

PARTE II

Lottare alla FIAT

di Raffaello Renzacci

La vertenza aziendale del 1973

Nonostante si fosse da poco concluso il contratto nazionale, nell'autunno del 1973 i Consigli di Fabbrica della Fiat insieme con la Flm decisero di aprire la vertenza aziendale integrativa, superando le resistenze delle Confederazioni. Ad ottobre venne varata la piattaforma che conteneva le seguenti richieste: un aumento orario di 40 lire uguali per tutti, l'elevazione del premio aziendale e la sua parificazione al livello più alto per tutti i lavoratori, la modifica dell'organizzazione del lavoro con la ricomposizione delle mansioni per un tendenziale superamento della catena di montaggio e soprattutto la richiesta di investimenti al Sud. Quest'ultima rivendicazione rispondeva sia all'aspirazione di molti immigrati ad un ritorno al proprio paese, sia ad una generale politica della sinistra, da sempre impegnata nell'idea di superare gli squilibri economici e sociali che storicamente separavano il Nord del paese dal Mezzogiorno. A fine novembre la Fiat, dichiarando difficoltà sul mercato, ricorse alla cassa integrazione per migliaia di persone, e tale scelta fu giudicata pretestuosa e strumentale da parte della Flm. Tra novembre e dicembre gli stabilimenti Fiat furono attraversati da un'ondata di scioperi, spesso improvvisi. Il 1973, tra le lotte per il contratto nazionale e quelle per la vertenza integrativa, si chiuse con più di 7 milioni di ore di sciopero fatte dagli operai Fiat, all'incirca la metà di quelle del '69. Nonostante questo vi fu un incremento della produzione negli stabilimenti italiani, con i marchi Fiat che a livello internazionale raggiunsero la produzione record di 2.245.000 auto¹. Le lotte proseguirono con durezza nei mesi di gennaio e febbraio '74; a Mirafiori si moltiplicarono i cortei interni che percorrevano le officine buttando fuori capi e crumiri. Alcune delle azioni più violente furono condotte da gruppi di operai che passarono alla cronaca come gli "incappucciati", un mascheramento messo in atto per evitare di essere licenziati. Con l'intervento del ministro del Lavoro, il socialista Bertoli, il 9 marzo si raggiunse un'intesa che tra l'altro prevedeva: un aumento medio di 18.000 lire con assorbimento degli aumenti al merito (il solo costo salariale fu stimato dalla Direzione Fiat in circa 100 miliardi), investimenti di 10 miliardi di lire per migliorare l'ambiente di lavoro, investimenti Fiat al Sud, in Val di Sangro, nella piana del Sele e la creazione di 3.000 nuovi posti di lavoro negli stabilimenti Fiat già esistenti nel Mezzogiorno.

La strategia degli investimenti al Sud, che fu una costante dell'iniziativa generale del movimento sindacale e delle piattaforme rivendicative alla Fiat, ottenne risultati contraddittori. Paradossalmente nel periodo dove più alta fu l'iniziativa sindacale, dal 1973 al 1980, gli investimenti al Sud delle industrie automobilistiche italiane, sostanzialmente Fiat ed Alfa Romeo, mantennero un ammontare complessivo medio intorno ai 90/100 miliardi di lire all'anno, a fronte di investimenti al Centro-Nord superiori di tre, quattro volte. Solo a partire dal 1981, con 452 miliardi, gli investimenti nel Mezzogiorno crebbero in modo consistente superando per la prima volta quelli indirizzati agli stabilimenti del Centro-Nord².

La richiesta degli investimenti al Sud per tutti gli anni '60 e '70 rappresentò una sorta di riformismo avanzato che, principalmente su spinta del Pci, tentò di condizionare le direttrici dello sviluppo economico ed industriale del paese. In alcuni casi i risultati furono significativi, ad esempio i megainsedimenti dell'industria pubblica, che pur tuttavia rimasero in buona parte delle "cattedrali nel deserto" senza la capacità di sviluppare l'insieme del contesto territoriale nel quale erano inseriti. In molti altri casi si trattò di iniziative puramente truffaldine ai danni delle risorse pubbliche distribuite dalla Cassa per il Mezzogiorno. Vi furono stabilimenti che non vennero mai costruiti o che non entrarono mai in funzione. Nelle aree previste per gli insediamenti spesso si distrussero inutilmente le colture agricole preesistenti favorendo speculazioni mafiose sul valore dei terreni. Le organizzazioni dell'estrema sinistra, soprattutto Lotta Continua, liquidarono la strategia degli investimenti al Sud come pura manovra per distogliere i lavoratori dalla lotta "rivoluzionaria" per il salario. Era prevalente nell'estrema sinistra la convinzione che il problema di un diverso sviluppo si sarebbe potuto affrontare solo dopo la presa del potere da parte della classe operaia. La debolezza di uno sviluppo inseguito per via contrattuale, non era tanto nel suo carattere riformista, quanto nel limite di non permettere una effettiva esigibilità degli impegni di investimento; impegni spesso rimasti sulla carta perché non si accompagnavano ad elementi di effettivo potere sulle scelte economiche e finanziarie delle imprese. A questo proposito è significativa l'osservazione di Maurizio Magnabosco, dirigente delle relazioni sindacali alla Fiat Auto, che confessa: "Non

¹ *Fiat: le fasi della crescita*, a cura dell'Archivio Storico Fiat, Paravia, Torino 1996, p.?

² *Ivi*, p. 110.

riuscivamo a comprendere come la Flm potesse, per davvero, pensare di poter costringere l'azienda a fare gli investimenti per accordo sindacale. Clamoroso è il caso della nuova iniziativa in Val di Sangro; la sua realizzazione fu prevista in tre successivi accordi sindacali"³.

Nel caso Fiat, a prescindere dalle richieste sindacali, l'interesse dell'azienda per sviluppare la propria presenza al Sud, attingendo a tutte le risorse pubbliche disponibili, fu una costante a partire dalla fine degli anni '70, fino alla situazione degli anni 90, quando gli stabilimenti meridionali acquisiscono un peso rilevante nel gruppo Auto: nel 1997 il 29% dei dipendenti sono nel Sud, il 38% all'estero e il 33% nel Centro-Nord; ancora più significativi gli investimenti, che nel periodo 1990-1997 sono indirizzati per il 48% al Sud, il 18% all'estero e il 34% al Centro-Nord⁴.

La crisi dell'auto

Con la crisi petrolifera del 1973 si innescò una dinamica negativa del mercato dell'auto a livello internazionale ed in Italia vi fu un calo delle vendite fino a toccare il milione e 50 mila auto vendute nel 1975, a fronte del milione e 470 mila auto assorbite dal mercato nel 1972.⁵ Un calo di mercato che non aveva precedenti in tutto il secondo dopoguerra e che segnava la fine di una dinamica di crescita pressoché ininterrotta delle vendite e della produzione di automobili. La Fiat arrivò del tutto impreparata a tale appuntamento e contando sulla sua tradizionale onnipotenza sottovalutò il momento. Cesare Romiti, che con una solida raccomandazione di Enrico Cuccia, era approdato nel giugno 1974 alla Fiat come direttore finanziario, racconta che i vertici di corso Marconi scoprirono improvvisamente e con stupore una situazione finanziaria drammatica. Nel corso dell'ottobre 1974 Romiti, con i suoi collaboratori, controllò più volte i conti dell'azienda *"... e venne subito fuori che alla Fiat non avevano i soldi per fare le paghe e gli stipendi della fine dell'anno. Non c'erano! Dissi: ma come mai questi quattro conti non li avete fatti prima? Venne fuori il panico"*⁶. Il 4 ottobre 1974 la Fiat mise in cassa integrazione 73.000 dipendenti. Dopo una serie di iniziative di lotta indette dalla Flm, il 30 novembre si giunse ad un accordo che conteneva: l'impegno a non ricorrere ai licenziamenti, il rimpiazzo del turnover per gli stabilimenti del Sud, il contenimento dello straordinario, verifiche bilaterali sull'andamento produttivo e 13 giorni lavorativi di fermata nel periodo natalizio, coperti dalla cassa integrazione e da un piccolo contributo dell'azienda.

Per tutto il 1974 il centro dell'iniziativa generale del sindacato confederale si era concentrato sul carovita: con un'inflazione intorno al 20% gli aumenti contrattuali venivano rimangiati rapidamente, con l'aggravante che l'aumento dei redditi nominali aumentava in assoluto il prelievo fiscale sui salari. A cavallo tra il 1974 ed il 1975, Torino era diventata la capitale della lotta all'aumento dei prezzi con "l'autoriduzione" delle bollette. Il sindacato torinese si era impegnato in una lotta inedita contro l'aumento delle bollette elettriche, organizzando centinaia di migliaia di utenti nel pagamento ridotto delle somme dovute. A livello nazionale la lotta contro il carovita si era sintetizzata nella rivendicazione del punto unico di contingenza, a sostegno della quale si svolsero tre scioperi generali proclamati da Cgil, Cisl e Uil, il 18 ottobre, il 7 novembre e il 4 dicembre 1974. Il meccanismo di contingenza, cioè la rivalutazione automatica dei salari, era stato introdotto nel dopoguerra ma erano venti anni che non veniva aggiornato e prevedeva sette diversi livelli di recupero salariale. Giovanni Agnelli, diventato nel frattempo presidente della Confindustria, si arrese alle rivendicazioni sindacali ed il 24 gennaio 1975 firmò l'accordo interconfederale che unificò il punto di contingenza al livello più alto: 1000 lire uguali per tutti. L'argomento che convinse Agnelli, oltre alla forza dell'iniziativa sindacale, fu l'idea di eliminare il terreno di scontro sindacale rappresentato dalla continua rincorsa salariale, sperando così di ridurre decisamente la conflittualità nei luoghi di lavoro. Ma quest'ultima speranza si concretizzò solo in parte.

Il rinnovo contrattuale del 1975

Nel corso del 1975 l'iniziativa della Flm e dei Consigli di Fabbrica Fiat si sviluppò sui temi dell'inquadramento unico e dell'organizzazione del lavoro, con le prime esperienze di ricomposizione delle mansioni ed il passaggio di livello per gruppi consistenti di lavoratori. Anche i problemi ambientali concentrarono l'iniziativa del sindacato, in particolare si contrattò reparto per reparto la destinazione dei 10 miliardi previsti dall'accordo aziendale del '74 per i miglioramenti ambientali.

Nell'autunno del 1975, quando fu definita la piattaforma per il rinnovo del contratto nazionale dei metalmeccanici, le difficoltà congiunturali del settore auto erano oramai superate. La piattaforma fu ancora una volta incentrata nel suo aspetto politico sul tema degli investimenti produttivi, ma fu anche avanzata una richiesta salariale di 30.000 lire mensili, uguali per tutti, il passaggio automatico dal 2° al 3° livello dopo 20 mesi. Venne articolata una richiesta di riduzione degli orari di lavoro: mezz'ora di riduzione giornaliera per i lavoratori turnisti, inglobando la pausa mensa nell'orario di lavoro retribuito; una riduzione da 40 a 39 ore settimanali per le lavorazioni più gravose, siderurgia e turni di notte; la riduzione del tetto annuo dello straordinario da 170 a 120 ore; l'orario settimanale di 36 ore per il Sud con il 6 x 6. Nell'ambito dei gruppi della sinistra rivoluzionaria, dopo che gli anni '73 e '74 avevano visto le prime crisi

³ Dealessandri - Magnabosco, *Contrattare alla Fiat*, Edizioni Lavoro, Roma, 1987, p.159

⁴ Mariotti - Treves, *Grande impresa e mezzogiorno: la presenza Fiat*, in Annibaldi-Berta, *Grande impresa e sviluppo italiano-Studi per i cento anni della Fiat*, Il Mulino, Bologna 1999, pp. 307 e 308

⁵ Archivio Storico Fiat, op. cit. pp. 129-138

⁶ Pansa - Romiti, *Questi anni alla Fiat*, Rizzoli, Milano, 1988, p. 10

produttive ed i ricorsi massicci alla cassa integrazione, era maturata una maggiore riflessione sul tema della riduzione d'orario. Fu così che Lotta Continua e i militanti trotskisti della IV Internazionale iniziarono una campagna nelle fabbriche metalmeccaniche per inserire nella piattaforma per il contratto nazionale le richieste di 50.000 lire uguali per tutti e la settimana lavorativa a 35 ore. Su questi obiettivi ci furono in alcuni casi pronunciamenti favorevoli di assemblee operaie e di consigli di fabbrica, e in alcune realtà, dove fu possibile superare il settarismo parossistico che caratterizzava l'estrema sinistra, si riuscirono a costituire comitati unitari di delegati e militanti con un discreto seguito tra i lavoratori, ad esempio a Mirafiori. Ma, nonostante il grande impegno, l'assemblea nazionale dei metalmeccanici, riunita al Teatro Lirico di Milano per varare la piattaforma, non tenne in alcun conto le ipotesi più radicali. Il 20 novembre del 1975 a Torino in occasione dello sciopero generale, lo spezzone raggruppato dietro lo striscione "35 ore, 50.000 lire", al suo ingresso in piazza San Carlo fu aggredito dal servizio d'ordine del sindacato e del Pci e lo striscione venne strappato. I settori più radicali per tutta risposta fischiarono e contestarono duramente il segretario della Cisl, Bruno Storti, cosa che nei giorni successivi comportò l'espulsione di alcuni delegati di Lotta Continua dal sindacato e dal Consiglio di Fabbrica. Gli slogan e gli striscioni sulle 35 ore e le 50.000 lire caratterizzarono i cortei operai per il contratto ma alla fine questi obiettivi non si affermarono nella coscienza della maggioranza dei lavoratori. Più tardi la scelta delle 35 ore diventò un tema di polemica all'interno di Lotta Continua, con parecchi militanti operai che rinfacciarono al gruppo dirigente di aver imposto dall'alto un obiettivo estraneo alla loro esperienza. Eccone un esempio da un intervento di un militante di Mirafiori: *"La nostra organizzazione è nata dall'autonomia operaia. Nel suo sviluppo però noi operai abbiamo perso molto del nostro peso nelle decisioni [...] Dobbiamo riprendere in mano il partito, senza farci condizionare dalle posizioni che vengono calate dall'alto come è successo con le 35 ore e 50.000 lire che molti di noi, io compreso, siamo andati a portare in fabbrica, pagando di persona, senza aver capito cosa volevano dire"*⁷. Con l'inizio del 1976 cominciarono i primi scioperi articolati per il contratto che uno dopo l'altro coinvolsero tutti gli stabilimenti del gruppo. A partire dal mese di marzo i tamburi di Mirafiori diedero il ritmo alla lotta: il 26 marzo gruppi di operai, su spinta dei militanti più combattivi, fermarono le linee e bloccarono per due giorni lo stabilimento; i cortei operai, con una tecnica oramai sperimentata, "spazzavano" via dai reparti capi e crumiri, buttandoli in qualche caso fuori dalla fabbrica.

Quando un corteo interno incontrava uno sbarramento, fosse anche uno dei pesanti cancelli che delimitavano una sezione di Mirafiori dall'altra, riusciva con la forza congiunta di tante persone a spaccare l'acciaio come cartapesta. Nel corso della vertenza, per battere la particolare intransigenza della Fiat contro la riduzione d'orario per i turnisti, si attuò in diversi stabilimenti la "pratica dell'obiettivo" e cioè l'uscita anticipata di mezz'ora a fine turno. Dopo scioperi durissimi che proseguirono per tutto il mese di aprile, ai primi di maggio fu raggiunto l'accordo per il rinnovo contrattuale e anche questa volta il contributo di lotta dei lavoratori della Fiat era stato decisivo. Le assemblee di consultazione videro delle contestazioni durissime ai massimi dirigenti della Flm, in particolare Bentivogli e Trentin, a Rivalta e Mirafiori. Uno dei punti più controversi riguardava una procedura che, previa informazione al Consiglio di Fabbrica, accettava i trasferimenti interni o da uno stabilimento all'altro purché non riguardassero più di 70 persone alla volta. Per comprendere il problema occorre avere presente che la Fiat usava i trasferimenti in modo selvaggio, non solo per esigenze produttive, ma anche per rompere i gruppi omogenei, isolare i lavoratori combattivi ed in generale in modo punitivo. Tom Dealessandri, sindacalista della Fim-Cisl, valuta quegli anni come un cambiamento di fase: *"Dal 1968 al 1973 c'è stato un grosso consenso verso il sindacato; gli anni successivi, invece, il 1975-76, sono stati difficili anche nel rapporto sindacato lavoratori. La situazione si era modificata, essenzialmente per la stagnazione del settore auto; si faceva una politica di difesa. Avevamo lasciato alle spalle quei cinque-sei anni, in cui 'avevamo portato a casa' normative, pause, soldi, riduzione di lavoro. C'erano nuovi problemi e sacrifici da affrontare, perché, indubbiamente, spostarsi da uno stabilimento all'altro o da un modello all'altro era un sacrificio. L'operaio era abituato a certi tempi, a certi ritmi. Non era facile adattarsi ad un altro tipo di vettura. Il lavoro si imparava in 10 o al massimo in 15 giorni. Però durante i primi tre-quattro mesi, fare un lavoro manuale anche molto semplice, ma diverso da quello precedente, era molto più faticoso"*⁸.

Più controllo e più potere

Dopo il contratto nazionale, nell'autunno del 1976 iniziò la discussione per il contratto integrativo, ma solo il 19 gennaio del 1977 il Coordinamento nazionale Fiat della Flm varò la piattaforma aziendale. La piattaforma del 1977 era la più articolata e complessa mai presentata alla Fiat e conteneva ben 130 punti di rivendicazione. Ad esempio la parte sui diritti di informazione spaziava dai problemi dei singoli stabilimenti alle scelte strategiche della holding e pretendeva di conoscere persino l'utilizzo del capitale libero, recentemente affluito nelle casse della Fiat. Si rivendicava l'estensione dei diritti sindacali anche agli stabilimenti esteri della Fiat, ad esempio quelli in Argentina e Brasile e per lottare efficacemente contro il caro-vita si voleva imporre all'azienda una verifica preventiva sulla fissazione dei prezzi delle auto. Non mancavano le reiterate richieste di investimenti al Sud, in particolare la costruzione dello stabilimento di autobus di Grottaminarda, anche perché la strategia del sindacato puntava a ridurre il trasporto privato potenziando quello pubblico. Così come erano presenti gli obiettivi di miglioramento dell'organizzazione del lavoro e la

⁷ Atti del convegno operaio di Lotta Continua, in Bollettino interno N° 2, senza data, probabilmente autunno 1976

⁸ Dealessandri-Magnabosco, op. cit. pp. 46-47

ricomposizione delle mansioni. Si rivendicava l'apertura delle assunzioni, con una attenzione a quelle di portatori di handicap per i quali si richiedevano particolari corsi professionali e specifici percorsi di inserimento al lavoro. Mentre sull'ambiente di lavoro, oltre ai diritti di informazione, si rivendicavano controlli delle condizioni di lavoro da parte di istituti pubblici, con i costi a carico della Fiat, e l'istituzione del libretto individuale di rischio, che conservato dal lavoratore doveva riportare tutti i risultati delle visite mediche effettuate, registrando quindi l'andamento delle sue condizioni di salute. Venivano richiesti permessi retribuiti per l'assistenza dei figli malati, e la possibilità di usufruire consecutivamente delle 4 settimane di ferie. Vi era l'immancabile obiettivo del superamento dei pasti precotti con l'istituzione della mensa fresca. Si chiedeva alla Fiat di definire tutti gli aspetti tecnici ed organizzativi per l'applicazione della mezz'ora per i turnisti che, come prevedeva il contratto nazionale, sarebbe entrata in funzione dal 1° luglio 1978. Sul salario le richieste non erano elevate, 10.000 lire di aumento sul premio mensile e adeguamento del premio annuale. In altre aziende metalmeccaniche in quello stesso periodo si rivendicavano 40-50.000 lire di aumento.

Mentre con le vertenze aziendali la Flm spingeva all'estremo la logica di controllo e condizionamento delle politiche delle imprese, in una sorta di "rivoluzione umanista" che, per usare uno slogan del sindacato torinese, mettesse "l'uomo al centro della fabbrica", sul piano nazionale le Confederazioni scelsero un'altra strada. Al centro delle preoccupazioni della Federazione Cgil-Cisl-Uil c'era il problema del costo del lavoro che la Confindustria chiedeva con forza venisse abbassato. Nonostante le migliaia di mozioni e prese di posizione di assemblee di lavoratori e di CdF per non cedere alle richieste padronali, il 26 gennaio le segreterie confederali firmarono un accordo che tra l'altro eliminava gli scatti di contingenza dal calcolo delle liquidazioni (con una perdita salariale media di circa un milione di lire ogni 5 anni di lavoro) e aboliva dal calendario 7 festività, con un aumento di orario per ogni lavoratore italiano di 56 ore, equivalenti, sul piano nazionale a 250.000 posti di lavoro in meno. In Fiat, come in molte altre fabbriche, le reazioni dei lavoratori e delle strutture sindacali di base furono furibonde. Era una situazione effettivamente schizofrenica quella che vedeva a livello locale il sindacato impegnato nelle vertenze aziendali su aumenti salariali e riduzioni d'orario, mentre sul piano nazionale sottoscriveva accordi che accettavano la "strategia dei sacrifici" per i lavoratori. Sulla linea delle Confederazioni e della Cgil in particolare, pesava anche il nuovo quadro politico di unità nazionale che per la prima volta nella storia repubblicana aveva visto nascere un nuovo governo democristiano, capeggiato da Giulio Andreotti, con l'astensione del Pci.

Quella del 1977 fu una delle trattative più lunghe e complesse della storia Fiat: cominciò all'Unione Industriale di Torino il 12 maggio e quasi ininterrottamente proseguì, alle volte anche il sabato e la domenica, fino all'8 luglio. Nel mese di aprile alla Materferro, dove si producevano gli autoveicoli commerciali, la Fiat tentò di alzare unilateralmente la produzione in verniciatura, portando da 63 a 72 i furgoni per turno. Il trasferimento ed il potenziamento della produzione di furgoni al Sud era uno dei punti della piattaforma integrativa, anche perché un vecchio impianto come quello della Materferro non era in grado di sopportare né sul piano della qualità, né su quello ambientale, un incremento di produzione. I lavoratori della verniciatura risposero con la lotta e la Fiat a sua volta mandando a casa tutti i 1.600 operai dello stabilimento. I lavoratori "messi in libertà" (questo era il linguaggio aziendale per indicare i lavoratori lasciati senza lavoro e salario) diedero vita ad un corteo interno per mettere a loro volta "in libertà" i capi. La Fiat rispose con il licenziamento di due operai e due delegati, accusati di *"aver invaso gli uffici della Palazzina costringendo il responsabile delle relazioni con il Personale ed il Capo-Officina ad uscire dal proprio ufficio e dallo stabilimento"*. I lavoratori della Materferro risposero occupando lo stabilimento, ma poi, sulla base di una denuncia Fiat, una sentenza della pretura ordinò lo sgombero dei picchetti e allora la lotta proseguì in modo articolato. Per lottare contro i licenziamenti, nel solo mese di giugno i lavoratori della Materferro accumularono 70 ore di sciopero, ma alla firma dell'accordo aziendale i 4 licenziati furono reintegrati negli stabilimenti Fiat⁹.

