'Italia della KHD – " il problema del trasporto su strada e, quindi, l'espansione del mercato degli autocarri, sta assumendo proporzioni enormi, nemmeno immaginate dal grosso pubblico... ".[57]

Sembra quindi che stia per cominciare l'era del camion piuttosto che l'era del rilancio della ferrovia.

In questo quadro di generale sviluppo e solidificazione della struttura produttiva del settore dei veicoli industriali da strada, si coglie il senso di opere quali il " Centro Smistamento Merci di Padova " che, al di là di un fantomatico rilancio della " bettolina ", con l'aggancio al canale navigabile Padova-Venezia, e dei raccordi con la FFSS, che permettono la " fondamentale intermodalità del trasporto ", vuol essere una grande struttura di concentrazione e interscambio di tutte le merci che viaggiano su gomma gravitanti nell'area Nord-Occidentale dell'Alta Italia; e fungere da polo commerciale attrezzato nei rapporti di scambio con i paesi del nord Europa e dell'Est. Due autoarticolati di grandi dimensioni al minuto, per tutte le 24 ore della giornata, sono infatti le previsioni del flusso di mezzi che convoglieranno su Padova a opera ultimata: è chiaro che né l'economicità della ferrovia, né la potenzialità del trasporto fluviale riusciranno a frenare la crescita del trasporto su gomma, sul quale il grosso capitale multinazionale ha investito una parte notevole dei suoi interessi: indirettamente come produttore di veicoli industriali, direttamente come gestore della nuova scala industriale dei traffici, come nel settore " TIR ", già egemonizzato da società a capitale multinazionale.

*Bruno Zanatta*

## NOTE

1. K. MARX, *Il Capitale. Critica dell'economia politica. Libro secondo. Il processo di circolazione del capitale*. Roma, Edizioni Rinascita, 1953, tomo 1, p. 153. Corsivo nostro.
2. *Idem*, p.
3. MARIO DEL VISCOVO, *Ricerca CNR sulla struttura dei trasporti italiani. I trasporti terrestri*, – Etas Kompas. Milano, 1971, volume I, p. 180.
4. IVO BARZAGHI, segretario della Federazione Unitaria del settore autotrasporto merci al *Convegno regionale FIAI-CGIL alla Camera del Lavoro di Padova*, Padova, 16 marzo 1975.
5. *L'economia italiana 1945-1970*, a cura di Augusto Graziani. Il Mulino, Bologna, 1972, p. 15.
6. VITTORIO VALLETTA in *Ministero per la costituente, Rapporto della commissione economica, vol. II: Industria, Appendice alla relazione (interrogatori)*, Roma, 1946. Riportato in *L'economia italiana 1945-1970* cit., p. 130.
7. *Idem*, p. 131.
8. GIULIO BENCINI, *Città e traffico paralizzati da 104 auto per kmq.*, in " Rinascita ", Roma, a. XXX, n. 49, 14 dicembre 1973, p. 11.
9. FIST-FIAI-CGIL, *Elementi di discussione per l'elaborazione di un documento di indirizzo politico sindacale per il trasporto merci* (ciclostilato). Milano, dicembre 1974, p. 10.
10. Le frasi tra virgolette sono parti di interviste con camionisti. In questo caso: intervista con dipendente della Domenichelli: S.G., Padova, novembre 1974.
11. Intervista con ex camionista, ora gestore di una trattoria. Brennero, gennaio 1975.
12. Risposte di autisti di una certa anzianità di lavoro alla richiesta di descrivere le condizioni di lavoro agli inizi della loro carriera.
13. Intervista con dipendente della Domenichelli: S.G., Padova, novembre 1974.
14. *Ibidem*.

15. " Autotrasporto ", rivista mensile di tecnica, economia e gestione del trasporto su strada, edita da Espansione Spa, Milano, a. II, n. 15-16, luglio-agosto 1974, pp. 34-36.
16. Occupazioni alternative nel settore (facchinaggio, movimentazione in magazzino, distribuzione in città) sono scarsamente remunerate, pur garantendo condizioni di vita migliori (nel senso dei rapporti sociali e familiari).
" Ricordiamoci che l'autista di città, nel '68, prendeva 2.200 lire al giorno ": Ivo Barzaghi al Convegno cit.
17. " Autotrasporto ", Milano, a. II, n. 19-20, novembre-dicembre 1974, p. 55.
18. Abbiamo ricavato in massima parte gli elementi conoscitivi di questo capitolo dai colloqui avuti con autisti dipendenti della Domenichelli di Padova e, in minor misura, della Maritan-Borgato.
19. Dicevamo all'inizio della difficoltà delle ditte di autotrasporto di reperire mano d'opera giovane. Anche queste ditte, e soprattutto per questo tipo di lavoro " di linea " che impone l'assenza da casa per l'intera settimana, hanno accusato difficoltà in questo senso; per questo motivo hanno organizzato alcuni rami della distribuzione in modo da garantire all'autista (giovane) la possibilità di rientrare a casa alla fine dell'orario di lavoro.
Praticamente la ditta fa fare un viaggio di andata e ritorno, la cui durata complessiva si aggira sulle 8 ore, da una località a un'altra (per esempio: Padova-Bologna-Padova) con dei mezzi veloci che viaggiano sopra i 100 km. all'ora e possono essere liberati dal semirimorchio (che costituisce l'intero carico) in pochissimo tempo, per riprendere il viaggio di ritorno con un altro semirimorchio già pronto all'arrivo. Gli autisti più giovani preferiscono questa soluzione che, pur essendo " massacrante " per l'intensità dello sforzo, proporzionale alla velocità di percorrenza e alle ore di guida continuata, consente di essere a casa tutti i giorni.
20. Intervista con dipendente della Domenichelli: I.R., Padova, gennaio 1975.
21. Intervista con dipendente della Domenichelli: R.Z., Padova, febbraio 1975.
22. Intervista con dipendente della Domenichelli: I.R., Padova, gennaio 1975.
23. Intervista con dipendente della Domenichelli: N.B., Padova, gennaio 1975.
24. Intervista con dipendente della Maritan-Borgato: C.B., Padova, dicembre 1974.
25. Viene qui affiancato al settore della piccola distribuzione; effettua però prevalentemente carichi e scarichi di merci omogenee e in quantità piuttosto consistenti presso ditte o magazzini.
26. Intervista con dipendente della Domenichelli: N.B., Padova, febbraio 1975.
27. *Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro 19 Maggio 1973 - Roma - Federazione Nazionale Autoferrotramvieri e Internavigatori - CGIL-CISL-UIL: Tutela della salute, prevenzione e cura e riabilitazione.* Relazione introduttiva al convegno nazionale unitario dedicato ai compiti del sindacato per la tutela della salute e della incolumità fisica degli autoferrotramvieri, internavigatori, dei lavoratori delle autolinee private e del trasporto merci, presentata a nome della Federazione Nazionale CGIL-CISL-UIL da Angelo Maggioni, segretario della FIAI-CGIL. Bologna, 10-11 febbraio 1973.
Piattaforme sindacali per il rinnovo dell'Accordo Integrativo Provinciale di Treviso, Padova, Milano.
28. Nelle interviste abbiamo riscontrato parecchi sintomi della bronchite cronica: catarro, tosse con catarro.
29. *Tutela della salute, ecc.*, cit., p. 24. (I dati sono stati elaborati dalle Casse di Soccorso e Malattie dell'ATM di Torino e Milano).
30. I camionisti con i quali abbiamo parlato soffrono in gran parte, chi più chi meno, di tali disturbi.
31. *Tutela della salute, ecc.*, cit., p. 20.
32. *Idem*, p. 21.
33. *Idem*, p. 11.
34. Alle velocità attuali (gli automezzi nuovi viaggiano comodamente carichi sopra i cento all'ora) una perfetta efficienza di ogni singolo organo del mezzo è di vitale importanza. Il camionista deve poter contare (ma l'efficienza non è assoluta ed esiste, appunto, tutta una complessa strumentazione di controllo), nelle manovre di sorpasso o nelle frenate, su di una rispondenza perfetta dei vari componenti; una perdita di giri del motore, una decompressione nel circuito frenante, gli possono essere fatali.
Si pensi, per esempio, ai freni: sono ormai tutti " servo-freni ", ossia il pedale del freno è diventato una leva di comando di una valvola in pressione; la forza fisica dell'autista viene sostituita dalla pressione creata da un compressore. Un serbatoio garantisce una presenza di aria costantemente in pressione. Ma non tutti i mezzi sono dotati di serbatoi di emergenza di dimensioni adeguate, almeno uguali all'ordinario. Incredibilmente i serbatoi di emergenza vengono montati di dimensioni inferiori a quelli ordinari, sicché se il primo si guasta, scoppia, si rompe in un incidente, la capacità di frenata (proporzionale al numero di litri d'aria contenuti nel serbatoio) è notevolmente ridotta.
35. Intervista con dipendente della Domenichelli: B. D., Padova, ottobre 1974.
36. *Tutela della salute, ecc.*, cit., p. 10.
37. Si tenga presente che neanche nelle sedi e filiali delle grosse ditte di trasporto ci sono le mense interne per i camionisti. Oltre alle mense interne, le piattaforme sindacali rivendicano: " sale di riposo per gli autisti, locali di pronto soccorso, idonei spogliatoi e servizi igienici, aereazione dei locali ". I camionisti della Domenichelli lamentano la mancanza di ambienti di ricreazione, bar, sale di lettura, ambienti di riposo confortevoli e non rumorosi. Ci risulta che l'unica mensa interna della Domenichelli, quella di Milano, è da tempo chiusa per essere trasformata in *self-service.*
38. Intervista con dipendente della Domenichelli: B. D., Padova, ottobre 1974.
39. Intervista con dipendente della Domenichelli: S. G., Padova, novembre 1974.
40. *Tutela della salute, ecc.*, cit., pp. 24-25.
41. Per una descrizione più dettagliata si vedano i capitoli sul Trasporto di Collettame e sul Trasporto Internazionale.
42. La maggior parte dei camionisti con i quali abbiamo parlato ha dichiarato di *dormire* poco in cuccetta e di *non riuscire a dormire bene.*
43. Anche se per alcune merci si possono tracciare dei percorsi di importazione o esportazione, come la carne dai paesi dell'Est, il latte dalla Baviera, ecc.
44. Vedi nota n. 15.
45. Intervista con un camionista del TIR, Frontiera del Brennero, 21 gennaio 1975.
46. Il " non far mancare nulla ai figli e alla moglie " mette la coscienza a posto a molti camionisti che fanno TIR; ed è l'unica reale motivazione che permette di giustificare i sacrifici imposti a sé e ai propri cari.
47. Intervista con ex camionista, Frontiera del Brennero, 22 gennaio 1975.
48. Intervista con camionista salariato (Trasporto internazionale, latte), Brennero, 21 gennaio 1975.
49. *Tutela della salute ecc.*, cit., pp. 11-12.
50. *Idem.*
51. " Autotrasporto ", Milano, a. II, n. 19-20, novembre-dicembre 1974, p. 11.
52. *Struttura produttiva, potere politico, territorio: alcuni documenti sui trasporti del seminario CGIL CISL UIL di Cison di Valmarino*, a cura di Donatella Calabi, Marco Ponti, Stefania Potenza. I.U.A.V. - Corso di Laurea in Urbanistica, Venezia, 1972, p. 49.
53. *Idem*, p. 53.
54. Si veda al proposito un documento sindacale diffuso di recente: FIST FIAI CGIL, *Elementi di discussione per l'elaborazione di un documento di indirizzo politico-sindacale per il trasporto Merci.* Milano, dicembre 1974, p. 10 (ciclostilato).
55. Riguardo al trasporto dei *containers* c'è il tentativo di rilanciare il trasporto ferroviario con l'approntamento di " treni blocco " veloci, per le medie e lunghe distanze, sacrificando la funzione dell'autotrasporto a semplice collegamento (di breve raggio: non oltre i 100 chilometri) tra diversi scali ferroviari, tra scali ferroviari e porti, tra porti e porti. Senz'altro tale politica riqualificherà parzialmente il servizio merci delle FFSS; è comunque improbabile che con l'allargarsi dell'uso del *container* le limitazioni suddette (già ora in gran parte evase) possano continuare a gravare sull'autotrasporto che, ripetiamo, è il solo tra i diversi settori ad avere a disposizione una struttura viaria adeguata ai volumi di traffico esistenti.
56. La società costituita nell'autunno del 1975 è la *IVECO.*
57. " Autotrasporto ", Milano, a. II, n. 17-18, settembre-ottobre 1974, p. 36.

# Operai e crisi dell'auto in Gran Bretagna

## Introduzione

La crisi dell'industria dell'auto, che in questa fase è al centro della crisi generalizzata del capitalismo, *sarà prolungata*. Continuerà finché la classe capitalistica e lo Stato non avranno distrutto il potere della avanguardia della classe operaia che ha costruito la sua forza nel settore auto, entro la storia del Keynesismo e della socialdemocrazia post-bellica, o finché la crisi non trovi una soluzione di classe.

Questo articolo riguarda le lotte nell'industria automobilistica inglese. La classe operaia in questo settore ha subito un grosso arretramento a partire da ottobre 1974, costretta a un confronto su un terreno dove si trova disarmata, quello della recessione pianificata e della crisi teleguidata. Esamineremo la " crisi dell'auto " in Gran Bretagna mettendo anche in luce come la forza degli operai dell'auto si sia sviluppata nell'arco di trent'anni e approfondendo qualche punto che potrebbe rivelarsi utile per la prospettiva futura.

" Nell'industria dell'auto sembra provato che le espressioni collettive di insoddisfazioni particolari, se sono soppresse o inibite con la forza, possono trovare uno sbocco in un modo più disperso e individuale. Nella recessione del 1961-62 una delle grandi industrie automobilistiche scelse la ' linea dura ' per reprimere le azioni al di fuori dei sindacati, licenziando per dare un esempio quegli operai che considerava gli agitatori nei conflitti extra-sindacali. Di conseguenza gli scioperi calarono bruscamente per almeno due anni. Ma durante questi due anni il tasso di ' frequenza degli incidenti ' aumentò di più del 40%, e le ' ore lavorative perse per incidenti ' di circa il 60%. Nello stabilimento principale anche l'assenteismo sembrò crescere significativamente, malgrado un ' irrigidimento del controllo '. Sembra che il *turnover* sia raddoppiato. Inoltre nel successivo periodo di boom produttivo l'impresa incontrò difficoltà nel far fare lo straordinario ai suoi operai per soddisfare le esigenze della produzione ".[1]

A livello organizzativo la classe operaia fa delle scelte tattiche che si basano sui rapporti di forza presenti, ossia fa un uso tattico delle organizzazioni esistenti (sindacati o partiti) per approfondire la lotta, abbandonandole quando non siano più adatte allo scopo.

Così fecero gli operai del settore gomma negli USA, iscrivendosi in massa nel 1933 al sindacato nuovamente formato e lasciandolo parimenti in massa l'anno seguente perché si era piuttosto rivelato come uno strumento di pompieraggio che non di avanzamento delle rivendicazioni operaie.[2] Subito dopo si svilupparono gli scioperi autonomi " Sit Down ", come tattica alternativa che percorse in quel periodo le fabbriche di gomma.

Sebbene la lotta del 1975-76 non sia stata vittoriosa, essa sta riaccendendosi grazie a nuove forme di organizzazione e su nuovi obbiettivi. E forse l'analisi del vecchio terreno di lotta ci permetterà di capire meglio alcune delle possibilità che si aprono per i lavoratori dell'auto in questa nuova fase di lotta.

Molte delle esperienze riportate in questo articolo derivano dal lavoro politico portato avanti da un gruppo di intervento alla Ford di Dagenham, che faceva parte di " Big Flame ". Questo nostro gruppo di intervento si è però sciolto con la crisi della metà del 1975, come del resto altre organizzazioni operanti nell'industria dell'auto. Sicché l'iniziativa è rimasta per un lungo periodo in mano a piccoli gruppi di operai che agivano a livello di reparto.

Il limite di questa analisi sta nel suo isolare la lotta dell' "operaio dell'auto " dalla restante lotta di classe, ciò che va tenuto presente nella lettura.

Fra due mesi questo articolo, in una stesura più ampia, verrà pubblicato in opuscolo da " Red Notes ".

Essó non rappresenta necessariamente l'attuale punto di vista di " Big Flame ".

## Note sui salari e sulle lotte salariali

Questa sezione è composta di tre parti: la prima tratta della struttura del salario, del passaggio dal sistema a cottimo a quello MDW e delle forme di lotta che attorno a questo passaggio si sono andate costruendo; la seconda del periodo della politica dei redditi e di come essa avesse contribuito al rafforzamento di rivendicazioni e forme di lotta autonome,

provocando nuovi elementi di squilibrio (1973-74); la terza delle contraddizioni che si stanno verificando nell'area del " salario per il non lavoro ".

A. " Negli stabilimenti del settore dell'auto si può stimare che nel 1965 i salari di fatto settimanali siano stati in media al di sopra delle 23 sterline e 10 scellini; il che metterebbe gli operai dell'assemblaggio circa sullo stesso livello della vecchia aristocrazia operaia rappresentata dai tipografi dei quotidiani ".[3]

Se parliamo della crisi dell'industria dell'auto in Gran Bretagna, parliamo di una avanguardia di classe, di una avanguardia di massa, che anche nel recente passato è stata definita come " aristocrazia operaia ". In effetti all'interno della classe operaia i livelli salariali dell'auto sono stati alti per tutto il periodo dei cottimi e del boom produttivo. Ma non era questo il problema principale per i padroni: la loro maggior preoccupazione derivava dagli *squilibri* del sistema salariale dell'industria automobilistica nazionale (es. la domanda di parificazione), e dal fatto che gli aumenti post-bellici nei livelli salariali non furono accompagnati da pari aumenti della produttività.

" Alla fine degli anni quaranta aumentò la pressione sulla produzione, mentre le aziende completavano i loro programmi di riconversione post-bellici. Dalle linee di montaggio cominciarono a venir fuori nuovi modelli, e apparve un mercato dell'esportazione apparentemente inesauribile. La tensione sul mercato del lavoro divenne particolarmente intensa a Coventry, distretto in espansione (dove si era già stabilito un precedente di alti salari derivanti dal sistema di cottimo, accompagnati da alti livelli di produzione, durante la produzione aeronautica di guerra) e i limiti salariali imposti dalla riluttanza e dalla solidarietà dei padroni cominciarono a sparire ".[4]

Il risultato in un periodo di boom fu che certe aziende cominciarono a pagare più delle altre, iniziando un processo di squilibri di lungo periodo fra aziende. La forma di lotta dominante – sia a livello di stabilimento, sia a livello locale e nazionale – fu perciò l'uso politico da parte della classe operaia dei differenziali salariali come motore della lotta. Fu la battaglia sulla parificazione dei salari.

Però questa lotta (che si basò sulla autonomia locale resa possibile dal sistema a cottimo) fu caratterizzata da un forte " sezionalismo " (lotte di reparto).

" Il lavoro a cottimo fu usato per aumentare i salari essenzialmente su base di reparto. Un reparto militante di fronte a un cambiamento del lavoro, domandava la fissazione di nuove quote, e le spingeva all'insù. Ogni volta che cambiava il lavoro, il processo si ripeteva, causando ripetuti aumenti salariali(senza che ci fosse necessariamente una relazione con gli aumenti di produttività): un processo che giustamente i padroni temevano e chiamarono *wege drift*. Se volevano rifornire le concessionarie di modelli nuovi o modificati, non potevano fare altro che far concessioni. Altri reparti peggio pagati avrebbero chiesto allora la parificazione. A loro volta altri reparti avrebbero richiesto il ristabilimento dei differenziali. Gli aumenti dai reparti meglio pagati si diffusero in tutta la forza-lavoro, un processo che i padroni hanno chiamato *leap frogging* (rincorsa salariale). Il segno distintivo di queste azioni è che sono minoritarie e di reparto. Il cottimo era associato strettamente a centinaia di azioni brevi e su piccola scala ".[5]

Non descriveremo in dettaglio i punti di forza della classe operaia nell'industria dell'auto inglese nel periodo post-bellico, che si possono in breve riassumere nei seguenti elementi: forti comitati di *shop steward*, una potente spinta salariale accompagnata dalla lotta sulle condizioni di lavoro, una crescente insubordinazione a livello di stabilimento, l'impossibilità di pianificare i livelli salariali all'interno delle singole aziende e nel complesso, incrementi salariali solo in parte compensati da aumenti di produttività.

Per il momento basti avere un'idea dell'estensione di questo potere facendo riferimento ai padroni stessi:

" In settembre la Engineering Employers' Federation pubblicò una ricerca sulla lotta di classe nell'industria. Diceva semplicemente che negli ultimi tre anni c'era stata una ' esplosione salariale ', che ' la rapida caduta dell'occupazione disponibile ' non era riuscita a contrastare; l'incremento salariale non era stato riassorbito dall'incremento dello sfruttamento e dei prezzi (data l'esistenza della concorrenza); le aziende avevano visto restringersi drasticamente i margini di profitto. C'era stato un marcato sbilanciamento del potere contrattuale a favore degli operai. Una serie di misure venivano raccomandate per fronteggiare la situazione: a) azione collettiva da parte dei padroni (serrate in massa, ecc.); b) intervento del governo per rafforzare i padroni. In questa prospettiva si suggerivano misure legislative come l'Industrial Relations Act [...] e il taglio della sicurezza sociale [...] e la messa a disposizione di fondi liquidi per aiutare le aziende a resistere agli scioperi; c) devono essere modificati i fattori di fondo che hanno reso possibile l'elevata dinamica salariale nell'industria metalmeccanica; bisogna lasciar peggiorare la situazione occupazionale (razionalizzazione, licenziamenti collettivi e riduzione dei posti di lavoro) e i metodi di lavorazione e remunerazione devono essere rivisti: così l'attuale tendenza a passare dai sistemi di remunerazione secondo i risultati ai sistemi MDW ".[6]

Spettò al governo conservatore Heath (1970-74) di porre in pratica questa strategia. Ma l'effetto boomerang fu drammatico: il tentativo di creare un fronte unito fra imprenditori non sopravvisse al boom del 1972-73; l'Industrial Relations Act fu distrutto dall' azione di massa della classe; la recessione telecomandata del 1970-71 non rimise in funzione la curva di Phillips; la classe operaia sviluppò forme di lotta autonoma sui salari al di fuori della struttura della contrattazione collettiva; nel 1973-74 l'insubordinazione di base crebbe. Per dirla con le parole di un dirigente della Ford di Dagenham: " Noi assistiamo alla disintegrazione della nostra forza-lavoro a Dagenham ". In questo periodo si assistette a un attacco padronale (l'MDW in ogni stabilimento della BLMC, la decomposizione dell'organizzazione operaia formatasi sul cottimo) e all'offensiva operaia (rifiuto del lavoro, per esempio a Dagenham; la diffusione di richieste autonome).

L'MDW era destinato a essere introdotto in tutte le industrie automobolistiche britanniche. L'operaio sarebbe stato pagato semplicemente per essere presen-

te al lavoro. L'incentivo non sarebbe stato più economico, ma sarebbe dipeso dai ritmi della macchina e dall'aumento del controllo.

Quando l'MDW fu introdotto a Ryton contemporaneamente alla messa in produzione della nuova Avenger, molti dei vecchi operai se ne andarono perché la vita sotto questo nuovo management americano gli era diventata impossibile. La Chrysler allora inondò lo stabilimento con lavoro estratto dai distretti rurali circostanti. Ma questi operai, malgrado le scarse tradizioni sindacali alle loro spalle, molto presto si organizzarono. Gli operai della catena si misero presto a lavorare mezz'ora sì e mezz'ora no, a giocare a carte e a domino e a prendere il sole sul tetto della fabbrica nel tempo libero. Uno *shop stewrd* diceva che con l'introduzione dell'MDW, il controllo del processo lavorativo stava interamente nei reparti. I capi, diceva, avevano perso il controllo a Ryton, e con il sistema MDW *l'anarchia* diventava il principale mezzo di controllo operaio sulla produzione.

Come diceva uno *steward* della Chrysler: " Penso che voi direte che questa atmosfera [di anarchia, n.d.A.] era dovuta all'esistenza del sistema MDW. Ma vedete, quando stavano per introdurre tale sistema, c'erano tutti i gruppi della sinistra che facevano gran rumore per incitarci a *difendere il cottimo*! Perchè? Il sistema a cottimo è uno dei sistemi di sfruttamento più iniqui. Ma il problema dell'MDW io lo vedo così: guardiamo i vietcong. Nulla ha spaventato di più gli americani di quando i vietcong si sono impadroniti di armi americane e hanno cominciato a rivoltarle contro gli yankees stessi. Questo è stato il significato della lotta sul MDW, che siamo stati capaci di rovesciare tale sistema contro l'azienda " (gennaio 76).

Un altro operaio ancora: " Quattro anni fa l'MDW fu introdotto a Coventry. I salari di fatto medi alla Chrysler sono piombati dal sesto al diciottesimo posto nel distretto di Coventry. Dopo il primo anno di applicazioni del MDW la Chrysler è passata da 10 milioni di sterline di deficit a 750.000 sterline di profitto. Ma la lotta continua: la direzione è stata costretta a reintrodurre elementi di incentivazione per mantenere i livelli produttivi. Ma il vero fallimento per la Chrysler sta negli obiettivi della pianificazione del personale. Se fossero messi in pratica, non si produrrebbe nulla, data la completa disorganizzazione dell'Industrial Engineering Department [(tempi e metodi) n.d.T.]. Al reparto montaggio portiere l'anno scorso il capo diede istruzioni per seguire l'ordine dei lavori secondo la successione: 14 vetture a 2 porte, 14 tipi ' familiare ', e 21 vetture a 4 porte. Gli operai del reparto accettarono ma la direzione non fu in grado di mandare le carrozzerie secondo l'ordine di successione contenuto nella ' specifica '. Gli operai si attennero alla lettera alle istruzioni. Fu il caos. Vetture a due porte che uscivano dalla linea con portiere dei modelli a 4 porte... 7 pollici più corte; portiere dei modelli a 4 porte inchiodate sul retro delle ' familiari '...; portiere della ' familiare ' sbatture su qualsiasi carrozzeria si presentasse in linea e così via! Il capo implorò allora gli operai di tornare al vecchio ordine di successione, ma gli uomini insistettero sulla applicazione rigorosa delle istruzioni per il resto del turno. Di conseguenza la direzione ci permise di lavorare come volevamo noi. Oggi ci troviamo di fronte alla stessa situazione. In tempi di pace nello stabilimento, se non fosse per noi, l'MDW non funzionerebbe affatto. È la nostra cooperazione che fa andare avanti le cose ".

La crescita della lotta autonoma e la diffusione delle richieste direttamente dalla base all'interno e fra le fabbriche, fu la risposta operaia al tentativo del capitale di ridurre tutti gli operai a una paga base giornaliera, di costringere al lavoro con mezzi disciplinari, di contrattare il salario e le condizioni del lavoro solo a livello nazionale con i funzionari sindacali, con contratti nazionali annuali o biennali di tipo americano, e di bloccare tutte le lotte sulla parificazione, i differenziali e la " rincorsa salariale " (e imporre l' MDW).

Anche nelle miniere e nei Docks l'introduzione a mezzo del contratto nazionale dell'MDW ha causato una drastica caduta della produttività, il risorgere di iniziative locali sui salari e problemi connessi, e la possibilità per la prima volta di uno sciopero generale nazionale su base di massa. Ciò spiega perché i padroni tentano di reintrodurre un elemento di incentivo economico nel salario (1976).

Quando questa strategia salariale si accompagnò a rapidi tassi di inflazione e all'istituzione di una politica dei redditi autoritaria, come sotto il governo Heath e in periodo di boom, la tendenza verso lotte e forme di organizzazione militanti fu irresistibile.

I sindacati di massa dell'auto (TGWU,AUEW, ecc.) non funzionarono per nulla come veicolo di una lotta controllabile dalla base (anche l'obbiettivo fondamentale portato avanti dai lavoratori dell'auto in questo periodo 1973-75 – la *layoff pay*[7] – fu pressoché tralasciato dai vertici sindacali).

Gli ultimi 5 anni hanno visto un'accentuazione dell'autonomia operaia sul terreno delle richieste e dell'organizzazione, che ha reso necessaria una drastica risposta da parte del capitale, sia individuale che collettivo, sia nazionale che multinazionale.

B. Tuttavia, dal punto di vista del potere di classe, bisogna dire ancora di più sui primi mesi del 1974. In particolare che un mercato del lavoro teso e l'incapacità del sindacato di soddisfare le rivendicazioni porta a un aumento dell'insubordinazione sul posto di lavoro e delle lotte interne per obiettivi di reparto.

1) Il nostro giornale di Dagenham scriveva: " Nella fabbrica i lavoratori non se la sono sentita di lottare contro i controlli salariali imposti dallo Stato. Perciò non c'è stata una lotta contrattuale contro l'inflazione, né sulla paga base, ma ci sono state altre cose. Primo, il modo in cui gli operai hanno usato la lotta sui *threshold payments* (scala mobile). Secondo, c'è tutta una serie di lotte che gli operai possono condurre sul posto di lavoro, agendo da soli, che possono far sputare un altro po' di soldi a un padrone determinato. Per esempio, la richiesta del *wash-up time*[8] dei minatori; per esempio la domanda di passaggio di qualifica e di *staff status*[9]; come le richieste sempre più diffuse che le ore lavorate in più siano pagate come lavoro straordinario (dove questo già non avviene); come il rifiuto di lavorare venerdì notte, e poi andare a lavorare di domenica, su richiesta della direzione, pagati il doppio (Ford Halewood). Abbiamo

visto in questi esempi che gli operai agiscono di propria iniziativa sul posto di lavoro, per aumentare il loro reddito in periodi di congelamento dei salari su base nazionale ".[10]

Il punto importante è che così si può arrivare al caos della produzione in fabbrica. Differenti gruppi di operai mettono in atto scioperi qua e là, rallentamenti della produzione, rifiuto dello straordinario, a sostegno di rivendicazioni di reparto che, se accolte, sconvolgono la scala salariale dell'unità produttiva e portano a richieste di parificazione da parte degli altri operai.

Ci si può aspettare che queste piccole azioni di disturbo nelle fabbriche, su iniziativa di piccoli gruppi di operai in situazioni dove si sentono forti, aumentino e abbiano l'effetto di sconvolgere i piani di produzione. Politiche dei redditi istituzionalizzate alla lunga portano a questi effetti.

2) Dato che i sindacati non hanno organizzato nessun livello unificato di lotta salariale gli operai hanno preso in mano l'iniziativa. Hanno lottato nelle aree dove sono forti (cioè nei reparti) con scioperi sporadici, su obbiettivi che pensano di poter conquistare in loco. Un esempio di ciò è stata la lotta per il *wash-up time*. Da una parte questa richiesta segue a quella di migliori condizioni di salute, sicurezza e igiene portata avanti dai minatori; dall'altra (anche qui in collegamento coi minatori) rappresenta un aumento del salario reale. Questa richiesta rimbalzò da un reparto all'altro della Ford di Dagenham e credo anche di Halewood.

Un piccolo gruppo di operai che posso domandare il *wash-time* a buon diritto (per esempio i saldatori) decidono di agire. In principio può essere qualcosa di limitato (rifiuto dello straordinario, di collaborare, ecc.), ma si può anche arrivare a uno sciopero di uno o due giorni o più. Azioni limitate rallentano la catena di montaggio – cosicché gli operai a valle ricevono ancora la stessa paga pur lavorando meno. Azioni più drastiche bloccano completamente la catena, e la direzione è costretta a sospendere gli operai. La direzione non vorrebbe fare concessioni a piccoli gruppi, ma non ha scelta. Il reparto contiguo nella catena, visto che un gruppo può vincere, intraprende subito la stessa azione. La catena diventa un susseguirsi di interruzioni da parte di piccoli gruppi di operai. La Ford non era preparata a far fronte a questo, nel caso del *wash-up time*. Così intervennero per dare il *wash-up time* a tutti gli operai della catena. Tuttavia non finì lì, perché allora cominciarono a domandarlo anche gli operai fuori della catena.

3) Aumentando le azioni di disturbo della produzione la Ford si trova permanentemente dinanzi all'alternativa: o fermare tutto e sospendere tutti, o fare concessioni. Allora la questione cruciale è questa: qual'è l'effetto delle sospensioni? La risposta è: aumenta il casino. Per cominciare, una sospensione del genere, in cui è interessata una massa di operai per un lungo periodo, causa l'abbandono della Ford da parte di moltissimi operai per la mancanza di sicurezza del reddito (alto turnover). Questo è disastroso in un periodo in cui la Ford ha disperatamente bisogno di produrre e quando i programmi di produzione sono dimezzati rispetto a un anno fa, in gran parte per penuria di manodopera. Nessuno vuole lavorare alla Ford (e hanno ragione). Il risultato di una sospensione breve (uno o due turni) è ancora più casino. Da una parte qualche volta gli operai, invece di tornarsene a casa, rispondono violentemente quando sono sospesi a mezzanotte. Ci sono stati episodi di assalti agli uffici. D'altra parte, anche se non succede questo, gli operai sospesi per un turno tendono a tornare il giorno dopo e a scioperare o non collaborare, chiedendo di essere pagati per il periodo di sospensione. Questo scombina ancor più la produzione.

