

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PISA

Facoltà di scienze politiche ed internazionali - Classe 15

Tesi di Laurea

**Un nuovo modello di relazioni industriali?
La crisi Fiat e le conseguenze della marcia dei
quarantamila**

Relatore:

Chiar.mo Prof. Alessandro Volpi

Candidato:

Nicola Del Vecchio

Anno Accademico 2005/2006

INTRODUZIONE

Quello che è accaduto alla Fiat tra il settembre e l'ottobre del 1980 non ha rappresentato una semplice sconfitta sindacale, è stata piuttosto una vera e propria capitolazione sociale, politica e culturale. Dopo trentacinque giorni di lotta, quella marcia dei "quadri" e dei capi di corso Marconi ha rappresentato per intero la fine di un'era e l'inizio, non solo cronologico, dei "nuovi" anni Ottanta.

La fase che l'Italia stava apprestandosi a vivere è partita da quella vertenza, da quell'ultima grande mobilitazione del movimento sindacale e della sinistra italiana. La sconfitta che ne è derivata ha modificato profondamente non soltanto il modo di produrre e le relazioni industriali, ma anche lo stile di vita di ogni italiano. Infatti, è partita da lì quell'operazione che, pochi anni dopo, sarebbe stata completata dal governo di Bettino Craxi, con il decreto di San Valentino e il conseguente taglio della scala mobile.

Finiva l'epoca della concertazione messa in atto da Giovanni Agnelli e Luciano Lama, non più tardi di 5 anni prima, con la firma dell'accordo sulla scala mobile, così come si bloccava quel nuovo approccio concertativo messo in campo dal sindacato con la svolta dell'Eur. Quella linea distensiva, fortemente sostenuta anche dal mutato quadro politico con i governi di unità nazionale, sarebbe terminata inesorabilmente. A tal proposito non va dimenticato come questo nuovo modo di intendere sia la vita politica che quella sindacale fosse fortemente messo in discussione dai comportamenti conflittuali di una parte significativa dei militanti di base nelle fabbriche e dai continui attacchi al potere dello stato da parte dei gruppi terroristici. In questo clima la Fiat si apprestava a riprendere in mano interamente il controllo dell'azienda affrontando, in maniera dura, un sindacato dall'aspetto invincibile ma già minato da una crisi profonda.

L'azienda ha tratto la propria forza da due ambiti che erano stati, ironia della sorte, i punti qualificanti del movimento operaio: l'innovazione tecnologica e il mercato. Quel mercato divenuto d'un sol colpo

imprevedibile ha dato ai vertici di corso Marconi lo spunto per la sua azione, così come l'innovazione tecnologica ne ha sorretto l'efficacia.

Come spiega bene nel suo libro Marco Revelli, "Lavorare in Fiat", quella della Fiat fu una vera e propria rivoluzione tecnologica che rese possibile anche la successiva vittoria politica.

Il sindacato ha risposto con gli strumenti di sempre, lottando e opponendosi con forza a quelle richieste che sembravano assurde, ma non riuscì a capire che nel corso di quei lunghi trentacinque giorni qualcosa stava cambiando, sia nella gente sia soprattutto al proprio interno. E quando la Fiat, dopo le dimissioni del governo Cossiga, ha cambiato la sua strategia passando dalla richiesta di licenziamenti alla cassa integrazione per 23.000 lavoratori, il sindacato non ha capito che quella poteva rappresentare l'unica via d'uscita possibile per chiudere nel migliore dei modi una vertenza che si stava apprestando ad assumere i caratteri tragici di una sconfitta epocale.

Un corteo di qualche migliaia di persone, rimasto alla cronaca come la "marcia dei 40.000", il 14 ottobre è bastato a sancire la fine di una stagione di conquiste che era iniziata nel 1969 con l'autunno caldo. Quella colonna silenziosa di quadri, guidata da Luigi Arisio in nome del diritto al lavoro, ha raccolto intorno a sé molta gente comune stanca ormai del protrarsi di quella vertenza e per la prima volta ha fatto sentire la propria voce costringendo alla resa un sindacato che fino a pochi mesi prima appariva invincibile.

Anche se l'accordo, almeno inizialmente, è stato fatto passare come un accettabile compromesso, negli occhi di chi quella lotta l'ha vissuta e nella testa dei rappresentanti sindacali, così come di tutto il mondo politico, era chiaro che si trattava di una delle più grandi sconfitte degli ultimi anni.

CAPITOLO 1

LA MARCIA DEI QUARANTAMILA

1.1. Le trasformazioni del mercato automobilistico

La Fiat sul finire degli anni '70 evidenziava una situazione economico finanziaria di assoluta criticità. Già il 29 aprile del 1975, in occasione della presentazione agli azionisti del bilancio relativo all'anno precedente, Giovanni Agnelli aveva annunciato una vera e propria svolta nell'ambito della filosofia aziendale.

Per la prima volta nella sua storia, la casa torinese vedeva rovesciato il proprio rapporto con il sistema bancario. Da una situazione di elevata liquidità e di autofinanziamento pressoché assoluto, di colpo si scopriva insidiata da un indebitamento pesante e da un fabbisogno di credito crescente.

Ma, oltre al dato finanziario, era soprattutto la risposta politica a rappresentare il vero carattere innovativo.

L'azienda, pur riconoscendo il carattere della crisi, aveva deciso di mantenere la sua capacità produttiva ad un livello notevolmente superiore a quello della domanda effettiva di mercato. Il motivo era semplice: evitare lo scontro con la propria forza-lavoro nel momento in cui si apprestava a realizzare grandi trasformazioni soprattutto per quanto riguardava l'ambiente di lavoro e la tecnologia all'interno della fabbrica¹.

¹ M. Revelli, *Lavorare in Fiat. Da Valletta ad Agnelli a Romiti. Operai, sindacati, robot*, Garzanti, Torino, 1989, pag. 63.

Questi cambiamenti avevano permesso all'azienda di superare senza grosse ripercussioni lo scontro dell'ottobre del 1980, e i dati sulla produttività erano eloquenti in tal senso.

Nonostante la diminuzione di forza lavoro operaia del 50% circa, il numero di auto prodotte nel 1983 in Italia negli stabilimenti Fiat-Autobianchi-Lancia fu di appena il 4% inferiore rispetto al 1980, il che significava un aumento di produttività vicino al 100%².

Ma torniamo al finire degli anni '70; se infatti, fino a quel momento, la minore efficienza dell'azienda rispetto alle altre case automobilistiche europee era stata superata attraverso una costante svalutazione della lira, a partire dal 1979 ciò non sarebbe stato più possibile. I vincoli imposti dall'ingresso nello SME avevano reso più stringenti i margini per svalutazioni competitive tanto da indurre la Banca d'Italia e il Ministero del Tesoro Andreatta ad assumere una linea di gestione dei cambi più rigida. Per ritrovare competitività le imprese, da quel momento, avrebbero dovuto agire esclusivamente su fattori aziendali, ciò significava una ristrutturazione radicale del ciclo produttivo che sarebbe andata ad incidere, in particolar modo, sul costo del lavoro. Senza contare poi le minacce a cui era sottoposto il mercato europeo dell'automobile, attaccato dalla forte concorrenza delle compagnie asiatiche.

In Italia era l'intesa raggiunta, in linea di massima, ai primi del 1980, dalla Nissan con l'Alfa Romeo a preoccupare i vertici di corso Marconi. L'accordo prevedeva la realizzazione di una *joint venture* a controllo paritetico e l'impianto di uno stabilimento a Pratola Serra in Provincia di Avellino, per la produzione di 60.000 vetture annue³. L'operazione avrebbe consentito alla casa automobilistica giapponese di aprire una grossa breccia nel mercato italiano, fino allora tutelato da uno sbarramento che limitava a non più di 2.000 unità l'importazione di auto di loro produzione; senza contare poi la pericolosità che tale ingresso rappresentava anche in sede Cee, dal momento che in tal modo la Nissan

² *Ibidem*, pag. 122.

³ V. Castronovo, *Fiat*, Rizzoli, Milano, 2005, pag. 668

avrebbe potuto utilizzare il suo avamposto in Italia per aggirare i *gentlemen agreements* sottoscritti dal Giappone con i paesi europei per l'autoregolamentazione dell'*export*⁴.

La minaccia dell'ingresso nel mercato automobilistico italiano della casa Giapponese e i costanti successi delle compagnie automobilistiche europee, in particolare di quelle francesi, provocavano una marcata preoccupazione nei vertici aziendali.

La casa torinese si trovava quindi ad un punto critico, testimoniato anche dall'analisi fatta dal Pci per la conferenza nazionale dei comunisti della Fiat svoltasi a Torino tra il 22 e il 24 febbraio del 1980.

“I bilanci consuntivi '79 dei tre principali settori di attività del gruppo (auto, Iveco, Teksid) hanno registrato forti difficoltà; in particolare, nel settore automobilistico, la quota di presenza Fiat sul mercato italiano è ancora scesa, realizzando così in 10 anni una diminuzione di circa 25 punti (1968 = 74,6% - 1979 = 51%). In Spagna, l'altro grande mercato Fiat, l'arretramento a vantaggio degli altri produttori è stato anche più grave (1966 = 65% - 1979 = 36%). In Europa (Italia e Spagna escluse) in dieci anni la Fiat ha progressivamente ridotto la sua presenza, già in sé modesta (1968 = 6,5% - 1979 = 5,5%); tra i costruttori automobilistici la Fiat, dopo la British Leyland, ha il più basso fatturato per addetto e il più basso valore aggiunto per addetto. Questi dati, già di per sé preoccupanti, devono poi essere considerati alla luce di alcune significative tendenze del mercato mondiale: la scelta dei costruttori Giapponesi di insediarsi direttamente in Europa con stabilimenti di montaggio, proprio o in partecipazione; la decisione delle grandi case americane di abbassare il mix produttivo, passando da auto di cilindrata medio-alta, (da 2000 cc in su) a cilindrature medie (1300-2000 cc), proprio le tradizionali fasce di prodotto dei costruttori europei”⁵.

⁴ *Ibidem*, pag. 681

⁵ P. Fassino, *La Fiat ad un punto critico*, in *Il Contemporaneo*, in *Rinascita* n. 8, 22 febbraio 1980, pagg. 13-14

Oltre a questi dati di carattere produttivo a preoccupare erano anche le ore di assenteismo e i numerosi casi di agitazione in fabbrica. Se confrontiamo i dati con le altre case automobilistiche europee sulle ore di effettivo lavoro, notiamo come a fronte di un calendario annuo superiore, pari a 229-232 giornate all'anno rispetto alle 222-224 delle fabbriche tedesche e alle 229-230 di quelle francesi, la Fiat aveva un monte ore lavorativo più basso di 61 ore rispetto alla Renault, di 215 ore rispetto alla Peugeot, di 44 ore rispetto alla Volkswagen e di 164 ore rispetto alla Ford tedesca. Lo stesso si riscontrava per l'intensità di lavoro che era più elevata del 37% in Germania e di una media che oscillava fra il 20% e il 44% in Francia. Inoltre, le altre imprese potevano contare su una maggiore flessibilità nell'uso degli straordinari che alla Fiat si fermavano a 41 ore annue a fronte delle 150 della Ford⁶. Questi dati avevano spinto Giuseppe Turani ad affermare che "con le automobili l'azienda è almeno dal 1975 che non guadagna più"⁷.

La casa torinese aveva potuto, in parte, compensare le proprie debolezze con un costo del lavoro notevolmente inferiore rispetto alla concorrenza, ma nemmeno questo era sufficiente ad assicurarle margini operativi adeguati senza perdere quote di mercato. Solamente una più oculata gestione finanziaria, resa possibile dal lavoro di Cesare Romiti⁸, ha permesso all'azienda di mantenere margini limitati di utili, anche se, da sola, non poteva bastare a tener fronte alle esigenze dell'industria.

⁶ V. Castronovo, *Fiat*, cit., pagg. 662-663

⁷ G. Turani, *L'avvocato. 1966-1985. Il capitalismo italiano tra rinuncia e ripresa*, Sperling & Kupfer, Milano, 1985

⁸ Il manager era arrivato in Fiat a metà del 1974, dopo aver percorso un'importante carriera nell'ambito dell'Iri. Era stato direttamente Cuccia a presentarlo ad Agnelli affinché ricoprisse la direzione amministrativa e finanziaria dell'impresa torinese, con l'obiettivo di rimettere in sesto i bilanci dell'azienda, anche alla luce delle esperienze acquisite negli anni passati che lo avevano portato ad aver acquisito la stima dell'Avvocato. Agnelli infatti già quattro anni prima aveva cercato di portarlo in Fiat. Allora però Romiti aveva preferito l'Alitalia

Un'analisi impietosa che poneva il sindacato e la sinistra di fronte ad un problema ormai ineludibile riguardo la strategia da tenere nei confronti delle esigenze di riorganizzazione della struttura produttiva che pervenivano da corso Marconi.

Durante tutti gli anni settanta le battaglie sindacali avevano portato a grandi risultati, soprattutto in relazione alla salvaguardia "dell'integrità psico-fisica" dei lavoratori, ma quella stagione, che iniziò con l'autunno caldo nel 1969, ebbe un primo e inesorabile punto d'arresto nel settembre del 1979 con la vertenza dei verniciatori.

1.2 Il terrorismo in fabbrica e il licenziamento dei sessantuno operai

L'intera vicenda Fiat non può essere interamente compresa se non si tiene conto del contesto politico in cui essa si è svolta e soprattutto del ruolo che ha giocato il terrorismo. Tra il 1975 e il 1980 sono stati 16 i dipendenti Fiat feriti in azioni terroristiche, rivendicate per la maggior parte dalle Brigate Rosse, di questi 5 erano dirigenti, 3 funzionari, 6 capi-reparto, 2 sorveglianti e un medico di fabbrica⁹.

La gestione delle officine restava difficile: “Nel 1979, la Mirafiori era come Porta Portese a Roma. Si comprava e si vendeva di tutto, salvo le locomotive perché era difficile farle entrare¹⁰”.

La fabbrica era divisa, da un lato c'era l'impegno di coloro che intendevano garantire la produzione, dall'altro si manifestava un lassismo esteso che dava spazio ai gruppi meno propensi a garantire una normalità produttiva. Era soprattutto la nuova generazione di assunti a manifestare i connotati più riottosi. In fabbrica, durante il 1978, erano arrivati 9.000 nuovi lavoratori, figli di una generazione completamente diversa rispetto alla precedente, con loro, “i nuovi assunti”, sembrava esaurirsi il mito dell'operaismo, della solidarietà di classe, sostituiti, senza troppa fatica, da un individualismo spinto che avrebbe caratterizzato i decenni successivi¹¹.

Questa differenza emerse con maggior chiarezza nel luglio del 1979 quando si consumò la parte finale della lotta contrattuale dei metalmeccanici. Quei giovani, così fermi nel rifiuto del lavoro organizzato, inizialmente si estraniavano dallo scontro, dai cortei e dalle assemblee, ma era questione di pochi giorni, “presto anche loro trovarono una propria collocazione¹²”.

⁹ M. Revelli, *Lavorare in Fiat*, cit., pag. 72

¹⁰ G. Turani, *L'avvocato*, cit., pag. 183

¹¹ M. Revelli, *Lavorare in Fiat*, cit., pag. 73

¹² *Ibidem*, pag. 82

Quando, dall'occupazione dei cancelli si è passati ai blocchi stradali, spostando così il livello dello scontro dalla fabbrica alla città, il terreno che i “nuovi assunti” conoscevano meglio e quasi padroneggiavano, il loro protagonismo tornava attuale. Quelle scorribande, così lontane dal sentire comune della classe operaia torinese, hanno costretto alla conclusione del contratto sulla base di una lotta condotta interamente sul terreno dell'ordine pubblico, rappresentando la prima e l'ultima lotta che li ha visti interamente protagonisti.

Quella vertenza, così lontana per modi e forme dalle precedenti, ha evidenziato una prima spaccatura all'interno del movimento sindacale e più in generale dell'intera classe operaia; se infatti Fausto Bertinotti, allora segretario regionale della Cgil piemontese, guardava con soddisfazione a quell'ultima vittoria identificando quella “conquista” come un fatto positivo¹³, c'era invece una gran fetta di militanti e operai che nutriva perplessità e timori¹⁴.

Ma il caso più clamoroso sorse al reparto verniciatura di Mirafiori. Fin dal 1971 quegli impianti rappresentavano un esempio vistoso di lavoro nocivo, così, dopo varie sollecitazioni da parte del sindacato, l'azienda nell'agosto del '79, finalmente, si era decisa a mettere in funzione nuove cabine di verniciatura, ottenendo un netto miglioramento delle condizioni degli addetti.

A questo punto era normale che la Fiat si apprestasse a rivedere le pause di lavoro, gli stessi sindacati erano disponibili a trattare, ma quaranta cabinisti si erano opposti senza riserve e, in modo autonomo, avevano deciso di realizzare uno sciopero ad oltranza. Un risultato

¹³ F. Bertinotti, *La democrazia autoritaria*, Datanews, Roma, 1991, pagg. 19-20

¹⁴ A tal riguardo è interessante il commento del responsabile Fiat della Fim-Cisl, Tom Dealessandri, che ricorda come se da un lato le lotte avessero messo in condizione il sindacato di chiudere il contratto, dall'altro contribuirono a creare enormi problemi di consenso e di solidarietà con l'opinione pubblica, in *Contrattare alla Fiat*, di Carlo Degiacomi e Tom Dealessandri, Edizioni lavoro, Roma, 1987

clamoroso, ottenuto dal sindacato con mesi di pressione, forniva l'appiglio ingiustificato, per una contesa furente¹⁵.

Nel corso dell'agitazione si erano verificati numerosi episodi di violenza degli scioperanti verso altri lavoratori che erano sfociati anche in atti di luddismo nei confronti degli impianti. L'azienda aveva risposto licenziando gli autori dei soprusi che trovarono però appoggio nel sindacato, il quale si era deciso a proclamare uno sciopero, ma, per la prima volta dopo tanti anni, tale iniziativa si era risolta in un completo fallimento¹⁶.

A questo punto, i vertici di Corso Marconi, avevano chiara l'impressione di una frattura della base nei confronti dei delegati sindacali.

I vertici aziendali oltre a considerare "strumentale e immotivato" l'episodio avevano deciso, per utilizzare le espressioni di Cesare Romiti, di "prendere il toro per le corna", in sostanza "bisognava mandare un segnale che la direzione intendeva riprendere il comando sull'azienda, dare un esempio e, infine, determinare un fatto che consentisse ai capi di tornare a lavorare nei reparti [...] fu così che decidemmo la prima mossa: scegliere il gruppo dei più violenti, quelli che, negli anni, si erano distinti come tali e metterli fuori dalla Fiat, licenziarli¹⁷".

Mentre la Fiat stava vagliando le posizioni di circa 200 dipendenti per comprovare in modo circostanziato i motivi che avrebbero portato al loro licenziamento, un commando di Prima Linea uccideva davanti alla porta di casa l'ingegner Carlo Ghiglieno, responsabile della pianificazione Fiat. Quindici giorni dopo fu poi la volta di Cesare Varetto, responsabile delle relazioni sindacali nelle officine di carrozzeria a Mirafiori, gambizzato dai terroristi in un supermercato. L'episodio

¹⁵ L. Giannotti, *Gli operai della Fiat hanno cento anni*, Editori Riuniti, Roma, 1999, pag. 234

¹⁶ V. Castronovo, *Fiat*, cit., pag. 669

¹⁷ C. Romiti, *Questi anni alla Fiat*, intervista a cura di Giampaolo Pansa, Rizzoli, Milano, 1988, pagg. 93-94

evidenziò come i gruppi armati avessero degli interlocutori in fabbrica visto che era lui uno dei compilatori della lista degli “indesiderabili”¹⁸.

L’episodio rafforzava la convinzione dell’azienda che bisognasse agire subito e l’8 ottobre la Fiat si apprestò a licenziare 61 lavoratori, ritenuti autori o sobillatori di violenze e disordini. Tra di loro, si è appurato in seguito, cinque appartenevano a gruppi terroristici, altri di lì a breve sarebbero stati inquisiti per le loro attività di militanza politica nella “nuova sinistra” o nel movimento del “Settansette”, altri ancora non avevano precedenti politici ma risultavano fomentatori di agitazioni¹⁹. Tra i colpiti ci furono anche molti delegati della Cisl.

La Flm si trovava tra due fuochi, da un lato non poteva certo difendere i comportamenti violenti, dall’altro però reputava alcuni licenziamenti pretestuosi e volti a colpire più i delegati sindacali che il terrorismo. Così decise di indire uno sciopero sicuro di un’adesione plebiscitaria tra i lavoratori, invece ben pochi aderirono, mettendo in luce le contraddizioni interne al movimento sindacale.

Erano le stesse contraddizioni che poco tempo dopo, il 9 novembre, Giorgio Amendola metteva a nudo con un lungo articolo dalle colonne di “Rinascita”. In particolare il leader comunista sviluppava una spietata critica alle insufficienze e alle responsabilità del sindacato e dei quadri del partito per non essere stati in grado di evitare una deriva estremistica del movimento, oltre ad essersi chiusi in strutture sempre più lontane dal sentire dei lavoratori²⁰. L’articolo di Amendola metteva perfettamente in luce i nodi che poi sarebbero riemersi nella lotta dei 35 giorni, ponendo vari quesiti alla sinistra sulle forme di lotta, sulla democrazia sindacale ma soprattutto sul ruolo del sindacato²¹.

¹⁸ V. Castronovo, *Fiat*, cit., pag. 672

¹⁹ *Ibidem*, pag. 673

²⁰ G. Amendola, *Interrogativi sul caso Fiat*, in *Rinascita*, n. 43, 9 novembre 1979

²¹ Per un’analisi dettagliata dell’evolversi storiografico delle vicende sindacali, in particolare riguardo alle relazioni tra azione sindacale, sistema politico e vincoli economici, confronta fra gli altri G. Baglioni, *La politica sindacale nel capitalismo che*

1.3 Il preludio allo scontro dell'autunno 1980

Il rincaro del prezzo del petrolio, nel corso del 1979, aveva finito per deprimere il mercato, così come la ripresa della crescita inflazionistica faceva prevedere una notevole contrazione della domanda di autovetture. Inoltre, a preoccupare i vertici aziendali, come confermò in seguito Cesare Romiti, era soprattutto l'indebitamento che alla fine del 1979 raggiunse la quota di 6.873 miliardi di lire²², ormai pari al fatturato e più del doppio del patrimonio netto. Nel giro di poco tempo le linee di credito sulle operazioni all'estero sarebbero state bloccate; le banche straniere chiedevano il rimborso immediato dei fidi e quelle italiane non concedevano più l'abituale privilegio di un tasso d'interesse più basso di un quarto di punto rispetto a quello preferenziale; il carico di manodopera faceva sì che tre addetti della Fiat producessero come due della Volkswagen²³.

Era in questo clima che la Fiat decise di agire e si preparò ad affrontare una vera e propria guerra con la componente sindacale. L'8 maggio l'azienda aveva annunciato improvvisamente il ricorso alla Cassa integrazione per 78.000 dipendenti per una durata di sette giorni, i lavoratori dovevano restare a casa il venerdì di ciascuna settimana dal 13 al 25 luglio. La decisione era dovuta ad una forte eccedenza di produzione, infatti erano mesi che si stavano accumulando nei piazzali migliaia di auto invendute.