La conclusione della vertenza Fiat non conquistò tutto quello che conteneva la piattaforma ma definì parecchie cose: impegni a nuove assunzioni un po' in tutti gli stabilimenti, la definizione dei calendari annui con il recupero in accorpamento alle ferie di una parte delle festività sopresse, le quattro settimane di ferie per il 78, impegni anticipati per le verifiche necessarie all'applicazione della mezz'ora, ricomposizione delle mansioni con sbocco al 4° livello in cinque aree produttive, introduzione sperimentale dei libretti individuali di rischio, la consegna ai lavoratori dei risultati delle visite mediche, il premio ferie a 300.000 lire e 9.000 di aumento mensile. Per concludere la vertenza ogni lavoratore Fiat fece dalle 80 alle 120 ore di sciopero e a fine '77 le ore di sciopero raggiunsero quota 3.300.000. Negli ultimi mesi dell'anno vi fu ancora una coda conflittuale perché la Fiat chiese alla Flm di poter effettuare sulle linee della 127 sei sabati lavorativi per 3.800 operai. La risposta del sindacato fu negativa. In alternativa allo straordinario si chiedevano nuove assunzioni ed, in ogni caso, gli incrementi produttivi dovevano trovare soluzione nel potenziamento degli stabilimenti meridionali. La Fiat comandò unilateralmente i lavoratori, ma la Flm invitò i lavoratori a non presentarsi e organizzò i picchetti per tutti e sei i sabati previsti.

La politica dell'Eur

Si può affermare che il 1978 sia stato un anno di svolta nella politica sindacale confederale. Alcuni elementi del nuovo indirizzo erano già presenti ma non ancora sufficientemente esplicitati sul piano strategico. Cominciò Luciano Lama,

⁹ La ricostruzione della vicenda si trova nell'opuscolo Flm: *Carrozzeria di via Rivalta-Storia di una lotta*, a cura del Consiglio di Fabbrica della ex-Materferro, Torino, luglio 1977

segretario generale della Cgil, con un'intervista a "La Repubblica", il 24 gennaio. In quell'intervista Lama afferma che *"..il sindacato propone ai lavoratori una politica di sacrifici. Sacrifici non marginali, ma sostanziali"*. Alla priorità della lotta alla disoccupazione, occorre che vadano sacrificati tutti gli altri obiettivi, compreso il miglioramento delle condizioni degli operai occupati e questo significa che *"..la politica salariale nei prossimi anni dovrà essere molto contenuta, i miglioramenti che si potranno chiedere dovranno essere scaglionati nell'arco dei tre anni di durata dei contratti collettivi"*. Il segretario della Cgil afferma che i salari sono troppo elevati e che è stata scorretta tutta l'impostazione sindacale tenuta fino ad allora: *"..si stabiliva un certo livello salariale ed un certo livello dell'occupazione e poi si chiedeva che le altre grandezze economiche fossero fissate in modo da render possibili quei livelli di salario e d'occupazione. Ebbene, dobbiamo essere intellettualmente onesti: è stata una sciocchezza."* Anche sul tema della mobilità e dei licenziamenti Lama accetta il punto di vista della Confindustria: *"C'è un certo numero di aziende che ha un carico di dipendenti eccessivo. Non si tratta di cifre terribili, ma neppure esigue. Siamo nell'ordine di parecchie decine di migliaia di lavoratori [...]. Perciò, sebbene nessuno quanto noi si renda conto della difficoltà del problema, riteniamo che le aziende, quando sia accertato il loro stato di crisi, abbiano il diritto di licenziare"*. Si trattava sicuramente di una svolta profonda che per la prima volta, almeno nella storia della Cgil, portava il sindacato ad accettare l'idea che le conquiste dei lavoratori fossero un ostacolo allo sviluppo. In un'altra epoca lo stesso Luciano Lama, in quanto segretario nazionale dei metalmeccanici, aveva affermato l'esatto opposto: *"..rispetto alle cause della depressione, può una politica di rinuncia delle rivendicazioni salariali dei lavoratori, favorire la ripresa economica e il superamento della crisi incombente? Noi diciamo di no, recisamente. Se è vero, come è vero, che la stagnazione e la riduzione produttiva è principalmente dovuta alla domanda troppo bassa perché il potere di acquisto dei consumatori in Italia e negli altri paesi capitalistici non riesce a seguire i ritmi potenziali dello sviluppo industriale, la sola misura, veramente valida per superare la crisi è aumentare il potere d'acquisto contenendo i profitti"*¹⁰. In vent'anni la Cgil aveva fatto molta strada! Se in avanti o all'indietro, questo dipende dai punti di vista.

Le anticipazioni di Luciano Lama vennero articolate in un documento nazionale di Cgil-Cisl-Uil e dopo una tornata di discussioni nelle strutture e nei posti di lavoro, un'assemblea nazionale di quadri sindacali selezionati, convocata all'Eur a Roma dal 13 al 15 febbraio, ratificò la svolta nella politica sindacale. Da quel momento iniziò nel movimento sindacale una guerra non dichiarata tra i vertici confederali che spingevano ad oltranza verso la moderazione rivendicativa e la pace sociale e la Flm, i Consigli di Fabbrica ed i lavoratori che intendevano proseguire nella loro esperienza contrattuale. Questo dualismo era evidentissimo, ed era il tema sul quale recriminavano gli esponenti del padronato e della Confindustria che si lamentavano che la "politica dell'Eur" non riuscisse a varcare i cancelli delle fabbriche.

Nella prima metà del 1978 proseguirono le trattative per applicare la mezz'ora di riduzione per i turnisti prevista al 1° luglio, ma per mesi e mesi furono inconcludenti. Era una tattica della Fiat: in ogni accordo cercava di dilazionare gli impegni, e alle scadenze trovava mille giustificazioni per non applicarli. I lavoratori della Fiat furono costretti di nuovo a scioperare, dopo che per la mezz'ora avevano scioperato sia nel contratto nazionale che in quello aziendale; si arrivò al cambio dell'orario di lavoro solo l'11 settembre 1978, ma per l'accordo definitivo sui problemi produttivi connessi alla sua applicazione si dovette aspettare ancora il 27 ottobre. La conquista della mezz'ora rappresentò una svolta nella vita di molti operai Fiat, soprattutto dei più giovani: terminando il 2° turno alle 22 anziché alle 23, si poteva ancora andare al cinema o in altri luoghi di svago.

Una nuova qualità della vita si insinuava nell'organizzazione rigida della fabbrica.

Riaprono le assunzioni alla Fiat

Dopo alcuni anni di blocco delle assunzioni a partire dall'autunno del 1976 la Fiat riprese ad assumere negli stabilimenti torinesi. Le assunzioni proseguirono per tutto il '77 ma ebbero un vero e proprio boom nel 1978. Dal 1 gennaio al 19 luglio la Fiat assunse dal collocamento 3211 persone delle quali 2000 donne. Il sindacato torinese era riuscito a stabilire un controllo rigido sulle assunzioni nominative e a imporre che gli operai generici fossero tutti assunti dalle graduatorie del collocamento. A Torino, prima esperienza in Italia, in applicazione della Legge 906/77 sulla parità, erano state unificate le graduatorie degli uomini e delle donne, e grazie a questo meccanismo le donne poterono entrare in massa nelle fabbriche. Negli stabilimenti Fiat fino al 1975 le operaie pesavano nel rapporto con gli operai per il 4%, dopo le assunzioni di fine anni '70 arrivarono intorno al 20%. Secondo i dati Anfia nel settore automobilistico erano occupate 28.683 donne nel 1976 che divennero 43.869 nel 1980; nello stesso periodo gli uomini occupati crebbero di appena 2.700 unità¹¹. Dopo 12 giorni di prova e una volta confermati, i neoassunti andarono spontaneamente a rafforzare le file del sindacato e le lotte. In una nota, la V Lega Flm diede indicazioni ai delegati sul come rapportarsi positivamente ai giovani nuovi assunti: *"il loro coinvolgimento nella iniziativa di lotta sindacale non è scontato in quanto ad una pur netta opposizione alla logica padronale, spesso in ambiti di cultura giovanile del nostro paese è prevalsa una mentalità che portava a negare la fabbrica come terreno di lotta [...]. D'altro canto è abbastanza ovvio che chi non ha partecipato a questi anni di lotte che hanno prodotto profondi cambiamenti e hanno determinato queste modalità*

¹⁰ Rassegna sindacale, N° 8, 1958, riportato in *I metalmeccanici*, documenti per una storia della Fiom, De Donato, Bari, 1981, pp.177-178

¹¹ Archivio Storico Fiat, op. cit. pp. 139-148

dell'uso della forza lavoro, è portato a vedere l'attuale situazione come punto da cui partire per acquisire risultati immediati e comunque come una situazione non accettabile". Ma la conclusione che traeva la V Lega era piuttosto positiva: "Quanto fin qui detto è necessario per dar gambe ad un confronto serrato tra delegati e nuovi assunti, un confronto facilitato dalle alte percentuali di iscrizioni al Sindacato già registrate in questi mesi e che confermano potenzialità da conquistare alle nostre lotte e ai nostri obiettivi"¹². I nuovi assunti portavano in Fiat una nuova esperienza generazionale: "La maggior parte di quei nuovi operai, poi, soprattutto dei maschi - il 67% contro il 43,5% delle donne - aveva un'età compresa tra i 18 e i 25 anni e una scolarizzazione decisamente elevata: si era formata, cioè, interamente dentro il sistema della scolarizzazione di massa, vivendo i primi anni '70 [...] e realizzando la propria iniziazione alla politica nell'ambito dell'esperienza radicale dei movimenti giovanili di rivolta del tempo. Da un'indagine campione risulta che il 45% dei nuovi assunti aveva frequentato una scuola media superiore o l'università, e che il 27% possedeva un diploma di scuola media inferiore, mentre solo il 28,3 non aveva che la licenza elementare; nella fascia di età compresa tra i 18 e i 25 anni, poi, la scolarizzazione superiore raggiungeva addirittura il 66,6%"¹³.

E' indubbio che nelle assunzioni di quegli anni entrarono in Fiat molti giovani dell'area della sinistra rivoluzionaria o comunque con posizioni antagoniste e radicali. Il filone operaista che per alcuni anni aveva educato migliaia di giovani torinesi al mito degli operai della Fiat, si tradusse per molti di loro nella corsa all'assunzione in fabbrica. Questa nuova leva di militanti solo in pochi casi si indirizzò verso una contrapposizione frontale al sindacato ed ai Consigli di Fabbrica, il più delle volte si innestò positivamente nell'esperienza sindacale preesistente, portando nuove idee e radicalità. Un filone interpretativo tende ad individuare l'inizio della crisi del sindacato alla Fiat e dei problemi per l'azienda con l'ingresso dei nuovi assunti. Magnabosco a questo proposito così descrive la situazione: "Con la riapertura delle assunzioni, anche nei nostri stabilimenti cominciarono a comparire gli autonomi: erano giovani che contestavano il lavoro non a fianco del delegato, ma con atteggiamenti di protesta e di rifiuto aprioristici e pregiudiziali, rivolti anche agli schemi e alle regole di rappresentatività. [...] Durante lo sciopero di una o due ore, all'interno del turno, molti di questi neoassunti uscivano dalla fabbrica e non rientravano più. Erano contro l'azienda, ma allo stesso tempo contro il sindacato"¹⁴.

E' vero che si costituirono collettivi che si richiamavano all'area dell'Autonomia Operaia, ma erano numericamente insignificanti e senza alcuna capacità di influenza sui contenuti e sull'organizzazione delle lotte sindacali. Questi settori non rappresentarono un problema né per la Flm né per i Consigli di Fabbrica: i contestatori del sindacato di fine anni '70 erano nulla in confronto ai contestatori di Lotta Continua del 1969.

In quegli anni furono assunte negli stabilimenti torinesi circa 15.000 persone. L'entrata in massa di una nuova generazione di giovani, dopo uno stacco di alcuni anni, sottopose a verifica le conquiste e le trasformazioni ottenute dalle generazioni precedenti e, per quanto mutata, la grande fabbrica fordista rimaneva largamente un'esperienza inumana per coloro che si erano formati nello sviluppo sociale e civile della prima metà degli anni '70. La ricerca che meglio fotografò quella fase di crisi e transizione dei lavoratori della Fiat fu il corso monografico delle 150 ore organizzato dalla Flm e coordinato da Giulio Girardi, al quale parteciparono circa 200 persone tra operai ed impiegati, tra il 1977 ed il 1978.

Uno dei temi che suscitò molte discussioni sul finire degli anni '70 era l'assenteismo, in particolare l'abuso che molti giovani facevano delle assenze per malattia, la cosiddetta "mutua". Ecco come vedevano la questione alcuni neoassunti: "Io non ho fatto il discorso di mettermi in mutua e di lottare contro il padrone in questo modo. Però dico: una piccola lotta contro il padrone è anche quella di salvaguardarmi la mia salute, perché personalmente io non voglio arrivare come molti operai di 50 anni, che sono alla Fiat e che sono distrutti"¹⁵. Nonostante le condizioni di lavoro fossero migliorate rispetto al passato, i giovani assunti venivano spediti nei posti di lavoro più gravosi: "...L'assenteismo in certe lavorazioni è maggiore che non in altre. Io sono in verniciatura, la verniciatura è un lavoro veramente brutto e c'è un assenteismo elevato. Però non ti vengono a dire perché ti metti in mutua, perché quando io lavoro otto ore con le mani nell'acqua, e mi faccio tutto l'inverno così, bene o male ognuno si prende qualche cosa. I reumatismi te li prendi in due o tre anni, non li sento adesso che ho 24 anni, li sentirò fra quattro o cinque anni, e quindi meno tempo sto lì, meglio è. Il discorso che fa la Flm di ridurre ad un anno il periodo passato in verniciatura, beh!, prima che passi questo discorso, io, in verniciatura avrò già fatto i miei 3-4 anni buoni. E allora io mi difendo adesso, mettendomi ogni mese dei giorni in mutua"¹⁶. Come riporta Giuseppe Bonazzi nel suo studio "Sociologia della Fiat. Ricerche e discorsi 1955-1998", anche la Fiat sapeva bene che vi era una forte correlazione tra assenteismo e ambiente di lavoro e proprio in verniciatura fece svolgere un'indagine dal proprio Centro Ricerche Sociologiche: "In base ai colloqui con delegati e con capi i ricercatori individuano tre diverse fasce di lavori: lavori ad alto disagio ambientale per nocività e faticosità (spruzzatura, antirombo e pomiciatura); lavori dal contenuto povero e ripetitivo ma che si svolgono in condizioni ambientali accettabili (lavaggio e sigillatura); lavori con alti contenuti di professionalità (verniciatura, levabolli e rettifiche). Il team analizza quindi la serie statistica dell'assenteismo nel periodo gennaio-agosto 1975 e scopre che è

¹² Documento ciclostilato a cura della Flm Mirafiori, Nota per i delegati, *Migliaia di nuovi assunti alla Mirafiori*, Torino, novembre 1978

¹³ Marco Revelli, *Lavorare in Fiat*, Garzanti, Milano, 1989, pp. 73-74

¹⁴ Dealessandri-Magnabosco, op. cit. p. 161

¹⁵ *Coscienza operaia oggi*, a cura di Giulio Girardi, De Donato, Bari, 1980, pp. 150-151

¹⁶ Ivi, p. 152

perfettamente correlato alla tripartizione su indicata. L'assenteismo risulta massimo nei lavori della prima fascia, su valori intermedi nei lavori della seconda fascia, mentre è a valori minimi nei lavori della terza fascia".¹⁷ Dal racconto di un delegato una singolare esperienza di questa relazione tra ambiente ed assenteismo: "Il lunedì mattina su 50 che eravamo, ne mancavano 7 o 8. C'erano le solite battute, che s'erano presi la ciucca [la sbronza] ecc.. Allora noi siamo andati da questi operai per sentire come mai ogni lunedì.. Il fatto è che c'erano i torni con l'acqua emulsionata, e ogni lunedì quando andavi a lavorare a queste macchine, dovevi allontanarti perché non sopportavi [la puzza], c'era magari quello che andava a rimettere nel gabinetto. Allora siamo andati alla commissione medica, abbiamo preso i compagni e siamo riusciti ad ottenere che l'acqua emulsionata, non solo per la mia squadra, ma per tutta l'officina, viene cambiata una volta o due alla settimana [...] Quei 5 lavoratori che io ho detto prima, al lunedì non si sono messi più in muta. Prima per tutta la squadra o per l'officina erano 5 ciuccatoni, che alla domenica mangiavano la bagna cauda e si sbronzavano. E invece no, perché era quell'acqua che puzzava, e allora il lunedì per non vomitare non venivano"¹⁸.

In Fiat i lavori pesanti stavano scomparendo, ma la fatica rimaneva, non più fisica ma soprattutto psicologica. Quello che risultava pesante per quei giovani era il modello di vita, così lontano dalle proprie aspettative: "Perché io, oltre a lavorare, oltre a passare otto ore in fabbrica, voglio fare anche altre cose, voglio divertirmi, voglio scherzare, voglio approfondire la mia cultura, voglio conoscere cose nuove. Perciò io ti dico: se invece di stare in pomiciatura, stessi a fare il carrellista o l'impiegato, queste esigenze mi resterebbero [...] Quando faccio il pomeriggio mi rompe il cazzo alzarmi alle 11, mangiare e andare a lavorare, la sera arrivi a mezzanotte, vai a dormire, ti alzi alle 11, vai a lavorare e così via. A me è una cosa che mi fa schifo perché non voglio vivere solo per produrre"¹⁹. E ancora un'altra testimonianza: "Non hai neanche più il tempo di uscire con gli amici, di andare al cinema... Arriva la sera che poi dico: 'ma porca miseria, che vita faccio?'. Tante volte la mattina alle cinque quando suona la sveglia, quello che ha inventato i turni lo impiccherà"²⁰. In genere i lavori erano ripetitivi e noiosi, talmente stupidi che era necessario difendersi da tanta stupidità. Racconta Adelina assunta nel 1979: ".il lavoro ho cercato di viverlo in modo manuale, nel senso che non doveva assolutamente prendermi a livello di testa. Cercavo di leggere il più possibile tra una macchina e l'altra, si parlava, si vedeva altra gente che magari mi veniva a trovare da altre squadre. Non volevo farmi assorbire totalmente otto ore da questo lavoro, perché mi rendevo conto che queste otto ore si mangiavano a poco a poco la mia vita".²¹

Anche a giudizio di qualche delegato, facendo un bilancio critico dell'intervento sindacale, non era sufficiente il lento e faticoso tentativo di ricomposizione delle mansioni per cambiare radicalmente la qualità del lavoro: "Qualcuno dice: è un lavoro talmente alienante, talmente di merda, che se rimani in quella realtà, non diventi niente, non solo operaio-massa, ma addirittura uomo-massa. Dunque cerchi di dare una prospettiva a questo tipo di lavoro: 'riqualificazione', 'accorpamento delle mansioni', perché pensi che riuscendo a fare un lavoro qualificante, non sarai più alienato. Ma la contraddizione secondo me sta in questo: che una qualificazione non la potrai mai realizzare rispetto alla organizzazione del lavoro, capitalista o no. Se si tratta di mettere assieme mansioni come 0, 0, 0, 0, tu alla fine avrai zero lo stesso"²².

Agnelli o il caos

Nelle ricostruzioni interessate che sono state fatte posteriormente, si dà un'immagine degli stabilimenti Fiat di quegli anni come se vi avesse regnato il caos. Ad esempio è vero che c'era qualche operaio che vendeva delle cose, principalmente sigarette, brioches o panini, ma la situazione era molto lontana dall'immagine di grande bazar che è stata data da molti dirigenti Fiat. Inoltre i "venditori" potevano svolgere la propria attività solo con la copertura e la complicità dei capi. Alle volte, anche nelle testimonianze di singoli operai si dipinge una realtà fantasiosa, fatta di tanti aneddoti singolari, nella quale nessuno più lavorava, ma giocava alle carte, si sdraiava a prendere il sole e stava in mutua a piacimento, ecc... Sicuramente c'erano casi limite, ma è falso che fosse un comportamento generalizzato e quando dirigenti della Fiat recriminano sul fatto che vi fossero tanti operai che non lavoravano, dimenticano che quella di tenere lavoratori inidonei senza far niente per mesi ed anni, era una scelta aziendale: "In carrozzeria sono circa 1.300 operai nelle mie stesse condizioni. E sono lì a far niente. Però devo stare in fabbrica. La Fiat dice: 'io, di lavoro per te per la tua salute, non ne ho. Il lavoro che facevi prima non te lo faccio più fare perché se ti succede qualcosa io ci vado di mezzo'; e non te lo trova, il posto di lavoro, malgrado le sue dimensioni. Non ne ha la volontà. E questo nonostante il fatto che sia stata lei a ridurti in queste condizioni. Noi andiamo tutti i giorni a chiedere. Se la Fiat volesse, potrebbe ad esempio nei refettori servirebbe gente per tenere più pulito; sulle linee, per dare i quanti ai lavoratori ecc.. Ci sono centinaia di lavori possibili. Invece la Fiat preferisce non dare lavoro, tenerli nascosti"²³. Ancora un altro operaio: "Io invece avevo proposto di prendere due che non stanno molto bene, in attesa di lavoro, e fargli fare il 50 per cento per uno di lavoro. Invece no, non hanno voluto. E questo non è assenteismo? Perché la Fiat protesta tanto quando la gente

¹⁷ Giuseppe Bonazzi, in Annibaldi - Berta, op. cit., p. 89

¹⁸ Girardi, op. cit. p. 151

¹⁹ Ivi, p. 150

²⁰ Ibidem.

²¹ Revelli, op. cit. p. 77

²² Girardi, op. cit., p. 102

²³ Ivi, p. 142

si mette in mutua, quando poi tiene la gente dentro a fare niente?"²⁴.

