

cir que, como ocurría en la Ford en 1930, «al entrar, dejan en la puerta su cerebro y su libertad».

La historia del Vega y de Lordstown es ejemplar, pero no hace sino reflejar el gran marasmo en que se encuentra la industria americana del automóvil. Dos soluciones se les ofrecen hoy a los grandes industriales, si es que quieren sobrevivir. La primera consiste en salir del inmovilismo fordiano y del sistema de marketing sloaniano: en adelante, no será posible encontrar un mercado interior fructífero más que si se buscan soluciones radicales, que pueden oscilar entre la construcción de nuevos tipos de vehículos (limpios, sencillos y/o recreativos), y la puesta a punto de una gigantesca infraestructura de «servicios de transporte».

La segunda, a la que estamos ya asistiendo, se caracteriza por su increíble desprecio hacia «los hombres que no son como nosotros». Es lo que se ha bautizado pídicamente «desarrollar el mercado exterior». España, Brasil, Indonesia, etcétera, están ya en manos de los grandes capitalistas del automóvil (y si no hubiese más que ellos!) que aportan su tecnología a cambio de una mano de obra baratísima. La importación del subproletariado extranjero es una práctica ya anticuada. Lo «moderno» es llevar las fábricas allí donde hay disponible mano de obra abundante y miserable.

### Importar aire puro

La GM está ya activa en Malasia, en Zaire, en Corea del Sur, en las Filipinas e incluso en el Japón, donde la tecnología y la automatización de ensamblaje están, sin embargo, más desarrolladas que en los propios Estados Unidos. En Francia y en Alemania, según Umberto Agnelli, se ha llegado ya al punto de saturación. Estos dos países se encuentran, a su vez, en la necesidad de exportar sus automóviles.

Lo ideal, y este ideal está ya en marcha, consiste en fabricar «los árboles de transmisión en Méjico, los ejes en Corea, las juntas de culata en la India, las transmisiones en Gran Bretaña, las articulaciones Cardan en Venezuela». Además, al construir (al «implantar», es una palabra mucho más bonita) fábricas que envengan el aire de los países extranjeros, se preservará ese nuevo factor electoral que es el sacrosanto «medio ambiente» americano. El cinismo rara vez ha llegado a tales extremos: ¿no ha declarado el economista Milton Friedman a la revista «Fortune» que al comprar acero japonés, los Estados Unidos «importarán aire puro»? ■ J. B. H.



La Fiat pasa en estos momentos por un trance difícil. En la foto, Gianni Agnelli (a la izquierda) junto a su hermano, Umberto.

## EL IMPERIO FIAT SE RESQUEBRAJA

Entre Villa Madama y el Palazzo Chigi, el nuevo gobierno italiano no parece salir del atolladero. Primero se inclina por una fórmula cuatripartita; se contenta después con una tripartita; pesca a sus ministros aquí y allá. Incluso en un «mar de petróleo». No se ha producido la gran limpia que algunos esperaban: los corruptos siguen ocupando sus escaños en el gobierno. Pero, ¿quién se preocupa aquí seriamente de los manejos del gobierno?

Mientras ocurría todo esto a nivel de Ministerios, los doscientos diez mil trabajadores del imperio Fiat se reunían en asambleas generales taller por taller, primero; fábrica por fábrica, en una segunda fase; para examinar los cincuenta y siete folios del convenio firmado el 9 de marzo por el sindicato unificado de metalurgia (F. M.) y Umberto Agnelli, administrador delegado de la Fiat. Acuerdo único en Europa porque, por primera vez en la historia del movimiento obrero, los sindicatos han conseguido, entre otras cosas, una definición conjunta con un patrón de la política de inversiones de la empresa para los dos próximos años, han logrado imponer la prioridad absoluta a la producción de autobuses en detrimento de los automóviles particulares en las nuevas plantas, y han conseguido igualmente que la Fiat, empresa pública, participe en el financiamiento de casas-cuna y de transportes públicos en todos aquellos lugares donde decida instalar nuevas plantas.

Se trata, en suma, de una intervención directa del sindicato en la política industrial de una empresa, la mayor de Italia con sus doscientos diez mil trabajadores, las quince mil fábricas que traba-

jan para ella, con su presupuesto de 2.370.000 millones y su producción anual de 1.552.000 vehículos. Intervención ésta sin contrapartida alguna, y en particular sin compromiso de «tregua social».

El «affaire Fiat» comenzó el 19 del pasado noviembre. Fueron precisos ciento ochenta días de negociaciones, cien horas de huelgas con cuantagotas y un maratón final de treinta y seis horas para llegar a este acuerdo. Aparte de los compromisos «piloto» relacionados con las futuras inversiones, el acuerdo entraña:

1. Ventajas salariales para los trabajadores: un aumento mensual de 14.000 liras, un decimocuarto mes que pasa de 90.000 a 160.000 liras y una disminución del precio de la comida en cantina que, de 540 liras, pasa ahora a 340.

2. Un principio de unificación de las primas individuales.

3. Por último, la decisión de aumentar de seis a doscientos el número de obreros que dejarán en 1974 la cadena tradicional para trabajar en la moderna «isla de montaje» (a pesar de las afirmaciones optimistas de la Fiat se había decidido que sólo seis obreros inaugurasen a partir de abril el trabajo en «isla de montaje» en la planta de Termoli).

«¿Qué es el «ejemplo Fiat» —viene a preguntarse en sustancia el periódico londinense «Financial Times»— sino un ejemplo que preocupa a toda Europa? Porque si tuviese efectos contagiosos sobre los demás sindicatos, podría obligar a arrodillarse a los empresarios europeos. Este acuerdo va a costarle a la empresa bastante caro: 100.000 millones de liras que se sumarán a los 150.000 millones de déficit previstos para 1974.

Todo esto ha motivado el que

Umberto Agnelli declarara con amargura que «La Fiat ha perdido la partida, porque le han dado un golpe que ella no está en condiciones de aguantar». El administrador delegado de la Fiat ha preparado incluso una carta de dimisión que leerá ante el Consejo de Administración de su empresa. Sea o no un «bluff», como piensan la mayoría de los miembros de la Confindustria, el hecho es que la Fiat habrá de recurrir a los créditos bancarios por vez primera en setenta y cinco años de existencia y que para los hermanos Agnelli se trata de algo más que de una injerencia en sus asuntos internos: es un insulto a su gestión.

Los sindicalistas no comprenden muy bien el porqué de la súbita ira del joven Umberto. Durante las negociaciones, apenas puso resistencia a los aumentos salariales. Sin embargo se opuso encarnizadamente a todas aquellas medidas tendientes a aumentar la participación de los sindicatos en la gestión empresarial.

¿Cómo ha sido acogido el acuerdo Fiat? Con gran optimismo. Con —ya lo señala «El Manifiesto»— una calma nada habitual tratándose como se trata del fin de unas negociaciones: en efecto, es costumbre que los obreros choquen, discutan o se peleen a la entrada de las fábricas. Esta vez no ha ocurrido nada de eso. Únicamente los economistas del grupo izquierdista «Lotta continua» hablan de «traición sindical», pues estiman que sólo importan las conquistas salariales.

Sea como fuere, lo cierto es que los cincuenta y siete folios del acuerdo han sido discutidos y ratificados en plebiscito por las diversas asambleas de trabajadores.

■ MARCELLE PADOVANI.