Vi sono numerose situazioni dove per la Ford è politicamente troppo pericoloso sospendere la gente, e questo vuol dire pagare parecchie migliaia di operai per stare in fabbrica a giocare a carte, a domino, alla tombola, a guardare film porno, a fare discussioni politiche e a girare attorno a imparare com'è organizzata la fabbrica, a incontrare militanti in altri reparti, a coordinare azioni per il futuro (i bei giorni del 1973-74). Per esempio, qualche mese fa ci fu una sospensione di un turno. Quando gli operai tornarono il giorno dopo, non c'era quell'unione che poteva permettere una lotta generale. Così un gruppo di circa quaranta operai alla fine della catena ci si sedette in mezzo e per tutta la notte bloccò tutto con una chiave inglese. La compagnia non potè farci niente, così andò a finire che tutti gli operai a monte attesero tutta una notte a fare niente ricevendo regolarmente la paga. I quaranta operai a valle naturalmente non furono pagati, ma altri parlarono fra di loro di una colletta per ripagarli del salario perduto; e potete vedere le possibili implicazioni di questo per il futuro.

4) Un ulteriore risultato del livello di disorganizzazione " e dell'alto *turnover* fra operai relativamente giovani e instabili (e generalmente immigrati dall'interno o dall'estero), è stata la rottura della disciplina in fabbrica. I capi-reparto hanno collassi nervosi e attacchi di cuore, e addirittura hanno scioperato [...] per far licenziare un antillano che aveva pestato un caporeparto [...]. La direzione ha rifiutato; loro hanno scioperato per l'indennità di rischio e premono anche per un aumento salariale generale; gli impiegati dell'ufficio personale e i dirigenti intermedi si sentono presi senza speranza fra i due fuochi dell'insubordinazione operaia e della richiesta di Henry Ford di una produzione migliore dal punto di vista quantitativo e qualitativo; i giovani sociologi progressisti che hanno vissuto l'esperienza del 68 all'università non possono sopportare le contraddizioni insite nel fatto di dovere fare da guardiani degli schiavi per Ford; e i capireparto e gli addetti al controllo di qualità (per la maggior parte operai anziani che sono stati alla Ford per molti anni) hanno disturbi psichici nel tentativo di adattarsi al fatto che veramente agli operai non gliene frega niente se il lavoro che fanno è difettoso ".[11]

C. Meno lavoro e più tempo libero, sia dentro che fuori la fabbrica, sono richieste sia dei capitalisti che degli operai, con la differenza che gli operai insistono per essere pagati (nessuna riduzione di salario per gli operai sospesi e disoccupati) mentre i capitalisti cercano di non pagare (serrate, ecc.). Quest'area di lotta, dopo gli avvenimenti della " crisi petrolifera ", mette i problemi della *layoff pay*, della *redundancy pay*,[12] e del *full unemployment benefit* al centro della pro-

spettiva di lotta di fabbrica in questo momento, come una garanzia necessaria del potere della classe operaia.

In quest'area delicata della tattica di classe, le richieste e le lotte stimolate dallo Stato e dal capitale o dalla classe operaia non sono semplici e programmatiche: sono complesse e contraddittorie.

All'inizio del settembre 1973 il gruppo d'intervento alla Ford di Dogenham aveva seguito con attenzione la richiesta di salario pieno non legato al lavoro. " Il secondo turno della carrozzeria è stato mandato a casa mercoledì notte dopo tornati al lavoro. A mezzanotte meno dieci (! ) la direzione è venuta giù a dire che erano tutti sospesi (come misura disciplinare). Alcuni hanno accettato e se ne sono andati subito a casa. Ma trecento hanno deciso di non farsi prendere per il culo così (specialmente perché non potevano andare a casa a quell'ora di notte). Allora hanno deciso di far vedere alla direzione che cosa ne pensavano. In circa trecento hanno marciato all'ufficio del capo e hanno bloccato le porte cosicché tutti i manager (compreso il porco americano Staley) non potevano uscire. C'era un gran casino. Si potevano sentire le urla fin in strada. La gente cercava di abbattere a calci le porte dell'ufficio e un sacco di finestre sono state fracassate. È stato chiamato l'ispettore di polizia del luogo, e con la sua protezione i dirigenti sono venuti fuori e hanno accordato il salario di otto ore per tutti quelli che erano rimasti in fabbrica. Questo accadeva all'una e un quarto di notte, dopo che erano stati chiusi dentro per un'ora con le finestre rotte tutt'attorno ". [13]

La lotta si sviluppò anche all'assemblaggio di Dagenham:

" Uno sciopero per il licenziamento di un operaio è sfociato nella violenza. Migliaia di operai della Ford hanno organizzato un corteo interno nella fabbrica di Dagenham. La produzione delle automobili è stata bloccata dagli operai che hanno manomesso gli impianti elettrici. Un corteo di circa 2000 persone ha marciato sugli uffici della direzione per domandare il pagamento del periodo di sospensione ". [14] Gli operai di altre fabbriche sono stati capaci di usare l'esistenza della *layoff pay* come un'arma tattica.

Così lo *shoddy-work-strike* alla Chrysler di Ryton nel 1973, allorché la direzione sospese gli operai delle carrozzerie, accusandoli di avere usato dei pezzi difettosi, mentre in realtà era stata la stessa direzione a fornirli, e proprio per provocazione. In questo sciopero gli operai organizzarono picchetti volanti in tutti i punti strategici di Coventry (capolinea dei treni etc.), seguendo l'esempio del grande successo dei minatori nel 1972. Il risultato fu che la direzione alla Chrysler di Stoke (motori) non ebbe lavoro da dare ai suoi operai: tuttavia dovette continuare a pagarli, data la natura dell'accordo sulle sospensioni. Questo indebolì il potere di resistenza della ditta.

Tuttavia c'era una contraddizione, perché gli scioperanti di Ryton dicono che questo accordo sulle sospensioni era una specie di " carta del crumiraggio ". Se non ci fosse stata, gli operai di Stoke avrebbero scioperato per solidarietà con gli operai di Ryton. Così l'accordo sulle sospensioni funzionò anche come arma in mano alla direzione.

Lo stesso vale per la *redundancy pay*. Questa è stata introdotta nel quadro della " politica del lavoro " – per cacciar via gli operai dal posto di lavoro, con il minimo di tensioni politiche. Quando l'offerta di *redundancy pay* è accompagnata dalla " guerra di attrito " dei padroni condotta all'interno della fabbrica con continue sospensioni, gli operai sono facilmente divisi e demoralizzati.

Così un operaio della Ford descrive alcuni degli effetti della settimana lavorativa di tre giorni introdotta alla Ford di Dagenham nel 1975:

" Il lavoro a tempo ridotto ha provocato un cambiamento cruciale nella situazione e nel clima generale. Da quando è cominciato, nel marzo 1975, è stato foriero di un ribaltamento nella condotta di un sacco di operai. Non ci sono molti che vogliono stare alla Ford, e lavorare qui per solo tre giorni mette in rilievo come sarebbe bello essere da un'altra parte. L'assenteismo è aumentato nel mio reparto durante la settimana di tre giorni. C'è stata meno identificazione col lavoro e più col tempo libero. La gente non voleva altro che andar fuori dalla fabbrica il più possibile. In gran parte dicevano che se ne sarebbero andati alla fine di maggio (quando la *layoff pay* alla Ford sarebbe finita). ' Quando torneremo ci saranno probabilmente solo capireparto, militanti e operai anziani a lavorare qua '.

Tuttavia questa lotta sulle integrazioni salariali si intensificherà. Così mentre piccoli scioperi di reparto continuano a interessare la BLMC e la produzione è sempre più disorganizzata, sia i capitalisti che gli operai hanno un interesse materiale diretto nella *layoff pay*: " To pay or not to pay, that is the question ". L'esempio dello sciopero recente degli operai della BLMC-Triumph a tempo indeterminato non era solo uno slogan ideologico, ma una necessità pratica (specialmente per gli operai della catena di montaggio): " Gli impiegati hanno cominciato a dare risposte di lotta perché hanno visto che il differenziale fra il loro stipendio e quello degli operai è stato costantemente eroso. Cominciano a scioperare [...] e uno *shop-stewad* di Canley spiega che lì per le mandate a casa gli operai della catena hanno fatto in media solo 29 ore alla settimana invece di 40. ' Ci andrebbe bene se potessimo fare le nostre ore. Siamo stufi di essere dentro e fuori della fabbrica come si accende o spegne una lampadina, siamo i lavoratori a giornata dell'industria dell'auto ' ". [15]

Per concludere questa sezione vorremmo notare che gli anni recenti hanno visto una spinta sul salario da parte dell' " operaio massa " che ha condizionato la politica salariale del governo verso una riduzione dei differenziali nell'industria in generale ma soprattutto nel settore auto. Nel 1976 questa pressione è stata rovesciata con gli arretramenti subiti dall'operaio massa nella crisi: la forza, da poco ritrovata e di carattere congiunturale, che gruppi ristretti di operai specializzati dispiegano sul piano contrattuale sta imponendo nuovamente sul piano di fabbrica i differenziali salariali, e questa ondata di scioperi ha trovato riscontro nella disputa tra TGWU e AUEW, fra vertici sindacali, nell'impostazione dell'ultima fase della battaglia sulla politica dei redditi – tra chi vuole " aumenti uguali per tutti " (Jack Jones, TGWU) e chi vuole aumenti in percentuale (Hugh Scanlon, AUEW).

La disputa si è risolta (maggio 76) in un compromesso che riconferma l'erosione dei livelli di mediazione fra lotte alla base e decisioni governative ai vertici e che garantisce la continuità di quella " forza motrice dello squilibrio " dentro la lotta sul salario.

### La crisi del mercato del lavoro

L'intero periodo 1974-76 ha visto un'espansione degli investimenti nel settore petrolchimico in Gran Bretagna, basata sulla nuova abbagliante speranza del petrolio del Mare del Nord, insieme al decentramento di alcuni poli di classe dell'industria automobilistica: in breve, un processo di ristrutturazione. In parecchi settori dell'industria si è entrati in un momento di stasi nel conflitto di classe, un blocco il cui migliore esempio è la paralisi del monolitico complesso della BLMC. Non ci sarà nessun " grande balzo in avanti " per il capitale, nessuna uscita da questo *impasse*: si assisterà a una guerra di posizione.

Molte delle scelte possibili in altri paesi possono essere difficilmente efficaci nella situazione inglese. Per esempio, *la via della repressione tecnologica* è bloccata vuoi dal rifiuto del capitale a investire, vuoi dalla ricomposizione dei lavoratori attorno a nuovi livelli di investimento. La scelta di conquistarsi *la collaborazione* della classe operaia attraverso accordi sulla produttività è vietata dalla rigidità e dalle divisioni in blocchi dei sindacati inglesi – unite alla crescente incapacità dei leaders sindacali di imporre gli accordi sull'efficienza a una classe operaia che si muove autonomamente e che vede il sindacato sempre più distante dai propri interessi (e inoltre teme un aumento della disoccupazione).

L'*uso politico dell'immigrazione* (per quanto abbia dato risultati in settori come quello ospedaliero e alberghiero in seguito a nuovo afflusso d'immigrati dalla CEE) ha dei margini molto ristretti e le ultime ondate d'immigrati, provenienti per lo più dalle Antille e dall'Asia, sono meno reattive al modello laburista di " controllo sindacale ". Le politiche di *migrazione interna* s'infrangono contro la mancanza di riserve di forza-lavoro agricola, contro l'effetto cuscinetto dei sussidi di disoccupazione e contro la maturità politica dei giovani che emigrano dalle aree " rosse " del sottosviluppo (Clydeside, il Nord Est e ovviamente l'Irlanda del Nord). Inoltre la *ricomposizione interna* della classe operaia, con le donne come elemento chiave, diventa una soluzione carica di difficoltà – soprattutto data la combinazione fra l'aumento di militanza fra le donne e gli effetti dell'Equal Pay Act. Certamente c'è ancora la carta della mobilità del capitale, del trasferimento delle fabbriche nelle aree sottosviluppate e anche oltremare. Ma anche qui i margini di manovra sono limitati: la Chrysler continua a maledire il giorno in cui il governo Tory lo obbligò a costruire uno stabilimento in quel casino di Linwood in Scozia.

È proprio questa situazione di stallo che pone l'esigenza dell'intervento politico dello Stato per legittimare e imporre quello che il capitale privato da solo non può fare. È tipico della situazione inglese che le politiche di investimento del governo (piani regionali ecc.) abbiano dovuto assegnare un particolare spazio alla *politica e alla pianificazione della manodopera.* Così, per consentire la ristrutturazione dell'industria inglese, lo Stato deve svolgere un ruolo attivo nell'imporre la mobilità del lavoro fra regioni, fra settori e fra diverse occupazioni. La ragione di questo è che la vecchia classe operaia, radicata nelle industrie " vecchie " (docks, acciaio, miniere ecc.), si dimostra altamente resistente alla ricomposizione persino (anzi, specialmente) in tempi di crisi. La crisi della mobilità del lavoro diviene addirittura più acuta quando gli elementi escogitati per promuovere la mobilità (per esempio i sussidi di disoccupazione) vengono invece usati dalla classe operaia per combatterla. Questo intervento dello Stato a favore della mobilità non è certamente peculiare dell'Inghilterra; per esempio, nel 1974 la crisi, associata alla ristrutturazione dell'industria dell'auto, ha portato in Francia alla concessione del cosiddetto salario garantito. In ogni modo possiamo dire che la classe operaia inglese ha dimostrato fin dalla guerra una forte resistenza a questa forma di mobilità imposta dal capitale e si è insomma data una " rigidità del mercato del lavoro ". Il mercato del lavoro inglese è altamente stratificato e segmentato, il che ha significato che per esempio la politica Tory associata alla recessione del 1970-71, non ha avuto l'effetto di abbassare i livelli salariali.

È questa necessità di una flessibilità del mercato del lavoro che spiega perché i laburisti si siano vantati di essere il *natural party of government* negli anni settanta. Il governo laburista si affacciò sulla scena nel febbraio 1974 col suo ruolo tradizionale consistente nell'assumere la classe operaio come partner dello sviluppo capitalistico (e non come negazione dello sviluppo, secondo la visione Tory), attraverso la cooptazione del movimento operaio ufficiale. Il più grande servizio che i laburisti possono rendere al capitale sarà il tentativo di giungere a una politica del mercato del lavoro " razionale " e pianificabile nel corso del periodo di transizione in cui si attua la ristrutturazione. Questo comporterà interventi diretti dello Stato in settori quali: fondi per investimenti regionali, corsi di riqualificazione, sussidi di disoccupazione, *layoff e redundancy payments*, nazionalizzazione di alcune industrie, sussidi alle imprese in difficoltà. Mentre tutti i servizi assistenziali vengono tagliati, questi interventi continueranno ad aumentare come quota della spesa pubblica (insieme alle spese militari) in quanto elementi assolutamente necessari per la libertà di manovra che il capitale richiede.

### British Leyland

Torniamo indietro sedici mesi. Il 7 dicembre 1974 il governo laburista annunciò che avrebbe fornito assistenza finanziaria su larga scala alla British Leyland Motor Corporation e, come contropartita, avrebbe assunto una quota di partecipazione nell'azienda.

Afflitta da problemi di liquidità, con una quotazione di mercato scesa a 6 pence e mezzo per azione e colle banche che non se la sentivano più di rinnovarle " indefinitamente " i prestiti, la British Leyland aveva

solo due possibilità. Da un lato poteva tagliare il suo programma d'investimento (benché questo potesse ostacolare lo sviluppo dei nuovi modelli necessari a salvaguardare la sua capacità concorrenziale nel futuro) oppure poteva ricorrere all'aiuto dello Stato.

Lo stesso giorno i lavoratori della produzione alle linee di montaggio della BLMC-Cowley di Oxford approvarono una piattaforma di lotta che comprendeva la richiesta di un grosso *aumento salariale di 16 sterline alla settimana*. Uno degli *shop-stewards* disse che la nuova crisi della BLMC appena annunciata non avrebbe fatto " nessuna differenza ".

Sempre nello stesso giorno, i lavoratori della BLMC-Triumph di Canley erano in sciopero e chiedevano il 100% di " *lay-off pay* " per una sospensione di due settimane dovuta a uno sciopero degli impiegati. I lavoratori di Canley rimasero fuori dei cancelli per 3 settimane, fino a Natale. Chiedevano l'impossibile, nel quadro dell'industria motoristica: 100% di *lay-off pay* per un periodo indeterminato, ogni volta che le sospensioni dovessero colpirli senza che essi stessi ne avessero responsabilità. Gli 800 operai erano sostenuti dal resto dei 7500 lavoratori in organico, che rifiutarono infatti di attraversare le linee del picchettaggio.

L'intero anno successivo sarà occupato dal tentativo della BLMC e dello Stato di imporre la crisi sulla classe operaia della British Leyland, in un'atmosfera che suggeriva al " Financial Times " questo commento: " I lavoratori dell'industria dell'auto britannica sembrano del tutto impassibili davanti alle previsioni di quel che accadrà se gli scioperi continuano ". [16]

## Che cos'è la BLMC

La formazione delle grandi aziende dell'auto per la produzione di massa è stato in Gran Bretagna un fenomeno del secondo dopoguerra (malgrado l'esistenza della Ford e della GM già prima dell'ultimo conflitto mondiale). La maggior parte della produzione britannica di auto è stata relativamente specializzata e concentrata in piccole aziende, con una vasta rete di supporto da parte dei fornitori di componenti; una struttura articolata che continuò a crescere per tutta la durata del boom post-bellico della produzione automobilistica.

La Ford fu chiaramente il battistrada nella riorganizzazione di questo caotico settore industriale. Ma le successive riorganizzazioni e fusioni dell'industria automobilistica non furono in generale sufficientemente coordinate e si dimostrarono incapaci di sviluppare una offensiva abbastanza coerente da rompere l'autonomia di classe che si era sviluppata dalla guerra in poi.

Comunque, l'esigenza di mettere in atto un'offensiva del genere portò a una serie di fusioni nell'industria dell'auto, dopodiché la maggior parte della vecchia produzione di massa dell'auto di proprietà britannica venne centralizzata nella nuova formazione della British Leyland Motor Company. *Questa fusione (1968) venne patrocinata dalla Industrial Reorganisation Corporation istituita dal governo laburista.* Si venne così a creare un gigante raccogliticcio, ingombrante, composto di 80 fabbriche separate, disperse geograficamente, ma in gran parte dipendente dalla classe operaia agguerrita delle Midlands (Coventry, Birmingham, Oxford). La nuova BLMC comprendeva le vecchie Austin, Morris, Pressed Steel, Jaguar, Leyland Motors, Standard Triumph, Rover ecc.

Negli otto anni intercorsi dalla fusione patrocinata dallo Stato, il capitale britannico presente in queste aziende non fu mai in grado di darsi una chiarezza strategica del genere di quella che la Ford Motor Company, " razionale " per eccellenza, è stata capace di praticare fin da quando si impiantò in Gran Bretagna. La contraddizione rappresentata da questa classe operaia dotata di un alto grado di autonomia resistette all'interno delle singole unità che confluirono nella Leyland. Con la fusione del 68 la Leyland non potè far altro che inghiottire questa contraddizione senza digerirla. E nel 1975 la semi-nazionalizzazione fu un tentativo di fare appello agli strumenti di lungo periodo per rompere questa autonomia, per imporre una struttura " razionale ". [18]

## Lo sviluppo di una strategia

Nel 1975 capitale e Stato cominciarono a sviluppare assieme una strategia nella industria automobilistica. Malgrado ci fosse aria di crisi nel " mercato ", il problema del capitale non era la propensione al consumo degli operai (Keynes). Il governo della domanda non era la sua principale preoccupazione. Quell'anno vennero pubblicati quattro rapporti sulla industria automobilistica inglese (Rapporto Ryder, Rapporto del Trade and Industry Committee, Rapporto della Bristol University e Rapporto del CPRS), e leggendo l'ultimo, il Report del Central Policy Review Staff governativo, steso da quei razionalizzatori dell'industria inglese che sono McKensey & Co.[19], risulta chiaro che ciò che interessava di più era un attacco diretto al potere politico della classe operaia dell'auto sul luogo di produzione. La necessità prima era quella di ristabilire il controllo politico, e la crisi fu lo strumento principale per raggiungere questo obiettivo. In questo senso l'interesse del capitale alla Leyland, mediato attraverso la macchina dello Stato, era la " gestione della crisi ". [20]

Schemattizzando, gli elementi della strategia della Leyland erano:

1) l'uso del nuovo rapporto con lo Stato per condizionare i nuovi investimenti agli aumenti di produttività. Lo Stato ora fornisce la legittimazione per una lotta volta a ottenere drastiche misure.

2) razionalizzazione della struttura salariale. Ciò significa spazzar via tutti i residui del vecchio sistema di cottimo, sul quale si era basata la forza della classe operaia della Leyland. Negli ultimi sette anni si è andati avanti con regolarità su questa strada, con l'introduzione del *Measured Day Work* che fu duramente combattuta e causò notevoli costi. Questo sistema era portatore di importanti contraddizioni e l'attuale gerarchia salariale della Leyland è minacciata a ogni piè sospinto (es.: la richiesta di *staff status*; della *lay-off pay*; del passaggio di qualifica; della parificazione salariale; della scala mobile; del mantenimento dei differenziali salariali, ecc.)

3) la fordizzazione del *management*. C'è stato alla Leyland un afflusso notevole di ex-dirigenti della Ford che ora occupano posti chiave – non ultimo il nuovo *managing director* Derek Whittaker.[21]

Tralasciando per ora la questione della gestione del lavoro a livello di base, dove la Leyland avrebbe aspirato a ricalcare l'autoritarismo della Ford – fordizzazione vuole dire anche razionalizzazione della fornitura di componenti dall'esterno (le lotte all'interno di queste industrie fornitrici bloccano regolarmente il ciclo alla Leyland); la possibilità di sviluppare il dualismo nella fornitura di componenti; un coordinamento centrale molto più sviluppato di tutti gli elementi del rifornimento e della produzione; un controllo molto più rigoroso dei costi e delle operazioni finanziarie: in generale l'introduzione dei metodi già altamente sviluppati dalla Ford nell'industria inglese dell'auto. Alcuni dicono che questi cambiamenti sono stati così a lungo differiti per deficienza di gestione. Noi diciamo che questo è dipeso dalla forte resistenza della classe operaia.

4) il fine ultimo è la fordizzazione anche della gestione del lavoro a livello di base. Tuttavia, data la resistenza storica della forza-lavoro non si può arrivare a ciò semplicemente attraverso la repressione a livello di stabilimento e l'affermazione dei " diritti " di comando del *management*. In effetti il *management* della Leyland ha alle spalle una storia talmente lunga di capitolazioni di fronte all'autonomia operaia, che sarà necessario il sistema del bastone e della carota. Da una parte il condizionamento degli investimenti, le serrate e dall'altra la partecipazione operaia attraverso la cooptazione dei sindacati. La fordizzazione si dovrà raggiungere attraverso un " socialismo di facciata " (progetti partecipativi, concetti di controllo operaio, ecc.), tutto sotto l'ombrello dell'ideologia della nazionalizzazione. Così il segretario dell' esecutivo della Triumph di Canley raccomandò un aumento del 15% dell'efficienza dello stabilimento, sulla base del discorso: " ragazzi, adesso la Leyland è nostra! ". Ciò si può descrivere come tentativo di rovesciare l'autonomia in cooperazione. In questi giorni si parla di trasferire la produzione auto di Canley altrove e di ridurre la fabbrica alla produzione di soli ricambi...

5) il tentativo della Leyland di svilupparsi come multinazionale non è stato molto brillante. Malgrado i discorsi sull'aumento della produzione in Sud Africa e i progetti in Egitto, si è vista la chiusura dello stabilimento australiano, la prolungata crisi della Aughi in Spagna e dell'Innocenti alla ricerca di acquirenti, dopo che la Leyland aveva disperatamente tentato di liberarsi di questi operai. Anche se la Leyland appoggiava vigorosamente l'entrata nella CEE e altrettanto vigorosamente contrastava la domanda dei sindacati di controlli alle importazioni di auto, si dovrebbe vedere la Leyland come capitale nazionale a base inglese, i cui principali interessi e problemi rimangono entro le frontiere della Gran Bretagna. Non si comporteranno come la Ford, nel senso che non saranno capaci di spostare la produzione da paese a paese a seconda del clima politico. La Leyland ha i piedi di argilla, e un pesante *background* politico, che la costringe a rimanere e ad affrontare lo scontro sul terreno inglese. La quasi nazionalizzazione del 75 rafforzerà questa tendenza (ciò non vuol dire che le industrie inglesi nazionalizzate non siano capaci di agire come le multinazionali: vedi gli investimenti della British Steel nel Brasile).

6) infine, lo spazio per la repressione tecnologica sembra limitato. Tanto per cominciare, la Leyland ha dovuto sospendere il suo programma di investimenti per avere abbastanza liquidità da pagare gli stipendi (fine 75). Inoltre non possono permettersi nuovo macchinario (nel 75 si sono ricomprati 6 vecchie presse che avevano rifilato prima al loro vecchio stabilimento australiano: i costi di spedizione di 6 macchine erano minori del costo di una nuova! ). Ed è anche dubbio se l'industria di macchine utensili inglese possa fornire il macchinario richiesto: l'industria principale (Alfred Herbert) è stata nazionalizzata di recente. L'intenzione dello Stato[22] era di garantire macchinario British-made per la Leyland. Ma la sottocapitalizzazione e il sottoinvestimento alla Herbert si è tradotto in mancanza di modelli di macchinario moderno.

## Lotte operaie alla British Leyland

Il 1975 e il 1976 sono stati gli anni più gravi per la crisi dell'auto, e la tattica di parte operaia ha reagito adeguatamente. Alla Leyland le lotte di massa non sono mai giunte a livello di maturazione, e c'erano poche possibilità di generalizzare obbiettivi e di adottare forme di lotta unificati. L'iniziativa generalmente rimase confinata a piccoli gruppi di operai in stabilimenti singoli e agli operai dell'industria di componenti (indotto). All'interno della strategia generale della Leyland c'erano forti punti di resistenza, e casi isolati di attacco diretto. E mentre il caso della chiusura della Innocenti fu visto in Italia come l'arroganza " imperiale " di una spietata multinazionale, in Inghilterra il quadro era piuttosto quello di un *management* incerto, gratuitamente spavaldo, preoccupato, che tentava di trovare una linea strategica corretta in un campo politicamente minato.

### A) *La linea dura della Leyland*

Lo Stato, attraverso il canale di mediazione della Leyland, ora gioca lo stesso ricatto del FMI nei confronti dei governi nazionali: stringe i cordoni della borsa e può condizionare gli investimenti. La minaccia di tagliare i fondi è tesa a stimolare la produttività, e la British Leyland si affretta a usare quest'arma di legittimazione.

" La British Leyland ha cessato virtualmente tutte le spese in conto capitale in tutte le sue fabbriche di auto per almeno quattro mesi, nel quadro di un nuovo programma di sopravvivenza tipo ' ultima spiaggia ' diretto ad assicurarsi la continuazione del sostegno statale. Lord Ryder ha richiesto un miglioramento del 40% della produttività nella costruzione dei motori, e del 50% (! ) nell'assemblaggio, per portare la Leyland al livello di alcune fabbriche automobilistiche europee. Questi fatti furono comunicati a un'assemblea di 700 persone fra managers, funzionari dei sindacati e *Shop Stewards*, ai quali Lord Ryder

disse che il sostegno finanziario sarebbe cessato a meno che le fabbriche di automobili non avessero aumentato la produttività e diminuito gli scioperi. I piani proposti dalla azienda comprendevano la rinuncia a scioperi non ufficiali, il massimo impegno nell' applicazione dei suoi nuovi schemi partecipativi e la fine di rivendicazioni settoriali da parte di singoli sindacati e gruppi di lavoratori ".[23]

La linea dura trova ulteriori esemplificazioni negli episodi di Washwood Heath e Cowley:

a) *serrata*: " circa 600 operai addetti al montaggio dei furgoni alla Leyland di Washwood Heath, Birmingham, sono stati sospesi ieri per il resto della settimana dalla direzione, una mossa senza precedenti che riflette un notevole indurimento nella sua politica del lavoro. Singoli lavoratori sono stati sospesi nel passato come provvedimento disciplinare per un giorno o due, ma non è mai successo che un'intera sezione della forza-lavoro sia stata sospesa per un periodo così lungo. 1600 operai rappresentano circa il 33% degli addetti. La direzione ha tentato invano per alcune settimane di spremere di più gli uomini, in seguito a notevoli ritardi rispetto ai programmi di produzione ".[24]

b) " *lavorate di più, oppure...* ": nel novembre del 75 il direttore della Cowley-Hord minacciò che se la produzione non fosse aumentata immediatamente da 23 a 28 automezzi all'ora, si sarebbe chiusa la fabbrica e mandati a casa gli operai. Questa spada di Damocle era la risposta al rifiuto di aumentare la produttività, all'assenteismo, agli " errori di funzionamento " e alla rottura di macchine automatiche.[25]

B) *Il Measured Day Work (MDW) e i conflitti sulle qualifiche.*

Mentre stava succedendo questo, una delegazione della Leyland ritornò dal Giappone con nuove proposte alla giapponese! In particolare avevano notato che gli incentivi alla produzione (che la Leyland aveva abolito con l'introduzione del MDW) continuavano a esistere... e forse avrebbero dovuto essere reintrodotti anche alla Leyland. Ciò fu messo in luce nel novembre del 1975 dalla lotta dei collaudatori dei motori di Cowley.

" Al collaudo motori di Cowley hanno bloccato lo stabilimento con uno sciopero di 5 settimane nel 75, per il passaggio di qualifica. Una volta che il sistema a cottimo è stato sostituito dall'MDW, le lotte sulla qualifica tendono a diventare preponderanti. Generalmente sono avvenute a livello di reparto, sfruttando il ' potenziale di blocco ', per aprire una breccia nella gerarchia salariale della fabbrica attraverso la quale la massa degli operai della catena può irrompere in seguito. Questa tattica è stata adoperata dalla base per ridurre il valore erogato mantenendo gli stessi livelli di reddito, ed è stata contrastata dalla direzione col tentativo di imporre più lavoro e più disciplina. Ford era in effetti perfettamente conscio di questa forma di lotta: in ogni contratto nazionale si specifica ora la richiesta di una ' cessazione di tutti i conflitti sulla qualifica fino al prossimo accordo ' ".[26]

Ma la Leyland di Cowley lotta ancora con le contraddizioni del MDW:

a) " il passaggio al MDW ha avuto i suoi costi. Non c'è più l'incentivo da parte di gruppi di operai a far pressione su altri operai perché forniscano i pezzi, perché la paga individuale non dipende più dalla produzione. L'MDW richiede un altro tipo di disciplina. Cowley, con la frammentazione di molti gruppi politici, storicamente ha presentato un grado di disciplina molto inferiore a quello di Longbridge, dove c'è stato a lungo un potente funzionario sindacale (PC) che sapeva controllare i differenti gruppi di base ".[27]

b) " i collaudatori richiedono un aumento di salario per la loro specializzazione. Il conflitto è arrivato al Conciliation Service governativo che tre mesi fa ha riconosciuto la richiesta non infondata. La direzione non ha ancora cambiato il sistema per paura che aumentare il salario dei collaudatori possa innescare una serie di richieste da parte degli altri operai e ricominciare il vecchio processo di rincorsa [*leap frogging*]. Gli ispettori e i collaudatori di Cowley stanno già avanzando le loro richieste ".[28]

Non si creda comunque che i sintonizzatori rappresentassero un caso isolato. Una settimana dopo, un altro sciopero mostrò che il " potenziale di blocco " di un reparto può paralizzare vaste sezioni della produzione della Leyland:

" Si sono sospesi più di seimila operai della Leyland e le linee di produzione della Mini, dell'Allegro, della Princess e della MG sportiva si sono fermate lunedì, proprio mentre i concessionari della Leyland chiedevano le consegne. Lo sciopero interessò sei carrellisti il cui lavoro consiste nel rifornire di serbatoi della benzina le varie parti della fabbrica. Questi domandavano il passaggio dal terzo al quarto livello (una sterlina in più alla settimana ".[29]

Alla fine lo sciopero si concluse con un compromesso: un po' più di lavoro in cambio dell'aumento di qualifica.