Altro terreno di grande polemica su quegli anni è la cosiddetta conflittualità permanente; ad esempio Cesare Annibaldi, responsabile delle relazioni sindacali della Fiat, afferma che *"a quella conflittualità non si poteva dare risposta in maniera costruttiva. Era un processo a spirale che metteva continuamente in discussione ogni cosa, non era un impulso a cui l'azienda potesse dare una risposta su cui poi edificare una fase successiva. Era un continuo avvitarci. Alla conflittualità l'azienda ha risposto principalmente attraverso la contrattazione. Lo strumento contrattuale, che era usato dai delegati e dal sindacato come metodo di lotta e di cambiamento continuo, noi lo utilizzavamo come mezzo di difesa e conservazione."*²⁵. Sicuramente la coscienza del conflitto era ben radicata negli operai della Fiat, per anni avevano dovuto sopportare in silenzio gli arbitri di una gerarchia militaresca che capi solo le ragioni della lotta e degli scioperi. Ma poi, dopo il '69, una delle cause principali della diffusa conflittualità era proprio la tattica usata dall'azienda di rimettere sempre in discussione i patti raggiunti. E' possibile ricostruire un elenco infinito di impegni non mantenuti, di accordi firmati e non rispettati. Negli stabilimenti di Mirafiori, Rivalta e Lingotto tra il 1975 ed il 1979 vennero siglati 170 accordi sindacali. Giuseppe Berta giudica elevati i risultati di quella contrattazione sul piano dei diritti enunciati ma si domanda il perché non si siano tradotti in fatti concreti: *"...i risultati di quella microcontrattazione - costata cara a suo tempo, sia quanto a ore di sciopero per i lavoratori che quanto a perdite di produzione e redditività per l'impresa - sono rimasti in larga misura sulla carta, disattesi da parte di coloro stessi che si erano battuti perché venissero accolti. Verrebbe quasi da concludere che il sindacato, durante gli anni settanta, conquistò quasi tutto alla Fiat, per non gestire poi quasi nulla"*²⁶. Berta non si chiede quanto la Fiat si impegnò per far restare gli accordi solo sulla carta. Non a caso la convinzione più diffusa nelle officine era che della Fiat non ci si potesse fidare. Spesso la forza operaia si esauriva in una defaticante rincorsa degli accordi non applicati e quasi sempre occorreva nuovamente scioperare per riottenere ciò che si era già conquistato: una situazione che con il passare degli anni diventava esasperante per i lavoratori e minava la credibilità dei delegati e del sindacato. L'impressione è che l'azienda non si sia mai rassegnata al potere conquistato dai lavoratori e dal sindacato nei primi anni '70 e che in tutti gli anni successivi, abbia usato in modo sistematico l'arma della contrattazione oltre che per conservare, come dice Annibaldi, anche per tornare indietro e riconquistare il pieno controllo della fabbrica. La gerarchia dei capi Fiat in generale non era preparata ad instaurare un rapporto propositivo con i delegati ed il sindacato, anzi, come emerse da una ricerca del 1976, con interviste in profondità a 98 capisquadra realizzate dal Centro Ricerche Sociologiche della Fiat, la maggioranza di loro *"pur dimostrando di sapersi adattare pragmaticamente alle circostanze, rivela un'aperta nostalgia dell'ordine passato. Alcuni si lamentano che il capo non incute più timore sui suoi dipendenti: la sincerità con cui traspare una concezione sergentesca del proprio ruolo fa il paio con la confessione che fuori della fabbrica il caposquadra si sente ormai confuso con gli operai, anche a causa del crescente schiacciamento retributivo"*²⁷. Annibaldi riconosce una cosa significativa e cioè che il comportamento poco collaborativo era anche il risultato di un'esperienza passata: *"Noi eravamo convinti che ad acutizzare la crisi del 1968-70 avessero concorso alcuni comportamenti aziendali nell'affrontare i problemi del personale. In precedenza, quando c'erano state delle perdite di produzione, il capo d'officina voleva raggiungere a tutti i costi l'obiettivo produttivo intensificando i ritmi di lavoro. Poiché questo era avvenuto non qualche volta, ma in molti casi, si erano poste le premesse perché i lavoratori rifiutassero di fare, in mutate condizioni di forza, anche livelli di produzione del tutto accettabili"*²⁸. Naturalmente la realtà era ancora peggiore di quanto è disposto a riconoscere Annibaldi e cioè che i tentativi di alzare arbitrariamente le produzioni vi furono anche dopo il '69 e che non sempre le produzioni richieste erano del tutto accettabili. Altra fonte di perenne conflitto erano gli spostamenti ed i trasferimenti continui dei lavoratori che forse più di qualsiasi altra cosa contribuirono ad esasperare il clima interno, ma rispetto a questo è eloquente l'ammissione di Maurizio Magnabosco: *"L'azienda aveva le sue colpe, non lo si può negare. Probabilmente uno sforzo organizzativo maggiore avrebbe potuto evitare l'eccessiva mobilità dentro le fabbriche, con tutti i risvolti negativi che non sempre abbiamo saputo interpretare fino in fondo: disgregazione delle squadre, perdita del controllo sociale reciproco, oltre che della conoscenza degli uomini da parte dei capi"*²⁹.

Crisi della coscienza operaia

Alla fine degli anni '70 l'esperienza del sindacato dei consigli mostrava segni di crisi e difficoltà. Un aspetto della crisi era sicuramente un certo livello di burocratizzazione dell'esperienza dei delegati, come emerge da numerose testimonianze: *"Adesso ci sono i permessi retribuiti, ma la gente, anche quando ci sono le riunioni retribuite, se fa il primo turno, quando c'è il consiglio di settore alle tre se ne va via.. Viceversa quelli che devono fare il secondo turno, non vengono al mattino, ma vengono al pomeriggio. Se quando si è iniziato si era in cento, alla fine della riunione si è*

²⁴ Ibidem.

²⁵ Cesare Annibaldi, *Impresa, partecipazione, conflitto*, Marsilio, Venezia, 1994

²⁶ Giuseppe Berta, *Conflitto industriale e struttura d'impresa alla Fiat*, Il Mulino, Bologna, 1998, pp. 181-182

²⁷ Bonazzi, in Annibaldi - Berta, op. cit., p. 91

²⁸ Annibaldi, op. cit. p. 47

²⁹ Dealessandri-Magnabosco, op. cit., pp. 166-167

in 20 o 30"³⁰. Una parte dei delegati che vive a più stretto contatto con la direzione del personale, in particolare i membri degli esecutivi, col passare del tempo tende ad assimilare, almeno in parte, la cultura aziendale: *"La tessitura di una continua trama di negoziati (che pur precari, erano indispensabili ad assicurare una qualche tenuta dei flussi produttivi) non poteva non dare origine a uno strato superiore - e separato - di delegati contrattualisti, a stretto contatto quotidiano con il management Fiat. I rappresentanti dei lavoratori coinvolti in questo gioco contrattuale tendevano alla lunga ad assuefarsi ai suoi caratteri più estrinseci, come l'adozione di un linguaggio che si compiaceva di ammantarsi di riferimenti tecnici, con un effetto di mimesi del gergo manageriale"*³¹. Molti delegati avevano progressivamente assunto più la fisionomia di terminali delle organizzazioni sindacali che non di rappresentanti del proprio gruppo omogeneo: *"I compagni che vengono eletti delegati, al di là poi che siano combattivi o no, si dividono secondo il sindacato in due categorie: cioè quelli che rientrano nella struttura sindacale e quelli che non vi rientrano. Per struttura sindacale non si intende solo la linea politica, ma anche soprattutto il saper entrare in una determinata routine di lavoro sindacale. Ora il sindacato ha accettato i consigli di fabbrica come elemento suo, ma non li ha accettati come struttura autonoma"*³². E ancora: *"Allora noi siamo diventati dei mediatori, non siamo più le avanguardie. Siamo quelli che riportano tutto agli aspetti generali. Quando fai le assemblee non fai che dire: il quadro politico generale ecc. Prendiamo per esempio la questione della contingenza. Per un certo periodo abbiamo detto: la contingenza non si tocca. Tutti d'accordo, abbiamo fatto lo sciopero. Arriva il giorno dopo l'accordo, che hanno toccato la contingenza. La base, quale valore di decisione ha avuto? Ecco perché ci sono dei momenti in cui il sindacato, attraverso le strutture che si è creato, cerca di moderare le spinte dei lavoratori"*³³. I delegati si interrogavano su dove dovesse poggiare il baricentro dell'iniziativa sindacale: *"Le responsabilità decisionali delle strutture di fabbrica sono estremamente limitate. Il sindacato non è strutturato in modo da dare importanza all'elaborazione di fabbrica. Le contraddizioni anche sul piano culturale tra fabbrica e fuori sono enormi. Il centro di discussione è nel sindacato esterno, la fabbrica è soltanto il momento da gestire. Allora è chiaro che certi sbagli del sindacato non sono dovuti soltanto a Lama, che fa delle scelte politiche diverse da quelle che vorremmo noi, ma prima ancora a tutta una serie di salti di strutture"*³⁴.

Forse l'elemento più forte della crisi dell'avanguardia della Fiat era rappresentato dal progressivo dissolversi delle prospettive di un vero cambiamento, in fabbrica e nella società. Nel 1975 e nel 1976 il Pci aveva avuto una forte avanzata elettorale. Grazie a questo molte amministrazioni locali erano passate alla sinistra però l'assalto al governo del paese non aveva avuto successo e la grande voglia di svolta fu spesa in senso opposto, cioè in un'alleanza con la Democrazia Cristiana che finì per rilegittimare i vecchi notabili del potere democristiano. In quegli stessi anni la prova elettorale dei gruppi dell'estrema sinistra fu particolarmente deludente e la pochezza dei risultati ottenuti svelò con crudezza a molti militanti lo scarso consenso che essi avevano in ampi settori della società. Questo contribuì a mandare in crisi progetti politici intrisi di semplificazioni e scorciatoie, lasciando allo sbando migliaia di militanti. Anche tra le avanguardie della Fiat era profonda la delusione verso quella sinistra nella quale avevano creduto e dalla quale pensavano di essere stati semplicemente usati. Le testimonianze raccolte nel corso delle 150 ore sulla coscienza operaia sono piene zeppe di questo sentimento di delusione: *"Ed è stato proprio il Pci - io lo accuso - che mi ha fatto diventare combattivo perché mi faceva credere, con le parole mi faceva credere: e io combattevo veramente [...] Dicevano 'questo non serve più, quell'altro non serve più, le lotte che abbiamo fatto erano sbagliate..' Ahò, e dove siamo? Come, prima mi fai mettere un'idea in testa, mi fai portare una linea avanti, oggi me la fai rinunciare?"; "Ogni volta che venivo al lavoro in quegli anni davanti al cancello [...] c'era sempre un compagno di Lc o del Manifesto o di altri gruppi che ti davano il volantino e ti costringevano a discutere. Oggi non c'è questa voglia. L'apporto degli studenti secondo me è stato positivo, in quella direzione, di creare una tensione politica che oggi non c'è"; "Una volta il sindacato non aveva niente a che vedere con i partiti. Nel '69 era il sindacato a prendere gli attivisti, per iniziare i cortei e organizzare gli scioperi: il sindacato prendeva questi attivisti per fare sentire la voce degli operai. Il sindacato adesso non serve più, l'hanno messo da parte"; "a che serve questa politica, a che servono questi partiti? Servono solo per fregarci noi operai e ingrassare sempre la classe dirigente"; "Bisogna partire dal principio che non è la gente che a un certo punto si è scoglionata e ha capito che non serviva più far politica, ma è un certo modo di far politica che ha portato la gente a non interessarsene più"; "Negli ultimi tempi c'è stata una crisi molto forte: un distacco tra i partiti di sinistra (tutti, anche se più accentuato per le formazioni della nuova sinistra) e gli operai. Si tenta di uscirne coltivando il patriottismo di partito.."; "...c'è anche da parte dell'operaio il rifiuto di essere il motore, ma un motore messo in moto da altri, come uno strumento. Quando ha accettato questo ruolo, per un certo periodo, ha pensato di essere autista e non motore. Se si fosse reso conto di non essere autista, forse non avrebbe nemmeno accettato"; "Poi, un po' alla volta c'è stato questo cambiamento. Abbiamo visto che certi obiettivi non pagavano, sul sociale. Abbiamo visto che l'obiettivo delle riforme che è stato sbandierato dal sindacato come prioritario fin dal '68-69, di fatto non ci ha mai portato a niente a casa. Sulle riforme abbiamo sempre registrato delle bastonate"; "Io fino ad alcuni anni fa, come altri di noi, credevo a determinati valori che, pensavo, mi avrebbero portato al comunismo, a fare la rivoluzione. Ci credevo*

³⁰ Girardi, op. cit., p. 96

³¹ Berta, , op. cit., p. 182

³² Girardi, op. cit., p. 238

³³ Ivi, p. 235

³⁴ Ivi, p. 233.234

*proprio. Credevo che ci fosse una divisione netta tra le classi e che io dovessi lottare in contrapposizione. Se io avevo questo mito, come potevo avere grilli per la testa e pensare a cose più personali? Poi sono crollati certi miti, noi siamo diventati più deboli più vulnerabili, sono venute fuori le contraddizioni, è venuto fuori il movimento delle donne"; "Certo l'operaio è considerato, lo pompano, scrivono a grandi caratteri la CLASSE OPERAIA, la classe operaia dappertutto. In realtà la classe operaia esprime dei bisogni cui nessuno risponde... La usano come monumento, come esaltazione, ma in realtà ha tutta una serie di problemi che non vengono presi in considerazione"*³⁵.

Naturalmente le riflessioni che emersero da quelle discussioni realizzate in una forma un po' inedita, una sorta di autocoscienza operaia, non erano tutte sul tenore di quelle riportate qui sopra, ma questo piccolo campionario di pensieri rappresenta bene lo stato d'animo e le riflessioni che attraversavano il quadro dei delegati e dei militanti sindacali nella Fiat della seconda metà degli anni '70. In quella fase cominciò a cambiare la stessa percezione che i lavoratori hanno di se stessi e come ha fatto notare la redazione della rivista "Primo Maggio", "...le stesse forme del linguaggio operaio hanno iniziato significativamente a mutare: non più 'noi pensiamo...' oppure il bellissimo "l'operaio pensa che..." - forma usatissima nel '69 - ma, più modestamente, 'io, che sono... che ho fatto tali esperienze ... penso..."³⁶. Altri segnali erano più positivi, ad esempio i risultati delle elezioni per il rinnovo dei delegati nelle sezioni Fiat a fine '76. I dati di partecipazione al voto furono molto alti. A Mirafiori: 83% alle Carrozzerie, Meccaniche 93%, Presse 85%, Enti Centrali 84%. A Rivalta: 94% alle Carrozzerie, 91% alle Presse, Lastroferratura 89%, Meccanica 97%. Negli stabilimenti Fiat in rappresentanza di 95.243 lavoratori, furono eletti 1.912 delegati, dei quali 999 riconfermati e 913 nuovi. Il disagio però, si fece sentire anche nelle assemblee organizzate per preparare il rinnovo dei consigli di fabbrica. Così ad esempio intervenne un delegato all'assemblea in Carrozzeria, linea 127 turno B: "*Qui tutti parlano, tutti fanno degli incontri alla Confindustria: i sindacati, begli incontri! Ma agli operai quand'è che si spiega cosa vanno a trattare? Si deve anche spiegare, dopo che hanno fatto mesi e mesi di incontri.*" L'intervento di un altro delegato: "*tutte le volte che accendiamo la televisione i nostri capi del sindacato si presentano a discutere col governo e col padronato, vengono fuori delle cose, e poi il compagno operatore dice: non siamo d'accordo. [...] E' per questo che io e tutti i compagni delegati stentiamo a parlare in un momento così difficile, per dire cose che poi sinceramente risultano esattamente il contrario di quelle che il giorno prima abbiamo affermato"*³⁷. A partire da quegli anni nella base operaia crebbe un clima di sfiducia verso il gruppo dirigente delle confederazioni; un gruppo dirigente che dopo alcuni anni di adattamento al movimento, aveva deciso di imporre d'autorità la propria linea strategica moderata determinando una frattura che progressivamente logorerà l'esperienza del sindacato dei consigli.

L'occupazione della città

Dopo alcuni mesi di discussioni preparatorie tra i lavoratori e nei Consigli di Fabbrica, l'Assemblea Nazionale dei delegati metalmeccanici che si svolse a Bari dal 19 al 21 dicembre approvò la nuova piattaforma per il contratto nazionale. Rispetto ai contratti precedenti la nuova piattaforma riprendeva e sviluppava molti dei temi già affrontati in precedenza: maggiore estensione ed esigibilità dei diritti d'informazione; nuove ricomposizioni delle mansioni e individuazione di profili operai nel sesto livello, fino ad allora riservato agli impiegati; 30.000 lire di aumento salariale medio nell'arco del contratto; unificazione degli scatti di anzianità al 5% per operai ed impiegati (questi ultimi ne avevano 12); impegno al raggiungimento dell'obiettivo delle 35-36 ore settimanali entro la metà degli anni '80, recupero delle festività soppresse, riduzione di 2 ore settimanali, recupero obbligatorio del 50% dello straordinario effettuato attraverso riposi compensativi; estensione dei diritti sindacali nelle imprese con meno di 15 dipendenti. La piattaforma era stata il risultato di una mediazione difficile tra le componenti della Flm: "*Mentre la Fim sosteneva che i contratti dovevano privilegiare la riduzione d'orario, le altre organizzazioni consideravano prioritari altri punti. La piattaforma non era né snella, né facile. Era un assemblaggio di contenuti non facilmente mediabili. Nell'impostazione del confronto contrattuale non si fece una scelta prioritaria. La richiesta dell'orario di lavoro era articolata e diversificata da settore a settore; anche ingegnosa, perché risultato della mediazione applicata all'interno del sindacato, ma sostanzialmente ingestibile in una trattativa.*"³⁸ Già a partire dai primi mesi del 1979 iniziarono gli scioperi per il contratto e ancora una volta gli operai della Fiat furono alla testa delle lotte: alla firma del contratto nazionale, nel mese di luglio, avrebbero accumulato 130 ore di sciopero ciascuno. Dopo mesi di inconcludenti trattative a causa della totale indisponibilità della direzione Fiat in particolare sull'orario, con l'avvicinarsi del periodo di ferie le lotte alla Fiat si fecero più intense. La Flm e i Consigli di fabbrica organizzarono scioperi articolati con blocchi delle merci e presidi ai cancelli mentre, progressivamente, si abbandonarono i tradizionali cortei interni. Per rendere più incisiva la lotta gli scioperanti, soprattutto i più giovani, cominciarono a trasferirsi dalle porte degli stabilimenti alle vie adiacenti, organizzando blocchi stradali. Dopo le prime esperienze gli obiettivi divennero via via più ambiziosi: arterie stradali a intenso traffico, autostrade, tangenziali, ferrovie e centro cittadino. Tra la fine di giugno e la metà di luglio gruppi di lavoratori e delegati avevano preso l'abitudine di sequestrare i mezzi pubblici per farsi trasportare sugli

³⁵ Tutte le citazioni sono in Girardi, op. cit.

³⁶ In Sinistra 78 N° 5/6, ottobre 1978, Mazzotta, Milano, p. 75

³⁷ Coscienza politica e bisogni operai nel dibattito dei Consigli, Quaderni di ricerca N°1, a cura della Flm Torino, luglio 1977.

³⁸ Dealessandri - Magnabosco, op.cit., p.79

obbiettivi che intendevano bloccare. In quei giorni i cittadini torinesi videro ripetutamente le tute blu degli operai Fiat scendere dagli autobus dell'Atm e invadere le vie del centro o le stazioni ferroviarie. La situazione di Torino si fece talmente incandescente che il ministro del Lavoro Scotti convocò le parti offrendo la mediazione del governo per raggiungere un'intesa. Nella delegazione Flm emersero settori disponibili allo slittamento della conclusione contrattuale in autunno, ma tale posizione fu rigettata per l'intransigenza dei torinesi. Infatti la Fiat Mirafiori e gli altri stabilimenti di Torino erano in procinto di scoppiare e gli operai erano fermamente intenzionati a chiudere il contratto prima delle ferie. Il 14 luglio venne firmato il nuovo contratto nazionale di lavoro con una simbolica riduzione annua dell'orario che peraltro la Fiat, nel suo stile abituale, applicò soltanto dal 1986 anziché dall'82 come prescriveva il contratto. A differenza della conclusione di altre vertenze, questa volta i 5 operai, licenziati durante gli scioperi, non vennero reintegrati e rimasero pure aperti i provvedimenti giudiziari contro 160 operai denunciati dalla Fiat per i blocchi delle merci.

Un clima di piombo

Nella sua impostazione politica la Fiat ha sempre teso a dimostrare un collegamento tra violenza operaia, militanti rivoluzionari e terrorismo.

La violenza nei cortei interni ed ai picchetti è stata una componente innegabile nell'esplosione delle lotte degli operai Fiat nei primi anni '70. Le origini di questa componente dell'esperienza operaia possono essere diverse. Qualcuno ha messo in luce la provenienza contadina di molti comportamenti che in certi tratti richiamavano le forme della *jacquerie*, ma più sostanzialmente l'uso della violenza deve essere spiegato con il forte clima di controllo poliziesco e di repressione interna che prima del 1969 dominava gli stabilimenti. Non va dimenticato, come ampiamente emerse nel processo di Napoli sulle schedature, che la Fiat disponeva di un poderoso apparato di spionaggio e repressione: 357.077 schedature realizzate tra il 1949 ed il 1971, un ufficio speciale con un organico di 31 "accertatori" a tempo pieno e centinaia di collaboratori foraggiati, nelle questure, tra i carabinieri e nei servizi segreti³⁹.

Per anni la Fiat rispose alle lotte con migliaia di provvedimenti disciplinari, trasferimenti e licenziamenti. Per riuscire a licenziare alcuni militanti combattivi l'apparato aziendale in qualche caso non disdegnò di organizzare provocazioni, inscenò ad esempio tentativi di furto facendo ritrovare proprio materiale negli armadietti personali degli spogliatoi. Per tutta la prima metà degli anni settanta i picchetti di sciopero dovevano fronteggiare gruppi organizzati di capi e crumiri che tentavano di aprirsi la strada con metodi tutt'altro che pacifici. La Fiat per incentivare gli sfondamenti riparava a proprie spese le auto dei crumiri eventualmente danneggiate dagli scioperanti e questo per alcuni anni fece sì che ad ogni sciopero, come kamikaze alla guida del proprio Zero, diversi crumiri si gettassero a tutta velocità contro gli operai dei picchetti. Un gioco pericoloso che in genere permetteva loro di entrare, anche se non sempre con la propria auto in buone condizioni, ma tanto pagava la Fiat. Anche polizia e carabinieri in quei primi anni '70 erano stati fondamentali nell'educare gli operai Fiat e dopo un po' di interventi delle forze dell'ordine, gli scioperanti avevano imparato che era meglio darle che prenderle. A Mirafiori, dopo il 1976 non si verificarono né cortei interni particolarmente duri né scontri violenti ai picchetti. Oramai era cresciuto il consenso del sindacato e l'autorità della lotta era unanimemente rispettata, inoltre la Fiat aveva fatto piazzare enormi porte blindate negli accessi che portavano dalle officine agli uffici che in caso di agitazioni venivano immediatamente chiuse. I cortei interni avevano perso il loro fascino e la loro utilità: non era particolarmente divertente e utile gridare slogan e battere i tamburi nelle officine deserte. Nel contratto del 1979 rimanere dentro gli stabilimenti era diventato talmente improduttivo che la combattività operaia si riversò all'esterno della fabbrica, nei blocchi stradali e ferroviari.

