

Cronaca sintetica delle vertenze sindacali del 1969, 1970 e 1971

Quella che segue è una sintetica cronologia delle lotte e vertenze sindacali dal maggio del 1969 al luglio del 1971: il testo è stato tratto da appunti raccolti dalla 5ª lega Fiom di Torino, che elencano i fatti più rilevanti dei conflitti sindacali di quel periodo. Risulta evidente dal testo che il punto di vista illustrato è soprattutto quello della Carrozzeria di Mirafiori, in cui probabilmente lavoravano l'estensore o gli estensori di queste note.

La vertenza del 1969

5 maggio: un volantino unitario delle Organizzazioni sindacali apre formalmente la vertenza per le officine ausiliarie, con le seguenti rivendicazioni:

- superamento della 3ª categoria con passaggio automatico alla 2ª senza capolavoro;
- passaggi alle categorie superiori;
- regolamentazione dei superminimi con aumenti inversamente proporzionali alle attuali paghe di fatto;
- regolamentazione degli aumenti di merito;
- istituzione del delegato di reparto.

13 maggio: le Organizzazioni sindacali dichiarano uno sciopero interno di due ore per favorire l'effettuazione delle assemblee dei lavoratori e quindi l'elezione dei delegati sindacali. Nelle assemblee gli interventi si pronunciano per un'intensificazione delle forme di lotta.

19 maggio: due ore di sciopero per turno dichiarato dalle organizzazioni sindacali; il giorno dopo le due ore di sciopero per turno vengono dichiarate per tutta la settimana. Nel frattempo si aprono le vertenze alle Grandi Presse (per dilazionare il terzo turno su 5 settimane invece di 3) e per i carrellisti; con piattaforme sindacali simili alle ausiliarie. L'inizio degli scioperi alle Grandi Presse e dei carrellisti segna una svolta nel conflitto alla Fiat.

18, 19, 20 maggio: i carrellisti prolungano le ore di sciopero ufficialmente proclamate, si organizzano spontaneamente coinvolgendo l'insieme dei carrellisti della Mirafiori, bloccano completamente il trasporto dei materiali tra una fase e l'altra di lavorazione, inceppando l'intero ciclo lavorativo.

21 maggio: la gerarchia aziendale riesce provvisoriamente a chiudere la fermata dei carrellisti alla sesta ora di sciopero; ma contemporaneamente partono i gruisti con rivendicazioni sulle categorie.

22 maggio: due ore di sciopero dichiarato dalle Organizzazioni sindacali per le Grandi Presse e con corteo interno nei reparti. Si coordinano gli scioperi tra Presse e carrellisti in modo di colpire la produzione in misura più elevata. L'effetto dei primi scioperi si comincia a farsi sentire creando scompensi e ritardi alle linee di montaggio; la gerarchia aziendale cerca di organizzare l'alimentazione delle linee, ma con scarso successo.

23 maggio: l'assemblea dei carrellisti decide di prolungare le ore di sciopero da due a quattro; lo stesso si verifica alle Grandi Presse; anche i lavoratori delle piccole e medie presse scendono spontaneamente in sciopero per quattro ore, contemporaneamente alle Grandi Presse.

26 maggio: mentre continuano gli scioperi nei reparti già in lotta è la volta dell'officina 13 (preparazione gruppi lastroferratura): il secondo turno sciopera per tre ore e mezza con corteo interno.

28 maggio: si conoscono le proposte della FIAT sulle vertenze delle Ausiliarie, delle presse e dei carrellisti; questi ultimi giudicano soddisfacenti le proposte aziendali, quindi sospendono gli scioperi. Le Ausiliarie effettuano ancora due ore di sciopero, il giorno dopo viene raggiunto l'accordo.

29 maggio: scende spontaneamente in sciopero l'officina 2 (Fonderie), con una richiesta salariale di 200 lire all'ora, aumento che li parificherebbe col settore siderurgico. La lotta di questi operai durerà molti giorni e si estenderà a una parte delle lavorazioni "a valle" (Meccanica I e 2) e all'interno delle Fonderie stesse. Si hanno gli ultimi episodi di lotta alle Presse durante il primo turno, ma nel secondo viene presa la decisione, anche se con notevoli controversie, di sospendere gli scioperi accettando l'accordo sindacale. Fin dai primi scioperi alle Presse si hanno ripercussioni alle linee di montaggio da dove ben presto non escono più né 124, né 125, né 750, né 850; mentre continua la produzione della 500.

30 maggio: la linea della 500 entra in sciopero bloccando completamente la produzione alle Carrozzerie.

2 giugno: durante il 2° turno, i lavoratori delle Ausiliarie, delle Grandi Presse e dell'officina 13 formano un corteo (5000 persone); un'assemblea improvvisata decide le seguenti richieste salariali: 50 lire l'ora di aumento, più 80 lire per il terzo turno. Le organizzazioni sindacali che avevano previsto di aprire una vertenza per il controllo della velocità delle linee, con l'istituzione di una rete di delegati di linea, cerca di controllare la lotta delle Carrozzerie, dichiarando due ore di sciopero per tutte le officine di carrozzeria per il 3 giugno, sciopero replicato il giorno 4.

La dichiarazione di sciopero per le Carrozzerie porta l'indicazione delle officine a cui è rivolta: 51, 52, 53, 54, 55, 56. Nel frattempo gli scioperi si erano estesi alle officine Meccaniche (officine 26 e 27) e all'officina 85 (addetti ai trasporti delle linee ai piazzali di carico). La dichiarazione di sciopero comprende anche queste officine, nonché l'officina 13 che continua gli scioperi.

6 giugno: le Organizzazioni sindacali comunicano quali sono le risposte della FIAT e convocano un'assemblea dei rappresentanti (non ancora delegati) delle squadre delle Carrozzerie per discutere le proposte aziendali.

9 giugno: improvvisa ripresa degli scioperi all'officina 54, sulle seguenti rivendicazioni: aumento di 50 lire sulla paga base, aumento di 50 lire sulla paga di posto, passaggio automatico alla seconda categoria per tutti. Continua intanto lo sciopero all'officina 2 delle Fonderie con momenti di estensione alle officine 3 e 4 con le stesse rivendicazioni. A più riprese gli operai rifiutano le proposte avanzate dalla FIAT. Per tutta la settimana continuano le trattative sulle vertenze aperte, che sono parecchie decine; altre se ne aprono alla Mirafiori (off. 24 e 41) e in altre sezioni intorno a lotte di operai (Grandi Motori, SPA e Sima).

10 e 11 giugno: continua lo sciopero dell'officina 54, con il blocco di tutta la produzione alle Carrozzerie.

12 giugno: viene siglato un primo accordo per le linee; in esso è prevista l'istituzione di un Comitato di officina costituito da un membro di Commissione Interna per ognuno dei quattro sindacati affiancato da un gruppo di operai della produzione nella misura di 1 ogni 250: il comitato ha il compito di controllare le

presenze giornaliere e verificare che la produzione sia ridotta proporzionalmente alle effettive presenze.

16 giugno: le Organizzazioni Sindacali indicano le assemblee per i lavoratori delle officine Meccaniche per discutere le proposte della FIAT. Sono interessate la officina della Meccanica 1 (off. 21 - lavorazioni varie, off. 22 - motori, off. 23 - cambi, off. 24 - sospensioni) e della Meccanica 2 (off. 31 - lavorazioni automatica alla barra, off. 32 - guide e pedaliera, off. 33 - lavorazioni varie). In sostanza l'accordo comporta passaggi di categoria per gli operai capaci di lavorare a macchine diverse. Mentre il secondo turno delle Meccaniche discute animatamente in assemblea, l'officina 54 (Verniciatura e pomiciatura linee 124 e 125) entra in sciopero. La proposta sindacale di sospendere gli scioperi, perché sono in corso le trattative anche per le Carrozzerie, viene respinta e cominciano a scioperare le linee della 750, della 850, della 500; le rivendicazioni sono: passaggio generale dalla 3a alla 2a categoria, 100 lire di aumento per tutti.

