Rapporto sulla Fiat

La FIAT ha rappresentato per 15 anni la cattiva coscienza della sinistra italiana: la fabbrica più grande del paese – quella dove maggiore era stato il potere raggiunto nel dopoguerra dalla classe operaia – ridotta a feudo del più efficace dispotismo padronale. Ogni analisi ottimistica di come l'Italia si era andata trasformando dalla costituzione della Repubblica in poi trovava sempre questo limite, da taluni esplicitato, dai più penosamente taciuto: alla FIAT il movimento operaio aveva subito una sconfitta da cui non si era ripreso. Come mai dunque, quando a partire dall'aprile di quest'anno si sviluppa negli stabilimenti di Torino un movimento di lotta sorprendente, straordinario, che tende a ricreare all'interno dell'azienda il clima del dopoguerra, che avanza rivendicazioni di potere nuove non solo per la fabbrica di Agnelli ma anche per la gran parte delle aziende del paese, nel momento, cioè, in cui gli operai della FIAT riprendono la testa del movimento operaio italiano, la sinistra appare così poco ansiosa di dare a quanto accade il rilievo che il fenomeno

merita, persino notizie sulla cronaca degli avvenimenti? Lasciamo perdere i gruppi della “sinistra” governativa, assorbiti in una crisi che non fa neppure riferimento ai problemi che la lotta alla FIAT va aprendo. Ma come non rimanere colpiti di fronte alle reticenze della stampa comunista, allo scarso spazio dedicato all’argomento dall’*Unità* – titolo d’apertura per un paio di giorni, solo qualche cronaca saltuaria e inadeguata, un po’ più di notizie nell’edizione del nord, quasi nessuna in quella del sud – durante le sei settimane nelle quali si sviluppa la vertenza, assai meno rilievo di quello dedicato a Battipaglia o a Palermo? Non si tratta di una carenza casuale, di un errore tecnico, per intenderci. Il fatto è che la lotta degli operai della FIAT ha mostrato fino in fondo quanto gravi e scottanti siano i problemi del movimento di classe quando si vanno a misurare i concreti compiti politici che lo sviluppo delle lotte sollecita, quanto inadeguato resti l’approfondimento di una strategia capace di dirigerle effettivamente.

Proprio per questa inadeguatezza, politica più che sindacale, generale più che locale, la lotta ha conosciuto momenti drammatici: una spinta operaia tumultuosa, alla ricerca di uno scontro decisivo, cui il sindacato non poteva, anche con la piattaforma più avanzata, fornire risposte; e che dunque rischiava di deviare verso una ribellione generica offrendo il fianco alla manovra padronale e minacciando di condurre a uno scontro pre-

mature. Di qui lacerazioni fra organizzazioni e masse, fra partiti e sindacato, fra i vari partiti, di cui si è difficilmente venuti a capo e certo pagando dei prezzi.

Vicenda complessa, dunque: ma non è questa una ragione di più per parlarne, per informare, per discutere? È per questo che abbiamo ritenuto utile riassumere su queste pagine gli avvenimenti di Torino, cercando di riferire anche gli elementi principali di tutte le posizioni che in rapporto a essi sono state assunte.

I protagonisti della lotta

Soltanto un anno fa l’*Economist* concludeva una lunga inchiesta dedicata alla FIAT, chiedendosi quanto tempo avrebbe ancora avuto il signor Agnelli prima che i suoi operai scoprissero che, in dieci, avrebbero potuto fermare l’intera fabbrica, “questa azienda, riferiva la rivista inglese, “che ha potuto godere di un mercato di mano d’opera praticamente illimitato e di una pace sindacale durata anni”.

All’interrogativo i 110mila operai della FIAT hanno clamorosamente risposto in queste ultime settimane: la fabbrica è esplosa, la lotta iniziata in un’officina si è rapidamente estesa a un’altra e così, a catena, reparto dopo reparto, in pochi giorni l’intera azienda è stata

coinvolta in una lotta che ha semi-paralizzato la produzione. In cinque settimane 50mila auto in meno, proprio nel periodo di punta. E ora che l'accordo è stato raggiunto resta una profonda tensione, uno scontro ancora aperto che con l'approssimarsi della battaglia per il rinnovo del contratto nazionale di categoria, non potrà che radicalizzarsi.

