

confinando ad appendice estranea tutto quanto avviene fuori dei confini del paese. Noi pensiamo che questa sia la base di numerosi errori teorici, di numerose scelte che si sono poi rivelate velleitarie.

Una trasformazione di vasta portata strutturale si è andata compiendo nella Fiat negli ultimi anni. Dapprima lentamente, e in modo piú o meno sotterraneo, ora tumultuosamente, l'impresa ha cambiato faccia, costretta a questo cambiamento da un lato dalla esistenza e dalla evoluzione degli altri grandi monopoli internazionali che operano nel suo stesso settore, e dall'altro dall'incidenza delle lotte portate avanti dalla classe operaia italiana. Sono emerse, ed hanno giocato in pieno il loro ruolo, tutte quelle caratteristiche del capitale Fiat cosí come si era venuto formando in numerosi decenni, la sua posizione all'interno del meccanismo di accumulazione capitalistico in Italia, i suoi rapporti con le istituzioni borghesi che hanno gestito questo tipo di sviluppo. Un'analisi delle cause e delle motivazioni della crescita dell'industria dell'autoveicolo in Italia è ormai, crediamo, patrimonio di tutta la sinistra e basterà quindi ricordarla per grandi linee.

Dal regime fascista, in cui la Fiat ha potuto svilupparsi, protetta ed indisturbata, con la produzione di massa di autovetture, veicoli industriali, veicoli militari, e in cui aveva gettato le basi della propria concentrazione produttiva (e cioè di quel peculiare accostamento di gigantismo industriale e di polverizzazione delle industrie satelliti che garantiva un abbassamento dei costi di lavoro e una frammentazione della classe), la Fiat esce, dopo la Liberazione, come l'industria della ricostruzione nazionale, come il settore sul quale si puntano le speranze capitalistiche della ricostruzione dell'accumulazione. Nella prospettiva della produzione e del consumo interno dei suoi prodotti, la Fiat fruisce delle massime agevolazioni, consolida la propria presenza, razionalizza la propria organizzazione del lavoro, attacca e distrugge in fabbrica la forza organizzata operaia.

Negli anni Sessanta la Fiat, assolutamente maggioritaria e quasi esclusiva con i suoi prodotti nel mercato italiano, possiede un'esperienza notevolissima non solo nel campo della produzione di massa di autoveicoli, ma anche in campi tecnologici differenti. Per esempio data già al 1958 la costruzione della diga di Kariba, realizzata dalla Impresit, una società consociata Fiat.