Il perdurare della situazione aveva indotto i vertici, nel mese di luglio, a prorogare per altri sette giorni il periodo di cassa integrazione.

cambia, Laterza, Roma-Bari, 1986, così come di gran rilevanza per comprendere interamente la politica sindacale dalla svolta dell'Eur in avanti, L. Lama, *Intervista sul mio partito*, a cura di Giampaolo Pansa, Laterza, Roma-Bari, 1987

²² C. Romiti, *Questi anni alla Fiat*, cit., pag. 108

²³ V. Castronovo, *Fiat*, cit., pag. 684

All'azienda non restava, quindi, che una sola carta: puntare sul sostanziale recupero di produttività e sulla mobilità di manodopera, anche a costo di uno scontro con il sindacato²⁴.

In questo scenario Umberto Agnelli si apprestava a concedere la famosa intervista del 21 giugno 1980 a "Repubblica", con la quale poneva due questioni: la necessità di licenziare la manodopera eccedente e la svalutazione della lira.

Le reazioni furono subito infuocate, sia da parte del sindacato ma anche da tutto il mondo politico e persino la Confindustria si trovò in imbarazzo. Ma, di certo, a Corso Marconi non si scoraggiarono e anzi era proprio in quei giorni che si stava delineando la strategia per uscire dalle difficoltà. Innanzi tutto doveva essere alleggerito di 15.000 addetti il peso della manodopera, un'operazione che avrebbe esposto a gravi pericoli la famiglia Agnelli. Proprio per questo il solo gruppo dirigente doveva condurla, senza il minimo coinvolgimento della proprietà.

In questa fase nuova al vertice Fiat doveva esserci un unico amministratore delegato e non più tre come in precedenza. Si arrivò così, il 31 luglio, alle dimissioni di Umberto Agnelli che lasciava l'incarico unico di Amministratore delegato a Cesare Romiti. Tutta quest'operazione era fatta con il consenso di Enrico Cuccia, che naturalmente oltre all'appoggio di Mediobanca portava la garanzia di tutto il sistema bancario italiano²⁵.

Mentre la Fiat si stava apprestando a mettere in atto la propria strategia, il sindacato, dopo queste avvisaglie, aveva proclamato uno sciopero generale di categoria per il 17 luglio con la consapevolezza che alla ripresa di settembre ci sarebbe stato un nuovo "autunno caldo".

²⁴ *Ibidem*, pag. 683

²⁵ C. Romiti, *Questi anni alla Fiat*, cit., pag. 109

1.4 La ripresa di settembre e i 14.000 licenziamenti

La ripresa lavorativa si caratterizzò per il braccio di ferro in corso fra sindacati e azienda sul contratto aziendale. I vertici Fiat avevano reso note le cifre degli esuberi che ammontavano a 24.000 lavoratori e avevano proposto 18 mesi di Cassa integrazione a zero ore al termine dei quali solo la metà dei cassaintegrati sarebbe effettivamente rientrata in fabbrica. Il sindacato rispondeva con il blocco del turnover, i prepensionamenti e la mobilità interna, oppure la Cassa integrazione per sei mesi di 70.000 dipendenti. Risposte che rimanevano nell'alveo delle contrattazioni fatte nel corso degli ultimi dieci anni, rispedendo al mittente qualsiasi ipotesi di riduzione dell'organico, ma l'azienda non accettava quest'impostazione e l'11 settembre comunicò a sorpresa che avrebbe attivato le procedure per il licenziamento di 14.469 lavoratori.

La portata della posta in gioco fu subito chiara ai vecchi operai; non si trattava di una semplice battaglia ma di una vera e propria guerra ed era chiaro che in quei piazzali grigi si sarebbero giocati i dieci anni di conquiste duramente guadagnate²⁶.

Quest'analisi è avvalorata anche dall'atteggiamento della casa di Torino, nell'estate, infatti, erano state fatte affluire dalle affiliate migliaia di macchine per far fronte al lungo blocco produttivo che già immaginavano; così come i poteri lasciati totalmente in mano a Romiti e i fitti contatti con il quartier generale di Mediobanca lasciavano intendere "la volontà esplicita di uno scontro non negoziabile"²⁷.

Torino era scossa da quella richiesta, dai tempi di Valletta, nel '55-'56, la Fiat non faceva ricorso ai licenziamenti di massa. Da allora la casa torinese era diventata sinonimo di crescita, sviluppo ma soprattutto sicurezza del posto di lavoro.

²⁶ M. Revelli, *Lavorare in Fiat*, cit., pag. 84

²⁷ *Ibidem*, pag. 84

Tale decisione non poteva quindi che suscitare una grande reazione da parte del movimento operaio e i problemi dell'azienda, riconosciuti anche da una parte della sinistra²⁸, erano destinati a rimanere in secondo piano. La convocazione delle parti a Roma, il giorno successivo, ad opera del Ministro del lavoro Foschi non portò ad uno sbocco immediato delle trattative, come del resto ampiamente prevedibile, così il 13 settembre la Flm decise di iniziare uno sciopero permanente, ad oltranza, che si sarebbe protratto per ben 35 lunghi giorni.

²⁸ Era soprattutto la conferenza dei Comunisti sulla Fiat, svoltasi a Torino fra il 22 e il 24 febbraio, ad aver individuato le problematiche maggiori del gruppo torinese. In quella sede va ricordato come il Pci indicasse nell'intervento programmatico dello Stato la chiave di volta per uscire dalla crisi, ma poneva anche, e questa è la grossa novità, il superamento del gigantismo aziendale come uno degli obiettivi da perseguire. I vertici di Corso Marconi rimasero però scettici nei confronti dell'analisi del partito comunista così come gran parte del movimento operaio, convinto che qualsiasi processo di riorganizzazione non dovesse mettere in discussione i livelli di occupazione acquisiti.

1.5 I 35 giorni di lotta

La prima fase dello scontro si svolse all'insegna della festa e della ripetizione delle lotte operaie degli anni Settanta.

In verità, è bene ricordare come non tutto il movimento operaio accettasse il rifiuto a priori di qualsiasi ipotesi di mobilità esterna, anzi con il progredire dello scontro si definivano chiaramente due diversi modi di intendere il conflitto. Mentre alla V Lega²⁹ si continuava ad affermare l'intransigente difesa della rigidità operaia, risalendo la china delle istituzioni sindacali l'approccio mutava notevolmente, eccezion fatta per il gruppo piemontese, facente riferimento ai dirigenti locali di Cgil e Cisl.

In ogni modo, in questa prima fase, tra gli operai c'era la consapevolezza che di fronte ad una richiesta così dura da parte dell'azienda la risposta dei lavoratori non avrebbe potuto essere meno determinata.

Intanto, la solidarietà ai manifestanti in sciopero giungeva da ogni parte d'Italia. Il movimento cooperativo aveva fatto pervenire derrate di alimenti, tutto il mondo politico aveva chiesto a gran voce la sospensione dei licenziamenti, gli studenti avevano promosso una grande manifestazione a Torino, così come molti intellettuali avevano espresso le proprie riserve nei confronti dell'operato di Corso Marconi. Analogamente le istituzioni locali, guidate dalle giunte Pci-Psi del Comune di Torino e delle Regione Piemonte, si accingevano a dar voce alle rivendicazioni operaie e all'inquietudine dell'opinione pubblica. In questo clima la mobilitazione tendeva ad assumere i caratteri della radicalità. Il 17 settembre si svolgeva lo sciopero provinciale dei metalmeccanici e all'interno delle direzioni sindacali si iniziava a parlare di sciopero generale.

Per scongiurare il radicalizzarsi dello scontro il Ministro Foschi cercò inutilmente una mediazione prospettando alle parti un accordo in dieci punti che sostanzialmente avrebbe accolto sia le richieste dell'azienda,

²⁹ Tradizionale luogo di ritrovo dei delegati più impegnati e sede della sezione di Mirafiori della Flm

riconoscendo un'eccedenza strutturale di manodopera, sia quelle del sindacato, mettendo in atto una serie di ammortizzatori sociali così da rendere più morbido il distacco dell'eccedenza di forza lavoro. Inoltre, veniva fissata una data di verifica dell'accordo, il 30 giugno del 1981, con il duplice scopo di dar modo alle parti di controllare lo stato della situazione e di far maturare i tempi per un'eventuale intesa. L'unica condizione era rappresentata dalla dichiarazione di "stato di crisi" che i vertici Fiat avrebbero dovuto inoltrare per poter accedere, ai sensi della legge 675, alla Cassa integrazione straordinaria rinnovabile per 24.000 lavoratori³⁰.

La proposta era una piattaforma di possibile mediazione ma la casa automobilistica era fortemente determinata a procedere per la sua strada ignorando, almeno per il momento, qualsiasi ipotesi d'intesa. D'altro canto il sindacato appariva sempre diviso; mentre i vertici nazionali mostravano interesse per la proposta "Foschi", da Torino giungeva un segnale opposto e veniva addirittura paventata l'ipotesi dell'occupazione degli stabilimenti nell'eventualità in cui l'azienda avesse perduto nella richiesta dei licenziamenti³¹.

Lo sciopero generale del 25 settembre si sarebbe svolto in un'atmosfera travolgente che richiamava all'"autunno caldo" del 1969. Era dal 1960 che Torino non vedeva una manifestazione di così vaste dimensioni³² e rappresentò l'apice di questa prima fase di scontro che si sarebbe inesorabilmente conclusa il 27 settembre con la caduta del governo Cossiga.

A fare da spartiacque tra i due stadi della vertenza fu l'arrivo ai cancelli di Enrico Berlinguer il 26 settembre. Tra i militanti regnava ancora l'euforia ed erano in molti ad assimilare la battaglia di Torino a quella

³⁰ V. Castronovo, *Fiat*, cit., pag. 684

³¹ Per farsi un'idea sulla differenza di vedute del sindacato confronta, fra gli altri, Luciano Lama, *Intervista sul mio partito*, a cura di Giampaolo Pansa, Laterza, Roma-Bari, 1987 e Fausto Bertinotti, *La democrazia autoritaria*, DataneWS, Roma, 1991

³² F. Bertinotti, *La democrazia autoritaria*, cit., pag. 28

conclusasi con l'occupazione da parte degli operai dei cantieri di Danzica in Polonia³³.

E quando Berlinguer, stimolato da un delegato sindacale, davanti ai cancelli di Mirafiori diede l'appoggio "politico, organizzativo e anche di idee e di esperienza del Pci"³⁴ nel caso di un'eventuale occupazione, si scatenò il putiferio.

Certo non si trattava di un sostegno incondizionato all'occupazione, anzi nel suo discorso c'erano molte ambiguità, ma la situazione era talmente tesa che il solo fatto di paventarlo bastò per creare grande agitazione.

Ventiquattr'ore dopo cadeva il governo Cossiga. I due fatti non erano legati (la caduta del governo era da addebitare al voto contrario di alcuni franchi tiratori sul "decretone economico") ma la concomitanza con il discorso del segretario del Pci faceva pensare ad un cambio di rotta, in realtà mai avvenuto, della compagine comunista.

A quel punto i vertici di Corso Marconi decisero di cambiare strategia e si apprestarono a ritirare i licenziamenti per sostituirli con la Cassa integrazione per 23.000 dipendenti, operativa dal 6 ottobre. La mossa tempestiva della dirigenza consentiva alla Fiat di ottenere due distinti risultati: presentarsi come "responsabile" agli occhi dell'opinione pubblica e togliersi dall'isolamento in cui era piombata in quelle settimane.

Questa mossa mise il sindacato in grande difficoltà; ora che l'azienda aveva revocato i licenziamenti era sicuramente più difficile motivare il proseguimento dello sciopero ad oltranza. Ma, anche questa volta, prevalse la linea più intransigente. Infatti, mentre le segreterie nazionali espressero soddisfazione per il cambio di rotta della Fiat e sospesero lo sciopero generale del 2 ottobre, i vertici locali di Cgil e Cisl decisero di proseguire con i presidi in un clima di forte tensione.

La situazione si aggravò ulteriormente il giorno successivo, quando l'azienda rese note le liste dei 23.000 cassaintegrati che

³³ M. Revelli, *Lavorare in Fiat*, cit., pag. 88

³⁴ *Berlinguer fra gli operai Fiat*, in *L'Unità*, 27 settembre 1980, pagg. 1 e 17

comprendevano i delegati più attivi e la manodopera meno produttiva. Continuava così a tener banco tra le rappresentanze sindacali l'idea che si trattasse di un'azione punitiva e discriminatoria. In questo clima qualsiasi accordo era impossibile e il ritiro dei licenziamenti venne facilmente sostituito con il nuovo obiettivo della Cassa integrazione a rotazione.

La fine della vertenza appariva ancora lontana anche perché la richiesta di Cig a rotazione era fortemente rifiutata dalla Fiat.

“Noi – chiarì successivamente Cesare Romiti - la Cassa integrazione la rifiutavamo per due ragioni. La prima è che, dovendo riorganizzare la fabbrica, non potevamo addestrare un gruppo di operai, e poi mandarli in Cassa integrazione, e riaddestrarne degli altri fatti rientrare dopo la Cassa. In questo modo non avremmo finito mai! Poi c'era il secondo motivo: noi avevamo la consapevolezza che una quota del personale messo in Cassa integrazione non sarebbe più rientrato alla Fiat”³⁵.

La strategia di Corso Marconi era chiara ma per vincere i vertici aziendali avevano bisogno dell'appoggio incondizionato dell'opinione pubblica. Proprio con quello specifico obiettivo misero in atto una forte campagna di comunicazione sui maggiori organi di stampa volta a spiegare come il ricorso alla Cig non equivalesse al licenziamento.

In realtà, come emergeva dalle parole di Romiti, l'azienda aveva già chiaro che molti operai non sarebbero mai più tornati in fabbrica, ma in quel momento il messaggio risultò molto incisivo.

Dall'altro lato la scelta del sindacato di continuare ad oltranza nello scontro risulterà errata e controproducente, oltre a contribuire a far emergere perplessità e il conseguente allontanamento di molti lavoratori. A causa dei picchetti si diradava la partecipazione dei dipendenti Fiat, tanto da rendere necessario l'arrivo di altri lavoratori e sindacalisti dalle regioni del Nord Italia³⁶.

Inoltre, da quel momento, iniziava un progressivo abbandono dello sciopero da parte dell'opinione cittadina, erano infatti molti i disagi

³⁵ C. Romiti, *Questi anni alla Fiat*, cit., pag. 120

³⁶ L. Giannotti, *Gli operai della Fiat hanno cento anni*, cit., pag. 252

provocati dall'agitazione; si parlò addirittura di una riduzione degli acquisti nell'ordine del 50%³⁷.

C'era poi un ulteriore aspetto da non sottovalutare, dal 6 ottobre i 23.000 in Cassa integrazione avrebbero cominciato a percepire una retribuzione pari al 93% dello stipendio mentre gli altri avrebbero continuato a rimanere senza paga.

Per il segretario regionale della Cgil Fausto Bertinotti e per altri suoi compagni (tra cui spiccano il segretario della Cisl torinese Cesare Delpiano, quello torinese della Fiom Paolo Franco e il responsabile nazionale per il settore auto della Fiom Claudio Sabattini) quel che contava era la radicalità sociale della lotta, anche se a volerla e a condurla fosse stata solo una minoranza³⁸.

³⁷ *Ibidem*, pag. 252

³⁸ V. Castronovo, *Fiat*, cit., pagg. 690-691

1.6 La “marcia dei quarantamila”

Fino a quel momento erano stati i vertici Fiat e i sindacati a tener banco nella vertenza, ma con il proseguire del blocco ad oltranza dei cancelli cominciarono a comparire in scena altri attori, i quadri intermedi, di cui “s’era finito nel frattempo di ignorarne quasi l’esistenza”³⁹.

In realtà il problema dei quadri era presente già da molto tempo; Enzo Mattina, sindacalista Uilm/Fim, ricorda come gli stessi sindacati non abbiano saputo rispondere alle esigenze di quella categoria di lavoratori⁴⁰.

Il sindacato si era impegnato per tutti gli anni ’70 nel tentativo di alzare il livello contrattuale delle fasce operaie più basse promuovendo accordi con una forte impronta egualitaria basati sull’inquadramento unico in una scala di otto livelli.

I primi erano riservati ai soli operai, gli ultimi agli impiegati. Sennonché era successo che nel corso degli anni Settanta, grazie alle politiche sindacali, le prime categorie si erano di fatto svuotate, favorendo un livellamento tra quadri e operai.

L’appiattimento salariale che ne derivava era messo sotto accusa dagli impiegati che invece volevano riconosciuta, anche in termini salariali, la loro maggiore professionalità⁴¹. Inoltre la frattura era evidente anche nella

³⁹ V. Castronovo, *Fiat*, cit., pag. 691

⁴⁰ E. Mattina, *Fiat e sindacati negli anni ’80*, Rizzoli, Milano, 1981, pag. 91

⁴¹ Oltre all’inquadramento unico l’appiattimento salariale si verificava per altre due ragioni: la politica salariale del sindacato basata sugli aumenti uguali per tutti e il fiscal drag. A tal proposito è importante richiamare l’importanza che ha assunto in questa vicenda l’accordo del 1975 sul punto unico di contingenza che ha istituito la scala mobile. Per un’analisi dettagliata che inquadri l’evolversi dei mutamenti economici avvenuti in quegli anni confronta fra gli altri M. Salvati, *Dal miracolo economico alla moneta unica europea*, in *Storia d’Italia*, volume VI, a cura di G. Sabbatucci e V. Vidotto, Laterza, Bari, 1999, pagg. 321-437

composizione dei consigli di fabbrica, nei quali i quadri erano fortemente marginalizzati⁴².

Senza contare poi le numerose minacce, confluite anche in veri e propri atti di violenza, ai quali, come era emerso in precedenza nella denuncia di Amendola del novembre 1979, il sindacato non aveva saputo rispondere prontamente. Tutto questo bastava a rendere ingestibile il loro rapporto con i rappresentanti sindacali, i quali solo all'indomani dello sciopero generale indetto dalle Confederazioni nazionali il 10 ottobre si resero conto dell'importanza dell'apertura di un dialogo con quella categoria di lavoratori⁴³.

Prima di quell'ultimo sciopero generale il protagonismo dei quadri nella vertenza era cresciuto. Nella notte tra l'7 e l'8 ottobre un gruppo di impiegati cercò di superare i picchetti ai cancelli di Mirafiori, mentre nel pomeriggio del giorno seguente a Rivalta si era svolta una manifestazione silenziosa davanti ai presidi operai. Non mancarono neppure i tafferugli e gli scontri e c'era scappato anche un morto, Vincenzo Monsignore, colto da una crisi cardiaca mentre cercava di scavalcare il muro di cinta di Mirafiori⁴⁴.

I delegati della Flm erano convinti che queste manovre venissero orchestrate direttamente da Corso Marconi ma, allo stesso modo, si rendevano conto come risultasse ormai fondamentale riprendere le fila di un dialogo anche con i capi.

A tal proposito l'11 ottobre i sindacati inviarono un documento nel quale aprivano una breccia per un rapporto distensivo con i quadri⁴⁵, ma ormai il rapporto si era deteriorato al punto da rendere impossibile qualsiasi forma di distensione.

⁴² M. Bianchi, L. Scheggi, *Un sindacato per i quadri*, I libri de il Mondo, Milano, 1982, pagg.25-26

⁴³ V. Castronovo, *Fiat*, cit., pagg. 692-693

⁴⁴ *Ibidem*, pag. 692

⁴⁵ M. Bianchi, L. Scheggi, *Un sindacato per i quadri*, cit., pagg. 49-50

In questo clima il leader del movimento, Luigi Arisio, annunciò una manifestazione in nome del “diritto al lavoro” per il 14 ottobre al Teatro Nuovo. Dal coordinamento quadri partirono una serie di lettere indirizzate a tutti gli impiegati per invitarli alla riunione del 14, ma mai tale organismo si sarebbe aspettato di superare le tremila persone.

L’assemblea al Teatro Nuovo si svolse in un clima fortemente surriscaldato, addirittura il vice-Sindaco Enzo Biffi Gentili venne brutalmente interrotto durante il suo intervento e dovette rinunciare a riprendere la parola.

Dopo poco più di un’ora la riunione si trasformò in un lunghissimo corteo che percorse il centro di Torino al quale parteciparono, oltre ai quadri, molte persone comuni ormai stanche del protrarsi dello scontro alla Fiat.

Non si seppe mai quanti fossero in definitiva i partecipanti al corteo, la questura parlava di 20.000, “La Stampa” il giorno dopo stimò la partecipazione in 30.000 unità, ma ad essere adottata fu l’ultima valutazione data dal telegiornale e dalla “Repubblica” che parlavano di 40.000 quadri in marcia per la città. Ma al di là dei numeri il dato importante era rappresentato dal significato politico della manifestazione.

La portata dell’evento era stata perfettamente compresa dai vertici Fiat impegnati quella mattina in una riunione informale, all’insaputa del Ministro Foschi, con i capi del sindacato all’Hotel Boston. Quando cominciarono ad arrivare le prime notizie da Torino la riunione venne sospesa per essere aggiornata la sera stessa al Ministero del lavoro a Roma con Foschi⁴⁶.

Tra i delegati più agguerriti era pressante l’idea che si trattasse di un corteo organizzato direttamente da Corso Marconi, molti addirittura sostenevano che quella giornata fosse stata retribuita e accusavano il sindacato di non aver indetto una contromanifestazione⁴⁷.

⁴⁶ C. Romiti, *Questi anni alla Fiat*, cit., pag. 127

⁴⁷ AA. VV., *Con Marx alle porte. I 37 giorni della Fiat*, Nuove edizioni internazionali, Milano, 1980

Queste accuse non trovarono mai riscontro, così come vennero sempre respinte sia dall'azienda che dal coordinamento quadri⁴⁸ e in ogni caso apparivano assolutamente irrilevanti per l'esito della trattativa.

⁴⁸ Per fare chiarezza su questo punto confronta fra gli altri C. Romiti, *Questi anni alla Fiat*, cit., pagg. 125-126 e M. Bianchi, L. Scheggi, *Un sindacato per i quadri*, cit., pagg. 97-101

1.7 La fine della vertenza

La sera del 14 ottobre nelle stanze del Ministero del Lavoro si concluse la prova di forza in atto alla Fiat da più di un mese.

Alla riunione con il Ministro Foschi erano presenti Romiti e Ghidella, per la Fiat, e i segretari delle Confederazioni sindacali. Toccò a Lama dichiarare la resa del sindacato e siglare insieme a Carniti e Benvenuto l'accordo che poi sarebbe stato portato di fronte agli operai nelle assemblee dei giorni successivi⁴⁹.

Intanto riaprivano le porte di Mirafiori dopo l'ordine della Procura generale di Torino alle forze dell'ordine di sgomberare i picchetti dai cancelli dello stabilimento.

L'intesa stabiliva che i 23.000 lavoratori in cassa integrazione a zero ore vi sarebbero rimasti per due anni e che in questo periodo si sarebbe proceduto alla loro ricollocazione in luoghi di lavoro esterni alla Fiat. Chi, al termine dei due anni, non avesse trovato lavoro sarebbe rientrato in azienda con la garanzia di non essere licenziato né ricollocato in mobilità. Nello stesso periodo si sarebbe proceduto a prepensionamenti, dimissioni incentivate e mobilità interna, al fine di ridurre il numero di lavoratori da collocare in mobilità esterna⁵⁰.