17 giugno: il primo turno sciopera a singhiozzo, il secondo per otto ore; si formano cortei che percorrono le linee e si spingono fino alla Palazzina centrale.

18 giugno: nel primo turno dalla linea della 124 esce una sola vettura e due o tre delle altre; nel secondo turno la produzione è completamente bloccata. I cortei, questa volta si dirigono a bloccare le porte dove escono gli autocarri. La partenza delle poche auto finite è bloccata anche dagli "addetti movimento auto", in realtà autisti (off. 85). Questi, non vedendo riconosciuta la 2a categoria, cominciano a lavorare come operai di 3a: ossia spingendo le auto a mano in tre o quattro invece di guidarle. La paralisi della FIAT Mirafiori è ormai al culmine e durerà fino al 27 giugno; a completarla interviene lo sciopero degli addetti al centro meccanografico nei giorni 18 e 19.

23 giugno: i sindacati dichiarano due ore di sciopero per le linee di montaggio e per gli operai dei gruppi di preparazione, con assemblee interne.

24 giugno: parte improvviso lo sciopero all'off. 25 (trattamenti termici), le richieste sono: 50 lire d'aumento sulla paga base e passaggio di categoria. La lotta parte molto determinata con otto ore di sciopero per tutti e due i turni e prosegue nei giorni successivi riducendo il rifornimento di materiale semilavorato alle Officine Meccaniche.

25 giugno: riprende lo sciopero alle Carrozzerie, dove si fermano improvvisamente gli operai della preparazione lastroferratura (off. 52 e 53). Si tratta di operai che, non lavorando in linea, ma a gruppi giustapposti, non beneficiavano dell'aumento di 12 lire di disagio linea offerte dalla FIAT per le linee; lo sciopero prosegue il giorno successivo, continua pertanto il blocco della produzione alle linee. Negli stessi giorni si sviluppano le lotte negli stabilimenti di Rivalta e del Lingotto. Di fronte alla continuità e all'intensità del conflitto a Mirafiori e al pericolo che si allarghi al Lingotto e a Rivalta, la FIAT fa altre concessioni e il 30 viene firmato un accordo complessivo di tutte le vertenze.

L'accordo prevede:

- Un aumento salariale di circa 40 lire orarie.
- Per le officine ausiliarie si concorda la perequazione delle paghe orarie per gli operai di 1a e di 2a categoria e il passaggio alla 2a categoria di tutti coloro che svolgono mansioni inerenti tale categoria.
- Per i carrellisti si stabilisce la paga di posto.
- Per le Presse si pattuisce la rotazione sul terzo turno ogni cinque settimane anziché ogni tre e l'aumento dell'incentivo di rendimento e del premio per le Grandi Presse.

- Per tutti i settori si fissavano nuovi criteri nella determinazione della categoria professionale, che comportano il passaggio dalla 3a alla 2a di migliaia di lavoratori, inoltre viene istituita la 3a super.
- Per le linee meccanizzate sono aumentate le indennità specifiche.
- Si concorda l'aumento delle paghe di posto alle Ferriere, Fonderie e Fucine e loro estensione ad altri gruppi di lavoratori.

Per le linee meccanizzate inoltre si prevede:

- la produzione prevista per ogni turno potrà essere effettuata solo a condizione che l'organico sia completo; nel caso in cui l'organico sia incompleto o il lavoro abbia subito interruzioni, la quantità di produzione si riduce proporzionalmente, a meno che non gli organici non siano rimpiazzati; il tabellone di linea deve comprendere: il numero complessivo di unità da produrre in ciascun turno, il tempo complessivo di fermate tecniche considerate nei tempi di lavorazione o numero di vuoti tecnici retribuiti, cadenza media del turno, cadenza massima, numero di operai occupati sulla linea per ogni turno per la produzione complessiva giornaliera, percentuale di assenti, ecc.; sulle linee principali si prevede di installare dei contatori per il conteggio di unità prodotte; la costituzione di un comitato linee, con delegati "esperti" nella misura di 4 ogni 1000 operai in rappresentanza delle Commissioni Interne con il compito di controllare l'applicazione dell'accordo.

Sulla valutazione dell'accordo si scatena un'accesa contrapposizione tra le organizzazioni sindacali, che valutano positivamente il risultato raggiunto, e i gruppi extraparlamentari che danno un giudizio negativo (accordo bidone): l'accordo viene approvato a maggioranza in assemblea. Nei mesi di maggio e giugno gli operai avevano perso in media 10 giorni di salario al mese, infatti, nei mesi di maggio e giugno si erano prodotte 55.000 vetture in meno, che corrispondeva a 10 giorni di produzione FIAT.

3 luglio: sciopero generale per la casa indetto da Cgil Cisl Uil, l'adesione allo sciopero è massiccia. Al pomeriggio vi è la partecipazione di numerosi operai FIAT alla manifestazione indetta dal movimento studentesco che parte dalla porta 2 di Mirafiori; prima carica della polizia, si riforma il corteo che si avvia in Corso Traiano, qui viene nuovamente caricato; gli scontri dureranno fino a tarda notte con la partecipazione di molti giovani di recente immigrazione. Verso la metà di luglio vi sono ancora delle fermate alle officine 54, 53, 13 e 27 di Mirafiori che provano il grado elevato del conflitto in atto e sono una risposta al tentativo di riprendere l'intensificazione dei ritmi.

Il rinnovo del Contratto nazionale di lavoro

(Rivalta: molti operai non tornano dalle ferie, si succedono dimissioni per tutto il mese di settembre – circa 8.000 – crollo del mito FIAT al sud); l'applicazione dell'accordo del 30 giugno prosegue positivamente alle linee di montaggio.

1° settembre: appena entrati in fabbrica si fermano gli operai dell'officina 32 e durante un'assemblea chiedono i passaggi di categoria ottenuti con l'accordo di giugno nonché un aumento di 200 lire l'ora: si tratta di 800 operai addetti alle saldature, allo stampaggio, alla finizione dischi e frizioni, ai forni di brasatura. La durata dello sciopero è da quattro ore e mezza a sei ore, secondo i reparti. Il giorno dopo sono sospesi 7.400 operai, con il pretesto che gli scioperi della 32 avevano fatto mancare il rifornimento di pezzi all'officina montaggio motori.

2 settembre: appena giunge la notizia delle prime sospensioni le

Organizzazioni sindacali dichiarano due ore di sciopero per tutti i turni: lo sciopero fallisce.

3 settembre: i sospesi salgono a 20.000, poi a 30.000 fino a quasi 40.000 man mano che continua la lotta dell'officina 32. Durante il quarto giorno di sciopero della 32 si riunisce un'assemblea di operai con la presenza di membri della C.I.; si decide a maggioranza di continuare lo sciopero anche il giorno successivo (25 contrari su 800).

5 settembre: riprendono le discussioni tra i membri di C.I. e i lavoratori: il secondo turno riprende a lavorare, lo sciopero è finito e vengono subito richiamati al lavoro i primi gruppi di operai sospesi. Il sindacato avvia la lotta contrattuale il 9 settembre.

11 settembre: primo sciopero generale per il contratto; lo sciopero riesce con percentuali altissime: 95% tra gli operai (98% a Mirafiori), 70% tra gli impiegati (fatto molto rilevante).