C) *Scioperi esterni.*

Bisognerebbe dire che questa *vulnerabilità* della Leyland si rivela anche in altre sezioni del ciclo – come dimostra lo sciopero della Dunlop nel maggio 1975:

" La sezione Austin Morris della Leyland ha introdotto ieri tagli nella produzione a causa di uno sciopero salariale alla meccanica della Dunlop, e ha sospeso 4.600 operai. La Dunlop fabbrica tutte le parti in gomma delle sospensioni per la gamma della Austin Morris, e la mancanza di queste parti ha fermato la produzione ora a Birmingham e ora a Oxford; e fabbrica anche i due terzi delle ruote per tutte le industrie. Lo sciopero è stato effettuato da 700 impiegati, per la maggior parte donne, per ottenere 10 sterline in più alla settimana ".[30]

Il 3 maggio tutta la produzione a Longbridge e a Cowley si è fermata, e altre 2.400 persone sono state sospese a causa dello sciopero.

D) *La resistenza all'aumento della produttività.*

Lungo il 1975 in tutta la Leyland si è andati avanti in questa lotta. Non siamo stati ancora in grado di intervistare operai della Leyland sui dettagli di essa, ma gli operai si sono ripetutamente rifiutati di lasciare

che gli analisti tempi e metodi facessero il loro lavoro. Per esempio a Canley (dove si fanno la TR6,TR7, la Spitfire, ecc.) gli operai hanno rifiutato lo schema partecipativo (e non sono stati i soli); si sono anche opposti agli analisti tempi e metodi: in un caso ci sono voluti due giorni per prendere i tempi di solo tre carrellisti interni, e alla fine i risultati furono invalidati. Rimane però il fatto che gli operai di Canley si considerano impiegati statali con un futuro garantito e non sentono nessun particolare stimolo a lavorare. Qui il ricatto della crisi non funziona.

### L'equilibrio di forza attuale.

Il 5 febbraio 1976 Harold Wilson avvertiva:

" Il governo non è qua per sussidiare il disordine dell'industria che causa continui deficit [...]. Il governo ha il diritto di chiedere alla forza-lavoro di smettere di comportarsi in questo modo, che è la principale causa della minaccia per questi posti di lavoro [..]. I soldi e la politica del governo sono stati adoperati per rimettere in piedi un'azienda o un'industria, ma lo scopo non era quello di fornire un bel cuscino sul quale l'industria possa continuare a dormire i suoi sonni tranquilli ".[31]

Ma forse si tratta di mere intenzioni.

### Mobilità alla Ford

Il controllo della mobilità è una fonte di potere operaio, ma la mobilità operaia a livello sociale si è spesso tramutata a sua volta in un'arma in mano alla classe. Tuttavia, nell'ottobre del 1974 (lo sciopero alle presse di Dagenham e di Halewood), le condizioni del mercato del lavoro furono improvvisamente rovesciate e la mobilità del lavoro divenne un'arma nelle mani di Ford.

Il seguente resoconto di un ex-operaio della Ford del reparto carrozzeria di Dagenham, mostra come la Ford, tanto per cambiare, abbia usato un periodo di recessione e " crisi " per riversare l'equilibrio di potere a livello di stabilimento.

" La mobilità(m) è sempre stata un importante elemento in attivo per la Ford. La capacità di muovere un operaio da un reparto all'altro contribuisce alla piena utilizzazione della forza-lavoro e può anche essere usata per distruggere l'organizzazione.

A Dagenham, negli ultimi anni, sono state applicate tantissime forme di m; ecco un esempio quasi perfetto di come il potere passa da padroni a operai e viceversa.

### Autunno 1974.

La direzione comincia a stringere i freni. Una delle prime manifestazioni di ciò fu che cominciarono a dire: ' Non c'è lavoro ad personam qua – lavorate dove ve lo diciamo noi '. Allora eravamo ancora abbastanza forti da rispondergli come di solito fanno gli operai: ' col cazzo! '. Con l'andar del tempo la nostra forza diminuì. Hanno limitato varie consuetudini relative alla mobilità. La ' regola della mezz' ora ' era costantemente messa in discussione: se non la sapevi, eri spostato (la ' regola della mezz'ora ' era che se eri in ritardo di meno di 1/2 ora ti tenevano da parte il lavoro. . Cosa che ovviamente era in contrasto con quello che dicevano, di non avere lavori specifici).

Analogamente per gli spostamenti a metà del turno, in caso di interruzione. Prima, se questo spostamento avveniva presto (attorno alla prima pausa per il tè) e per fare lavori accettabili, si accettava brontolando. Più tardi non si accettava. Ora invece ti spostavano anche dopo mangiato. O, se una catena si interrompeva per qualche ora, gli operai erano spostati a un'altra dove si aumentavano i ritmi, e rimandati alla loro quando era aggiustata di nuovo.

L'ultimo esempio illustra come la direzione intende utilizzare pienamente le possibilità della mobilità. Uno dei loro sogni è che tutti possano andare in qualsiasi posto in ogni momento durante le loro otto ore. Prima che il *pool* esistesse a Dagenham (estate '75), alcune catene, fra cui la mia, avevano una percentuale del 10% di assenteismo in media, e quindi un undicesimo uomo (il *tenpercenter*). Questo conosceva tutti i lavori, e rimpiazzava gli assenti; se non ce n'erano, era spostato. Collegata a questo, c'è la pratica della Ford di prendere nuovi assunti ' starters ' (specialmente durante il mese di prova) e fargli girare tutto il reparto, per non dovergli poi insegnare un sacco di lavori – io ho avuto circa 10 mansioni differenti, delle 20 possibili, quando sono stato assunto.

Altri si son trovati anche peggio. I nuovi assunti erano messi alla prova, e se andava bene erano messi o rimanevano nelle mansioni più importanti o nelle catene chiave, mentre i militanti erano cacciati nelle mansioni meno importanti e meno impegnative (dove sono stato messo io). ' Una forza-lavoro flessibile, mobile ed efficiente ' (mi sembra dicesse qualcuno).

### La creazione del " labour pool ", gennaio 1975.

Ci sono moltissimi vantaggi per la direzione quando usa la mobilità in quanto creazione di un *labour pool*.[32]

Licenziare, ridurre al minimo la forza-lavoro, fa sì che gli operai che restano si abituino ad alti ritmi e a lavorare continuamente. A partire circa dal gennaio 1975 non fu permesso più il *work-sharing*[33] e furono create le condizioni del *labour-pool*. Cioè alcuni – una percentuale abbastanza alta della forza-lavoro a Dagenham, quelli che erano stati assunti nell'ottobre-dicembre del '74 – non si sono mai realmente trovati a fare i ' lavori facili ', ed erano più inclini a considerare le condizioni attuali come ' ragionevoli '. Perciò non erano così pronti come gli operai più anziani a resistere ai ritmi attuali. Questo aspetto è utile alla direzione.

La direzione allora ha in mano un *pool*. Per i primi mesi gli operai non se n'erano accorti, dato che si trattava semplicemente di lavoro sovrabbondante che era messo assieme e avviato a varie mansioni, mansioni sottilmente differenti. Non ' andavi nel *pool* '... andavi nel tuo reparto o facevi il lavoro di prima. Le mansioni comprendevano lavori come rac-

cogliere pezzi di carta, scopare, raccogliere le tazze del tè, e per questi lavori eri assegnato al caposquadra della manutenzione o dei custodi (portineria). Il motivo di questa riallocazione era che l'imputazione di questi costi si faceva su un conto separato (sul conto manutenzione invece che sul conto produzione). Tagliando il lavoro ' in eccesso ' e mettendolo nel pool della manutenzione, il direttore dello stabilimento poteva far mostra di aver migliorato l'efficienza della produzione.

La direzione ha bisogno di gente che conosca certi lavori, ma che non conosca i carichi di lavoro normali. Perciò si sta arrivando alla situazione dove le catene hanno un nucleo di operatori, con una percentuale relativamente alta di nuovi assunti (assunti in ottobre-dicembre '74), e il lavoro extra è immesso per raggiungere il numero richiesto. Il risultato è che la maggioranza degli operai alla catena possono non sapere se sono fregati o no per quanto riguarda le consuetudini, i *local agreements* [34], ecc. Quelli con maggior anzianità di solito si richiamano ai ' tempi migliori '. Il potenziale di crumiraggio del *labour pool* non va sottovalutato. Per esempio, in un caso abbiamo fatto sciopero perché uno era stato spostato a fare un lavoro fetente e la direzione ha tentato di far venire gente alla catena dal *pool*. Per fortuna c'è stato qualcuno che gli ha detto cosa succedeva. Ma se non ci fosse stato nessuno alla catena, avrebbero fatto i crumiri. Ci sono delle possibilità che si aprono con l'esistenza di un *pool*, da due punti di vista. Si può fare uno sforzo consapevole per riempire il *pool* di crumiri, per spostarli nelle zone calde. O alternativamente si può riempirle di militanti per isolarli dalla base e sconfiggerli.

**La lotta contro la mobilità alla carrozzeria di Dagenham.**

La mia catena non era elettrificata, cioè spingevamo le automobili e montavamo le fiancate e facevamo le saldature sulla struttura. Per tutto il tempo che sono stato là il reparto è stato attivo nelle lotte, a partire da un anno dopo l'introduzione della Granada.

Per la maggior parte del tempo ero il solo bianco, tutti gli altri erano antillani e indiani. Lavoravamo in maniera strettamente interdipendente, e ognuno aveva la sua parte, dato che una volta finito il lavoro assegnatoci potevamo andare a casa (*job and finish*). Lotte di reparto alla catena si traducevano in rallentamenti. La Ford ha perso un sacco di produzione, milioni e milioni di sterline. Un attacco a uno era un attacco a tutti.

Ecco un mio resoconto di quell'epoca:

" Mobilità al reparto carrozzeria – sezione fiancate della Granada – venerdì 24 gennaio '75. In conseguenza di un conflitto alle fiancate della Estate, non c'era nessuno alla catena quella mattina. Alla Granada tutti sapevano che a causa di ciò alla catena della MH sarebbero stati messi dieci all'ora (un vano tentativo di utilizzare la capacità). Il reparto della MH rispose col rallentamento dei ritmi, poi rifiutando di lavorare e così fu mandato a casa.

Ford perse circa 300 mila sterline (dato che gli operai della catena della familiare rifiutarono di mettere le mani su tutte le vetture che erano toccate all'operaio che era stato sospeso, e furono a loro volta sospesi); gli operai persero 120 sterline di paga.

L'atteggiamento del direttore americano, Staley, dimostrò chiaramente che Ford voleva eliminare dalla testa degli operai l'idea di essere titolari del diritto di restare nel proprio reparto, così da poter imporre loro dove lavorare. Disse qualcosa come: ' Questo non è il *vostro* posto di lavoro... Voi non avete un posto di lavoro '. Disse: ' Avete dei buoni salari, ma non fate quello che vi dicono i capireparto. Non vogliamo che siate voi a scegliere. Se non volete questi maledetti soldi, ci sono un sacco di operai fuori dei cancelli che li vogliono '. Venne fuori anche il suo razzismo: ' Questi maledetti negri, stravaccati da tutte le parti '.

Sembra che Ford voglia distruggere questo particolare reparto che ha sviluppato una forte organizzazione, o almeno una forte coscienza di gruppo ".

**Gennaio '75**

Come la mobilità è cruciale per i profitti della Ford, così è cruciale per la condizione operaia. C'era piena coscienza di ciò. La gente diceva " non possiamo fargliela passare – si creerebbe un precedente – ci potrebbe polverizzare – mandarci al ' roundabout ' " (il leggendario lavoro più schifoso alla carrozzeria, equivalente dell'inferno). La reazione assolutamente compatta ci salvò per quel giorno.

Tuttavia ci abbiamo perso a essere troppo militanti, troppo una spina nel fianco, troppo poco produttivi. Non solo c'era almeno un rallentamento per settimana, ma avevamo 8 persone che producevano 8 all'ora. L'altro turno (l'A) aveva 6 persone che facevano 8 all'ora. Si facevano confronti per tutto il turno con le catene della MH e sottoassemblaggio.

Di conseguenza non fanno più Granada con il mio vecchio turno. La mia vecchia catena è stata sfasciata. Uno se n'è andato, uno è scomparso, due lavorano alla ' familiare ' e due sono stati spostati all'altro turno. Isolati abbiamo perso moltissimo della nostra forza.

**Alcune possibilità di lotta contro la mobilità a livello di stabilimento.**

Ecco qualcosa che ho scritto un po' di tempo fa sulla mobilità e su come combatterla, ovviamente il passo obbligato successivo: " La mobilità colpisce l' organizzazione di reparto – la rete dei militanti operai, sfasciando buoni reparti, distruggendo le relazioni e il morale. Permette alla direzione di introdurre ritmi più veloci, più mansioni per operaio, l'eliminazione dei militanti, più alti livelli di produttività (anche i lavori terribili hanno gli organici al completo attraverso la mobilità forzata). I più anziani vanno ai lavori peggiori, i nuovi arrivati vanno ai migliori, per farli rimanere di più.

Da un punto di vista militante c'è un solo elemento positivo nella *m*: permette al militante di diffondere notizie, di stabilire contatti informativi, in generale

di diffondere la lotta. La storia del reparto 85 alla Fiat Mirafiori è a questo proposito istruttiva ".

**Modi di combattere la mobilità.**

L'intenzione di Ford è isolare, sfasciare, accelerare i tempi.

a) *Prima dello spostamento.*

Portare la conversazione sulla mobilità, portando esempi e argomenti contro di essa. Diffondere la lotta sottolineando il bisogno di una mansione fissa. Trovare altre zone dello stabilimento dove si usa la mobilità. Scambiare informazioni. Adottare una strategia deliberata – di non cooperazione e resistenza continua – rendendo il meno redditizio possibile per la direzione lo spostare la gente.

Situazione ideale: se sei spostato per un calo della produzione, assicurarsi presso i compagni che sarai tu a tornare quando la produzione aumenta di nuovo.

Se si chiude tutta la catena, premere per un accordo tipo quello del reparto 85 della Fiat (vedi oltre)! .[35]

In caso di mobilità immotivata, provocatoria, sii fermo. Smetti di lavorare, va dallo *steward*, e rimani al posto di lavoro se sospeso (senza permettere a nessuno di lavorare al posto tuo). O rallenta se la questione non si sistema. Un fronte compatto spaventa la Ford – ma assicurati di avere un fronte compatto, altrimenti ti trovi peggio, perché avrai giocato tutte le carte che hai in mano – nessun asso nella manica, tutto allo scoperto, ecc. Non lasciare che i nuovi assunti vadano a fare i lavori di quelli che sono stati spostati (e ' peggio '). Invece insisti per avere quelli di prima. Rimanete uniti.

Se sei in ritardo (regola della mezz'ora), va' sempre al tuo posto, caccia via chi c'è, e comincia a lavorare. Se la direzione ti sposta, impuntati, va' dallo *steward*, contrastali a ogni passo, a ogni momento.

b) *Se lo spostamento è inevitabile.*

Tuttavia delle volte lo spostamento è inevitabile, specialmente nelle condizioni attuali (' crisi '). Così dopo aver creato un nucleo, ti trovi fuori dal tuo ambiente abituale, senza saper nulla degli standards lavorativi e delle consuetudini. Allora scopri quali sono i più importanti, come i numeri, le pause, chi è lo *steward*, in che cosa consiste esattamente il lavoro. Poi spremili bene. Il solito modo: abbiamo un quoziente intellettivo 10, siamo duri d'orecchio, non sappiamo l'inglese, siamo carichi di mal di testa, reumatismi, non abbiamo mai visto un'auto prima d'ora, abbiamo male alla vescica, costipazione, diarrea, non sappiamo leggere l'orologio (così non sappiamo di esserci presi mezz'ora di pausa invece di dieci minuti), cadiamo dal sonno, non sappiamo far di conto, leggere, non capiamo niente, non possiamo sopportare il rumore, la fatica fisica e le esalazioni, non sappiamo quando cominciano e finiscono le pause. L'unica cosa che sappiamo è il numero del nostro orologio: così ci pagano!

Afferrata l'idea? Li incalzi! Gli rendi totalmente inutile e completamente non redditizio lo spostarti. Nello stesso tempo usa lo spostamento per stabilire nuovi contatti. Tenta di non restare isolato nei confronti del nuovo *steward*, può essere l'unica difesa in un reparto che non conosci.[36]

**L'occupazione alla Ford di Dagenham.**

La storia della mobilità alla carrozzeria di Dagenham raggiunge il culmine nell'aprile del '75. Data la recessione nel mercato dell'auto, la Ford usava lavoro ridotto come mezzo per disgregare la forza-lavoro a Dagenham. Poi, in un periodo di smobilitazione generale, cominciarono il loro attacco su uno dei punti di forza alla carrozzeria: il montaggio portiere e i saldatori.

Il 15 aprile la Ford spedì una lettera agli operai della carrozzeria annunciando tagli di personale in quei reparti. L'avvenimento era chiaro: la Ford intendeva ridurre il personale ai livelli di quattro anni prima.

Questa provocazione calcolata portò all'occupazione della carrozzeria di Dagenham. Non si può certo dire che sia stata una vittoria per gli operai della Ford. Si tramutò in uno sciopero del montaggio portiere che durò 8 settimane, fino alla metà di giugno, nel bel mezzo dell'apatia di molti operai della Ford, che in effetti ricevevano un mucchietto di quattrini dalla ditta e dalla Sicurezza sociale semplicemente per starsene a casa. L'ultima settimana di questo sciopero la Ford colpì ancora. Questa volta ricorse alle lettere mandate a certi operai, che annunciavano il loro trasferimento al *labour pool*; ad altri operai fu detto che erano trasferiti all'altro turno (per ' ragioni produttive ' tecniche: in effetti si trattava di un attacco politico). Fu il colpo finale che fece infine di me un ex-operaio della Ford.

**Come ci si sente a essere operaio mobile.**

Gli antillani sono veramente eccellenti. Li ho guardati mentre li mettevano al lavoro, e loro tenevano testa al capo a ogni pié sospinto, e si rendevano totalmente inutili. Si è già formato nel *pool* un nucleo di gente dichiarati ' indesiderabili per il lavoro ': cioè casinisti riconosciuti.

Ecco qualcosa che ho scritto l'altra notte sul lavoro, dopo che Ford aveva usato l'ultima arma della mobilità contro di me: mi aveva spostato all'altro turno:

" Stasera sono venuto a lavorare sperando di parlare con un po' di gente, di sedermi al banco vicino a dove lavoro, di trovarmi con gli amici lanciando saluti. Speravo anche di lavorare alla catena e di finire presto. Poi mi è venuto in mente che adesso ero all'altro turno, e che non conoscevo nessuno. Avevo anche paura di andare al posto dove di solito andavo a lavorare e di sedermi, perché sentivo di essere estraneo. Non ho una mansione specifica. Ogni notte potrebbe capitarmi di andare in un posto differente, con gente differente. Lavorare a pieno ritmo o non lavorare affatto. Finir presto o lavorare da sirena a sirena. Quando vado a fare un lavoro, adesso, non so come sarà il lavoro, il capo, gli altri operai. Non so dove

andare nelle mie pause per il tè. Cambiare turno è sicuramente domoralizzante, più di essere un nuovo assunto.

Mi sembra come se si fosse tentato di trasformarmi in un nuovo tipo di operaio Ford – una specie di sogno futuristico, una fantasia, una metamorfosi. Mobile, capace di fare qualsiasi lavoro, pronto col preavviso di un istante, senza base, disorientato, totalmente manipolato. Bisogna resistere con fermezza a questo concetto.

Non è una pura coincidenza che due nostri compagni, entrambi militanti, sono stati trasferiti al *pool* della manutenzione. E neppure lo è il fatto che trovo che tutti quelli che sono stati trasferiti là sono militanti. Né che la mia vecchia catena è stata sfasciata, e ognuno mandato ai quattro angoli dello stabilimento. Questo fa parte di un attacco ben pianificato da parte della Ford."

**Considerazioni finali.**

Che fare? Vediamo in breve la situazione. Sono stato passato in un altro turno dove non conosco nessuno; non ho trovato nessun gruppo di operai nel quale infilarmi. La mia prima preoccupazione è di trovare un buon lavoro, e questo per rendergli inutile il tentativo di mettermi in qualsiasi altra situazione. La richiesta di essere rimesso al mio vecchio turno è senza senso: è chiaro che non lo permetteranno mai. Devo cercare a modo mio che mi spostino nella maniera meno redditizia per loro.

La maggior parte delle volte che ho rallentato i ritmi, il capo mi ha dovuto ' assistere ' almeno il 50% del tempo ( in un caso il 95%). Se ognuno facesse così, ci sarebbe il caos – si distruggerebbe quel grado di cooperazione così spesso indispensabile.

Tuttavia è enormemente più difficile lavorare piano che a ritmo normale. È più stancante mentalmente e fisicamente. Ti devi controllare costantemente. Sono contento di poter dire che alla fine questa tattica si è rivelata producente. Venerdì, finalmente, mi hanno dovuto mettere a fare il lavoro più facile che c'era. In certa misura sono diventato ' inoccupabile '. Spero di aver anche sfondato la barriera che deriva dal fatto di essere bianco – quando si è bianchi nel *pool* si è sempre i primi a essere scelti...è come il mercato degli schiavi dove nessuno vuol essere comprato.

Una delle cose che tento di raggiungere, tuttavia, è che se vado piano e occupo il 50% del tempo del capo, e anche molti altri fan la stessa cosa, il sistema in parte fondato sulla cooperazione crollerà ". [37]

**Il settore dei trasporti: un'area delicata di coordinamento del ciclo produttivo.**

I lavoratori del settore trasporto merci all'interno dell'industria dell'auto hanno sfruttato la particolare vulnerabilità della vasta rete di stabilimenti e di fornitori, soprattutto nelle Midlands, riuscendo ad acquisire per la loro categoria un notevole potere: " Hanno un alto livello di militanza, sono molto settorializzati e guadagnano un sacco di soldi – fino a 140 sterline alla settimana ". Grazie a essi anche la forza degli altri lavoratori aumenta: il loro rifiuto di passare attraverso i picchetti degli operai in sciopero è un elemento cruciale del potere della classe operaia, e può dare un potere enorme anche a un piccolissimo gruppo di scioperanti.

I lavoratori addetti ai trasporti interni nelle fabbriche (carrellisti) svolgono anch'essi un ruolo fondamentale. Oltre a far circolare informazioni all'interno della fabbrica hanno condotto lotte importanti. Si noti nella nostra descrizione delle lotte alla BLMC il ruolo d'avanguardia giocato da questa categoria alla Triumph di Canley e alla Leyland Radiatori di Oxford.

È inevitabile che la crisi del settore dell'auto porti a una razionalizzazione del settore trasporti all'interno del ciclo produttivo, razionalizzazione che ha già preso l'avvio durante gli ultimi 18 mesi.

a) Nel marzo del 1974 il " Sunday Times " pubblicò un articolo (della lunghezza solitamente riservata ai divi del cinema o ai necrologi dei ministri) che attaccava aspramente il potere dei lavoratori addetti ai trasporti nelle Midlands, prendendosela soprattutto con la personalità del sindacalista della TGWU Alan Law. " Può dar fastidio ai boss dei trasporti nei Midlands ricordare che per diversi anni Alan Law è andato vantandosi che nessuno poteva trovare un posto di camionista senza il suo consenso. Disse una volta: ' Qui il potere ce l'ho io! '; e ancora! ' Gli uomini vengono scelti da me e dalla direzione insieme '. Law ha imparato qualcosa dai camionisti americani e ha promesso la collaborazione del sindacato unita al controllo da parte sua sul prendere e sullo sbattere fuori la gente ". [38]

b) Poco tempo prima i padroni del settore dei trasporti su strada si sono mossi nel senso di porre in atto la legislazione antioperaia della CEE, montando tachigrafi nelle cabine dei camions. Questi contatori (noti come " spie nella cabina ") sono stati escogitati per registrare la produttività degli autisti, i tempi morti, il chilometraggio, ecc., come un primo passo verso l'imposizione di una maggiore " efficienza " in un settore della forza-lavoro notoriamente difficile da controllare e regolare.

c) Nel 1976 i padroni del settore automobilistico presero un'iniziativa: come al solito la prima mossa la fece la Ford, attraverso la propria ditta di trasporto Silcocks e Collings. Agli autisti venne detto che il loro aumento salariale sarebbe dipeso dall'accettazione di certi livelli di produttività, il che equivaleva a una riduzione salariale del 15%. Dopo uno sciopero di due settimane giunsero a un compromesso. Tuttavia nel frattempo si era aperta una vertenza del genere alla Cartransport-BRS di Coventry, che portò anche lì a uno sciopero sui problemi dell'organico.

d) Con una mossa dalle implicazioni sinistre Brian Mather, il responsabile organizzativo della TGWU delle Midlands, scrisse una lettera di protesta ai sindacati degli operai e degli impiegati della regione, lamentando la frequenza con la quale agli autisti aderenti alla TGWU veniva chiesto di non sfondare i picchetti: " I nostri autisti vengono sempre più coinvolti in controversie che non li riguardano direttamente... Per non sfondare i picchetti ci rimettono il salario. ..Ritengo che debba essere concordato fra i sindacati che non

deve essere dato per scontato l'appoggio dei membri della TGWU alle lotte altrui ".

e) Infine la forza degli autisti è garantita in parte dalle pesanti condizioni per il rilascio delle licenze (e dalle conseguenti fusioni tra compagnie) imposte dal Road Transport Act del 1968, che ha irrigidito considerevolmente il mercato del lavoro in favore degli operai. Ma, da questo punto di vista, l'introduzione da parte della Ford della nuova serie di camion Modello D, che possono operare anche al di fuori dei limiti di peso posti dai regolamenti altamente restrittivi per il rilascio delle licenze, può essere considerata un'operazione di crumiraggio tendente ad allargare il mercato del lavoro e ancora una volta a dequalificare la forza lavoro del settore trasporti su strada.

**Alcune considerazioni sul ruolo dello Stato e sulla nazionalizzazione dell'industria dell'auto.**

Il governo laburista è un governo di ristrutturazione, che da un lato interviene sul declino del cuore industriale delle Midlands basato sull'industria metalmeccanica, e dall'altro favorisce il boom del petrolio del Mare del Nord e lo sviluppo delle città della costa orientale (Cleveland, Aberdeen etc.). Il controllo politico sulla classe operaia è un elemento essenziale per facilitare questa transizione: si deve in qualche modo mascherare la distruzione del potere dell'avanguardia di classe dell'industria automobilistica e i laburisti sono l'unico partito che è in grado di negoziare direttamente (su basi " amichevoli ") con i sindacati. Come durante la seconda guerra mondiale, i sindacati vengono invitati a partecipare al governo al fine di garantirsi una presenza capillare all'interno della classe, presenza che è necessaria per stabilire un controllo sulla classe. Il laburismo è un modello politico necessario in una fase di crisi in cui è necessario sconfiggere una classe operaia che ha conquistato posizioni di forza.

Nel caso dell'industria automobilistica non si vedrà una sconfitta immediata della classe operaia: l'equilibrio di potere tra le classi non la consente. Quello a cui assistiamo è invece l'inizio di un lungo periodo di crisi che, se necessario, sarà indotta dallo Stato stesso. Una guerra di attrito e una gestione della crisi da cui si uscirà solo tra parecchi anni.

A livello politico, l'*impasse* in cui la classe operaia ha costretto il capitale nei settori di più vecchia produzione capitalistica (particolarmente quello automobilistico) ha imposto uno sviluppo politico autoritario dal volto " socialista ". (Questo significa muovere verso la nazionalizzazione, con una parvenza di partecipazione dei lavoratori; tentare insomma di coinvolgerli nella cooperazione al processo produttivo, applicando nello stesso tempo i metodi di riorganizzazione della produzione tipici del *fordismo*). Da tutto questo si può ricavare un modello di " socialismo dei settori in declino ".

L'altra faccia della medaglia è il rigido autoritarismo dei settori in espansione. Questo si può vedere per esempio nel tentativo del *lobby* americano del petrolio (Rockefeller e C.) di eliminare con tutti i mezzi, compreso l'assassinio, ogni opposizione pubblica ed " ecologica " allo sviluppo nucleare. Analoghe sono le condizioni degli operai nel settore petrolifero in Iran e Kuwait [39]. Questo autoritarismo non è fenomeno nuovo e basterebbe pensare alle condizioni politiche che accompagnarono la crescita delle ferrovie e dell'industria dell'auto stessa negli USA (anti-sindacalismo, squadracce, i " *pinkerton men* ", ecc.); le stesse condizioni politiche accompagnano lo sviluppo dell' industria dell'auto in Brasile oggi, (dittatura militare, polizia nella fabbrica, un *turnover* del 30-40% come regola, duro attacco ai sindacati, ecc.).

Tuttavia in Gran Bretagna non si tratta di una industrializzazione *ex-novo*. La Gran Bretagna ha già un proletariato ben consolidato, ramificato in tutta la società, sulla base dei settori in cui si è precedentemente sviluppata l'accumulazione (in questo caso l' automobile e i beni di consumo durevoli). In Gran Bretagna la transizione a nuovi settori dell'accumulazione capitalistica (petrolio, chimica, plastica, elettronica, nucleare, ecc.) si è dovuta fondare su di una forma dello Stato e una politica del governo che può incorporare i caratteri del socialismo per i settori in declino, e dell'autoritarismo per i settori in sviluppo.

Qui sta il segreto della dichiarazione di Harold Wilson che il Partito Laburista è in questo momento " il naturale partito di governo ".

Per il cumulo di lotte nel ciclo produttivo dell'auto i profitti estratti dalla produzione automobilistica " di massa " sono da lungo tempo una cosa del passato. Le lotte salariali della classe operaia nel dopoguerra e la resistenza operaia alla crisi che si è sviluppata nel mercato dell'auto hanno causato successive fusioni e fallimenti di singole imprese. In una situazione di sovrapproduzione e sottoconsumo all'interno, la classe si è organizzata informalmente e formalmente per difendere la sua forza e i livelli salariali.

Un intero arsenale di armi capitalistiche si è sviluppato per mantenere i livelli di profitto e ristabilire il dominio di classe (mobilità geografica del capitale, massimo sfruttamento dei fondi regionali statali, alto *turnover*, alta mobilità all'interno degli stabilimenti, reclutamento di lavoro fresco, ecc.), ma è chiaro che la tecnologia razionalizzata dell'industria automobilistica ha raggiunto un tetto (sia dal punto dei profitti che del dominio di classe) nel settore della produzione di massa (vedi es. Lordstown). Malgrado tutto il nuovo armamentario i margini di profitto nella produzione di massa di auto in quanto tale sono minimi.

Ma dato che l'industria dell'auto e la sua classe operaia sono ora organicamente intrecciate proprio come *la base* fondamentale dell'economia inglese, non si può lasciarle scomparire. Così nel 1975 si dà la tendenza dello Stato verso la nazionalizzazione virtuale (socializzazione) dei settori a più debole profitto del ciclo di produzione dell'auto. Si tratta anzitutto del settore di produzione di massa " *volume-car* " (con la sua classe operaia massificata), sul quale gli altri settori (pezzi di ricambio, costruzione di strade, " *hire-purchase capital* " ancora fondano i loro profitti dipendenti.

Adesso tocca allo Stato assumere in prima persona la battaglia contro i più combattivi e indisciplinati membri della classe operaia inglese, gli operai-massa dell'auto, fornendo nello stesso tempo i fondi per ristrutturare l'industria.

**Conclusioni:**

Prima di accogliere definitivamente queste conclusioni vogliamo eleborarle e discuterle con gli operai dell'auto, in Inghilterra. Perciò, per il momento, esse sono indicazioni provvisorie, anche se non inutili.