Protagonista una classe operaia composita. Parte di provenienza torinese, qualificata, ma per lo più nuova alla lotta, lavoratori che non erano ancora entrati in fabbrica all'epoca oramai leggendaria del dopoguerra. Parte, invece, non qualificata, meridionali di recente immigrazione, in maggioranza alle linee di montaggio della Mirafiori, in maggioranza in molti quartieri di Torino, con l'occhio più rivolto al sud appena abbandonato che alla nuova condizione operaia. Una maestranza instabile, in certe officine più che metallurgici sembrano edili: il 10% ogni anno che lascia la FIAT e se ne va a lavorare altrove, 1.000 al mese, 40 su 100 tra i nuovi assunti. Una proporzione che cresce dove il lavoro è più pesante: alle Fonderie, nell'ultimo quadrimestre, 870 entrati, 871 usciti. Il salario per la categoria più elevata arriva alle 140mila, per la massa della "terza" da: 100 a 110mila circa. Un salario apparentemente ancora privilegiato, dunque, rispetto a quello dei metallurgici di altre provincie e, sia pure non sempre, anche di Torino. Ma un salario difficilmente raggiun-

gibile, perché pochi, per i ritmi infernali, riescono a lavorare tutto il mese: l'assenteismo ruota attorno al 12-13%, 5-6.000 operai ogni giorno che non si presentano in fabbrica, il 25% d'estate. In media, soprattutto per gli immigrati recenti, 3-4 giornate in meno al mese, "per non morire", dicono.

Fuori dalla fabbrica una condizione sociale insostenibile: affitti a 10mila lire e più per vano, 30-40mila per l'appartamento di chi ha famiglia, 15mila al mese per chi è solo e occupa un letto, nella stanza con altri cinque, nelle "pensioni" cittadine.

Ma c'è chi non riesce più a sistemarsi neppure così: "Questa notte", riferisce don Allais, direttore del Centro immigrati meridionali, "ho mandato degli assistenti sociali alla Stazione di Porta Nuova dove ogni notte si possono trovare dalle 150 alle 200 persone che dormono. La Polizia ferroviaria fa tre controlli: uno a mezzanotte, l'altro verso le due, il terzo verso le 6-7 del mattino; gli assistenti sociali hanno presenziato al controllo. Vi erano fra gli altri una trentina di operai richiesti dalla FIAT, di cui 7-8 già assunti e gli altri in attesa di assunzione". La FIAT continua ad assumere, infatti, e non le importa se suoi dipendenti dormiranno alla stazione perché non c'è più neppure un letto libero nelle duecento ottantuno "pensioni" esistenti. Ha annunciato di avere richiesto altri 15mila operai per la nuova fabbrica di Rivalta, i suoi "procacciatori" sono

già in giro per la Campania, la Sicilia, l'Abruzzo. Quindicimila vuol dire, con le famiglie, altre 60mila persone che entro l'anno arriveranno a Torino.

Appena s'è diffusa la notizia, tre mesi fa, i padroni di casa hanno aumentato gli affitti, si dice del trenta per cento, e la realtà non è lontana. Ora sono cominciati gli sfratti di chi non può più sostenere la spesa. Così, assieme alla fabbrica, è esplosa anche la città (la città operaia, s'intende, o quella direttamente collegata a essa; l'altra, quella borghese, è stata risparmiata dal trauma: *La Stampa*, ha dato dei fatti, in sei settimane, solo qualche riga). Quindi comitati sorti in poco tempo nei quartieri e nei comuni della cerchia, non comitati ufficiali formati per delega dei partiti, ma nati in assemblee popolari che hanno a loro volta generato decine di comitati di inquilini, lotto per lotto, una nuova rete di potere che sorge dal basso e si sovrappone a enti locali impotenti di fronte alle decisioni del monopolio nel migliore dei casi, a questo obbedienti in generale. Incapaci comunque di diventare, salvo rare eccezioni, centri di mobilitazione popolare.

In queste settimane i comitati sono passati alla lotta: a Nichelino il comune occupato per dodici giorni; altrove, dalla petizione per l'equo canone si è passati a organizzare l'astensione dal pagamento dei fitti, all'occupazione delle aree, ai cortei di massa. Il 3 luglio tutta la città in sciopero generale – uno scio-

pero che da vent'anni non s'era più visto – per ottenere una soluzione.

Quartieri e fabbrica. La lotta dei primi ha accelerato quella che si svolgeva nell'azienda. Ambedue a loro volta accelerate dall'eco delle rivolte meridionali degli ultimi mesi, che qui giunge diretta, cronaca familiare prima ancora che politica. È una ribellione che è cresciuta per mesi e ora è esplosa. Innanzi tutto perché l'operaio di Torino non si sente più un privilegiato: "Prendo centomila lire", ecco una testimonianza fra tante, "ma non ce la faccio a lavorare tutto il mese, perciò in realtà nella busta paga ne trovo 85mila. A Grugliasco pago trentaduemila lire d'affitto per due stanze. Ho dovuto prendere una motoretta perché i trasporti così come sono, andavano bene venti anni fa. Ho trentaquattro anni, sono alla linea, in terza categoria, non ho carriera, non posso fare figli perché non mi bastano i soldi, lavoro solo per sopravvivere. Se brucio la FIAT, che ci perdo?".