13 settembre: si istituisce il consiglio dei delegati Fiat che deve prendere in mano la lotta contrattuale (cresce il numero di delegati che il sindacato riesce a fare eleggere dagli operai, oltre ai 56 riconosciuti dall'accordo di giugno).

19 settembre: sciopero generale a Torino, molto riuscito (Fiat Auto: 98%). Inizia l'articolazione per provincia, anche se definita immediatamente illegittima dalla Confindustria.

23 settembre: l'Ispettorato del lavoro e i Carabinieri effettuano un'inchiesta in Fiat per rilevare l'effettiva situazione dei materiali, la cui mancanza è la giustificazione assunta dalla Fiat per le sospensioni dal lavoro: il Ministero del lavoro dichiara non giustificati i provvedimenti di sospensione.

25 e 26 settembre: terzo sciopero generale con grande manifestazione dei metalmeccanici a Torino, vi partecipano venti-trentamila lavoratori (quelli di Mirafiori sono pochi, circa duemila).

Comincia l'effettiva articolazione, prima a Mirafiori, poi altrove; viene effettuata prima alle Carrozzerie, poi alle Meccaniche e alle Presse. Nel consiglio dei delegati ci sono opinioni diverse, tra chi ritiene necessaria l'articolazione più spinta (Carrozzerie) e quella più moderata (Meccanica).

1° ottobre: si verificano le prime fermate spontanee contro gli "straordinari"; ancora una volta è l'officina 54 che si ferma finché non sono allontanati i lavoratori che effettuano gli straordinari; una fermata di minore entità si verifica all'officina 31 per gli stessi motivi.

2 ottobre: sciopero di tutti i metalmeccanici della provincia di Torino; partecipazione elevata dei lavoratori Fiat.

6 ottobre: fermano spontaneamente per tre ore e mezza tre linee dell'officina 54 e per un'ora e mezzo gli operai della linea della 128 nell'officina 26 (montaggi gruppi meccanici) contro l'aumento dei carichi di lavoro.

8 ottobre: riesce pienamente la prima fermata di quattro ore in tutta la Mirafiori; durante tutti questi scioperi partecipano anche gruppi consistenti di impiegati.

9 ottobre: viene fatto un passo successivo nell'articolazione: infatti vengono fatti scioperare soltanto i lavoratori delle Meccaniche 1 e 2 e Presse per quattro ore.

10 ottobre: scioperano per quattro ore le Carrozzerie: mentre nel primo turno tutto procede normalmente, durante il secondo turno si forma un corteo di migliaia di lavoratori che assediano la Palazzina centrale. La tensione cresce

dopo un pesante intervento della polizia all'interno della fabbrica, circolano voci di occupazione. Alla fine del turno un migliaio di lavoratori della Mirafiori Nord resta in fabbrica. I gruppi extraparlamentari "spingono" per l'occupazione della fabbrica; le organizzazioni sindacali esprimono la inopportunità di un'azione di forza in questo momento. La Fiat dal canto suo, fa girare voci di serrata. I lavoratori escono alla spicciolata. Giornata di lotta molto intensa in tutte le fabbriche metalmeccaniche di Torino e provincia.

16 ottobre: le manifestazioni contro gli impiegati della palazzina di Mirafiori si ripetono durante lo sciopero articolato di quattro ore, in seguito la Fiat emette un comunicato in cui denuncia: "... *gravi e inammissibili episodi di intimidazione e di violenze fisiche e morali nei confronti dei dipendenti fino all'estromissione con la forza dal posto di lavoro...*".

17 ottobre: sciopero nazionale (la Fiat aveva disposto che gli impiegati fossero esonerati dal servizio). Incidenti alla Palazzina centrale di Mirafiori e nelle officine, alla Lancia e alla Westinghouse.

18 ottobre: nota della Fiat al Ministero del lavoro, in cui si offre il 10% di aumento salariale, più il 4% per contrattazione aziendale e il 6% per la contingenza.

21 ottobre: continua l'articolazione, al Lingotto tentativo d'invasione degli uffici; alla Mirafiori gli impiegati escono prima che i cortei arrivino alla Palazzina. Alla Mirafiori viene fatto un ulteriore passo nell'articolazione della lotta alle Carrozzerie, con lo sciopero organizzato ad ore diverse per due gruppi di officine.

12 e 24 ottobre: gli scioperi continuano con i soliti incidenti.

28 ottobre: sciopero articolato che vede estendersi il fenomeno delle manifestazioni contro gli impiegati a quasi tutte le sezioni Fiat: Stura, Motori Avio, Velivoli e Metalli; in quest'ultima sezione vi è stato un vero e proprio rastrellamento degli uffici. Alla Spa Stura gli operai si sono fermati otto ore invece di quattro per protestare contro la direzione che aveva mandato a casa gli impiegati. La Fiat fa circolare la notizia che non pagherà più le ore improduttive: è la prima volta che viene minacciato un provvedimento del genere, infatti, in precedenza le ore improduttive erano pagate ad "economia".

29 ottobre: viene inaugurato il Salone dell'Automobile; le organizzazioni sindacali hanno programmato una presenza dei lavoratori metalmeccanici davanti al salone e hanno disposto che il primo turno di presidio aspetti ai lavoratori della Lancia; durante lo sciopero interno a Mirafiori e dopo la manifestazione sotto la Palazzina un gruppo di operai esce per andare al salone, ma sono in pochi e tornano indietro; si forma quindi un corteo interno che blocca completamente la produzione in tutti i reparti, incidenti. A Rivalta succedono contemporaneamente più o meno le stesse cose in occasione dello sciopero interno che invece di terminare alle 10 si protrae per tutto il primo turno e continua con il secondo turno.

30 ottobre: la Fiat denuncia 70 operai per "*le devastazioni agli impianti*". A Rivalta la produzione è di nuovo bloccata per tutto il giorno.

31 ottobre: giorno di paga e per la seconda volta dall'inizio degli scioperi per il rinnovo del Contratto i lavoratori ritirano una busta ridotta dalle 15 alle 25mila lire. La Fiat denuncia ulteriori 52 lavoratori alla Procura della Repubblica, oltretutto per i fatti della Mirafiori anche per gli episodi avvenuti durante gli scioperi articolati alla Fiat Lingotto il 21 e 22 ottobre, alle officine Stura ed a Mirafiori il 23 ottobre, a Rivalta il 29 ottobre. Alle denunce seguono le sospensioni a tempo indeterminato di 85 operai "responsabili" dei fatti più gravi.

6 novembre: ricominciano gli scioperi con modalità diverse: non sono più

sospensioni articolate per gruppi di officine, ma per sezioni; l'articolazione riguarda soltanto la durata degli scioperi; Mirafiori sciopera per tre ore; si svolgono manifestazioni di strada dei lavoratori della OSA, della SPA Stura, della Ricambi, della Grandi Motori e della Sima; manifestazione analoga si svolge ad Orbassano da parte dei lavoratori di Rivalta. Alla Fiat Motori Avio gli impiegati vengono assediati negli uffici fino alle 16.30.

7 novembre: dalla Mirafiori partono 8.000 lavoratori per recarsi a manifestare davanti al salone, ad essi si aggiungono quelli del Lingotto, davanti al Salone arrivano circa in 20.000; il corteo è "disciplinato"; viene mantenuto l'ordine. Altre manifestazioni si svolgono intanto in altre zone della città: sono i lavoratori della Lancia, della Spa centro, della Materferro, della Pininfarina, della Westinghouse, della Nebiolo e di altre fabbriche di borgo S. Paolo, che sfilano per le strade e raggiungono la sede Rai nel centro di Torino.