Quando nel 1977 le organizzazioni terroristiche, Brigate Rosse e Prima Linea, cominciarono un'escalation di azioni armate contro dirigenti della Fiat, questa non corrispondeva ad una crescita della radicalità delle forme di lotta, anzi stava avvenendo l'esatto contrario. La lotta armata non fu in alcun modo una continuazione del conflitto operaio, ma un fenomeno importato, nelle sue origini largamente estraneo all'esperienza di lotta della Fiat e di Torino. Come ricostruisce Revelli sulla base dei dati del Ministero degli Interni furono in tutto 62 gli operai della Fiat coinvolti nelle organizzazioni armate, la maggior parte con ruoli minori, con la sola eccezione di Luca Nicolotti e Lorenzo Betassa che fecero parte della direzione strategica delle Brigate Rosse. Nonostante il forte interesse che per i terroristi aveva la classe operaia più combattiva del paese, le numerose azioni armate contro dirigenti Fiat e la propaganda indirizzata agli stabilimenti, se anche in una prima fase le azioni armate riscossero una certa simpatia, non riuscirono mai a conquistare sostegni significativi. La logica dell'azione terrorista clandestina era necessariamente all'opposto del ruolo giocato dai militanti più combattivi nello sviluppo della radicalità della lotta.

Come ha fatto giustamente notare Giuseppe Berta, " spesso il brigatista era dissimulato sotto le spoglie del militante operaio magari duro, ma fortemente in linea con l'organizzazione cui apparteneva alla luce del sole. Il suo metodo di infiltrazione faceva ricorso ad un regime di doppia verità che gli consentiva di muoversi sul luogo di lavoro utilizzando la copertura sindacale, alle cui norme mostrava di conformarsi. Insomma, si nascondeva più volentieri nei panni del delegato o dell'attivista ligio alle parole d'ordine ufficiali dei metalmeccanici che in quelli del delegato estremista, conservando la sua identità eversiva esclusivamente per la cerchia dei solidali. Quando nel marzo del 1980, in uno

³⁹ Bianca Guidetti Serra, *Le schedature Fiat*, Rosenberg & Sellier, Torino 1984

scontro con i carabinieri, morirà a Genova il delegato Fim di Mirafiori Lorenzo Betassa, non saranno in pochi a stupirsi per una militanza clandestina a lungo ben camuffata⁴⁰. Un dirigente Fiat, Rinaldo Camaioni che nel 1977 fu ferito da terroristi, conferma quanto fossero male indirizzati i sospetti della direzione aziendale: "...nessuno di noi, allora, avrebbe capito che il terrorista non doveva andarlo a cercare tra le persone violente, tra quelle che fanno casino. Perché loro non lo faranno mai casino! Bisognava andare a cercarli tra le persone di cui mai avresti sospettato! Quando mi hanno telefonato [...] che in via Fracchia avevano trovato Betassa, credevo stessero scherzando"⁴¹.

Come si è detto, le prime azioni dei terroristi, suscitavano una certa simpatia tra i lavoratori, vuoi perché rispondevano ad un certo cliché culturale che considerava in modo positivo le azioni dei "giustizieri mascherati", vuoi perché nel rancore accumulato per anni, lo sparo di pistola era considerato una disgrazia meritata, come se si trattasse di un malanno o di un incidente automobilistico capitato a coloro cui è stato augurato del male. Successivamente con il crescere delle azioni terroristiche, e soprattutto degli omicidi, le simpatie diminuirono, anche se rimase per diversi anni un atteggiamento qualunquistico e rancoroso che leggeva la discussione sul terrorismo e le iniziative contro di esso come un tentativo di diversione rispetto ai problemi "reali" dei lavoratori. Poi vi furono una serie di fatti che forse più di altri influirono in una svolta di atteggiamento dei militanti e dei lavoratori della Fiat. Il primo fu l'incendio, a colpi di bottiglie "molotov" del bar Angelo Azzurro, considerato dall'estrema sinistra torinese un covo di fascisti. Nel rogo, che doveva essere la ritorsione per le uccisioni di diversi militanti di sinistra avvenute in quei mesi del 1977, morì tragicamente il giovane Roberto Crescenzo. La sua immagine, dove lo si vedeva morente e orribilmente ustionato, componeva una mostra fotografica contro il terrorismo realizzata dal sindacato che fu esposta in tutte le fabbriche. Gli avvenimenti dell'Angelo Azzurro spinsero l'area dell'estrema sinistra ad una nuova consapevolezza e a disfarsi dei servizi d'ordine e del connesso armamentario ideologico militarista. Nel marzo del 1978 le Brigate Rosse nell'agguato di via Fani a Roma rapirono il leader della Dc Aldo Moro, uccidendo tutta la sua scorta. Gli scioperi indetti immediatamente dal sindacato, non ebbero un grande successo alla Fiat. La risposta dei lavoratori fu inizialmente piuttosto qualunquista, ma poi nei tre mesi del sequestro e soprattutto dopo l'assassinio di Aldo Moro la lontananza dalla logica dei terroristi emerse con più nettezza. Il terzo avvenimento fu sicuramente l'uccisione da parte delle Brigate Rosse di Guido Rossa, militante del Pci e delegato della Fiom all'Italsider di Genova nel gennaio del 1979. Quella volta i terroristi avevano colpito tra i lavoratori, nel sindacato, nella sinistra e la loro logica si era disvelata in tutta la sua aberrazione. La presa di coscienza degli operai Fiat contro il terrorismo non fu facile e ancora durante il rapimento Moro si potevano sentire commenti del tipo: "... Io, caro compagno, sono uno che ha dato l'anima per le lotte, per me era una soddisfazione fare gli scioperi. Però oggi, porca madonna, mi fanno perdere decine di ore contro il terrorismo. *Quale terrorismo? Guardiamo dov'è il terrorismo: è solo quello delle Brigate Rosse? Si devono condannare le Br perché hanno rapito Moro e hanno fatto fuori quegli altri? Va bene: stanno facendo il processo alle Br. Però, a quelli che stanno al governo chi è che gli fa il processo? Nessuno!*"⁴². Nonostante le ambiguità dei giudizi e i ripetuti tentativi, soprattutto da parte di Prima Linea, di reclutare nuovi militanti, "... non sembra che la reattività dei lavoratori all'agitazione terroristica andasse mai al di là questi contatti sporadici, sufficienti comunque ad enfatizzare la distanza rispetto a chi aveva fatto della lotta armata la propria scelta di vita"⁴³. Secondo la ricostruzione di Marco Revelli, tra il 1975 ed il 1980 le organizzazioni armate, principalmente le Brigate Rosse, colpirono 16 dipendenti Fiat, dei quali 5 erano dirigenti, 3 funzionari, 6 capi-reparto, 2 sorveglianti e un medico di fabbrica. Le azioni terroriste riuscirono a diffondere il sospetto nella comunità operaia e a mandare in pezzi quell'affidamento reciproco che stava alla base della lotta collettiva. Come nel film "L'invasione degli ultracorpi", degli esseri alieni si erano inseriti, dissimulandosi, nella comunità operaia ed il terrore di scoprirli nei propri compagni di lotta paralizzava i rapporti. Revelli paragona l'effetto devastante del terrorismo all'avvelenamento dei pozzi nelle comunità rurali e insiste sul suo effetto disgregativo: "*I delicati canali della comunicazione informale e della fiducia, costruiti pazientemente in anni di conflitto, furono d'improvviso disseccati. Il meccanismo della diffidenza e della paura ritornò ad isolare e dividere. Il mito della piena trasparenza dei rapporti interpersonali - l'idea antica che in fabbrica si conoscono gli uomini nella loro piena autenticità - fu infranto*"⁴⁴. Se vi furono, soprattutto nella prima fase, limiti e reticenze da parte della sinistra di fabbrica e dentro l'Flm nella lotta al terrorismo, questo fu causato anche dalla linea della Fiat che puntava sì a sconfiggere il terrorismo ma, insieme, anche il conflitto sindacale. Furono principalmente i militanti della nuova sinistra a commettere l'errore di capire con chiarezza solo l'uso strumentale che del terrorismo faceva la Fiat, e anche i settori più moderati della sinistra e del movimento sindacale, senza vedere quanto quegli stessi terroristi fossero nemici della lotta di classe, democratica e di massa. La vicenda del terrorismo contribuì a spingere a destra il Pci e a rafforzare al suo interno le componenti più moderate. Il teorema secondo il quale gli operai più combattivi ed i militanti della sinistra rivoluzionaria sarebbero stati l'acqua da togliere ai "pesci" del terrorismo, divenne ben presto l'asse dell'iniziativa del Pci a Torino e alla Fiat: "...i militanti comunisti - quelli più vicini all'organizzazione del Pci - hanno sormontato le esitazioni, si sono attivati, collaborando in molte officine con i quadri dell'azienda. Non pochi cislini si muovono sulla stessa lunghezza d'onda. Di quel periodo è un questionario, nel quale si invitavano i cittadini a denunciare gli atti di

⁴⁰ Berta, op. cit., p. 191

⁴¹ Ibidem.

⁴² Girardi, op cit, p.85

⁴³ Berta, op. cit. p. 192

⁴⁴ Revelli, op. cit. p. 72

violenza e gli indizi di nuclei terroristici agli organi di polizia, lanciato a Torino dal Consiglio regionale e dalle Circostrizioni cittadine e sostenuto dal Pci. (Nell'area di sinistra e in quella moderata l'invito alla denuncia anonima da molti è giudicato un atto di regressione civile, un richiamo barbarico)⁴⁵. Un clima di paura e di sospetto di diffuse in tutta la sinistra e fu la base sulla quale vennero imposte leggi speciali e libericide.

I "pazzi" della Verniciatura

Nell'accordo aziendale del 1977 la Flm aveva ottenuto gli investimenti necessari per una complessiva ristrutturazione della Verniciatura di Mirafiori con il superamento delle lavorazioni più nocive. Durante la chiusura estiva del 1979 vennero realizzati i primi due circuiti, che si componevano di tre tratti di linea indipendenti: un'area pomiciatura e revisione preventiva, le cabine e la revisione finale. Le nuove cabine di verniciatura erano più larghe, luminose e con una migliore aspirazione, ma nel contempo era aumentato il numero di operai che affollava ogni cabina ed era aumentato fortemente il rumore. Le produzioni erano generalmente cresciute, anche sui circuiti che non avevano subito alcun ammodernamento. Nel documento elaborato allora dal Consiglio di fabbrica e dalla V Lega Flm si legge la seguente valutazione: " ...è vero che nei nuovi impianti l'ambiente è migliorato sotto molti aspetti: separazione aree calde da quelle fredde, maggiore abbattimento delle vernici, eliminazione di certe parti di pomiciatura, ma questo non può concedere all'azienda giudizi sulla oggettività della tecnologia tali da escludere il giudizio del gruppo operaio omogeneo, perché mentre la Fiat tiene conto di certi miglioramenti e singoli fattori nocivi (aspirazione, vetratura, luminosità, es. nelle cabine), i lavoratori tengono conto di tutta la loro giornata lavorativa e dei fattori di nocività (ritmi, fumi, gas, ripetitività, monotonia, ecc.)"⁴⁶. La Fiat in modo unilaterale aveva stabilito che i miglioramenti ambientali erano tali da comportare una drastica riduzione delle pause sia per i cabinisti che per gli addetti alle lavorazioni collaterali, dove non vi era stata alcuna modifica positiva; i lavoratori risposero con l'unica forma di lotta possibile: continuarono a prendersi le pause che avevano in precedenza. La risposta della Fiat fu senza mezze misure e nel giro di qualche giorno cominciò a mandare a casa per due settimane buona parte degli operai delle Carrozzerie. Nonostante molti esponenti della Fiat abbiano in seguito espresso giudizi sprezzanti sulla vertenza della Verniciatura, non vi era nelle aspirazioni di quei lavoratori e quei delegati nessun carattere anormale; legittimamente pretendevano che una piccola parte dell'incremento di produttività ottenuto con le nuove tecnologie, andasse a vantaggio delle condizioni di lavoro. La direzione Fiat orchestrò una potente campagna di stampa contro le lotte della Verniciatura che, nel giro di qualche giorno, salirono alla ribalta delle cronache nazionali, come lotte di "estremisti" e di "autonomi" sfuggiti al controllo sindacale. Al contrario, sia nei contenuti che nelle forme, quegli scioperi erano concordati con l'apparato del sindacato e avevano il sostegno persino della segreteria nazionale della Flm: "Il sindacato nel ribadire le ragioni dei lavoratori in lotta, ritiene indispensabile che la Fiat, riconduca nei fatti il problema all'interno di una corretta logica di contrattazione, abbandonando la strada delle scelte repressive ed unilaterali..."⁴⁷.

La vertenza si concluse quando la Fiat consegnò 15 lettere (13 delle quali ad operai della Verniciatura) nelle quali contestava comportamenti che nell'arco dei 5 giorni previsti dal contratto, avrebbero fatto scattare i licenziamenti; Così alcuni dei protagonisti commentarono la conclusione negativa di quella lotta: "...abbiamo accettato l'accordo perché abbiamo valutato che non c'erano le condizioni per reggere fino in fondo lo scontro con la direzione e perché per noi è stato fondamentale operare per il mantenimento dei compagni in fabbrica e per il ritiro dei provvedimenti"⁴⁸.

Qualche giorno dopo la conclusione della vertenza della Verniciatura, il 21 settembre del 1979, il gruppo di fuoco di Prima Linea uccise l'ingegnere della Fiat Carlo Ghiglieno, responsabile del settore pianificazione e logistica. Le ragioni che portarono all'omicidio di Ghiglieno non sono chiare, ad esempio Giuseppe Berta avanza l'ipotesi che sia stato "...prescelto forse perché era tra i pochi uomini della direzione Fiat di cui si conoscesse l'aspetto"⁴⁹, mentre Giorgio Bocca sostiene che Ghiglieno "...viene ucciso a Torino al fine unico, si direbbe, di consentire a Roberto Rosso di far sapere, di far vedere quanto la sa lunga in fatto di riorganizzazione aziendale"⁵⁰. I terroristi pensarono di aver colpito in Ghiglieno uno dei principali strateghi della nuova organizzazione aziendale, in realtà egli si occupava solo di approvvigionamenti di materiale. In tutti i casi quell'omicidio accrebbe la pesantezza del clima interno alla fabbrica e fu utilizzato dalla Fiat per preparare la propria offensiva. Mentre la Fiat stava predisponendo la lista dei militanti da licenziare, il 4 ottobre, un commando delle Br colpì alle gambe Cesare Varetto, responsabile delle relazioni sindacali delle Carrozzerie di Mirafiori e dirigente Fiat tra i più disponibili al dialogo con il sindacato. Era evidente il tentativo delle formazioni armate di dimostrare una connessione tra le lotte dei lavoratori e le loro azioni sanguinarie. La Fiat non aspettava altro!

⁴⁵ Lorenzo Gianotti, *Gli operai Fiat hanno cento anni*, Editori Riuniti, Roma 1999, p. 235

⁴⁶ Documento ciclostilato a cura di Flm Mirafiori, 13.9.79

⁴⁷ Comunicato della segreteria nazionale Flm, 7.9.79

⁴⁸ Bandiera Rossa, N° 15, settembre 1979

⁴⁹ Berta, op. cit., p. 192

⁵⁰ Citata in Giorgio Galli, *Il partito armato*, Kaos Edizioni, Milano, 1993

Il licenziamento dei 61

Il 9 ottobre 1979 le direzioni di stabilimento consegnarono a 61 dipendenti Fiat la lettera di licenziamento. La motivazione era generica e uguale per tutti e contestava *"...un comportamento consistente nell'aver fornito prestazioni di lavoro non rispondenti ai principi della diligenza, correttezza e buona fede e nell'aver costantemente manifestato comportamenti non consoni ai principi della civile convivenza nei luoghi di lavoro"*⁵¹. Come si saprà più tardi, la mossa della Fiat era stata preparata da tempo e come ricorda Romiti *"...prima di dare il via a quel provvedimento, avvertimmo i capi dei sindacati..."*⁵², cioè i tre segretari nazionali, Lama, Carniti e Benvenuto. Prima delle consegna delle lettere di licenziamento, in tutti gli stabilimenti i responsabili del personale convocarono membri degli esecutivi dei CdF e responsabili delle cellule del Pci. Tra gli altri vennero convocati d'urgenza alle Presse di Mirafiori, Felice Celestini e Gino Giulio, ai quali la direzione di stabilimento chiese di tenere rispetto ai licenziamenti una posizione "responsabile" anche perché fece loro capire che l'operazione era stata concordata con importanti dirigenti nazionali e locali sia del sindacato che del Pci. Anzi il risultato di questo confronto aveva portato ad un ridimensionamento dei licenziamenti che inizialmente avrebbero dovuto essere circa 200⁵³. Al di là delle contestazioni misurate e generiche riportate nelle lettere di licenziamento, i messaggi sbattuti in faccia all'opinione pubblica erano molto più espliciti, ad esempio così titolò la prima pagina de La Stampa: "Minacce e violenze fisiche alla Fiat". Altri giornali contenevano titoli ancora più espliciti: "Nel clima di tensione di una Torino sconvolta dal terrorismo sospesi 61 operai" e ancora, "La Fiat ed il terrorismo: con i 61 se ne andrà la paura?". Seppur con "eleganza", anche corso Marconi, nelle dichiarazioni dei propri dirigenti, continuò a mettere in relazione i 61 licenziamenti con il terrorismo: *"Mi domandate se c'è una connessione con la violenza in fabbrica [del terrorismo]. Se avessimo questi elementi faremmo delle denunce alla magistratura. Però non c'è dubbio che [...] la connessione, nell'insieme, è visibilissima"*⁵⁴. Nei giorni successivi la Fiat utilizzando la campagna contro i 61 bloccò le assunzioni dal collocamento, con la scusa che quello era il canale attraverso il quale i "violenti" entravano in Fiat. I realtà tra i 61 c'era anche chi era entrato in Fiat molti anni addietro e aveva addirittura percorso tutta la trafila selettiva frequentando la Scuola Allievi Fiat.

La reazione della Flm fu netta e rispose alla provocazione della Fiat indicendo scioperi ed assemblee in tutti gli stabilimenti. Contro i licenziamenti la Flm organizzò il 16 ottobre al Palazzetto dello Sport di Torino un'assemblea di 3000 delegati con la presenza dei segretari nazionali delle Confederazioni, Lama, Carniti e Benvenuto, nella quale venne dichiarato per il 23 ottobre uno sciopero nazionale dei metalmeccanici e a Torino di tutta l'industria. In quell'occasione a nome dei 61 licenziati prese la parola Angelo Cafòrio, delegato della Verniciatura di Mirafiori, che disse: *"Dieci anni fa, proprio in questa stagione, in questo Palazzetto c'era un'assemblea simile a questa. Era intitolata però "Processo alla Fiat", il processo alla direzione che aveva sospeso 90 operai. Era, come ci ricordiamo tutti, l'autunno caldo [...] Tra i 61 licenziati molti rappresentano anche personalmente, fisicamente, la continuità con quell'autunno caldo, hanno più di dieci anni di anzianità Fiat, altri sono entrati invece negli ultimi due anni"*; poi proseguì affrontando il cuore dell'operazione Fiat: *"...crede veramente la Fiat di aver colpito il terrorismo? No, non lo crede, non ci pensa neppure. Sa però che la posta in gioco sono gli anni '80, in fabbrica, a Torino, in Italia. Mapoiché ci hanno chiamati terroristi, poiché il problema del terrorismo è all'ordine del giorno di quest'assemblea, io voglio essere molto chiaro su questo punto. Voglio dire chiaramente che le lotte che abbiamo fatto, fossero esse scioperi, picchetti o cortei, sono separate da un abisso dagli atti di terrorismo. Questo abisso è morale, pratico, politico"*⁵⁵. La risposta dei lavoratori fu diversa e contraddittoria, come del resto erano diverse le storie e le esperienze dei 61 operai licenziati; in alcuni casi erano delegati e dirigenti sindacali riconosciuti, in altri semplici militanti. Gli scioperi riuscirono in alcune realtà e fallirono in altre; in alcuni casi, specie se si trattava di militanti sindacali stimati, il corpo dei delegati si sentì colpito dai provvedimenti e si mosse in modo solidale, in altri si domandò perché doveva organizzare gli scioperi per difendere chi non perdeva occasione per attaccare il sindacato ed il Consiglio di Fabbrica. Infine i pesanti riferimenti alla possibilità che i "61" potessero essere terroristi o loro fiancheggiatori, contribuì ad alimentare un disorientamento diffuso tra i lavoratori. La Flm torinese chiese a Dario Fo, futuro premio Nobel per la letteratura, di realizzare uno spettacolo di solidarietà con i 61 ed il 3 novembre, 8.000 persone affollarono il Palazzetto dello Sport per vedere lo spettacolo teatrale "Storia di una tigre ed altre storie". In quel periodo il Pci, attraverso suoi autorevoli dirigenti, non inviava alla lotta dei lavoratori segnali di particolare incoraggiamento. Adalberto Minucci, noto dirigente comunista proveniente dalla Federazione torinese, accusò la Fiat di aver gestito con leggerezza le assunzioni di massa di quegli anni e dichiarò: *"assumendo studenti e disadattati, la Fiat ha raschiato il fondo del barile"*. Più corposa fu la presa di posizione di Giorgio Amendola autorevole esponente della direzione nazionale del Pci. In un lungo articolo su Rinascita, dopo aver passato in rassegna spezzoni di storia del movimento operaio alla Fiat, Amendola espresse critiche durissime indirizzate alla Flm: *"Ma perché il sindacato si è fatto sorprendere dall'iniziativa padronale e non ha preso per primo l'iniziativa di una lotta coerente contro ogni forma di violenza e di teppismo in fabbrica e contro il terrorismo?"* Un giudizio ingiusto nei confronti del sindacato che al contrario negli ultimi anni non

⁵¹ Riportata in L'Unità del 10 ottobre 1979

⁵² Pansa - Romiti, op. cit. p. 96

⁵³ Testimonianza resa all'autore

⁵⁴ Dichiarazione a La Stampa, riportata in Gianotti, op.cit., p. 237

⁵⁵ L'intervento è riportato in un volantino della Flm Mirafiori del 18-10-79

solo aveva condotto numerose iniziative contro il terrorismo, ma aveva anche evitato con successo che le forme di lotta degenerassero. Come la Fiat, anche Amendola mise assieme le forme di lotta più dure con il terrorismo, come se vi fosse un rapporto ed una contiguità. Proseguì il dirigente comunista: "*Oggi si rilevano apertamente fatti, prima tenuti nascosti e che avrebbero potuto essere denunciati dal primo momento. Le intimidazioni, le minacce, il dileggio, le macabre manifestazioni con le casse da morto e i capi reparto trascinati a calci in prima fila, ricordano troppo le violenze fasciste per non suscitare uno sdegno ed un disgusto che invece non si è manifestato*"⁵⁶. I fatti a cui si richiamava Amendola, ricavati direttamente dalle lettere di licenziamento della Fiat, si riferivano molto spesso ad avvenimenti dei primi anni '70. Se effettivamente alla Fiat ci furono capi presi a calci, in testa ai cortei, questo era capitato principalmente durante l'*autunno caldo* per esaurirsi quasi totalmente a partire dal 1976. Quando quei fatti erano capitati il Pci ne aveva una completa conoscenza, anche per la partecipazione a quegli atti di molti suoi quadri operai.