È bene ricordare però come esistesse una clausola che subordinava la riammissione in fabbrica dei cassaintegrati "al corretto funzionamento di tutti gli istituti", un modo per rendere discrezionale le riammissioni che infatti non ci saranno⁵¹.

In definitiva l'intesa non si distaccava più di tanto dall'ipotesi avanzata a metà settembre dal Ministro Foschi che aveva trovato interesse nelle rappresentanze nazionali ma non in quelle piemontesi.

⁴⁹ L. Lama, *Intervista sul mio partito*, cit., pag. 101

⁵⁰ V. Castronovo, *Fiat*, cit., pag. 695

⁵¹ M. Revelli, *Lavorare in Fiat*, cit., pagg. 102-104

La difficoltà stava proprio nel fatto che l'accordo conteneva due punti sempre rifiutati dalla Flm e dai quadri sindacali di fabbrica: la mobilità esterna e la mancanza della "rotazione" nella cassa integrazione.

Così si riproduceva nella valutazione dell'accordo quella polarizzazione di posizioni che aveva segnato fin dall'inizio il movimento e che aveva percorso tutte le fasi della lotta. Coloro che giudicavano l'accordo un "ragionevole compromesso" erano gli stessi che avevano sottolineato la natura strutturale della crisi Fiat, viceversa coloro che avevano enfatizzato il carattere "politico" della condotta aziendale consideravano l'intesa un grave passo indietro.

Queste contraddizioni esplosero inesorabili nel pomeriggio di giovedì 15 ottobre all'assemblea dei delegati al Cinema Smeraldo.

Il dissenso dei militanti di base si manifestò in modo ancor più veemente il giorno successivo, quando sui piazzali degli stabilimenti Lama, Carniti e Benvenuto esposero a migliaia di lavoratori i termini dell'accordo e i motivi per cui l'avevano siglato.

Le assemblee erano molto tese: a Mirafiori Lama venne accolto da una selva di fischi; addirittura al Lingotto Carniti venne salvato dall'aggressione da parte di alcuni esponenti extraparlamentari e fatto salire su una macchina di passaggio per essere allontanato; a Chivasso Benvenuto riuscì a malapena a concludere il suo discorso⁵².

In questo clima si procedette alle votazioni. Il voto del mattino risultò incerto, condizionato dalla presenza di quadri ed impiegati concentratisi nel primo turno, mentre al pomeriggio il no apparve esplicito.

Sull'esito delle votazioni esistono due diverse interpretazioni, rese possibili anche dal fatto che non si procedette mai ad un calcolo preciso dei voti. Da un lato c'è chi sostiene, come Valerio Castronovo, che l'accordo, seppur di stretta misura, nel complesso degli stabilimenti passò⁵³, dall'altro c'è invece chi, come Marco Revelli, sostiene che le segreterie

⁵² V. Castronovo, *Fiat*, cit., pagg. 695-696

⁵³ *Ibidem*, cit., pag. 696

Confederali già alle 13, senza neppure aspettare l'esito delle consultazioni, si apprestavano a diffondere la notizia dell'approvazione dell'accordo⁵⁴.

Finiva così quella estenuante vertenza che aveva interessato i lavoratori della Fiat per 35 lunghi giorni mettendo termine a quel protagonismo operaio che aveva caratterizzato tutti gli anni Settanta.

⁵⁴ M. Revelli, *Lavorare in Fiat*, cit., pagg. 102-103

1.8 Le diverse interpretazioni storiografiche

In sede storiografica esiste un consenso ampio e consolidato sulla rilevanza politica e sociale della marcia dei quarantamila, indicata come lo spartiacque tra due modi differenti di vivere la fabbrica e le relazioni sindacali che ne derivano.

Ma, se su questo assunto esiste un'ampia convergenza di vedute, le posizioni si sfumano andando a cercare le responsabilità e le motivazioni di una simile vertenza.

Se, infatti, Valerio Castronovo credeva che il braccio di ferro tra la Fiat e il sindacato non si fosse risolto nel trionfo dell'una e nella sconfitta dell'altro, bensì in una svolta nei rapporti di lavoro⁵⁵, c'è stato anche chi, come Marco Revelli, attribuiva a quella svolta il carattere di una vera e propria sconfitta per tutto il movimento operaio⁵⁶.

Per Castronovo l'azienda, a partire dall'ottobre '80, riacquisì quelle prerogative di "autorità funzionale" senza le quali nessun sistema produttivo sarebbe stato in grado di sopravvivere; mentre il sindacato si riappropriò delle sue funzioni di carattere istituzionale, che i consigli di fabbrica avevano finito per avocare a sé e per tradurre in una logica unicamente conflittuale e autoreferenziale, fondata su rapporti di classe di tipo antagonistico. In definitiva, secondo quest'interpretazione, il sindacato non subì una *debacle* tale da lasciarlo completamente inerme, quel che venne meno furono sostanzialmente le iniziative di lotta più radicali, nate spesso fuori dal controllo della Flm, e la logica della conflittualità permanente⁵⁷. Dall'altro canto, invece, il libro di Revelli, nel quale l'autore raccoglie e ordina le sue riflessioni in vent'anni di osservazione partecipata della classe operaia Fiat, riunisce in sé i caratteri obiettivi, ma anche "partigiani" (sempre dalla parte operaia) di quella vertenza; non lesinando

⁵⁵ V. Castronovo, *Fiat*, cit., pag. 698

⁵⁶ M. Revelli, *Lavorare in Fiat*, cit., pagg.7-8

⁵⁷ V. Castronovo, *Fiat*, cit., pagg. 698-699

però giudizi anche impietosi nei confronti del movimento sindacale, in merito alla totale incapacità operaia di proporre non soltanto una cultura alternativa a quella aziendale ma neppure un progetto politico credibile. Revelli criticava in particolare il sindacato che il 16 ottobre 1980, alla conclusione dei 35 giorni, proclamò l'approvazione dell'accordo, anche se, in realtà, era stato respinto. Quello per lui fu l'attimo "in cui si può dire sia morto, nella coscienza operaia, nella memoria, nel senso comune di fabbrica, il concetto stesso di democrazia sindacale"⁵⁸. Naturalmente, il suo pensiero era il portato di un operaismo convinto, profondamente ferito da quella vertenza tanto aspra e altrettanto cruenta per le conseguenze che ebbe nel fronte dei lavoratori.

Inoltre, Revelli dava una lettura non convenzionale dell'offensiva aziendale del 1979-1980 messa in atto per riprendere il controllo della fabbrica. Secondo la sua interpretazione, confermata anche dai dati sulla produttività successivi alla vertenza, il conflitto dell'ottobre 1980 non fu l'ultimo conflitto tradizionale, bensì, in seguito alle innovazioni tecnologiche introdotte nel corso degli anni settanta, fu il primo conflitto in una fabbrica già trasformata nelle sue potenzialità produttive⁵⁹. Interessanti risultano essere anche le motivazioni addotte dallo studioso torinese per spiegare le ragioni che avevano spinto il movimento dei quadri intermedi a proclamare lo sciopero. "All'origine deve aver pesato certamente l'exasperazione, dopo oltre un mese d'immobilità coatta e di assenza di salario. Così come presente, e centrale, è stata senza dubbio, per un'ampia parte, la preoccupazione per la situazione di mercato dell'azienda. [...] Né deve essere stato estraneo a quella mobilitazione un certo spirito di vendetta; la voglia di rifarsi di dieci anni di umiliazioni e di sconfitte esistenziali. Ma un ruolo di rilievo deve aver giocato anche, e forse soprattutto la paura. Il timore non solo e non tanto della perdita del posto, del fallimento dell'impresa, quanto piuttosto del declassamento, della ricaduta

⁵⁸ M. Revelli, *Lavorare in Fiat*, cit., pag. 103

⁵⁹ *Ibidem*, pag. 63

nell'universo anonimo e seriale del lavoro manuale"⁶⁰. Le motivazioni dello studioso torinese fanno emergere una figura del quadro fortemente caratterizzata dal proprio individualismo, senza nessun tipo di solidarietà collettiva o di gruppo.

Un'ampia riflessione sulle cause che avevano spinto i quadri a compiere quella manifestazione sono contenute anche nel lavoro di Alberto Baldissera che, a differenza di Revelli, si domandava quanto avesse in realtà pesato l'appiattimento retributivo avvenuto nel corso degli anni settanta nello scatenare una simile protesta⁶¹. Inoltre lo studioso individuava come fine unico dell'azione dei quadri il semplice obiettivo del riconoscimento giuridico della loro figura che, in sostanza, avrebbe significato l'avvio di una politica salariale volta a legittimare le disuguaglianze sociali sulla base di criteri di professionalità⁶². Analizzando la composizione dei partecipanti alla marcia dei 40 mila, Baldissera sostenne che sarebbe stato più corretto parlare non di corteo dei capi ma, piuttosto, di un corteo di capi e aspiranti tali. Infatti, solo il 36% dei partecipanti occupava posizioni "di comando", mentre il 64% svolgeva mansioni subordinate. Se l'identità professionale non bastava da sola a spiegare la partecipazione alla marcia, per il professore di sociologia industriale dell'Università di Torino bisognava tenere in conto anche la frattura "etnica" tra meridionali e piemontesi⁶³.

⁶⁰ *Ibidem*, pag. 96

⁶¹ A. Baldissera, *La svolta dei quarantamila. Dai quadri Fiat ai Cobas*, Edizioni Comunità, Milano, 1988, pagg.18-21

⁶² *Ibidem*, pagg. 44-51

⁶³ Baldissera arriva perfino ad indicare, oltre alla frattura "etnica", una vera e propria frattura linguistica tra gli operai in sciopero (in particolare i militanti ai picchetti) e i partecipanti alla marcia dei quarantamila. Tra i primi, secondo i suoi studi, prevalevano gli accenti del Meridione d'Italia, tra i secondi il dialetto piemontese; arriva così ad escludere che nel corteo del 14 ottobre vi fosse una percentuale rilevante di capi e quadri intermedi nati in regioni italiane diverse dal Piemonte. In sostanza per lui difficilmente la manifestazione si sarebbe svolta se non fosse esistito il cemento della comunanza culturale e linguistica che favorì la formazione di una "solidarietà di ceto" tra i capi e i

Sono questi ultimi, ricoprendo mansioni più elevate in fabbrica, ad aver sfilato chiedendo una politica della disuguaglianza volta a legittimare le loro pretese di classe media che puntava al riconoscimento di una superiorità relativa in base alla professionalità⁶⁴. In definitiva per Baldissera la marcia dei quadri aveva contribuito a rafforzare una serie di tendenze, già evidenti nella società italiana alla fine degli anni '70, verso una diversa distribuzione del potere e del vantaggio sociale, segnando la fine della politica dell'uguaglianza del decennio precedente e l'arresto di un processo di redistribuzione delle risorse a favore delle classi subordinate.

Dalle stesse considerazioni parte anche Aris Accornero che cerca di inserire l'evento di Torino all'interno di un quadro più generale del "capitalismo moderno", non risparmiando critiche ai sindacati.

"Il capitalismo stava aprendo una nova fase all'insegna della flessibilità e della diversificazione, ma la traiettoria sindacale proseguiva nella direzione opposta, come se alla nave fosse stato inchiodato il timone"⁶⁵. Per Accornero la spiegazione più lineare della sconfitta alla Fiat da parte dei sindacati risiede proprio nel fatto che questi ultimi si fossero totalmente rifiutati di credere nei grossi problemi delle imprese, dovuti sia alla crisi economica ma anche all'azione delle stesse componenti dei lavoratori, che avevano fortemente indebolito la produttività aziendale. "Tutto lo scenario ripropone nitidamente la ferrea logica che ha retto le relazioni industriali a Torino, quanto meno dal dopoguerra. Una logica quasi anti-negoziale perché basata su rapporti di classe di tipo antagonistico e non su relazioni di lavoro di tipo contrattual-conflittuale. Rapporti fondati dunque sull'intransigenza, che non lasciano spazio alla mediazione: lavoro e capitale possono soltanto vincere oppure perdere"⁶⁶. Inoltre, è interessante

quadri intermedi della Fiat. A tal proposito confronta A. Baldissera, *La svolta dei quarantamila. Dai quadri Fiat ai Cobas*, cit., pagg. 55-57

⁶⁴ *Ibidem*, pagg. 52-57

⁶⁵ A. Accornero, *La parabola del sindacato. Ascesa e declino di una cultura*, Il Mulino, Bologna, 1992, pag. 143

⁶⁶ *Ibidem*, pag. 145

analizzare il giudizio che Accornero diede su quell'avanguardia "onnipotente" ed "egemone" che aveva condotto lo scontro seppur in una posizione di minoranza rispetto all'intero movimento operaio. "Che la maggioranza degli operai avesse un atteggiamento "collaborativo" e che il gruppo più omogeneo avesse un atteggiamento "conflittuale" non poteva sorprendere chi conosceva la classe operaia e apprezzava l'impegno sindacale. Sorprendeva invece che l'atteggiamento più intransigente, quello "antagonista", fosse correlato sì con condizioni sociali e professionali sfavorite, ma anche con posizioni politico-sindacali ribellistiche, rozze, fuori dal tempo"⁶⁷. Per quanto riguarda invece l'aspetto aziendale Accornero si soffermò sui caratteri più intransigenti del *management* Fiat, in primis nella spietata selezione dei lavoratori da porre in Cassa integrazione che decimò le file dei militanti sindacali più combattivi. "La rivalsa politica volata da Romiti ricreò addirittura dei reparti-confino. L'indotto Fiat entrò in crisi e la disoccupazione salì moltissimo. Il nucleo di classe operaia più concentrato, omogeneo e combattivo si indebolì in modo pernicioso, e cominciò un processo di erosione della rappresentatività sociale dei sindacati"⁶⁸.

In definitiva per Accornero l'incapacità sindacale di capire fino in fondo le esigenze di Corso Marconi portò il sindacato a subire una grande sconfitta che contribuì a cambiare definitivamente i rapporti di forza fra capitale e lavoro.

⁶⁷ *Ibidem*, pagg. 146-147

⁶⁸ *Ibidem*, pag. 147

CAPITOLO 2

LA VERTENZA ATTRAVERSO LE PAGINE DEI GIORNALI

Premessa

In questo secondo capitolo verrà ricostruita la vertenza Fiat attraverso l'analisi e l'impostazione adottata dai quotidiani "L'Unità" e "La Stampa", e dalla rivista "Rinascita". A tal proposito è molto interessante confrontare le differenze di valutazioni che emergono dalla lettura dei tre giornali. Come prevedibile dalla pagine delle diverse testate affiorano posizioni differenti: da un lato la visione "operaista" propria dei due giornali del Partito Comunista, dall'altro quella "filo-aziendalista" del quotidiano della famiglia Agnelli.

Due mondi che per tutto il periodo dello scontro saranno sempre distanti e proporranno ai propri lettori interpretazioni completamente antitetiche.

2.1 Lo scontro Fiat secondo L'Unità

L'attenzione del quotidiano del Pci nei confronti della crisi del settore automobilistico era molto pronunciata; già nei mesi antecedenti lo scoppio della vertenza il quotidiano aveva ampiamente seguito le vicissitudini della casa torinese. Non aveva neppure tralasciato una minuziosa descrizione del clima d'inquietudine che si respirava in fabbrica dopo le dimissioni di Umberto Agnelli dal ruolo di Amministratore

Delegato che avevano lasciato non poca preoccupazione tra gli operai alla vigilia delle tanto attese ferie estive.

Al rientro di settembre per molti metalmeccanici della Fiat si prospettavano altri quattro giorni di cassa integrazione, ciò contribuiva a rafforzare nel mondo sindacale la consapevolezza che si sarebbe vissuto un autunno duro e pieno d'insidie⁶⁹.

Sui maggiori giornali italiani si rincorrevano le voci insistenti di un ricorso massiccio ai licenziamenti, ma nessuno poteva ancora immaginare la portata dello scontro che di lì a poco si sarebbe consumato.

Nei primi giorni di settembre era iniziata una fitta trattativa tra l'azienda da una parte e il governo e i sindacati dall'altra, ampiamente riportata dal quotidiano del Pci. Già il 5 settembre compariva un articolo in prima pagina molto indicativo; apparentemente si trattava di un semplice resoconto delle opinioni di alcuni operai al rientro in fabbrica, davanti al cancello 16 di Mirafiori, in realtà era qualcosa di più. Attraverso quelle testimonianze piene d'inquietudine emergeva con forza un primo parallelo con la vicenda polacca dei cantieri di Danzica⁷⁰. Questo riferimento sarebbe rimasto costante per tutto il periodo di lotta, ma vedremo come restò sempre in sordina l'ipotesi di occupazione, mentre veniva prediletto l'aspetto meno pericoloso e più comunicativo del ricorso alla partecipazione e al metodo delle scelte condivise tra gli operai.

Non mancava nemmeno la convinzione che dietro la minaccia di licenziamento si annidasse la richiesta di un finanziamento massiccio di fondi statali, come molte volte era stato fatto in passato⁷¹. Quando risultò chiara la richiesta della Fiat di procedere alla Cassa integrazione per 22 mila operai e 2 mila impiegati, le discussioni all'interno del movimento operaio si infittirono. Le parole del capo della delegazione Fiat Cesare Annibaldi,

⁶⁹ B. Ugolini, *Riapre la Fiat, ma la crisi è irrisolta*, in "L'Unità", 1 settembre 1980

⁷⁰ S. Cingolani, B. Ugolini, *Nessuna decisione sopra le nostre teste*, in "L'Unità" 5 settembre 1980

⁷¹ *Ibidem*

ampiamente riportate sull'Unità, creavano non poca preoccupazione tra i lavoratori.

“Nell’arco dei prossimi 18 mesi bisognerà ridurre del 20% la produzione; 457 mila vetture in meno da montare su un totale previsto di 2.252.000 per il periodo giugno 1980-dicembre 1981. Sono questi traguardi negativi che portano alla cifra dei 24 mila da espellere”⁷².

La delicata situazione non lasciava presagire nulla di buono, tanto che al tavolo delle trattative aperti lunedì 8 settembre tra i vertici aziendali e la Flm le due parti apparivano molto distanti.

I dati forniti da Annibaldi sull'eccedenza di autovetture invendute non convincevano i sindacati che chiesero subito la cessazione dei negoziati e la presentazione di cifre attendibili, pena la sospensione del confronto⁷³.

Intanto la situazione si faceva sempre più critica; nella seconda giornata di trattative l'azienda aveva finalmente chiarito il suo piano consistente nell'espulsione dall'azienda di circa 12 mila lavoratori, tutti concentrati nelle fabbriche torinesi.

Il disegno di Corso Marconi prevedeva la messa in Cassa integrazione a zero ore di 24 mila dipendenti per 15 mesi, fino al dicembre del 1981; alla fine di questo periodo l'azienda si impegnavo a reinserire solamente la metà dei cassaintegrati non più a Torino ma negli stabilimenti del Sud Italia.

Quella proposta suscitava molti dubbi e vari interrogativi tra i lavoratori che vennero chiaramente espressi da Michele Costa sulle pagine dell'Unità. “Quanti dei 12 mila lavoratori torinesi che la Fiat considera “eccedenti” riceveranno la lettera di licenziamento tra un anno e quanti invece verrebbero collocati fuori dall'azienda con sistemi meno dolorosi?

⁷² B. Ugolini, *Cassa integrazione per 22 mila operai della Fiat*, in “L'Unità” 6 settembre 1980

⁷³ M. Costa, *La Fiat insiste sulle sospensioni nella prima giornata di trattative*, in “L'Unità”, 9 settembre 1980

Quanti lavoratori dovranno lasciare definitivamente le officine di Mirafiori e Rivalta?”⁷⁴.

Appariva ormai chiara la logica dell'azienda di disfarsi di una parte di manodopera per risanare la situazione di crisi. Il sindacato però rifiutava quest'impostazione e, per far fronte all'eccedenza di produzione, rispondeva con la Cassa integrazione per tre mesi per tutti i 79 mila lavoratori occupati nel settore auto. In questo modo, secondo i vertici Flm, sarebbero state escluse forme di discriminazione tra i dipendenti⁷⁵.

L'analisi sindacale conteneva un punto inderogabile consistente nel rifiuto incondizionato del ricorso alla mobilitazione esterna, considerata una sorta di licenziamento mascherato. Questa posizione aveva portato alla rottura delle trattative e al conseguente inasprimento della vertenza.

Il 12 settembre la casa torinese decise così di dar seguito alla linea dura e avviò le procedure per il licenziamento di 14.469 dipendenti. Da quel momento ci sarebbero stati 25 giorni di tempo prima che fossero diventati operativi. Durante tutto quel periodo il quotidiano del Pci avrebbe trattato con cura l'evolversi della vertenza e, come ovvio, il suo approccio sarebbe stato di incondizionato appoggio nei confronti degli operai.

A tal proposito, è indicativa la risposta che il Partito comunista, nella persona di Gerardo Chiaromonte, riservò alla Fiat dalle colonne dell'Unità. “La crisi dell'industria automobilistica è un fatto reale, ma nessuno deve strumentalizzarla a scopi antisindacali e antioperai. Bisogna trovare una soluzione per questa crisi: con il piano auto, con una nuova organizzazione del lavoro, con lo sviluppo della ricerca, l'aumento della produttività. [...] La mobilità del lavoro non può essere intesa come il passaggio alla disoccupazione, ma come uno strumento della politica di riconversione industriale, che anche noi riteniamo giusto adottare, a certe condizioni, naturalmente, di controllo sindacale e di difesa del lavoro. [...] In questa fase difficile ed aspra che si apre a Torino e in tutto il Paese,

⁷⁴ M. Costa, *Sono 12 mila i lavoratori Fiat che l'azienda vuole mandar via*, in “L'Unità”, 10 settembre 1980

⁷⁵ *Ibidem*

decisiva sarà l'unità degli operai, e più in generale l'unità fra operai, impiegati e tecnici"⁷⁶. Dalle parole di Chiaromonte emergeva chiaramente una forte determinazione nell'apprestarsi ad affrontare una lunga fase di scontro con l'azienda, ma, allo stesso tempo, vi era anche contenuto un monito nei confronti del movimento operaio chiamato ad essere unito non soltanto al vertice ma soprattutto nelle strutture intermedie, senza dimenticare impiegati e tecnici.

Nella prima fase della vertenza l'attenzione del quotidiano era centrata sui fitti contatti tra la Flm, la Fiat e il Ministro del Lavoro Foschi chiamato a mediare per una veloce soluzione della vertenza tra le parti.

Le richieste sindacali, ampiamente contenute sull'Unità, consistevano: nella Cassa integrazione a rotazione fino al termine dell'anno, così da ridurre gli stock di auto invendute, nel blocco del turnover per 18 mesi che avrebbe portato fuori dall'azienda circa 6 mila persone, nel pensionamento anticipato di 5.700 lavoratori e nella mobilità interna per altri mille dipendenti con il rifiuto però della mobilità esterna, alla luce delle difficoltà esistenti nel mercato del lavoro torinese per il riassorbimento in altre aziende di una quantità così grande di manodopera⁷⁷. Questa posizione della Flm sarebbe rimasta ferma per tutta la prima parte della vertenza, fino alla caduta del governo Cossiga.