9 novembre: riunione dei tre esecutivi nazionali delle Fim Fiom Uilm tenutasi a Roma, vengono formulate le indicazioni volte a intensificare ulteriormente l'azione sindacale. Si tiene a Torino una manifestazione del PCI con l'intervento di Enrico Berlinguer.

10 novembre: lo sciopero non era dichiarato, ma molti operai escono alle 19.30 per evitare lo sciopero dei mezzi pubblici che inizia alle 21,30. La stessa cosa si verifica in altre sezioni: Ricambi e Spa Stura; in quest'ultima sezione tutti gli operai dell'officina 2 sono scesi in sciopero improvvisamente nel pomeriggio perché due capi squadra facevano lo straordinario: il corteo ha percorso a lungo lo stabilimento finché i due capi sono stati allontanati.

11 novembre: i lavoratori della Mirafiori Nord durante le tre ore di fermata fanno la solita manifestazione sotto la Palazzina. Al Lingotto gli impiegati sono bloccati negli uffici fino alle 18, finché non interviene la Polizia a liberarli.

12 novembre: scioperi alla Mirafiori Sud; anche qui si hanno manifestazioni davanti alle Palazzine degli uffici: gli operai delle Meccaniche bloccano gli impiegati, che riescono a uscire dopo l'intervento della polizia. Lo sciopero è prolungato di due ore: doveva finire alle 12 e invece prosegue fino alle 14.30. Anche gli operai delle Presse manifestano sotto la palazzina degli uffici ritardando sensibilmente l'uscita degli impiegati. I lavoratori del Lingotto, che non avrebbero dovuto scioperare, fanno invece una fermata alle 7. Quattrocento scioperanti ammassati davanti all'ingresso degli uffici impediscono agli impiegati di entrare; gli addetti al centro meccanografico del Lingotto vengono fatti uscire dagli operai anche se stanno preparando le buste paga. Invasioni degli uffici anche alla OSA di Stura e alla Materferro e Grugliasco. In serata a Rivalta viene anticipata l'uscita del turno.

13 novembre: proseguono le manifestazioni in quasi tutte le sezioni Fiat. Circa 40.000 metalmeccanici sfilano per le strade di Torino. Tre cortei: uno della Mirafiori e del Lingotto verso l'Unione Industriale, si unisce a questo, un corteo di studenti, l'altro delle sezioni della Fiat Nord verso il municipio e un terzo da Borgo S. Paolo diretto alla sede dell'ENEL per chiedere il dilazionamento del pagamento della bolletta della luce. Alla Spa Centro assedio degli uffici: alle 17 interviene la polizia a liberare gli impiegati rimasti.

14 novembre: sono denunciati alla Procura della Repubblica altri 50 operai. In seguito alle denunce la Fiat sospende a tempo indeterminato 29 operai, il giorno dopo arrivano altre 30 lettere di sospensione.

16 e 17 novembre: ulteriori due ore di sciopero indette dal sindacato contro i provvedimenti.

18 novembre: il secondo turno della Mirafiori e della Lingotto sciopera con uscita anticipata alle 19.45 per partecipare al "Processo alla Fiat", manifestazione indetta dalle organizzazioni sindacali al Palazzetto dello Sport. All'assemblea partecipano 4 - 5 mila persone ed è caratterizzata da scontri tra i

militanti delle organizzazioni sindacali e quelli dei gruppi extraparlamentari. Nel corso della manifestazione viene annunciato il ritiro dei circa 200 licenziamenti.

19 novembre: sciopero generale per la casa; alla manifestazione di Piazza Solferino partecipano circa duemila persone.

21 novembre: l'azione articolata per il rinnovo del Contratto nazionale di lavoro riprende alla Mirafiori con quattro ore di fermata; incidenti con gli impiegati. Alla SPA Centro le quattro ore si protraggono per tutta la giornata in seguito agli incidenti avvenuti all'interno degli uffici.

25 novembre: le Carrozzerie prolungano di oltre un'ora lo sciopero; è il primo atto che porterà nei giorni successivi al blocco della produzione a Mirafiori.

26 novembre: si forma un corteo alle Carrozzerie che passa per tutti i reparti bloccando la produzione e dando l'indicazione dello sciopero ad oltranza; il corteo si spinge fino alle Fonderie, impedendo al secondo turno di iniziare il lavoro.

27 novembre: in base al programma, il secondo turno delle Carrozzerie dovrebbero anticipare l'uscita alle 18.30, cioè 4 ore e mezza prima dell'orario. Ma un corteo formato da più di 1000 lavoratori sfilava nei reparti fin dall'entrata invitando lo sciopero ad oltranza e bloccando la produzione. Alle 17 il corteo raggiunge le Presse che interrompono il lavoro per la durata della manifestazione. Alle 18.30 gli operai escono come stabilito dai sindacati. Nella mattinata un corteo di studenti raggiunge Mirafiori.

28 novembre: prosegue lo sciopero ad oltranza alle Carrozzerie. La maggioranza dei delegati sindacali si dichiara contraria allo sciopero ad oltranza.

1-2 dicembre: prosegue lo sciopero di otto ore alle Carrozzerie nelle officine 52, 53, 54, 55 e 56. Continuano le iniziative sindacali perché alle Carrozzerie si riprenda la lotta articolata.

3 dicembre: riprendono la lotta articolata gli operai delle officine 52, 53 e 54. Continuano invece a scioperare ad oltranza gli operai della sellatura e del montaggio (off. 55, 56). Il blocco della produzione è totale: dalla Mirafiori non escono più vetture finite. Non solo, ma si formano ingorghi e intasamenti nelle lavorazioni "a monte".

4 dicembre: alla mattina si riuniscono gli operai della 55 e 56 in assemblea, come fanno sempre all'inizio del turno. Sono presenti circa 1.300 operai su 2.250 in organico al primo turno: molti si sono messi in mutua. Si discute di continuare la lotta a tempo pieno, si vota: 800 favorevoli a continuare e 500 contrari.

5 dicembre: lo sciopero continua; venerdì 6 viene ripreso il lavorare per non compromettere il pagamento della festività infrasettimanale di lunedì 8 dicembre. Nelle due settimane prima della firma del contratto gli scioperi articolati sono fatti con regolarità anche alla Mirafiori. L'ultimo episodio di radicalizzazione della lotta è avvenuto alla Spa Centro fin dal giorno 4, quando gli operai del reparto tempera addetti ai forni attuano uno sciopero improvviso abbandonando nei forni degli ingranaggi che risulteranno inutilizzabili. La stessa cosa succede il giorno dopo. La Fiat il giorno 11 denuncia 17 operai per il danno alla produzione.

9 dicembre: sciopero generale nell'industria per solidarietà con i metalmeccanici, che sblocca definitivamente la vertenza contrattuale. La vertenza termina il 22 dicembre dopo le assemblee di consultazione dei lavoratori.

8 gennaio 1970: firma formale del Contratto nazionale di lavoro. Ecco

brevemente i punti, più importanti dell'accordo:

- aumento di 65 lire orarie uguali per tutti - 13.500 lire mensili per gli impiegati - (se ne erano chieste inizialmente rispettivamente 75 e 15.000);
- orario settimanale di 40 ore entro il 1972 attraverso successive riduzioni (è quanto era stato richiesto);
- nel trattamento infortunistico parità con gli impiegati (cioè 100% della retribuzione) e nel trattamento per malattia avvicinamento agli impiegati fino a raggiungere la parità nel 1972 (si era chiesta la parità completa);
- un giorno di ferie in più (se ne erano chiesti 3);
- diritto di assemblea in fabbrica con 10 ore retribuite all'anno, istituzione dei rappresentanti sindacali, nelle grandi aziende nella misura di 4 ogni mille lavoratori, con otto ore di permesso retribuito al mese.