1) *La lotta sul salario.*

L'operaio massa della catena di montaggio dell'auto ha costituito la testa d'ariete degli ultimi 10 anni di spinta salariale. Sia a livello nazionale che a livello locale ciò si è riflesso in una riduzione dei differenziali salariali, erosi da anni di politica dei redditi e dalle lotte degli operai massa. Tuttavia nell'anno passato, per l'operaio massa, *la contrattazione salariale attraverso il contratto aziendale* ha cessato di essere un terreno di lotta (una conseguenza della crisi dell'auto). Ciò significa due cose:

a) I minoritari (e spesso " conservatori ") operai *specializzati* hanno sfruttato un momento di forza congiunturale per restaurare il loro differenziale salariale. Queste lotte settoriali sono importanti (poiché tendono a bloccare la ristrutturazione, a distruggere la pianificazione aziendale) ma contribuiscono ben poco alla crescita della forza offensiva di classe. Offriranno tuttavia un'arma assai importante per infrangere la fase successiva della politica dei redditi laburista (il " 4 1/2 % "). Le forme di lotta tipiche di questo strato di operai devono essere ricondotte ad una strategia che miri all'unificazione della classe, ad un'azione che tenda a favorire la classe operaia dell'auto nel suo complesso.

b) Per la massa degli operai dell'auto semi-specializzati la politica dei redditi imposta dallo Stato, unita alla mobilità e alla repressione dentro la fabbrica e alla pesante repressione sindacale delle lotte, si è risolta in *un blocco delle lotte di massa sui salari.* Anche se potranno essere rilanciate con i contratti Ford e Vanxhall dell'ottobre '76 le limitazioni rimarranno pesanti. Tuttavia, dentro la tendenza internazionale dell'iniziativa di classe nell'auto, gli operai inglesi dell'auto hanno sviluppato nuove aree di lotta, impiegando tattiche nuove per aumentare il loro potere di classe. Fra queste la *lotta per prender tempo* (mentre i padroni lottano per ridurre il tempo di lavoro socialmente necessario nell'auto abbiamo visto i turnisti italiani chiedere la settimana di 4 notti: in tutti e due i casi la tattica è la stessa – il rifiuto di lavorare le ore ufficiali di fabbrica – e in tutti e due i casi ci sono implicazioni importanti per l'unificazione tra occupati e disoccupati). Un'altra area di lotta è quella sulle *condizioni, la salute e la sicurezza* (qui gli operai inglesi dell'auto usano sempre più massicciamente i margini " legali " offerti dal " Health and safety at Work Act " per erodere le prerogative della direzione nella fabbrica e ricreare elementi di " blocco " dentro la fabbrica). Naturalmente, prendendo tempo, e contrattando sulla salute, aprono nuovi canali per un negoziato permanente sui pagamenti *in denaro*, a livello d'azienda.

c) Gli eventi recenti (in particolare la lotta degli attrezzisti) hanno confermato che le lotte dell'industria dell'auto sono ancora capaci di agire come *punto focale* della crisi, come nervo estremamente sensibile, in grado di incidere il proprio marchio sulla politica governativa dei redditi, della manodopera, del territrio. Per esempio sulla scena politica inglese pende la minaccia del grosso fatto politico del sempre imminente collasso della BLMC, ed anche i piccoli scioperi degli operai della BLMC assumono l'aspetto di spinta verso una crisi istituzionale. In una situazione del genere il figlio di uno scioperante della BLMC ha ragione di dire: " Mio padre riesce a far salire e scendere la sterlina ".

d) Mentre le condizioni generali *fuori* della fabbrica sono mutate drasticamente nel corso dei 2 anni passati, *dentro* la fabbrica i singoli militanti si trovano ancora di fronte i vecchi problemi di organizzazione: in particolare, se si deve lanciare una nuova offensiva di massa sui salari, condizone preliminare è la lenta, paziente ricostruzione di una base organizzata dell'autonomia operaia che possa prendere le iniziative necessarie ed infrangere il controllo capillare attualmente esercitato dai vecchi funzionari sindacali.

2) *Autonomia operaia e livello politico.*

Abbiamo descritto dettagliatamente le varie offensive della classe operaia dell'industria inglese dell' auto – in particolare come le iniziative *settoriali* costituissero un freno all'offensiva degli anni cinquanta e sessanta. Tuttavia, le lotte recenti ci mostrano che, se questo stile di lotta può ancora esercitare un formidabile potere di *blocco*, non è necessariamente capace di *vincere* contro la nuova, e ben più pesante, opposizione (la connivenza attiva di Stato, datori di lavoro *e* sindacati nella politica dei redditi, riduzione degli organici e ricomposizione del ciclo). Dobbiamo chiederci qual'è la direzione politica di più ampio respiro della classe operaia dell'industria inglese dell' auto.

a) La presenza dei gruppi rivoluzionari nell'industria dell'auto è minima. I coordinamenti aziendali inter-fabbrica degli *shop-stewards* (" comitati combinati ") sono caratterizzati da rivalità interaziendali e settarismo, e dalla predominanza di una vecchia crosta di laburismo (normalmente di destra) non ancora toccata dalla crescita delle forze più nuove della classe operaia. Ci sono nell'industria dell'auto alcuni personaggi " politici "; ma per lo più mancano di una base di fabbrica significativa. Sono pochi i giornali dedicati agli operai dell'auto (il " Carworker " della IS crollò e ci sono pochissimi bollettini degli *shop stewards*). Persino un importante convegno nazionale dell'Institute for Worker's Control (punto politico nevralgico dell'industria dell'auto) tenuto in gennaio riuscì a mettere insieme soltanto 80 persone. Perciò possiamo affermare che in questo periodo il livello *formale,politico* di rappresentanza degli interessi di classe degli operai dell'auto appena esiste. E possiamo anche affermare che quell'ampio movimento autonomo che abbiamo descritto nel nostro articolo non ha ancora voce a livello di massa: questa autonomia non si è ancora rivelata capace di spezzare a livello di fabbrica questa crosta di laburismo.

b) Abbiamo detto che le forze preesistenti dell'autonomia di classe non si sono ancora riadattate al nuovo terreno di lotta. Questo è vero a livello di fabbrica, ed è vero anche ad un più ampio livello

sociale. Licenziamenti in massa di operai dell'industria dell'auto sono stati resi possibili dalla condizione di alto *turnover* forzato della manodopera, mobilità interna, incentivi alla mobilità finanziati dallo Stato (*redundancy pay*, etc.). Questo è accaduto alla Chrysler nel gennaio '76 – ma mentre centinaia di migliaia sfilavano a Milano per protestare contro la chiusura della Innocenti, soltanto *300* sfilavano a Coventry per protestare contro le chiusure della Chrysler! Stiamo ancora aspettando la risposta politica di Coventry al certo smantellamento dei centri del potere degli operai dell'auto, quella scomposizione che rischia di trasformare gli West Midlands in una " terra desolata industriale "... " La Yarrow degli anni 1980 ". La risposta della classe operaia sarà la mobilitazione interclassista della " politica dell'area depressa " che coinvolge un ampio raggio di strati sociali interessati (come con le chiusure dell'*acciaio*)? O vedremo una risposta più specifica *di classe operaia*? Più precisamente, la classe operaia dell'industria di massa dell'auto delle regioni dei Midlands prenderà il suo posto al fianco del proletariato dell'auto di Torino, Pamplona, Codoba, Milano come punto focale del potere di classe capace di investire l'intera struttura politica della società? Per il momento vi sono pochi segni.

c) Benché non possiamo affermare che nei mesi scorsi gli operai dell'auto abbiamo offerto una direzione di classe positiva, *possiamo* affermare che le lotte degli operai BLMC hanno rappresentato un punto di riferimento cruciale per tutta la classe operaia inglese. Le lotte alla BLMC pongono un'unica, fondamentale questione: " L'autonomia operaia in Inghilterra ha spinto il capitale a un punto morto nell'industria dell'auto – ad una stasi, in cui il capitale ha perso il coraggio di lottare. Assistiamo ad un processo di fuga del capitale e di decomposizione dell'industria. È capace l'autonomia operaia di trovare un nuovo livello di organizzazione e di iniziativa, in questa nuova situazione? "

In questo senso, gli occhi della classe operaia inglese sono puntati sugli operai della BLMC. Ed in termini concreti ne è un chiaro esempio la BLMC di Canley. Nell'*aprile* 1976 gli operai dell'assemblaggio di Wanley avviarono un programma di autoriduzione del 5% della produzione di auto, all'interno di un conflitto salariale. Nel *maggio* 1976 la BLMC annunciò l'intenzione di abolire a Canley ogni operazione di assemblaggio. E a *metà maggio* cercò di far fuori uno *shop-stewaed* di primo piano di sinistra. I padroni naturalmente prendono la cosa come una lezione: se gli operai BLMC continuano a lottare, ciò porterà alla bancarotta della BLMC / chiusura delle fabbriche / collasso della sterlina / caduta del governo laburista etc. Nella fase attuale è difficile dire se tutto questo verrebbe lasciato passare. Ed è vero – come sostengono certi *shop-stewards* che l'Inghilterra diventerà uno stabilimento di assemblaggio a basso costo di componenti lavorate in Brasile, Taiwan, etc.?

*Peter Martin*

## NOTE

1. TURNER, CLACK, ROBERTS, *Labour Relations in the Motor Industry*. George Allen & Unwin, 1967, p. 190.
2. JEREMY BRECHER, *Strike!* . Straight Arrow Books, 1974, p. 180.
3. TURNER, CLACK, ROBERTS, *op. cit.*
4. *Ibidem.*
5. *Leyland in Crisis - Cowley under Fire*, pamphlet della IMG, London, available International Marxist Group, 1975.
6. *Coventry Toolroom Agreement* in " Factfolder N. 1 ", London, Red Notes, 1971.
7. *Lay - off pay*: è un'integrazione salariale che viene erogata agli operai per arresti nella produzione dovuti a mancanza di pezzi o a scioperi di altri reparti. Le forme e le quantità dell'erogazione dipendono dalle singole situazioni aziendali.
8. *Wash-up time*: indennità di lavoro " sporco ".
9. *Staff status*: parificazione normativa tra operai e impiegati.
10. 
11. Tratto da un documento del Big Flame Dagenham Group, 1974.
12. *Redundancy day*: liquidazione in base all'anzianità di servizio.
13. 
14. " Dagenham Advertiser ", 19 settembre 1973.
15. " Financial Times ", 12 dicembre 1974.
16. *Ibidem.*
17. Vedi FERRUCCIO GAMBINO, *Ford Britannica: formazione di una classe operaia* in AA.VV., *Operai e Stato*. Milano, Feltrinelli, 1972.
18. La Leyland impiegava nel 1974 173.000 addetti in Gran Bretagna. Il fatturato consisteva di 125.000 veicoli commerciali, 739.000 automobili, in tutto 864.000 unità per un valore di 1.595.000.000 sterline. Le esportazioni ammontavano all'incirca a 173 milioni di sterline. Era il principale esportatore di merci inglese. Dominava la cintura meccanica delle Midlands, e da essa dipendeva l'occupazione in una miriade di ditte fornitrici. Era la principale sezione " britannica " dell'industria automobilistica, altrimenti dominata dal capitale americano. Si trovava in una crisi di liquidità permanente, in parte attribuibile allo sfruttamento da parte degli operai delle sue strutture " non-razionali ". E ciò fornì un motivo sufficiente per l'intervento dello Stato.
19. Trattasi di un'agenzia specializzata nelle inchieste di ristrutturazione. Era già intervenuta nel caso delle ferrovie, negli ospedali e in altri settori molto importanti, e aveva ovviamente fornito sempre delle pezze d'appoggio " oggettive " per giustificare la politica di attacco all'occupazione del governo.
20. La Commissione Ryder fu istituita dal governo laburista per saggiare le possibilità di ristrutturazione della Leyland. Suggerì un aiuto statale dell'ordine di 1400 milioni di sterline entro il 1982. Non si trattava di una nazionalizzazione diretta. La pianificazione aziendale si sarebbe dovuta centralizzare, e si sarebbe dovuto ridurre la gamma dei modelli, sviluppare l'intercambiabilità di componenti comuni fra i vari modelli, riorganizzare l'azienda in quattro sezioni: automobili, camion e autobus, internazionale e prodotti speciali (questo avrebbe messo in luce i problemi della sezione automobili, e li avrebbe isolati dal resto). Si sarebbe anche introdotta una struttura di " partecipazione operaia ". Il rapporto del Parlamentary Select Committee aggiunse la raccomandazione di ridurre la forza-lavoro da 170.000 a 120.000, e di ridurre la sezione auto di altri 30.000 addetti sugli attuali 116.000, entro 6 mesi.
21. Il " Times ", del 2 maggio 1975 scrive: " Il tentativo della British Leyland di risolvere i suoi problemi reclutando personale manageriale della Ford è stato molto più diffuso di quanto si possa immaginare. Ieri si è saputo che il 64% di tutti i dirigenti assunti alla Leyland con esperienza nell'industria dell'auto, provengono dalla Ford ".
22. Va ricordato che nel 1975 lo stato francese ha assunto il controllo di fabbriche di macchine utensili per integrarle nel complesso Rénault.
23. " Financial Times ", 10 dicembre 1975.
24. " Financial Times ", 21 ottobre 1975.
25. " Economist ", 29 novembre 1975.
26. *Ibidem.*
27. *Ibidem.*
28. *Ibidem.*
29. " Economist ", 6 dicembre 1975
30. " Financial Times ", 1 maggio 1975.
31. " Financial Times ", 6 febbraio 1976.

32. *Labor Pool*: si allude a operai assunti in sovrannumero per effettuare i rimpiazzi in caso di assenze sulla linea; non vanno confusi con i normali " fuori-linea " o " jolly ", perché i *labor pool* hanno avuto una specifica funzione in una determinata congiuntura della ristrutturazione per favorire la mobilità.
33. *Work-sharing* è una forma autonoma di autoorganizzazione del lavoro. Quando due operai sono addetti a una sola stazione si alternano, per esempio, uno il mattino e l'altro il pomeriggio.
34. *Local agreements*: accordi per lo più verbali tra il capo e il reparto, spesso con la connivenza della direzione.
35. La Sud-Assembly della MH ha agito così all'inizio di quest'anno. Si è tentato di chiudere un reparto. Gli operai hanno detto: " Potete spostarci solo in posti simili ". La direzione ha preso paura e li ha lasciati ai vecchi posti *N.d.A.*
36. Dopo avere scritto questo ho un'idea un po' differente. L'uso dello *steward* non deve essere sopravvalutato; certi sono dei bastardi di destra che sono capaci di toglierti il terreno sotto i piedi. *N.d.A.*
37. Questo resoconto è stato steso nel giugno 1975.
38. " Sunday Times ", 24 marzo 1974.
39. Vedi al proposito l'eccellente volume di F. HALLIDAY, *Arabia without sultans*, pp. 420-423.

## LA CRISI ALLA CHRYSLER.

*Intervista con uno* shop steward *della Chrysler di Ryton (Coventry). L'intervista è stata registrata nel febbraio del 1976, quando l'intervistato aveva deciso di prendere la* redundancy pay *e lasciare la fabbrica.*

D) Se dai uno sguardo agli ultimi mesi, cosa pensi che sia stato l'effetto della continua crescita della disoccupazione a Coventry?

R) Beh, è successo così in fretta. Il fatto è che c'è la *redundancy* per un sacco di gente in questo particolare momento – in febbraio – in tutta Coventry. Bene, alcuni compagni che conosco non la manderanno giù. Non la manderanno giù, lo so. Non dico che diventeranno tutti socialisti – potrebbero anche diventare fascisti. Ma in ogni modo faranno qualcosa: potrebbero andare a svaligiare case e cose del genere, ma non la manderanno giù. Sono sicuro. Ma questo è quello che dico. È che molti son diventati disoccupati in questi ultimi due mesi... migliaia di noi... e ci vogliono circa otto mesi perché sia finito tutto. È comico davvero, se non avessimo conquistato questa *redundancy pay* anni fa probabilmente a quest'ora avremmo conquistato la Chrysler. . Avremmo probabilmente un governo socialista. Così con la *redundancy pay* si può dire che qualcosa che abbiamo fatto nel movimento operaio tende a rivoltarsi contro di noi.

D) E allora cosa credi che sia stato l'effetto di questa *redundancy pay*?

R) Beh, se non l'avessimo avuto gli operai di tutti gli stabilimenti Chrysler si sarebbero uniti contro i licenziamenti. L'avrebbero dovuto fare, vedi. Si sarebbero aperti gli occhi subito. . immediatamente, in effetti. Avrebbero detto: " Eccoci. Non ce ne andiamo ". Ci potrebbe essere qualcosa da fare in futuro, immagino. Per esempio mettere annunci sui giornali: " Si farà una riunione di tutti gli ex-shop stewards della Chrysler... ", e cose del genere.

D) Naturalmente è come negli anni venti, quando l'Unemployed Workers Movement venne fuori per la maggior parte da *shop stewards* disoccupati.

R) Beh, ma questa volta non credo ce ne saranno tanti di quelli che rimangono dentro le fabbriche che ignoreranno quelli fuori. In qualche modo non penso che succederà nella stessa misura in cui è successo negli anni Trenta. Ci sarà più di un'amalgama, a causa della mobilità del lavoro, e dell'atteggiamento dei giovani oggi. È molto differente adesso. Quindici anni fa se andavi al lavoro dopo un giorno di assenza, un sacco dei tuoi compagni di lavoro non ti parlavano. Il caposquadra avrebbe pensato che erano cattivi a parlare con te perché eri stato via dal lavoro un giorno. Ma adesso starsene fuori è una cosa naturale. Chi va al lavoro tutti i giorni è considerato un coglione: " che gli capita.., non ha una sua vita. .. ". Se fai un po' di straordinario: " Beh ho lavorato domenica, così me ne sto a casa lunedì ". Non è come ai vecchi tempi quando la gente avrebbe detto: " Non è giusto fare lo straordinario e stare a casa il lunedì ". È naturale oggi. Vedo questo tipo di atteggiamento in questa alleanza fra gli occupati e i disoccupati. C'è questo legame adesso, che non c'era negli anni Trenta. Il lavaggio dei cervelli vecchio stile ha fatto la sua epoca.

D) Che cosa succede ad alcuni degli operai meglio pagati le cui mogli lavorano nei servizi a Coventry con salari minori, ecc.? Cosa succede quando questi operai perdono il lavoro, ma le mogli lavorano ancora?

R) Questo causa problemi personali, legati al sistema di valori morali in cui siamo stati allevati. C'è stato il caso del tipo della Chrysler l'altra settimana. Voleva licenziarsi e sua moglie gli ha detto: " No, perché devi restare a casa mentre io vado a lavorare? ". Lei lavorava – e qui si vede questa riluttanza – forse è un po' fuori moda – la riluttanza che le mogli vadano a lavorare mentre i mariti stanno a casa. Pensano che non vada bene.. .E penso che qualcosa di questo genere possa tornare a nostro favore. Non penso che sarà un grosso problema, perché i lavori nei servizi non sono pagati così tanto, vero?

D) Allora ciò significa che l'atteggiamento verso il lavoro è cambiato.

R) Sì, proprio così. L'atteggiamento è cambiato. Da una parte non ti saresti azzardato ad andare a lavorare e dire che lo facevi solo per i soldi. Non ci si aspettava che tu dicessi cose così. Ma naturalmente chiunque dica qualcosa di diverso oggi sarebbe un coglione. Oggi tu vai proprio solo per i soldi. E esci appena puoi a spenderli! Sì, l'atteggiamento è cambiato. C'è molto meno snobbismo oggi, molto meno. La gente se ne frega, per esempio, di parlare apertamente dei loro debiti sul posto di lavoro, oggi. Mi

ricordo che anni fa mi hanno tagliato la luce, quando ero appena sposato, perché non avevo pagato la bolletta. In questi casi non ti arrischiavi a dirlo a nessuno sul posto di lavoro. Ma adesso mi sono fin stancato di sentire così tanti tipi che dicono: " Sono venuti l'altro giorno e mi hanno tagliato la luce, quei fottuti! ". Adesso se ne parla apertamente e ciò è un bene. Negli anni Trenta, anche se erano molto poveri alcuni erano molto snob. Penso di poter dire che la gente è più dura oggi; in un certo senso ti chiudono la bocca più facilmente. Ma d'altro lato si rendono conto che i sindacati (non importa quel che dicono dei sindacati sul lavoro: le critiche ecc.) sono una banda che può bloccare o sbloccare una situazione. Tengono tutti per il sindacato.

D) Perché pensi che gli operai alla Chrysler hanno accettato l'offerta del governo... hanno accettato il taglio di 8000 posti di lavoro?

R) Beh, avevamo tutti contro. Avevamo praticamente tutto il Partito laburista contro. Non dico solo il governo, ma i parlamentari e i membri del Partito, ecc. Avevamo contro dei sindacalisti: la solita storia su " gli incontentabili operai dell'auto ", ecc., e il tipo di cose che fa uscire dai gangheri un sacco di quelli della base. Questo era l'atteggiamento quando Riccardo (un *boss* della Chrysler americana) ci è venuto a dire: " Potete avere tutto quanto... più di 35m di sterline... più tutto il nostro staff dirigente,.. Più tutta la nostra abilità tecnica... potete prendervi tutto... basta che ce lo levate dai piedi ". Ma il governo, dopo tutti i discorsi sulla partecipazione che hanno fatto negli ultimi mesi, ci ha voltato le spalle quando volevamo che l'impresa fosse rilevata. La gente si è scoraggiata. Se guardi come la gente pensava, non era questione di fare o non fare automobili... era semplicemente trovare un lavoro. Si sono scoraggiati molto. E naturalmente conoscevano la Chrysler molto bene... Sapevano che sono delle carogne. Non equivochiamo, sono delle vere carogne. E la gente sapeva che se la compagnia avesse vinto questa battaglia non sarebbe più valsa la pena di lavorare là. La disciplina sarebbe stata terribile. Così quando è venuta la *redundancy pay* la tentazione era di prendersela e andarsene. Malgrado la situazione di disoccupazione a Coventry. Per esempio, se fossi stato uno della base non attivo politicamente e sindacalmente e avessi sentito quello che ho sentito dire al Pub da un sindacalista del TGWU l'altra settimana, penso che avrei preso la liquidazione e me ne sarei andato: " Ci sono 16.000 disoccupati a Coventry. Con voi 5.000 fa 21.000 ". Gli ho detto: " Ma perché dovremmo aggiungerci agli altri? ". Lui mi ha guardato indignato e mi ha detto: " Perché no? quelli là sono disoccupati, e voi cosa avete di diverso? ". Se fossi stato un tipo qualsiasi e avessi sentito questo tipo di cose mi sarei detto: " Eccoci, me ne vado alla svelta! ". Guardiamo le cose in faccia, avevamo tutti questi sindacalisti contro di noi. Era terribile. Il governo al tempo della crisi alla Chrysler mandava a chiamare i dirigenti della società, i sindacalisti, ma mai i rappresentanti della base. Non ci hanno chiamati una volta sola. Siamo dovuti andare a Londra a domandare noi di vederli. E naturalmente abbiamo detto a tutti quelli della fabbrica tutto quello che stava succedendo. E loro hanno detto: " Bene, questa è la fine ".

D) Perché pensi che volevano smantellare la Chrysler? E perché pensi che hanno colpito così duramente Ryton?

R) Ryton è una delle fabbriche più moderne in Gran Bretagna tra quelle che producono auto finite. L'automobile entra nella linea a Ryton come un pezzo di metallo e esce come una macchina completa. È una fabbrica veramente moderna. Ora, non dico che è questo soltanto il motivo che li ha spinti a chiudere Ryton... Ma parlare di socialismo all'assemblea degli *shop stewards* a Ryton cominciava a essere una cosa abbastanza normale di tutti i giorni. Gli *shop stewards* cominciavano a parlare di socialismo come non facevano un anno fa. E abbiamo fatto un sacco di lavoro politico a livello di base. C'era un sacco di discussione politica tutto il tempo. E la Chrysler non era affatto contenta. Eppoi, c'era la faccenda della partecipazione degli operai. Io veramente ero molto a favore, anche prima che la Chrysler lo fosse. Gli *shop stewards* erano anche stati a Londra a domandare la partecipazione degli operai. Eravamo già arrivati a questo stadio, anche senza adoperare la parola " partecipazione operaia ". Eravamo nella condizione in cui i capi-reparto e i supervisori non avevano nessuna autorità reale nel luogo di produzione. In effetti, il lavoro degli *shop stewards*, stava cambiando. Molte volte come *shop steward* dovevo andare alla catena a dire agli operai: " Dai, dovete far qualcosa, questo o quello, ecc. ", mentre un caporeparto o un sovraintendente o un dirigente sarebbe stato ignorato. Avrebbero badato solo a uno *shop steward*. Così avevamo questo tipo di partecipazione. Ma nello stesso tempo avevamo paura di diventare poliziotti. E, in effetti, penso – in effetti so – che questo voleva dire la Chrysler con la sua versione della partecipazione operaia – che il movimento degli *shop stewards* sarebbe diventato la polizia. E in effetti questo è un pericolo reale adesso. Ci saranno solo pochi operai adesso, diventeranno " superflui "... Probabilmente neanche con la *redundancy pay*!

D) Potresti descrivere le forme del potere operaio alla Chrysler di Ryton? Com'era? Cos'erano i punti di forza della situazione?

R) Come esercitavano il potere gli operai? Lavoravo alla fabbrica di Chrysler-Stoke per cinque anni, ma poi sono stato trasferito a Chrysler-Ryton. Ora, alla fabbrica di Stoke gli *stewards* e il movimento sindacale tendevano a essere distaccati dalla base. Più o meno un atteggiamento di questo tipo: " sono uno *shop steward* e devi fissare un appuntamento per parlare con me ". Ma a Ryton c'era molta democrazia... Più o meno tutti erano *shop stewards*, quasi tutti erano in qualche modo militanti, a livello di base. Se uno *steward* non faceva il suo lavoro, lo buttavano giù. E così anche gli *stewards* migliorarono. Lo " *shoddy work strike* " nel 1973 lo ha dimostrato. Malgrado che un sacco di ragazzi non hanno fatto il picchetto, eravamo forti lo stesso. La ditta ci aveva detto: " Avete solo una media di 80 uomini nei picchetti... dunque non siete forti ". Ma noi: " Bene, se credete che non siamo forti, riuniremo tutti e vedrete ". Vedi, quelli di Ryton una volta che li abbiamo chiamati, hanno fatto il picchetto. La base

di Ryton era eccezionale. Non esagero. Puoi chiederlo a chiunque. Gli è dispiaciuto molto di andar via. In effetti per alcuni mi sono molto sorpreso, dato che quando erano in fabbrica stavano a destra, reazionari. Ma ci restavano per questo atteggiamento democratico della base. Non che i capi fossero democratici naturalmente... I capi tentano sempre di spaccarti... Democratici erano gli operai. Loro facevano tutt'uno e proteggevano un compagno se era attaccato, immediatamente, non importa se la questione poteva apparire minima o di poca importanza agli altri. Avremmo difeso quell'unico fino all'ultimo. Si poteva vedere che gli operai giravano liberamente per il reparto... Giocavano a carte. Giocavano a carte e a domino. Quando lo facevano? In effetti si prendevano mezz' ora di riposo ogni ora di lavoro! E ancora gli restava tempo per fare le auto. In effetti dicono che le " Avengers " che facevano là andavano forte fin dall' inizio. In ogni modo c'era un sacco di tempo libero e non era un caso che gli operai erano supercaricati di lavoro. Naturalmente, per avere quella mezz'ora libera, dovevano lavorare per due nell'altra mezz'ora. Ma quando il lavoro era troppo, dicevamo: " O.k... domandiamo più operai... È troppo duro ". Così in realtà non era mai troppo pesante... specialmente nel reparto finitura e verniciatura (benché naturalmente era un pò più pesante nella carrozzeria, dato il tipo di lavoro). Ma voglio sottolineare che c'era molta democrazia. C'era un'atmosfera bellissima. Cioè, non ho mai visto in tutti i miei anni in fabbrica, una situazione in cui gli operai si cercavano fuori del lavoro, per la vita sociale, ecc. In genere si dice: " sono stufo di vederti tutti i giorni al lavoro... Sparisci! " Ma a Ryton era differente. La gente andava in cerca l'uno dell'altro. So di cinquanta che sono andati a Hinckley (circa 15 miglia da qua).. . 50... per passare una serata assieme... Sono venuti tutti e hanno fatto una gran baraccata. Questo tipo di cose succedeva continuamente. Era proprio una bella fabbrica. Non c'era mai un momento triste. Non c'erano molti soldi ovviamente, perché facevamo sempre sciopero, o eravamo sospesi, per un motivo o per quell'altro. Ma non volevamo andar via... Nessuno di noi voleva lasciare Ryton... Tranne qualcuno che ha dovuto andar via perché era così povero e aveva da pagare il mutuo o qualcosa del genere.

D) Che cosa pensi del fatto che devi lasciare la fabbrica e prendere la *redundancy pay*?

R) Ho molta nostalgia. È solo una settimana, ma mi manca. Ma la pressione gli ultimi quindici giorni è stata terribile. Per esempio la maggior parte degli operai era molto preoccupata di quel che sarebbe successo, ed erano diventati molto infantili con alcune delle domande che facevano. Alla fine avevano più o meno bisogno della bàlia. Era molto triste, sì lo era. Le cose che mi domandavano... L'ultima notte ci hanno detto di andare alla mensa alle tre e mezza della mattina (facevo il turno di notte) per prendere la *redundancy pay*. E mi chiedevano cose del genere.. " Bene, dove sarà, nella mensa? " Bene, tutti sanno dev'è la mensa.. . Domande tristi come questa. Quasi come se dovessi prenderli per mano. E si sentivano isolati... molto isolati. Ma non c'era molto da fare. Naturalmente ci siamo molto divertiti l'ultima notte. Tutti quanti abbiamo bevuto e ci siamo salutati. Ma era molto triste.

D) Puoi raccontarci del giorno che sei tornato, dopo la sospensione? Alla fine di gennaio quando c'era il problema dei licenziamenti...

R) Siamo stati sospesi per sette settimane. E il giorno che siamo tornati ci hanno detto che la gente dell'ufficio del lavoro sarebbe stata là per aiutarci a trovare lavoro. Allora siamo stati a vedere quali erano questi nuovi lavori. Uno era un posto di cameriera a 12 sterline la settimana. Un altro quello di fermare il traffico per far attraversare la strada agli scolari, anche se dicevano che avevano bisogno di un " vigile urbano ". E un altro cercava un giovanotto sedicenne per lavori di fatica. Bene, non si poteva vedere che rapporto c'era fra di noi e questi lavori, dato che prendiamo 70 sterline alla settimana e non abbiamo alle nostre dipendenze sedicenni e cameriere. (Forse questo era un effetto del " Sex discrimination act ": davano la possibilità agli operai della carrozzeria di Ryton di diventare camerieri! ). Così sono andato a lamentarmi dal direttore dell'ufficio di collocamento a Ryton e gli ho detto: " Stai scherzando! ". E lui mi ha detto: " Naturalmente no ". Allora ho detto: " Gli uomini della catena non pensano che sia una cosa seria. E io li rappresento. E loro mi hanno chiesto di fare quattro chiacchiere con te ". E lui ha detto: " Bene, nessuno ha protestato fin'ora; tu sei il primo ". " Sì ", ho detto, " bene, come ti ho detto nell'industria dell'automobile abbiamo gli *shop stewrds*, e gli operai vanno dagli *shop stewards* a protestare. E io ricevo proteste tutto il giorno. E non penserai che sto a perdere il mio tempo a venire da te se non avessi davvero ricevuto delle lamentele ". Così uno viene dentro in quel momento e guarda alcuni annunci. Così gli ho detto: " c'è un buon lavoro qua, amico? ". E lui dice : " Ah sì, ottimo ". Così gli dico: " Bene, cos'è? ". Lui dice: " Tornitore a venti sterline la settimana. ..! Ottimo! ". E quello dell'ufficio mi guardava come per dire: " Eccoti qua un cliente soddisfatto ". Così ho detto al tipo dell'ufficio: " Credi che dica sul serio? ". E lui ha detto: " Sì! ". Allora mi rivolgo a quell'altro e gli dico: " Digli che cosa pensi davvero ". E l'altro ha detto solo " va a cagare ", e se ne è andato. Questa è la situazione. Alcuni posti – in effetti tutti – sono assolutamente ridicoli.

D) Ora, hai detto prima che pensavi che quel che è successo alla Chrysler era una politica deliberata per distruggere Ryton e anche Coventry...

R) Ah sì, lo credo. Non sono solo storie da estremisti di sinistra... L'ho davvero pensato e ci sono degli altri che la pensano come me, e sono tipi abbastanza equilibrati anche. Sembra che sia una politica determinata del governo. E se fossi al governo – se fossi come loro – distruggerei anch'io Coventry. Perché questo è il centro del movimento sindacale in Gran Bretagna. Qualsiasi cosa che accada qua si riflette in tutto il paese. Distruggi Coventry e distruggerai il movimento sindacale in Gran Bretagna, o meglio, lo controllerai. Ci sono stati dei licenziamenti a Coventry alla General Electric. Sono stati chiamati i parlamentari e non abbiamo avuto nessun aiuto. C'è stato il tentativo di una cooperativa alla Meriden. Abbiamo avuto i licenziamenti dei tessili. Abbiamo anche avuto

la Leyland che ha messo su un progetto di dimissioni volontarie che è stato tenuto nel cassetto per un po'; cioè ognuno della Leyland che avesse raggiunto una certa anzianità poteva dare le dimissioni. E adesso la Rolls Royce ha un progetto secondo il quale uno che è in malattia può essere licenziato dopo un certo periodo di tempo. Così abbiamo avuto tutto questo. E ho sentito un'intervista alla radio. Ho sentito parlare della Chrysler il segretario del Partito Laburista di Coventry... e diceva che si creeranno nuovi posti di lavoro. I " nuovi posti " ai quali si riferiva erano nel turismo... lavori di servizio... fare gli sguatteri negli alberghi e robe del genere. Ma una cosa è parlare di " posti ", un'altra di soldi. E i soldi che avremmo ricevuto per questi lavori non sembra che sarebbero stati all'altezza di quello che eravamo abituati a prendere a Ryton. Perché le nostre vite sono legate a questi soldi. D'accordo con tutti quelli che parlano di " operai insaziabili "... Ma ci deve essere dell'altra gente insaziabile che ci vende i mobili e tutto il resto... e ci fa pagare affitti altissimi e tasse comunali altissime... Anche loro sono insaziabili, anche loro hanno la loro parte, più della loro parte in questo.