La Flm chiese alla magistratura attraverso la procedura d'urgenza, l'annullamento dei licenziamenti. L'8 novembre il pretore dichiarò nulli i licenziamenti e intimò alla Fiat di reintegrarli nel posto di lavoro. Naturalmente anche questa volta, la Fiat se ne fregò dei giudici e rimandò una nuova lettera di licenziamento ai 61. Nelle nuove lettere gli addebiti furono un po' più specifici anche se sempre molto approssimativi e lacunosi, mentre nel corso dei processi la Fiat precisò meglio le accuse. Eccone un esempio⁵⁷. Ad Antonino Dell'Elba la Fiat contestava che durante gli scioperi egli avesse l'abitudine di recarsi davanti all'ufficio del capo officina "*...aprire improvvisamente la porta ed iniziare a percuotere fragorosamente, con martelli e spranghe, bidoni vuoti appositamente portati e materiale metallico rinvenuto presso l'ufficio*". Come testimonia Bianca Guidetti Serra, che difendeva buona parte dei 61, durante il dibattimento le accuse a Dell'Elba si ridimensionarono, anche in base ai testi della stessa Fiat, e la sentenza così concluse: "*Il rumore causato dai manifestanti non può essere ritenuto, in relazione all'ambiente di lavoro in cui è stato provocato, tale da arrecare molestia [...] Le lavorazioni in allora effettuate dal Dell'Elba sono contemplate [...] tra quelle cui può ascriversi eziologicamente l'insorgenza di tecnopatie (ipoacusie e sordità da rumori) onde non può seriamente sostenersi che in un simile ambiente il battere ritmicamente il tamburo e suonare fischiotti per circa due minuti [...] potesse cagionare significativa gravità*". Il pretore non solo diede torto alla Fiat ma scrisse nella sentenza che Dell'Elba doveva "*...essere reintegrato a tambur battente*". Naturalmente Dell'Elba e gli altri 61 licenziati, dopo cause vinte e perse, ricorsi a tutti i livelli di giudizio, amnistie e transazioni, non rientrarono mai più dentro la Fiat. Negli anni successivi la magistratura scoprì che dei 61 licenziati, quattro erano in collegamento, o lo erano stati in passato, con i gruppi terroristici. Romiti e gli altri dirigenti della Fiat nelle loro testimonianze usano questo fatto a dimostrazione che i loro sospetti erano fondati. In verità per una azienda organizzata come la Fiat, in grado di presentare in tribunale per ognuno dei 61 uno specifico dossier e capace, ancora alla fine degli anni '80 di far pedinare propri dipendenti, non è stato un gran risultato.

La Fiat è di nuovo in difficoltà?

Le vicende sindacali del 1980 alla Fiat si aprirono con la preparazione della vertenza aziendale, quando il 15 febbraio il Coordinamento Fiat della Flm impostò la piattaforma rivendicativa. La piattaforma definitiva, varata il successivo 10 maggio, avrebbe poi contenuto tra gli obiettivi: rivendicazioni di politica industriale (ad esempio il "*...rafforzamento quantitativo e qualitativo della ricerca e progettazione, in rapporto alle insufficienti e negative scelte di questi anni...*"), investimenti di innovazione tecnologica per un progressivo superamento del lavoro vincolato e della catena di montaggio, interventi sull'inquadramento unico per permettere l'intreccio tra le categorie professionali operaie e quelle impiegatizie, l'accorciamento dei tempi di passaggio dal 2° al 3° livello, un aumento salariale medio di L. 40.000 (poco meno del 10%), riduzione oraria per gli impiegati di 10 minuti giornalieri, più altre questioni riguardanti l'ambiente, i diritti sindacali, i licenziamenti per assenteismo⁵⁸.

L'8 maggio, il giorno nel quale era convocato il coordinamento Flm per varare la piattaforma, la Fiat diede l'annuncio del ricorso alla cassa integrazione per 78.000 lavoratori del settore auto, 7 giorni dal 13 giugno al 25 luglio. L'azienda automobilistica lamentava un accumulo di 30.000 vetture rispetto agli stock previsti a causa di una forte flessione delle vendite di auto nei mercati Usa ed europeo. In effetti l'annuncio Fiat segue decisioni di riduzioni produttive assunte da altre case automobilistiche europee: orari ridotti e chiusure temporanee per Opel, Ford, Citroen e 25.000 licenziamenti previsti alla British Leyland. A cominciare dalla seconda metà degli anni '70 il mercato dell'auto assorbe sempre di più una domanda di sostituzione, entrando in una fase di progressiva saturazione. Gli straordinari livelli di crescita della produzione garantiti a livello mondiale da questo settore nel trentennio successivo al secondo dopoguerra, tra il 6 ed il 10 per cento all'anno, si dimezzano nella seconda metà degli anni '70, per poi ridursi al 2-2,5 per cento negli anni '80, raggiungendo negli anni '90, l'1 per cento⁵⁹.

Nella sua risposta la Flm riconobbe le difficoltà della situazione di mercato, ma denunciò sia la relativa impreparazione

⁵⁶ Giorgio Amendola, *Interrogativi sul "caso" Fiat*, in *Rinascita* del 9-11-79

⁵⁷ Le citazioni sono tratte da Guidetti Serra, op. cit pp. 149 -150

⁵⁸ Piattaforma rivendicativa del gruppo Fiat in *Bollettino mensile di documentazione a cura della Federazione Cgil-Cisl-Uil Piemonte N°36, "Fiat storia di una lotta"*, Torino, dicembre 1980, pp. 8-11

⁵⁹ Marco Revelli, *La sinistra sociale*, Bollati Boringhieri, Torino, 1997, pp 45-46

industriale della Fiat rispetto alla concorrenza, sia il tentativo di esasperare la situazione per sabotare la vertenza aziendale. Date le premesse, lo scontro sindacale si preannunciava difficile ed acuto ma, assicurò Enzo Mattina, l'allora segretario generale della Uilm, " ...nell'affrontare le lotte che ci aspettano dovremo essere in grado di gestirle senza lasciare spazio a spontaneismi e sperimentazioni di guerriglia.." ⁶⁰.

Dopo l'avvio della trattativa tra Flm e Fiat ed alcuni incontri inconcludenti, il 21 giugno uscì a sorpresa un'intervista su *Repubblica* di Umberto Agnelli, amministratore delegato della Fiat, dal titolo significativo: "*Ci sono troppi operai in Fiat per reggere la sfida dell'auto*". Umberto Agnelli oltre a sollecitare la svalutazione della lira e lanciare i suoi strali contro l'imminente accordo Alfa Romeo e Nissan, dichiarò che la Fiat aveva bisogno di licenziare per recuperare competitività. Rispondendo alle domande di Giuseppe Turani affermò tra l'altro che alla Fiat, che era stata "*il più tormentato laboratorio sociale del nostro paese*", i lavoratori ed il sindacato non avrebbero mai accettato il modello giapponese, pertanto la direzione aziendale avrebbe potuto seguire solo la strada di "*grossi investimenti per arrivare a una grossa efficienza*". Relativamente alle accuse di inadeguatezza tecnologica rispose: "*..abbiamo avuto questi dieci anni brutti, soprattutto sotto il profilo sindacale. Ma non siamo rimasti fermi. Oggi le nostre fabbriche sono probabilmente le migliori del mondo, e infatti le nostre tecnologie ci vengono richieste un po' da tutte le imprese del settore, compresi americani e giapponesi..*".

Le reazioni dei leaders sindacali ed degli esponenti della sinistra furono molto dure, ma in generale prevalse l'idea che si trattasse di un *bluf* e che le dichiarazioni di Agnelli fossero principalmente indirizzate verso il sindacato per ottenere maggiore moderazione, e verso il governo, per strappare finanziamenti pubblici ed ostacolare l'accordo Alfa-Nissan. Soprattutto quello che contribuiva a suscitare dubbi sulla drammaticità del quadro dipinto da Agnelli, era la politica aziendale praticata dalla Fiat nei mesi precedenti. Luciano Lama, al quale fu chiesto se pensava che la Fiat mentisse sulla necessità di licenziare, rispose: "*..se non mente, dà una prova di insipienza. Fino a quattro settimane fa, dico settimane, la Fiat a Torino assumeva a ritmo impressionante, e si lamentava tutti i giorni di non trovare manodopera..*" ⁶¹. Significativa anche la testimonianza di Diego Novelli, allora sindaco di Torino, che ricorda: "*..nel mese di marzo dell'80 sono invitato a colazione da Umberto Agnelli nel suo attico di Largo Umberto..*" e "*..la ragione dell'incontro era quello di chiedermi un intervento presso i sindacati perché mollassero sullo straordinario. Un mese dopo Romiti chiede un colloquio con me perché io intervenga sul sindaco di Rivalta, perché non mollava sul piano delle concessioni edilizie riguardanti lo stabilimento Fiat. Questo in marzo ed aprile: dunque, avevamo con la Fiat un rapporto di colloquio; mai nessuno mi aveva dato il minimo segnale di difficoltà. Se mai le difficoltà erano queste, che avevano una certa spinta, diciamo di mercato, che non potevano soddisfare..*" ⁶². La risposta che nella ricostruzione degli avvenimenti fornisce Maurizio Magnabosco, responsabile delle relazioni industriali della Fiat Auto, è che "*..il processo di inserimento dei lavoratori in fabbrica rispondeva ad esigenze di mercato, che all'inizio del 1980 era ancora in crescita. Quando scoppia, nella primavera, la crisi è repentina..*" ⁶³. Magnabosco rivela anche di una serie di incontri riservati che si tennero a Roma dall'inizio del 1980 fino a metà primavera tra il vertice Fiat e quello della Flm per discutere di come elevare il livello di produttività negli stabilimenti: "*..ecco, nei primi mesi del 1980, noi diciamo al sindacato: vanno bene gli accordi esistenti, e mi riferisco in particolare all'accordo del 5 agosto 1971 [...] però bisogna ritornare ad una loro corretta applicazione..*" ⁶⁴.

La versione dei problemi Fiat qui riportata da Magnabosco è sfacciatamente propagandista. Mentre non vi sono dubbi che gli accordi sindacali strappati nelle grandi lotte degli anni precedenti fossero un ostacolo ad un incremento di produttività fondato sull'intensificazione dello sfruttamento dei lavoratori, è falso che vi fosse una loro applicazione esasperata e distorta. Al contrario le pretese rigidità di delegati e lavoratori erano altro che la legittima volontà di veder applicati gli accordi sindacali da parte dell'azienda.

Ad esempio l'accordo sulle saturazioni del 1971 a cui fa riferimento Magnabosco, a tutt'oggi formalmente in vigore, nato per regolare i flussi produttivi in rapporto agli organici, è stato costruito nella integrale accettazione del modello di rigidità della tayloristica, anzi si può dire che ne ha assunto per intero la filosofia. L'accordo imponeva, ne più ne meno, il rispetto dei carichi massimi di lavoro accettabili sul piano fisiologico per il singolo lavoratore, applicando i principi dell'organizzazione scientifica taylorista. Come risulta da un'infinità di testimonianze di lavoratori, prima del 1971, ma frequentemente anche dopo, i ritmi di produzione e la velocità delle linee alla Fiat erano spesso regolati verso l'alto da un "sistema scientifico" basato sull'arbitrio delle gerarchie aziendali.

Magnabosco riferisce che comunque gli incontri ad alto livello tenuti a Roma, non diedero alla Fiat i risultati auspicati: "Era nostra impressione, che nel susseguirsi degli incontri divenne una certezza, che i nostri interlocutori fossero molto attenti ed anche consapevoli di quale fosse lo stato delle cose. Le difficoltà purtroppo sorsero nel momento in cui questi temi furono da loro affrontati con le strutture sindacali torinesi... Ci fu detto: 'abbiamo grossi problemi. Ne abbiamo parlato a Torino, ne abbiamo discusso a lungo con l'apparato sindacale locale, con le leghe, con i consigli, e questa vostra richiesta non passa.' " ⁶⁵.

⁶⁰ Gazzetta del Popolo, 11 maggio 1980

⁶¹ La Repubblica, 25 giugno 1980

⁶² Interviste a cura di Claudio Dellavalle in *I cassintegrati Fiat*, Tirrenia Stampatori, Torino, 1989, p.157

⁶³ Ivi, p. 168

⁶⁴ Ivi, p. 169

⁶⁵ Ivi, p. 171

Il 1 luglio si svolse a Torino l'annuale assemblea degli azionisti Fiat, la prima dopo la strutturazione in holding. La relazione di Giovanni Agnelli descrisse una situazione non positiva: un superamento dello stoccaggio di 70.000 vetture, un indebitamento dei settori industriali di 5600 miliardi di lire su un fatturato di 17.000 miliardi, interessi passivi pari a 700 miliardi annui, la necessità di ridurre la produzione del 30% con un più o meno equivalente taglio occupazionale. Ma a ben vedere la situazione del settore auto non era poi così drammatica: *"..in complesso la società ha prodotto, in Italia e all'estero, 1 milione e 476 mila vetture e veicoli commerciali con un incremento dell'1,9% sul '78.. Le vendite in Italia hanno raggiunto 820 mila unità, con un aumento del 3,3% sul '78, corrispondenti ad una quota di penetrazione sul mercato nazionale pari al 51%. Nel primo trimestre di quest'anno la produzione Fiat Auto è stata di 400 mila unità, con un incremento dell'8% sullo stesso periodo del 1979 e le vendite sono ammontate a 257 mila unità in Italia e 150 mila all'estero, confermando l'incremento delle vendite interne, ma il forte calo all'estero dovuto alla generale recessione. Il fatturato è stato di 2117 miliardi contro 2133 dello stesso periodo del '79.."*⁶⁶.

In contemporanea con l'assemblea degli azionisti si svolse lo sciopero generale dell'industria di 4 ore per sostenere le vertenze aperte, per rivendicare dal governo una efficace politica industriale e per difendere la scala mobile. In quell'occasione Luciano Lama che tenne il comizio alla manifestazione di Torino non mancò di affrontare il problema Fiat: *"..in alcuni momenti i 'signori della Fiat' sono stati capaci di ragionare.."* e rivolgendosi direttamente a Giovanni Agnelli *"..l'invito a riflettere perché le conseguenze della cocciutaggine (sic!) sarebbero molto gravi per l'azienda, per la città di Torino e l'economia nazionale.."*. E per spiegare l'atteggiamento della Fiat, Lama ripropose l'ipotesi della manovra strumentale: *"..la Fiat vuole i soldi dello Stato per fare la sua politica, non per piegarsi alla programmazione. I problemi dell'azienda vanno affrontati con il movimento sindacale.."*⁶⁷.

La Flm nell'incontro che si svolse a Torino il 4 luglio propose inutilmente alla Fiat misure alternative ai licenziamenti, dalla cassa integrazione, al blocco del turn over, ai prepensionamenti, ma alla fine constatando una totale chiusura della controparte, considerò interrotta la trattativa e proclamò uno sciopero di 2 ore del gruppo Fiat.

Anche la Fiat in questa fase non si limitò alle interviste ed alle dichiarazioni, a livello di stabilimento procedette con una operazione di trasferimenti selvaggi e con il licenziamento di circa 2.000 lavoratori "assenteisti", in realtà in massima parte invalidi ed inidonei. Come assenze la Fiat considerava tutto, dai ricoveri ospedalieri ai permessi per maternità riconosciuti per legge.

Il 31 luglio, alla vigilia del periodo di ferie, la Fiat confermò l'intenzione di procedere a tagli occupazionali nel mese di settembre e annunciò la sostituzione di Umberto Agnelli con Cesare Romiti alla carica di amministratore delegato.

Romiti lavora alla "svolta"

L'ascesa di Cesare Romiti è indissolubilmente legata agli avvenimenti del 1980 ed alla sconfitta dei 35 giorni di lotta alla Fiat, quella che egli stesso, ha definito "la svolta". Nel suo libro-intervista uscito nel 1988, Romiti ha contribuito a chiarire i retroscena della vicenda, in particolare la determinazione e la lucidità con le quali il gruppo dirigente Fiat decise la resa dei conti con la classe operaia più combattiva del paese. Romiti racconta che *"..fu proprio nelle settimane fra la fine di giugno e la metà di luglio che il vertice Fiat, per vertice intendo sia la proprietà che il management, decise di fare quel gesto drammatico di cui avevamo parlato da lungo tempo.."* cioè licenziare migliaia di persone; per la sua *"delicatezza sociale e politica, l'operazione doveva essere impostata e condotta a termine soltanto da noi dirigenti; uno solo avrebbe retto il timone dell'azienda durante l'operazione cioè un unico amministratore delegato.."*⁶⁸. Nei primi giorni di luglio il settimanale economico *Il Mondo* pubblicò un articolo che accusava la Fiat di aver mascherato la gravità della propria situazione *"..dietro gli schermi dei bilanci della holding.."* e valutava il reale indebitamento della Fiat con le banche a 8.000 miliardi di lire. Il settimanale riferì anche di una prima riunione tra il vertice Fiat e le sue maggiori banche creditrici con esito negativo ed ulteriori passaggi per raggiungere un accordo: *"C'è voluta, nei giorni successivi, una paziente azione diplomatica di una persona dei più alti livelli del management Fiat per ottenere una posizione più morbida da parte dei banchieri e attenuare la loro apprensione sulle difficoltà che la casa torinese sta attraversando.. 'Non vogliamo essere duri con la Fiat, ma la situazione è grave e l'azienda deve prendere decisioni coraggiose' ha detto al Mondo uno dei maggiori banchieri italiani"*. Romiti 8 anni dopo riferisce della visita di Enrico Cuccia, presidente di Mediobanca ed eminenza grigia del capitalismo italiano, al vertice Fiat di corso Marconi per chiedere di *"..dar corso a quelle decisioni traumatiche, e non più rinviabili"* e sostenere che *".. la proprietà non poteva partecipare in prima persona alla battaglia per i licenziamenti. Era una vicenda rischiosa, dall'esito imprevedibile, nella quale un manager correva il rischio di bruciarsi. Ma un manager si poteva anche bruciare perché poi lo si poteva cambiare. Non così la proprietà: la proprietà non poteva correre il rischio di bruciarsi perché non poteva essere cambiata. Quindi gli Agnelli dovevano restare fuori dalla mischia"*⁶⁹. Di fronte ad un movimento sindacale che fa appelli alla ragionevolezza e non è convinto della reale determinazione della Fiat, il vertice aziendale ed il potere finanziario italiano, definiscono il loro piano di battaglia e la soluzione finale dello scontro: *"Ci dicemmo che qualunque*

⁶⁶ La Stampa, 2 luglio 1980

⁶⁷ La Stampa, 2 luglio 1980

⁶⁸ Pansa - Romiti, op. cit., p. 109.

⁶⁹ Ivi, pp. 110-111

*cosa avessimo potuto concedere, era tutta roba sprecata, perché un trauma doveva esserci. Sì, ci doveva essere un trauma. E noi dovevamo fare il primo passo*⁷⁰.

Romiti ha accollato su di sé meriti e responsabilità della "svolta" dell'80 e del nuovo corso Fiat degli anni successivi, lasciando la famiglia Agnelli sullo sfondo e suffragando in questo modo un'immagine di "duro" contrapposta a quella di "colombe" dei fratelli Agnelli. A parte che i tentativi di suddivisione dei padroni tra "buoni" e "cattivi" praticato per tanto tempo dalla sinistra italiana, non hanno mai dato grandi risultati, basta ricordare il prezzo pagato dai lavoratori dell'Olivetti dopo la gestione di Carlo De Benedetti, accreditato per anni come l'amico del PCI e del sindacato, ma nel caso Fiat è stupefacente che ancora il 6 settembre del 1980 l'Unità, allora organo del PCI, mettesse Romiti tra le "colombe" insieme a Gianni Agnelli in contrapposizione a Umberto Agnelli e Ghidella (responsabile della Fiat Auto) che invece avrebbero dovuto rappresentare i "falchi". Nel 1988, Luciano Lama, commentando dalle pagine dell'Unità il tono autoritario dell'intervista di Romiti, si domandava pateticamente cosa ne pensasse l'avvocato Agnelli che invece aveva sempre avuto atteggiamenti accettabili e aperti al dialogo. Una risposta la si può forse trovare in quanto ha scritto Alan Friedman nel suo libro *Tutto in famiglia*, (Longanesi 1988), a proposito di Gianni Agnelli: "se c'è da menare un colpo, non è mai lui a farlo: preferisce che siano altri a sporcarsi le mani. Non è stato sempre così; ma ha imparato quanto sia importante coltivare un'immagine senza macchia"⁷¹. In ogni caso senza togliere niente al "lavoro sporco" fatto da Romiti, occorre ricordare che l'offensiva per normalizzare la Fiat partì nell'autunno del 1979 con il licenziamento dei 61 delegati e militanti sindacali, ben prima quindi che Romiti fosse investito del ruolo di amministratore delegato. Il precipitare del mercato internazionale dell'auto era il contesto favorevole che la Fiat attendeva per modificare i rapporti di forza a proprio favore; come in altre occasioni, la crisi diventò per la Fiat un'opportunità formidabile per imporre il proprio piano strategico. Uno storico del movimento sindacale come Sergio Turone, che certo non può essere accusato di estremismo, è obbligato a questa semplice constatazione:

*"Peraltro, sempre escludendo qualsiasi legame fra gli Agnelli e la loggia P2, ... risulta dai fatti che il programma vagheggiato ed elaborato da Licio Gelli andava nella medesima direzione in cui - autonomamente - si muovevano gli interessi industriali dell'azienda torinese. E' noto che il programma di Licio Gelli, infarcito di aspirazioni reazionarie, prevedeva un rilancio del liberismo economico, una riduzione del costo del lavoro, un drastico ridimensionamento del sindacato. Sono proprio i risultati che - senza rischi di compromissione con Gelli né intrighi illegali - di fatto la Fiat ottenne alla luce del sole, in trentacinque giorni, fra il declinare dell'estate e l'inizio dell'autunno 1980 "*⁷².