La vertenza del 1970

Fin dall'inizio del 1970 la Fiat chiede la deroga nei tempi di applicazione della riduzione d'orario; la possibilità di concordare una deroga è prevista nell'accordo contrattuale, ma la discussione con i lavoratori è tutt'altro che tranquilla.

La riduzione d'orario dovrebbe portare ad un solo sabato lavorativo in un mese. Dopo aver lavorato sabato 3 gennaio gli operai del primo turno ritengono di non dover più lavorare di sabato per tutto il mese, ma l'azienda obietta che il 3 concludeva la settimana di dicembre; quindi il 17 deve lavorare il turno che ha lavorato il 3. Gli operai protestano con i delegati; il sindacato indice un'assemblea per il pomeriggio di sabato 17. Nell'assemblea viene deciso lo sciopero per il sabato successivo e di attuare di fatto le 42 ore settimanali.

24 gennaio (sabato): viene fatto lo sciopero con modalità diverse in tutta la Fiat. Con un volantino del 29 gennaio annunciano che la Fiat ha accettato le 42 ore. Opposizione ai tentativi aziendali di tornare ai livelli di produttività precedenti le lotte

7 febbraio: sciopero di due ore per le riforme, si manifestano le solite spinte per prolungarlo a 8 ore; lo sciopero riesce con alte percentuali: tutte le linee di Mirafiori sono ferme. In questo periodo gli operai dell'officina 51 delle Carrozzerie, gli unici che ruotano ancora su tre turni, chiedono la regolamentazione dell'orario già ottenuto alle Presse, tale da comportare la rotazione del terzo turno su 5 settimane; il sindacato apre una vertenza, che si conclude con un accordo positivo. In questo modo durante il turno di notte gli operai della sellatura sono 200 invece dei precedenti 1000.

Negli stessi giorni si verificano alcune fermate contro il taglio dei tempi all'officina 1 (Fonderie) e una linea della 128 a Rivalta.

13 febbraio: giorno di paga e i lavoratori costatano che sono aumentate le trattenute fiscali in seguito agli aumenti salariali. Vi è una serie di fermate alle officine Meccaniche (23 e 27).

16 febbraio: si ferma un'altra officina della meccanica, la 26 (montaggio motori); per la richiesta aziendale di aumentare la produzione di 50 motori: quel giorno se ne producono 50 in meno. Si fermano anche gli operai della lavorazione "antirombo" dell'officina 54 (verniciatura). Durante la fermata

spontanea si svolge un'assemblea nella quale si elabora una piattaforma rivendicativa: aumento delle pause, trasferimento dopo un anno a una lavorazione non nociva, cambiamento degli aspiratori, pulizia completa quotidiana della cabina di verniciatura, tute protettive, 2a categoria per tutti, aumenti salariali o sulla paga base o sull'indennità di nocività. Lo stesso fanno gli operai del secondo turno. Queste rivendicazioni suscitano ampie discussioni anche tra gli altri operai dei reparti dell'officina (pomiciatura, aqualite e verniciatura). La settimana successiva gli operai dell'aqualite e dell'antirombo entrano in sciopero con fermate di varia durata nei due turni, che si riflettono immediatamente all'interno dell'officina e conseguentemente sulle linee di montaggio. Le organizzazioni sindacali aprono la vertenza.

27 febbraio: la direzione aziendale comunica alla Commissione Interna di essere disposta a concedere un aumento di 14 lire. L'assemblea dei lavoratori ritiene la proposta insufficiente e riprendono gli scioperi.

28 febbraio: la Fiat sospende 4.600 operai delle lavorazioni "a valle". Mentre continua la lotta dell'officina 54 si moltiplicano nelle altre sezioni le fermate di reparto: Ferriere, Fonderie, Rivalta, SPA Centro e Ricambi.

7 marzo: manifestazione indetta dal comitato di base degli studenti: partecipano circa 4000 persone, scarsa la presenza operaia. Nella settimana successiva continuano le fermate nelle varie sezioni, alla Spa Stura i 350 operai della carrozzeria scendono in lotta per le stesse rivendicazioni dell'officina 54: si tratta, infatti, di lavorazioni analoghe effettuate sulle carrozzerie degli autocarri.

17 marzo: indetta la prima assemblea interna retribuita durante le ore di lavoro, secondo la normativa contrattuale.

18 marzo: scioperano spontaneamente gli operai della officina 5 della Mirafiori Sud (Grandi Presse) per rivendicare i passaggi di categoria.

23 e 24 marzo: si fermano improvvisamente gli operai del "circuit" 4 (lavorazioni della 124) dell'officina 54.

27 marzo: sciopero di due ore dei metalmeccanici di Torino e Milano. La dichiarazione di sciopero è dalle 10 alle 12, per tenere delle assemblee dentro i reparti. A Mirafiori l'orario dello sciopero viene spostato a fine turno per consentire l'uscita anticipata.

31 marzo: si fermano gli operai dell'officina 52 (linea 125) dalle 10.40 fino alla fine del turno, rivendicano il passaggio alla 2ª categoria. L'inizio del mese di aprile è caratterizzato dagli scioperi di solidarietà per il licenziamento di un membro di C.I. alla SPA centro (G. Armenia) In questa sezione lo sciopero parte spontaneamente appena giunge la notizia del licenziamento e si trasforma in occupazione che dura quattro giorni.

2 aprile: lo sciopero è esteso alla SPA Stura e si hanno le prime fermate a Mirafiori.

3 aprile: dichiarazione di due ore di sciopero per tutta la Fiat: le linee di Mirafiori sono bloccate dalle 10 alle 12.

4 aprile: i lavoratori della SPA Centro fanno un corteo esterno; si desiste dallo sciopero ad oltranza ed inizia uno sciopero di due ore al giorno che continua ancora per qualche giorno.

4 e 5 aprile: convegno nazionale dei delegati Fiat a cui partecipano 250 delegati di tutti gli stabilimenti del complesso italiano. Si discute di tutto: ritmi di produzione, condizioni ambientali, orario di lavoro ecc.

8 - 9 aprile: si fermano gli operai di una squadra (torni Fischer) dell'officina 24:

rivendicano il passaggio alla 2ª categoria.

14 aprile: sciopero generale di 8 ore per le riforme: i lavoratori della Mirafiori non vanno nemmeno davanti alla fabbrica, pochissimi quelli che lavorano.

15 aprile: si fermano per mezz'ora i 600 operai dell'officina 8 (montaggio stampi per la produzione) per protestare contro due lavoratori che non avevano aderito allo sciopero nel giorno precedente.

Negli ultimi giorni del mese vengono fatte fermate un po' dappertutto alla Mirafiori: alla linea della 500 dell'officina 54, alle linee della 124 e della 125 per le tute, alle officine 24 e 31 Meccaniche per la 2a categoria, per i tempi di lavoro troppo "stretti" all'officina 13.

8 maggio: i comitati dei delegati delle officine 55 e 56 delle Carrozzerie di Mirafiori dichiarano due ore di sciopero per il premio di produzione: le due officine si bloccano completamente, durante la fermata si tiene un'affollatissima assemblea.