D) Che cosa pensi che succederà il prossimo anno?

R) Continui a domandarmi questo! Bene, come ti ho detto, penso che si vedrà tra otto mesi. Perché si è arrivati al punto che molti operai sono stati licenziati in tutto il paese, specialmente gli ultimi due mesi, e non posso credere che la prenderanno come negli anni Trenta. E non penso che siano solo pie intenzioni. Solo non posso credere che la manderanno giù. Ma ho paura perché non sono organizzati. Ho paura che non faranno bene, e che cominceranno a svaligiare le case, a " criminalizzarsi " e a saccheggiare, e cose del genere. Come è successo a Chrysler City, a Detroit. È solo con l'organizzazione che si arriverà a qualcosa. Probabilmente attraverso gli *shop stewards* licenziati, prima di tutto. Ma non solo gli *shop stewards*, perché c'è un casino di gente che sono *shop stewrds* potenziali – o anche meglio, alla base – e anche questi si metteranno assieme, spererei, in futuro.

*P.M.*

# notiziario del centro di documentazione

Strumento di controinformazione: Segnala materiali, documenti, libri su scuola, lotte operaie, emarginazione, sinistra di classe, comunità cristiane, lotte di quartiere, situazioni internazionali. Quest'anno il notiziario è stato diviso in due settori: uno di segnalazione bibliografica e l'altro di pubblicazione di documenti che costituirà una serie a parte.

E' uscito il primo documento **Magistratura e potere dei padroni - Processo a Bruno Borghi** (L. 200), ed il primo numero di segnalazione. E' ancora disponibile il numero speciale della campagna abbonamenti.

Abbonamento annuo L. 1.000.

# scuola documenti 6

**Contributo per le forze che lottano per una seria alternativa nella scuola: riporta analisi della sinistra di classe, esperienze di base e documenti internazionali.**

**I metalmeccanici e il diritto allo studio.** Interventi di: M. Agostinelli, B. Manghi, M. Miegge, S. Garavini, B. Trentin.

Movimento studentesco ITIS « Molinari » di Milano: organizziamo il Monte Ore / Centro proletario di cultura-Piombino / Il collettivo insegnanti democratici di Bari: organismo di massa antifascista / La vertenza torinese per la gratuità dei libri nella scuola dell'obbligo / Intervento della lega dei comunisti / P. Corbetta: sulla disoccupazione intellettuale. L. 600

Abbonamento 4 numeri L. 1.500.

# fogli di informazione

**Documenti di collegamento e di verifica per l'elaborazione di prassi alternative nel campo istituzionale (in particolare ospedali psichiatrici) e per la lotta contro l'esclusione nella nostra società.**

## 18/19

L'argomento di discussione di questo numero è l'esperienza di Pavullo attraverso una serie di relazioni che hanno visto impegnati tutti gli operatori che hanno portato avanti il lavoro. Interventi di Vieri Marzi, Matteini, Lo Russo, Tagliabue, Saltini / Relazione introduttiva del convegno di psichiatria democratica in Toscana (Siena 14 dicembre) / Mozione conclusiva del convegno su politica sociale e formazione degli operatori sociali (Padova 18/19 gennaio) / Resoconto riunione di Roma sul ruolo dello psicologo.

Questo numero L. 800.

Abb. annuo a otto numeri L. 3.000.

**CENTRO DI DOCUMENTAZIONE**
casella postale 53
51100 PISTOIA

# LOTTA DI CLASSE E INTEGRAZIONE EUROPEA

**E' il bollettino del collettivo Sciopero europeo. Tenta di contribuire all'analisi del processo di concentrazione e centralizzazione del capitale, in riferimento alle concrete forme che ha assunto in Europa e alle trasformazioni che ha prodotto, nella società e nello stato.**

N. 3-4

Componenti interne e internazionali nella crisi italiana / La borghesia italiana: autonomia o dipendenza / , Movimento operaio e internazionalismo - per un dibattito sul « Nuovo internazionalismo » / Il PCI e l'integrazione europea.

Questo numero L. 700.

Abb. annuo 4 numeri L. 2.000.

# idac documenti

**Sono una serie di documenti che trattano della coscientizzazione come strumento di liberazione nei processi di educazione, sviluppo e cambiamento sociale. Sono già stati pubblicati:**

1) « **Coscientizzazione e rivoluzione** », una intervista con Paulo Freire. L. 200

2) « **Aiuto al Terzo Mondo. Lo sviluppo impossibile** » un intervento di Carlos Campo sulle strutture del sotto sviluppo. L. 300

3) « **La liberazione della donna: cambiare il mondo, reinventare la vita** ». L. 300

4) **Educazione politica: Un'esperienza in Perù.** Analisi del lavoro realizzato presso il popolo Aymara in Perù. L. 400

5/6) **Rivolta nella società repressiva:** L'estensione del dissenso politico negli USA. L. 500

Abbonamento a 5 numeri L. 1.000

# QUADERNI DELLA SCUOLA DELL'OBBLIGO

Una proposta di nuovi testi con cui si vuole non solo condurre un discorso politico contro i testi fascisti, ma soprattutto contrapporsi a quei testi ancor più pericolosi che propongono i valori propri della socialdemocrazia.

n. 1 **Magliana Rossa,** a cura del Centro di Cultura Proletaria. Esaurito

n. 2 **Due novelle Cinesi** (Come abbattere le montagne - Il pennello magico) L. 800

n. 3 **La casa non è un dono è un diritto** a cura del Centro di Cultura Proletaria. L. 700

n. 4 **A chi serve l'esercito?** a cura della Scuola Popolare di Villacidro. L. 900

**I versamenti possono essere effettuati sul c.c.p. 5/27769 intestato a centro di documentazione, c.p. 53, Pistoia, specificando la causale del versamento.**

# BCD
strumenti
di informazione
e didattica
popolare

V. MATTEO BANDELLO 16 MILANO

BDC è un collettivo di lavoro sorto nella primavera del 1974 con l'obiettivo di costruire «strumenti di informazione e didattica popolare». Informazione e didattica sono termini molto ampi. Nel nostro lavoro vorremmo usarli con un significato specifico: preparare del materiale che serva non solo a far passare contenuti alternativi, ma soprattutto a mettere in moto una diversa pratica di lavoro.

Individuati come interlocutori tutti gli ambiti dove siano in atto processi formativi ed educativi, sia quelli istituzionali sia quelli meno rigidamente formalizzati (scuole popolari, sindacali, professionali, 150 ore, ecc.) abbiamo scelto tre filoni di produzione.

. Per la scuola dell'obbligo abbiamo iniziato la produzione di audiovisivi accompagnati da materiale di ricerca.

Per i settori di educazione popolare, oltre alla Collana Documento, abbiamo in programma a tempi brevi alcuni blocchi di materiale di ricerca, composti da audiovisivi più opuscoli su temi socio-economici.

Per il settore documentazione è iniziata la pubblicazione di esperienze significative di didattica popolare, sia italiana che straniera.

Data l'ipotesi di elaborare strumenti di lavoro anziché prodotti di consumo, il rapporto con i destinatari del nostro materiale deve evidentemente essere diverso da quello di una casa editrice. Questa impostazione di lavoro, infatti, diventa valida soltanto se tutto il processo di preparazione del materiale può essere continuamente verificato e confrontato con le esigenze di coloro che lo usano, e garantirsi questa condizione è oggi forse il problema più difficile. Da qui la nostra ipotesi di «circuito»: costruire rapporti diretti di collaborazione con una serie di situazioni di base, affidandosi solo collateralmente ai canali tradizionali delle librerie.

## MATERIALE IN CIRCOLAZIONE

**«Posso provarci anch'io? »**

Audiovisivo per la scuola media dell'obbligo sul tema dell'organizzazione sociale e la famiglia.

In forma narrativa e dialogata viene presentato un racconto, nel quale vengono poste in parallelo — attraverso spunti ed esempi — l'organizzazione familiare e la struttura economica.

L'audiovisivo è costituito da 91 diapositive 24 x 36, da una cassetta su cui è incisa la colonna sonora, da un gruppo di diapositive da utilizzare per ricerche successive e da un opuscolo con le indicazioni di ricerca per l'insegnante.

Il costo è di L. 38.000 per l'edizione con intelaiatura in plastica e di L. 45.000 per quella a vetrini.

**«Quaderni di Educazione Popolare»**

I Quaderni di Educazione Popolare sono apparsi in Cile nel 1971, curati da gruppi di lavoratori e sindacalisti e diffusi dal Dipartimento di Educazione del Governo di Unidad Popular.

Oltre a costituire un utile materiale di divulgazione economica, rappresentano un documento significativo di didattica popolare sperimentale.

Il cofanetto (L. 3.200) contiene otto quaderni: (1) sfruttati e sfruttatori; (2) lo sfruttamento capitalista; (3) monopoli e miseria; (4) lotta di classe - 1 -; (5) lotta di classe - 2 -; (6) imperialismo e dipendenza; (7) capitalismo e socialismo; (8) socialismo e comunismo.

Sconto 30% per ordinazioni superiori alle 20 copie.

**«Collana Documento»**

N. 1 - 1848-1859: Il giuoco della moderazione.
N. 2 - 1860: Lo Stato conquista il Sud.

## MATERIALE IN PREPARAZIONE

Audiovisivo per la scuola media dell'obbligo sul tema dell'organizzazione della città. La città viene esaminata rispetto alle ragioni economiche e di potere che la determinano e rispetto ai condizionamenti che esercita sugli individui.

E' il secondo audiovisivo della serie per la scuola media ed è costruito in cinque brevi episodi. Oltre alle diapositive — circa 85 — anche in questo caso vengono forniti una cassetta registrata con la colonna sonora, l'opuscolo per l'insegnante e le diapositive aggiuntive per la ricerca. Disponibile dal settembre 1975.

Materiale di ricerca sul tema «Occupazione e mercato del lavoro». Si tratta di materiale integrato, composto da un breve audiovisivo, un volumetto di documentazione critica per gli studenti, un opuscolo di indicazioni metodologiche e tecniche per l'organizzazione della ricerca, destinato all'insegnante.

L'audiovisivo e i volumetti sono stati preparati in collaborazione con l'FLM per essere utilizzati nei corsi di 150 ore della scuola dell'obbligo. Disponibile dal settembre 1975.

Collana Documento: N. 3 e N. 4. Due fascicoli su alcuni temi centrali del periodo tra il 1918 e il 1925: il momento post-bellico; l'organizzazione operaia e l'occupazione delle fabbriche; la nascita del Partito Comunista; l'ascesa al potere del fascismo.

# Lotta all' Innocenti

*Cominciamo da questo numero un'inchiesta su alcune lotte di fabbrica dentro la crisi. Esemplare a questo proposito è stato il caso Innocenti, la fabbrica milanese di Lambrate. Siamo ancora agli inizi dell'inchiesta e perciò qui riportiamo alcuni stralci, ma già il materiale accumulato ci permette di fare alcune considerazioni generali.*

*C'è sempre in ogni lotta di fabbrica una 'storia ufficiale' ed una 'storia interna'; la prima non significa affatto 'versione ufficiale' e la seconda non significa affatto 'controinformazione'. Si tratta di livelli separati ed è bene che lo siano ed è bene che gli storici militanti li tengano separati. La 'storia ufficiale' racchiude l'intera complessità del quadro delle istituzioni, cioè il rapporto tra organizzazione sindacale e controparte e tra queste due e la mediazione del potere pubblico; comprende il rapporto tra le forze politiche espresse nel sindacato ed organizzate come partiti dentro e fuori la fabbrica; comprende anche il rapporto tra linea sindacale ed organizzazioni extraparlamentari; comprende il rapporto tra sindacato e classe quando esso sia mediato dalla funzione di rappresentanza del sindacato e sia subalterno ai ritmi ed alle scadenze della trattativa con la controparte padronale; comprende infine, ovviamente, tutto ciò che attiene alla sfera della composizione organica di capitale, degli investimenti, del livello tecnologico, della riorganizzazione interna, dei rapporti tecnici con l'indotto e di quelli con eventuali case-madri come nel caso Innocenti.*

*La 'storia interna' invece racchiude tutto ciò che è possibile ricostruire attraverso la soggettività operaia,* è tutto l'insieme dei rapporti precedentemente descritti come viene visto e organizzato dalla soggettività operaia. *Il Sindacato allora diventa una controparte sia nel senso che può essere individuato come un alleato sia nel senso che può essere individuato come avversario. Gli stessi fatti assumono connotazioni diverse, sono persino quantificati in maniera diversa. Ed è interessante notare come certe situazioni particolari accentuino la separazione tra 'storia ufficiale' e 'storia interna' e il caso di Lambrate è esemplare da questo punto di vista. Quanto più l'organizzazione sindacale, qui il CdF, è impegnato in un confronto la cui sede si sposta sempre più lontana dalla fabbrica, su temi che riguardano non più il rapporto di lavoro ma la continuità o meno di tale rapporto, tanto maggiore è la difficoltà di gestire dialetticamente il rapporto con la controparte padronale e quello con l'autonomia operaia.*

*Come mai a Lambrate si passa da un periodo in cui, per dirla con le parole di un membro dell'esecutivo, "paradossalmente il giorno che non ci fossero più i 'gruppi' dovremmo inventarli per mantenere efficiente il CdF" ad un periodo in cui il CdF stesso organizza l'espulsione dalle assemblee dei compagni che esprimono la soggettività operaia, ad un periodo finale in cui soprattutto i partiti, in primo luogo il PCI e la DC, organizzano l'epurazione dei compagni tacciandoli di provocatori, arrivando a forme di punizione fisica e di delazione? E per converso, come mai dei compagni che avevano dietro di sé il reparto, che riuscivano a vincere anche delle assemblee generali, che riuscivano non solo a organizzare delle lotte, ma a determinare il clima politico in fabbrica si trovano ad un certo punto emarginati tanto da non poter immaginare altra strada che l'autoallontanamento dalla fabbrica in cui avevano espresso le loro migliori energie di militanza politica? Come mai questi compagni, che erano riusciti a condizionare sia la linea sindacale che il comportamento di massa in fabbrica, una volta che il padrone riprende l'iniziativa e li ributta su un altro terreno, non riescono più a ribaltare la situazione mentre ciò riesce a farlo il sindacato che, alla fine della vertenza, esce come unico vincitore sia nei confronti dei padroni inglesi che nei confronti dell'autonomia operaia?*

*Siamo andati a studiare il caso Innocenti disposti a mettere in dubbio tutte le nostre precedenti impostazioni, senza uno schema definito sulla composizione di classe, ma senza considerare però il caso Innocenti un caso atipico; anzi, per certi versi, ma non in tutti i suoi aspetti, ci è sembrato un caso esemplare. L'inchiesta è appena cominciata ed eravamo in dubbio se produrre materiali ancora così grezzi; in realtà il caso Innocenti è ancora 'caldo' e il dibattito che si è aperto attorno ad esso così forte che ci sembrava utile rinfocolarlo piuttosto che lasciarlo spegnersi, anche se ciò magari finirà per riattizzare polemiche durissime. Noi riteniamo che queste polemiche, come tutte quel-*

*le che avvengono nel movimento operaio, siano positive, come riteniamo che se per alcuni la vicenda Innocenti si è chiusa con una grande vittoria e per altri con una grande sconfitta, mettere a confronto queste opinioni non tanto tra di loro ma con la nuova realtà della fabbrica che si andrà definendo in questi mesi, possa essere un modo per allargare l'orizzonte del dibattito al di là della vertenza.*

## DATI SULLA VERTENZA

Allo stampaggio, che fino all'autunno 1974 produceva solo tetti, fiancate e pavimenti delle Mini, il resto della scocca proveniva dall'Inghilterra; col '75, grazie ai nuovi investimenti nelle presse, si cominciò a produrre ogni pezzo della Mini. C'erano alcune irrazionalità nella disposizione topografica dei reparti: stampaggio e sottoassemblaggio in un unico capannone, per arrivare all'assemblaggio i pezzi passavano per un tunnel interno che collegava il primo al secondo capannone dove, oltre all'assemblaggio, c'era la verniciatura, la vestizione e il montaggio finale. In un terzo capannone infine erano sistemati parte del reparto componenti (serbatoi benzina, marmitte pedaliere, cablaggi elettrici, montaggio cruscotti ecc.), la finizione e il collaudo. 780 nuove assunzioni nel corso del 1973 portarono la forza-lavoro totale a 4877 addetti 4088 operai e 789 impiegati), quando nel maggio del 1974 vennero bloccate le assunzioni. Agli inizi del 1975 la forza-lavoro totale risultava così composta di 3911 operai e 786 impiegati. Indagini svolte nel 1973 sulla residenza dei lavoratori davano i seguenti risultati: 46% a Milano, 11% in provincia, 43% in altre provincie. La pendolarità dunque interessava circa la metà dei dipendenti.

I rinnovamenti tecnici hanno interessato il primo capannone sistemando le batterie delle nuove presse dinanzi alle stazioni di saldatura dei rispettivi pezzi ed eliminando quindi parte dei carrellisti prima addetti al trasporto del materiale. Infine, con il passaggio dalle vecchie alle nuove Mini si sono eliminate molte saldature al cannello per sostituirle con saldature per resistenza a punti, con condizioni di lavoro forse migliori ma con grossa dequalificazione. In questo reparto, che nel 1964 aveva visto grosse lotte contro la nocività delle saldature a stagno, durante il dibattito avvenuto in seguito alla crisi, fu rilevata la mancanza di saldatrici multiple e di macchine a trasferta; anche nel reparto presse, del resto, caricamento e scarico delle macchine avveniva a mano con frequenti incidenti. Fatto il paragone con analoghi reparti di Mirafiori, la fabbrica di Lambrate era vecchia di dieci anni, anche là dove erano stati effettuati miglioramenti e innovazioni. Per finire, al reparto presse (442) lavoravano nel marzo 1975 circa 80 operai sul turno normale e 40, suddivisi su due turni, al reparto sottoassemblaggio. Le saldature continuavano lungo la prima parte della linea dell'assemblaggio (i " mascheroni ") e la ribalta delle saldature, con la scocca che procede a m. 1,30 circa da terra, concludendosi con le discature (lembi).

Due linee, circa 155 operai per turno; a seconda dell'assenteismo, lavorava a cadenza piena l'una o l'altra. La maggior parte dei lavoratori considerati finora era inquadrata al 3° livello. E lo stesso dicasi per il reparto successivo, quello della verniciatura, uno dei più nocivi della fabbrica, con un organico di 280 operai circa, divisi in due turni.

Dopo la selleria si arriva infine alle quattro linee in parallelo del reparto vestizione e montaggio: prima catena, di 109 operai sul turno normale, seconda catena di 384 operai su due turni, terza catena di 380 operai su due turni, quarta catena di 120 operai sul normale. È qui che alle differenze " regionali " (lodigiani e bergamaschi sul normale meridionali sui turni) si aggiungono quelle di ritmo (i primi con cadenze di linea a 5', gli altri con cadenze a 2'40").

Questa dunque la situazione di massima dell'organizzazione del lavoro prima dell'inizio della crisi, secondo i dati del documento preparato per un corso delle 150 ore, nel marzo 1975, da membri del CdF.

Quando si scatenò la polemica tra direzione e sindacato sulla produttività della fabbrica di Lambrate, uno dei temi più discussi fu quello dell'assenteismo. La relazione Pontarollo, che esprimeva il punto di vista del sindacato ammetteva che, nel periodo dal 1° gennaio 1974 al 30 settembre dello stesso anno l'assenteismo operaio era stato del 13,62% (10,72% per malattia, 0,85% per infortuni, 2,60% per altre cause), ma aggiungeva anche che nel solo mese di settembre erano state fatte 130 mila ore straordinarie e che nel mese successivo, di fronte ad un tasso di assenteismo del 12,67%, il totale delle ore straordinarie era stato pari all'1,90% del monte ore. Considerando che il tasso medio d'assenteismo al Portello dell' Alfa Romeo era stato nel 1974 del 16%, la percentuale di assenti all'Innocenti era piuttosto bassa. In realtà lo stesso CdF doveva ammettere in altra occasione che l'assenteismo raggiungeva anche punte del 31% ed un documento della direzione, nel giugno 1974, dava, per i normalisti alla linea 418, cioè quella che lavorava con cadenze più lente, una percentuale del 16%. Tu quoque bergamasco!

Altro grosso argomento di dibattito tra sindacato e direzione: quanto e come lavoravano gli operai Innocenti. Ricostruendo la contrattazione aziendale sulle pause, sulla saturazione dei tempi, sui rimpiazzi ecc., la relazione Pontarollo concludeva: " a partire dal 29 settembre 1972 l'effettivo tempo lavorato da un lavoratore turnista era di 5 ore e 37 minuti mentre per i lavoratori giornalieri, l'effettivo tempo di lavoro era di 6 ore e 17 minuti. Questo dato risulta sottraendo dai 480' di presenza in fabbrica, 20' di pause collettive, 40' di rimpiazzi, 25' di mancata saturazione e 18' di piccole soste. Questi ultimi due elementi possono essere considerati congiuntamente, sotto la voce mancata saturazione. Quest'ultimo dato è quello in vigore attualmente per tutti i lavoratori dell'Innocenti ". Lo scarto di 40' minuti (che per quelli della verniciatura diventava di 45') tra turnisti e giornalieri era dovuto ai 40' minuti (45' per i verniciatori) di pausa per la mensa. Ma nell'organizzazione del lavoro Innocenti un altro elemento era della massima importanza o almeno tale lo ritenevano molti operai. Il 6 luglio 1972 era stato firmato un accordo per cui " qualora, per effetto di rilevanti assenze, non sia di fatto possibile - decorsi 3/4 d'ora dall'inizio del turno

- accordare agli operai delle linee (montaggio e abbigliamento) i cambi previsti, verranno effettuate soste in ragione di 15 minuti per ogni ora di lavoro effettivo "! È il famoso accordo sul " quarto d'ora " che consentiva agli operai forme di organizzazione interna, assemblee volanti e capannelli; era il modo in cui l'assenteismo si saldava all'attivismo politico interno, una specie di " convergenza oggettiva ". Sarà una delle prime cose che la direzione cercherà di togliere al momento dello scontro sulla CIG (Cassa integrazione guadagni). La tesi del sindacato fu che tale accordo era stato elargito dai padroni inglesi e si trattava quindi di restituirglielo per dimostrare la buona volontà degli operai. Qualcuno cercò anche di negare che l'accordo fosse mai stato firmato ma fosse una semplice intesa verbale; invece, oltre a quella del capo del personale, c'è sotto l'accordo una decina di firme dei rappresentanti del lavoratori.

Infine il dibattito sui salari; anche qui non fu difficile a Pontarollo dimostrare come i salari Innocenti fossero pari, se non certe volte inferiori, a quelli dell'industria dell'auto sia italiana che inglese (BLMC). Anche sul piano della conflittualità interna l'Innocenti risultava una fabbrica come le altre, anzi forse più tranquilla di tante altre (Arese, Pomigliano ecc.). Non c'era quindi nessun motivo imputabile all'organizzazione operaia per cui la fabbrica dovesse chiudere.

Ma quando si cominciò a parlare di chiusura? Le prime voci cominciarono a circolare sulla stampa nei primi giorni del '75, ma fino al 10 marzo, giorno in cui nel corso di un incontro tra i tre segretari provinciali FLM e il CdF venne deciso di aprire la vertenza sul futuro dell'azienda, non ci fu reale confronto. Quattro giorni dopo la direzione ricorre alla CIG per cinque giorni, ai primi di aprile avanza la richiesta di 34 giorni di CIG a zero ore fino alle ferie. Il 29 aprile al Ministero del Lavoro viene siglato l'accordo che prevede 12 giorni di CIG a maggio, 12 giorni a giugno, 9 giorni a luglio, 1 giorno ad agosto.

Il vero scontro politico all'Innocenti inizia con la CIG di aprile. La " sinistra operaia " decide di organizzarsi e dà vita al " Coordinamento operaio Innocenti ". Si tratta di alcuni militanti di " Lotta Comunista " che hanno abbandonato questo gruppo, di alcuni di " Lotta Continua " e di altri collegati a formazioni minori. Per loro " il più grosso riferimento dentro la fabbrica.. sono quei reparti che più duramente hanno lottato nei mesi scorsi, che, come sottoassemblaggio e presse, hanno contrapposto strenuamente l'autoriduzione della produzione al tentativo di aumentare lo sfruttamento ". (volantino del 10.4.75). La direzione risponde subito e licenzia il più popolare tra questi militanti, delegato del reparto 518, ai primi di maggio. C'è una causa davanti alla Pretura del Lavoro che viene vinta e il delegato riassunto, ma già prima egli era stato portato in fabbrica dagli operai; ciò è occasione di nuove provocazioni e del licenziamento di un altro militante, del reparto 441, anche lui poi riassunto. Dopo due settimane di CIG, un volantino del 25.5.75 del Coordinamento denuncia l'uso padronale dei comandati (700) durante la CIG come strumento di ricatto individuale, i continui tentativi di aumento dei ritmi malgrado la necessità di ridurre la produzione e conclude: " contro la dura offensiva del padrone, la risposta non può essere data in appalto al CdF ma deve partire da iniziative di base nei vari reparti e nell'intera fabbrica ". Da questo momento comincia anche una contrapposizione durissima tra Coordinamento e CdF, che avrà le sue tappe decisive sul problema dell'accordo del 29 agosto, negli scontri dopo il corteo del 29 ottobre e porterà all'isolamento ed all'epurazione della " sinistra di fabbrica ".

Molto in breve, quali sono le cause di ciò non imputabili alla specifica situazione Innocenti? Va tenuto conto di tre fattori: la crisi nel rapporto tra militanti operai e gruppi, la liquidazione della sinistra sindacale, la politica del PCI sui contratti e sulla crisi. Primo punto: l'insofferenza di molti militanti operai per gli atteggiamenti " da partito " dei gruppi, per il loro privilegiare l'intervento complessivo, istituzionale e ideologico su quello concreto, di reparto, di fabbrica, di quartiere, la pressione di forze che si contrappongono ai gruppi maggiori, come quelle dell' " autonomia " o quelle legate a situazioni di fabbrica d' avanguardia, come la Magneti, provocano in molti militanti operai la tendenza a ricostruire l'organizzazione all'interno dei reparti, a ritrovare un rapporto diretto con le masse.

È questa riscoperta del lavoro politico di massa che porta poi i militanti del Coordinamento a condurre una battaglia sui temi semplici e grandi della riduzione dell'orario di lavoro e dell'aumento del salario, per la difesa e il rafforzamento di quel potere operaio in fabbrica che è stata una conquista delle lotte '68-'74 e che invece il sindacato tende ad abbandonare convinto di doversi misurare su un altro terreno, quello della gestione della crisi, della proposta di un nuovo modello di sviluppo, nell'ambito di una soluzione politica istituzionale. È da qui che nasce la crisi della cosiddetta " sinistra sindacale ", a Milano arroccata tradizionalmente attorno alla FIM, che aveva fatto del terreno di lotta contro l'organizzazione capitalistica del lavoro il punto d'incontro con molte istanze dei gruppi. Questo sfascio porta subito alcuni gruppi come " Avanguardia Operaia " e il PDUP-Manifesto ad abbassare la testa per non essere falciati e ad accodarsi, nella politica giorno per giorno, alle iniziative sindacali unitarie, dirette ormai in prima persona da FIOM e PCI. Si crea così, in particolare a Milano, un " arco costituzionale " che va dalla DC ai gruppi suddetti; ciò che rimane fuori è isolato, diffamato, non di rado criminalizzato. A fare le spese di questa situazione è soprattutto " Lotta Continua " la quale a Milano, già nel momento in cui fa la campagna elettorale per il voto al PCI del 15 giugno, si trova ad essere risospinta verso il ghetto. Erano passati tra l'altro pochi mesi dall'uscita da " Lotta Continua " dei compagni della Magneti e di altri che costituivano alcune tra le situazioni più militanti, compreso il servizio d'ordine.

La " sinistra sindacale " era stata messa a tacere ben prima dei contratti. La crisi grossa all'Innocenti comincia ad aprile, a settembre sarebbero cominciati i contratti. I padroni li avevano anticipati a suon di CIG, di chiusura di fabbriche, di licenziamenti per assenteismo. Era facile per le Confederazioni e per il PCI sostenere che il problema della piattaforma era

superato, che ben altro era il livello dello scontro ecc.. Inizia l'operazione " svuotamento " del contratto. È in questo quadro che viene gestito il " caso " Innocenti. Vedremo poi qual'è l'ottica del sindacato, c'interessa ora puntualizzare quella del " Coordinamento ". La posizione assunta e mantenuta fino in fondo fu quella che la chiusura della fabbrica era uno spauracchio e che ciò che il padrone voleva ottenere era di produrre 40.000 macchine con 3.000 operai in una fabbrica dove tutte le conquiste di potere sarebbero state smantellate. Quindi il problema era di organizzare la rigidità della fabbrica alla ristrutturazione padronale: no alla CIG, no agli aumenti dei ritmi, no ai trasferimenti, no ai comandati, no all'abolizione delle pause, no all'abolizione dei turni.

La posizione del " Coordinamento " era assai coerente con il tipo di organizzazione su cui poteva contare: quella dei gruppi omogenei di reparto in alcuni settori chiave della fabbrica. E proprio questa organizzazione il piano padronale stava smantellando. Il " Coordinamento " sapeva che se la battaglia veniva spostata sul piano istituzionale non era in grado di fare quasi nulla. Sul " Coordinamento operaio Innocenti " avevano finito per convergere forze esterne, che provenivano dall'esperienza Magneti, da quella OM, dall'Alfa, dalla Motta ma erano più le critiche che il consenso alla linea del COI. L'autonomia del COI dal movimento inteso come area extraparlamentare dei gruppi maggiori (MLS, AO, Pdup ecc.) gli impediva poi di giocare un " livello cittadino ". Questi limiti intrinseci forse portarono il COI a negare anche l'evidenza, alla fine, cioè che la chiusura era un problema serio. Tutto l'opposto per il CdF; quanto più la lotta si spostava sul terreno istituzionale, venivano messi in gioco i vari livelli del sindacato, i partiti, gli enti locali, il governo, tanto maggiore diventava la sua possibilità di fronteggiare l'autonomia della classe operaia; per questo, la posizione del CdF era: prima il problema della continuità del rapporto di lavoro e poi il problema del potere sull'organizzazione del lavoro. Quindi da parte del CdF ciò portava a volte a negare ancora l'evidenza, quella cioè delle iniziative padronali che, indipendentemente dalla chiusura, tendevano a spaccare l'organizzazione operaia di fabbrica.

Questa contrapposizione tra CdF e COI portò alcuni membri di quest'ultimo su posizioni vicine a quelle di un " sindacato rosso " e alcuni membri del primo a criminalizzare l'azione politica del COI (come nel caso dell'attentato al capo del personale Di Marco).

Ai primi di luglio 1975 ci sono 600 licenziamenti alla vicina fabbrica della Faema. Dopo aver subito la CIG, la " sinistra di fabbrica " subisce la seconda sconfitta non riuscendo a mobilitare Innocenti e Faema insieme.

Intanto la direzione inglese della fabbrica sta latitando e sfugge a un incontro col sindacato, trattando invece col governo a Roma (Donat Cattin) il futuro di Lambrate. Nell'ultima decade di luglio gli inglesi scoprono le carte: vogliono 1.700 licenziamenti. Il noto documento del 5 agosto parla di portare la produzione da 60 mila a 40 mila, con 3.000 operai; una volta fatto questo, secondo il documento, occorre rivedere il costo del lavoro rispetto alla GB e soprattutto il rendimento del lavoro. Con la mediazione di Toros si arriva il 26 luglio a un compromesso: sospensione dei licenziamenti, in cambio 1050 operai in CIG a giorni alterni, 1750 operai due giorni di lavoro e 1 di CIG alterni, 500 a orario normale, 200 a 0 ore, abolizione del quarto d'ora sulle linee. Per il COI è la verifica delle sue ipotesi. Era più di un mese che sulle linee la direzione voleva introdurre le cadenze alternative (nel caso venga a mancare l'organico per i cambi individuali, invece di fare il 1/4 d'ora, la linea rallenterebbe del 10% la sua cadenza). Dalla mediazione Toros all'accordo del 29 agosto, perfezionato a Milano il 12 settembre, con cui il sindacato accettava di far lavorare la fabbrica solo sul normale, c'è un periodo oscuro, " il buio d'agosto ", in cui i giochi sfuggono all'osservatore esterno. In pratica lo stesso sindacato che aveva fatto rientrare dalle ferie una settimana prima gli operai dell'Alfa per respingere la CIG, si presenta all'Innocenti con un blocco di forze che ha il seguente programma: troncare la discussione a livello operaio e la trattativa a livello di organizzazione del lavoro per cominciare invece a pensare all'alternativa produttiva. In sostanza, da settembre, per il sindacato, il PCI e le forze politiche più attive nel gioco, il passato dell'Innocenti non conta più, si deve organizzare il futuro. In questo quadro è vista la Conferenza di Produzione che si concluderà con una serie di proposte troppo parziali (riapertura del mercato europeo alle Mini di Lambrate, ripresa dei modelli ADO/20, realizzazione dei programmi 850 cc., allungamento di 20 cm. della scocca per eliminare inconveniente del sedile posteriore della Mini, potenziare reparto stampaggio) o troppo generali (riorganizzazione dell'intero settore dei trasporti puntando sui consumi pubblici). Alcune frasi dal documento finale del CdF vanno riportate: " L'atteggiamento che sarà assunto nei confronti della nostra vicenda potrà divenire elemento comparativo non soltanto in riferimento alla strategia praticabile per il settore, ma anche come verifica della volontà politica e capacità d'intervento nelle altre strutture di rilevanza determinante per l'economia complessiva del paese. Il rifiuto politico dell'intervento della mano pubblica, dell'immenso spreco, senza finalità precise, del denaro pubblico attuato con l'utilizzo indiscriminato della CIG, come soluzioni uniche praticabili al problema occupazionale complessivo, entrambi slegati dalla necessità di bloccare e invertire contemporaneamente il processo di continua rapida degradazione del sistema industriale è quindi chiaro ".