Il giornale in questa fase descriveva quotidianamente la vita degli operai in sciopero, riportando le numerose dichiarazioni di solidarietà provenienti da tutto il mondo politico, ma anche dal mondo cattolico e dai vari operai di tutta Italia. Inoltre, veniva evidenziata la strategia sindacale consistente nello spostare il livello dello scontro anche a Palazzo Chigi, individuando direttamente nel governo Cossiga, reo di non avere

⁷⁶ G. Chiaromonte, *Una strada avventurosa da abbandonare subito*, in "L'Unità", 12 settembre 1980

⁷⁷ S. Cingolani, *La Fiat e la Flm convocate oggi al Ministero*, in "L'Unità", 12 settembre 1980

un'adeguata politica industriale, il primo responsabile di una tale situazione⁷⁸.

In questo quadro si inseriva il discorso di Enrico Berlinguer alla chiusura della Festa Nazionale dell'Unità a Bologna. Il segretario comunista, oltre a rimarcare la vicinanza agli operai e l'appoggio alle proposte della Flm, sollevò anche un aspetto molto importante della vertenza riguardante il ruolo degli operai e criticò l'atteggiamento delle parti, compreso il sindacato, seppur in maniera non esplicita. "È importante che la trattativa non si svolga all'oscuro dei lavoratori. I lavoratori e l'opinione pubblica debbono poter conoscere e controllare i vari momenti della trattativa, le posizioni delle parti in causa e i loro sviluppi. In questi ultimi giorni si è spesso sentito invocare l'esempio di Danzica. Non è nemmeno necessario ricordare la diversità fra le circostanze e i problemi di Danzica e quelli di Torino. Ma io credo che una lezione ci venga dal metodo che è stato seguito a Danzica. Lì la trattativa si è svolta nei cantieri sotto gli occhi e le orecchie di tutti gli operai [...] Ebbene, perché invece che a Roma i rappresentanti dell'azienda, degli industriali, dei sindacati e del governo non vanno a trattare a Torino, di fronte agli operai?"⁷⁹. Queste parole contribuirono a rinsaldare il legame tra i comunisti e i lavoratori in lotta.

Intanto proseguiva lo scontro tra azienda e sindacato sulla mobilità esterna; per cercare di sbloccare la situazione il Ministro Foschi aveva reso pubblici i dati sul mercato del lavoro torinese che erano stati ampiamente riportati dall'Unità al fine di dimostrare l'impossibilità di un ricollocamento dei lavoratori lasciati a casa dall'azienda; infatti i disoccupati iscritti nelle liste di collocamento della Provincia ammontavano a 58.199 unità⁸⁰. La situazione non sembrava migliorare e dalle stesse pagine del quotidiano appariva evidente la volontà del movimento sindacale e dello

⁷⁸ S. Cingolani, *Da Mirafiori a palazzo Chigi*, in "L'Unità", 14 settembre 1980

⁷⁹ *Il discorso di Enrico Berlinguer a Bologna*, in "L'Unità", 15 settembre 1980

⁸⁰ S. Cingolani, *Sulla mobilità l'azienda non dà garanzie*, in "L'Unità", 16 settembre 1980

stesso partito comunista di continuare lo scontro. Intanto, durante i cortei, iniziavano a prender corpo quattro punti fermi per il movimento operaio che si riassumevano nella necessità di condurre le trattative a Torino, nel rifiuto dei licenziamenti veri o finti che fossero, nella richiesta di un governo capace di dirigere e programmare e nello sciopero generale⁸¹. Anche il Sindaco Novelli espresse la propria preoccupazione per l'intransigenza Fiat. "Sono convinto che questa città non reggerebbe all'urto dei 14 mila 469 licenziamenti. Verrebbero coinvolte centomila persone, se si tiene conto dei familiari"⁸². Il Sindaco evidenziava al tempo spesso la grave crisi che stava attraversando tutto l'indotto, preoccupato dell'evolversi della vertenza in casa Fiat.

Le dichiarazioni dei delegati sindacali ospitate in quei giorni sul quotidiano si facevano sempre più dure, a testimonianza di ciò è sufficiente riportare le parole del segretario regionale Fausto Bertinotti. "Alla Fiat poco importa che alla fine i licenziamenti siano diecimila o mille: l'importante per lei è che si crei un grande "ghetto" di manodopera di riserva. Vuole arrivare alla ripresa, prevista per il 1982 libera da controlli operai sui processi di ristrutturazione, con una flessibilità assoluta nell'uso della forza lavoro"⁸³. In questo clima infuocato le rappresentanze sindacali decisero di convocare lo sciopero generale dei metalmeccanici il 25 settembre. È singolare notare come inizialmente "L'Unità" relegasse solamente nelle pagine interne la proposta di mediazione presentata alle parti dal Ministro Foschi e ponesse l'accento principalmente sul rifiuto della Fiat di recedere dai licenziamenti, sottacendo quasi totalmente lo scontro interno al sindacato sull'accettazione o meno della proposta⁸⁴. Comparve invece

⁸¹ B. Ugolini, *In grandi assemblee sindacati "a tu per tu" con i lavoratori Fiat*, in "L'Unità", 18 settembre 1980

⁸² B. Ugolini, *Centomila i colpiti se si licenzierà*, in "L'Unità", 19 settembre 1980

⁸³ M. Costa, *Giovedì tutto il Piemonte si ferma, decidono i delegati in assemblea*, in "L'Unità", 19 settembre 1980

⁸⁴ M. Villari, *A un punto morto le trattative, Agnelli rifiuta il confronto*, in "L'Unità", 20 settembre 1980

l'ennesimo monito nei confronti della casa torinese ad opera del sindacalista Pio Galli, il quale pose l'attenzione sui ricatti intollerabili che stava subendo il governo dai vertici di Corso Marconi, così come rimarcava l'ipotesi di uno scontro durissimo in tutta Italia qualora la casa torinese non avesse receduto dai licenziamenti⁸⁵.

Dello stesso tenore era anche l'intervento del segretario nazionale della Cgil, Luciano Lama, che, a pochi giorni dallo sciopero generale, rispondendo alle domande di Stefano Cingolani, spiegava i motivi di un così duro scontro con la Fiat. "I problemi di così vasta portata possono essere affrontati solo con la programmazione; cioè attraverso una politica economica diretta dal potere pubblico, con il controllo, la partecipazione del movimento sindacale. [...] I licenziamenti non sono gravi solo per la loro entità, per il dramma umano, sociale, economico che provocano; ma anche perché le imprese vogliono avere mano libera, intendono approfittare della circostanza per eliminare il rischio che operai e sindacato siano davvero una forza autonoma e alternativa, che sappiano esercitare la loro influenza sulle scelte aziendali, in campi, insomma, che vogliono riservare al proprio dominio"⁸⁶.

In questo clima la campagna dell'Unità in favore della causa dei lavoratori proseguiva senza sosta. Al di là delle numerose descrizioni della vita degli operai davanti ai cancelli, non venivano trascurati neppure i risvolti finanziari dell'operazione di ristrutturazione messa in atto dalla Fiat, che si apprestava ad aumentare il capitale sociale dell'azienda.

I vertici di Corso Marconi avevano calcolato che, per non aumentare il divario dalle case automobilistiche americane, giapponesi, tedesche e francesi, avrebbero dovuto investire 5.400 miliardi di lire nei successivi 4 anni, così distribuiti: 3 mila per rinnovare la gamma delle autovetture, 1.400 per la ricerca e mille per ammodernare gli impianti. L'azienda però non li avrebbe sicuramente potuti assommare ai già 7 mila

⁸⁵ Pio Galli, *Il governo subisce ricatti intollerabili*, in "L'Unità", 20 settembre 1980

⁸⁶ S. Cingolani, *Lama: il potere del sindacato è la posta in gioco alla Fiat*, in "L'Unità", 20 settembre 1980

miliardi di debiti, perché altrimenti il rischio del tracollo sarebbe stato elevatissimo. In tali circostanze, secondo l'analisi di Michele Costa, la Fiat avrebbe dovuto ricorrere ai fondi per la riconversione previsti dalla legge 675, ma non lo fece per un motivo politico poiché non voleva essere attanagliata nella programmazione pubblica. Allora scelse l'unica altra via possibile, l'aumento di capitale, per il quale s'impegnò il banchiere di Mediobanca Enrico Cuccia. Se l'operazione fosse andata in porto, preannunciava Costa, sarebbero entrate nelle casse Fiat 500 miliardi di denaro fresco, poi, in una seconda fase, l'aumento di capitale avrebbe invogliato consorzi di banche italiane e straniere a fornire finanziamenti a condizioni vantaggiose, arrivando così a circa 2.500 miliardi. La quota restante, denunciava l'Unità, sarebbe venuta fuori da un calcolo cinico per effetto del licenziamento di 14 mila lavoratori considerati in esubero⁸⁷.

Le anticipazioni sull'operazione di ricapitalizzazione furono confermate il giorno successivo dopo la deliberazione del consiglio d'amministrazione della casa torinese che decise di raddoppiare il capitale sociale, passando da 165 a 337,5 miliardi di lire con l'emissione di nuove azioni, percependo inoltre un finanziamento da Mediobanca di 250 miliardi. Successivamente sarebbero stati aumentati di 1.100 miliardi i capitali delle società operative di settore facenti parte della *holding* Fiat⁸⁸.

Una volta ufficializzato il rifiuto dell'azienda nei confronti della proposta Foschi, il quotidiano del Pci non tardava a scagliarsi perentoriamente contro i vertici di Corso Marconi, dando invece certo l'appoggio del sindacato alle richieste del Ministro⁸⁹(in realtà la Federazione Piemontese dissentiva dai vertici nazionali).

La protesta non pareva attenuarsi; il 25 settembre si svolse lo sciopero di 8 ore di tutti i metalmeccanici, mentre i sindacati si apprestavano

⁸⁷ M. Costa, *La Fiat oggi aumenterà il capitale. Ora intervengono anche le banche?*, in "L'Unità", 23 settembre 1980

⁸⁸ M. Costa, *Le società Fiat chiedono 1600 miliardi*, in "L'Unità", 24 settembre 1980

⁸⁹ M. Villari, *I dieci punti della proposta Foschi*, in "L'Unità", 24 settembre 1980

a divulgare la notizia della proclamazione dello sciopero generale per il 2 ottobre.

A Torino saliva l'attesa per l'arrivo di Berlinguer ai cancelli di Mirafiori. Il segretario comunista provocò un vero e proprio terremoto politico, le sue parole sull'eventuale appoggio del Pci all'occupazione, ampiamente riportate sul giornale di partito, fecero insorgere le compagini di governo, in particolare la Dc, alle quali venne subito riservata una pungente risposta⁹⁰.

Era chiara la volontà da parte del partito comunista di smorzare i toni dopo le dichiarazioni di Berlinguer sull'appoggio all'eventuale occupazione, anche alla luce delle dimissioni, il giorno seguente, del Governo Cossiga che avevano indotto la Fiat alla sospensione dei licenziamenti.

Un fatto nuovo interpretato come un grande successo degli operai che, con la loro lotta, avevano costretto l'azienda a riaprire le trattative con il sindacato⁹¹.

Si chiudeva definitivamente la prima fase di scontro, presto sostituita da una nuova ben più difficile, soprattutto sotto l'aspetto della comunicazione esterna. Infatti, adesso che la Fiat aveva sospeso i licenziamenti, di fatto accettando una richiesta del sindacato, erano in molti a chiedersi quale atteggiamento avrebbe seguito la Flm. E proprio l'Unità contribuì a chiarire l'approccio a questa seconda fase di lotta. Innanzitutto i sindacati decisero di sospendere lo sciopero generale indetto per il 2 ottobre, ma allo stesso tempo non avevano nessuna intenzione di abbandonare lo scontro. Le loro richieste adesso erano quelle contenute nella piattaforma presentata dal Ministro Foschi, anche perché rimaneva il timore che la cassa integrazione, senza rotazione e senza sostanziali garanzie, per 24 mila

⁹⁰ B. Ugolini, *Berlinguer a Torino tra gli operai Fiat*, in "L'Unità", 27 settembre 1980

⁹¹ S. Cingolani, *Sospesi i licenziamenti Fiat. È un grande successo*, in "L'Unità", 28 ottobre 1980

lavoratori, come proponeva ora la Fiat, avrebbe spostato solamente di qualche mese il problema dell'esubero di manodopera⁹².

Con la caduta del Governo Cossiga iniziava un nuovo protagonismo nella vita istituzionale anche del Pci, impegnato nelle trattative per la formazione dell'esecutivo che sicuramente incisero in questa seconda fase, anche se è bene ricordare come l'Unità non cambiò mai atteggiamento nei confronti della vertenza.

A Torino la conflittualità non sembrava ancora placarsi; adesso il nuovo oggetto del contendere era rappresentato dalla compilazione delle liste dei 23 mila da collocare in Cig. L'azienda voleva individuare i nominativi senza il coinvolgimento della controparte sindacale che invece temeva un'azione unilaterale fatta unicamente per colpire i lavoratori "sgraditi" ai vertici di Corso Marconi⁹³.

Proprio questo punto di divergenza avrebbe contribuito a riaprire uno scontro duro fra le due parti, testimoniato dalle parole di Bruno Ugolini.

"Il golpe della Fiat è scattato di notte. Ha spedito 22.884 lettere, pronte da tempo. Annunciando la sospensione dal lavoro per tre mesi da lunedì sei ottobre. Non solo: le lettere aggiungono che non è detto che i 22 mila possano tornare in fabbrica. Sono in modo particolare colpiti, a Mirafiori, delegati sindacali e operai comunisti. La precisazione serale della Fiat (non è automatica l'equazione tra sospensione e licenziamento) appare penosa e difensiva"⁹⁴. Queste frasi bastano per testimoniare il ritrovato clima di conflittualità che riportava nuovamente d'attualità il ricorso allo sciopero generale. Anche in questo frangente delicato, la risposta del Pci veniva nuovamente affidata a Gerardo Chiaromonte.

"La decisione della Fiat [...] è un atto gravissimo, che conferma la volontà della direzione dell'azienda di preconstituire le condizioni per una politica di licenziamenti e di mettere sindacati e lavoratori di fronte a fatti

⁹² *Ibidem*

⁹³ M. Costa, *La Fiat ha incassato il colpo e reagisce male ma nelle fabbriche continua la mobilitazione*, in "L'Unità", 30 settembre 1980

⁹⁴ B. Ugolini, *Gli operai presidiano i cancelli della Fiat*, in "L'Unità", 1 ottobre 1980

compiuti, acuendo la tensione in modo assai pericoloso”⁹⁵. Chiaromonte faceva poi riferimento alla bozza di mediazione Foschi indicandola come l’unica piattaforma possibile per un accordo, mettendo in evidenza il riferimento alla Cig a rotazione e alla reale volontà del ritiro dei licenziamenti da parte della Fiat⁹⁶.

L’intransigenza della casa torinese, avvalorata dalla richiesta d’intervento della magistratura per sgomberare i presidi ai cancelli, non facilitava certo un buon esito delle trattative che erano riprese con fatica⁹⁷.

L’aggiornamento quotidiano delle contrattazioni tra azienda e sindacato veniva riportato puntualmente sulle pagine dell’Unità così come erano presenti, in quei giorni, numerose testimonianze di lavoratori e lavoratrici lasciati a casa dall’azienda per la loro “inidoneità”.

Non cessava neppure il tentativo di screditare l’azione dei vertici di Corso Marconi. A tal proposito Maurizio Costa evidenziava come apparissero pretestuose le richieste dell’azienda di espellere 23 mila operai dal ciclo produttivo per ridurre lo stoccaggio di automobili invendute. Secondo i suoi calcoli procedendo alla Cassa integrazione ogni lunedì e martedì per 70 mila operai, così come era già stato fatto nei mesi precedenti, si sarebbero perse ogni settimana un milione e 120 mila ore di produzione a fronte invece di una perdita di 920 mila con la sospensione di 23 mila operai a zero ore⁹⁸.

Questi dati contribuivano ad avvalorare la tesi secondo cui i vertici Fiat erano principalmente mossi da un sentimento di rivalsa nei confronti del sindacato. Intanto dalle componenti sindacali giungeva notizia che venerdì 10 ottobre si sarebbe finalmente svolto lo sciopero generale più volte rimandato durante la vertenza. Sul quotidiano proseguivano insistenti

⁹⁵ *Dichiarazione di Chiaromonte*, in “L’Unità”, 1 ottobre 1980

⁹⁶ *Ibidem*

⁹⁷ M. Costa, *La Fiat chiede l’intervento della Procura*, in “L’Unità”, 3 ottobre 1980

⁹⁸ M. Costa, *Più forte il sostegno per sconfiggere i piani Fiat*, in “L’Unità”, 7 ottobre 1980

gli attestati a sostegno degli operai, soprattutto dopo l'appello della Flm per l'istituzione di un "fondo di resistenza".

Oltre a ciò, per la prima volta dopo quasi un mese di lotta, si faceva anche riferimento al coordinamento dei quadri intermedi, accusato di essere ispirato e diretto direttamente dall'azienda⁹⁹. Nei giorni seguenti comparvero articoli di denuncia nei confronti della Fiat, accusata di contrapporre i "capi" agli operai per alcuni episodi di sfondamento ai cancelli¹⁰⁰. Appariva chiaramente come, per L'Unità, queste azioni fossero soltanto il frutto delle pressioni aziendali e, almeno per il momento, il malessere di una gran parte di impiegati e quadri veniva totalmente sottaciuto.

Alla vigilia dello sciopero generale era affidato a Luciano Lama il compito di spronare i lavoratori alla mobilitazione. Il segretario della Cgil evidenziava come la vertenza Fiat non fosse confinata all'interesse dei soli operai della casa automobilistica torinese, bensì interessasse tutti i lavoratori poiché laddove fosse passata la linea aziendale ogni dipendente poteva, nei mesi successivi, vedersi catapultato in una situazione simile, così come rimarcava fortemente l'importanza della presenza di un sindacato capace di svolgere il suo ruolo di controllo nel panorama industriale italiano¹⁰¹.

Era facile così per l'Unità, dopo il successo dello sciopero generale con l'adesione di 10 milioni di lavoratori, argomentare che da quel momento tutto il mondo del lavoro avrebbe rappresentato la controparte di Agnelli e non solo gli operai Fiat¹⁰².

Lo stesso giorno compariva anche la notizia della manifestazione dei capi di martedì 14 ottobre al Teatro Nuovo che secondo Bruno Ugolini sarebbe stata organizzata direttamente dalla Fiat con tanto di

⁹⁹ M. Costa, *Ci davano per spacciati in dieci giorni*, in "L'Unità", 8 ottobre 1980

¹⁰⁰ M. Cavallini, *Hanno provato (con scarso successo) a contrapporre i capi agli operai*, in "L'Unità", 9 ottobre 1980

¹⁰¹ L. Lama, *Se li vinciamo è una vittoria di tutti*, in "L'Unità", 9 ottobre 1980

¹⁰² S. Cingolani, *In dieci milioni hanno scioperato*, in "L'Unità", 10 ottobre 1980

retribuzione per i partecipanti¹⁰³. Il giornalista però poneva la necessità di costruire un rapporto democratico con i “colletti bianchi” che indubbiamente fino a quel momento era stato completamente assente. In quei giorni, prima della marcia dei 40 mila, il quotidiano concentrò la sua attenzione principalmente sulla descrizione della manifestazione dei giovani a sostegno degli operai, realizzata l’11 ottobre a Torino e sulla pubblicazione delle continue attestazioni di solidarietà nei confronti dei lavoratori in sciopero ormai da più di un mese.

Intanto, alla vigilia della marcia, riprendevano le trattative al Ministero dopo la sospensione intercorsa a seguito dello sciopero generale, ma le parti apparivano ancora distanti. Inoltre in quei giorni c’erano stati numerosi tentativi di forzare i picchetti la cui responsabilità era stata attribuita direttamente a Corso Marconi. Nessuno però poteva immaginarsi quello che sarebbe successo il 14 ottobre al Teatro Nuovo, dove migliaia di capi si erano dati appuntamento per manifestare contro il sindacato affinché si chiudesse la vertenza che ormai durava da 33 giorni. L’Unità trattò l’argomento con molta cautela e affidò al segretario della federazione del Pci torinese, Renzo Giannotti, il compito di rispondere a quel corteo. Per la prima volta da oltre un mese l’atteggiamento del quotidiano sembrò mutare, i manifestanti di quella “marcia” non furono più solamente considerati dei precettati dall’azienda o dei “nemici” ma divennero a pieno titolo dei lavoratori con i quali non era più pensabile continuare lo scontro¹⁰⁴.

Insomma per il Partito Comunista era necessario chiudere la vertenza con la Fiat al più presto; però era ugualmente fondamentale non far apparire l’accordo come una sconfitta del sindacato. A questo proposito il ruolo dell’Unità era importante; come sempre in questa vertenza, il Pci si affidò alle parole di Gerardo Chiaromonte il quale, in modo molto intelligente, argomentò le posizioni dei comunisti a favore dell’intesa

¹⁰³ B. Ugolini, *Significativa prova di unità nella manifestazione di Torino*, in “L’Unità”, 11 ottobre 1980

¹⁰⁴ R. Giannotti, *La risposta a quel corteo*, in “L’Unità”, 15 ottobre 1980

raggiunta con la Fiat evidenziando il ruolo decisivo che, per tutta la vertenza, ebbero i lavoratori¹⁰⁵.

Il dibattito tra gli operai sull'intesa prese subito una piega amara, molti lavoratori non accettavano di arrendersi alla firma di un accordo che non sentivano proprio¹⁰⁶. In effetti se da un lato venivano eliminati, almeno nell'immediato, i licenziamenti, dall'altro non erano state accettate le richieste dei sindacati in merito alla rotazione della Cassa integrazione e alla mobilità interaziendale, posticipata al 30 giugno del 1981¹⁰⁷.

Il giorno seguente si svolsero le assemblee dei lavoratori per votare l'accordo, ma l'esito apparve subito contrastante. I dubbi vennero fugati il 18 ottobre con la pubblicazione del comunicato della FIm che dichiarava come esistessero ormai le condizioni per la firma, anche se non vennero pubblicati i dati sull'esito delle votazioni nei vari stabilimenti¹⁰⁸.

A vertenza conclusa, anche sulle pagine dell'Unità, iniziarono inesorabili i primi bilanci di quella lunga vertenza tutti volti, almeno nell'immediato, a rimarcare come la firma dell'accordo significasse una sconfitta sindacale.

Tra queste voci figurava Luciano Lama che, in un'intervista a Stefano Cingolani, cercava di spiegare i motivi di quella firma. Dalle parole del segretario della Cgil emergeva già una prima analisi lucida di quei trentacinque giorni, soprattutto in relazione all'indifferenza dell'opinione pubblica nella seconda fase di scontro. Inoltre, Lama poneva l'accento sulle forme di lotta, facendo una forte autocritica nei confronti dello sciopero ad oltranza¹⁰⁹.