In conseguenza della fermata della 55 e 56 gli operai delle giostre sedili dell'officina 51 sono obbligati a sospendere il lavoro e chiedono all'azienda che vengano pagate le ore perse; quando il lavoro dovrebbe riprendere si mettono in sciopero perché giudicano insoddisfacente la risposta avuta. Un'altra fermata viene fatta da due squadre dell'officina 41 (bagni galvanici) in seguito al licenziamento di un operaio per scarso rendimento: gli operai decidono di scioperare due ore per turno finché il provvedimento non sarà revocato.

11 maggio: scioperano per due ore gli operai dell'officina 27 (sala Prova motori) perché sia esteso anche a loro l'accordo delle Ausiliare sui superminimi e due ore gli operai delle officine 23 e 24 per le categorie.

13 maggio: la Fiat è bloccata dallo sciopero generale provinciale per le riforme.

14 maggio: riprende lo sciopero per il premio alle officine 55 e 56 indetto dal comitato di officina: la fermata è stata dichiarata per due ore ma gli operai restano inattivi per altre due ore e protestano con i delegati perché non li hanno interpellati prima di decidere lo sciopero. Lo stesso giorno scioperano parecchie officine Meccaniche: la Fiat dirà che in un solo giorno ci sono stati "29 scioperi selvaggi a Mirafiori". Scioperano per otto ore gli operai dell'officina 21, addetti alla produzione dei supporti motore della 500 e dei tiranti sterzo, contro gli straordinari. Per gli stessi motivi si fermano all'officina 33 (lavorazione teste motori di tutti i tipi), all'officina 27 e al collaudo delle officine 23 e 24. Per il passaggio di categoria si fermano per otto ore in ogni turno gli "ingrafonisti" dell'officina 23. (Il motivo degli straordinari è che la Fiat oltre alla produzione normale, cerca di creare dei "polmoni" di scorta. Si stanno approntando nuovi capannoni per l'immagazzinamento).

15 maggio: l'iniziativa delle officine 55 e 56 per il premio di produzione si generalizza a tutta la Mirafiori con due ore di sciopero.

18 maggio: si fermano gli operai dei reparti aqualite, antirombo e mano di fondo dell'officina 54 chiedendo il passaggio alla seconda categoria. In seguito alla fermata della 54 la Fiat "mette in libertà" 420 operai del montaggio tre ore prima della fine del turno. Nel pomeriggio fanno sciopero anche gli operai del secondo turno del circuito mano di fondo, off. 54, la Fiat sospende il lavoro per 2.000 operai.

19 maggio: si fermano per otto ore del reparto mascheroni dell'officina 53 (lavorazioni della 500 e 850) chiedono la seconda categoria e decidono di continuare lo sciopero a tempo indeterminato

20 maggio: continua lo sciopero della 53 provocando il blocco della produzione

e lo svuotamento delle linee della 500 e 850. Si fermano due squadre della 56, linea della 125. Alle 19.30 gli operai delle linee 500, 850 e 125 vengono mandati a casa. Sempre nel pomeriggio scioperano alcuni reparti della 52 e 54 (Linea della 124).

21 maggio: continuano le fermate spontanee: 60 operai della 52, addetti alla preparazione delle scocche, attuano una nuova forma di lotta, pur continuando a lavorare saltano alcune operazioni, in modo che le scocche escono incomplete. Altri operai vengono "messi in libertà".

22 maggio: sciopero di due ore dichiarato dal sindacato per il premio: le fermate sono articolate per officina, perciò la durata effettiva sarà di tre o quattro ore. Lo sciopero riesce in massa, si forma un corteo che va all'officina 51 dove la presenza di numerose donne rende sempre incerta la riuscita degli scioperi. Durante la refezione si manifestano spinte per continuare lo sciopero fino alla fine del turno, ma poi il lavoro riprende, anche per l'intervento massiccio della gerarchia aziendale. Lo sciopero riesce anche alla Lingotto, a Rivalta e alle Fonderie. Nel pomeriggio la Fiat fa affiggere nelle officine un comunicato nel quale si condannano gli scioperi improvvisi e dichiara la richiesta dei passaggi di categoria in contrasto con il Contratto nazionale di lavoro.

Esce un articolo sulla "Stampa" con una specie di bilancio del conflitto in Fiat: *"dal 1° gennaio al 20 maggio 1970. Alla Fiat vi sono state 250 interruzioni, con una perdita complessiva di oltre due milioni di ore di lavoro, di cui l'80% nel settore dell'automobile. Questo senza tener conto del rallentamento della produzione anche nelle ore lavorate, conseguente al disordine provocato nei vari settori. Sul piano produttivo la Fiat ha costruito 89mila automobili in meno del programma, di cui circa 44 mila per scioperi aziendali, 36mila per la riduzione dell'orario da 44 a 42 ore settimanali, 5.000 per mancanza di manodopera e le altre per gli scioperi di carattere nazionale"*.

Il programma della Fiat era di produrre 1.800.000 automobili, con la riduzione d'orario 1.700.000, potendo usufruire di deroghe; senza deroga 1.600.000; con gli scioperi già attuati il programma prevede, nella migliore delle ipotesi, cioè se le agitazioni finiscono, una produzione di 1.500.000. A tutto ciò si aggiungono le 250.000 perdute durante il 1969, in seguito a 20 milioni di ore lavorative perdute, si stimano più di mezzo milione di vetture perdute in due anni.

27 maggio: riprendono gli scioperi per il premio di produzione, lo sciopero dichiarato per Mirafiori è di quattro ore. Un corteo di circa duemila lavoratori raggiunge la Palazzina degli uffici, una breve manifestazione con assemblea e poi quasi tutti i lavoratori se ne vanno, restano in 200. Durante il secondo turno gli operai della linea della 500 dell'officina 53 prolungano lo sciopero fino alle 23 per protestare contro altri lavoratori che non avevano aderito allo sciopero, lo stesso succede all'officina 26 delle Meccaniche.

Durante la prima settimana di giugno vi è una tacita tregua per non disturbare le elezioni amministrative.

Intanto le trattative per il premio va per le lunghe, e la Fiat ne approfitta per avanzare di nuovo la richiesta di applicazione delle deroghe per la riduzione d'orario. Si dichiara disposta a discutere tutto, ma in sostanza chiede in cambio una tregua per tutta la durata del contratto. Tenta anche di aumentare la produzione: vengono spostati alcuni operai.

16 giugno: sciopero di quattro ore alla fine dei turni per tutto il complesso indetto dal sindacato, lo sciopero riesce pienamente specialmente a Mirafiori.

17 giugno: ripartono le lotte spontanee alle Carrozzerie di Mirafiori; si fermano linee 124 e 125 dell'officina 55 chiedendo l'allontanamento dei crumiri; in seguito alla fermata sono bloccate le lavorazioni a valle e la Fiat "mette in libertà" 900 operai. Lo stesso giorno si fa una fermata all'officina 51, giostra sedili della 500, per protestare contro il capo officina che voleva più produzione.

19 giugno: si fermano gli operai delle linee 124 e 125 dell'officina 52. Lo stesso giorno si svolgono le trattative con la direzione, ma le offerte sono ancora insoddisfacenti e i sindacati dichiarano 8 ore di sciopero articolate da farsi entro

la fine del mese.

22 giugno: iniziano le prime due ore di sciopero, lo sciopero riesce particolarmente alle Carrozzerie, anzi la linea della 125 dell'officina 52 e quella della 850 nelle officine 55 e 56 prolungano la fermata. In seguito alle fermate spontanee la Fiat manda a casa 1.000 operai del montaggio. Durante lo sciopero vengono fatti cortei che girano i reparti fermando la produzione, uno si spinge fino alla palazzina degli uffici.