Nel ricorso presentato dai sindacati provinciali contro la BLMC alla magistratura, nel febbraio 1976, si dichiara che " dev'essere ricordato che non fu mai presentato ai lavoratori o ai loro rappresentanti neppure un piano concreto e articolato di conversione produttiva o di qualsiasi ' soluzione alternativa ' ".

Infatti settembre ed ottobre trascorrono all'insegna di un coinvolgimento di tutte le forze politiche esterne ma senza riuscire ad ottenere incontri a livello governativo con la BLMC, mentre in fabbrica la battaglia è quotidiana. Vediamola nei volantini del " Coordinamento ": alla verniciatura gli operai hanno bloccato il tentativo di aumentare la velocità della linea a 1'10", alla scocca invece son riusciti a passare da 90 macchine a 114 per linea trasferendo 30 operai

dal sottoassemblaggio, continuano i comandati nei reparti in CIG, alle presse, già prima delle ferie, gli operai erano stati divisi in tre gruppi: quelli che facevano i tempi richiesti dalla direzione, quelli che non ci mettevano tanto impegno a farli e quelli che non li volevano fare. (" Togliendo i quarti d'ora, accettando i comandati e prossimamente le cadenze alternative, il CdF gestisce la diminuzione della occupazione, una parte dei futuri licenziati. Proprio perché il piano della direzione dei 1.700 licenziamenti si concretizza reparto per reparto con spostamenti, comandati, aumento dei carichi di lavoro, cadenze ecc., è falso l'atteggiamento del CdF che solo a parole gestisce l'espulsione dei 1.700 operai, avallando reparto per reparto la ristrutturazione sulla pelle degli operai " 5.10.75). Si arriva così allo sciopero del 29 ed all'epurazione del COI (vedi interviste). Il 29 novembre l'Innocenti è messa in liquidazione. Inizia il presidio della fabbrica e il sequestro delle macchine giacenti sui piazzali.

La ' storia separata ' dei rapporti istituzionali tra sindacato e direzione in un certo senso si ripete per quanto riguarda i rapporti tra sindacato italiano e sindacato inglese. Dall'aprile del 1972 all'ottobre del 1975 sono sette gli incontri tra sindacalisti italiani e sindacalisti inglesi. I primi hanno carattere genericamente conoscitivo (aprile 1972 e giugno 1974 gli italiani in GB, settembre 1974 gli inglesi in Italia, con visite agli stabilimenti BLMC di Birmingham, di Cawley e, rispettivamente, di Lambrate). Gli altri, a partire da quello del gennaio 1975, avvengono dentro la crisi già iniziata (sono già apparsi sulla stampa i primi articoli sulla possibile cessione di Lambrate) e quindi pongono il problema di un collegamento delle iniziative e soprattutto il problema di capire qual'è la posizione dei sindacati inglesi rispetto alla crisi Innocenti. Nel gennaio 1975 due rappresentanti del CdF Innocenti, Salvi e Gamba, entrano a far parte del coordinamento sindacale BLMC ma poi scopriranno di non avere potere di voto. Nel giugno 1975 la delegazione italiana è accompagnata da un segretario nazionale FLM e da un responsabile dell'uffio internazionale dell'FLM; nel settembre 1975 è il solo Gamba a sollecitare una presa di posizione dei sindacati inglesi, a cercar di capire cioè se essi sono o meno d'accordo, per ragioni di difesa della forza-lavoro nazionale. con la liquidazione dell'Innocenti; nell'ottobre 1975 va a Londra una nutrita delegazione italiana che comprende tutti i livelli sindacali (nazionale, provinciale, di zona e di fabbrica) per verificare la disponibilità inglese ad un'azione comune. Le risposte sono molto diverse: si va da alcuni rappresentanti dell'esecutivo degli shop stewards di Birmingham i quali sono d'accordo per azioni comuni, perché se chiude Lambrate, gli stabilimenti di Cawley e Longbridge che producono i motori ne risentiranno sul piano dell'occupazione (per mancato turnover e prepensionamenti sono già 40 mila gli operai in meno alla BLMC); ad alti esponenti del TGWU che assicurano i sindacalisti italiani, *ancora nel giugno 1975*, che non c'è nessun pericolo per Lambrate e che la fabbrica non solo continuerà a far parte della BLMC ma aumenterà la produzione; ai vertici delle Trade Unions che si rifiutano non solo di prendere atto degli incontri ma anche di pagare le spese di viaggio alla delegazione italiana. E tutto ciò avviene mentre i comportamenti operai nelle fabbriche italiane e inglesi (v. in questo stesso numero l'articolo di Martin) sono del tutto omogenei! È probabile che anche queste inconcludenti esperienze di rapporti con il sindacato inglese abbiano portato il sindacato italiano ad optare per una soluzione nell' ambito semi-pubblico piuttosto che per una soluzione che tendeva a mantenere un rapporto con le multinazionali. I sindacalisti italiani sentono che i loro colleghi inglesi sono sfuggenti e ambigui quanto la direzione dello stabilimento, si accorgono che l'organizzazione sindacale in GB è un gran casino e che la scelta dell'interlocutore più affine (cioè alcuni shop stewards disposti alla lotta) comporta scelte politiche sul piano dei rapporti internazionali che il sindacato in Italia non vuole o non è in grado di affrontare, salvo mettere in pericolo la sua unità interna.

Il 18 marzo 1976 l'accordo a Roma, secondo il piano De Tomaso che prevede l'assunzione da parte della IPO dei dipendenti Innocenti con l'impegno a riprendere il lavoro entro 8 gg. dalla costituzione delle nuove società, raggiungendo in 4 mesi c.a 2.500 dipendenti per la produzione Mini 90/120 in ragione di 40 mila all'anno, che nel secondo anno con la produzione moto integrale si reimpieghino 3.600 dipendenti, completamento del piano al terzo anno con veicoli polivalenti e occupazione di 4.000 unità, revisione di alcuni impianti (verniciatura) e di servizi generali; applicazione integrale del CCNL anche per gli straordinari, accordi aziendali compatibili con i livelli medi del settore auto, oneri sociali a livello FIAT, pause individuali e scorrimento 2 per 20' ogni turno, avvio a corsi di riqualificazione dei lavoratori rimasti in CIG a partire dal maggio 1976 ed entro lo stesso mese difinizione dell'inquadramento unico, della struttura salariale, degli incentivi (mentre il problema della saturazione dei tempi resta ancorato all'accordo del 4 dicembre 1970).

A parte la credibilità di questo piano e il rispetto della sua applicazione, resta da chiedersi perché il sindacato e soprattutto il PCI, pur in assenza di progetti di riconversione qualsiasi, abbiano deciso di dare questa impostazione alla lotta Innocenti, cioè di farne una battaglia in cui verificare concretamente il rapporto tra difesa dei livelli occupazionali attuali e riconversione produttiva. Una prima ipotesi si riferisce al fatto che la lotta Innocenti non deve far dimenticare le decine di situazioni in cui l'occupazione non è stata nemmeno formalmente difesa e che la resa senza condizioni sul piano della ristrutturazione e della crisi non può certo pagare né in termini politici né in termini di potere contrattuale. Una seconda si riferisce alla necessità per il PCI di aprire in maniera concreta la vertenza trasporti, di sperimentare un terreno di governo della crisi, di andare a " vedere " nel poker del nuovo modello di sviluppo per controllare se era ancora opportuno parlarne. Il che significa anche fare del caso Innocenti un monito a chi pensa di affrontare senza resistenze la chiusura di aziende dove la presenza politica del PCI è determinante. Non è una questione di bandiera, di difesa della " propria " organizzazione, è soprattutto questione di dimostrare (a tutti, meglio anche se stranieri) che le

fabbriche italiane non sono zone franche della politica istituzionale in cui si scontra solo il sindacato con l'autonomia selvaggia; di dimostrare che la divisione politica della fabbrica è la stessa che esiste nella società (con una maggioranza PCI-DC) e che quindi il controllo politico sulle fabbriche si realizza attraverso il sistema dei partiti piuttosto che attraverso l'unità dei sindacati. È la volontà di dimostrare che questo " sistema dei partiti " oggi è entrato anche nelle aree una volta riservate al " movimento ", che la classe operaia ha acquistato una maturità costituzionale e non solo una coscienza sindacale, che sono i partiti e solo essi a mediare il rapporto tra fabbrica e società e che essendo oggi questo il rapporto fondamentale, l'importanza per la classe di un rapporto coi partiti, come istituzioni, è maggiore e che comunque è insufficiente il solo legame sindacale. In definitiva, se con l'Innocenti il PCI ha voluto " parlare " a qualcuno, è stato a chi gli propone solo un " patto sociale " per uscire dalla crisi (con un rapporto privilegiato coi sindacati) e gli nega il " patto politico ".

Per quanto riguarda i militanti operai non revisionisti l'Innocenti ha verificato ancora quanto sia stato abbandonato il " dibattito operaio " dalle organizzazioni, quanto anche i giornali che vogliono interpretare l'autonomia lo abbiano ignorato, quanto sia ideologico rappresentare l'omogeneità politica di massa della classe operaia come nel '69, quanto la frammentazione politica di fabbrica sia consolidata, quanto la crisi abbia spaccato la classe tra destra e sinistra operaia, quanto l'ideologia dell'organizzazionze dei settori marginali, abbia contribuito a smantellare una rete operaia.

Sugli esiti di questa lotta, di questa sconfitta, alcuni hanno concluso che occorre ripercorrere il terreno istituzionale ed elettorale, altri hanno concluso che la sconfitta operaia è irreversibile nel breve periodo, altri hanno ripreso il lavoro di talpa nei reparti, altri hanno abbandonato la fabbrica. Ma già mentre scriviamo queste note, una serie di nuove iniziative si stanno avviando e stanno cambiano la faccia delle situazioni.

*S.B.*

## TESTIMONIANZE OPERAIE

*Questa ricerca viene condotta dalla nostra redazione di Milano sulla base di un rapporto che essa ha saputo instaurare con numerosi compagni operai e numerosi militanti impegnati nelle lotte di fabbrica e di quartiere. In questo caso specifico le interviste rappresentano solo una piccola parte del materiale raccolto; sono state registrate, poi trascritte integralmente e poi riviste redazionalmente per la pubblicazione. Gli operai intervistati hanno fatto parte del Coordinamento Operaio Innocenti (COI), ma i giudizi espressi nell'introduzione corrispondono a discussioni avute anche con militanti di altre fabbriche o di altre situazioni che avevano seguito l'esperienza Innocenti. Ai compagni del Centro Ricerche sull'Autonomia Proletaria abbiamo chiesto un giudizio sul " dibattito operaio " relativo alla lotta Innocenti. Anche questa parte è stata redatta con la discussione di numerosi compagni. Il lavoro di trascrizione e di organizzazione delle interviste è stato interamente compiuto dal compagno Cesare Bermani.*

### Testimonianza di A.A., operaio del reparto di montaggio.

Alla Innocenti, tutte le avanguardie che venivano fuori dalle lotte del '69, per esempio tutti quelli che erano entrati in Lotta Continua, sono state praticamente riassorbite nel giro di tre anni dal sindacato. Probabilmente c'erano stati anche errori da parte della sinistra, ma c'era anche una situazione di difficoltà oggettiva, perché in fabbrica un settore di destra della classe operaia è sempre stato un elemento con cui fare i conti. Da quando ci siamo stati noi, voglio dire quei giovani che sono stati assunti nel '73, c'è però sempre stato un momento di tensione nei reparti di produzione, dove siamo stati immessi in prevalenza e dove si è riusciti sostanzialmente a raggiungere una certa unità con settori di classe operaia vecchia, che rimaneva sulle posizioni del PCI. È invece rimasto sempre uno scollamento con gli altri settori della fabbrica, che poi numericamente sono quelli maggioritari. Questa cosa qui come sinistra siamo riusciti praticamente a recuperarla per tutto un periodo, perché prendendo l'iniziativa nei reparti chiave si riusciva a vincere politicamente, a cambiare quadro politico. I momenti più alti della nostra lotta sono stati più o meno un anno fa, cioè al momento della vertenza aziendale del '75 e ancora prima, durante le lotte di reparto del '74. Ma quando si è arrivati al dunque, questo rapporto tra i settori che tirano e il resto della fabbrica funzionava sempre meno, perché la cassa integrazione, cioè l'iniziativa padronale, ti aveva tolto il terreno sotto i piedi.

La grande maggioranza di quelli che sono entrati nel '73 erano alla prima esperienza di lavoro. Molti venivano da Napoli. C'è stato comunque in fabbrica un ricambio molto alto. Le assunzioni le hanno fatte all'inizio del '73, quando c'è stata quella momentanea ripresa dalla crisi e quindi di manovali non se ne trovavano. Del resto hanno poi messo da parte quello che aveva fatto le assunzioni, perché le aveva fatte senza controllo. Eravamo assunti al secondo livello, e c'era poi il passaggio automatico al terzo dopo 15 o 18 mesi. Come dicevo, i nuovi assunti erano messi nei reparti di produzione, cioè quelli dove ci si fa più il culo ma che sono i settori nevralgici della fabbrica. Infatti all'Innocenti non si fanno i motori e quindi c'erano allora un 1500-2000 operai che erano immessi sui turni, che sono quelli di produzione, dallo stampaggio fino ai reparti finali. Poi ci sono i soliti reparti di qualsiasi fabbrica automobilistica tipo collaudo e finizione, che sono i reparti meno combattivi. E poi reparti tipici dell'Innocenti, come quello delle Jaguar, dove degli operai specializzati risistemano le Jaguar che vengono dall'Inghilterra per il mercato europeo.

In reparti come il cablaggio sono tutti vecchi o invalidi; in alcuni reparti di produzione, per esempio al normale del montaggio e della vestizione, avevano praticamente messo tutti i pendolari, ossia i " bergamaschi "; e lì erano quelli relativamente più specializzati, anche se non c'erano differenze di qualifiche; però c'è una differenza di ritmi e di condizioni di lavoro. Infatti la Regent l'hanno fatta lì, mentre le Mini, che richiedono una preparazione meno accurata, venivano fatte dove c'erano i turni. C'è stato un periodo, fondamentale per la nostra formazione e per l'amalgama dei nuovi assunti con i vecchi, dove sui turni si andava a 2' e 40", mentre sul normale si andava a 7' e 30". Quindi le divisioni tra operai del normale e dei turni non è che non avessero una base anche reale, in quanto i primi lavoravano molto meno.

Quando siamo entrati noi a lavorare doveva essere fatta la ristrutturazione: il piano Robinson prevedeva un aumento della produzione, un'espansione. Ma non è che abbiano fatto degli investimenti, hanno semplicemente allungato le catene di 20-30 metri e hanno messo più gente nei reparti, aumentando la velocità della linea. Quando siamo arrivati noi la catena andava a 4', ma nel giro di un mese, ossia nel novembre 1973, l'hanno portata a 2' e 40" con un accordo col sindacato. Mentre, dove facevano la Regent, prima andavano a 5', poi a 4', poi sono andati a 7' e 30".

Le nostre prime lotte sui turni sono state contro questo aumento dei carichi di lavoro. Una volta, quando han provato ad andare a 2' e 40" siamo riusciti a bloccare tutti i reparti di produzione e c'è stata un'assemblea dove alla fine si è votato se provare o no ad andare a 2' e 40". C'è stata una prima votazione dove pochissimi hanno votato per il sindacato; ma allora il sindacalista l'ha fatta ripetere e abbiamo perso di poco. Il vero problema è però che noi, la sinistra, non ci eravamo resi conto che lì era pacifico che si andava a 2' e 40", che cioè il tipo di scontro cui si andava incontro richiedeva ben altro che la maggioranza nel reparto; perché l'accordo complessivo di Robinson era stato sottoscritto dal sindacato in tutti i suoi aspetti. All'interno del reparto, dopo questa fermata, c'erano nuovi assunti che stracciavano la tessera del sindacato, non solo, ma la stracciavano anche operai di una certa età; però contemporaneamente c'era anche una situazione di spaccatura frontale nella fabbrica, impossibile da reggere. Infatti il giorno dopo sono arrivati 12 licenziamenti, che poi sono rientrati. Perché all'Innocenti quelli che fanno lotte autonome li licenziano molto facilmente, e tutti noi siamo stati licenziati anche 3 o 4 volte. Sui licenziamenti noi abbiamo perso solo dopo il 29 ottobre 1975, mentre tutte le altre volte abbiamo vinto a livello di massa. Per esempio, durante le lotte del contratto aziendale di un anno fa ero stato licenziato con altri due: lì sono venuti fuori tutti, il 100% di due reparti; 400 operai sono venuti tutti a prenderci e ci hanno portato in fabbrica. E il sindacato, che probabilmente ci difendeva ma era disposto ad accettare il nostro trasferimento in repartini del cazzo, in mezzo ai vecchi, ha dovuto fare marcia indietro. Comunque nei nostri confronti esso ha cambiato progressivamente atteggiamento, tanto che dopo il 29 ottobre praticamente i nostri licenziamenti li ha chiesti lui.

Quando la cassa integrazione viene imposta in modo banditesco dal sindacato alla fine di aprile del '75, prima del ponte del Primo Maggio, si forma il Coordinamento operaio. Facevamo il primo turno e c'era una trattativa a Roma. Vengono a mezzogiorno per un'assemblea e dicono: " Qui abbiamo accettato tutto ". La posizione che avevano preso prima, nel Consiglio di fabbrica, era di rifiutare la Cassa integrazione. Gli operai tornano dopo dieci giorni e, oltre il ponte, stanno fuori una settimana di seguito, a eccezione dei comandati. Allora come sinistra ci rendiamo conto che quel tipo di rapporto che c'era tra i reparti e il Consiglio di fabbrica e il sindacato è saltato, non funziona più. Di lì nasce il coordinamento operaio, il cui periodo d'oro sarà settembre, allorché funziona rispetto ai reparti, con delle posizioni chiare.

Le forze del coordinamento erano quadri come F. e P., ex militanti di Lotta Comunista, e noi di Lotta Continua; poi compagni delle presse, le cui avanguardie di lotta vengono al coordinamento; poi V. e gli altri del sottoassemblaggio; in verniciatura avevamo rapporti con un delegato, anche lui sulle posizioni del coordinamento. Comunque una presenza discreta, nei vari reparti, di compagni, quattro o cinque attivisti per reparto, cioè già una cosa significativa. Siamo quelli che insistono, che non mollano mai.

Nei nostri reparti, quando un anno fa ci sono state le votazioni, avevamo praticamente la maggioranza assoluta. Nel mio, P. e io avevamo la maggioranza assoluta assieme. Poi siamo rimasti inculati al ballottaggio. Nell'altro reparto F. è stato eletto con la maggioranza assoluta; in un altro è stato eletto uno di AO; in un altro ancora il 40% era per uno della sinistra. Questo in alcuni reparti di produzione, ossia vestizione e montaggio, che sono due turni, ossia 800 operai su 4.500. Comunque il problema non poteva essere quello di tentare la linea sindacale o meno. La vera questione è che non si è riusciti a incrinare il muro contro cui le lotte si scontravano sempre frontalmente, ossia l'organizzazione sindacale. E quando si butta la testa contro il sindacato e non si vince, poi c'è il contraccolpo. Infatti quando F., il primo vero delegato della sinistra, a parte quelli di AO e qualche altro della sinistra sindacale, è andato in Consiglio, nel reparto c'è stata una spinta avanti enorme, e le lotte più grosse, autonome, offensive, che non volevano aspettare le iniziative di Plant, sono state fatte proprio in quel reparto.

Io credo che nella situazione in cui ci si è trovati in settembre-ottobre 1975 questi reparti abbiano continuato a fare delle cose onorevoli, se si pensa che il reparto di F. ha fatto due mesi di ferie, ed è rientrato a ottobre per fare altre due settimane di cassa integrazione. Quindi quello che in quelle condizioni riuscivi a mettere in piedi nel giro di una settimana, a quel punto veniva poi rimesso tutto in discussione.

Sul modo come il sindacato ha condotto la lotta ci sarebbe molto da dire. Perché, qual'è stato il risultato di quattro mesi di occupazione all'Innocenti? Di suscitare un casino in Italia che ha costretto il governo a intervenire. Per un momento la spinta dell'Innocenti s'è generalizzata alla Singer e ha fatto intervenire il governo tramite la IPO, con un'operazione di salvataggio assistenziale che di solito il PCI evita. E una soluzione di questo tipo, con 1.500 in cassa integrazione per 2 o 3 anni, sarebbe stata possibile raggiungerla già quattro mesi prima. Ma il PCI ha puntato praticamente fino a ottobre a fare restare la Leyland. E si sono resi conto troppo tardi che, nonostante tutte le concessioni che avevano fatto, gli inglesi se ne andavano lo stesso.

Tra queste concessioni si deve ricordare l'abolizione del quarto d'ora e quella dei turni. Al rientro dalle ferie, il 28 agosto, c'è una riunione drammatica del consiglio di fabbrica, dove vengono con un accordo da cui si capisce che sostanzialmente la Leyland vuole carta bianca e non garantisce niente; cioè è disposta a restare per tre mesi, ma si precostituisce le condizioni per andarsene o per licenziare nuovamente i 1.500. L'accordo non passa e allora ritornano il giorno dopo con un accordo che non modifica di fatto nulla, ma trasferisce la discussione di alcuni punti qui a Milano, mentre la Leyland voleva trattare tutto a Roma.

Al centro di questo accordo sta il fatto che vengono aboliti i turni, ossia i reparti di produzione che lavoravano sui turni lavorano ora sul normale. In quel periodo si andava a 3' e 20" per una serie di ristrutturazioni che c'erano state. Nel 1972 c'era stato un accordo sul quarto d'ora e quando poi si annunciò sul finire del '73 la ristrutturazione il sindacato aveva detto: " Va bene, fino a che non ci mettiamo d'accordo facciamo in via transitoria il quarto d'ora tutti i giorni, anche se c'è il cambio ". Poi, per malattia, assenteismo, eccetera, succede che i cambi non ci sono quasi mai e gli operai di

produzione impongono che il quarto d'ora venga rispettato.

Cioè quando avevi un tot di assenze sopra il 20% in un reparto, quello era il momento fondamentale di colpire il padrone, con il quarto d'ora. Con gli scioperi a scacchiera colpivi la produzione al 70% con un'ora di sciopero, unendo lo sciopero a scacchiera e il quarto d'ora. Potevi imporre ai capi di non fare i furbi; e si potevano organizzare cortei interni tenendo conto proprio del quarto d'ora. E nessuno rompeva i coglioni. In quel caso l'assenteismo andava nel culo al padrone. Quando ci sono le vertenze aziendali il quarto d'ora è insomma un momento fondamentale d'organizzazione. Per esempio, prima del luglio di due anni fa, quando abbiamo bloccato tutta la fabbrica contro il decretone, questa cosa qui l'avevamo organizzata facendo assemblee autonome in fabbrica, nei nostri reparti, mettendo insieme il quarto d'ora e dieci minuti di pausa. Erano 25 minuti dove beccavi la gente e facevi un'assemblea improvvisata; cioè un momento fondamentale, durante le lotte, di discussione e di politicizzazione.

I momenti politici generali sono quelli che ti permettono di fare un discorso complessivo e per il decretone nei reparti il dibattito politico è stato altissimo. La capacità di rispondere al sindacato su tutte le questioni generali ci ha permesso di caratterizzarci e ci ha anche dato del prestigio. E ha permesso nei nostri reparti, ma anche in tutta la Innocenti, di avere un rapporto complessivo con tutti i settori della classe operaia, anche quelli meno politicizzati e combattivi. Per esempio, in un reparto come quello delle Jaguar non è che puoi partire dalle condizioni di lavoro, perché lì son tutti di quinto o sesto livello. È sull'antifascismo, sulla DC o sul governo che li coinvolgi.

Anche se con la cassa integrazione di quarti d'ora se ne faceva molti meno, però per la direzione rimaneva una cosa che distruggeva la produttività, specialmente quando ci sono le lotte. È questa proprio la prima concessione che viene fatta alla Leyland, che punta a eliminare il quarto d'ora per ragioni di produttività e per contrastare l'organizzazione operaia.

L'altro strumento per il recupero della produttività è quello di fare aumentare i ritmi e i tempi. Sì, all'Innocenti c'era quel quarto d'ora e delle condizioni di lavoro relativamente migliori che all'Alfa o alla Fiat: ma si trattava di conquiste operaie e comunque non era assolutamente vero che non si facesse un cazzo. La Leyland vuole inculare queste conquiste e l'abolizione del quarto d'ora aggiunta al recupero della produttività che si ha abolendo i turni – perché ci sono i 40 minuti di mensa pagati che invece facendo il normale vengono lavorati interi – voleva dire arrivare a un recupero della produttività complessivo sul 40%.

La Leyland a fine agosto dice: " Io voglio queste cose qui ". Il sindacato risponde: " il quarto d'ora siamo disposti a darvelo, sul resto discutiamo ". La trattativa passa da Roma a Milano, con i turni aboliti. Qui a Milano viene abolito il quarto d'ora e si stabilisce di fare le cadenze alternative (come all'Alfa o alla Fiat quando mancano i rimpiazzi), che evidentemente sono una cosa peggiore del quarto d'ora. Ossia quando mancano i cambi, la direzione invece di farci andare, per esempio, a 4 minuti, ci fa andare a 5 minuti, e in questo modo ogni operaio lavora un po' di più; così cresce gente, i sostituti possono essere tolti dalla linea e messi assieme ai cambisti, e si può dare il cambio. In questo modo non soltanto viene portato via il quarto d'ora, ma anche la capacità di controllo degli operai sul carico di lavoro viene molto diminuita.

All'Innocenti non c'era fino a quel momento operaio che facesse un bullone più del necessario. Con le cadenze alternative un operaio invece deve fare otto bulloni più fissare un cavetto, più un'altra cadenza alternativa: otto bulloni, un cavetto e un altro mezzo cavetto. Dentro a questo sfilacciamento la direzione può giocare parecchio; poi a volte ti fa andare a cadenze alternative e magari non toglie la gente dalla linea. All'Innocenti c'era sino ad allora una rigidità assoluta: in due anni ho cambiato due stazioni e basta. La direzione voleva cambiare questa situazione sui turni.

A settembre il sindacato concede subito il quarto d'ora, poi concede la cassa integrazione, per cui ci tagliano le gambe; inoltre concede le cadenze alternative, che però non vengono mai applicate perché gli operai si incazzano e noi del coordinamento riusciamo a mettere in piedi un po' di tensione. Allora la direzione trova più conveniente, sempre per l'accordo del consiglio di fabbrica, di fare trasferire della gente dal normale nei nostri reparti.

Negli altri reparti le cose vanno addirittura peggio. Alla scocca, dove non ci sono avanguardie ma solo il sindacato, c'è un aumento notevole dello sfruttamento. Prima la produzione fissata sulla carta non la facevano; ora portando via un po' di gente riescono addirittura a imporre una produzione maggiore di quella fissata; in verniciatura non passano, al sottoassemblaggio la cosa è incerta, alle presse la lotta andava avanti da sei mesi: la direzione vuole 1800 pezzi e gli operai ne fanno 800; il consiglio di fabbrica dice 1200. N. il delegato, tra l'altro andava lì a dire di fare più pezzi. Lì alle presse, dopo mangiato, d'estate, giocavano sempre al pallone, avevano cioè conquistato un livello di lavoro accettabile. Durante questi mesi le presse si sfilacciano un po' perché mettono tutti i casinisti in un settore, quelli mezzo e mezzo da un'altra parte, la destra dall'altra ancora. Allora la destra fa più pezzi, fa il numero di pezzi che vuole il consiglio di fabbrica. Le presse sono l'unico reparto di produzione che ruota su due turni. Quindi tutto un mescolamento, non si capisce un cazzo.

A fine luglio, due giorni prima delle ferie, c'era stato un corteo alla Regione, con una tensione grossa. C'è già la richiesta dei 1.500 e il PCI e parte del Manifesto, con i delegati N. e C. che sono poi confluiti nel PCI, vanno a chiedere che intervenga la Regione. Quando scendono comunicano agli operai che per evitare che a fine agosto la Leyland possa mettere in cassa integrazione si deve fare andare le presse a lavorare, che erano in quel momento il reparto in lotta più interessante. La direzione diceva che mancavano i pezzi e che quindi non avrebbe riaperto la fabbrica dopo le ferie, avrebbe cioè messo subito in cassa integrazione. Allora P. del Sindacato provinciale dice che non si deve dare spazio a questa manovra, ma in realtà era una manovra strumentale della direzione, cui il sindacato ha ceduto subito. Comunque le presse vanno in ferie due giorni dopo e ritornano tre giorni prima a fare le scorte.

In realtà c'era in quel momento in atto uno scontro selvaggio sulla questione della produttività nei reparti, in cui noi come sinistra ci immergiamo fino in fondo, anche troppo. Il risultato è che si cede da qualche parte, però sostanzialmente quello che vuole la Leyland non passa e, per esempio, gli operai della verniciatura rifiutano di aumentare i ritmi e l'esecutivo sindacale deve fare marcia indietro. Poi c'é il cambio di turno, quello lì va in cassa integrazione. Riprovano e riescono a far passare la proposta. Però non ci sono le condizioni tecniche per l'aumento dei ritmi.

In quel periodo la Leyland comincia a dire: " Se non accettate i 1.500 io me ne vado ". Sull'andamento della lotta ha certo contato il fatto che incalzavi una controparte che era difficile da agganciare, e questo pesava come ricatto sia della multinazionale che del sindacato, che diceva: " Se non mandano i motori dall'Inghilterra non possiamo far guerra all'Inghilterra; e se decidono di andarsene non possiamo incastrarli ". Quindi pesava questa possibilità del padrone di sfuggire, di non essere un bersaglio su cui gli operai potevano fare fuoco. Ed era quindi passato il discorso che se fai troppo casino loro se ne vanno, siamo tutti licenziati. Noi come Lotta Continua si puntava sullo sbocco della nazionalizzazione: " Se gli inglesi se ne vogliono andare, lo Stato diventa la controparte. Se invece non se ne vanno vuole dire che abbiamo vinto malgrado i loro ricatti ". Insomma un'iniziativa operaia può produrre il fatto che una multinazionale se ne va, e quindi rilanciare la partita a un livello più alto. Questo in una strategia di sinistra. Invece dal punto di vista del sindacato, e più in generale dal punto di vista delle masse, prevale l'idea che bisogna stare attenti a non

tirare troppo la corda, altrimenti si mette in discussione tutto. Sono i due poli tra cui ondeggia l'atteggiamento di massa.

Siamo a ottobre-novembre. Mentre gli inglesi se ne vanno, il PCI si rende conto che non può spingere troppo l'acceleratore; si ha in consiglio di fabbrica uno schieramento in cui il PCI è isolato e quindi la FIM e Avanguardia Operaia riescono a far passare che se ci sono i licenziamenti si occupa subito la fabbrica. Siamo due o tre settimane prima della liquidazione della fabbrica.

Solo che quando comincia l'occupazione il PCI schiaccia subito tutti. Lì saltano i gruppi omogenei, praticamente viene occupata solo la mensa. C'è una situazione folle, in cui gli operai all'inizio per andare in consiglio di fabbrica debbono essere accompagnati. Inoltre il PCI impone che i turni siano su basi di volontariato e non di gruppo omogeneo.

La gestione del sindacato durante l'occupazione si incrina solamente quando arrivano le lettere di licenziamento; questa breccia che fanno gli operai rimane aperta per una settimana, poi il sindacato recupera tutto. In seguito il controllo sindacale all'Innocenti non viene più messo in discussione, anche perché l'occupazione la fanno soprattutto gli operai anziani, ossia quel settore che prima non aveva mai tirato. E questo non solo perché ci sono sei del coordinamento ormai fuori dalla fabbrica, ma anche perché gli operai sposati, i meridionali con famiglia, se hanno un doppio lavoro non danno nessuna fiducia al sindacato; mentre quelli che hanno la moglie che lavora o delle categorie più alte hanno meno bisogno di soldi e perciò possono essere sempre presenti in fabbrica.