¹⁰⁵ *Dichiarazione di Gerardo Chiaromonte*, in "L'Unità", 16 ottobre 1980

¹⁰⁶ B. Ugolini, *Prima assemblea molto tesa*, in "L'Unità", 16 ottobre 1980

¹⁰⁷ M. Costa, *Il primo punto prevede che non saranno attuati licenziamenti*, in "L'unità", 16 ottobre 1980

¹⁰⁸ M. Villari, *Fiat: si firma l'accordo al Ministero del Lavoro fra sindacati e azienda*, in "L'Unità", 18 ottobre 1980

¹⁰⁹ S. Cingolani, *Lama: sì, tanti problemi sono aperti ma il sindacato non è stato sconfitto*, in "L'Unità", 19 ottobre 1980

Da quella dichiarazione a caldo di Lama affiorava già la consapevolezza che qualcosa in quei trentacinque giorni non aveva funzionato, anche se per trovare un'analisi dettagliata di quella lunga vertenza che evidenziasse gli errori dei vari protagonisti bisognerà attendere ancora del tempo.

2.2 Il giornale di “casa Agnelli” durante la vertenza Fiat

A differenza del quotidiano del partito comunista, “La Stampa” adottò una visione più ampia rispetto alla questione automobilistica della Fiat che l’avrebbe portata a prediligere l’analisi economica rispetto a quella sociale. L’aspetto operaistico finiva così per essere lasciato in secondo piano, surclassato da numeri e dati più utili a comprendere le ragioni dell’azienda che quelle dei lavoratori.

Questa diversa impostazione poteva già essere notata alla vigilia dello scontro con i sindacati. Infatti, era evidente come il quotidiano torinese tenesse in maggior considerazione le richieste avanzate da Corso Marconi al Governo e, soprattutto, non smise mai un attimo di riportare la crisi Fiat a quella dell’intero mercato automobilistico internazionale, così da far apparire quasi scontata la richiesta di una riduzione del personale¹¹⁰. Intanto, la preoccupazione operaia, conseguente alle parole dei mesi scorsi di Umberto Agnelli in relazione all’eccesso di manodopera, aveva portato ad un dimezzamento dell’assenteismo negli stabilimenti alla ripresa di settembre, passato dall’11,8% al 5,5%. Questo dato avrebbe rappresentato un fattore molto positivo agli occhi di qualsiasi imprenditore, ma alla casa torinese non bastava, piuttosto sarebbe stato utile un adeguamento di produttività alle altre compagini automobilistiche europee¹¹¹.

Il principio della maggiore produttività, per i vertici Fiat, non contrastava comunque con la necessità di una minore produzione determinata dal generale calo della domanda¹¹². A questo quadro andava poi aggiunta la minaccia rappresentata dall’aggressività delle compagnie giapponesi, aggravata dall’ipotesi di accordo Alfa-Nissan.

¹¹⁰ E. Palmieri, *Rapporto Fiat al governo, decisioni in tempi stretti*, in “La Stampa”, 5 settembre 1980

¹¹¹ R. Villare, *Assenteismo dimezzato*, in “La Stampa”, 5 settembre 1980

¹¹² *Ibidem*

Tutte quelle difficoltà, unite poi ai sottaciuti errori dirigenziali degli anni '70, mettevano l'azienda di fronte ad un bivio che imponeva delle scelte precise in particolare rispetto all'eccedenza di manodopera. In questo clima si inserivano le parole del responsabile delle relazioni industriali Cesare Annibaldi che, nei primi giorni di settembre, certificava l'eccedenza di 24 mila lavoratori. L'intervista con la quale spiegava le ragioni di tale affermazione evidenziava chiaramente la volontà dell'azienda di procedere con i licenziamenti o comunque con la sospensione dei lavoratori dalla fabbrica. Infatti Annibaldi rifiutava categoricamente qualsiasi ipotesi avanzata dal sindacato per la risoluzione delle situazione, consistenti nel blocco del turnover, nei prepensionamenti e nella mobilità interna. Dalle sue parole, sembrava già chiara l'idea dell'azienda di ricorrere alla mobilità esterna, proprio per la scarsa rilevanza attribuita alle ricadute in termini occupazionali sull'indotto¹¹³.

A sostegno delle tesi di Corso Marconi compariva un corsivo di Mario Pirani che provocatoriamente chiedeva se si sarebbero potute ancora fabbricare auto, se fosse stato possibile produrre fibre sintetiche, sfornare tonnellate di acciaio destinate poi a rimanere nei magazzini così come si domandava se si sarebbe potuto ancora continuare ad accollare a gruppi industriali che operavano nel campo aperto della concorrenza internazionale passività destinate a travolgerli o a ridurli ad enti assistiti dallo stato a spese di tutti i cittadini¹¹⁴. A preoccupare inoltre erano anche i dati resi noti dal quotidiano torinese sui problemi del settore automobilistico a livello globale che, veniva detto, avrebbero portato l'azienda a compiere soluzioni drastiche. “Nel settore dell'auto, il problema, a livello mondiale, è che la domanda cresce di un 2% medio annuo, forse un 3%. La produttività, se si vuole tenere il campo, non può non crescere di un 5% annuo almeno: anche perché vi è la competizione giapponese che opera su altissimi livelli di efficienza. Per giunta, la domanda è soggetta a sbalzi e fluttuazioni, spesso

¹¹³ S. Devecchi, *Fiat: 24 mila persone in più, discuteremo con i sindacati*, in “La Stampa”, 6 settembre 1980

¹¹⁴ M. Pirani, *Se l'Italia non cambia*, in “La Stampa”, 6 settembre 1980

imprevedibili, sicché parte del lavoro non può non essere di carattere “straordinario”. Ne viene una tendenza generale alla riduzione dell’occupazione nell’auto, di un 3% annuo almeno”¹¹⁵. Questi dati risultavano peggiori nel mercato dell’auto italiano, schiacciato da una produttività molto più bassa rispetto agli altri paesi europei, che rendeva necessarie, agli occhi della “Stampa”, due azioni molto forti e immediate, utili però per la stessa sopravvivenza dell’azienda torinese. “Abbiamo di fronte due sfide: quella in termini di investimento, per evitare la decadenza e la provincializzazione della Fiat e del settore auto italiano. Quella dell’occupazione nell’auto italiana, perché, comunque, il settore, anche secondo lo schema ordinario, si sviluppa perdendo gradualmente addetti: che andranno ad alimentare i settori industriali giovani (ove la produzione cresce più della produttività) e il settore dei servizi (così com’è normale in una società post-industriale)”¹¹⁶.

Durante questa fase l’attenzione della “Stampa” alle vicende degli operai era confinata nelle pagine di cronaca locale, ma, a differenza di quanto fece “L’Unità, alla descrizione dello stato d’inquietudine dei lavoratori spesso affiancò testimonianze di operai esausti dai comportamenti antiproduttivi di altri loro colleghi”¹¹⁷.

Intanto, con la ripresa del confronto, a partire da lunedì 8 settembre, si sarebbero ossificate le divergenze tra azienda e sindacati; se per la Fiat era ormai scontato eliminare una parte di manodopera, i rappresentati operai proseguivano nel sostegno delle richieste avanzate in precedenza, con l’aggiunta adesso della Cassa integrazione a rotazione, rifiutata perentoriamente dall’azienda”¹¹⁸.

¹¹⁵ F. Forte, *Le due sfide dell’auto*, in “La Stampa”, 7 settembre 1980

¹¹⁶ *Ibidem*

¹¹⁷ S. Conti, E. Mascarino, *L’inquietudine fuori dalla fabbrica*, in “La Stampa”, 7 settembre 1980

¹¹⁸ S. Devecchi, *Si discute come evitare 8 mila licenziamenti*, in “La Stampa”, 9 settembre 1980

I punti di contrasto, che avrebbero portato a breve alla rottura, rimanevano due e riguardavano la Cassa integrazione, che i sindacati volevano per i soli tre mesi del 1980 così da ridurre gli stock di produzione, e la mobilità esterna, rifiutata totalmente dai vertici Flm. Naturalmente “La Stampa” era fortemente impegnata in una campagna volta a sostenere le richieste della Fiat, da un lato minimizzando le eventuali ricadute occupazionali e dall’altro evidenziando invece come lo strumento della mobilità esterna fosse l’unico necessario per evitare i licenziamenti¹¹⁹.

Con queste posizioni difficilmente si sarebbe potuto arrivare ad una sintesi in tempi brevi, così la Fiat decise di aprire le procedure per il licenziamento di 14.469 dipendenti. La responsabilità della rottura veniva attribuita interamente al sindacato come si poteva facilmente intuire anche dalle parole di Cesare Annibaldi. “La mobilità esterna era l’unica strada alternativa ai licenziamenti. Il sindacato l’ha chiusa aprendo la strada ai licenziamenti. [...] Il sindacato ha scelto di voler rinunciare al moderno strumento della mobilità esterna, previsto dal contratto. Noi ci consideriamo sciolti dall’impegno di non muoverci”¹²⁰. Scattarono così i licenziamenti che aprirono definitivamente lo scontro tra azienda e lavoratori. I vertici Fiat giustificavano l’azione ricorrendo alle mutate condizioni del mercato e all’indispensabile recupero di competitività¹²¹. Dalle pagine della “Stampa” giungeva un grande aiuto ai vertici di Corso Marconi con la pubblicazione di articoli volti a dimostrare la legalità dell’operato aziendale¹²². Rimaneva

¹¹⁹ S. Devecchi, *Nessun accordo Fiat-sindacati, si teme per oggi una rottura*, in “La Stampa”, 10 settembre 1980

¹²⁰ S. Devecchi, *Trattative rotte, la Fiat chiede da 12 a 15 mila licenziamenti*, in “La Stampa”, 11 settembre 1980

¹²¹ S. Devecchi, *Fiat: scatta la procedura per 14.469, il Ministro Foschi convoca le parti*, in “La Stampa”, 12 settembre 1980

¹²² Confronta, *Mobilità interaziendale che cos’è, come funziona*, in “La Stampa”, 12 settembre 1980, e, *Questa la procedura per i licenziamenti*, in “La Stampa”, 12 settembre 1980, entrambi a cura della redazione

invece confinata nelle pagine locali la cronaca dell'agitazione operaia con l'inizio degli scioperi che avrebbero paralizzato l'attività degli stabilimenti.

Intanto, dopo la rottura delle trattative, diveniva fondamentale il ruolo di mediazione del Ministro del Lavoro Foschi, come evidenziato più volte dallo stesso quotidiano che, in questi primi giorni di scontro, cercava insistentemente di limitare le polemiche lasciando trapelare ottimismo per la risoluzione in tempi brevi della vertenza¹²³. Grande rilievo era anche attribuito all'ipotesi di mobilità esterna, ospitando l'intervento del Vicedirettore dell'Unione degli industriali torinesi, Paolo Panzani, che si affrettava a testimoniare come ci fossero molti posti di lavoro disponibili per gli operai Fiat. Si calcolavano, infatti, in 28.850 posti le opportunità di lavoro annuo a Torino e Provincia nell'industria e negli altri settori (era omissis ma molti di questi interessavano lavori nel campo dell'edilizia), che consentivano a Panzani di sostenere con forza la mobilità esterna. “Detratti i circa 23 mila giovani che ogni anno si presentano sul mercato del lavoro, le possibilità di assorbimento sono pari a 5.500-6.000 persone (28.850 meno 23.000)”¹²⁴. E al giornalista che lo incalzava ricordandogli come fossero già oltre 50 mila gli iscritti alle liste di collocamento, Panzani rispondeva in maniera molto netta. “L'anno scorso, quando si svolse l'indagine comunale, gli stessi sindacalisti definirono “folle” questa cifra e valutarono i lavoratori veramente disponibili intorno ai 5 mila. Del resto è noto che le liste sono “gonfiate” da diversi fattori: doppie iscrizioni, defunti che restano iscritti, persone che si iscrivono per avere gli assegni, eccetera”¹²⁵.

A testimoniare la gravità della crisi del settore automobilistico di tutta Europa compariva un articolo nel quale si evidenziava la riduzione del personale alla Opel e alla “Ford” di Colonia, a causa della diminuzione delle vendite; allo stesso tempo, come se si trattasse di un monito alla Fim, era

¹²³ E. Palmieri, *Fiat e sindacati da Foschi, si discute sulla mobilità*, in “La Stampa”, 13 settembre 1980

¹²⁴ S. Devecchi, *“Torino garantisce 5-6 mila posti”. Lo afferma l'Unione degli Industriali*, in “La Stampa”, 13 settembre 1980

¹²⁵ *Ibidem*

messo in risalto l'atteggiamento positivo dei sindacati tedeschi nei confronti degli autolicensing e dei prepensionamenti¹²⁶.

In questo periodo di stallo per quanto riguarda le trattative, l'azienda torinese si apprestava a chiudere un accordo con la Peugeot relativo allo studio in comune di un innovativo motore rispondente alle nuove esigenze di economia energetica. La notizia veniva data il 16 settembre dalle colonne della "Stampa" che vedeva in questa firma delinearsi di una strategia di ripresa che gli ultimi eventi sembravano aver offuscato¹²⁷. Entusiasta era anche il commento di Mario Pirani che vedeva nell'accordo un primo spiraglio verso un ritrovato protagonismo delle case automobilistiche europee, messe sotto scacco dall'offensiva americana e giapponese¹²⁸. Mentre per quanto riguarda la vertenza, l'ottimismo dei primi giorni non aveva trovato conferme e le parti apparivano ancora lontane.

A Roma invece si stava verificando uno scontro sulle cifre relative agli operai iscritti nelle liste di collocamento; dopo i dati diffusi dall'Unione degli Industriali a complicare il campo ci avevano pensato da una parte i sindacati, presentando a Foschi i loro dati sulle aziende torinesi che minacciavano licenziamenti o avevano lavoratori in Cassa integrazione, dall'altra i tecnici dell'ufficio di collocamento, presentando a loro volta al Ministro i dati in loro possesso¹²⁹.

Intanto, seppur in cronaca locale, compariva, per la prima volta, un articolo nel quale si faceva riferimento alle difficoltà dell'indotto torinese a seguito della crisi Fiat, la cui responsabilità per molti piccoli imprenditori era da attribuirsi agli errori manageriali e al troppo assenteismo degli operai¹³⁰.

¹²⁶ T. Sansa, *La Opel è colpita dalla crisi, ridotti personale e produzione*, in "La Stampa", 13 settembre 1980

¹²⁷ R. Villare, *Fiat-Peugeot lavoreranno insieme*, in "La Stampa", 16 settembre 1980

¹²⁸ M. Pirani, *Scommessa europea*, in "La Stampa", 16 settembre 1980

¹²⁹ S. Devecchi, *A Roma si discute sulle cifre*, in "La Stampa", 16 settembre 1980

¹³⁰ G. J. Paglia, *Il microcosmo dell'indotto ha paura. (Già diminuite numerose commesse)*, in "La Stampa", 17 settembre 1980

A Roma proseguivano incessanti le trattative sotto la mediazione del Ministro Foschi che si stava apprestando a presentare una proposta d'accordo con lo scopo di chiudere la vertenza ed evitare eccessi negli scontri.

In quel quadro si sarebbe inserito un altro fatto molto importante e drammatico agli occhi della casa torinese: il varo, da parte del Governo, dell'accordo Alfa-Nissan, avvenuto il 20 settembre. La risposta della Fiat non si fece attendere e dalle pagine della "Stampa" veniva evidenziata tutta la gravità di una simile decisione, soprattutto in riferimento all'entrata nel mercato italiano dei costruttori giapponesi, considerati i primi responsabili della crisi del settore automobilistico europeo e conseguentemente anche italiano¹³¹.

Dalla Flm, intanto, giungevano grosse pressioni al Governo per sapere se esistesse una reale possibilità di concludere l'accordo sulla base delle proposte sindacali in vista dello sciopero generale dei metalmeccanici proclamato per il 25 settembre¹³². Ma la situazione non sembrava evolvere nel verso sperato, le stesse proposte del Ministro Foschi venivano di volta in volta rifiutate o dalla Fiat o dal sindacato. L'unica via d'uscita, per il quotidiano, rimaneva l'accettazione da parte dei lavoratori della mobilità esterna, senza contare poi lo scontro verbale, ampiamente riportato, tra azienda e Governo, sui dati resi noti da Foschi circa il prepensionamento di 9.159 lavoratori, fortemente contestati da Corso Marconi¹³³. Questo clima incandescente avrebbe portato al rifiuto della piattaforma del Ministro del lavoro, rigettata dalla Fiat perché non conteneva un riferimento esplicito nei confronti della mobilità esterna¹³⁴.

¹³¹ Fiat: "un fatto grave", in "La Stampa", 21 settembre 1980

¹³² S. Devecchi, *Flm chiede entro oggi una decisione sulla Fiat*, in "La Stampa", 21 settembre 1980

¹³³ S. Devecchi, *Foschi riprende la mediazione ma la Fiat contesta le sue cifre*, in "La Stampa", 23 settembre 1980

¹³⁴ S. Devecchi, *Consultazioni*, in "La Stampa", 24 settembre 1980

L'attenzione del quotidiano rimaneva confinata alle esigenze dell'azienda, ed anche la ricapitalizzazione avvenuta in quei giorni era trattata in maniera neutra, limitandosi ad una semplice descrizione degli avvenimenti¹³⁵.

Presto l'interesse della "Stampa" si sarebbe spostato sul discorso di Berlinguer davanti ai cancelli di Mirafiori. L'interpretazione del giornale delle parole del segretario del Pci era perentoria e non lasciava dubbi circa l'appoggio incondizionato del partito all'eventuale occupazione. A margine del discorso del leader comunista venivano subito riprese le risposte del segretario della Dc, Piccoli, che definiva gravissime le parole di Berlinguer, e quelle del segretario generale della Cisl, Pierre Carniti che prendeva le distanze dal partito comunista denunciandone la prevaricazione nel campo sindacale¹³⁶.

L'indomani sarebbe caduto il Governo sotto il voto di oltre trenta franchi tiratori e la Fiat si sarebbe apprestata a modificare la propria strategia ritirando i licenziamenti, almeno per i successivi tre mesi, e sostituendoli con la Cassa integrazione per 23 mila dipendenti. A tal proposito risulta significativo riportare uno stralcio dell'articolo di Mario Pirani comparso il 28 settembre sulla "Stampa" nel quale, oltre a valutare positivamente la "tregua" di tre mesi tra Fiat e sindacati per una riapertura delle trattative non avvelenata dai numerosi sospetti reciproci, erano contenute una serie di valutazioni interessanti sulla vertenza che si stava consumando da ormai più di quindici giorni.

"Fra un Berlinguer nostalgico della occupazione delle fabbriche degli Anni 20 (e improvvisamente dimentico di cosa avvenne dopo), un sindacato percosso dal travaglio che dietro le richieste di Corso Marconi vi fosse non solo un'esigenza economica, ma un disegno di rivalsa sulle conquiste degli anni scorsi, una Fiat esacerbata da pronunciamenti, anche di

¹³⁵ R. Villare, *La Fiat raddoppia il capitale. Difficili le trattative a Roma*, in "La Stampa", 24 settembre 1980

¹³⁶ S. Devecchi, *Fiat: se ne occupa il Governo. La dura sfida di Berlinguer*, in "La Stampa", 27 settembre 1980

origine governativa, basta pensare alle estemporanee trovate del Ministro Foschi, che presupponevano un regime di “socialismo reale” e dichiaratamente ignoravano la realtà della crisi mondiale dell’auto, si era creato un clima tutt’altro che propizio ad un esito, se non positivo, quanto meno non traumaticamente drammatico della vertenza. Oggi si tratta invece di voltar pagina”¹³⁷. Pirani, per una ripresa delle trattative che portasse ad un futuro accordo, puntava su quattro punti per lui fondamentali: la presa di coscienza della crisi internazionale dell’industria automobilistica, la fine del sospetto reciproco fra le parti, l’impegno di ridare competitività alla più grande industria statale senza farla cadere nel calderone degli aiuti statali e, infine, la verifica delle reali possibilità di applicazione della mobilità esterna¹³⁸.

Ma dal sindacato, al di là della rinuncia allo sciopero generale proclamato per il 2 ottobre, non giungevano segnali di grande apertura; l’oggetto del contendere era ora rappresentato dall’applicazione della Cassa Integrazione e dal velo d’incertezza che permaneva sulla mobilità esterna¹³⁹.

Il quotidiano torinese si apprestava, in questa seconda fase, ad evidenziare lo stupefacente rifiuto a trattare delle componenti sindacali rispetto al nuovo atteggiamento della Fiat; iniziava così una campagna d’informazione volta a distinguere la mobilità esterna dai licenziamenti che, nei giorni successivi, sarebbe stata caratterizzata anche dalla comparsa di una pagina pubblicitaria contro l’atteggiamento della Fim sui maggiori quotidiani nazionali¹⁴⁰. La pubblicazione delle liste dei 23 mila cassaintegrati aveva irrigidito l’atteggiamento delle componenti sindacali a causa dei numerosi delegati che vi erano iscritti, ma “La Stampa” tralasciò sostanzialmente questo aspetto per concentrare la propria attenzione contro

¹³⁷ M. Pirani, *Una tregua preziosa*, in “La Stampa”, 28 settembre 1980

¹³⁸ *Ibidem*

¹³⁹ *Alla Fiat oggi ancora assemblee. Per la Fim la mobilitazione continua*, in “La Stampa”, 29 settembre 1980

¹⁴⁰ S. Devecchi, *Continuano blocchi e scioperi alla Fiat dopo la sospensione dei licenziamenti*, in “La Stampa”, 30 settembre 1980

il “deplorable” atteggiamento delle confederazioni. Intanto la crisi si stava estendendo anche alle aziende dell’indotto sempre più preoccupate per il persistere del blocco della produzione negli stabilimenti Fiat¹⁴¹.

Naturalmente l’attenzione del quotidiano nei confronti della crisi del settore automobilistico rimaneva elevata, erano ricorrenti le analisi che evidenziavano come la casa torinese, pur avendo una produttività inferiore del 30% rispetto ai suoi concorrenti, non riuscisse a disfarsi di una parte della propria manodopera senza provocare le ire delle componenti sindacali, tacciate di adottare un atteggiamento di rifiuto ideologico nei confronti dei “principi universali della contabilità aziendale”¹⁴². Unitariamente alle accuse mosse alle rappresentanze dei lavoratori era singolare rilevare come una grande responsabilità dello scontro in atto venisse attribuita a Berlinguer. L’analisi della “Stampa” partiva dal presupposto che il Pci, abbandonata la politica dell’Eur, avesse come propria strategia quella di portare sotto il controllo pubblico la guida della Fiat, inserendola nell’ambito delle imprese assistite. Una simile ipotesi, per il quotidiano torinese, avrebbe portato l’economia italiana nel campo delle economie socialiste e l’unico modo per scongiurare questa deriva sarebbe passato attraverso l’utilizzo della mobilità esterna così da consentire all’azienda di rialzarsi dalla crisi in cui era piombata¹⁴³. Quest’analisi dimostrava ancora una volta le distanze presenti tra le due parti a quasi un mese di scontro.

La vertenza stava arrecando anche gravi danni ai commercianti torinesi che avevano visto crollare del 50% le loro vendite nel corso dell’ultimo mese di settembre, sintomo della grande dipendenza della città alle vicende Fiat¹⁴⁴.