23 giugno: altre due ore di sciopero, gli operai della linea 125 dell'officina 52 fanno un'ora di sciopero in più. A1 mattino gli operai delle Carrozzerie fanno un corteo che attraversando tutte le officine arriva fino alla Palazzina centrale e uscendo dalla porta 7 blocca il traffico in Corso Giovanni Agnelli. Durante il secondo turno dalle Carrozzerie parte un nuovo corteo che raggiunge le officine Meccaniche della Mirafiori Sud. Anche qui c'è un corteo che dopo aver girato le officine va alle Presse e poi si unisce a quello giunto dalla Mirafiori nord.

25 giugno: altre tre ore di sciopero: un corteo di circa duemila operai delle Carrozzerie esce dalla porta 2 e dopo aver sfilato per Corso Tazzoli, Corso Agnelli e via Settembrini entra alla Mirafiori Sud dalla porta 18. Qui si uniscono gli operai delle Meccaniche e il corteo, adesso sono in cinquemila, percorre tutte le officine bloccando la produzione in tutti i reparti. Anche gli impiegati e i dirigenti vengono obbligati a sospendere il lavoro; le stesse cose avvengono nel secondo turno.

1° luglio: sciopero di tre ore indetto dal sindacato alla Sezione Auto e alle Fonderie. Il primo turno sciopera dalle 9 alle 12: a mezzogiorno, anziché riprendere il lavoro, una parte degli operai delle Carrozzerie esce di fabbrica, un'altra parte improvvisa un corteo che arriva fino alle Fonderie bloccando anche queste. Il secondo turno comincia lo sciopero alle 16: le Organizzazioni sindacali hanno programmato, per le Carrozzerie, cortei delle officine 51 e 58, con assemblea alla porta 3. Il corteo non arriva al luogo designato per l'assemblea, muore nel cortile. Alle 19 sembra che il lavoro debba riprendere regolarmente, ma dalle officine 55 e 56 parte un corteo con gli operai delle linee della 124 e 125, che dapprima fanno fermare il lavoro alle linee della 500 e della 850, poi vanno alle officine 52 e 53. In breve si radunano tre o quattromila operai che proseguono verso il reparto collaudo. Ai clacson delle mille auto pronte per la prova sono applicate strisce di nastro adesivo che provocano un frastuono impressionante. La produzione è totalmente bloccata, dalle linee non esce più una vettura. Gli operai escono ora in massa ed alle 21.30, la fabbrica è deserta.

2 luglio: sciopero di otto ore nei due turni.

3 luglio: continua lo sciopero ad oltranza non dichiarato dai sindacati: tutta la Mirafiori, è inattiva. Durante il primo turno uno dei cortei più folti, mai visto alla Sezione Auto, parte dalle Carrozzerie. In testa tre operai reggono e suonano una campana. Attraverso il tunnel, il corteo passa alla Mirafiori Sud, poi rientra alla Nord sfondando un cancello. Alle 13 alle porte di Rivalta viene affisso l'annuncio di sospensione di 13.000 operai, con la motivazione del mancato afflusso dei componenti meccanici dalla Mirafiori.

4 luglio (sabato): continua lo sciopero per tutto il primo turno (il solo che lavora). Mirafiori è tutta bloccata; la Fiat estende le sospensioni: ai 13.000 di Rivalta si aggiungono 5.000 a Lingotto e 3.000 della Autobianchi di Desio.

6 luglio: continua lo sciopero ad oltranza; la Mirafiori è completamente bloccata anche perché un gran numero di operai ha inviato i certificati di malattia.

7 luglio: lo sciopero per le riforme è revocato, ma pochi sono gli operai che entrano alla Mirafiori Nord: oltre a quelli in mutua altri sono rimasti a casa. La produzione è sempre bloccata anche se per qualche ora, durante il primo turno, l'azienda riesce a far "tirare" molto lentamente una linea della 500 e una della

850.

8 luglio: il lavoro riprende ma le assenze sono ancora molto elevate.

9 luglio: molti operai sono ancora assenti; la produzione è ridotta.

10 luglio: le linee riprendono a tirare seppur molto lentamente, gli operai discutono i risultati dell'accordo.

15 luglio: l'accordo è firmato e stabilisce un aumento uguale per tutti di 15 lire orarie sul premio di produzione degli operai e di 3 mila lire al mese per gli impiegati e gli intermedi; il premio semestrale precedentemente in vigore viene trasformato in quattordicesima erogazione: nel luglio del 1970 l'azienda corrisponderà oltre alle 27.500 lire maturate nel primo semestre del 1970, altre 60.000 lire come importo forfetario anticipato sul secondo semestre.

Altro punto importante è quello riguardante l'orario di lavoro. Il contratto nazionale dei metalmeccanici stabilisce 42 ore settimanali per 1970, 41 per il 1971 e 40 per 1972. Nel Contratto nazionale di lavoro sono però previste possibilità di deroga a tali orari:

"...si è convenuto di consentire deroghe di orario di lavoro sulle seguenti basi:

Da settembre a dicembre di quest'anno si lavorerà quattro sabati in più e una festività infrasettimanale...

Da gennaio a fine maggio del '71 la media sarà di 43 ore settimanali lavorando dieci sabati per turno entro il 5 giugno, più la festività di S. Giuseppe (19 marzo). Si lavorerà anche il 24 giugno (S. Giovanni, patrono della città) perché si è convenuto di spostare questa giornata festiva al 16 agosto...

Da settembre a dicembre 1971 l'orario medio sarà di 42 ore settimanali.

Nel 1972 l'orario sarà di 40 ore settimanali".

La vertenza del 1971

Questa vertenza si sviluppa nella primavera del 1971 e segna anche il definitivo consolidarsi dell'organizzazione sindacale a Mirafiori.

La piattaforma sindacale presentata è originariamente molto ambiziosa, poiché prevede la garanzia del guadagno di cottimo; un aumento di 50 lire l'ora; il superamento della 5^a e 4^a categoria, oltre al passaggio generalizzato alla 2a categoria con criteri di anzianità; il raggiungimento delle 40 ore settimanali e l'eliminazione del lavoro notturno, la diminuzione degli indici di saturazione individuali e pause aggiuntive, infine il riconoscimento del Consiglio di Fabbrica.

16 aprile: dovrebbe iniziare la trattativa tra la Fiat e i sindacati, ma la delegazione aziendale pone la pregiudiziale della partecipazione del SIDA alla trattativa. Fim Fiom Uilm si oppongono e i colloqui sono sospesi e rinviati a mercoledì 21 aprile.

21 aprile: la Fiat ripresenta la sua clausola preliminare. Iniziano le trattative con la presenza anche del SIDA.

23 aprile: la Fiat rende pubbliche le sue offerte che sono giudicate negativamente dai tre sindacati. FIM FIOM UILM decidono di indire in appoggio alla trattativa uno sciopero di 4 ore per il giorno 28. Immediata iniziativa aziendale: circa 1000 operai sono mandati a casa in anticipo per "mancanza di lavoro" a causa di alcune fermate improvvise avvenute alla linea della 127, reparto verniciatura e alla linea della 124.

26 aprile: il SIDA aderisce allo sciopero.

28 aprile: la partecipazione allo sciopero è molto elevata e coinvolge quote consistenti di impiegati. Al tavolo delle trattative le risposte aziendali sono

ancora generiche.

30 aprile: giudicando infruttuoso lo svolgimento della trattativa, il coordinamento nazionale Fim Fiom Uilm dichiara 8 ore di sciopero articolato dal 3 al 7 maggio. Il giorno precedente, intanto, operai della officina 41 di Mirafiori hanno scioperato spontaneamente 3 ore per protesta contro altri lavoratori che nello sciopero precedente avevano lavorato.