Bruciare la FIAT. E bruciare tutti quelli che comandano, il padrone, il comune, il governo. La lotta, alla FIAT – lo si avverte nelle assemblee che s'improvvisano fuori dai cancelli della fabbrica – non è sentita come lotta puramente sindacale: è rivolta politica, elementare, profonda, generale, che non investe solo Agnelli ma l'intero sistema. E che, d'altro canto, è sempre soggetta a diventare strumento di manovre corporative, ad

accendersi e rifluire. Di qui la difficoltà di condurla secondo ragione, di evitare che si trasformi in uno scontro frontale, catastrofico, di farla approdare a una conquista di potere che impedisca un'involuzione altrimenti inevitabile. Di qui, anche, un diverso comportamento degli operai del Nord e di quelli meridionali, più poveri, più privi di aiuti nella città estranea, gli uni abituati a recepire metodi e tattiche sindacali, gli altri portati a riprodurre qui nella capitale del neocapitalismo le proteste bracciantili del Sud.

Perché l'esplosione si è avuta ora e non prima, due anni fa per esempio o tre, quando le condizioni erano più o meno analoghe a quelle di oggi? Lo scoppio s'è avuto ora per tutto questo: un nuovo balzo nel prezzo della casa, la fatica della fabbrica sommata a quella della vita nella città disumana diventata più dura, il contagio del maggio strisciante italiano, un'inedita, straordinaria comunicazione orizzontale delle lotte che si svolge al di fuori delle mediazioni dei sindacati e dei partiti, talvolta mitizzata, comunque efficacissima.

E poi un mercato della mano d'opera teso che consente di non guardare più alla FIAT come alla meta ambita, come a una collocazione da non potersi perdere a nessun costo, ché anzi ci si entra già pensando a come uscirne, un posto di passaggio, verso altre fabbriche meno spersonalizzate e disumane, verso il settore terziario – meglio venditore

ambulante che operaio, a queste condizioni.

Ma è scoppiata ora anche perché ora si cominciano a cogliere i frutti del paziente, lungo lavoro che il sindacato ha condotto per ritessere la rete dell'organizzazione, per rilanciare il movimento di classe così a lungo piegato, per costruire una prospettiva collettiva per cui battersi.

E appena si è riaccesa la lotta, un'ulteriore accelerazione prodotta dall'accorrere qui di tutti coloro che avvertono che se "parte" la FIAT tutto il paese, come è sempre avvenuto, ne riceverà una scossa: ai cancelli, con volantini, giornali, comizi, ogni giorno presenti, oltre ai militanti delle forze operaie tradizionali, i gruppi spontanei, ma anche il singolo studente che appena saputo si è mosso da Pisa, da Venezia, da Bologna, col sacco a pelo sotto il braccio, accampato sul corso Giovanni Agnelli, per partecipare in qualche modo. Un fenomeno che può essere liquidato con sufficienza, come folklore, ma che è in realtà segno di una voglia di cambiare le cose, e di riconoscere alla classe operaia in questo processo un ruolo determinante, che è fatto politico importante, da giudicare con serietà.

Certo, si avverte subito la sproporzione fra la ribellione in gran parte spontanea della grande massa degli operai e l'intervento politico pur sempre microscopico, frastornante, che incide, nonostante l'eco delle diverse posizioni politiche espresse, su una minoranza appena

dei centoquarantamila dipendenti FIAT.

Quale che sia il peso di queste caratteristiche specifiche della grande lotta condotta va detto subito, però; che non si è trattato di una lotta qualsiasi, né di una lotta eterogenea rispetto a quelle che si vanno svolgendo nel paese: alla FIAT sono emersi, acuitizzati dalle stesse immense dimensioni dell'azienda, tutti i problemi che il movimento sta affrontando nel paese nella sua impetuosa ma difficile crescita: la necessità di un rapporto nuovo fra sindacato e lavoratori, di un equilibrio fra spontaneità e organizzazione, fra esplosione combattiva e momento negoziale, fra iniziativa aziendale e nazionale e, ancora, fra partito e sindacato, vale a dire rapporto fra lotta economica e politica, fra rivendicazione interna alla fabbrica ed esterna, e cioè generalizzazione e socializzazione della lotta, costruzione, a partire dalla fabbrica, di nuove forme di potere politico.