Iniziano i 35 giorni

Mentre nei primi giorni di settembre⁷³ riprendeva a Torino l'attività produttiva, riaprivano progressivamente gli stabilimenti della Fiat e la città era attraversata dal corteo dei lavoratori della Indesit, minacciati da 12.000 licenziamenti, i segretari nazionali dell'Flm, Galli, Mattina, Bentivogli, Veronese, Sabattini e Morese, si incontrarono con Cesare Annibaldi, responsabile delle relazioni industriali della Fiat. In quella sede fu deciso di riavviare la trattativa e, salutando questo fatto positivo, la segreteria Flm si augurò che questo potesse mettere fine alla *"..orchestrata campagna dei mass media concernente addirittura (sic!) l'invio delle lettere di licenziamento da parte della Fiat .."*. La Flm continuava a non credere che la Fiat andasse fino in fondo.

Il 5 settembre Cesare Annibaldi annunciò che l'azienda aveva 24.000 lavoratori eccedenti che avrebbero dovuto rimanere a casa fino al dicembre del 1981, ma in ogni caso di questi, almeno 13/14.000 sarebbero dovuti essere avviati alla mobilità esterna, cioè licenziati. Nell'incontro dell'8 settembre la Flm si dichiarò disponibile a discutere di 7/8.000 eccedenti e ripropose gli strumenti del blocco del turn-over, dei prepensionamenti, della mobilità interna al gruppo escludendo però collocazioni esterne alla Fiat. Giorgio Benvenuto, segretario generale della Uil, si dichiarò favorevole alla mobilità interaziendale, purché da posto di lavoro a posto di lavoro e nei giorni successivi dichiarazioni dello stesso tenore vennero rilasciate da Gerardo Chiaromonte, della segreteria nazionale del Pci, Ottaviano Del Turco, segretario nazionale aggiunto della Fiom, e da Giancarlo Pajetta, della direzione nazionale del Pci, che si incontrò con i militanti Pci della Fiat il 13 settembre a Torino. Una dichiarazione pubblica di Cesare Del Piano, segretario della Cisl, a favore dello strumento della riduzione dell'orario di lavoro nella soluzione del caso Fiat cadde completamente nel vuoto e in ambiente sindacale venne considerata da molti come inopportuna. All'ennesimo incontro la Flm confermò la propria disponibilità alle ipotesi di blocco del turn-over e dei prepensionamenti ma respinse la richiesta Fiat di collocare in mobilità esterna 7.000 lavoratori e per la prima volta Claudio Sabattini, a nome della Flm, avanzò la proposta di una

⁷⁰ Ivi, p. 102

⁷¹ Vedi l'articolo di Riccardo Bellofiore, *Da Pansa/Romiti a Friedman*, in Quaderni sulla Fiat, giugno-settembre 1990, Torino.

⁷² Sergio Turone, *Il sindacato nell'Italia del benessere*, Laterza, Bari 1989, p. 87.

⁷³ Per la ricostruzione della cronologia della lotta dell'80: Aavv, *Con Marx alle porte*, Nuove Edizioni Internazionali, Milano, novembre 1980, (un libro scritto a caldo dai militanti della Lega Comunista Rivoluzionaria (IV Internazionale), tra i quali gli scomparsi Roberto Alotto, delegato delle Meccaniche di Mirafiori ed il giornalista Edgardo Pellegrini); la rivista edita dalla Federazione dello PdUP, Laboratorio Piemonte N°0, *Fiat: Dopo la lotta, l'accordo. Dopo questo accordo, quale lotta?* - Torino, dicembre 1980; Flm Torino, *Qui Radio Lotta...*, Torino; Pietro Perotti - Marco Revelli, *Fiat autunno '80*, Cric, Torino, 1987.

cassa integrazione a rotazione che avrebbe dovuto coinvolgere 78.000 lavoratori.

Mercoledì 10 settembre si ripeté nuovamente la trattativa e la Fiat annunciò l'avvio della procedura per 14.469 licenziamenti. La risposta operaia non si fece attendere: blocco e corteo interno a Rivalta da parte degli operai del secondo turno, poi corteo verso la Indesit in lotta inneggiando a Danzica e agli scioperi degli operai polacchi; alla Lancia di Chivasso, decisione del Consiglio di Fabbrica per il blocco immediato e presidio dei cancelli, alle Carrozzerie di Mirafiori, dopo la mensa, sciopero e blocco dei cancelli. Ha inizio la lotta dei 35 alla Fiat (37 per l'esattezza). Il giorno successivo, lo sciopero di 3 ore proclamato dalla Flm anziché iniziare alle ore 8, partì in molte realtà immediatamente alle 6, ad inizio turno. Alla testa del corteo che uscì dalle Presse si apprestava a raggiungere la porta 5 di Mirafiori, comparve per la prima volta il grande ritratto di Karl Marx che poi diventò il simbolo riconosciuto della lotta. Fu disegnato da Pietro Perotti, delegato agli Enti Centrali di Mirafiori, per segnalare che mentre gli operai torinesi si richiamavano idealmente alle lotte operaie polacche, gridando in corteo "Danzica, Stettino, anche qui a Torino", nella scelta dei simboli se ne differenziavano, usando come emblema il ritratto di Marx, anziché l'immagine della Madonna di Czestochowa. La lotta si diffuse immediatamente anche in altre città, scioperi all'Autobianchi di Desio e agli stabilimenti OM di Milano e di Brescia, grande corteo a Suzzara, fermi gli stabilimenti Fiat di Termoli, Cassino, Termini Imerese e Modena.

Nello stesso giorno, come aveva promesso Cesare Annibaldi, alle ore 16.30 tre commessi dell'Unione Industriali di Torino consegnarono alla Flm una raccomandata a mano dove era scritto: "*si rende necessario.. procedere ad una riduzione di personale per adeguare il sistema produttivo aziendale alle mutate condizioni complessive di mercato ed all'indispensabile recupero di competitività*"; più sotto erano indicati i numeri dei lavoratori da licenziare; 12.934 nel settore auto e 1.369 nel settore siderurgico⁷⁴.

Così Marco Revelli descriverà i primi giorni della lotta: "*Una grande replica, dal vivo dei primi anni Settanta. A prendere in mano la guida delle operazioni sono, in queste prime battute, i protagonisti di allora, quelli dell'autunno caldo: il soggetto operaio dotato di maggior consuetudine con la mobilitazione di massa, di più agili capacità di egemonia all'interno degli stabilimenti. Quello più adatto a gestire i momenti radicali di rottura. Sue sono le forme di azione, suoi il rituale di lotta gli slogans e i modelli organizzativi: ancora grandi cortei interni che attraversano la fabbrica e la rovesciano sui cancelli, ancora il suono ritmato dei tamburi, il consueto rumore operaio trasferito fin nel centro della città*"⁷⁵.

La scelta della Flm di procedere con scioperi articolati di 3 o 4 ore al giorno, venne fin dall'inizio scavalcata, in buona parte degli stabilimenti, da forme di lotta più incisive decise dai delegati o direttamente dai lavoratori. La diffusa consapevolezza di trovarsi in uno scontro "storico" nel quale si sarebbero giocate tutte le conquiste operaie strappate negli anni '70, mal si conciliava con la forma routinaria dell'articolazione. Così, fin dall'inizio negli stabilimenti di Chivasso e del Lingotto, prevalsero le 8 ore di sciopero ad oltranza. Ecco da alcune testimonianze cosa accadde nel vecchio stabilimento del Lingotto: "*c'è un dirigente Flm in fabbrica, Regazzi. La linea del sindacato è quella della prudenza. Si tenta quindi di fare un comizio, per prendere tempo. Ma delegati e operai non ne vogliono parlare: bisogna subito collegarsi a Mirafiori, altro che comizio! E' a Mirafiori, da sempre, che si decidono le sorti della lotta. La Uil tenta un diversivo, convoca lo stesso il comizio e un po' di lavoratori vanno a sentire le sagge parole di Regazzi mentre il corteo gira tutta Lingotto. Quando però giunge dove si svolge il piccolo comizio, si porta via tutta la gente*"⁷⁶. Battista Bastanza uno dei protagonisti, racconta come fu decisa la lotta ad oltranza: "*La tensione comincia ormai a salire. E così l'11 settembre, nel corso di una lunga e animata assemblea, decido di fare un intervento molto duro e incisivo, proponendo l'occupazione della fabbrica (si tratta in realtà dello sciopero ad oltranza con blocco dei cancelli, ndr), ma poiché altri insistono per continuare come prima, metto la proposta ai voti per alzata di mano. Il risultato è unanime per l'occupazione. Vengo sollevato in aria dai compagni e portato in corteo per cercare i crumiri in fabbrica, mentre altri compagni si dirigono ai cancelli*"⁷⁷. Sempre sugli avvenimenti del Lingotto, Mario Futino, delegato della Fim, ricorda che "*..durante quell'occupazione ci furono contrasti violenti tra i delegati del CdF e la Lega che cercò in continuazione di frenare la situazione di lotta. Quando si trovava davanti ad indurimenti da parte del CdF, la Fiat rispolverava e riutilizzava vecchi membri di Commissione Interna per cercare di far passare determinati accordi o proposte. Qualcosa del genere accadde al Lingotto durante i 35 giorni. La Fiat chiamò in direzione alcuni della Commissione Interna ed anche operatori di lega, con addirittura operatori di altre leghe (per es. da Mirafiori e Rivalta, da situazioni in cui all'inizio l'occupazione permanente come al Lingotto non c'era). Il loro tentativo non riuscì..*"⁷⁸.

Nonostante i tentativi della Flm, e anche del PCI, di controllarne la dinamica, fino alla fine del mese di settembre la lotta dispiegò quasi naturalmente, come un fiume in piena, incontenibile, dilagò in tutti gli stabilimenti del gruppo, coinvolgendo progressivamente negli scioperi anche realtà esterne alla Fiat Auto, Magneti Marelli, Iveco, Riv-Skf. La piena si riversò nella città coinvolgendo e trascinando tutta la società civile, lavoratori, donne, pensionati, disoccupati, studenti, negozianti, istituzioni, intellettuali, organi di informazione e persino i bambini delle scuole medie ed elementari. Tutti erano chiamati a misurarsi con la lotta operaia. Nel giro di pochi giorni la lotta della Fiat diventò il

⁷⁴ Cit. in Laboratorio Piemonte, Pietro Perotti, *Quei 35 giorni di lotta, quelli dopo*.

⁷⁵ Revelli, op. cit. p. 86

⁷⁶ *Con Marx alle porte*, p. 55

⁷⁷ Coordinamento cassintegrati, op. cit. p.81

⁷⁸ Ivi, pp.160-161

centro delle preoccupazioni politiche e sociali dell'intero paese.

Una battaglia sulla difensiva

Sul piano dei contenuti della vertenza la posizione sindacale rimase sostanzialmente sulla difensiva anche se con significative aperture per la mobilità interaziendale, purché da posto a posto di lavoro. Le disponibilità sulla mobilità non allarmarono più di tanto i lavoratori perché la versione sindacale veniva accompagnata dall'affermazione che nell'area non ci sarebbe stata la possibilità di realizzarla nel concreto. Ad esempio la Federazione Cgil-Cisl-Uil del Piemonte elaborò a settembre una documentata nota sul mercato del lavoro dove a fronte di un'ipotesi ottimista di circa 38.000 posti di lavoro che si sarebbero resi disponibili nel 1981 nella provincia di Torino (considerando il turn-over dell'industria e dei servizi, più l'attivazione di 15.000 posti in opere pubbliche straordinarie), si sarebbero determinati non meno di 78.000 persone senza lavoro⁷⁹. Gianni Alasia, dirigente del Pci, allora assessore regionale al Lavoro, il 17 settembre tenne una conferenza stampa dove dimostrò che nel mercato del lavoro piemontese non c'era spazio per una estesa mobilità.

I lavoratori ed i delegati in genere esprimevano un'opposizione all'attacco della Fiat molto più irriducibile di quella dell'apparato sindacale, anche rispetto a quell'apparato che era più sensibile agli orientamenti della base, ad esempio la V Lega Flm. Chi stava in fabbrica viveva direttamente l'aspetto politico dell'offensiva Fiat e delle sue conseguenze, in particolare l'inevitabile azzeramento del potere sindacale nelle officine nell'eventualità di una sconfitta. Ma anche la risposta dei lavoratori rimaneva su una posizione difensiva e la sua forte radicalità tendeva ad esprimersi più nelle forme di lotta che non sul piano dei contenuti. Significativi a questo proposito gli avvenimenti del 24 settembre a Torino, quando alla manifestazione conclusiva dello sciopero generale dei metalmeccanici, dopo i contestati interventi di Mattina e di Carniti, il palco sindacale fu invaso da delegati e lavoratori al grido "Né mobilità, né licenziamenti, occupiamo gli stabilimenti". Sullo stesso sentire, il documento redatto il 17 settembre dai Consigli di Fabbrica di Lingotto Carrozzeria e Presse dove si affermava: "La stessa Flm non può cominciare a parlare di eccedenze di personale, sia pure nel modo più corretto e cioè prospettando ipotesi di mobilità da posto di lavoro a posto di lavoro.." ma la soluzione va ricercata rilanciando la piattaforma aziendale ed entrando "...nel merito dello sviluppo tecnico-produttivo delle tecnologie e dei modelli da produrre nel futuro e di conseguenza ridistribuire l'organico attuale tra i vari stabilimenti Fiat..". Infine il documento concludeva con la necessità di "...prepararsi anche all'occupazione delle fabbriche non escludendo a priori momenti di autogestione di pezzi di produzione"⁸⁰.

Di fronte alla minaccia dei licenziamenti, nessun settore significativo del mondo sindacale o della sinistra avanzò la proposta della riduzione dell'orario di lavoro. Non lo fece la sinistra sindacale, a parte la già citata dichiarazione, personale ed un po' estemporanea, di Del Piano, non lo fecero i Consigli di Fabbrica, non lo fece il Pci, che da anni avversava l'obiettivo della riduzione d'orario, non lo fece nel suo complesso nemmeno l'estrema sinistra. L'unica eccezione fu rappresentata dai trotskisti della Lcr che continuarono per tutta la durata della lotta ad agitare con caparbietà la proposta della settimana lavorativa a 35 ore⁸¹. Una iniziativa che per la verità condussero più sul terreno della propaganda, preferendo, nel concreto della lotta sindacale, schierarsi a sostegno delle proposte difensive più avanzate del movimento, in particolare l'obiettivo della rotazione della cassa integrazione. Un modo di agire che, seppur con delle differenze caratterizzò l'insieme dell'area dell'estrema sinistra, un'area politico-sindacale che nonostante fosse attraversata da tempo da una profonda crisi di prospettiva era ancora largamente presente nelle realtà Fiat: il Partito di Unità Proletaria, significativamente presente sia nei CdF che nell'apparato sindacale, Democrazia Proletaria, con militanti sparsi dentro la Fiat ma con una forte area di simpatia fra i sindacalisti, soprattutto Fim e Cisl, la Lega Comunista Rivoluzionaria presente nei CdF e con nuclei militanti in diversi gli stabilimenti Fiat, Lotta Comunista non molto presente tra i delegati ma con gruppi di attivisti nelle diverse realtà e infine molti operai e delegati che pur non avendo un rapporto di partito, si identificavano nella sinistra rivoluzionaria (ex di Lotta Continua, appartenenti a collettivi e circoli giovanili).

Il vento di Danzica

La radicalità della base si esprimeva anche nelle forme di conduzione della vertenza e nella pretesa di una sua gestione trasparente e democratica. La parola d'ordine, lanciata inizialmente dai trotskisti, di tenere le trattative a Torino e di trasmetterle in televisione sull'esempio di quanto imposto dagli operai di Danzica, divenne rapidamente una richiesta di tutti i lavoratori. Al punto che nel comizio conclusivo della Festa nazionale dell'Unità di Bologna questa proposta fu ripresa da Enrico Berlinguer, segretario nazionale del Pci, che invitò i dirigenti sindacali a seguire l'esempio polacco, dichiarandosi favorevole alla trasmissione in diretta delle trattative.

Un episodio che spiega il clima di allora e esprime un malessere presente nel Pci: "*.. ai sindacati si rivolgono le accuse di essere troppo invischiati nei negoziati con il governo, nella frequentazione dei palazzi del potere e nelle alchimie di*

⁷⁹ Bollettino mensile di documentazione N°36, "Fiat storia di una lotta", op. cit., pp. 29-34

⁸⁰ Laboratorio Piemonte, N°0, op. cit., pp. 27 e 28

⁸¹ *Con Marx alle porte*, op. cit.

vertice, e di avere perso il polso della base, delle masse operaie"⁸². Dopo un sostegno iniziale della richiesta anche da parte delle strutture dei metalmeccanici, il 16 settembre l'attivo piemontese dell'Flm tenuto nella sede di via Porpora, sostenne, con l'opposizione della Quinta Lega, che il trasferimento a Torino della trattativa non era necessario purché lo svolgimento del negoziato fosse corretto e trasparente. In realtà lo sviluppo delle trattative non fu particolarmente trasparente. Iniziarono gli incontri ufficiali a Roma convocati dal democristiano Franco Foschi, il ministro del Lavoro, ma si sviluppò una fitta rete di incontri informali e riservati con la Fiat. Romiti nel suo libro intervista ci fornisce un quadro, probabilmente parziale, delle riunioni riservate, che gli furono richieste: con il ministro socialista Formica, in una saletta riservata al Grand Hotel, con i leaders sindacali a casa del ministro Scotti, con Gerardo Chiaromonte a casa di Adalberto Minucci, con Gianotti e Garavini a Torino in un appartamento sopra la Cinzano. L'amministratore della Fiat sintetizza così l'andamento delle trattative dell'autunno 1980: "*Ci incontravamo di continuo con i sindacati, qualche volta ufficialmente, qualche di nascosto, negli alberghi più strani di Roma. Ma non si trovava un punto d'intesa*"⁸³. Anche Piero Fassino, nell'80 responsabile per le fabbriche del PCI, ricorda che "*ci furono tutta una serie di contatti informali tra il Partito e la Fiat. Me e Pugno soprattutto. Tra me, Pugno e Romiti.. e Annibaldi, sulla praticabilità di soluzioni intermedie*"⁸⁴. Il 23 settembre fu reso pubblico un documento, stilato qualche giorno prima dal ministro del Lavoro Foschi dopo i ripetuti incontri tra le parti e contenente una possibile ipotesi di composizione della vertenza sindacale. In sintesi la mediazione Foschi prevedeva: il ritiro della procedura dei licenziamenti, il blocco del turn-over equivalente ad una riduzione di 3.000 lavoratori, il prepensionamento per 12.000 persone, la mobilità interna al gruppo Fiat, dimissioni incentivate volontarie, cassa integrazione a zero ore per 24.000 lavoratori, fino al 31 dicembre 1980, cassa integrazione a rotazione con verifiche trimestrali per tutto il 1981, formazione professionale per gli operai posti in cassa integrazione, verifica finale tra le parti al Ministero del lavoro a fine 1981. Una proposta che in sostanza riprendeva alcuni dei punti posti dal sindacato con la differenza di introdurre una fase di cassa integrazione a zero ore. La Fiat senza il minimo imbarazzo rifiutò la proposta del governo, mentre nel movimento sindacale la discussione fu più articolata e complessa. La risposta operaia fu netta. Già il 24 settembre nel corso di una imponente assemblea dei lavoratori di Mirafiori e Lingotto aperta alle forze politiche, sulla pista prove delle Carrozzerie di corso Tazzoli, Liberato Norcia, delegato Fim e leader indiscusso del settore Lastroferratura, respinse la mediazione del governo sull'ipotesi di cassa integrazione a zero ore. Lo stesso fece Mario Marchesano del consiglio di fabbrica del Lingotto e militante Uilm. Poi presero la parola gli esponenti politici. Grocchio della Dc fu coperto dai fischi non riuscì a parlare; contestato fu anche Cicchitto del Psi; non andò meglio per Marco Boato, i lavoratori non riconobbero in lui la sua passata militanza in "...*Lotta Continua ma il Partito radicale, di cui è deputato: contestato anche lui. E siccome se ne esce con un: "Ma è questa la vostra democrazia?" la dose dei fischi aumenta*"⁸⁵. Furono invece apprezzati gli interventi di Adalberto Minucci (Pci), Luciana Castellina (Pdup), Franco Calamida (Dp) e Angelo Caforio (Lcr). Tom Dealessandri, all'epoca dei fatti coordinatore Fiat per la Fim, commenta così quel passaggio: "*la mediazione Foschi viene rifiutata dalla Fiat, il che ha impedito che venisse fuori la contraddizione dentro il sindacato. Mentre il gruppo centrale del sindacato, pur con qualche opposizione, era per accettare la mediazione Foschi (io ero tra quelli che spingevano per l'accettazione), a Torino, nella riunione dei quadri, la mediazione non fu accettata, cioè la maggioranza era contro*"⁸⁶. Da Torino non si perde tempo e Pio Galli, segretario generale della Fiom, rammenta che "*una folta rappresentanza di delegati, di lavoratori e di dirigenti sindacali guidati dai compagni Bertinotti e Pace*"⁸⁷ si recò a Roma per esprimere il proprio totale dissenso verso la Mediazione Foschi. I segretari confederali, Lama, Carniti e Benvenuto si dichiararono apertamente a favore della proposta del governo. Sempre Pio Galli, , nella sua autobiografia, svela un retroscena: "*Foschi ricevette in due incontri separati i segretari generali della Flm e poi Lama, Carniti e Benvenuto. Tirando le somme, ci disse che c'era una differenza di posizioni sul problema della cassa integrazione. Mentre noi avevamo ribadito che l'accordo poteva essere fatto solo se si otteneva la rotazione, i confederali non avevano insistito in modo particolare su questo punto. Nel linguaggio della trattativa era un segnale preciso. Da quel momento la Fiat ha avuto una carta in più nel suo continuo gioco al rialzo*"⁸⁸. In tutti i casi la trattativa si trovò nuovamente ad un punto morto.