¹⁴¹ S. Devecchi, *Fiat: se continuerà il blocco ricorriamo al sindacato*, in “La Stampa”, 2 ottobre 1980

¹⁴² M. Pirani, *I punti della partita*, in “La Stampa”, 2 ottobre 1980

¹⁴³ *Ibidem*

¹⁴⁴ S. Conti, *Alimentari, elettrodomestici e abbigliamento: diminuiti gli acquisti fino al 50 per cento*, in “La Stampa”, 2 ottobre 1980

Dopo venti giorni di sciopero, con blocco quasi totale della produzione, e quattro di presidi ai cancelli, i vertici di Corso Marconi decisero di inviare un esposto alla Procura affinché venissero valutati i “contenuti” delle disposizioni date dal sindacato¹⁴⁵. In definitiva si trattava di un’azione fatta con lo scopo principale di mettere ulteriormente pressione ai lavoratori, così da far emergere contraddizioni all’interno del movimento operaio che permettessero un margine di manovra per la chiusura della vertenza.

La strategia aziendale trovava un primo punto di forza nella “Stampa” che non perdeva occasione per mettere in evidenza le differenze tra le varie componenti del movimento operaio senza smettere mai di sottolineare le azioni di denuncia dei dirigenti (spesso spronati dall’azienda) contro la Flm¹⁴⁶.

In questo clima avvelenato difficilmente sarebbe stata possibile una soluzione a breve della vertenza, anche se stavano accadendo alcuni fatti insoliti che avrebbero facilitato un’inversione di tendenza.

Dopo ventisei giorni di sciopero i “capi Fiat” presero posizione contro i picchetti accusando il sindacato di disconoscere il loro ruolo e di “impedire con la forza la libera manifestazione delle reali volontà dei lavoratori”¹⁴⁷. Secondo il coordinamento dei quadri il comportamento sindacale non contribuiva alla difesa del posto di lavoro, bensì aggravava ulteriormente la crisi del settore con maggiori danni per tutti i lavoratori e, paradossalmente, per loro gli unici a salvarsi da questa tragedia che avrebbe investito la Fiat sarebbero stati i lavoratori in Cassa integrazione¹⁴⁸. Alle difficoltà delle trattative si sarebbero presto aggiunti gli scontri ai cancelli tra picchettatori e quadri per impedire l’ingresso in fabbrica di questi

¹⁴⁵ S. Devecchi, *Esposto Fiat alla Procura per i presidi ai cancelli*, in “La Stampa”, 3 ottobre 1980

¹⁴⁶ S. Devecchi, *Denunce per il blocco dei cancelli*, in “La Stampa”, 4 ottobre 1980

¹⁴⁷ S. Devecchi, *I capi Fiat si ribellano*, in “La Stampa”, 8 ottobre 1980

¹⁴⁸ F. Bullo, *I capi Fiat: “La gente vuole lavorare”*, in “La Stampa”, 8 ottobre 1980

ultimi¹⁴⁹. L'atteggiamento della "Stampa" era, come sempre del resto, schiacciato sulle posizioni aziendali, e le descrizioni che si susseguivano sembravano interpretare un vero e proprio bollettino di guerra. Intanto dalle pagine di cronaca locale veniva evidenziato un primo, ma inesorabile, scollamento nella base sindacale nei confronti dei delegati, avvenuto durante la riunione del "consigliere Fiat" al Teatro Nuovo, in merito alle pratiche di lotta da adottare¹⁵⁰. Da una parte c'erano i delegati nazionali, tra i quali Trentin e Pio Galli, che volevano puntare su forme di lotta più articolate, dall'altra i rappresentanti locali, sostenuti dalla base degli operai, decisi a proseguire nello scontro ad oltranza¹⁵¹.

In quei giorni proseguivano inesorabili le manifestazioni di dissenso dei "quadri" contro i picchetti che culminarono, il 10 ottobre, con una piccola marcia in nome del diritto al lavoro a Rivalta di circa ottocento tra operai ed impiegati¹⁵².

Anche lo sciopero generale del 10 ottobre trovò un'interpretazione diversa rispetto al modo in cui venne trattato dall'Unità. In questo caso, l'attenzione venne posta principalmente sulle parole meno combattive pronunciate dai leader confederali, anzi il nerbo centrale del ragionamento della "Stampa" era posto sulle parole di Benvenuto che, parlando davanti ai cancelli di Mirafiori, aveva affermato quanto fosse ormai necessario chiudere al più presto la trattativa, poiché stava diventando troppo costosa per tutti¹⁵³.

Il giorno seguente, per rafforzare la strategia Fiat, veniva data notizia che durante lo sciopero generale alcuni capi e operai erano entrati in

¹⁴⁹ S. Devecchi, *Torino: scontri ai cancelli Fiat*, in "La Stampa", 9 ottobre 1980

¹⁵⁰ F. Bullo, *Vigilia dello sciopero generale durissimi scontri al consigliere*, in "La Stampa", 9 ottobre 1980

¹⁵¹ *Ibidem*

¹⁵² P. P. Benedetto, B. Minello, *Fiat: ancora tafferugli all'alba. A Rivalta 800 in corteo: "Vogliamo lavorare"*, in "La Stampa" 10 ottobre 1980

¹⁵³ S. Devecchi, *Sindacati e Fiat dicono: "Stiamo perdendo tutti"*, in "La Stampa", 11 ottobre 1980

fabbrica a lavorare, producendo 85 automobili¹⁵⁴. La notizia aveva provocato dure reazioni da parte del sindacato che accusava l'azienda di esacerbare gli animi¹⁵⁵.

In questo clima per niente rassicurante per l'esito positivo della vertenza proseguivano le trattative, sempre caratterizzate dalla contrapposizione netta fra le due parti. Quel pessimismo però presto avrebbe lasciato spazio ad una clamorosa soluzione della vertenza conseguente al grande successo, insperato anche dallo stesso quotidiano torinese, della manifestazione dei quadri del 14 ottobre svoltasi al Teatro Nuovo e poi confluita nelle strade di Torino. Appare singolare notare come "La Stampa" valutasse in "soli" trentamila i partecipanti a quel corteo nato da un semplice appello del coordinamento quadri al quale non era stata data molta importanza¹⁵⁶. Dopo quella manifestazione le speranze per la conclusione dell'accordo erano notevolmente accresciute anche se permanevano alcuni dubbi sia sulla reale volontà del sindacato di accettare un accordo dopo la manifestazione dei "capi" sia sull'eventuale irrigidimento delle rappresentanze operaie in seguito all'ordinanza della Procura che intimava lo sgombero dei presidi¹⁵⁷. Ma la tanto auspicata soluzione della vertenza era ormai vicina. A tal proposito è singolare trovare anche sulla "Stampa" un approccio molto simile a quello avuto dall'Unità nei confronti dell'accordo trovato a Roma tra i sindacati e l'azienda. Già dal titolo dell'articolo di Mario Pirani, "Né vincitori, né vinti", si intuiva quale fosse la valutazione del quotidiano rispetto a quel compromesso tanto atteso.

Pirani, oltre ad individuare nella divisione dei lavoratori l'accelerazione alla chiusura della vertenza, si lanciava in una serie di proposte, avanzate in precedenza anche dai capi, per ridare centralità e dignità al sindacato. "La mancata verifica della volontà autentica della

¹⁵⁴ S. Devecchi, *A Mirafiori capi e operai "clandestini" venerdì hanno prodotto 85 automobili*, in "La Stampa", 12 ottobre 1980

¹⁵⁵ *Ibidem*

¹⁵⁶ P. P. Benedetto, *In trentamila contro i picchetti Fiat*, in "La Stampa", 15 ottobre 1980

¹⁵⁷ S. Devecchi, *Speranze d'intesa*, in "La Stampa", 15 ottobre 1980

maggioranza, ed anzi la sua violenta coartazione, possono frantumare ogni ipotesi di collegamento coi ceti intermedi e di unità all'interno della stessa classe operaia. Per cui, se si vuole davvero che quella maggioranza non si autodefinisca polemicamente "silenziosa", i fatti di Torino ci dicono che l'introduzione di strumenti democratici di consultazione, come il referendum appaiono più che urgenti nel quadro di un recupero reale del rapporto tra sindacato e lavoratori"¹⁵⁸. Le votazioni del giorno seguente evidenziarono una grande spaccatura nel movimento operaio, non risparmiando neppure grandi critiche ai rappresentanti sindacali, ma in ogni caso l'accordo passò¹⁵⁹. La responsabilità di quanto accaduto nei piazzali degli stabilimenti al momento della votazione venne attribuita a motivi che andavano oltre i cancelli, principalmente ascritti al ruolo del Pci e alle dichiarazioni iniziali del sindacato volte ad affermare che da quella battaglia dipendeva il futuro stesso della classe operaia¹⁶⁰. Nei giorni successivi negli stabilimenti sarebbe tornata la calma, la produzione sarebbe ripresa e sarebbe definitivamente iniziato un nuovo modo di intendere le relazioni industriali, ben evidenziato sulla "Stampa" da Giovanni Agnelli. Il presidente della Fiat affermava come l'accordo siglato non risolvesse tutti i problemi; infatti rappresentava solamente un primo passo necessario per ridare competitività all'azienda¹⁶¹. Quel nuovo corso che di lì a poco avrebbe caratterizzato le relazioni industriali degli anni '80 e la stessa vita del paese era ancora più evidente nelle valutazioni che Agnelli riservò nei confronti della manifestazione dei quadri. "Pensiamo alle decine di migliaia di persone che hanno manifestato, pensiamo chi sono, da dove vengono... è la gente più qualificata che lavora in Fiat, è la gente che ha sofferto di più gli attacchi del terrorismo, è la gente più attaccata al lavoro e al divenire

¹⁵⁸ M. Pirani, *Né vincitori, né vinti*, in "La Stampa", 16 ottobre 1980

¹⁵⁹ *Duri contrasti nelle assemblee Fiat. Sindacati: maggioranza per l'accordo*, in "La Stampa", 17 ottobre 1980

¹⁶⁰ G. Trovati, *Gli idoli infranti*, in "La Stampa", 17 ottobre 1980

¹⁶¹ *Agnelli: l'accordo per la Fiat non risolve tutti i problemi*, in "La Stampa", 19 ottobre 1980

dell'azienda. Questa è la gente la cui unica gratificazione è il successo dell'azienda e la soddisfazione del proprio posto di lavoro. In questa conflittualità continua, in questo eccesso di rituali, di scioperi generali, loro vedono con preoccupazione il divenire dell'azienda che per loro non è solo ragione di vita ma di soddisfazione di vita”¹⁶².

Attraverso quelle parole la sconfitta degli operai appariva davvero rilevante, ormai il sindacato dei consigli conosciuto negli anni '70 non esisteva davvero più, ed aveva lasciato la strada ad una nuova visione della società perfettamente inquadrata dall'avvocato Agnelli.

¹⁶² *Ibidem*

2.3 La vertenza Fiat vista da “Rinascita”

La rivista del partito comunista, a differenza di quanto fecero i due quotidiani, analizzò l'evolversi della crisi Fiat mantenendo sempre elevato il livello di analisi politica-economica che aveva dapprima contribuito alla crisi del settore automobilistico e poi direttamente allo scoppio della vertenza. Come ovvio, vista la sua periodicità settimanale, veniva tralasciata la semplice narrazione degli eventi, sostituita da una più attenta descrizione delle strategie aziendali e sindacali spesso affidata all'attuale segretario dei Democratici di Sinistra, allora responsabile fabbriche della federazione torinese del Pci, Piero Fassino.

Fu proprio Fassino, in un articolo comparso l'8 agosto, ad affrontare tutte le criticità dell'azienda torinese partendo da un'approfondita valutazione delle dimissioni di Umberto Agnelli dal ruolo di amministratore delegato che avevano definitivamente contribuito a spazzar via ogni illusione sulla presunta solidità della più grande azienda capitalistica italiana. Tale uscita di scena del senatore democristiano non rappresentava infatti un semplice avvicendamento di funzioni ma molto di più, come veniva ben evidenziato su “Rinascita”.

“Svalutazione e licenziamenti, non sono soltanto strumenti con cui Umberto Agnelli si propone di portare la Fiat fuori dalla crisi, bensì la strada per ripristinare le vecchie condizioni di maggiore competitività ridimensionando il potere dei lavoratori in fabbrica e, per questa via, delineare un'ipotesi di politica economica che sbarri la strada a qualsiasi ipotesi di attivo intervento programmatico dello Stato. Insomma: non si è dimesso soltanto l'amministratore delegato della Fiat (il che in ogni caso è fatto di rilievo), bensì colui che in modo esplicito aveva sostenuto il diritto di licenziare, la svalutazione della lira, il blocco della scala mobile, la revisione della 675, la liberalizzazione del mercato del lavoro, il rifiuto della programmazione”¹⁶³. A quel punto bisognava solo attendere per capire se

¹⁶³ P. Fassino, *La crisi al vertice della Fiat*, in “Rinascita” n. 32, 8 agosto 1980

con le dimissioni da amministratore delegato di Umberto Agnelli ne venivano anche sconfessate le convinzioni oppure si trattasse di una semplice messa al riparo dell'immagine della famiglia nei confronti del forte impatto antioperaio e antipopolare che avrebbero avuto i licenziamenti di massa.

Quegli interrogativi erano ben presenti alla vigilia della ripresa di settembre, così come era chiara la crisi del mercato automobilistico mondiale che la Fiat avrebbe dovuto affrontare, secondo "Rinascita", su più terreni, in *primis* quello finanziario.

La casa torinese aveva, infatti, un indebitamento complessivo superiore agli 8.000 miliardi a fronte di un fatturato di 17.000 miliardi. Non era certo una dimensione rassicurante visto che gran parte dell'esposizione era a medio-lungo termine con un'incidenza degli oneri passivi intorno all'8-10 per cento. Si poneva quindi un problema di qualità e quantità degli investimenti poiché erano ormai necessari adeguamenti tecnologici e produttivi per il rilancio aziendale. "La delicata situazione finanziaria e le gravi difficoltà di mercato impongono, in tempi rapidi, l'assunzione di una nuova strategia produttiva che affronti la questione della ricerca, dello sviluppo della componentistica, del rinnovamento dei modelli, di una nuova struttura aziendale in grado anche di accrescere la produttività"¹⁶⁴.

Naturalmente però il calo della domanda e l'eccedenza di produzione che stava vivendo la Fiat avrebbero presto imposto un ridimensionamento dell'organico. La rivista del Pci era consapevole di questo, così come tutto il movimento operaio; però, a differenza di Corso Marconi, proponeva strumenti meno deflagranti della mobilità esterna che, in una fabbrica di quelle dimensioni, si sarebbe risolta in licenziamenti camuffati¹⁶⁵. Diveniva così necessario un attivo intervento programmatico dello Stato nel settore automobilistico. Insomma, se da un lato la Fiat avrebbe dovuto rapportarsi su un terreno meno conflittuale con il movimento operaio, dall'altro il Governo avrebbe dovuto confrontarsi con la

¹⁶⁴ *Ibidem*

¹⁶⁵ *Ibidem*

crisi dell'auto sul campo della programmazione economica. Questi due punti rimarranno costanti per tutto il protrarsi della vertenza che si sarebbe aperta nei primi giorni di settembre.

A Palazzo Chigi venivano imputate tutta una serie di responsabilità circa l'inconsistenza della politica industriale seguita, infatti da due anni i salari reali dei lavoratori dei settori produttivi e distributivi erano bloccati, mentre aumentava la disoccupazione; inoltre crescevano i profitti delle aziende ma non gli investimenti e veniva così limitato l'incremento di produttività¹⁶⁶. In una simile situazione il persistere nella richiesta dei licenziamenti di massa da parte della Fiat avrebbe provocato una frattura insanabile tra lavoratori e Governo che si sarebbe risolta in uno scontro senza precedenti. Il sindacato non si limitava a dichiarare la sua semplice contrarietà alle richieste di Corso Marconi, piuttosto rivendicava di spostare l'asse della politica economica dalla pressione sui lavoratori a programmi di sviluppo a livello nazionale e regionale e ad un loro controllo democratico reale da parte delle componenti sindacali. Questa strategia presupponeva una grande unità di tutta la componente operaia che si sarebbe potuta realizzare solamente attraverso un rafforzamento dell'autonomia e della democrazia all'interno delle rappresentanze dei lavoratori¹⁶⁷. Alla vigilia dello scoppio della vertenza la rivista del Pci estendeva la sua attenzione alla crisi economica che stava attraversando il Paese, mettendo in evidenza i gravi limiti del Governo accusato di limitarsi ad amministrare la recessione¹⁶⁸. Comunque, in questa prima fase, l'illusione che la vicenda della casa automobilistica torinese si potesse risolvere in modo concertato tra azienda, sindacato e governo era ancora presente tanto da far affermare a Fassino che la "vacillante" gestione di Romiti e Ghidella non avrebbe permesso azioni forti, tipo quelle viste ai tempi "dell'arrogante" Fiat di

¹⁶⁶ S. Garavini, *L'autunno che si prepara*, in "Rinascita" n. 35, 5 settembre 1980

¹⁶⁷ *Ibidem*

¹⁶⁸ M. D'Antonio, *Non si può cavalcare la recessione*, in "Rinascita" n. 36, 12 settembre 1980

Valletta¹⁶⁹. Questa valutazione nasceva dall'apertura dei negoziati tra azienda e rappresentanze operaie che si erano svolti in quei primi giorni di settembre sotto la supervisione delle giunte locali. Naturalmente, oltre all'apprezzamento per quel clima, non mancava una critica sferzante nei confronti dell'atteggiamento tenuto nei primi colloqui dai vertici aziendali che tendevano ad incentrare il loro ragionamento solamente sul terreno della forza-lavoro e dell'occupazione, dimostrando di non saper cogliere la portata e il carattere della crisi in atto nel mercato automobilistico mondiale¹⁷⁰. In definitiva il Pci chiedeva alla Fiat di confrontarsi non solamente con una difficile congiuntura del mercato internazionale, bensì, contemporaneamente, anche con l'aggravarsi delle condizioni strutturali di maggior debolezza dell'industria automobilistica italiana.

“L'accresciuta penetrazione e l'aggressiva concorrenza dell'industria giapponese, la rapida conversione dell'industria automobilistica americana su auto di media cilindrata, il forte processo di innalzamento tecnologico realizzato dalle altre case europee (francesi e tedesche in testa), impongono alla Fiat scelte finanziarie, tecnologiche e produttive immediate, pena la progressiva emarginazione dell'industria italiana dal mercato mondiale dell'auto”¹⁷¹. L'analisi era chiara così come le richieste che richiamavano da un lato la Fiat ad un confronto serrato sul piano tecnologico e produttivo, dall'altro il Governo ad una maggior responsabilità soprattutto per quanto riguardava l'adozione di provvedimenti di politica industriale capaci di ridare sviluppo al Paese. In definitiva, “Rinascita” impostava il proprio ragionamento sull'esigenza di una strategia complessiva che fosse finalmente in grado di affrontare tutti i diversi aspetti della crisi dell'auto. Intanto però le trattative precipitavano e l'azienda dichiarava i 14.000 licenziamenti. Così come sull'Unità, anche in questo caso, la risposta del Pci all'azione dei vertici di Corso Marconi fu affidata a

¹⁶⁹ P. Fassino, *I licenziamenti sono il “ progetto” della Fiat?*, in “Rinascita” n. 36, 12 settembre 1980

¹⁷⁰ *Ibidem*

¹⁷¹ *Ibidem*

Gerardo Chiaromonte. In questo caso però il *leader* comunista, oltre ad evidenziare la posizione del partito e del sindacato in merito ai licenziamenti, mise in atto un'analisi dettagliata sulle origini delle difficoltà della Fiat, fra le quali inseriva i fattori legati alla crisi energetica e più specificatamente legati ad un tipo di consumo che aveva posto il trasporto privato a base di un modello di vita e perfino di una concezione morale. Per questo i comunisti erano scettici sulle previsioni di una reale ripresa del mercato automobilistico a partire dal 1982, come alcuni analisti indicavano. Piuttosto puntavano ad un ripensamento complessivo dell'industria dell'auto che la portasse a non avere più un posto centrale nell'economia mondiale e italiana, seppur mantenendo una collocazione di rilievo. Per mettere in atto questa ristrutturazione Chiaromonte indicava tre azioni principali che si basavano sulla ricerca di macchine a più basso consumo di energia, su una diversa organizzazione del lavoro e su una più elevata produttività delle aziende (legata anche alle proprie dimensioni)¹⁷². Naturalmente questo ragionamento avrebbe dovuto collocarsi all'interno di un piano di settore per l'automobile che il Governo doveva impegnarsi a predisporre al più presto.

Intanto la vertenza Fiat stava esplodendo inesorabilmente nella città di Torino che, data la stretta interdipendenza con la fabbrica, era estremamente preoccupata per l'evolversi degli eventi. La risposta di "Rinascita" alle accuse del *management* aziendale, che cercavano di addossare tutte le responsabilità della crisi all'eccesso di manodopera, invitava gli operai ad una grande mobilitazione attribuendo allo scontro una valenza decisiva non solo per Torino ma per il futuro stesso dell'industria¹⁷³. La casa torinese, con quell'operazione, si sarebbe apprestata a recuperare produttività in una fase di stagnazione (di solito la produttività tende a crescere nelle fasi di ripresa congiunturale), e per farlo puntava su un più intenso sfruttamento della forza-lavoro. Se da un lato quindi la rivista non negava affatto la crisi, dall'altro denunciava l'intenzione della Fiat di

¹⁷² G. Chiaromonte, *La Fiat e il governo*, in "Rinascita" n. 37, 19 settembre 1980

¹⁷³ L. Tamburrino, *A Torino uno scontro decisivo sul futuro dell'industria*, in "Rinascita" n. 37, 19 settembre 1980

utilizzarla contro il sindacato e gli operai¹⁷⁴. Allo stesso tempo però il fatto di dichiarare con forza il carattere politico dell'iniziativa della casa torinese non faceva attenuare il giudizio di "Rinascita" sulla gravità della crisi del settore automobilistico; anche se le valutazioni sull'operato dei vertici aziendali era nette e pungenti.

Inoltre, secondo Fassino esisteva un ulteriore fattore discriminante nell'operato del *management* di Corso Marconi che andava addirittura oltre il semplice desiderio di rivincita sul movimento operaio e che lo portava ad attestare la vertenza su un piano ancora superiore. "Lo scontro è tra due diverse (profondamente diverse) linee di politica economica: l'una, quella della Fiat e della Confindustria, che puntava a rilanciare il vecchio modello di sviluppo attraverso un secco ridimensionamento delle condizioni di vita e di lavoro acquisite in questi anni dai lavoratori, l'emarginazione del sindacato e del suo ruolo in fabbrica, l'accantonamento di qualsiasi politica di piano; l'altra, quella del movimento operaio, che punta a mutare la qualità dello sviluppo e di riqualificazione tecnologica dell'apparato produttivo e riconosce nel movimento sindacale un soggetto essenziale per la definizione e la realizzazione, con la contrattazione articolata, della programmazione democratica dell'economia"¹⁷⁵. Rilevante, a questo riguardo, risulta anche la puntualizzazione che Fassino evidenziava in relazione al tema della mobilità esterna. "La Fiat (e non da oggi) punta ad una totale liberalizzazione del mercato del lavoro e concepisce la mobilità dei lavoratori come un puro passaggio da una condizione certa di lavoro ad una condizione di parcheggio, pubblicamente assistito, in attesa di un'aleatoria nuova possibilità occupazionale; il movimento sindacale (e i comunisti totalmente concordi con esso) concepisce la mobilità come strumento di politica industriale e di politica attiva del lavoro finalizzato, attraverso il passaggio

¹⁷⁴ *Ibidem*

¹⁷⁵ P. Fassino, *Il vero nodo dello scontro alla Fiat*, in "Rinascita" n. 38, 26 settembre 1980

diretto da posto di lavoro a posto di lavoro, alla riqualificazione e alla redistribuzione dell'occupazione"¹⁷⁶.