Che cosa emerge, rispetto a tutte queste questioni, dalla lunga battaglia dei lavoratori del monopolio torinese, quali conclusioni sollecita? Per rispondere all'interrogativo è necessario tornare indietro rispetto alla cronaca attuale e ripercorrere, sia pure sommariamente, le tappe che hanno preceduto l'esplosione di questi giorni, che se per tanti versi ha sorpreso lo stesso sindacato, nel senso che la carica di ribellione è stata assai più ampia del prevedibile, essa trova però le sue radici nel lungo lavoro di ricostruzione che l'organizzazione

di classe va da anni conducendo alla FIAT.

La "lunga notte" della FIAT

Il primo segno che la "lunga notte", iniziata con la sconfitta subita dalla classe operaia alla FIAT negli anni '54-'55 stava terminando, lo si ebbe in effetti già in occasione della lotta che poi portò all'accordo della primavera del 1968. Era dal '53 che gli scioperi alla FIAT fallivano. Anche quando nel 1962, sull'onda della grande riscossa dei metallurgici nel resto del paese, la FIAT si unì allo sciopero nazionale, l'astensione dal lavoro rimase sempre parziale, salvo qualche episodio. (E comunque mai più si era riusciti a reggere uno scontro testa a testa col padrone, al di fuori di una vertenza nazionale.) In quegli anni le conquiste strappate dagli operai dopo la Liberazione – i commissari sindacali di reparto, il consiglio di gestione, la direzione operaia della mutua, la libertà di riunione e di attività politica all'interno dell'azienda – erano cadute una a una. Duemila operai licenziati per rappresaglia, altrettanti trasferiti, molti isolati nei reparti-confino, fra i quali il più famoso, l'Officina Sussidiaria Ricambi, chiamato per l'appunto Stella Rossa, ultimo nucleo di resistenza organizzata a capitolare con la definitiva chiusura e il licenziamento, nel 1959, dei suoi 130 dipendenti. Attorno al militante Fiom un clima di vero linciaggio

morale da parte di capi e sorveglianti; gli operai ricattati dalla fitta serie di misure discriminatorie poste in atto da Valletta: i premi anti-sciopero, il primo e più vistoso introdotto già nel 1953, i superminimi, concessi arbitrariamente, al di fuori di ogni contrattazione (che peraltro dal 1955 si svolse con la totale esclusione dei rappresentanti della Fiom); la costituzione del sindacato “giallo”, il Sida, rimasto per anni arbitro della situazione, di fatto “coperto” dalla Uil e fino ad un certo momento dalla Cisl che tuttavia finì poi, lei stessa, per subire una emarginazione analoga a quella della Cgil. Il potere operaio, politico oltreché sindacale, – perché alla FIAT nel dopoguerra la forza dei lavoratori si era espressa ben al di là della contrattazione economica – era stato distrutto, il nucleo coraggioso dei militanti rinchiuso in un isolamento quasi totale sì da rendere impossibile il reperimento, in occasione delle elezioni per la Commissione interna, persino dei 300 lavoratori (su quasi 100mila!) disposti a rompere il muro della paura e dei ricatti per presentarsi candidati della Fiom.

E tutto questo mentre la fabbrica cresceva (70.741 dipendenti nel 1952, 92.891 nel 1960, 140.000 oggi) e trasformava profondamente l’organizzazione della produzione, introducendo vasti rinnovamenti tecnologici.

Tutta una serie di modificazioni che rendevano ancor più grave l’isolamento del sindacato di classe,

posto nell’impossibilità di fare riferimento alle nuove realtà della condizione di sfruttamento – e dunque di determinare una azione adeguata – per la carenza di un’organizzazione presente in modo articolato all’interno della fabbrica.

Per anni la Fiom continuò con pazienza il suo discorso inascoltato, cosciente, pur fra le ricorrenti tentazioni del movimento operaio di fuggire dalla fabbrica e concentrare la propria iniziativa al suo esterno, che si sarebbe, comunque, trattato di tempi lunghi: ma che, prima o poi, quanto si veniva seminando fra tanti ostacoli avrebbe dato i suoi frutti. Questo il valore dello sciopero indetto, da sola, nel febbraio del 1962 per ottenere una riduzione dell’orario, già strappata in altre aziende metalmeccaniche grazie alle lotte articolate che proprio in quel periodo cominciavano a svilupparsi. Uno sciopero fallito. E che tuttavia – proprio perché ritrovava il contatto con una condizione concreta di sfruttamento in fabbrica – fu la premessa allo sciopero unitario dell’estate successiva.