Berlinguer davanti alla Fiat

Nonostante tutta la produzione Fiat fosse sostanzialmente bloccata, la Fiat non stava subendo perdite sul piano delle vendite, si era infatti preparata per tempo a questa eventualità come ha svelato lo stesso Romiti: "*Poiché non volevamo cessare di vendere auto anche durante la vertenza, avevamo fatto uscire tutti gli stock di vetture, ce n'erano ancora di*

⁸² Lorenzo Gianotti, *Gli operai della Fiat hanno cento anni*, Editori Riuniti, Roma, 1999

⁸³ Pansa - Romiti, op. cit. p.122

⁸⁴ Bandiera Rossa, N° 8-9 , novembre – dicembre 1990, p. 26. La registrazione magnetica dell'intervista inedita a Piero Fassino, realizzata nel 1983 da Giuseppe Bonazzi, arrivò per vie traverse alla redazione di Bandiera Rossa che, data la sua importanza documentaria, decise autonomamente di renderla pubblica.

⁸⁵ *Con Marx alle porte*, op. cit. p. 25

⁸⁶ *I cassintegrati Fiat*, op. cit. p.188

⁸⁷ Pio Galli – Giancarlo Pertegato, *Fiat 1980. Sindrome di una sconfitta*, Ediesse, Roma, 1994, p.118

⁸⁸ Pio Galli, *Da una parte sola, Autobiografia di un metalmeccanico*, Manifestolibri, Roma, 1997, p. 198

abbastanza grossi, e li avevamo mandati presso tutti i commissionari. Era stato anche previsto di richiamare in Italia parte delle auto Fiat già inviate all'estero"⁸⁹. Inoltre Virginio Gallo segretario nazionale dei lavoratori dei trasporti della Cgil, il 15 settembre, denunciò che la Fiat aveva fatto sbarcare a Livorno 10.000 auto provenienti dalla Spagna e dal Brasile ed altre 15.000 erano in arrivo. Per ostacolare le operazioni anti-sciopero della Fiat, si svilupparono varie iniziative di solidarietà sia da parte portuali italiani che di lavoratori di altri paesi, ad esempio agli inizi di ottobre i lavoratori della sede di Waterloo, in Belgio, impedirono l'invio a Torino di 2.300 vetture.

Il 26 settembre, diciassettesimo giorno di lotta, giunse a Torino Enrico Berlinguer, l'amato segretario comunista. Nelle intenzioni della federazione torinese del Pci, che aveva organizzato la venuta di Berlinguer a Torino, il segretario avrebbe dovuto in giornata, visitare informalmente i presidi di alcuni stabilimenti e rinviare al comizio serale in piazza S. Carlo, le sue prese di posizione ufficiali. Ma come ricorda Lorenzo Gianotti che era segretario della federazione torinese, "nello stabilire il programma dei colloqui informali non si prevede l'effetto atteso... ad attenderlo non si trovano i picchetti di sciopero, ma una folla enorme" e Berlinguer " ..viene fatto salire su un palco improvvisato"⁹⁰ per prendere la parola. Durante uno di questi incontri con gli operai, alla porta 5 di Mirafiori, Liberato Norcia chiese a Berlinguer, a nome di tutto il Consiglio di Fabbrica, quale atteggiamento avrebbe assunto il Pci nell'eventualità di una vera e propria occupazione della fabbrica. Berlinguer, come era nel suo stile, rispose misurando attentamente le parole: "L'eventualità che trovandosi di fronte ad un ritardo nella soluzione della vertenza, a una intransigenza che rimanga da parte dei dirigenti della Fiat, si debba giungere a forme più acute di lotta, comprese forme di occupazione (applausi) .. Ripeto che queste forme di lotta - come del resto è avvenuto nelle settimane passate, come avviene credo ogni giorno - dovranno essere discusse e decise dai lavoratori stessi nelle loro assemblee. Se si giungerà a questo, è evidente che ci dovrà essere un grande movimento in tutto il paese - oltre, naturalmente, in primo luogo, nella città di Torino, in Piemonte - per sostenere i lavoratori che saranno impegnati in queste più acute, più stringenti, e anche più pesanti forme di lotta. E in questo senso, potete esserne certi, vi sarà l'impegno politico, organizzativo e anche di idee di esperienza del Partito Comunista ..."⁹¹

Intorno a questa dichiarazione di Enrico Berlinguer si aprì una accanita discussione, sia direttamente nella vicenda sindacale, sia sul piano della ricostruzione storiografica. Romiti ricorda che il vertice Fiat si allarmò molto: "telefonammo a Cossiga (allora presidente del Consiglio ndr) e ci lamentammo di questo. Il presidente del Consiglio buttò acqua sul fuoco: che cosa vuole Romiti, quello è un partito d'opposizione, noi non possiamo farci niente, auguriamoci che non accada nulla, se poi davvero decideranno di occupare la Fiat, vedremo che cosa si potrà fare"⁹². Nei giorni immediatamente successivi alla conclusione della lotta alla Fiat, Gerardo Chiaromonte, a proposito del ruolo del suo partito, precisò: " il PCI non ha incitato all'occupazione delle fabbriche, né si è dichiarato favorevole a queste forme di lotta. Berlinguer ha detto un'altra cosa: ha detto che, se il sindacato e gli operai fossero stati costretti ad adottare questa forma acuta di lotta, noi saremmo stati con gli operai... Ripeto: nel concreto ci siamo adoperati in ogni modo ed in ogni sede, perché non si giungesse alla occupazione "⁹³. Piero Fassino, tre anni dopo, ricostruì la vicenda in questo modo: " ..io ricordo benissimo, per quello che può valere questo ricordo da un punto di vista storico, che la sera prima, arrivato Berlinguer a Torino, parlammo con lui della situazione e affrontammo questa questione (l'occupazione ndr) e fummo d'accordo sul fatto che questa scelta andava evitata perché erano molto maggiori i rischi e i costi che i benefici politici che ci potevano venire "⁹⁴. Anche Diego Novelli è ritornato sul ruolo del PCI e suo personale rispetto alle forme di lotta: "Io sono andato tre volte davanti ai cancelli della fabbrica, sono andato tutte e tre le volte su richiesta, prima ancora che dei sindacati, del prefetto e del questore. La prima volta mi hanno accusato (Libera e Bella, Luca di Montezemolo [qui Novelli usa un nomignolo allora molto diffuso nella sinistra torinese-nda]) di essermi arrampicato sui cancelli di Mirafiori ad aizzare le masse. Come? Ero andato lì perché il prefetto mi ha scongiurato, perché c'era 20 mila davanti ai cancelli di Mirafiori che se venivano giù nel centro della città quel giorno non si sapeva cosa sarebbe capitato. Io sono andato a fare da parafulmine, da acchiappamosche, a tenerli lì, a farli ragionare. Ho fatto il sindaco. C'è stato poi l'errore, secondo me, del sindacato, ma sai, adesso sono tutti bravi "⁹⁵. Senza far torto alla buona fede della ricostruzione di Novelli, occorre però ricordare che i suoi interventi ai cancelli della Fiat, non solo furono molto acclamati, ma risultarono piuttosto battaglieri. Ad esempio il 19 settembre alla porta 5 di Mirafiori, davanti ad un mare di lavoratori, disse nel suo comizio: "state combattendo una battaglia - e non c'è ombra di retorica in quello che sto per dire - state combattendo una battaglia che ha un valore nazionale, perché combattete una battaglia contro chi vorrebbe fare tornare in questa città (in crescendo) il clima degli anni '50! (ovazione).... E se qualcuno si è illuso, magari con qualche irresponsabile compiacenza romana di far passare questa linea, glielo diciamo anche qui, compagni, senza nemmeno alzare il tono della voce, con estrema serenità ma con estrema fermezza: se lo tolgano dalla testa. Se oggi noi siamo qui davanti ai cancelli di Mirafiori, per rendere conto a voi di quello che abbiamo fatto e di quello che faremo, se qualcuno pensasse di insistere di far passare per forza quel

⁸⁹ Pansa - Romiti, op. cit., p.115

⁹⁰ Gianotti, op. cit. p 248

⁹¹ Perotti - Revelli, op. cit. p.46

⁹² Pansa - Romiti, op. cit. p.119

⁹³ La Stampa, 24 ottobre 1980.

⁹⁴ Bandiera Rossa, N° 8-9, 1990

⁹⁵ I cassintegrati Fiat, op. cit. p.158

*disegno, ebbene quel giorno noi non saremo davanti ai cancelli di Mirafiori ma saremo dentro a Mirafiori (applausi)*⁹⁶.

Occupare la Fiat?

A spiegare la presa di posizione che assunse Berlinguer può essere sufficiente la spiegazione di Gianotti che scrive che “...chiunque abbia esperienza di un’assemblea di massa – tanto più se improvvisata e carica di tensione – sa che esercita un notevole condizionamento su chi parla”⁹⁷? Indubbiamente l’aspetto psicologico può aver influito. Al suo arrivo ai cancelli della Fiat, Berlinguer fu letteralmente preso d’assalto dagli operai, tutti volevano stringergli la mano, toccarlo, parlargli. Berlinguer, come tutti i dirigenti politici e sindacali che in quei giorni visitarono la Fiat, fu sicuramente colpito dal fortissimo clima di combattività operaia che non ammetteva incertezze. In tutti i comizi che si svolsero nel corso della lotta, era sufficiente che l’oratore avesse qualche tentennamento, o appartenere ad uno schieramento politico a destra del Pci, per essere subissato dai fischi. In sostanza aveva diritto di parola, ed agibilità nel movimento, soltanto chi, senza ambiguità, era schierato con la lotta dei lavoratori. Oltre a diversi sindacalisti che in alcune occasioni furono contestati, venivano fischiati esponenti della Dc e del Psi venivano invece ascoltati quelli del Pci, dello Pdup, di Dp e della Lcr. Gli operai della Fiat in lotta non andavano a prendere la linea da nessuno, al contrario pretendevano che il sindacato e le forze della sinistra portassero avanti senza ambiguità i loro obiettivi. Anche la demagogia di alcuni comizi sindacali, ad esempio la famosa espressione di Giorgio Benvenuto, “O la Fiat molla o molla la Fiat”, si spiega con il fatto che chi non fosse entrato in sintonia con il potente sentire collettivo della massa operaia, sarebbe stato respinto dal movimento: “Benvenuto, la sera prima, gira da porta a porta. Appena arriva, si sente chiedere: ‘Ma allora compagno Benvenuto, tu la sottoscrizione quando la fai?’. E il giorno dopo non è solo demagogia, se continua, nel discorso, a citare frasi colte da operai, la sera prima, alle porte. E’ che gli devono essere restite nelle orecchie, insistenti, precise”⁹⁸. Nel comportamento contraddittorio dei dirigenti del PCI, vi fu insieme la necessità di padroneggiare la dinamica della vertenza, mantenendo al contempo il consenso e le simpatie tra i lavoratori. Va da se che senza la seconda condizione, la prima sarebbe risultata impraticabile. Fin dall’inizio della lotta, il PCI chiese ai propri militanti di essere alla testa delle lotte, mobilità tutte le proprie strutture di partito e tutti i propri rappresentanti istituzionali, mise a disposizione dei presidi ai cancelli, baracche, tende ed altro materiale di tutti i generi, attivò i propri canali nel mondo della cooperazione, nel commercio e nel mondo agricolo, per rifornire gli scioperanti di derrate alimentari di ogni tipo.

Almeno nella prima fase dei 35 giorni, è plausibile che i dirigenti comunisti avessero colto nella lotta alla Fiat una grande occasione di rilancio politico, dopo la crisi dell’esperienza della cosiddetta “unità nazionale”, quando, prima con l’astensione e poi con il voto favorevole, il PCI sostenne governi guidati da democristiani.

E’ indubbio che nel gruppo dirigente del partito fossero presenti sensibilità politiche divergenti e non è escluso che nella dichiarazione davanti ai cancelli della Fiat vi fosse, nelle intenzioni di Berlinguer, qualcosa di più che non una semplice trovata retorica, come invece hanno cercato di accreditare Chiaromonte, Fassino e Gianotti.

Nel corso dei 35 giorni l’eventualità di una occupazione della Fiat fu a lungo discussa e attentamente valutata, e anche preparata. Ecco la testimonianza di Epifanio Guarcello, delegato delle Meccaniche di Mirafiori e dirigente Fim: “Si comincia a parlare nei consigli di fabbrica e nel sindacato di occupazione della Fiat. Il problema non è di facile attuazione perché implica una grossa organizzazione e una responsabilità politica che dovrà essere a tutti i livelli. A Mirafiori si costituisce una commissione tecnica fatta dai compagni dei consigli di fabbrica, dalla lega Flm e dall’azione Cgil, Cisl e Uil. Questa commissione ha lo scopo di analizzare tutti i problemi settore per settore, individuare i posti da sorvegliare fuori e dentro lo stabilimento, per evitare sia incidenti che provocazioni: I vari piani tecnici di occupazione prevedono la sorveglianza di vari punti all’interno dello stabilimento, quelli più delicati dal punto di vista produttivo, la sorveglianza dei vari capannoni e dei viali esterni allo stabilimento. La sorveglianza è garantita da squadre operaie con responsabile per ogni squadra. Stabilito il piano si fa il conto degli operai che devono garantire la sorveglianza e si prende nome e cognome dei disponibili che vengono raccolti in pochi giorni. Oltre a questo occorre garantire che alcune squadre facciano regolarmente il loro lavoro: gli addetti alle cabine elettriche e di trasformazione, gli addetti alla manutenzione straordinaria, i pompieri e gli infermieri, che sono i lavori indispensabili per evitare qualsiasi tipo di incidente: Per questo si prende contatto con questi lavoratori e se ne ottiene la piena disponibilità. Oltre a questo tipo di piani tecnici si fa un regolamento generale a cui tutti i lavoratori devono attenersi, pena l’espulsione dall’occupazione. Questo regolamento deve essere approvato in assemblea. Di tutte queste cose si parlò nel movimento sindacale torinese in coincidenza con la visita di Berlinguer a Torino e l’occupazione era data per scontata da parte di tutti”⁹⁹. Altre testimonianze insistono su questo punto: “Certo, Novelli fa il discorso “dentro i cancelli” perché la parola d’ordine dell’occupazione già circola con insistenza. Quando questo discorso lo farà Berlinguer si sarà ancora

⁹⁶ Perotti – Revelli. op. cit., p. 34

⁹⁷ Gianotti, op. cit. 249

⁹⁸ Con Marx alle porte, op. cit. p. 117

⁹⁹ Laboratorio Piemonte N°0, op.cit. pp.16 e 17

più oltre: è già in atto la preparazione tecnica dell'occupazione. Già si sono fatti conti, per occupare e tenere Mirafiori ci vogliono 3.000 operai. E già si sono presi i nomi, già si sono distribuiti i compiti. Lo stesso è già in cantiere negli altri stabilimenti"¹⁰⁰. Felice Celestini, delegato Fiom delle Presse di Mirafiori, conferma che egli fece parte di una commissione con due operatori della Quinta Lega, Gianni Vizio e Aldo Dutto, e un membro di esecutivo dei CdF di ogni settore e l'attività di questa commissione fu quella di costruire, mappe alla mano, il piano operativo dell'occupazione.¹⁰¹ Ed ecco cosa rammenta Fassino: "L'episodio dell'occupazione nasce così! Da qualche giorno si discuteva a Torino, nel movimento sindacale, di come, siccome si avvicinava la scadenza del 5 ottobre – che sarebbe stata la scadenza entro cui sarebbero scaduti i 25 giorni dal 10 settembre [inizio della procedura per i licenziamenti - nda] – si avvicinava la scadenza del 5 ottobre e si discuteva come il 5 ottobre dare sbocco alla lotta. Nel senso che fino al 5 ottobre va bene: c'era un crescendo di blocco dei cancelli. Ma dopo il 5 ottobre si è di fronte a un fatto nuovo. Chi riceveva la lettera di licenziamento era licenziato; chi non la riceveva avrebbe avuto paura magari di riceverla, voleva entrare. Insomma si produce un fatto nuovo. Come dare sbocco? E nel movimento sindacale si discuteva se andare all'occupazione"¹⁰².

Le liste di proscrizione

Non si arrivò alle lettere di licenziamento, perché alle ore 15.00 del 27 settembre, grazie al voto in parlamento di alcuni franchi tiratori, cadde il governo Cossiga. Alle ore 17.00 con un ineguagliabile tempismo la Fiat annunciò il rinvio della procedura dei licenziamenti alla fine del 1980, per il "proprio senso di responsabilità" verso le sorti del paese, e la messa in cassa integrazione a zero ore per tre mesi di 24.000 lavoratori, a partire dal 6 ottobre.¹⁰³ La mossa della Fiat rappresentò una svolta nella vertenza, portando scompiglio nel movimento sindacale e rafforzando l'iniziativa di coloro che puntavano alla smobilitazione. Immediatamente dopo l'annuncio Fiat, le segreterie confederali disdussero lo sciopero generale proclamato per il 2 ottobre, che con tanta passione gli operai della Fiat avevano reclamato. Quali che fossero le intenzioni iniziali, dopo la caduta del governo Cossiga ed il ritiro delle procedure di licenziamento, nel gruppo dirigente del Pci si rafforzò l'idea di raffreddare la vertenza: "I dirigenti della Federazione comunista emettono un comunicato, nel quale giudicano la modifica del provvedimento un esito positivo della mobilitazione, che richiede un cambiamento della condotta sindacale; il documento invita Flm e lavoratori a cessare il blocco degli ingressi, a rientrare negli stabilimenti, attenuando gli scioperi"¹⁰⁴. Anche Fassino conferma l'orientamento del Pci: "Il sabato e la domenica viene da noi impegnata nel discutere come presentarsi in fabbrica lunedì. E qui si apre nel movimento una discussione altrettanto drammatica. Tra chi come me e altri compagni – quasi tutto il gruppo dirigente del Partito, i compagni della Cgil nazionale, Garavini e Trentin in testa – sostengono che è necessario passare alla articolazione, cioè rientrare in fabbrica e gestire un piano di lotte articolate, mentre si rifà la trattativa e chi – quelli che sostenevano che l'accordo andava fatto soltanto con la dilatazione della cassa integrazione – che dicono questo si può fare ad una sola condizione, che la Fiat dica che la cassa integrazione sia a rotazione"¹⁰⁵. Anche in quel frangente il Pci fu attraversato da contraddizioni, ecco a questo proposito la recriminazione di Gianotti: "A quel punto, cioè dopo la caduta del governo Cossiga, bisognava avere il coraggio di dire che la vertenza andava chiusa. Invece si volle andare avanti sulla strada del braccio di ferro con la Fiat, e lo stesso Berlinguer scelse quella strada"¹⁰⁶.

Tom Dealessandri, nei suoi ricordi parla dell'incontro che si tenne con la Fiat la sera di lunedì 29 settembre: "era chiaro che la cassa integrazione per tre mesi non era credibile per nessuno perché c'era l'espulsione, cioè il punto era il distacco. Per cui noi tentiamo in quel momento un affondo, e diciamo che è possibile discutere e fare un preaccordo anche transitorio alla condizione che i criteri per l'individuazione delle liste di cassa integrazione siano criteri oggettivi, il che dava a loro la possibilità di scegliere e a noi poi al limite di contestare alcune scelte. Siccome non è che potevamo inventarne molte, sostanzialmente si è ragionato sui criteri dei licenziamenti collettivi. Questo la domenica sera nell'incontro all'Unione Industriale con il gruppo dirigente Fiat. Ci lasciammo su questa ipotesi: la Fiat al lunedì mattina ci avrebbe detto, entro le nove, le nove e mezza, se avrebbe accettato un'ipotesi di questo genere (in realtà si trattava del lunedì sera e del martedì mattina ndr). In realtà alle nove e mezza noi non abbiamo avuto risposta; abbiamo avuto una risposta che è venuta dagli stabilimenti, nel senso che alle nove hanno messo fuori le liste"¹⁰⁷. Come risposta alle liste di espulsione per 23.000 lavoratori decise unilateralmente dalla Fiat, il Consiglio di Mirafiori [la riunione di tutti i CdF dei diversi settori – nda], che si svolse al Teatro Nuovo, approvò una mozione che conteneva la decisione dell'immediato presidio di tutti i cancelli e la richiesta alle confederazioni di proclamare nuovamente lo sciopero generale. Per gli operai della Fiat fu sufficiente dare una scorsa agli elenchi affissi dai "guardioni" (il corpo aziendale di vigilanza interna) ai cancelli, per capire che l'azienda voleva decapitare l'avanguardia delle lotte. Ecco come Marco

¹⁰⁰ *Con Marx alle porte*, op.cit. p.69

¹⁰¹ Testimonianza resa all'autore

¹⁰² *Bandiera Rossa* N° 8 – 9, 1990, p. 22

¹⁰³ Il testo del comunicato Fiat è nel Bollettino mensile di documentazione, op. cit. pp. 51 e 52

¹⁰⁴ Gianotti, op. cit. p. 250

¹⁰⁵ *Bandiera Rossa* N° 8 - 9, p. 24

¹⁰⁶ Da un'intervista sull'Europeo, cit. in Pansa - Romiti, op. cit p. 124

¹⁰⁷ *I cassintegrati Fiat*, op. cit. p. 182

Giatti, coordinatore per la Fiom piemontese della Fiat, commentò in un comizio a "caldo" alla porta tre di Mirafiori le liste dei 23.000 sospesi: "I criteri che sono stati usati si possono sinteticamente così riassumere: ci sono molte donne, ci sono molti inidonei, ci sono soprattutto molti delegati e lavoratori combattivi, le cosiddette avanguardie. Compagni, ci sono squadre in cui i delegati non ci sono più; oppure ci sono squadre in cui è rimasto il delegato ma gli si è fatto il vuoto attorno. Cioè in sostanza, quell'obiettivo che la Fiat voleva raggiungere con i 14.000 licenziamenti, se ne è cambiata la forma, ma rimane intatta la sostanza. Ed è per questo, compagni che noi proponiamo come iniziativa di lotta, in coerenza con questo giudizio politico - già da ieri l'abbiamo deciso - il presidio dei cancelli di tutti gli stabilimenti della Fiat, auto, Teksid, veicoli industriali, di tutto il gruppo nel suo complesso, e ne chiediamo l'estensione a tutto il gruppo a livello nazionale"¹⁰⁸.