In altri termini, secondo l'analisi contenuta su "Rinascita", la Fiat non voleva alcuna mobilità contrattuale, poiché non desiderava alcun strumento di organizzazione e gestione del mercato del lavoro, preferendo invece una mobilità non condizionata che le avrebbe permesso di smantellare il potere di contrattazione in fabbrica da parte del sindacato. Inoltre, a rafforzare l'idea di un'impossibilità reale di ricollocazione dei 14 mila licenziati comparirono i dati sul mercato del lavoro. In Piemonte il settore industriale perdeva addetti quando ancora la Fiat assumeva; infatti senza l'apporto determinante della pubblica amministrazione l'occupazione complessiva in Regione tra il '70 e il '78 anziché crescere di 43.000 unità, com'era avvenuto, sarebbe diminuita di 38.700 unità, con una flessione del 2,2%¹⁷⁷. Questi dati evidenziavano l'impossibilità reale di reinserimento nel settore industriale piemontese di una massa così elevata di lavoratori, senza contare poi la presenza di 60.000 disoccupati iscritti nelle liste di collocamento della provincia di Torino.

Durante la settimana che precedeva l'uscita del numero successivo di "Rinascita" la vertenza Fiat avrebbe assunto caratteristiche profondamente differenti, dovute principalmente alla caduta del governo Cossiga che portò l'azienda a ritirare i licenziati per sostituirli con una più accettabile Cassa integrazione per 24 mila lavoratori. Quel passo indietro però si rilevò, immediatamente, una sorta di vittoria mascherata per la Flm che ben presto poté individuare le ambiguità di un simile gesto. I vertici aziendali avevano mandato le lettere ai cassaintegrati senza nessuna consultazione con il sindacato, il quale, invece, chiedeva una Cassa integrazione a rotazione per evitare che il provvedimento precostituisse una lista di "licenziabili"¹⁷⁸.

¹⁷⁶ *Ibidem*

¹⁷⁷ F. Carmignani, *La disoccupazione in Piemonte*, in "Rinascita" n. 38, 26 settembre 1980

¹⁷⁸ F. Rampini, *Fiat. Ritirata e contrattacco*, in "Rinascita" n. 39, 3 ottobre 1980

A differenza dell'Unità, la rivista del Pci colse subito il cambiamento del clima tra gli operai dopo la notizia della sostituzione dei licenziamenti con la Cassa integrazione e non nascose le perplessità che nelle assemblee cominciavano a verificarsi sulle forme di lotta da adottare. Da una parte c'erano coloro che ormai ritenevano irrinunciabile l'occupazione, visto il carattere politico contenuto nelle liste dei cassaintegrati nelle quali erano presenti molti delegati sindacali, dall'altra c'era chi preferiva forme di lotta più articolate, paventando l'abbandono dello sciopero a oltranza¹⁷⁹. Si stava lentamente e inesorabilmente sgretolando quell'unità che aveva caratterizzato tutta la prima fase di scontro e ciò avrebbe permesso all'azienda di fare breccia su una parte di forza lavoro per concludere a suo favore la vertenza. Per ricordare uno scontro di classe tanto acuto bisognava riandare all'inizio del secolo, a lotte lontane, realizzatesi peraltro in tutt'altro contesto sociale e politico quali la drammatica lotta dei 65 giorni del 1912 oppure la vittoriosa battaglia del 1913 per le dieci ore di lavoro e il primo riconoscimento delle commissioni interne fino ad arrivare all'occupazione delle fabbriche del 1920¹⁸⁰. Era anche presente un raffronto con i metodi e la politica aziendale del periodo vallettiano; se da un lato le lettere di licenziamento agli ammalati e agli invalidi unite all'uso spregiudicato dei *mass-media* alla ricerca di un rapporto privilegiato con l'opinione pubblica così da isolare i lavoratori apparivano metodi già utilizzati negli anni di Valletta, dall'altro la peculiarità dell'azione del nuovo *management* Fiat appariva ormai evidente. Negli anni '50 infatti la "governabilità della fabbrica" era perseguita con un'opera di sistemica distruzione dell'organizzazione di classe (Pci e Cgil) e i licenziamenti politici di rappresaglia avevano rappresentato lo strumento di tale linea; nel 1980 l'obiettivo dei vertici di Corso Marconi era piuttosto quello di ridimensionare la natura del sindacato, non a caso l'attacco in fabbrica si sarebbe sviluppato nei confronti dei delegati più impegnati nella

¹⁷⁹ *Ibidem*

¹⁸⁰ P. Fassino, *Il disegno neoautoritario della Fiat*, in "Rinascita" n. 40, 10 ottobre 1980

contrattazione articolata¹⁸¹. Appariva singolare notare come su “Rinascita” non comparisse alcun riferimento al movimento dei quadri intermedi; piuttosto, alla vigilia dell’epilogo della vertenza era ospitato un intervento di Pio Galli nel quale il sindacalista spiegava le ragioni dello sciopero generale del 10 ottobre e il carattere generale della portata dello scontro in atto ormai da quasi un mese¹⁸².

Quell’assenza sarebbe stata sanata solamente a vertenza conclusa, dopo la marcia dei 40 mila, con un articolo di Giuliano Ferrara nel quale era contenuta una prima valutazione sui motivi di un distacco così marcato nei confronti del sindacato da parte dei quadri. “Gli impiegati e i tecnici hanno subito ristrutturazioni e riorganizzazioni del loro lavoro e delle loro mansioni in un clima di crescente separazione dalla politica rivendicativa del sindacato operaio. Le conseguenze di interpretazioni falsamente egualitarie e livellatrici dell’inquadramento unico si sono fatte progressivamente sentire in questi anni. I capi, delegittimati nel loro ruolo di comando gerarchico e impossibilitati a trovare da soli la strada di una rivalutazione delle loro nuove funzioni tecniche e di coordinamento produttivo, raccolgono le sollecitazioni aziendali ad imboccare la scorciatoia della contrapposizione di diritto al lavoro a diritto di sciopero”¹⁸³. La spregiudicatezza della Fiat aveva poi fatto il resto nel tentativo di dimostrare che di fronte ad una Torino operaia che scioperava esisteva una Torino che invece voleva lavorare e produrre¹⁸⁴. Intanto compariva anche un primo commento nei confronti dell’accordo non ancora definitivamente approvato dai lavoratori ad opera di Luciano Barca. Il direttore di “Rinascita” da un lato valutava l’accordo, almeno sul piano di principio, come un successo da parte del sindacato, impegnato nel garantire il diritto al rientro in fabbrica di

¹⁸¹ *Ibidem*

¹⁸² Pio Galli, “*Questa*” *cassa integrazione è per licenziare*, in “Rinascita” n. 40, 10 ottobre 1980

¹⁸³ G. Ferrara, *Consultazione di massa sull’ipotesi d’accordo Fiat*, in “Rinascita” n. 41, 17 ottobre 1980

¹⁸⁴ *Ibidem*

tutti i cassaintegrati, dall'altro le forme concrete con cui l'accordo sarebbe stato attuato avrebbero necessitato di un attento controllo poiché non erano state accolte alcune richieste fondamentali avanzate dalla Flm, quali la Cig a rotazione¹⁸⁵. In definitiva Barca poneva l'accento sul tema delle "garanzie politiche" che sarebbero state utili in futuro per permettere un reale ritorno in fabbrica di tutti gli operai. Quel primo commento sarebbe poi stato seguito, nel numero successivo, da una serie d'interventi volti a spiegare sia la portata politica dell'accordo sia la lunga condotta della lotta da parte degli operai.

La risposta del Pci, com'era già accaduto sull'Unità nei momenti nevralgici dello scontro, fu affidata a Gerardo Chiaromonte che, oltre a difendere la posizione assunta dai comunisti in quei lunghi 35 giorni di scontro e il compromesso finale che aveva chiuso la vertenza, non esitò a porre una serie di considerazioni per iniziare una responsabile autocritica all'interno del partito e più in generale nel movimento operaio. La riflessione dell'esponente comunista, affinché non venissero ripetuti in futuro gli errori commessi durante la vertenza, segnalava tre punti ineludibili al movimento operaio. "Il primo è, secondo me, il più importante, e riguarda il giudizio sulla situazione generale della nostra economia e in particolare di quella Fiat. [...] Nel corso della lotta, non siamo riusciti a far restare in primo piano i problemi dell'avvenire della Fiat e della necessità di un "piano di risanamento" che la Fiat non ha, e a polemizzare contro il governo su queste posizioni di fondo: se lo avessimo fatto di più avremmo dato un maggior aiuto alla lotta operaia che invece è apparsa, molto spesso, come una battaglia sindacale solo difensiva contro la volontà dei dirigenti Fiat di dare un colpo al movimento operaio"¹⁸⁶. Il secondo punto riguardava le forme di lotta adottate nella vertenza che contenevano, proprio per il loro carattere deciso, rischi di divisione tra gli operai. Infine veniva posto in attenzione il problema dei "capi". "Ci sono, qui, responsabilità del

¹⁸⁵ L. Barca, *La necessaria unità*, in "Rinascita" n. 41, 17 ottobre 1980

¹⁸⁶ G. Chiaromonte, *Il valore e i problemi della lotta alla Fiat*, in "Rinascita" n. 42, 24 ottobre 1980

movimento sindacale e responsabilità del Pci. Si pensi alla politica salariale di questi anni, e più in generale alla sostanza delle rivendicazioni sindacali. Si pensi alla non sufficiente azione per mandare avanti un'iniziativa unitaria degli operai verso questi altri lavoratori"¹⁸⁷. A questa riflessione si affiancava un'altra valutazione, ad opera del segretario del Pci torinese Renzo Giannotti, sul funzionamento della democrazia sindacale nei confronti della quale venivano avanzate molte riserve¹⁸⁸. Effettivamente, lo scontro che si era consumato in quelle settimane aveva evidenziato una serie di contraddizioni all'interno del movimento operaio che sarebbero esplose alla fine della lotta; una parte importante dei lavoratori più impegnati nella vertenza considerò una sconfitta la sua conclusione contribuendo così ad aprire una vera e propria frattura fra il nucleo più combattivo della classe operaia, e con esso il sindacato, da un lato, e, dall'altro lato, capi, impiegati, parte degli stessi operai¹⁸⁹. Quella spaccatura avrebbe immediatamente portato ad un dibattito critico all'interno della confederazione che avrebbe messo in luce tutti i segnali di malessere comparsi in quelle settimane, per evitare in futuro il ripetersi di una possibile degenerazione del conflitto nelle imprese.

Per ricompattare la base dei lavoratori, che siano essi operai o impiegati, per Garavini non era più rinviabile un rinnovamento alla radice del sindacato. "Bisogna passare dalla contrattazione basata sulla difesa delle "garanzie" e delle "rigidità" nell'attuale modulo produttivo e di organizzazione del lavoro, a un'azione contrattuale per porre le condizioni di un'evoluzione di questo modulo, traendone coraggiosamente tutte le conseguenze nella politica rivendicativa, in tema di orario (controllo, articolazione ed elasticità) di retribuzione (carattere professionale) di organizzazione del lavoro (qualità professionale del lavoro). Bisogna in tal

¹⁸⁷ *Ibidem*

¹⁸⁸ F. Rampini, *Un rapporto nuovo tra avanguardie e movimento*, in "Rinascita" n. 42, 24 ottobre 1980

¹⁸⁹ S. Garavini, *Le contraddizioni del movimento non affrontate e Torino e a Roma*, in "Rinascita" n. 42, 24 ottobre 1980

senso riproporre una più larga unità fra operai, tecnici, capi, impiegati amministrativi”¹⁹⁰. Una vera e propria inversione di rotta che avrebbe reso necessario il superamento del sindacato dei consigli e la presa d’atto delle richieste rivendicative di una larga fetta di quadri che fino a quel momento avevano subito le prevaricazioni, spesso anche violente, di una parte dell’avanguardia operaia. Se la comparsa sulla scena dei capi in quel momento dello scontro ne aveva permesso una così abile strumentalizzazione politica, le ipotesi sul futuro della loro iniziativa si presentavano complesse. Mentre i quadri più elevati spingevano per l’affermazione di un sindacato autonomo, i capi squadra preferivano il collegamento alla confederazione unitaria, anche se con forme in grado di garantire la loro specificità di collocazione¹⁹¹.

La sfida lanciata dai quadri al movimento operaio trovava già sulle pagine di “Rinascita”, immediatamente dopo l’epilogo della vertenza, una propria collocazione, scevra da qualsiasi tipo di connotazione pregiudizialmente ideologica e volta piuttosto ad un’analisi strutturata sui limiti e le contraddizioni emerse negli ultimi anni di contrattazione. In verità è utile ricordare come la rivista del Pci fin dal febbraio del 1980 avesse intrapreso un’attenta riflessione sulla democrazia interna al movimento sindacale e sul suo rapporto con la società che sarebbe sicuramente servita come punto di partenza per una valutazione più ampia capace di coinvolgere anche gli impiegati ed i tecnici.

¹⁹⁰ *Ibidem*

¹⁹¹ L. Tamburino, *Profilo di capo*, in “Rinascita” n. 42, 24 ottobre 1980

CAPITOLO 3

ALCUNE RIFLESSIONI SUCCESSIVE

3.1 I protagonisti dello scontro a qualche anno di distanza

La ricostruzione della lotta sindacale alla Fiat nell'autunno del 1980 evidenzia come quel conflitto sociale sia stato uno snodo fondamentale per il superamento di una lunga stagione economica e politica che si era avviata a partire dagli anni '60 e aveva trovato nel decennio successivo il proprio punto di massima espansione. In definitiva con la marcia dei 40 mila e la fine di quella lunga vertenza sarebbe presto iniziato un nuovo ciclo nelle relazioni industriali che avrebbe portato il sindacato e la sinistra, per dirla con le parole di Piero Fassino, a ricercare su nuovi terreni le condizioni per un salto in avanti, così da porre le basi per l'assunzione di una "cultura di governo"¹⁹².

L'intera vicenda, anche alla luce delle dichiarazioni contenute nei quotidiani analizzati, aveva sottolineato la radicata esistenza nel movimento operaio di due componenti politiche distinte; da un lato c'era chi si dava obiettivi e forme di lotta volti a difendere tenacemente le posizioni acquisite rifiutando aprioristicamente l'assunzione di temi quali l'innovazione, l'efficienza e la produttività, dall'altro invece chi aveva un'anima più "contrattualista" che non esitava a tenere in considerazione anche il rapporto tra struttura produttiva e mercato. Durante la vertenza è stato possibile notare come a prevalere sia stata l'anima che convenzionalmente potremo definire "antagonista", confinando l'altra in una posizione minoritaria e per giunta silenziosa. Questa dualità era emersa

¹⁹² P. Fassino, *I 35 giorni alla Fiat: immagine e realtà. Un caso di conflitto sociale*, Tesi di laurea, Relatore Prof. Carlo Marletti, Università degli studi di Torino, Facoltà di Scienze Politiche, anno accademico 1997-1998

già nella ricerca sui lavoratori Fiat condotta dal Cespe e dal Pci nel febbraio del 1980. Dalle risposte degli operai si poteva notare come gran parte di loro attribuissero notevole importanza al collegamento del salario con la professionalità, il rendimento e la responsabilità, così come era evidente l'allontanamento dalla Flm per il giudizio nei confronti del licenziamento dei 61 e, cosa molto significativa, risultava che solamente un quarto dei lavoratori avesse un atteggiamento antagonista nei confronti del padronato mentre circa la metà credeva che fosse necessario un atteggiamento collaborativo tra lavoratori e proprietà¹⁹³.

Quei dati, assolutamente ignorati durante tutta la vertenza, in seguito contribuiranno a far riflettere, sugli errori commessi, molti dei protagonisti di quel duro scontro terminato con l'epilogo del sindacato dei consigli.

A tal proposito appaiono significative le considerazioni che spinsero Piero Fassino, allora responsabile fabbriche della federazione del Pci torinese, ad individuare, a qualche anno di distanza, le criticità di quella lotta.

“In primo luogo dall'asprezza e dalla drammaticità di quello scontro emerge l'impossibilità per il sindacato di eludere o ignorare i temi della competitività e della produttività in un mercato che si unifica sempre di più in una dimensione globale”¹⁹⁴. In definitiva, per l'esponente comunista la tutela dei diritti fondamentali dei lavoratori, primo fra tutti il diritto al lavoro, sarebbe dovuta passare attraverso l'adeguamento delle condizioni acquisite alle evoluzioni dei mercati. “La contrattazione non può essere solo “difesa” della forza-lavoro, bensì capacità di intervento e di governo di tutti gli aspetti e di tutte le variabili del ciclo produttivo. [...] Fino a ieri, una fase in cui ogni investimento era moltiplicatore di occupazione, la battaglia sindacale per il lavoro ruotava intorno al perno della “rigidità”: ridurre gli straordinari, abbassare i tempi e i ritmi, rendere

¹⁹³ L. Giannotti, *Gli operai della Fiat hanno cento anni*, cit., pagg. 240-243

¹⁹⁴ P. Fassino, *I 35 giorni alla Fiat: immagine e realtà. Un caso di conflitto sociale*, cit., pag. 220

rigido il ciclo produttivo, erano tutte modalità funzionali all'obiettivo di creare occupazione, nuova o indotta. Ma alla fine degli anni '70 lo scenario è già mutato: le imprese organizzano la propria produzione sempre di più in presa diretta con il mercato, senza produrre per il magazzino o per le scorte; le nuove tecnologie richiedono tempi di utilizzo e livello di produttività contabili con un rapido ammortamento dei loro costi; ogni investimento è *labour saving* e aggrava la tendenza alla riduzione di occupazione; il mercato del lavoro è strutturalmente assai più mobile e flessibile¹⁹⁵. Il nodo vero per Fassino non era quindi il mantenimento della rigidità della forza lavoro, bensì il "governo della flessibilità" che avrebbe dovuto passare attraverso una nuova organizzazione degli orari di lavoro introducendo il *part-time*, i contratti-lavoro e la formazione professionale, la mobilità interna ed esterna. Tutto ciò avrebbe permesso una riorganizzazione del mercato del lavoro che avrebbe fatto uscire il sindacato dalla falsa alternativa "o piena occupazione o cassa integrazione"¹⁹⁶. Naturalmente, l'attuale segretario dei Ds poneva l'accento anche sul cruciale tema delle forme di rappresentanza, dopo i limiti emersi dall'esperienza dei Consigli, che avrebbero dovuto allargarsi anche a settori esterni alla componente operaia. Se da un lato l'esperienza dei Consigli aveva rappresentato per un quindicennio un'originale forma di rappresentanza unitaria, capace di dar voce ai lavoratori, dall'altro, anche e soprattutto alla luce di ciò che era accaduto durante la vertenza Fiat dell'ottobre '80, erano emerse le difficoltà, a volte ritenute insuperabili per Fassino, nel rappresentare un universo aziendale che andava modificandosi velocemente.

"Come si vede le questioni poste dalla vicenda Fiat saranno il terreno di maturazione culturale e di evoluzione politica che segneranno sindacati e sinistra nei venti anni successivi a quel drammatico ottobre '80. [...] Sarà un lungo e travagliato cammino, che approderà ad uno sbocco nuovo e positivo negli anni '90, quando la sinistra e il sindacato, offrendo così concreta testimonianza di una matura e radicata "cultura di governo",

¹⁹⁵ *Ibidem*, pagg. 221-224

¹⁹⁶ *Ibidem*, pag. 225

contribuiranno in maniera decisiva ad assicurare la partecipazione dell'Italia alla moneta unica europea”¹⁹⁷.

Questa valutazione, in sostanza, era la stessa che aveva portato Luciano Lama ad individuare nell'appiattimento salariale e normativo, provocato dalla scala mobile e dai contratti di lavoro di fine anni '70, i motivi principali della manifestazione dei quadri di Torino ¹⁹⁸. Oltre a questi fattori, l'autocritica del segretario della Cgil partiva dal riconoscimento dell'incapacità sindacale di comprendere i cambiamenti dei rapporti dell'azienda con il mercato che, ormai, non erano più quelli degli anni sessanta e settanta, così come i problemi legati all'efficienza e alla produttività. A questo punto, stimolato dalle domande di Giampaolo Pansa, il ragionamento di Lama si apriva ai cambiamenti che da lì a poco avrebbero caratterizzato il mercato italiano dopo lo scontro di Torino, considerato lo spartiacque tra due epoche; *in primis* la battaglia sulla scala mobile. È importante rilevare come il sindacalista scaricasse interamente sul Pci le responsabilità della battaglia referendaria del 1984 da lui stesso condotta, anche se in verità non con molta convinzione, per affermare che a differenza di Berlinguer la lezione ricavata dalla vertenza Fiat aveva spinto il sindacato verso una maggior consapevolezza, specialmente nei confronti delle richieste avanzate dai quadri intermedi. “A differenza del Pci, noi siamo stati più pronti a diventar consapevoli di certe verità, anche perché il sindacato si scontrava ogni giorno, e più da vicino, con la realtà delle aziende, una realtà che cambiava a grande velocità. Quanto a Berlinguer... Mah, lui non ha dato segni di aver tratto molte lezioni dalla sconfitta alla Fiat. Se ne avesse ricavato subito qualcuna, le posizioni del Pci sul decreto per la scala mobile, nel 1984, probabilmente sarebbero state diverse. Ma bisogna dire che non è stato soltanto Berlinguer a non riflettere a fondo sulle giornate nere di Mirafiori. Il guaio è che anche il grosso del Pci, e dei comunisti nel sindacato, non ha ricavato delle gran lezioni! Si pensava ad un incidente di percorso. Oppure, ad un contenimento soltanto provvisorio della

¹⁹⁷ *Ibidem*, pag. 232

¹⁹⁸ L. Lama, *Intervista sul mio partito*, cit., pag. 103

nostra forza, della nostra possibilità d'iniziativa, del nostro slancio. Purtroppo erano in molti a pensarla così, nel Pci e nella Cgil"¹⁹⁹.