L’impressione fu enorme. I giornali di allora dedicarono all’argomento titoli di scatola: “La FIAT ha scioperato”! Ma i tempi non erano ancora maturi per una effettiva e stabile ripresa: Valletta tentò di parare il colpo proponendo un accordo separato che non concedeva nulla sul terreno del potere all’interno dell’azienda, ma tacitava le richieste salariali

con un aumento globale del 12%.

L'accordo fu accettato dalla sola Uil (e vi aderì il Sida, già in declino) e non fu trattato a livello delle rappresentanze sindacali, ma direttamente dai membri di Commissione interna dei sindacati cosiddetti "democratici". Ma non passò, perché respinto da uno sciopero unanime indetto per la prima volta insieme, dalla Fiom e dalla Fim, il primo segno esplicito della ribellione cislina, già molto trasformata dopo la scissione che aveva dato vita al Sida. La rappresaglia, tuttavia, non si fece attendere, e questa volta non si abbatté sui soli militanti della Cgil, ma anche su quelli della Cisl: 100 licenziamenti, l'ultima grande vendetta del dispotismo padronale che cominciava a incrinarsi. Non abbastanza però, ché lo sciopero di protesta immediatamente deciso, questa volta anche dalla UIL, incontrò di nuovo il fallimento. E i licenziamenti furono effettuati.

Gli scioperi del 1968

Abbiamo ricordato tutto ciò per spiegare la prudenza attuale degli attivisti FIOM e il valore che ha per loro l'organizzazione, un atteggiamento da molti ingiustamente scambiato per burocratismo; per valutare la fragilità della presenza sindacale che ancora dura malgrado la esplosione di questi giorni; per mettere in

risalto la pesantezza della minaccia esercitata da un padrone abile e violento come la FIAT.

È dal '62, comunque, che attraverso contraddittorie esperienze, comincia a ritessersi nella fabbrica la tela lacerata del sindacato che giunge alla sua prima prova importante nella primavera del 1968: il primo marzo con una massiccia partecipazione allo sciopero nazionale per le pensioni, e poi, più significativi, con gli scioperi unitari aziendali del 30 marzo, del 6 e dell'11 aprile che pongono finalmente sul tappeto il grande problema della regolamentazione dell'orario e dei cottimi. L'accordo strappato al termine di una complessa vertenza condotta per la prima volta unitariamente, afferma che tutti i tempi di lavorazione debbono essere comunicati ai singoli operai in un apposito cartellino; che su ogni tratto delle linee di montaggio debbono essere affissi tabelloni su cui debbono essere riportati i tre dati fondamentali per conoscere la situazione: il numero di vetture da montare, il numero degli operai necessari, il numero dei sostituti previsti. Inoltre viene stabilita una regolamentazione dell'orario di lavoro che riconosce la settimana di 44 ore (pagate 49) con il sabato sempre festivo (alternativo per i turnisti), durante tutto l'anno, eccetto un numero definito di sabati lavorativi tra la fine di febbraio e l'inizio di giugno del 1969. Sul piano retributivo, inoltre, vengono strappate 19 lire l'ora, e una rivalutazione dell'indennità di linea.

Anche sul terreno del potere di contrattazione si strappa qualcosa: facilitazioni nelle controversie sui tempi, con il diritto del lavoratore di accedere alle notizie relative alla loro determinazione, e maggiore libertà di movimento per i membri di Commissione interna.

Ma la positività dell'accordo, assai più che nelle singole conquiste, ancora assai modeste, sta nella presa di coscienza che esso introduce circa il carattere – non oggettivo, e dunque modificabile, del tempo di lavorazione. L'intangibilità del dato tecnologico – il ritmo di produzione – è finalmente messa in discussione e con l'accordo si apre per il lavoratore la prospettiva di poter determinare, attraverso una contestazione collettiva dell'organizzazione padronale del lavoro e dell'uso capitalistico della tecnica, il tempo di lavoro, condizionandolo alle proprie esigenze soggettive di recupero psicofisico. Ma per giungere a una simile contestazione collettiva, ci si rende anche conto che è necessaria l'organizzazione interna; e dunque l'accordo getta anche le basi – ecco il secondo dato positivo – della lotta per l'entrata del sindacato nella fabbrica, nel senso – nuovo – dell'autoorganizzazione operaia.

C'è chi ha rimproverato ai sindacati – in particolare i gruppi di Potere Operaio – di aver avuto allora troppa fretta di chiudere la lotta, quando la combattività era ancora molto forte e conquiste ulteriori erano dunque

possibili, soprattutto relativamente all'orario che ha lasciato sacrificati coloro che ruotano su tre turni, e i siderurgici.