3 maggio: a causa del licenziamento di un militante della CGIL, Pasquale Gravina, 150 operai entrano spontaneamente in sciopero; la risposta aziendale non tarda a manifestarsi: la direzione aziendale manda a casa "per mancanza di lavoro" 1200 operai.

4 maggio: il SIDA dichiara solo 4 ore di sciopero perché non ci sono "decisivi contrasti" con la Fiat; così farà anche nelle settimane seguenti. Tre sindacalisti vengono arrestati con la motivazione di avere, un anno prima, impedito di lavorare ad una persona. Le due ore di sciopero proclamato raccolgono l'adesione massiccia dei lavoratori, a parte il caso di Rivalta dove sciopera meno del 40%. Nove operai della linea 124, una delle più combattive, ricevono dalla direzione una lettera di diffida.

8 maggio: altre 15 lettere di ammonimento alla Fiat e 7 alla OM sottolineano la durezza dello scontro in atto. Due giorni prima l'Azienda aveva dichiarato: *"Poiché non sono in gioco soltanto il diritto di lavoro e quello di sciopero, ma l'integrità fisica dei singoli lavoratori, la Fiat chiede alle organizzazioni sindacali di impegnarsi anch'esse, rivolgendo un appello ufficiale a tutte le maestranze, perché le agitazioni in atto si svolgano senza degenerazioni"*.

10 maggio: l'avv. Cuttica, responsabile della delegazione aziendale, dichiara: *"I tempi non sono materia che si possa trattare, Derivano da elementi tecnici per noi come per tutte le aziende automobilistiche del mondo"*. Tre operai vengono licenziati per aver partecipato a cortei interni. Numerose lettere di avvertimento giungono ad altri.

11 maggio: un quarto operaio viene licenziato; un migliaio di operai sciopera spontaneamente a Mirafiori.

12 maggio: la FIAT comunica che non è stato possibile rilevare la percentuale degli scioperanti durante il normale sciopero articolato perché non era possibile stabilire chi era assente per sciopero e chi è stato costretto ad allontanarsi.

13 maggio: prosegue il programma di sciopero. Battaglia di documenti su come si lavora negli altri Paesi. Alle 22.30 la Fiat convoca i segretari delle tre confederazioni e annuncia che dovrebbe licenziare 50 lavoratori, ma che per il buon proseguimento delle trattative si accontenterebbe di 7 "capri espiatori".

14 maggio: dopo pochi minuti di discussione le trattative vengono sospese. Fim Fiom Uilm decidono di intensificare la lotta: proclamano sei ore di sciopero per il 18 e una manifestazione cittadina con quattro cortei e un comizio unitario in Piazza S. Carlo.

18 maggio: 20.000 operai partecipano alla manifestazione sindacale. Fim Fiom Uilm dichiarano che il ritiro dei licenziamenti è la condizione per il proseguimento delle trattative.

19 maggio: Fim Fiom Uilm sospendono la trattativa e minacciano uno sciopero nazionale della categoria: intanto decidono di proseguire con lo sciopero articolato di 8 ore settimanali.

24 maggio: Fim Fiom Uilm organizzano una conferenza cittadina sulla Fiat.

25 maggio: le trattative riprendono. La delegazione sindacale è ristretta al

minimo; le parti stabiliscono di non lasciare dichiarazioni fino a quando non saranno esaminate tutte le rispettive posizioni.

28 maggio: le trattative sono sospese; le rispettive posizioni sono rimaste immutate e Fim Fiom Uilm decidono di convocare le assemblee dei lavoratori. Al Lingotto i sorveglianti Fiat impediscono a due sindacalisti che dovevano partecipare ad un'assemblea di entrare in fabbrica.

29 maggio: nel pomeriggio un corteo di "Lotta continua" e di "Potere operaio" si scontra con le forze dell'ordine, arrestate 56 persone.

1° giugno: 11 operai sono sospesi alla OM di Milano.

8 giugno: la trattativa arenata sulla minaccia del licenziamento di altri 4 lavoratori, si sposta a Roma presso il Ministero del lavoro. La posizione della Fiat è rigidissima: *"Le cose che ora ci sono state chieste dalle organizzazioni sindacali sono irrealizzabili per l'onere finanziario (...) Il nostro dovere è duplice: condurre a termine le trattative e rispondere all'appello dei capi reparto e di squadra che lamentano violenze usate da alcuni lavoratori nell'azienda. Io credo che non ci sia trattativa che valga la pelle"*.

9 giugno: Fim Fiom Uilm minacciano lo sciopero generale della categoria per il 18 o il 22 giugno.

10 giugno: le trattative al Ministero sono disincagliate. L'ostacolo dei licenziamenti è stato superato con un compromesso: si accantona il problema a dopo la conclusione dell'accordo. I sindacati confederali non vogliono il SIDA allo stesso tavolo di lavoro; le trattative proseguiranno separatamente.

12/13 giugno: si tratta sulla regolamentazione dei tempi di lavoro e del cottimo; la delegazione industriale rimane intransigente.

15 giugno: le trattative sono ad un punto morto, lo sciopero generale viene proclamato per il 22 giugno.

18 giugno: il Ministro Donat-Cattin annuncia che se non si arriverà ad un avvicinamento delle parti presenterà il giorno successivo una propria proposta.

19 giugno: dopo una notte di trattative, alle 14 è raggiunto l'accordo. L'accordo viene raggiunto in una situazione di evidente difficoltà: a Mirafiori gli scioperi hanno visto una progressiva diminuzione della partecipazione, terminando al 60% alle Carrozzerie, al 30% alle Meccaniche, al 10% alle Presse.

5 agosto: firma formale dell'accordo dopo la consultazione dei lavoratori. I termini dell'accordo, in breve: non viene riconosciuto il Consiglio di Fabbrica, ma vengono creati comitati composti da rappresentanti sindacali per ciascuna delle voci di contestazione cottimo, qualifiche, ambiente.

I comitati cottimi (uno ogni mille dipendenti) hanno la funzione di controllare e contestare i tempi, anche nella fase di assestamento, cioè subito dopo l'inizio di una nuova lavorazione, quando i tempi non sono ancora definitivi, controllare i rimpiazzi.

I comitati ambiente, sulla base dei dati rilevati con tecniche di laboratorio, dall'elenco delle sostanze nocive presenti e dell'esperienza dei gruppi operai di cui i membri dei comitati fanno parte, controllano e contestano l'ambiente di lavoro. Il guadagno di cottimo viene definitivamente garantito, stabilendo una banda di oscillazione molto stretta da un minimo di rendimento di 127 ad un massimo di 133.

I comitati qualifiche operai e i comitati qualifiche impiegati contrattano i passaggi di categoria, con frequenza almeno semestrale. Sul piano delle qualifiche si abolisce la 5a, si stabilisce il passaggio dalla 4a alla 3a dopo 18 mesi di lavoro in linea di montaggio, mentre ai comitati qualifiche è affidata la contrattazione di 16.000 passaggi di qualifica dalla 3a alla 2a, 2.200 dalla 2a

alla 1a, 500 dalla 1a alla 1a super. Gli aumenti retributivi sono di lire 30 orarie per gli operai, di 6.000 mensili per gli impiegati.

L'organizzazione sindacale di fabbrica conquista, nel complesso Fiat, un totale di 700.000 ore di permesso per i componenti dei comitati (alla Mirafiori, dove sono disponibili 180.000 ore, saranno eletti 12 delegati membri di comitato con quattro ore al giorno di permesso per un totale di 120.000 ore, 600 esperti con un'ora alla settimana con a disposizione 60.000 ore).