Se Lama criticava, in maniera fin troppo ingenerosa, la presunta inconsapevolezza del Pci nel capire fino in fondo i caratteri innovativi emersi dalla vertenza dell'ottobre '80, che avrebbero dovuto spingere il partito verso nuovi lidi di stampo social-democratico prefigurando addirittura una peregrina coalizione composta da comunisti e socialisti, c'era anche chi, come Fausto Bertinotti, sosteneva una tesi completamente differente nei confronti della lotta alla Fiat. Innanzitutto il *leader* della Cgil piemontese, a differenza di Lama e Fassino, non rinnegava l'asprezza della lotta, specialmente dopo la rinuncia ai licenziamenti, confluita nei presidi ai cancelli. "Voglio dire a tutti coloro che si sono sbizzarriti sull'estremismo di quella rottura, che si trattava, nella sostanza, di accettare la decisione della Fiat e la logica di governo della ristrutturazione che conteneva, oppure, invece, di rigiocarsi lo scontro, di non accettare come conclusione il dettato della Fiat"²⁰⁰. A tal proposito l'esponente sindacale poneva l'accento sulle diverse forme di democrazia adottate durante quello scontro per dimostrare la sconfitta del movimento operaio e la conseguente spaccatura della sua base. "Proporrei questa calendarizzazione delle fasi: la prima è quella che viviamo negli anni settanta e che va fino all'11 settembre, cioè fino all'annuncio della Cassa integrazione, all'annuncio dei licenziamenti. È una forma che, pure con molte imperfezioni, tuttavia mi pare possa essere indicata come un grande esempio di democrazia di massa. [...] C'è poi un secondo regime che va dall'11, e più congiuntamente dal 30 settembre, fino all'accordo: essa si configura come una forma molto imperfetta di democrazia di un'avanguardia di massa. E c'è, infine, un terzo regime, molto imperfetto, tanto da essere quasi indefinibile come democratico e che, in ogni caso, al limite può definirsi come un regime di democrazia istituzionale, delegata, un regime di democrazia autoritaria. In queste tre fasi cambia il soggetto sociale che il sindacato sceglie di rappresentare e di cui,

¹⁹⁹ *Ibidem*, pag. 104

²⁰⁰ F. Bertinotti, *La democrazia autoritaria*, cit., pag. 29

attraverso la democrazia, dovrebbe esprimere, se si può dire così, la volontà generale, cioè la volontà di questa parte della società che costituisce la sua base, il suo referente sociale e di cui forse più modestamente, ma più precisamente, dovrebbe esprimere le volontà contrattuali”²⁰¹. Queste considerazioni portavano Bertinotti a criticare duramente la struttura sindacale affermatasi a partire da quella sconfitta, e in relazione allo scontro consumatosi tra il settembre e l’ottobre ’80 era molto chiaro nell’esprimere le sue critiche verso il passaggio, dalla seconda alla terza fase di democrazia, da lui così definite. “Posso anche convenire che i 40 mila siano anche il portato dei nostri errori nella vertenza e nel decennio degli anni ’70 (alla condizione di ricordarsi del carattere eccezionale della lotta alla Fiat e di avvertire che quel decennio è stato l’esperienza più ricca e avanzata del sindacato italiano). In ogni caso è nelle lotte per il lavoro, quando queste si fanno acute, che il movimento di lotta è più esposto al rischio che il “diritto al lavoro” del singolo lavoratore (quello non minacciato) venga fatto valere contro il diritto al lavoro dell’intera compagine lavorativa (compresi quelli minacciati di perderlo). [...] Il problema è di difficile soluzione e tocca questioni di strategia, di piattaforma, di forme di lotta e di democrazia. Ma non esonera, al momento in cui si produsse la rottura, dalla scelta su quale delle polarità privilegiare. Sono convinto che lo slittamento da una all’altra delle forme di democrazia nella parte conclusiva della vicenda abbia accompagnato un errore proprio a questo proposito”²⁰².

Rossana Rossanda nella prefazione al libro di Bertinotti individuava nella scomparsa del ruolo pedagogico assunto dal movimento operaio fin dalla sua nascita un aspetto fondamentale dell’analisi realizzata dal segretario della Cgil.

Da quella sconfitta, patita nell’ottobre del 1980, il sindacato cessò di ricordare ai lavoratori che se da un lato la mansione li divideva dagli altri gruppi sociali dall’altro contribuiva pure ad unirli, specificatamente in relazione alla comune vendita della forza lavoro

²⁰¹ *Ibidem*, pag. 31

²⁰² *Ibidem*, pagg. 48-49

manuale e intellettuale²⁰³. In definitiva la critica di Bertinotti era rivolta principalmente nei confronti della “società complessa” che stava inesorabilmente avanzando e investiva lo stesso sindacato per non essere stato in grado fino in fondo di opporsi a questo nuovo modello. Semplificando potremmo concludere che al “governo della flessibilità” di Fassino l’esponente sindacale contrapponeva il rifiuto stesso della flessibilità.

Naturalmente, oltre alle valutazioni pervenute dall’alveo della sinistra, rilevanti risultano essere anche le considerazioni a posteriori di chi quella battaglia l’ha combattuta dalla parte dell’azienda e, per certi versi, anche direttamente contro il sindacato. Non era un mistero che la Fiat per puntare alla ripresa prevista nel 1982 avesse bisogno di recuperare, in fabbrica, quel potere che, almeno a partire dal 1969, sembrava avere perso a vantaggio della componente lavorativa²⁰⁴.

L’attenzione minuziosa del *management* di Corso Marconi nel predisporre nei minimi particolari tutte le mosse da realizzare per scardinare l’unità del movimento operaio, così da permettere una forte ristrutturazione negli stabilimenti, emergeva puntigliosa nella lettura del libro-intervista di Cesare Romiti a cura di Giampaolo Pansa.

A tal proposito appare interessante rilevare la risposta del *manager* Fiat circa la giustezza o meno di quella vertenza così cruenta apertasi nel settembre ‘80 ma già in cantiere da diverso tempo. “Sì, è stato giusto farlo. Senza quel passaggio, non so che cosa sarebbe oggi la Fiat. Anzi, non so se esisterebbe ancora la Fiat, perlomeno come entità aziendale autonoma, che si regge sulle proprie gambe”²⁰⁵. Il risultato di quell’operazione appariva evidente già a pochi anni di distanza. “Nell’agosto del 1980, in tutto il gruppo Fiat, estero compreso, eravamo in

²⁰³ *Ibidem*, pag. 15

²⁰⁴ C. Annibaldi, *Le relazioni industriali alla Fiat: un poscritto*, in *Grande impresa e sviluppo italiano*, a cura di C. Annibaldi e G. Berta, Il Mulino, Bologna, 1999, pagg. 233-241

²⁰⁵ C. Romiti, *Questi anni alla Fiat*, cit., pag. 129

350 mila. Prima della ripresa del 1983-1984, anche per l'effetto della vendita di alcune nostre aziende, siamo scesi a 230 mila. E con una produzione globale aumentata rispetto al 1980²⁰⁶. Questi dati testimoniavano, dal punto di vista aziendale, l'efficacia di quell'azione che cambiò inesorabilmente le relazioni sindacali all'interno dell'industria torinese e, più in generale, nel Paese.

In conclusione, è utile ricordare la portata che quell'evento ebbe nel campo operaio, in quanto rappresentò la fine di un'intera epoca di rapporti sindacali. Con quella sconfitta, anche in Italia, si sarebbe fatta definitivamente strada la nuova ideologia anti-statalista e anti-tasse che avrebbe caratterizzato la politica economica di Regan negli Stati Uniti e della Thatcher in Gran Bretagna. Certamente, quello italiano, come spesso è accaduto anche per altri comparti, sarebbe risultato un modello declinato in chiave provinciale, ma, senza dubbio, l'esperienza Fiat ne rappresentò con forza il punto di partenza. Se appare difficile, almeno senza considerare il fattore puramente temporale, identificare le battaglie dei metalmeccanici Fiat con quelle dei minatori inglesi o dei controllori di volo americani, è indubbio, però, che quella filosofia contro cui si muovevano, meglio nota come *reganomics*, ha attecchito anche nei vertici aziendali di Corso Marconi.

A posteriori, quella strategia che ha portato l'industria torinese a diversificare il proprio prodotto, dando un peso sempre maggiore a settori operativi diversi dall'automobile, ma lontani dalla stessa industria manifatturiera, è apparsa completamente errata²⁰⁷. Dimostrando di non saper cogliere il passaggio tra il modello fordista, cioè tra una fase nella quale la produzione era guidata dal produttore e i volumi, i prezzi e il tipo di modelli erano da lui unilateralmente decisi e imposti a un mercato disponibile ad assorbire tutto perché bisognoso di questi prodotti, e il modello post-fordista guidato dal cliente, tipico di un mercato di sostituzione con un prodotto

²⁰⁶ *Ibidem*, pag. 130

²⁰⁷ Per un'analisi dettagliata sull'attività della Fiat a partire dagli anni '80 confronta tra gli altri L. Gallino, *La scomparsa dell'Italia industriale*, Einaudi, Torino, 2003

molto diversificato che doveva incorporare un alto tasso di tecnologia e di qualità²⁰⁸.

²⁰⁸ M. Revelli, *Un'eredità controversa*, a cura di David Tonello, in "Millenovecento", n.2 dicembre 2002

BIBLIOGRAFIA

TESTI:

AA. VV. - *Con Marx alle porte. I 37 giorni alla Fiat*, Nuove edizioni internazionali, Milano, 1980

Accornero, Aris - *La parabola del sindacato. Ascesa e declino di una cultura*, Il Mulino, Bologna, 1992

Annibaldi, Cesare - *Grande impresa e sviluppo italiano studi per i cento anni della Fiat*, a cura di Cesare Annibaldi e Giuseppe Berta, Il Mulino, Bologna, 1999

Baglioni, Guido - *La politica sindacale nel capitalismo che cambia*, Laterza, Roma-Bari, 1986

Baldissera, Alberto - *La svolta dei quarantamila. Dai quadri Fiat ai Cobas*, Edizioni Comunità, Milano, 1988

Bertinotti, Fausto - *La democrazia autoritaria*, Datanews, Roma, 1991

Bianchi, Massimo e Scheggi, Lorenzo - *Un sindacato per i quadri*, I libri de il Mondo, Milano, 1982

Castronovo, Valerio - *Fiat*, Rizzoli, Milano, 2005

Degiacomi, Carlo e Dealessandri, Tom - *Contrattare alla Fiat*, Edizioni lavoro, Roma, 1987

Fassino, Piero - *I 35 giorni alla Fiat: immagine e realtà. Un caso di conflitto sociale*, Tesi di laurea, Relatore Prof. Carlo Marletti, Università degli studi di Torino, Facoltà di Scienze Politiche, anno accademico 1997-1998

Gallino, Luciano - *La scomparsa dell'Italia industriale*, Einaudi, Torino, 2003

Giannotti, Lorenzo - *Gli operai della Fiat hanno cento anni*, Editori Riuniti, Roma, 1999

Lama, Luciano - *Intervista sul mio partito*, a cura di Giampaolo Pansa, Laterza, Roma-Bari, 1987

Moscato Antonio - *Cento... e uno anni di Fiat: dagli Agnelli alla General motors*, prefazione di Claudio Sabattini, con testi di D. Giachetti, G. Polo, R. Renzacci, M. Revelli, Massari, Bolsena, 2000

Mattina, Enzo - *Fiat e sindacati negli anni '80*, Rizzoli, Milano, 1981

Revelli, Marco - *Lavorare in Fiat. Da Valletta ad Agnelli a Romiti. Operai, sindacati, robot*, Garzanti, Torino, 1989

Revelli, Marco - *Un'eredità controversa*, a cura di David Tonello, in "Millenovecento", n. 2, dicembre 2002

Romiti, Cesare - *Questi anni alla Fiat*, intervista di Giampaolo Pansa, Rizzoli, Milano, 1988

Salvati, Michele - *Dal miracolo economico alla moneta unica europea*, in *Storia d'Italia*, volume VI, a cura di G. Sabbatucci e V. Vidotto, Laterza, Bari, 1999

Turani, Giuseppe - *L'avvocato. 1966-1985. Il capitalismo italiano tra rinuncia e ripresa*, Sperling & Kupfer, Milano, 1985

FONTI GIORNALISTICHE

Fonti giornalistiche di questo lavoro sono stati i quotidiani “La Stampa” e “L’Unità”, e la rivista “Rinascita”, di cui è stato fatto uno spoglio approfondito per il periodo settembre-ottobre 1980. Per la stesura del lavoro sono stati particolarmente utili i seguenti articoli.

Dal quotidiano “L’Unità”

B. Ugolini, *Riapre la Fiat, ma la crisi è irrisolta*, 1 settembre 1980

S. Cingolani, B. Ugolini, *Nessuna decisione sopra le nostre teste*, 5 settembre 1980

B. Ugolini, *Cassa integrazione per 22 mila operai della Fiat*, 6 settembre 1980

M. Costa, *La Fiat insiste sulle sospensioni nella prima giornata di trattative*, 9 settembre 1980

M. Costa, *Sono 12 mila i lavoratori Fiat che l’azienda vuole mandar via*, 10 settembre 1980

G. Chiaromonte, *Una strada avventurosa da abbandonare subito*, 12 settembre 1980

S. Cingolani, *La Fiat e la Flm convocate oggi al Ministero*, 12 settembre 1980

S. Cingolani, *Da Mirafiori a palazzo Chigi*, 14 settembre 1980

Il discorso di Enrico Berlinguer a Bologna, 15 settembre 1980

S. Cingolani, *Sulla mobilità l’azienda non dà garanzie*, 16 settembre 1980

B. Ugolini, *In grandi assemblee sindacati “a tu per tu” con i lavoratori Fiat*, 18 settembre 1980

B. Ugolini, *Centomila i colpiti se si licenzierà*, 19 settembre 1980

M. Costa, *Giovedì tutto il Piemonte si ferma, decidono i delegati in assemblea*, 19 settembre 1980

M. Villari, *A un punto morto le trattative, Agnelli rifiuta il confronto*, 20 settembre 1980

Pio Galli, *Il governo subisce ricatti intollerabili*, 20 settembre 1980

S. Cingolani, *Lama: il potere del sindacato è la posta in gioco alla Fiat*, 20 settembre 1980

M. Costa, *La Fiat oggi aumenterà il capitale. Ora interverranno anche le banche?*, 23 settembre 1980

M. Costa, *Le società Fiat chiedono 1600 miliardi*, 24 settembre 1980

M. Villari, *I dieci punti della proposta Foschi*, 24 settembre 1980

B. Ugolini, *Berlinguer a Torino tra gli operai Fiat*, 27 settembre 1980

S. Cingolani, *Sospesi i licenziamenti Fiat. È un grande successo*, 28 settembre 1980

M. Costa, *La Fiat ha incassato il colpo e reagisce male ma nelle fabbriche continua la mobilitazione*, 30 settembre 1980

B. Ugolini, *Gli operai presidiano i cancelli della Fiat*, 1 ottobre 1980

Dichiarazione di Chiaromonte, 1 ottobre 1980

M. Costa, *La Fiat chiede l'intervento della Procura*, 3 ottobre 1980

M. Costa, *Più forte il sostegno per sconfiggere i piani Fiat*, 7 ottobre 1980

M. Costa, *Ci davano per spacciati in dieci giorni*, 8 ottobre 1980

M. Cavallini, *Hanno provato (con scarso successo) a contrapporre i capi agli operai*, 9 ottobre 1980

L. Lama, *Se li vinciamo è una vittoria di tutti*, 9 ottobre 1980

S. Cingolani, *In dieci milioni hanno scioperato*, 10 ottobre 1980

B. Ugolini, *Significativa prova di unità nella manifestazione di Torino*, 11 ottobre 1980

R. Giannotti, *La risposta a quel corteo*, 15 ottobre 1980

Dichiarazione di Gerardo Chiaromonte, 16 ottobre 1980

B. Ugolini, *Prima assemblea molto tesa*, 16 ottobre 1980

M. Costa, *Il primo punto prevede che non saranno attuati licenziamenti*, 16 ottobre 1980

M. Villari, *Fiat: si firma l'accordo al Ministero del Lavoro fra sindacati e azienda*, 18 ottobre 1980

S. Cingolani, *Lama: sì, tanti problemi sono aperti ma il sindacato non è stato sconfitto*, 19 ottobre 1980

Dal quotidiano "La Stampa"

E. Palmieri, *Rapporto Fiat al governo, decisioni in tempi stretti*, 5 settembre 1980

R. Villare, *Assenteismo dimezzato*, in "La Stampa", 5 settembre 1980

S. Devecchi, *Fiat: 24 mila persone in più, discuteremo con i sindacati*, 6 settembre 1980

M. Pirani, *Se l'Italia non cambia*, 6 settembre 1980

F. Forte, *Le due sfide dell'auto*, 7 settembre 1980

S. Conti, E. Mascarino, *L'inquietudine fuori dalla fabbrica*, 7 settembre 1980

S. Devecchi, *Si discute come evitare 8 mila licenziamenti*, 9 settembre 1980

S. Devecchi, *Nessun accordo Fiat-sindacati, si teme per oggi una rottura*, 10 settembre 1980

S. Devecchi, *Trattative rotte, la Fiat chiede da 12 a 15 mila licenziamenti*, 11 settembre 1980

S. Devecchi, *Fiat: scatta la procedura per 14.469, il Ministro Foschi convoca le parti*, 12 settembre 1980

Mobilità interaziendale che cos'è, come funziona, 12 settembre 1980

Questa la procedura per i licenziamenti, 12 settembre 1980

E. Palmieri, *Fiat e sindacati da Foschi, si discute sulla mobilità*, 13 settembre 1980

S. Devecchi, *"Torino garantisce 5-6 mila posti". Lo afferma l'Unione degli Industriali*, 13 settembre 1980

T. Sansa, *La Opel è colpita dalla crisi, ridotti personale e produzione*, 13 settembre 1980

R. Villare, *Fiat-Peugeot lavoreranno insieme*, 16 settembre 1980

M. Pirani, *Scommessa europea*, 16 settembre 1980

S. Devecchi, *A Roma si discute sulle cifre*, 16 settembre 1980

G. J. Paglia, *Il microcosmo dell'indotto ha paura. (Già diminuite numerose commesse)*, 17 settembre 1980

Fiat: "un fatto grave", 21 settembre 1980

S. Devecchi, *Fim chiede entro oggi una decisione sulla Fiat*, 21 settembre 1980

S. Devecchi, *Foschi riprende la mediazione ma la Fiat contesta le sue cifre*, 23 settembre 1980

S. Devecchi, *Consultazioni*, 24 settembre 1980

R. Villare, *La Fiat raddoppia il capitale. Difficili le trattative a Roma*, 24 settembre 1980

S. Devecchi, *Fiat: se ne occupa il Governo. La dura sfida di Berlinguer*, 27 settembre 1980

M. Pirani, *Una tregua preziosa*, 28 settembre 1980

Alla Fiat oggi ancora assemblee. Per la Fim la mobilitazione continua, 29 settembre 1980

S. Devecchi, *Continuano blocchi e scioperi alla Fiat dopo la sospensione dei licenziamenti*, 30 settembre 1980

S. Devecchi, *Fiat: se continuerà il blocco ricorremo al sindacato*, 2 ottobre 1980

M. Pirani, *I punti della partita*, 2 ottobre 1980

S. Conti, *Alimentari, elettrodomestici e abbigliamento: diminuiti gli acquisti fino al 50 per cento*, 2 ottobre 1980

S. Devecchi, *Esposto Fiat alla Procura per i presidi ai cancelli*, 3 ottobre 1980

S. Devecchi, *Denunce per il blocco dei cancelli*, 4 ottobre 1980

S. Devecchi, *I capi Fiat si ribellano*, 8 ottobre 1980

F. Bullo, *I capi Fiat: "La gente vuole lavorare"*, 8 ottobre 1980

S. Devecchi, *Torino: scontri ai cancelli Fiat*, 9 ottobre 1980

F. Bullo, *Vigilia dello sciopero generale durissimi scontri al consigliane*, 9 ottobre 1980

P. P. Benedetto, B. Minello, *Fiat: ancora tafferugli all'alba. A Rivalta 800 in corteo: "Vogliamo lavorare"*, 10 ottobre 1980

S. Devecchi, *Sindacati e Fiat dicono: "Stiamo perdendo tutti"*, 11 ottobre 1980

S. Devecchi, *A Mirafiori capi e operai "clandestini" venerdì hanno prodotto 85 automobili*, 12 ottobre 1980

P. P. Benedetto, *In trentamila contro i picchetti Fiat*, 15 ottobre 1980

S. Devecchi, *Speranze d'intesa*, 15 ottobre 1980

M. Pirani, *Né vincitori, né vinti*, 16 ottobre 1980

Duri contrasti nelle assemblee Fiat. Sindacati: maggioranza per l'accordo, 17 ottobre 1980

G. Trovati, *Gli idoli infranti*, 17 ottobre 1980

Agnelli: l'accordo per la Fiat non risolve tutti i problemi, 19 ottobre 1980

Dalla rivista "Rinascita"

G. Amendola, *Interrogativi sul caso Fiat*, n. 43, 9 novembre 1979

P. Fassino, *La Fiat ad un punto critico*, in *Il Contemporaneo*, n. 8, 22 febbraio 1980

P. Fassino, *La crisi al vertice della Fiat*, n. 32, 8 agosto 1980

S. Garavini, *L'autunno che si prepara*, n. 35, 5 settembre 1980

M. D'Antonio, *Non si può cavalcare la recessione*, n. 36, 12 settembre 1980

P. Fassino, *I licenziamenti sono il "progetto" della Fiat?*, n. 36, 12 settembre 1980

G. Chiaromonte, *La Fiat e il governo*, n. 37, 19 settembre 1980

L. Tamburrino, *A Torino uno scontro decisivo sul futuro dell'industria*, n. 37, 19 settembre 1980

P. Fassino, *Il vero nodo dello scontro alla Fiat*, n. 38, 26 settembre 1980

F. Carmignani, *La disoccupazione in Piemonte*, n. 38, 26 settembre 1980

- F. Rampini, *Fiat. Ritirata e contrattacco*, n. 39, 3 ottobre 1980
- P. Fassino, *Il disegno neoautoritario della Fiat*, n. 40, 10 ottobre 1980
- Pio Galli, “*Questa*” *cassa integrazione è per licenziare*, n. 40, 10 ottobre 1980
- G. Ferrara, *Consultazione di massa sull’ipotesi d’accordo Fiat*, n. 41, 17 ottobre 1980
- L. Barca, *La necessaria unità*, n. 41, 17 ottobre 1980
- G. Chiaromonte, *Il valore e i problemi della lotta alla Fiat*, n. 42, 24 ottobre 1980
- F. Rampini, *Un rapporto nuovo tra avanguardie e movimento*, n. 42, 24 ottobre 1980
- S. Garavini, *Le contraddizioni del movimento non affrontate e Torino e a Roma*, n. 42, 24 ottobre 1980
- L. Tamburino, *Profilo di capo*, n. 42, 24 ottobre 1980

INDICE

Introduzione.....pag. 2

Capitolo I. La marcia dei quarantamila

1.1 Le trasformazioni del mercato automobilistico.....pag. 4

1.2 Il terrorismo in fabbrica e il licenziamento dei
sessantuno operai.....pag. 9

1.3 Il preludio allo scontro dell'autunno 1980pag. 13

1.4 La ripresa di settembre e i 14.000 licenziamentipag. 15

1.5 I 35 giorni di lottapag. 17

1.6 La “marcia dei quarantamila”pag. 22

1.7 La fine della vertenzapag. 26

1.8 Le diverse interpretazioni storiografiche.....pag. 29

Capitolo II. La vertenza attraverso le pagine dei giornali

2.1 Lo scontro Fiat secondo L'Unità.....pag. 34

2.2 Il giornale di “casa Agnelli” durante la vertenza Fiat.....pag. 50

2.3 La vertenza Fiat vista da “Rinascita”.....pag. 65

Capitolo III. Alcune riflessioni successive

3.1 I protagonisti dello scontro a qualche anno di distanza.... pag. 77

Bibliografia.....pag. 86

Fonti giornalistiche.....pag. 89