Ma il valore della lotta del '68 sta, al di là di tutto, nell'aver impostato per la prima volta un problema qualitativo di decisiva importanza – quello della regolamentazione dell'orario – e nell'aver rotto il clima Fiat, nell'aver sperimentato dopo molti anni un confronto diretto tra lavoratori e padroni, al di fuori della mobilitazione generale della categoria, nell'aver gettato le premesse, così, per la ripresa successiva. Del resto è facile verificare come, nonostante la combattività degli operai, il loro grado di consapevolezza fosse ancora scarso e dunque come fosse ancora necessario un periodo di preparazione prima di affrontare il padrone su un terreno più avanzato: il problema del potere contrattuale, delle forme che questo deve assumere, è stato appena sfiorato nel corso della vertenza che si chiuse senza che nessuna intesa fosse stata raggiunta sui “delegati di gruppo di cottimo”, indispensabili per controllare l'applicazione dell'accordo. Di fatto tale applicazione restava ancora una volta affidata alla Commissione interna ancora vincolata a una serie di controlli aziendali (obbligo di richiedere per iscritto il permesso di girare per i reparti e di essere accompagnata da un sorvegliante durante i sopralluoghi). I commissari della Fiom tentarono, nel giugno, di rom-

pere gli sbarramenti e di muoversi senza tener conto dei divieti, ma la rappresaglia non tardò ad arrivare: al Lingotto, alla sezione delle Fonderie di Mirafiori e a Stura iniziò un braccio di ferro durato fino a settembre, e che si risolse nella conquista di uno spazio ancora molto limitato.

La fabbrica esplode

In effetti in autunno, nonostante lotte significative crescano a Torino e nella regione, la FIAT sembrò ricaduta nel torpore tradizionale. Ma si trattava di un torpore apparente. I fatti di Avola e poi di Battipaglia, provocano presto uno scoppio di ribellione che sorprende: scioperi politici non se ne erano più visti dal periodo successivo alla Liberazione. Ed è significativo che la ripresa del movimento di lotta avvenga proprio sull'onda di una protesta politica: un atto di nascita – questo – che caratterizzerà tutto il successivo sviluppo della battaglia sindacale, fortemente permeata di una grossa carica di ribellione politico-sociale, certamente accelerata dall'influenza che sugli operai della FIAT, per tanta parte meridionali, esercita, l'ondata di rivolta che si sviluppa nel Sud a partire dall'inizio del 1969.

Ma sarebbe errato credere che la nuova fase di lotta sia il frutto di un moto spontaneo della parte

più de-qualificata – e quindi prevalentemente composta di immigrati – della fabbrica. Al contrario, la scintilla parte da uno dei reparti più qualificati dell'azienda – le Officine Ausiliarie di Mirafiori, 8.000 lavoratori, quasi tutti attrezzisti, e della Prova Motori – ed è lo sbocco di una vertenza preparata da tempo dal sindacato.

Il primo dato importante da rilevare è che la lotta delle Ausiliarie e della Prova Motori mostra sin dall'inizio che un salto qualitativo è stato compiuto dal movimento: lo sciopero che apre le vertenze è infatti uno sciopero interno, di massa, e per questo si differenzia sia dalle esplosioni spontanee, sia dalle astensioni dal lavoro organizzate e proclamate dall'organizzazione sindacale esterna. Si tratta di un tipo di sciopero nuovo che fa crescere l'organizzazione operaia nella fabbrica, che dà ai lavoratori il controllo diretto della vertenza, che dunque dà loro *immediatamente*, e cioè già nel corso della lotta, potere. Per di più ha il vantaggio di far perdere poco salario e di bloccare automaticamente molte officine (se si arresta un reparto, dato il grado di concentrazione e razionalizzazione della produzione alla FIAT, sono obbligati a fermarsi anche gli altri, tutti strettamente collegati). La stessa decisione di sciopero di fatto richiede un momento collettivo all'interno del reparto, qualche compagno che sale sul tavolo nel refettorio, e propone agli altri di sospendere il lavoro: un

embrione di assemblea strappata di fatto. La lotta alle Ausiliarie si può dire che inizi proprio grazie a questa nuova pratica: l'11 aprile uno dei compagni che hanno parlato in occasione dello sciopero per Battipaglia viene trasferito per rappresaglia. Gli operai, anziché spaventarsi, reagiscono, protestano, ottengono – forse per la prima volta dal dopoguerra – che venga reinserito al suo posto. È il primo segno della debolezza padronale che accenderà la miccia in tutta la FIAT. Così nella nuova assemblea improvvisata le rivendicazioni di potere vengono immediatamente collegate, nella discussione che ne nasce, alle rivendicazioni che da tempo alle Ausiliarie il sindacato è andato elaborando: si avverte che è il momento di attaccare. E senza attendere oltre, è in questa sede che si decide di passare subito alla lotta, e la prima delle cento vertenze che si apriranno nel corso del maggio caldo della FIAT prende le mosse.