Fatti fuori dopo il 29 ottobre noi del coordinamento, il PCI schiaccia la sinistra sindacale. L'occupazione è insomma gestita sin dall'inizio in tutti i particolari dal PCI e noi che eravamo stati licenziati non ci fanno entrare. Sicché dopo lo sciopero generale del 4 dicembre e fino a gennaio non si fa più un cazzo all'Innocenti. Gli operai non prendono iniziative, erano lì tutti i giorni in mensa a giocare a carte e parlare. Dopo il 6 febbraio, a parte gli scioperi generali, non ci sono momenti di lotta. In sostanza restano in 200 a occupare e ci sono divisioni tra gli operai: quelli che sono lì rinfacciano agli altri di non venire.

Alla fine di questa occupazione c'è la Vandea che dice: " Bisogna tirarsi su le maniche. Quando si riprende a lavorare basta assenteismo ".

(Milano, 3 aprile 1976)

## Testimonianza di C.P., del reparto montaggio, e di S., del reparto vestizione.

C.P.: Il punto centrale dell'atteggiamento del sindacato è quello di non essere contrario alla mobilità tra una fabbrica e l'altra. Secondo il suo discorso l'importante è che gli operai non vadano sulla strada.

A cavallo del luglio 1975, all'interno del coordinamento si sono avuti degli scontri con Lotta Continua, perché loro sostenevano che gli inglesi se ne volevano andare, mentre noi dicevamo che la cosa era ancora da dimostrare. Non davamo molto credito alla propaganda del PCI sugli inglesi colonialisti, perché le multinazionali, come qualsiasi altro padrone, se ci guadagnano ci stanno e se non ci guadagnano arrivederci e buonanotte.

Allora il problema qual'era? C'èra stata una conferenza di produzione indetta dal sindacato, fatta per lanciare pubblicamente la proposta di fare i furgoncini all'Innocenti. Il primo che ha parlato dei furgoncini non è stata la Fiat, è stato il sindacato, e al suo interno c'è stata sempre una divisione, per cui alcuni erano per tenere gli inglesi, la Leyland, mentre un'altra parte della CGIL, tra cui P., ha giocato su questa questione della ristrutturazione produttiva, sulla diversificazione produttiva, sulla strategia dell'alternativa produttiva che era poi in realtà la questione dei furgoncini della Fiat. Alla fine è stato sconfitto, ma è riuscito a tirarsi fuori egualmente con 'sta storia di De Tomaso. Ancora nel 1974 ci fu un incontro tra i sindacalisti provinciali, Moro e Caravaggi dell'Alfa Romeo, quest'ultimo ex direttore del personale dell'Innocenti, e un altro. Costoro dissero che, se capitava l'occasione, avrebbero avuto bisogno di fare una fabbrica di montaggio di furgoncini. Perché la Fiat, l'Alfa e la Renault hanno quella fabbrica di motori Diesel veloci giù nel Meridione. Se non ci fosse stata questa prospettiva la vicenda dell'Innocenti avrebbe sicuramente avuto una soluzione diversa, più vicina a come voleva Plant.

L'accordo del 29 agosto è stato veramente quello che ha dato il colpo di grazia all'Innocenti. Quell'accordo, poi andato in assemblea il primo settembre, era tutto quello che voleva Plant. Cioè lui cosa chiedeva? 3000 operai sulle catene. E l'accordo del 29 agosto gli dava 3.000 operai sulle catene, in luogo di 4.500. Alla fine del suo piano Plant aveva un aumento della produttività del 33%. Ora, chi è quel deficiente, multinazionale o non multinazionale, che rifiuta un aumento della produttività del genere? È vero che per una parte del sindacato l'Innocenti era un'occasione per dimostrare che era possibile fare la diversificazione produttiva. C'è al proposito una dichiarazione estremamente esplicita di Benvenuto su *La Repubblica*. Però, con l'accordo del 29 agosto, noi potevamo pensare che effettivamente l'ipotesi fosse quella classica, non quella della diversificazione produttiva.

Passiamo a domandarci se questa Innocenti era o no produttiva per il padrone. Il sindacato giustificava l'accordo del 29 agosto dicendo che erano state fatte un sacco di concessioni che gli avevano dato tutto, ma che il problema era quello che la Leyland se ne voleva andare e che la cosa importante era stato di ottenere i tre mesi e che nei tre mesi in cui restava si sarebbe riusciti a mettere in piedi un movimento che risolvesse il problema, che quello era un lasso di tempo che era in nostro favore.

L'ingegner C. ha scritto che l'Innocenti, se paragonata all'Autobianchi, è produttiva ed è abbastanza nuova anche come impianti. L'unico reparto della fabbrica che era giù come produttività era il sottoassemblaggio, mentre la produzione delle linee era sostanzialmente la stessa. Del resto la Leyland, dal punto di vista di linee di montaggio non ha mai fatto investimenti, ne ha fatti pochi al sottoassemblaggio, mentre dove ha fatto qualche cosa è stato alle presse. Per il resto un cazzo.

Per quel che riguarda poi le ore di lavoro, qualsiasi fabbrica grossa d'automobili italiana ha fatto molte più lotte dell'Innocenti, per lo meno negli ultimi due anni. Riguardo all'assenteismo Pontarollo ci dice che era praticamente uguale a quello delle altre fabbriche d'automobili. Forse l'unica questione era quella dell'accordo sul quarto d'ora.

Inoltre il sindacato ha fatto una vergognosa e capillare propaganda contro l'assenteismo, anzi contro la malattia, minchia, questo è il problema! Non potendo abrogare un accordo come quello del pagamento della malattia, perché è una cosa che rivolterebbe mezza Italia, la campagna contro l'assenteismo è fatta per dire: " Va beh, statevene a casa; però noi vi facciamo un culo così quando tornate a lavorare ". Ma in particolare all'Innocenti, a cosa mirava questa campagna? All' abolizione del quarto d'ora.

P.S.: Lì c'è da ricordare la bravura di P. del provinciale che in assemblea generale ha messo la cosa sostanzialmente sotto questo aspetto: " Questi quarti d'ora ce li hanno dati i padroni. Dobbiamo dimostrare che non siamo dei fannulloni, come dice la loro propaganda rivolta verso gli operai dell'Innocenti, e perciò buttiamogli in faccia questi quarti d'ora per dimostrare che abbiamo la buona volontà di lavorare ".

C.P.: Lì era Severina, un dirigente che proviene dalla Fiat, che come è arrivato ha detto: " Ma come! Qui fate i quarti d'ora? Ma questa è una pazzia! Non si può andare avanti così "; e per sei mesi ha cercato di fare breccia su questo punto in ogni contrattazione.

Un'altra questione era quella della mobilità, che prima non c'era e poi gliel'hanno data selvaggiamente con l'accordo del 29 agosto. Fino a quel momento c'era una battaglia di principio fra noi e il sindacato sulla questione dell'assenteismo, che in fondo si concludeva in un nulla di fatto, finiva sempre zero a zero, perché gli operai dicevano: " Ma che cazzo ce ne frega a noi? ", anche se poi non è che si prendevano la briga di fare un contromovimento alla campagna contro l'assenteismo che stava mettendo in piedi il sindacato. Ma con l'accordo del 29 agosto i quarti d'ora sono stati aboliti e la fabbrica è stata ridotta a 3000 operai.

.S. E a questo c'era da aggiungere il recupero dei 40 minuti dei normalisti, perché rimanendo in 3000 operai tutti quelli che facevano i turni si sono trovati a fare il normale; quindi siccome i turnisti avevano 40 minuti di mensa, facendo il normale davano 40 minuti in più di lavoro al padrone. Mentre nei mesi precedenti si era fatta la cassa integrazione e ci fermavamo due-tre giorni alla settimana, tutta la fabbrica, allora il sindacato e Severina hanno pensato di non fare più questo tipo di cassa integrazione e hanno fatto un'organizzazione della cassa integrazione in modo che i turnisti perdessero tutto quello che c'era dentro nei quarti d'ora e anche i 40 minuti. Quindi si è trovato una fabbrica che lavorava 5 giorni alla settimana, con una produzione costante e una produttività maggiore di prima, tenuto conto che già prima non era una situazione di lavoro normale a pieno ritmo.

C.P.: E inoltre si sono perse anche le 15.000 lire di indennità del turno notturno.

Maggio, giugno e luglio erano stati tre mesi di cassa integrazione, dove si sono fatti tutti i ponti possibili e immaginabili; persino a Pasqua avevamo fatto 5 giorni di cassa integrazione. Ma allora, se l'Innocenti non era poi così messa male dal punto di vista della produttività e c'era inoltre una disponibilità del sindacato a un suo aumento, come mai 'sti inglesi se ne sono andati? Perché alla fine è venuto fuori un accordo disastroso, peggiore dell'accordo che era stato prospettato da Plant? 700 operai che se ne sono andati gratis, mentre in qualsiasi accordo per eliminare la manodopera finisce sempre che qualcosa te lo danno: 100 ore o quelle che saranno, ti danno dei soldi per andartene; magari sotto forma di prepensionamento. Con l'accordo Gepi De Tomaso hanno tolto pure le pause; inoltre lui manda a lavorare 2.500 persone invece di 3.000.

Un dato certo è che la British Leyland era in bancarotta e lo è ancora; ha cambiato tutti i dirigenti, ha cambiato tutto quanto, ma ci sono dei problemi strutturali legati alla questione che gli impianti sono vecchi di vent'anni alla Leyland.

Prima che venisse Plant c'era Bella, che poi ha dato le dimissioni perché non voleva licenziare gli operai e pensava che in sé, cioè non tenendo conto di ragioni internazionali, la fabbrica potesse andare avanti. Tant'è che appunto, per fare rientrare la vicenda nel ciclo internazionale di tutta la British Leyland, mandano un inglese da Londra. La Leyland non aveva più una lira, ma non si poteva andare avanti senza tirare fuori una lira per l'Innocenti, perché avevano speso 30 miliardi per comprare le presse, ma li avevano presi dalle banche italiane che battevano cassa. Tant'è che nel piano Plant si dice che il governo italiano, oltre a sistemare i 1.500, avrebbe dovuto dare alla Leyland dei quattrini, come ha fatto la Ford inglese, che ha ricattato il governo per farsi dare dei quattrini per tenere gli operai. Il problema quindi, secondo me, era solamente finanziario.

Come venne approvato l'accordo del 29 agosto? Ci fu un disguido tra sindacato e direzione, per cui mentre loro erano a Roma a trattare, la direzione, forte dell'accordo appena raggiunto a Roma, buttò fuori un comunicato dicendo l'accordo che era venuto fuori: incazzatura generale degli operai e assemblea più o meno spontanea, comunque imposta al sindacato. Mezzo consiglio di fabbrica era a Roma, per cui noi abbiamo vinto l'assemblea. Dopo cinque minuti che era finita è stato cambiato il comunicato: " C'è stato un errore; l'accordo vero è questo qui ". Era un venerdì – sempre al venerdì queste cose le fanno, perché ci hai sempre due giorni che ti rompono il ritmo – e abbiamo fatto approvare dall'assemblea che al lunedì si tornasse alle 6 e mezza. Infatti da quel momento lì tutti avrebbero dovuto fare il normale, e quindi i turnisti non avrebbero dovuto più andare a lavorare alle sei e mezza. Al lunedì molti si presentarono a lavorare e l'azienda non li fece lavorare; si fece poi l'assemblea alle otto con la gente già svaccata: lessero il comunicato, tutte le pappardelle, fecero parlare Pizzinato e i pezzi grossi, portarono via i microfoni e l'assemblea fu chiusa senza che ci fosse un intervento, mettendo noi nella condizione disastrosa di avere questa alternativa: o menarsi di brutto, ciò che poneva tutta una serie di problemi sia politici che tecnici; o tacere. E lì la classe operaia all'Innocenti ha perso, noi abbiamo perso e non si è più riusciti a risalire la china.

Sotto la minaccia dei licenziamenti si accetta l'abolizione del quarto d'ora ma anche la mobilità selvaggia. E da quel momento lì la massa di classe operaia che era la nostra base, che si rivolgeva a noi e che noi sostanzialmente esprimevamo, si è squagliata, secondo un fenomeno normale di ruffianesimo di massa provocato dalla paura dei licenziamenti. Inoltre a quel punto l'interlocutore era un padrone che sfuggiva, e il sindacato ha fatto di tutto per farlo apparire più sfuggente, spostando poi il tiro sulla questione che l'interlocutore era il governo.

S.: Comunque a quel punto anche gli operai più combattivi, o con la febbre o stando male, venivano a lavorare; e quando gli proponevi qualcosa si guardavano intorno e dicevano: " Guarda là, c'è il delegato, stai attento, stammi lontano ". Ti sfuggivano. Cioè tu andavi là e individualmente, anche se facevi casino, non riuscivi più a fare il capannello. Per esempio, arrivavano i cieli da attaccare sotto i tetti della macchina – è un lavoro che si dà per punizione – e io facevo al dirigente: " Senti, io non li provo. Se li vuoi mettere tu, li metti. Io non li metto. A meno che tu non fermi la linea per farmi provare se va bene 'sto cielo ". A scontrarsi a questo livello riuscivi a recuperare tre squadre, 6 su 12; però ti trovavi ugualmente in situazione di minoranza, perché altre tre coppie li mettevano. Io e il compagno di Lotta Continua non mettevamo i cieli, ma eravamo gli unici; ed eri adocchiato. In un'altra situazione erano stati gli stessi cielisti a propormi di organizzare uno sciopero di settore, cioè proprio bloccare la linea, per passare di categoria: " O ci passano di categoria, oppure 'sto lavoro, che è particolare, non si fa ". In questo nuovo clima se ti davano la puntina in più la mettevi, anche se ti faceva male al fegato; poi c'era quello che si legava al capo, si cominciavano a fare i circoli chiusi: degli anziani che erano sicuri di rimanere e dei cattivi che dovevano andare via.

C'era una selezione in mezzo alla classe operaia. Erano gli stessi operai che che individuavano in altri operai i futuri licenziati. Per esempio, alle presse avevano fatto tre tipi di rotazione: quelli che lavoravano per i cazzi loro e facevano i pezzi che volevano; anziani e ruffiani che facevano a pieno ritmo tutto quanto; poi c'era un altro nucleo che tentennava, andava o verso i ruffiani o verso i compagni che facevano l'autoriduzione come la chiamava Lotta Continua. E questi qua, additati dagli altri operai, erano quelli da essere licenziati. Fattostà che c'è stata una corsa tra coloro che erano sospesi in mezzo per avvicinarsi ai ruffiani, che facevano i pezzi normali, e anche quelli che facevano l'autoriduzione a loro volta erano costretti ad avvicinarsi almeno a quelli che stavano in mezzo.

C.P.: Tra l'accordo del 29 agosto e l'accordo che spiegava bene com'era e diceva chiaramente: non ci sono più i quarti d'ora, c'è la mobilità, sono aboliti i turni e c'è il normale per tutti, con 1.500 a casa in cassa integrazione a rotazione, sono passati un 10-15 giorni. In una situazione di minaccia massiccia di licenziamenti, il Coordinamento Operaio veniva a trovarsi al centro del ciclone. È chiaro che rimangono quei pochi compagni che già sapevi di avere e la base di massa invece ti sfugge

oggettivamente, per forza di cose. A favore del sindacato avevi uno schieramento PCI, DC, PSI, Manifesto, Avanguardia Operaia. Quindi cosa potevamo fare noi? Un cazzo! Subivamo una situazione che era più grossa di noi e potevamo fare quello che abbiamo fatto, e cioè abbiamo detto: " Va beh, abbiamo perso l'assemblea generale ma c'è un problema per loro ". Infatti tutto il piano dell'abolizione dei quarti d'ora, della mobilità, stava in piedi se c'erano alla scocca degli aumenti dei ritmi, alle presse degli aumenti dei ritmi, in verniciatura degli aumenti di ritmi, perché la fabbrica doveva essere ristrutturata dalle presse al montaggio, dall'inizio alla fine. Ma non hanno cominciato dalle presse, perché era da quando avevano messo su le presse nuove che non riuscivano a fargli fare la produzione ottimale.

Tuttavia la fabbrica è tutta collegata e loro non potevano fare nemmeno le cadenze alternative, perché fare le cadenze alternative voleva dire fare più macchine per il montaggio, e fare più macchine al montaggio voleva dire fare più macchine in tutti i reparti prima; ma per fare più macchine prima bisognava passare sulla pelle degli operai di quei reparti. Alla scocca ci sono riusciti ma alle presse no, non erano ancora riusciti; e noi avevamo dei compagni alle presse; alla verniciatura invece non ci avevamo un cazzo di nostro, però c'erano i compagni del montaggio che si preoccupavano di fare lì un lavoro continuo di appoggio. Risultato: la verniciatura aveva rifiutato il nuovo ritmo, anche se era un'inezia, una questione di secondi. E la fabbrica è stata chiusa che la verniciatura non andava. La verniciatura è un classico reparto corporativo, per i cazzi loro, che quando dice " no " è " no ".

S.: Così il normale, che non aveva mai fatto la cassa integrazione, in quel periodo comincia a farla uno o due giorni alla settimana, proprio perché alla verniciatura non sono passati i nuovi ritmi e non si fanno più abbastanza Mini per alimentare la linea del normale. E non potendo mettere in cassa integrazione ancora quelli dei turni, per fare vedere che tutti gli operai sono uguali ci hanno messo quelli del normale.

C.P.: La verniciatura non aumentava i ritmi e, anche se l'assenteismo si era ridotto, un minimo di percentuale rimaneva e quindi si dovevano fare le cadenze alternative, per le quali mancavano le macchine perché la verniciatura non le dava. Avrebbero allora potuto ridare i quarti d'ora oppure metterci in cassa integrazione, ma loro volevano invece tenerti obbligato a lavorare sotto la paura dei licenziamenti. Allora cosa hanno fatto? Hanno dato poca cassa integrazione al normale ma hanno mandato i comandati sulle linee. Il quarto d'ora dà un danno grossissimo, le cadenze alternative rappresentano pur sempre un minimo di perdita di produzione, i comandati sulle linee le fanno invece andare a pieno regime: 143 macchine al giorno con 1.500 persone a casa, cioè una linea che ti faceva più macchine che non sono mai state fatte, dio cane, all'Innocenti. Questa era la situazione pazzesca che si ritrovava un operaio dell'Innocenti.

Che cosa poteva fare il Coordinamento di più dei casini fatti sulla questione delle presse, della scocca, della verniciatura, dei comandati? Ti mancava la base di massa: gli operai avevano paura ed erano talmente bastonati anche dal sindacato da non avere più un punto di riferimento organizzativo. Perché avevi contro il sindacato e il padrone assieme. Anzi, il padrone come interlocutore era venuto a mancare, e al massimo gli operai vedevano i capi e sindacalisti.

Comunque il discorso nostro era: noi abbiamo una forza in determinati reparti; il sindacato ci butta addosso la forza di tutta la fabbrica, problema che non è solo il nostro. Come cazzo lo risolvi? Da un punto di vista strategico, tu che lavori per l'unità della classe operaia, non puoi metterti a fare l'ultracorporativo e sbattertene completamente i coglioni del fatto che c'è un'unità della fabbrica da promuovere, su posizioni avanzate, però da promuovere. Anche se non puoi farti inculare bellamente da questo discorso.

Qualche giorno prima del 29 ottobre, nonostante la situazione che c'era, si teneva ancora duro. Da diversi giorni si continuava questa campagna dei comandati e gli operai si stavano incazzando; e si giunse a fare delle ore di sciopero con delle assemblee di reparto al 518, al 519 e alla scocca, in cui passò la parola d'ordine " via i comandati ". Il Consiglio di Fabbrica sapeva che noi lì potevamo avere quella forza, ma loro se ne stavano tranquilli perché tanto avevano con loro il resto della fabbrica. L'unico modo per usare la nostra forza nei confronti del resto della fabbrica era di provocare un'assemblea generale, in cui portarvi questi reparti a fare casino sulla questione dei comandati. Si trattava di mettersi a girare per i reparti, bloccare gli altri. Ma alla fine lo sciopero è stato prolungato per un'altra ora senza che si riuscisse a provocare l'assemblea generale.

Il 29 ottobre c'era uno sciopero generale provinciale sulla questione dell'Innocenti, ed è chiaro che noi dovevamo fare qualche cosa per dare la misura a Milano che la situazione dell'Innocenti non era come la descrivevano i giornali. Ci voleva un'iniziativa di rottura che chiarisse che in fabbrica c'era una forza che si opponeva in modo intransigente alla preparazione dei licenziamenti. Così abbiamo pensato di organizzare con Lotta Continua milanese, i Comitati Comunisti e un po' di autonomi, l'occupazione della stazione di Lambrate, cosa che avevamo tentato già tante volte. Perché la cosa riuscisse si doveva quindi dirlo agli operai, in quanto per muovere 100 operai con un ordine segreto ci sarebbe voluta un'organizzazione in fabbrica che a noi mancava. Quindi il sindacato lo sapeva ed era pronto a menare. Sicché quella mattina la violenza politica era massima. Da sempre dicevano che al corteo gli unici striscioni dovevano essere quelli del sindacato; per il passato noi avevamo portato lo striscione del coordinamento e non erano venuti mai a romperci i coglioni. Tentavano cose lievi, ma avevano anche preso dei calci, per cui gli era sempre andata male. Quel giorno, dopo venti metri che siamo partiti, ci hanno assalito di brutto. Eravamo ancora nelle mura dell'Innocenti: il nostro striscione era stato portato dentro alla fabbrica e i compagni del reparto di M. uscirono dalla fabbrica con lo striscione e gridando i nostri slogans. C'era già un corteo nel corteo e questo non fece altro che fare incazzare di più gli altri. Dopo venti metri sono venuti lì quelli di Bernardi: " Voi togliete lo striscione, ve lo arrotoliamo "; botte da orbi: pugni, calci, bandierate. Ma quella volta il PCI si era preparato uno schieramento di massa, oltre a quelli che menavano c'erano quelli che gridavano e spingevano. Sicché si è deciso di togliere lo striscione e di tirarlo fuori più avanti.

Ricordo che ero molto indeciso su 'sta storia di tentare una sortita alla stazione, perché il sindacato aveva organizzato un servizio d'ordine pauroso davanti alla porta della stazione, che non ci stavano da tanti che erano. La piazza era già piena di operai e li avremmo avuti tutti addosso. Noi però l'avevamo previsto, e avevamo deciso in quel caso di entrare dalle parti, facendo una corsa. Inoltre abbiamo trovato una nuova scala, dove c'erano dei lavori in corso, e li abbiamo fregati, siamo andati in mezzo alla stazione, l'abbiamo bloccata per mezz'ora, tre quarti d'ora e fatto un comizio tramite il microfono della stazione.

Già nello sciopero di qualche giorno prima contro i comandati avevamo cercato di fare il blocco delle merci. Preparando la manifestazione si era deciso che se la situazione lo consentiva si tornava in fabbrica e si tentava un'azione esemplare di blocco delle merci. Però avevamo già avuto lo scontro col PCI e quindi avevamo rinunciato a quell'idea. Veniamo via dalla stazione e torniamo in corteo all'Innocenti. Arriviamo lì nel viale che porta diritto all'entrata principale della fabbrica in mezzo a una marea di gente, davanti gli operai dell'Innocenti, poi il nostro striscione del coordinamento, dietro gli altri compagni. Arriviamo lì, e i tre compagni su cui erano centralizzate le decisioni del coordinamento erano di parere diverso sull'andare dentro alla fabbrica o meno: uno era favorevole, uno indeciso, uno contrario. Ma quando siamo arrivati lì,

quelli di Avanguardia Operaia – con cui peraltro i rapporti non erano buoni perché da tempo mancava in fabbrica uno schieramento intermedio, o eri di qua o eri di là, e loro erano assieme al PCI – dicono: " Andiamo dentro, andiamo dentro ". Loro erano davanti a noi e io sono corso avanti per vedere che accoglienza ci aveva preparato il sindacato. Invece non c'era nessuno. Ho pensato: " Allora è una festa. Se quelli di AO, che non fanno mai un cazzo senza il PCI, sono d'accordo, van dentro loro, andiamo dentro anche noi ". E ci accodiamo a quelli di Avanguardia Operaia. Come siamo davanti al cancello, Molinari – che era andato a trattare con Salvi, un duro del PCI – corre e ordina ai suoi di non andare dentro. Allora AO si è spostata tutta da un lato e noi, brillanti, gridando felici e contenti " ci abbiamo la fabbrica noi ", dentro come dei... C'era Salvi e altri due delegati che hanno cercato di fermare questa marea e sono stati spostati.

Entriamo circa in 300, perché poi Salvi ordina di chiudere i cancelli e quelli di AO si schierano davanti col servizio d'ordine contro il resto del nostro corteo, che è rimasto spaccato. E dietro noi avevamo Lotta Continua, 1.000 persone come minimo. Noi eravamo già, davanti, nell'impeto non ci eravamo accorti che dietro si erano fermati, chiusi i cancelli. Solo a 70 metri dal cancello ce ne accorgiamo: se fossimo tornati indietro sarebbe successo il finimondo, botte da orbi dico: " Andiamo dritti in fondo, tagliamo e andiamo fuori dalla porta delle merci e finisce in gloria; li inculiamo, perché 'sta storia della porta delle merci è la nostra salvezza ". Cioè 'sta storia era stata pensata per fermarci a fare il blocco delle merci e il comizio, però era stata anche pensata per portare via i coglioni. Sulla porta AO e Lotta Continua si sono sprangati e uno di AO ha avuto la testa rotta. Noi abbiamo fatto il giro della fabbrica, gli operai se ne sbattevano i coglioni, ma passando davanti al Consiglio di Fabbrica, che ha una capacità di mobilitazione immediata, questo ha organizzato 10-12 persone, ruffiani riconosciuti, ex UILMD o della UILMD, i quali per la parte finale di corteo che andava dal capannone auto alla porta delle merci hanno cominciato ogni sorta di provocazioni. " Puttane ", alle donne che c'erano in corteo, " fascisti! Disgraziati! ", a noi che eravamo occupati a tirare via la gente perché non accettasse la provocazione. Arriviamo alla porta delle merci, che era sempre aperta, e la troviamo chiusa. Non avevamo pensato a mandare una squadra per tenerla aperta e gli altri, che sono più furbi di noi, erano andati là a chiuderla.

A quel punto dovevamo tornare per forza indietro da dove eravamo arrivati. Torniamo indietro, usciamo alla spicciolata tra due cordoni di gente: era arrivato il servizio d'ordine del consiglio di fabbrica, quelli del PCI. Ci sono stati degli incidenti, nel parapiglia un delegato ha preso una bandierata in testa tentando di dividere uno di questi mafiosi da un compagno nostro; incidenti che poi sono stati amplificati ad arte, perché lì il problema era di andare via, e se gliele davamo davvero c'era da prenderle noi.

Infatti a quel punto il problema era in termini di massa. In fabbrica c'era una fascia di operai, reparti interi, centinaia di persone, tutta Lambrate, tutto il normale, eccetera, che noi avevamo sempre avuto contro nelle assemblee; al massimo si era ottenuto da loro un'opposizione passiva. Fin quando c'è stato uno schieramento di massa e i turni avevano un sostegno attivo per noi le cose sono andate. Ma a quel punto si aveva già un sostegno passivo e un'opposizione attiva. Lì ormai quelli che davano contro non erano più di 200. In quella situazione lì non potevi mica fare le botte della madonna. Ma il sindacato aveva aizzato tanto contro di noi alcuni disgraziati, che alla fine ha dovuto fermare anche della gente che voleva menare davvero. Comunque siamo riusciti ad andare fuori.

I compagni, che erano rimasti allucinati da quello spettacolo pazzesco, che mai più pensavano di trovarsi contro degli operai che gli dicevano " fascisti " a livello di massa, per aver fatto in sostanza un corteo interno, non volevano tornare in fabbrica. Lì hanno portato in assemblea la cosa – un'assemblea pagata naturalmente e quindi sono andati tutti – e c'è stato un linciaggio morale. Tra l'altro la cosa era stata montata da Salvi, Tocchetto, Cattani, la parte di estrema destra del PCI, tutti delegati del normale, che ce l'avevamo particolarmente con noi.

Il giorno dopo sei di noi venivano sospesi, e poi licenziati dalla direzione. A quel punto non si è avuto la capacità di portare avanti il lavoro tra noi licenziati – che eravamo poi quelli che avevano mandato avanti il Coordinamento – e quelli che dovevano portare avanti la questione dentro. Così siamo venuti a mancare proprio alla vigilia della liquidazione della fabbrica e della sua occupazione.

La nostra sconfitta non è tanto il risultato di nostri errori, quanto la conseguenza di una situazione subìta da tutta la classe operaia dell'Innocenti. Adesso la fabbrica per tre anni sarà un cimitero, perché la contrattazione aziendale è bloccata; per di più hai la divisione della fabbrica tra prima i 1.500 e poi i 2.500; poi gli altri 1.000 che se si metterà in piedi la produzione delle motociclette verranno a lavorare; infine quegli altri 400 che rimarranno a casa per 3 anni. È insomma la sconfitta più completa. Del resto era impensabile che l'Innocenti vincesse senza un movimento generale di lotta contro i licenziamenti e le ristrutturazioni.

(Milano, 11 maggio 1976)

## Conversazione con un gruppo di operai dell'Innocenti.

Primo Maggio: Chi sono i " bergamaschi "? È un modo di dire o è un gruppo di gente che veniva da Bergamo?

F.: C'è una grossa frangia di classe operaia anziana all'Innocenti, tra i 30 e 50 anni, che ha una coscienza molto qualunquista, cioè non sono né di destra né di sinistra; loro, mangiare, chiavare, lavorare, sono a posto. Sono soddisfatti di questo tran tran qua e alla situazione dell'Innocenti si sono adeguati mica male. Con questi operai qua è molto difficile fare un discorso politico, nella misura in cui sono soddisfatti da un tipo di vita così. Per loro i problemi della casa e della famiglia sono già risolti. Ci sono quelli che hanno fatto la villettina. Però hanno egualmente una potenzialità di violenza forte, questi operai qua. Anche se sono ignoranti dal punto di vista politico, non è che facciano delle analisi ma guardano tutto al pratico. È molto difficile contattarli, però anche loro praticavano l'assenteismo. Cioè erano dei personaggi cui piaceva lavorare, però anche una grossa fetta che praticava l'assenteismo, magari per andare a lavorare da un'altra parte. Il loro discorso era solo al livello di salario, se c'è la mutua, quando si prende i soldi; non andava mai a toccare temi politici. A loro va bene il sindacato come può andare bene un altro organismo. L'importante è che gli assicuri un tenore di vita che possano starci dentro. Però esplodevano quando il treno faceva ritardo. Magari non si organizzavano poi per la lotta, ma comunque parecchi di loro hanno fatto anche occupazioni di ferrovie, lì a Treviglio; cioè la rabbia ce l'hanno addosso. Nelle assemblee lasciano fare tutta una serie di cose; non sono come l'operaio riformista milanese, che si impegna. Loro lasciano fare; poi magari viene il punto che dicono anche loro " basta ". Sui due turni di montaggio dove lavoravo io ce n'erano pochissimi. Molti erano sul normale. All'Innocenti l'assenteismo lo praticavano, gli operai. Quando c'era la ristrutturazione della fabbrica era un bordello, c'erano sempre gli operai che lasciavano andare la macchina, non facevano i pezzi. Il metodo di lotta: si organizzavano assemblee, c'erano fermate spontanee che tramutavi in assemblee oppure in caroselli, in cortei alla direzione. Il punto più alto che si è raggiunto all'Innocenti è consistito nella maturazione di fare delle fermate autonome. E lo si è raggiunto attraverso il minimo coordinamento operaio che avevamo fatto all'interno della fabbrica. Il Coordinamento poteva essere vincente se avessimo avuto nella fabbrica una grossa ossatura e la chiarezza su come sarebbe terminata la

vicenda. Invece il 29 ottobre le avanguardie si sono trovate isolate all'interno della fabbrica. Mentre sarebbero forse bastati quei 200 operai che ci appoggiavano, che la sconfitta non c'era. Si sarebbe detto: " Non è vero che questi qua sono fascisti. Questi qua sono compagni che dicono le cose ". Invece la cosa è stata portata nei termini: " Questi qua sono teppisti ". Inoltre tra le avanguardie non c'era una situazione unitaria; c'erano troppi settarismi e tutta una serie di titubanze. Bisognava andare giù col discorso chiaro e duro subito, cioè che il padrone voleva la cassa integrazione e voleva licenziare. Mentre si è arrivati alla fine che non avevamo ancora chiarezza di cosa voleva il disegno padronale. Adesso gli operai li hanno divisi e noi siamo politicamente tagliati fuori.