Aggrappati ai cancelli

A quel punto, nonostante qualche tentativo di pressione verso l'articolazione da parte di qualche dirigente sindacale e del Pci, la forma di lotta dello sciopero ad oltranza e del blocco dei cancelli si estese immediatamente a tutti gli stabilimenti Fiat. A posteriori saranno in molti a dire che la mancata articolazione delle lotte è stata una delle principali cause della sconfitta. Dieci anni dopo, nel 1990, nell'inserto torinese di Repubblica dell'11 ottobre, dedicato alla vicenda dei 35 giorni, Pierre Carniti attribuiva la colpa della lotta ad oltranza al Pci e Diego Novelli ai delegati della Fim. Renzo Gianotti come "colpevoli" chiama in causa "...i principali dirigenti piemontesi (gli stessi che si erano precipitati a Roma, quando all'inizio della vertenza si era profilato un accordo che prevedeva il ricorso alla cassa integrazione, per bocciare qualsiasi intesa) e dei metalmeccanici non sono convinti di dover ricondurre alla ragione (sic!) la "massa riottosa" dei loro uomini, perché ne condividono sostanzialmente gli orientamenti"¹⁰⁹. In realtà la scelta del blocco dei cancelli fu una decisione pressoché unanime dei lavoratori, come scelta obbligata per impedire la spaccatura tra chi sarebbe rientrato al lavoro e chi sarebbe rimasto fuori. Dealessandri non ha dubbi: "il blocco dei cancelli è avvenuto nei fatti. Quando c'è una dimensione per cui il 15% della manodopera... [è espulso] e dentro ci sono largamente pezzi rappresentativi anche dei consigli di fabbrica, la possibilità di non andare ai cancelli è quasi impossibile perché per fare una lotta diversa bisogna che quelli degli elenchi stiano fuori, cioè vuol dire già prendere atto che sei fuori. Era lì il punto: era quanti andavano fuori, come si andava fuori e in che modo si accompagnava il processo di ristrutturazione con i possibili rientri. Per cui una forma di lotta alternativa su cui pure si è discusso lungamente, effettivamente non c'era perché creava una spaccatura. Nel momento in cui si rientrava non c'era più lotta; cioè era impossibile che gli altri che erano dentro a quel punto facessero la lotta"¹¹⁰.

Per valutare l'assurdità dell'ipotesi di articolazione della lotta dopo un eventuale rientro al lavoro, è sufficiente rammentare il crollo della partecipazione agli scioperi negli stabilimenti Fiat, negli anni immediatamente successivi al 1980, dopo la "cura" della cassa integrazione a zero ore. Per ritornare ad una minima capacità di mobilitazione interna bisognerà aspettare il 1984, con gli scioperi contro i tagli della scala mobile. In ogni caso, dopo l'ottobre '80, scioperi articolati con presidi dei cancelli, alla Fiat non se ne sono più visti. L'unica reale alternativa al blocco dei cancelli sarebbe stata "...la forzatura in avanti, l'occupazione della fabbrica come terreno di riunificazione operaia e di rilancio politico dell'iniziativa. Ma a questo punto più nessuno si azzarda a parlarne. Non resta che attestarsi a metà tra il "dentro" e il "fuori", sulla linea di confine tra la fabbrica e la città [...] Insidiati da un potere che sentono sempre più generale e forte, incerti sul proprio futuro, privi di una guida sicura, gli operai si attestano sull'unico terreno che conoscono e controllano. Si aggrappano ai cancelli"¹¹¹. Fausto Cristofari, delegato del Lingotto, rievoca la scelta dei presidi: "L'occupazione alla fine non ci sarà. Le segreterie Flm proporranno il semplice blocco dei cancelli. E a quei cancelli restiamo abbarbicati giorno e notte, mentre le scelte vengono compiute altrove: si crea quella separazione tra i protagonisti della lotta e chi decide, che faciliterà l'opera di lento "smontaggio" della mobilitazione"¹¹².

Dai primi giorni di ottobre davanti agli stabilimenti Fiat, si animò, e a poco a poco prese forma, una nuova realtà sociale: il popolo dei cancelli. Quasi una tribù guerriera che viveva i propri giorni e le proprie notti accampata sul terreno di battaglia, un po' incerta se stesse assediando una fortezza o se la stesse difendendo.

Vi fu una frenetica attività per consolidare le strutture dei presidi, si fortificarono con assi, paline di cemento, tubi di ferro gli sbarramenti sui cancelli. Si resero più accoglienti e funzionali le baracche e le tende. In molte situazioni gli scioperanti si procurarono le attrezzature per cucinare. Al Lingotto venne montato un capannone e fu organizzata una mensa popolare, lo stesso fu fatto a Chivasso. Per coordinare meglio i presidi di Mirafiori e garantire l'informazione, fu recuperato un pullman in disuso dell'Atm, fu attrezzato con macchine da scrivere e telefono e fu piazzato davanti alla porta 5 di Mirafiori. Era il quartier generale degli scioperanti e la sede di Radiolotta. Una radio che non era una radio. La redazione raccoglieva tutte le notizie riguardanti la lotta Fiat, in costante collegamento telefonico, con le sedi sindacali, le agenzie di stampa, con le radio libere (Radio Flash, Radio Città Futura, Radio Torino Alternativa) ed emetteva ogni giorno due comunicati, il primo alle 10 del mattino ed il secondo alle 17, che poi venivano trasmessi con

¹⁰⁸ Perotti - Revelli, op.cit. p.56

¹⁰⁹ Gianotti, op. cit. p 251

¹¹⁰ *I cassintegrati Fiat*, pp.187 e 188

¹¹¹ Revelli, op.cit. p 91

¹¹² *L'altra faccia della Fiat*, op. cit. 137 e 138

gli altoparlanti dall'auto di Radiolotta a tutte le porte di Mirafiori. Si costituì una rete di radioamatori che, soprattutto durante la notte, manteneva in collegamento le porte ed il Centro di Coordinamento della porta 5. Il ritratto stilizzato di Karl Marx che campeggiava sul cancello cinque della palazzina di Mirafiori fu riprodotto spontaneamente dai lavoratori perché ogni presidio voleva il "suo Marx". Poi sui cancelli cominciarono anche a comparire le immagini di altri rivoluzionari, in particolare Antonio Gramsci ed Ernesto Che Guevara. La FIm produsse parecchi manifesti ed altro materiale propagandistico a sostegno delle ragioni della lotta, in particolare venne sviluppato graficamente lo slogan "la soluzione c'è - no ai licenziamenti", che divenne il marchio sindacale di tutta la vertenza.

Quelli del carnevale e dell'anarchia

L'attività intorno ai cancelli cresceva con il passare dei giorni: dibattiti, incontri, proiezioni cinematografiche, animazione e spettacoli teatrali, mostre di fotografie, quadri e disegni, concerti; tutte iniziative che raccoglievano gli scioperanti, le loro famiglie e la gente dei quartieri. La FIm lanciò una sottoscrizione nazionale a sostegno dei lavoratori della Fiat che risultò uno strumento efficace per coinvolgere gli altri lavoratori e la popolazione. Nei primi due giorni la sottoscrizione raggiunse i 700 milioni.

Ai lavoratori in lotta arrivarono montagne di manifestazioni di solidarietà, di vescovi, parroci, intellettuali, istituzioni, uomini politici ma soprattutto di tanta gente comune, che magari passava dalle porte e lasciava una bottiglia di vino, qualcosa da mangiare o la sottoscrizione. A sera, ad ogni porta, il popolo dei cancelli si radunava intorno al fuoco: si parlava, si commentavano gli avvenimenti del giorno, si scherzava nella più fraterna convivialità, si giocava e poi alle volte si faceva musica, si cantava e si ballava. Doveva essere in una di queste sere che ...il dottor Romiti, di soppiatto e coperto dall'oscurità, si fece accompagnare dal suo autista (e probabilmente anche da qualche guardia del corpo bene armata), in un giro intorno a Mirafiori che cosa vide? Vide che "...*quei picchetti erano fatti di gente allegra, che si divertiva. Cantavano. Giocavano a carte. C'erano delle ragazze [sic!]. Non mi sembravano persone alle prese con un dramma.... E allora conclusi: questi non sono operai Fiat, perché l'operaio della Fiat in questo momento è preoccupato, è angosciato, è tormentato... Questi sono i soliti duemila professionisti del sindacato.*"¹¹³. Il Romiti che nella notte andò a fare il voyeur dei presidi, rimase esterrefatto e avrà pensato "come, io in questa vicenda mi sto rodendo il fegato e questi si divertono?" Un interrogativo del genere avrebbe potuto non farlo più dormire la notte, ma poi per assicurarsi deve essersi detto: "No... Non può essere, questi qui non sono operai Fiat". Romiti era di un altro mondo, non poteva conoscere quell'umanità operaia che da sempre, anche nei momenti più difficili, traeva allegria dalla lotta, dal trovarsi, in tanti, insieme, uniti contro il padrone. La lotta era ogni volta un'occasione di festa e di liberazione. L'amministratore Fiat deve essere sempre stato piuttosto allergico al buonumore operaio perché anche diversi anni dopo definì con stizza i cassintegrati Fiat, che in genere facevano simpatiche manifestazioni animate e rumorose, "quelli del carnevale e dell'anarchia". Una definizione che, a dispetto di Romiti, evoca un bellissimo quadro di Brugel, *Il contrasto tra Carnevale e Quaresima*, dove simbolicamente si oppongono, da una parte il mondo profano della festa e dei colori, dall'altra un mondo bigotto della penitenza e della contrizione. Non c'è da stupirsi se con il suo grigiore Romiti non sia riuscito mai a comprendere il carnevale operaio.

Con il passare dei giorni nuove figure di lavoratori assumevano un ruolo da protagonisti: gli operai più anziani, gli invalidi e gli inidonei, che si sentivano implacabilmente offesi nell'essere trattati dalla Fiat come rifiuti; i giovani, molti dei quali provavano per la prima volta nella loro vita, la sensazione di essere al "centro della storia"; le donne che con l'ingresso in fabbrica avevano conquistato una nuova dimensione sociale e non erano disponibili ad essere ricacciate indietro. Una determinazione che fu poi sintetizzata dalla parola d'ordine "a casa non si torna".

Le donne dalla fine degli anni '70, con le assunzioni di massa dal collocamento, avevano portato in Fiat una nuova carica ed una nuova combattività, il loro ruolo era decisivo negli scioperi e nei cortei, ma ancora poco presente nei Consigli di Fabbrica e nella gestione delle cose sindacali. Con i 35 giorni le donne della Fiat cominciarono a conoscersi e riconoscersi, conquistando un ruolo soggettivo via via più forte: "il 24 settembre, in occasione dello spettacolo di Franca Rame a Rivalta, ci sarà la prima occasione di incontro larga per i vari, combattivi reparti delle donne Fiat. Il 25, per lo sciopero nazionale dei metalmeccanici, il loro spezzone di corteo sarà ancora esiguo, anche se vivace. E solo il 6 ottobre si avrà al pullman FIm alla porta 5 la prima riunione organizzativa di donne, delegate e operaie. Due giorni dopo, la seconda riunione già sarà più ampia e con una sentita partecipazione. I temi saranno più vasti: il ruolo della donna in fabbrica ma anche nella famiglia, nella società"¹¹⁴.

Il 6 ottobre, giorno di inizio della cassa integrazione per i 23.000 delle liste di proscrizione, fu un momento

¹¹³ Pansa - Romiti, op. cit. pp.123 e 124

¹¹⁴ Con Marx alle porte, op. cit. p 62

decisivo per la continuazione della lotta. La Fiat aveva promesso che a partire da quella data, avrebbe preso provvedimenti disciplinari per quei lavoratori che pur essendo stati messi in cassa integrazione, avessero messo piede in azienda. Era una sfida che non poteva essere ignorata. Il 6 ottobre la Flm chiese a tutti i lavoratori della Fiat, compresi i cassintegrati, di entrare nei propri stabilimenti, non bollare la cartolina di presenza e poi riuscire per partecipare alle assemblee. Quel giorno, con tutti gli occhi del paese puntati addosso, gli operai della Fiat passarono disciplinatamente i cancelli, a Mirafiori, Rivalta, Lingotto, Materferro, Lancia di Torino e di Chivasso e poi in grandi cortei uscirono dai cancelli e si concentrarono davanti alle palazzine delle direzioni dove erano convocati i comizi sindacali.

Fu una grandissima prova di forza democratica dei lavoratori e della Flm, con buona pace per coloro che, sia durante i 35 giorni, ma anche dopo, polemizzavano sulla scarsa democrazia della lotta e invocavano il referendum.

Al Lingotto parteciparono alla 5000 lavoratori, 4000 alla Lancia di Chivasso. Davanti alla porta 5, 20.000 lavoratori di Mirafiori mostrarono un significativo striscione: "Agnelli volevi dividerci invece ci hai uniti".

O la Fiat molla, o molla la Fiat

Un vecchio slogan di Lotta Continua diceva "Agnelli ha paura e chiama la questura", ed è quello che cominciò a capitare in quei giorni di ottobre 1980. Il 2 ottobre la Fiat denunciò alla Procura della Repubblica le indicazioni di lotta della Flm e vi fu il primo tentativo, non riuscito, di sfondamento dei picchetti da parte di un gruppo di capi, capeggiati dal direttore, alla Teksid di Carmagnola. Il 3 ottobre le direzioni di Chivasso e di Cassino vennero ritirate dagli stabilimenti. A Termini Imerese fu denunciato il Consiglio di Fabbrica. I direttori di tutti gli stabilimenti Fiat denunciarono con nome e cognome tutti i partecipanti ai picchetti. Il 5 ottobre alla Fiat di Volvera una squadra di capi e picchiatori fascisti tentò di sfondare, ma venne respinta. A Desio la Fiat insistette con il pretore per far sgombrare i cancelli dell'Autobianchi. Il 6, la Fiat sospese 8 lavoratori di Carmagnola aggrediti dai capi. Ogni giorno fino alla conclusione della lotta, la Fiat organizzò assalti ai picchetti insieme con comunicati stampa, denunce e richieste di intervento di carabinieri e polizia contro le presunte violenze degli scioperanti. Alla fine vi saranno 300 operai denunciati dalla Fiat con accuse del tipo: "*...aver sbarrato i cancelli mantenendo un comportamento serio e risoluto e quindi obiettivamente minaccioso...*"¹¹⁵.

Il 2 ottobre la Fiat fece comparire su tutti giornali una pagina a pagamento che iniziava con la faticosa frase "Ogni volta si ricomincia da capo..." per poi proseguire lanciando invettive e falsità contro gli scioperi. I tipografi del Corriere della Sera si rifiutarono di far uscire il giornale se non fosse stato concesso lo stesso spazio al sindacato per controbattere alla Fiat, cosa che in effetti avvenne.

Col passare dei giorni gli operai della Fiat diventarono un simbolo per tutti i lavoratori italiani ed anche europei. Ogni giorno arrivavano a Torino delegazioni di lavoratori e militanti sindacali di altre città che volevano solidarizzare e vedere da vicino la più grande lotta operaia del dopoguerra. Questo fatto è stato utilizzato a posteriori da coloro che hanno gestito e difeso una conclusione indegna per la lotta dei 35 giorni, come la dimostrazione che i picchetti non reggevano più e che occorreva far venire persone da fuori Torino. E' vero che i presidi ai cancelli non erano la forma migliore per coinvolgere le persone, ad esempio erano molti i lavoratori che durante la giornata passavano dal picchetto, si fermavano qualche ora, scambiavano due chiacchiere sulla situazione, poi dato che in genere la situazione era tranquilla, se ne tornavano a casa, cosicché la gestione dei cancelli nelle ore più disagiate restava sulle spalle dei militanti. Anche se in qualche occasione si verificarono problemi di tenuta, un'infinità di testimonianze personali ma soprattutto migliaia di filmati e di fotografie che dimostrano che la sconfitta non fu causata dalla scarsa partecipazione operaia. Arrivarono messaggi e anche delegazioni operaie da altri paesi, dalla Seat di Barcellona e dalla Volvo svedese. Si trattò di iniziative di solidarietà costruite soprattutto grazie ai collegamenti internazionali dei trozkisti.

L'8 ottobre, suscitando una grande emozione, arrivò ai cancelli di Mirafiori Clelia Guevara, la sorella del "Che", che portò agli operai Fiat la solidarietà della Resistenza argentina.

Dopo la ripresa della trattativa a Roma, l'8 ottobre, si svolse al Teatro nuovo la riunione degli esecutivi del CdF degli stabilimenti Fiat, con Pio Galli che nuovamente tentò di riproporre l'articolazione. La proposta ricevette una forte opposizione e la mozione finale, per essere approvata, dovette essere modificata tre volte. Il 10 ottobre si arrivò finalmente, dopo un rinvio e tanta attesa, allo sciopero generale nazionale con grandi manifestazioni previste in tutte le grandi città italiane. Quarantamila persone si concentrarono davanti alla palazzina di Mirafiori per ascoltare il comizio di Giorgio Benvenuto. Ricorda Antonio Citriniti, delegato delle Carrozzerie: "Nei

¹¹⁵ Citato in Laboratorio Piemonte N°0, op. cit. p. 15

giorni precedenti il comizio, i responsabili di lega erano passati davanti ai cancelli per invitarci ad evitare che il comizio fosse disturbato. Se ciò fosse avvenuto, secondo loro, i rapporti unitari tra i sindacati avrebbero subito dei contraccolpi." ¹¹⁶. Ma non ci fu neanche la tentazione di contestare Benvenuto perché, a pochi giorni dall'accordo che il 16 ottobre firmò con gli altri segretari confederali, fece un intervento infuocato: "Cosa dicono le compagne e i compagni? Dicono: 'Ma questo sciopero non poteva essere fatto il 2 ottobre? Perché le Confederazioni lo hanno revocato?' E' una critica giusta. E io devo dire, compagne e compagni, che quando la Fiat, al momento stesso in cui cadeva il governo, ha sospeso i licenziamenti ci ha ingannato". E poi ancora: "E diceva questo compagno: 'Come finirà?' Io gli ho detto: 'I casi sono due: o molla la Fiat o molliamo noi'. Questo compagno mi ha risposto.. mi ha dato una risposta bellissima. Ha detto: 'Hai ragione, i casi sono due: o molla la Fiat o la Fiat molla!' [tra gli applausi] E allora su questo non ci deve essere nessun dubbio..".

Uomini e donne in carne ed ossa

Nonostante le preoccupazioni della vigilia lo sciopero ebbe una riuscita straordinaria e la scena politica e sociale riconquistata dagli operai Fiat, contribuì a riaprire una riflessione di prospettiva nel movimento operaio. In una tavola rotonda ¹¹⁷ realizzata a Torino il giorno dello sciopero dello sciopero generale, Fausto Bertinotti osservava: "nel momento in cui la Fiat dà il colpo più duro, questa classe operaia, questo sindacato, si ricompatta e scende in campo massicciamente. Perché ha capito che si tratta di uno scontro decisivo. E in questa risposta saggia e matura, è tornata a riaffermarsi, in tutta la sua valenza, la centralità operaia" E ancora: "Nel '77 ci fu una contestazione, una critica negativa, oggi prevale un atteggiamento diverso, di chi dice, "il sindacato è cosa nostra, degli operai". Che illumina anche una richiesta di democrazia diversa dal passato: "queste sono le richieste operaie e nessuno può stravolgerle". Insomma una riproposizione della centralità operaia anche nel sindacato". Inoltre la riflessione di Bertinotti tentava un bilancio critico della politica sindacale di quegli anni: "E se questa lotta rendesse chiaro che non siamo più in una fase in cui è possibile ipotizzare patti sociali, che la richiesta di una flessibilità della forza lavoro è l'elemento costitutivo non solo di un nuovo tipo di relazioni industriali, ma anche di un assetto neo-autoritario complessivo, sarebbe già un successo". Nella stessa tavola rotonda Adriano Serafino, in quegli anni della segreteria provinciale Cisl, si interrogava sulla lotta alla Fiat e sui suoi esiti: "Ora, certo, la stretta è più forte: siamo alla guerra, sotto i bombardamenti. E vittoria è una parola troppo grossa per definire anche il migliore esito possibile della lotta. Una decimazione ci sarà comunque. E dopo, sia la Fiat che il sindacato saranno diversi. [...] Ma gli effetti della lotta li vedremo solo nel lungo periodo. Il fatto è che ci muoviamo su una piattaforma che è dell'avversario: perciò al massimo possiamo pareggiare in campo esterno: Ma quante reti incasseremo? La partita, insomma, resterà tutta da giocare, innanzitutto la partita della ristrutturazione, ed è qui che dovremo rimontare, con addosso tutto l'handicap delle reti subite".

Il giorno successivo si svolse a Torino la manifestazione nazionale degli studenti e delle organizzazioni giovanili a sostegno della lotta alla Fiat. Davanti a 25.000 giovani parlò Sergio Garavini che evocò la sconfitta degli operai torinesi del 1919: "Isolati, dopo settimane di lotta, gli operai dovettero piegare il capo e tornare al lavoro sconfitti, e un grande dirigente operaio, Antonio Gramsci, scrisse sull' "Ordine Nuovo" un articolo intitolato "Uomini in carne ed ossa" dove diceva agli operai che tornavano in fabbrica sconfitti: "Siete sconfitti perché il bisogno vi ha sopraffatti, ma domani alzerete nuovamente la vostra bandiera di unità e di lotta..". Suonava già da epitaffio.

Intanto c'era qualcuno che stava lavorando per chiudere la vertenza. L'11 ottobre, il giorno della manifestazione degli studenti, nel pomeriggio si tenne una riunione del Pci, riferisce Fassino: "E' una riunione a cui c'eravamo: io, Gianotti e Guasso per il Partito - il nostro segretario regionale [Guasso] - Pace, segretario della Camera del Lavoro, Bertinotti, segretario regionale Cgil, Garavini segretario nazionale Cgil, Pugno che era già al partito allora (era deputato, Emilio Pugno), Sabattini, responsabile nazionale Flm [segretario nazionale Fiom e coordinatore del gruppo Fiat], Damiano segretario [piemontese] della Fiom e Giatti responsabile...[coordinatore regionale Fiom del gruppo Fiat] E in quella riunione, che comincia mi ricordo alle tre e va avanti fino alle undici di sera, io che apro la riunione pongo la questione di dire: va be' qui siamo di fronte a un pericolo drammatico e gravissimo. Abbiamo retto fin qui con una lotta molto dura, la lotta si sta restringendo, non siamo in grado di reggere ancora per molto se non decidiamo quale sbocco diamo su una linea più flessibile sulla trattativa. E propongo che si acceda all'idea di fare un accordo con la mobilità. Garavini d'accordo. Pugno, Gianotti, Guasso d'accordo. Garavini fa un intervento lunghissimo, bellissimo, in cui sostiene che stiamo andando ad una sconfitta storica e che chi la vuole si assumerebbe una responsabilità gravissima. I compagni...Damiano, segretario Fiom, d'accordo con noi ..[...] Dice sì! Noi non reggiamo più. Gli altri - Fim, Fiom Cgil piemontese - contrari [...] Uh...Pace, scontro furibondo. Chiudiamo la riunione senza aver deciso ma, diciamo con una netta divaricazione di posizioni" ¹¹⁸.

¹¹⁶ L'altra faccia della Fiat, op. cit. p.115

¹¹⁷ La tavola rotonda fu pubblicata dal mensile, Pace e Guerra, N° 7, ottobre 1980

¹¹⁸ Bandiera Rossa, N° 8-9, p. 24 e 25