L'inizio, come si vede, è contrassegnato da un intreccio di autodeterminazione di base e di costruzione sindacale: il sindacato ha preparato il terreno, ha indetto la prima ora di sciopero, ma l'apertura di una fase più avanzata di lotta è decisa, senza consultazione a livello provinciale, dai lavoratori. Non è una lotta che nasce contro il sindacato, come molti hanno detto poi: è in effetti, proprio l'attuazione, finalmente, di una prassi nuova che lo stesso, sinda-

cato di classe ha da tempo indicato: la costruzione, in prima persona da parte degli operai, dell'organizzazione sindacale di base, particolarmente della Fim e della Fiom, ma anche con impegno nuovo della Uilm. Nel corso delle assemblee che si effettuano durante le fermate del lavoro che si succedono vengono precisate le rivendicazioni: mensa (la più "avanzata" fabbrica d'Italia ne è priva!); passaggi di categoria non arbitrari; contrattazione dei superminimi. E nascono anche i delegati di squadra, espressione di un gruppo omogeneo di lavoratori, cui rispondono direttamente dell'andamento della vertenza.

100 vertenze aperte a catena

Dalle Ausiliarie della Mirafiori la lotta si estende rapidamente, a partire dai primi di maggio, alle altre officine ausiliarie, ai carrellisti (circa 800 lavoratori), ai gruisti, alle Grandi Presse (officina 5), alle Piccole Presse (officina 3), alla Lastroferratura (officina 13), in totale circa altri 4000 operai. In tutti i reparti la lotta si sviluppa secondo le nuove caratteristiche: sollecitazione e preparazione del sindacato in una prima fase, poi carta rivendicativa precisata in assemblea, sciopero interno iniziato direttamente e ratificato – se questa parola si può usare – successivamente dalla FIOM, dalla

FIM e, pur fra qualche esitazione, anche dalla UIL e dal SIDA.

Più critica delle altre, in questo primo periodo, appare subito la vertenza che si apre, contemporaneamente, alle Fonderie e Fucine, dove una parte dei lavoratori, scontenta per come si propone di rivalutare le paghe di posto, sospende il lavoro, rifiutando duramente ogni trattativa sindacale e l'intervento della Commissione interna, chiedendo un forte aumento uguale per tutti. Ma è proprio grazie alla tensione che si crea, e alle molte assemblee che si svolgono, che si costruisce un nuovo rapporto democratico fra operai e sindacati e quindi una ritrovata unità sulla rivendicazione di una paga di posto proporzionata alla gravosità di ogni tipo di lavorazione.

A questo punto, comunque, la Commissione Interna appare ormai impotente a seguire pienamente l'ondata di lotta che investe la fabbrica: i commissari sono troppo pochi, non riescono ad essere presenti a tutte le assemblee in cui si decide, estranei o poco noti ai gruppi di operai direttamente impegnati a ritrovare nel delegato di squadra una dimensione organizzativa assai più ravvicinata. Di qui non pochi conflitti con i commissari e con gli stessi rappresentanti della sezione sindacale aziendale che hanno inizialmente sottovalutato la carica esplosiva degli operai e ora cercano di tener fermo l'asse della lotta che tende a sfuggirgli, di

evitare i pericoli di spontaneismo per mantenere pregnanti i contenuti rivendicativi, per impedire che il problema del potere contrattuale – la richiesta meno immediatamente vicina alla coscienza operaia – venga sommersa dalla spinta meramente salariale. La parola d'ordine dei volantini sindacali dice polemicamente: “Vogliamo aumenti che non spariscano tra pochi mesi”. Conflitti e incomprensioni nascono anche perché il sindacato non riesce, per la sua debolezza organizzativa, a essere presente ovunque e contemporaneamente, mentre ormai ovunque e contemporaneamente scoppia la lotta e vertenze di altre officine si aggiungono a quelle già aperte. Gli operai non intendono “far la fila” aspettando che il sindacato si occupi di loro, e partono da soli, come possono, rivolgendosi a chi è disposto a prendere in considerazione il loro specifico problema. Si assiste qui a una certa fungibilità dei gruppi animatori delle lotte: chiunque è disposto ad aiutare questa o quella officina, ne diventa, per una fase almeno, forza di punta, indipendentemente dalla linea che in concreto esprime: nel senso che viene “usato” dagli operai ancora non in grado di autogestire completamente la loro azione. È il caso, tanto per fare un esempio, delle Pulizie Tecniche, dove nonostante il sindacato avesse da tempo preparato con i lavoratori una avanzata piattaforma rivendicativa, manca al momento in cui la vertenza è matura per essere aperta. E allora interviene un