I.P.: Alla Leyland, tra l'altro, c'era una situazione disastrosa per i normalisti, i bergamaschi. Si trovavano degli operai che hanno 12 anni di anzianità e stonava quindi l'applicazione del passaggio automatico per tutti, per cui uno che è appena assunto si trova nel livello uguale a quello che è lì da 10 anni. Lo scontro con loro era anche dovuto a questo. Noi dei turni abbiamo tentato più volte, utilizzando anche la mensa per le discussioni, di estendere il passaggio automatico anche a loro, sul fatto degli scaglioni, però questi operai molto anziani, che hanno lottato precedentemente e hanno anche ottenuto degli obbiettivi, facendoli trovare a chi è stato assunto dopo, non riuscivano a ribaltare la realtà viva; e s'affidavano all'accordo aziendale. Era molto difficile organizzarli questi operai, anche su altri obbiettivi. L'unica molla che avrebbe potuto fare scattare, perché era quasi impossibile partire dai giovani, erano questi qua, però non si muovevano.

A.A.: Comunque nei reparti di produzione una delle cose su cui c'era più casino era su una proposta fatta durante una vertenza aziendale, di una sanatoria: " oltre 10 anni tutti in prima ". Perché all'Innocenti ci sono dei reparti dove sono tutti in prima o prima super, per esempio manutenzione, Jaguar, collaudo; e altri reparti, per esempio magazzino e cablaggio, dove ci sono dei vecchi, o anche il controllo, dove ci sono dei vecchi con vent'anni di anzianità che sono ancora di seconda. Tra loro quindi si era riusciti ad avere una certa adesione dicendo: " 10 anni tutti in prima ".

Primo Maggio: Era assolutamente impossibile contrapporre una diversa gestione dell'occupazione a quella voluta dal PCI e dal sindacato?

A.M.: Dopo i fatti del 29 ottobre, licenziati sei compagni del coordinamento operaio, che oltretutto 5 di loro erano quadri riconosciuti all'interno della fabbrica, punti di riferimento per la massa degli operai, non si è avuta nemmeno la capacità politica, forse nemmeno la volontà, di riuscire a contrapporre a livello di fatto un tipo di gestione diversa. Abbiamo fatto un volantino in cui si proponeva un comitato d'occupazione aperto a tutti gli operai. Ma già la prima sera che s'è iniziata l'occupazione volevano tenerci fuori dal nostro reparto, me e un altro compagno. I delegati del PCI dicevano: " Di voi non ci fidiamo ". Soprattutto N. Lì c'è stata una reazione abbastanza dura degli operai delle presse e del sottoassemblaggio: " I compagni sono sempre stati creativi nelle lotte e quindi restano nella fabbrica stanotte ". Cioè hanno imposto che stessimo in fabbrica. È stato l'unico atto di un tipo di organizzazione diversa in quel periodo lì, gestita un po' da tutti. Poi c'è stato un vero e proprio terrorismo da parte del consiglio di fabbrica, contro gli operai che cercavano di fare qualcosa di diverso dal tipo di gestione voluto da loro. " O fate così o vi buttiamo fuori ". E il PCI all'Innocenti ha molti iscritti e anche una organizzazione a livello fisico non indifferente.

X: Non dimentichiamo che l'assemblea dopo i fatti del 29 ha deciso all'unanimità di buttare fuori i 6 compagni del coordinamento. Questo fatto qua, ha consentito, quando si è arrivati all'occupazione, che si intimidisse tutta quella parte di sinistra che rimaneva a piede libero all'interno della fabbrica. Perché c'era un clima veramente intimidatorio dalla prima assemblea fino all'ultimo giorno, quando all'unanimità hanno votato di sbloccare la fabbrica, però non tutti erano d'accordo. Ma non c'era la forza di andare a dirlo, nemmeno uno, perché ti licenziavano sia moralmente e forse anche fisicamente. Eliminata la frangia di sinistra, che si opponeva a certe manovre che tendevano a inculcarci, all'Innocenti il compromesso storico ha potuto essere sperimentato pienamente. Sono andati addirittura a dire in assemblea che i compagni erano pagati dalla CIA, proprio per demoralizzarti, per sbatterti fuori dai coglioni. Questo era il clima lì dentro, che non ha consentito spazio a proposte alternative.

F.: Da quando entravi in fabbrica, fino a quando uscivi, avevi la gente che ti pedinava, che ti seguiva se ti muovevi, che ti perquisivano all'uscita. Una delle vittorie effimere che abbiamo ottenuto è che i guardioni non ci perquisissero: " Accetto al limite di farmi perquisire dal picchetto operaio, ma non da te ". Si è arrivati quasi alle mani, e oggi, domani, dopodomani, il picchetto ha detto alle guardie di non perquisire più.

A.M.: C'è anche da dire che non ci sono mai stati 4.500 operai in fabbrica da quando è cominciata l'occupazione. Neanche il 28 gennaio. Presenti in fabbrica erano quelli dell' area bergamasca, gente che ha la casetta o il pezzetto di terra, delle condizioni economiche un po' meglio di quegli altri operai, che saranno più di 2.000 e che per condizioni di vita – magari gente con moglie e 5 figli – è stata costretta dall'occupazione, mancando il salario, ad andare a fare un altro lavoro. Questo ha influito moltissimo, perché era la parte più combattiva della fabbrica, ossia l'area non controllata, in un certo senso, direttamente dal sindacato. Il 29 la maggioranza degli operai che hanno continuato il blocco della stazione di Lambrate erano appunto questi qui. Di giorno erano costretti ad andare a lavorare altrove e magari venivano alle due di notte a fare il picchetto in fabbrica. Tra l'altro anche giovani che a Milano vivono da soli, si mantengono da soli. Tutta una parte su cui potevamo contare ci è venuta cioè a mancare.

Fe.: Cioè mentre da una parte si lanciava gli appelli per la presenza in fabbrica, c'era la condizione materiale che era quella di non avere salario. Si sarebbe dovuto esaminare meglio la questione del salario garantito, che poi portava anche a una garanzia maggiore di operai all'interno della fabbrica. E avrebbe evitato che la fabbrica fosse dimezzata sempre con gli stessi presenti.

D.: Vorrei delle precisazioni sulle grosse differenze di velocità sulle linee e sul problema dell'assenteismo.

I.P.: I giovani hanno contestato le ristrutturazioni sulla linea, cioè gli aumenti di velocità; però anche i vecchi hanno contestato un possibile aumento dei carichi di lavoro. Questo è successo nel cambiamento della Mini Morris. Tra l'altro, i vecchi dovevano dare in 7' un lavoro uguale che facevano due operai a una velocità di 3'30". Il lavoro è quindi quasi uguale, ma quello che dà a loro la possibilità di essere privilegiati era il continuo cambiare delle macchine e inoltre la strozzatura che c'era in verniciatura, che invece di alimentare continuamente questa linea dei normalisti, veniva piuttosto rimandata ai giovani, alla linea dei turni. Che poi è un falso privilegio, perché questo qua ha dieci anni con la mia categoria. Però a loro andava bene, e se noi ci fermavamo magari su una questione politica o sulla questione della mensa, loro non si fermavano. Si riusciva bene o male a coinvolgerli anche sulla questione del caldo e della colla, ma dove effettivamente riuscivi a coinvolgere tutti era sugli obbiettivi tipo la fermata del 6 luglio del '74 sul problema dei decreti. Lì si sono fermati tutti. Si riusciva insomma a essere assieme sugli obbiettivi politici generali, anche se era difficile coinvolgerli; però ci stavano.

F.: Nei reparti di Lambrate, quello che impediva alla rabbia operaia di tramutarsi in coscienza rivoluzionaria era che le linee erano controllatissime e di delegati di avanguardia ce n'erano pochissimi. Oltre F., 3 o 4 della sinistra sindacale, qualcuno di Avanguardia Operaia, la massima parte dei delegati erano del PCI. E anche molti capi. Se vedevano che gli operai

ci seguivano si accodavano, altrimenti cercavano di fermarci. Del resto il PCI non ha sottovalutato che c'era una forza autonoma, viva, all'interno della fabbrica, e ci ha aspettato al varco al 29. Perché noi non siamo stati sconfitti dal padrone, ma da una forza revisionista. L'errore è stato di non creare un minimo di nuclei all'interno dei reparti. Al 29 non saremmo stati isolati da tutti gli operai che ci appoggiavano all'interno della fabbrica. Non abbiamo più trovato dopo il 29 tutti quegli operai che ci avevano dato la forza di costruire il coordinamento. Così il PCI ha vinto, perché ha potuto telefonare giù in mensa che in fabbrica erano entrati i fascisti. E gli operai hanno preso le spranghe e sono venuti a correrci dietro.

A.A.: Il discorso sull'assenteismo nelle fabbriche funziona molto poco. Nel mio reparto gli assenteisti erano quelli che non facevano un cazzo. Il discorso che fa in genere l'operaio è quello di stare lì e di lottare. Tutte le avanguardie, le persone che poi nel reparto decidono, l'assenteismo non lo fanno. L'assenteismo è una forma di protesta e di difesa individuale, ma se ha nella fabbrica un'organizzazione operaia di sinistra, ha una forza di fare casino, l'assenteismo non è più un problema, perché lo fai o non lo fai non te ne frega un cazzo; quelli che contano sono lì tutti i giorni perché non possono perdere battute, specialmente in una grande fabbrica, dove ogni giorno ne succede una. Se insomma c'è nei reparti una forte presenza della sinistra rivoluzionaria, l'assenteismo esiste ma non è un problema. Le vignette di *Rosso* sull'assenteismo sono delle cose allucinanti. Possono essere quello che succede magari alla FIAT, dove la forza del sindacato istituzionale dentro le fabbriche è una cosa diversissima da quello che succede qui a Milano. Un compagno nostro un anno fa è stato fatto saltare da delegato perché era assenteista. Lavorare due settimane ogni mese significa perdere delle battute fondamentali nel dibattito politico. Non è che uno può pensare di fare sei mesi di vacanza, poi torna in fabbrica, fa un fischio e parte un reparto. Insomma, queste cose ce le sognamo.

Certo, in alcuni casi l'assenteismo è l'espressione della capacità degli operai di darsi un'organizzazione più o meno stabile, più o meno informale, che è l'espressione di un certo livello, al di sotto del quale la gente si mette in malattia, ossia prevalgono forme di lotta meno organizzate, più spontanee. Per esempio alle presse non si riusciva mai a beccare nessuno per fargli fare un volantino, per fargli fare il salto. C'era un altissimo livello di contenuti di classe e nessuno che riuscisse a far saltare N. e a creare un'organizzazione fra i compagni.

Fe.: Sulla questione dell'assenteismo. Per me nel sistema capitalistico il problema dell'assenteismo è collegato ai ritmi che sono alti. Allo stampaggio l'assenteismo era alto perché c'è un lavoro manuale faticoso rispetto anche alla catena di montaggio. Lì dopo un mese pieno di lavoro ti vuoi riposare 3 giorni, no? Poi c'è l'operaio singolo che andrà a fare il doppio lavoro, partendo da una valutazione egoistica, che comunque non batterai oggi.

D.: Sono molti a fare il doppio lavoro?

Fe.: Nel reparto presse un 10%.

G.d.N.: Non sbagli se fai il 50%, guarda!

Fe.: Sì,ma con la cassa integrazione. Gli operai si rompono le balle di lavorare una settimana sì e l'altra no. Di solito lavorano in negozi...

G.d.N.: Distributori di benzina, imprese di pulizia...

A.M.: Molti vanno in un'officina artigianale.

D.: E i pendolari?

F.: Non fanno come gli operai giovani che stanno a casa un giorno alla settimana Magari lavorano due mesi e poi si mettono in malattia per un mese o due. In tre anni che sono lì avremo fatto i quarti d'ora un 200-300 giorni. Bastava che un reparto mancasse di organico per bloccare anche l'altro reparto del montaggio. Cioè bloccava due linee e per la ditta era una botta della madonna.

G.d.N.: Se bloccavi una linea, anche l'altra linea era obbligata a fare il quarto d'ora, perché sono abbinate.

F.: Comunque l'assenteismo lo praticavano i giovani, ma anche una fetta di operai anziani; e in maniera molto dura.

I.P.: Comunque la politicizzazione degli assenteisti per me era minima. La grande maggioranza pratica l'assenteismo per doppio lavoro. In ogni caso, se si considera che per fare i quarti d'ora occorreva che mancasse circa il 20-22% del personale. Sulla linea, 220 operai, l'8% era cronico: sono quelli che fanno il lavoro 3 mesi all'anno e poi... Per cui, se diciamo che il quarto d'ora era una cosa normale, c'era un assenteismo ulteriore del 12-17%.

F.: Secondo dei calcoli di C. che è un delegato, c'era una media del 17% di assenteismo.

I.P.: Se si calcola le ferie, Pasqua, Natale, mi sembra basso... comunque il 17% non è sufficiente per fermare e fare i quarti d'ora.

Fe.: Alle presse, tra gli assenteisti si deve però anche aggiungere chi si faceva male, perché lì il lavoro è pericoloso, chi si tagliava un dito, chi si graffiava, chi si spaccava un piede. Allo stampaggio ultimamente gli incidenti sul lavoro erano alti, perché c'erano i guanti che non erano doppi sulle dita e bisognava toccare la lamiera che è tagliente. Sono state fatte delle agitazioni e si è ottenuto i guanti doppi. Per cui si sono verificati meno incidenti.

X: All'Innocenti avevamo un lavoro di tipo artigianale, manuale, mentre all'Alfa Romeo e all'Autobianchi era meccanizzato. E dovevamo fare la produzione quasi come la facevano loro, che schiacciavano solo i tasti e basta. E appunto per questo c'era un casino di gente che si tagliava e c'era rumore...

A.M.: Lì al massimo ti davano un po' di cotone. C'è gente che diventa sorda, mezza scema a sentire bum bum tutto il giorno.

Fe: Gli unici reparti recenti sono lo stampaggio e il sottoassemblaggio che l'hanno fatto quasi nuovo. E i macchinari nuovi delle presse. La verniciatura è un disastro. D'estate colano come quando piove, dal sudore, dal caldo che c'è dentro. Non si può resistere un anno intero senza andare in cassa malattia; e non per niente ti becchi sempre qualche cosa, perché dal caldo esci fuori al freddo.

I.P.: Anzi, il freddo lo mettono loro, con la ventola sopra...

Fe.: Peggio ancora, perché ti si incorpora dentro e ti pigli la broncopolmonite.

D.: Per concludere, il PCI all'Innocenti domina...

Fe.: È maggioritario nel sindacato e imprime una cappa di direzione. Basti vedere lo spazio che è stato dato, durante l'occupazione, alla DC. Lì il PCI ha una cellula di circa 200 iscritti.

A.M.: Hanno dimostrato di sapere controllare la fabbrica, di sapere garantire la pace sociale con ogni mezzo. Però, rispetto agli operai che lo seguono, ha fallito il discorso della riconversione della produzione e dei bisogni sociali. La loro base questo discorso qui lo portava avanti, ci credeva.

Fe.: Infatti ci sono alcuni di loro in crisi: " Qua non è passata la questione della riconversione della produzione. Abbiamo lottato per trovarci come prima ".

(Milano, 7 aprile 1976)

## LA QUESTIONE INNOCENTI NEL DIBATTITO OPERAIO

L'occupazione dell'Innocenti invita ad alcune riflessioni d'ordine generale in quanto ha ridefinito in maniera assai netta i contorni sia della sinistra sindacale che dei settori di classe che operano al di fuori e in contrapposizione al riformismo.

Per quel che concerne la sinistra sindacale gli effetti combinati di questo tipo di esperienza e in generale delle lotte per la " salvaguardia della occupazione " sono due: a) una crisi interna derivante dall' impossibilità di alzare il tiro in maniera credibile alle richieste sindacali e quindi il passaggio di militanti singoli e di gruppi organizzati o direttamente al PCI o a un suo aperto fiancheggiamento. Un processo del genere è ampiamente favorito e stimolato dalla crescita del potere riformista e dalla sua accresciuta domanda di personale politico " fresco " che sostituisca i quadri impegnati nel lavoro amministrativo e garantisca un controllo su settori di classe a esso tradizionalmente esterni (per esempio, il reparto presse dell'Innocenti dove il fatto che il delegato del PDUP sia entrato nel PCI, assumendo immediatamente grosse responsabilità sindacali ha pesato sulle scelte di un'intera frazione del PDUP che è entrata nel PCI). b) Una crisi generale di prospettive che spinge i gruppi dell'estrema sinistra a premere per obbiettivi politici tanto generali quanto astratti (nazionalizzazione senza indennizzo, controllo sulla ristrutturazione attraverso i CdF, il tutto nella prospettiva di un governo delle sinistre).

Evidentemente questo tipo di agitazione non può che riflettersi in una collaborazione col riformismo tendenzialmente sempre più stretta e quindi nella rottura coi comportamenti di classe che intacchino in qualche modo il quadro riformista.

Più complesso è il dibattito che si è venuto sviluppando in quella che possiamo definire " area dell'autonomia ". L'intuizione generale che stava alla base della riflessione di tutta una rete di quadri operai era ed è quella che si va consumando il terreno su cui negli ultimi anni sono cresciute l'organizzazione di classe e le lotte autonome. L'ingovernabilità della fabbrica e la rigidità della forza-lavoro non vengono più affrontate dai capitalisti solo con la ristrutturazione interna, con l'integrazione del sindacato, con la repressione delle avanguardie, ma vengono affrontate a livello complessivo, con l'utilizzo della leva fiscale, dell'inflazione, del blocco dell'occupazione, della cassa integrazione ecc. Di qui le nuove difficoltà di parte operaia nella conduzione delle lotte. Non a caso in questo momento sorgono e si organizzano degli organismi autonomi, i quali hanno però la percezione di essere delle minoranze con difficoltà a mantenere un rapporto significativo con la massa operaia. Si moltiplicano così i tentativi di uscirne in vari modi: dalla spesa politica all'intervento sui temi generali, al tentativo di dare una stretta organizzativa che permetta di salvaguardare i livelli organizzativi raggiunti di fronte alla repressione sia dello stato, sia del riformismo. Nello stesso tempo diventava drammatica la necessità di trovare degli strumenti capaci di affrontare il rapporto col sindacato. Da una parte vi è il problema dell'organizzazione di tutta una serie di lotte di reparto e di fabbrica fuori dal sindacato, ma non necessariamente in contrasto aperto con esso. Infatti la combattività espressa da queste lotte finiva per ribaltarsi nel sindacato stesso, attraverso la rete dei delegati che ne garantivano lo sbocco, per quanto mediato esso fosse. Dall'altra parte il rapporto è immediatamente conflittuale dato che la rete di quadri sindacali, soprattutto del PCI, si propone di garantire direttamente in tutta una serie di situazioni la disciplina di fabbrica inquadrata nel compromesso storico.

Da ciò la crisi di quello specifico livello d'intervento che faceva perno sul reparto per poi ribaltarsi sulla fabbrica e da questa poi sul terreno complessivo; e quindi la crisi di un modello organizzativo che nelle sue varianti sia consiliari che di partito presupponeva un'estensione formalizzata di organismi che poi andavano a coordinarsi.

La vicenda dell'Innocenti è la dimostrazione della difficoltà di organizzare la sinistra operaia per uno scontro aperto col piano riformista. Noi vediamo un coordinamento che conduce una battaglia di trincea in difesa degli interessi operai, muovendo dal suo essere radicato in alcuni reparti; ma nonostante il suo radicamento in alcune lotte anche significative di reparti chiave della fabbrica e nonostante dicesse e facesse delle cose sacrosante, viene isolato e quindi schiacciato dalla rete riformista. È una sconfitta che non deriva da errori tattici ma dal livello di scontro tutto istituzionale in cui una serie di strumenti non riescono a incidere. Il che non vuol dire che questa esperienza non entri nel vivo del problema dell'organizzazione, proprio nella misura in cui lo ripropone nei suoi termini attuali.

Oggi verifichiamo che non basta più cogliere il comportamento operaio espresso dagli ultimi anni e sulla base di esso aggregare una frangia operaia ma si tratta invece di comprendere quali siano le caratteristiche della lotta autonoma nell'ambito del nuovo quadro che ci sta di fronte. Da un lato la ristrutturazione del capitale ha almeno in parte rotto le interconnessioni tra quei comportamenti che servivano a definire il cosiddetto " operaio massa " sia tendendo a un decentramento della produzione, e quindi alla scomposizione dei grandi poli urbani, sia riorganizzando la fabbrica grazie all'azione sulle note strozzature del ciclo produttivo che in tutti questi anni sono state il punto di applicazione dell'autonomia con tutti i suoi strumenti (dallo sciopero selvaggio al sabotaggio). Dall'altro, l'azione sul monte salari attraverso lo strumento monetario rovescia sull'intero proletariato la necessità di una risposta al di fuori del quadro riformista. Vediamo oggi un tentativo, perseguito lucidamente, di far riaffezionare al lavoro la classe operaia attraverso la messa in discussione della sicurezza del salario e attraverso i contemporanei tentativi di riempire con contenuti tecnici un lavoro sempre più dequalificato. E dentro questo processo si utilizzano strumenti apparentemente arcaici, come lavoro nero, marginale ecc.

Evidentemente allora le proposte organizzative debbono tener conto di questi fatti e in sostanza rimodellarsi in maniera considerevole. Le ipotesi, di cui già esistono esempi concreti, possono essere: a) la riscoperta di una sorta di autonomia del politico,

intesa come tentativo di ricomporre il quadro attraverso la definizione di alcuni temi generali di agitazione. Dentro questo tipo di proposta si pongono soprattutto le componenti che hanno vissuto in qualche modo l'esperienza marxista-leninista e l'oscillare tra ideologismo e concretismo che le è connaturato; b) la tentazione di assumere la spaccatura tra massa operaia e sue frazioni più combattive non come dato da superare ma come dato da esaltare per costruirci sopra l'organizzazione della frazione operaia immediatamente sovversiva; c) la tendenza a ricucire situazione per situazione quelle pratiche determinate dall'attuale livello di scontro, senza porre almeno per ora un'alternativa complessiva.

Queste tre anime della sinistra operaia, per altro non così nettamente determinate, si sono confrontate e sono quindi anche maturate nel dibattito seguente ai fatti del 29 ottobre all'Innocenti.

La scelta del corteo operaio, che tendeva a rompere il ghetto sindacale, all'Innocenti, è stata un tentativo di formalizzare in prospettiva la organizzazione della sinistra operaia rispetto alla destra, mentre tutta un'altra serie di forze vi ha partecipato senza altra prospettiva che quella di portare una generica solidarietà. È proprio a partire dalla sconfitta tattica di questo corteo che si è definita la divergenza tra chi lo vedeva come una vittoria strategica, chi lo vedeva come formalizzazione fisica di questa tanto agognata sinistra operaia e chi in sostanza lo vedeva come prova di debolezza e quindi di stimolo a una riflessione più generale.

Noi crediamo che il centro del dibattito debba essere la definizione pratica e teorica dei " rapporti di forza ", intesi come capacità di garantire non solo e non tanto la sopravvivenza fisica dei dati organizzativi già acquisiti quanto la capacità di radicarsi all'interno dei processi di riaggregazione di classe in corso.

Il soggetto politico e sociale di questi rapporti di forza non è più una figura operaia particolare ma quello strato operaio che passa dentro tutti i settori di classe, esprimendo attraverso comportamenti estremamente articolati sia una resistenza su tutto il fronte della ristrutturazione sia una domanda più complessiva di rapporti sociali comunisti. È proprio a partire da questa rete di comportamenti sempre più consapevoli che gli operai sono in un certo senso costretti a sviluppare di fronte alla totalità dell'attacco capitalista, che si deve ricostruire il quadro organizzativo. Di conseguenza la partita oggi si gioca senza illudersi di ribaltare sul riformismo, formalizzandolo poi politicamente, quello che il riformismo sta già emarginando, ma sviluppando all'interno dei movimenti della classe operaia nel suo complesso gli elementi di rottura che soli possono garantire un'effettiva incidenza sullo scontro.

*Centro Ricerche sull'Autonomia Proletaria*

PRIMO MAGGIO - ARRETRATI

**Sommario** n. 1


| | | |
|---|---|---|
| 1 | Moneta e crisi: Marx corrispondente della «New York Daily Tribune» | *Sergio Bologna* |
| 17 | Alle origini del movimento comunista negli Stati Uniti: Louis Fraina teorico della azione di massa | *Serena Tait* |
| 43 | Note e documenti sugli Industrial Workers of the World | *Bruno Cartosio* |
| 57 | Alcune linee interpretative per una storia dell'Unione Sindacale Italiana: un inedito di Armando Borghi | *Maurizio Antonioli/ Bruno Bezza* |
| 67 | Il muschio non cresce sui sassi che rotolano: grafica e propaganda IWW | *Giancarlo Buonfino* |


---

**Sommario** n. 2


| | | |
|---|---|---|
| 1 | Il rapporto società-fabbrica come categoria storica | *Sergio Bologna* |
| 8 | Date di storia della Fiat (1900-1940) | |
| 21 | Organizzazione del lavoro e ristrutturazione alle Carrozzerie della FIAT Mirafiori | *Alberto Bronzino Luigi Germanetto Gianfranco Guidi* |
| 33 | Note sul sindacalismo industriale: Filippo Corridoni e la «Riforma della tecnica sindacale» | *Maurizio Antonioli Bruno Bezza* |
| 47 | Regolare i proletari, trasformarli in poveri | *Ferruccio Gambino* |
| 51 | Mercato del lavoro e ricomposizione di classe | *Fabio Arcangeli* |
| 57 | La Comune di Parigi del 1871 | *Volker Hunecke* |
| 73 | Cile: i gorilla erano tra noi | *Helios Prieto* |


---

**Sommario** n. 3-4


| | | |
|---|---|---|
| 1 | Composizione di classe e crisi dello stato | *Sergio Bologna* |
| 9 | Denaro come capitale | *Lapo Berti* |
| 19 | Sindacalismo rivoluzionario a Parma | *Umberto Sereni* |
| 37 | Classe operaia e potere politico in USA (1860-1920) | *Peppino Ortoleva* |
| 57 | Nazismo e resistenza operaia | *Elisabeth Behrens Karl Heinz Roth* |

69 Documenti della lotta partigiana: il caso Pomati — *Cesare Bermani*

87 Agitprop e «controcultura» operaia nella Repubblica di Weimar — *Giancarlo Buonfino*

**Sommario n. 5**

3 Inflazione e recessione. La politica della Banca d'Italia (1969-1974) — *Lapo Berti*

19 Meno salario, più reddito: la Cassa integrazione — *Biagio Longo*

34 Danilo Montaldi — *S. B.*

35 Dieci anni di lavoro con le fonti orali — *Cesare Bermani*

51 Testimonianze proletarie e storia negli USA — *Peppino Ortoleva*
a. Mario Manzardo, «Liberi cuori»
b. Stan Weir, Solo una questione di guanti
c. Joe Morrison, La crisi del '29 nel racconto di un minatore dell'Indiana

63 Fascismo come «rivoluzione dall'alto» (1920-1925) — *Marco Revelli*

79 La DC: partito della mediazione pratica — *Brunello Mantelli*

89 Per la storia dell'Internazionale comunista — *Sergio Bologna*

**Sommario n. 6**

3 Editoriale

11 Disoccupati negli Stati Uniti — *Gisela Bock*
Da marzo a novembre: un aggiornamento critico — *Peppino Ortoleva*

23 Assenteismo e cicli di lotta in Italia — *Roberto Buttafarro, Marco Revelli*

41 Un operaio dell'auto racconta — *Willy Watson*

47 Punti di vista marxisti sulla crisi monetaria — *Suzanne De Brunhoff*

51 Risposta a Suzanne De Brunhoff — *Lapo Berti*

59 Marx e il problema dell'inflazione — *Jochen Reiche*

67 Livelli di contrattazione e strategia sindacale nel dopoguerra — *Fabio Levi, Brunello Mantelli*

79 Per la storia degli anarchici spagnoli — *Roberto Bordiga*

89 Il dibattito sull'«altro» movimento operaio in Germania — *Sergio Bologna*

93 Per Karl Heinz Roth e altri

Nell'ultimo numero avevamo rivolto degli appelli per dei compagni che si trovavano in carcere.

## KARL HEINZ ROTH

Le sue condizioni di salute si sono ancora aggravate, si trova in stato d'incoscienza per buona parte della giornata. Malgrado la campagna di solidarietà che finalmente in Germania ha rotto il silenzio, il 16 giungo u.s. la magistratura ha depositato l'atto di accusa: concorso in omicidio e tentato omicidio. Ma agli atti non risulta che Roth abbia fatto uso di armi. È caduta anche l'accusa di partecipazione ad associazione sovversiva. Anche la stampa moderata tedesca si è occupata del " caso Roth ". Un parlamentare della CDU si è rivolto al Ministro degli Interni del Land. Costui ha risposto che le condizioni di salute di Roth lo renderebbero " capace di sopportare la prigionia ". Alcune settimane dopo queste dichiarazioni Ulrike Meinhof veniva trovata impiccata nella sua cella. La tortura aveva fatto un'altra vittima. Il libro di Roth è uscito ora in traduzione italiana. È ancora un'occasione per parlare del suo caso, per cercare con ogni mezzo di strapparlo dalle mani dei suoi aguzzini!

## SERGIO SPAZZALI

Avevano tentato di assassinarlo in carcere. Non ci sono riusciti per puro caso, ma hanno gravemente ferito un suo compagno di cella. Hanno cercato di gettare la responsabilità sulla " mafia di San Vittore ". Poi la verità è venuta a galla, Sergio è stato liberato ed è stato incriminato e arrestato il capo delle guardie, come istigatore del tentato assassinio. Ora Sergio è tornato al suo lavoro di avvocato, in difesa di militanti politici e detenuti comuni. Né lui né quelli come lui vanno lasciati soli. Su troppi compagni s'addensano le provocazioni e la sinistra rivoluzionaria troppo spesso non sa reagire. Rovesciamo la tendenza!

Una storia militante. Obiettivi di lotta, parole d'ordine, forme organizzative che in questi anni abbiamo usato nella lotta politica, diventano categorie di interpretazione del passato e, viceversa, la storia passata del movimento operaio diventa modello per la tattica di oggi. Una rivista di storiografia militante non solo sceglie i temi entro periodi ben definiti della lotta di classe, ma scopre in quelli un filo conduttore che li porta immediatamente ai problemi del presente.

Lo schiavismo e la rivoluzione industriale, l'emigrazione, le lotte negli USA e l'Industrial Workers of the World, l'ondata consiliare degli anni Venti, il sistema sovietico di industrializzazione e di gestione della forza-lavoro non sono temi scelti a caso, ma imposti dalle lotte nei ghetti americani, dalle lotte autonome delle grandi fabbriche europee di questi anni.

Molti criteri tradizionali del cosiddetto materialismo storico sono entrati in crisi. Basti pensare al concetto di classe, a quello di Lumpenproletariat all'esercito industriale di riserva. Molti criteri nuovi si sono formati. Basti pensare al rifiuto del lavoro, al ruolo della donna, alla repressione tecnologica delle lotte. Allora la storia della tecnica, per esempio, non è mera storia dell'invenzione o della meccanizzazione, ma lotta di classe, repressione.

E così la storia del proletariato italiano. Perché restringerla ai confini del nostro paese? Perché non seguire il cammino degli emigranti, che si portavano dietro la sconfitta di lotte contadine, per diventare militanti e agitatori negli scioperi industriali di massa delle due Americhe?

E così la storia dei partiti e dei sindacati. Perché farne una storia delle burocrazie, una storia delle istituzioni, e non invece una storia dei rapporti tra classe e organizzazione, tra spontaneità e direzione? I criteri leninisti diventano allora l'unica categoria corretta per una storiografia dei partiti.

«Primo Maggio» vuol essere questa storia di classe, con saggi, documenti, recensioni, testimonianze dei protagonisti delle lotte. Non vuole archiviare dei dati, né catalogare dei fatti, ma innescare un meccanismo di interessi e una ricerca militante.

Comitato di coordinamento: Andrea Battinelli, Cesare Bermani, Lapo Berti, Sergio Bologna, Bianca Bottero, Giancarlo Buonfino, Franco Gori, Biagio Longo, Brunello Mantelli, Christian Marazzi, Primo Moroni, Peppino Ortoleva, Marco Revelli, Mario Zanzani.

Attenzione! Spedire articoli, corrispondenze, libri, documenti ecc. a

**PRIMO MAGGIO c.p. 3451 Milano**

---

Abbonamenti alla Rivista PRIMO MAGGIO

| | | |
|---|---|---|
| Abbonamento annuo (tre numeri) | Lire | 3.500 |
| Abbonamento sostenitore | Lire | 10.000 |
| Estero | Lire | 4.000 |
| Arretrati | Lire | 1.500 |

Spedire i vaglia intestando a CALUSCA EDITRICE - LIBRERIA Corso di Porta Ticinese 106 - 20123 MILANO

---

stampa a cura della: ROTOGRAFICA FIORENTINA, via Faenza 54,