

Privilegiati i bianchi anche dalla fabbrica italiana

La Fiat in Sudafrica paga sotto salario operai neri

C'è una nuova grana per la Fiat dei settantottomila in cassa integrazione. E viene dall'estero. Da migliaia di chilometri di distanza, in una delle tante filiali della multinazionale: quella sudafricana. Dalla patria dell'apartheid, oggi, arrivano gli echi di una situazione che si trascina da anni, ma che in breve tempo - dati i riflessi politici e psicologici provocati dall'indipendenza del vicino Zimbabwe (ex Rhodesia) e le drammatiche condizioni sociali dei diciannove milioni di neri - potrebbe raggiungere il suo (esplosivo) punto di rottura: la Fiat di Rosslyn, Pretoria, è inserita in pieno nel gioco della discriminazione razziale. Sebbene si tratti di un'impresa straniera, le differenze salariali tra lavoratori neri e bianchi sono molto profonde. Non solo: i dipendenti neri, il 92 per cento, tutti pendolari (la maggior parte di essi proviene dalla regione del Boohutha-Tswana), hanno un salario insufficiente a garantire un livello appena "decente" di vita, e sulla loro busta-paga grava anche il considerevole peso dell'altissimo costo dei trasporti in Sudafrica. Né per questi lavoratori è possibile trasferirsi in zone più vicine alla capitale, a causa di leggi ancora molto restrittive sull'immigrazione dei neri nelle zone riservate ai bianchi. E questa è cosa vecchia.

Ma, per la Fiat, non si tratta soltanto di violazione dei diritti umani (che non risulta siano mai stati rispettati in Sudafrica). Esiste un "codice di condotta", firmato dalla CEE, che regola l'attività di tutte le società europee che hanno interessi nel paese dell'apartheid. E dice: "le imprese devono corrispondere un salario minimo che all'inizio dovrebbe essere superiore del 50% al livello minimo di spesa necessaria per soddisfare i bisogni fondamentali di un dipendente e della sua famiglia". Questo "minimo" è di 248 *rands* al mese. I neri, nello stabilimento di Rosslyn, prendono uno stipendio di 150,50 *rands*. Dopo aver ricevuto, l'anno scorso, un aumento del 10 per cento. Il solco tra bianchi e neri occupati nell'impresa italiana è talmente profondo che, nel settembre scorso il "Post" di Johannesburg (giornale non sospetto di simpatie anti-governative) ha pubblicato un articolo di denuncia. "Le attuali differenze fra i salari sono storiche - ha dichiarato il direttore della Fiat sudafricana, Gonella, al "Post" -. Oggi stiamo cercando di ridurle. Ogni volta che concediamo un aumento ai neri, diamo un incremento di minori dimensioni ai bianchi".

Ancora, il codice CEE dice che le imprese dovrebbero fare tutto il possibile per "abolire qualunque forma di segregazione" sul posto di lavoro.

Invece, nella fabbrica di Rosslyn le mense, i servizi, gli spogliatoi dei 742 lavoratori neri hanno tutti il marchio "blacks". I bianchi, pochi, godono di servizi separati. Quello che stenta a nascere, al contrario, è un sindacato "separato" dei neri riconosciuto dall'impresa: "Noi non avremmo alcuna obiezione contro un sindacato - dice sempre Gonella - se esso fosse gestito in maniera ragionevole. In Italia, da dove provengono, i sindacati quasi sempre causano problemi. Ma se il sindacato volesse mantenere le relazioni fra noi e i lavoratori nello stesso modo in cui si sono svolte finora, noi non avremmo certamente alcuna obiezione da fare".

Un sindacato, insomma, che non "crei problemi" intralciando la strada al disegno Fiat: sfruttamento di manodopera a basso costo, sostegno alla politica (capillare) dell'apartheid, pilastro della struttura economica sudafricana e del potere bianco. E, cosa altrettanto importante, conservazione di un fruttuoso mercato semi-clandestino per le armi fabbricate dalle industrie italiane, tradizionali fornitrici dei regimi "forti". Tra queste c'è anche un'azienda del gruppo Fiat. È la Whitehead Motofides di Livorno, occupa 2.168 operai ed è specializzata nella produzione di mine e siluri navali che periodicamente spedisce al governo di Pretoria.

Del resto, l'adattamento ai climi politici locali da parte della nostra multinazionale dell'automobile è anch'esso storia vecchia. Basterà ricordare il caso argentino: solo qualche anno fa, nella filiale sudamericana, sono venute alla luce le scrupolose schedature Fiat di tutti i lavoratori sindacalizzati o in odore di comunismo. Il che poteva costare (e in alcuni casi è costato) agli interessati la vita o la "sparizione" a tempo indeterminato per opera delle famigerate "tre A" (la polizia speciale argentina).

Gli investimenti industriali all'estero, dunque, non soltanto finiscono col restringere i margini di manovra e la disponibilità di capitali in patria (il caso dei 78 mila che lavoreranno quattro giorni alla settimana è soltanto un esempio) ma, spesso, non seguono neanche una politica di cooperazione con i paesi del Terzo Mondo nel loro lento cammino per emergere dal sottosviluppo. Difficile considerare il Sudafrica come "terzo mondo". Le 2.605 imprese straniere presenti nel paese, piuttosto, si sono trasformate in strumento dell'ambizione coltivata dai regimi di Vorster e di Botha e dell'aristocrazia boera: fare del bastione bianco uno stato a capitalismo avanzato, a costo di pagare altissimi prezzi sociali.

Il gigante dell'Africa, infatti, è ricco ma soffre di disoccupazione dilagante. Lo ha denunciato di recente il FOSATU, la Federazione dei sindacati sudafricani: più di due milioni di neri sono senza lavoro. Con tutto ciò il paese importa dall'estero fiumi di lavoratori specializzati. I *bantustans* (le "riserve" in cui sono concentrati i neri) continuano ad essere serbatoi di manodopera dequalificata, sottopagata, povera e ancora considerata "straniera" a tutti gli effetti. Questo quadro drammatico, sommato all'instabilità politica del paese, che dopo nascita del vicino Zimbabwe indipendente è stretto fra la necessità di fare caute concessioni ai neri e quella di reprimere, con un ennesimo giro di vite, le maglie che sfuggono al controllo, può costituire un cocktail esplosivo per la minoranza bianca al potere. E anche per le industrie non si rivelerebbe un buon affare.

Graziella De Palo
Paese Sera, 19 05 1980