gruppo del Movimento Studentesco che fa i volantini, incita allo sciopero, provoca una parziale occupazione. Poi il sindacato recupera il ritardo, interviene e conduce in porto un buon accordo. È un esempio che spiega, ancora una volta, quanto ancora pesi la debolezza organizzativa del sindacato.

Così i volantini ciclostilati si moltiplicano, circolano dentro e fuori, ma anche se tra loro diversi nella proposta che enunciano, non intaccano la sostanziale unità che cresce dal basso e si cementa nei reparti con la elezione dei delegati. Anzi, si può dire persino che, nonostante la polemica condotta dal movimento studentesco contro i sindacati, il loro quotidiano foglio di cronaca – *La lotta continua* – serve inizialmente come canale di comunicazione tra un reparto e l'altro, e quindi funge, in definitiva, da acceleratore dell'intero movimento.

Questa è ancora la situazione sino a quando non entrano in sciopero i lavoratori delle Linee di montaggio, prima bloccate oggettivamente per mancanza dei rifornimenti che non giungono dagli altri reparti in sciopero, poi ferme per decisione degli operai. A iniziare sono le due Linee della "500", poi seguono le altre.

Il conflitto con i sindacati

È a questo punto che la lotta, che ormai coinvolge più

di ventimila operai, prende un andamento decisamente spontaneo e più drammatico, che più pesanti si fanno le manovre padronali. In un primo tempo la direzione propone un "pacchetto" di tutte le rivendicazioni già presentate, con esclusione di quelle che nel frattempo vengono avanzate negli altri reparti (alle prime vertenze se ne sono aggiunte altre e si è già arrivati a 84). I sindacati respingono la proposta e scelgono di puntare su un ristretto numero di questioni principali per estendere solo in un momento successivo la trattativa alle altre questioni. La direzione risponde con la proposta demagogica di un aumento salariale generalizzato come acconto sul nuovo contratto di categoria. Ancora una volta, come nel '62, è la manovra dell'accordo separato, del contratto dell'automobile che dissocia la FIAT dal resto dei metallurgici. Contemporaneamente comincia a minacciare la serrata e una serie di provvedimenti disciplinari se le sue proposte non verranno accolte.

Il momento è difficile: i lavoratori delle Linee di montaggio premono per l'abbandono della tattica articolata – ritenuta troppo poco incisiva – e per una immediata generalizzazione della lotta, ma cadono anche nella provocazione padronale non cogliendo il valore delle richieste qualitative dei sindacati e insistendo esclusivamente sugli aumenti salariali: in parte perché questa è l'esigenza prima, esasperata, di questi lavoratori meno qualificati e quindi meno retribuiti, meri-

dionali in genere, su cui più pesano gli oneri della sistemazione a Torino; in parte perché su questa spinta spontanea operano i gruppi del Movimento Studentesco e di Potere Operaio.

È in questa fase che si coglie la principale debolezza dei sindacati che non riescono subito a recepire quanto di valido vi è nella spinta salariale degli operai e insistono troppo rigidamente sulla linea adottata: battersi prevalentemente sugli aspetti normativi e rinviare a ottobre, alla contrattazione nazionale, quelli puramente retributivi. Gioca in questa scelta il comprensibile timore di un isolamento aziendalistico della lotta FIAT e di vedere vanificati gli sforzi pazienti compiuti per impostare una vertenza che avvii un discorso nuovo sul potere contrattuale in fabbrica. Ma il loro errore sta nel non avvertire che l'exasperata richiesta degli operai esprime qualcosa di molto autentico e di cui occorre tener conto: la volontà di rifiutare con la richiesta di irrealizzabili aumenti salariali (si parla in questo periodo di 200 lire l'ora), la stessa condizione di classe sfruttata, di rimettere in discussione la gerarchia sociale del sistema.

Di qui il conflitto che dà luogo a una serie di scioperi spontanei (alla verniciatura, ai collaudi, ecc.) e che solo in un secondo tempo, sia pure mai completamente, si risolverà mettendo a punto una nuova piattaforma che salda più chiaramente le rivendicazioni normative con

quelle salariali e ricompono la sostanziale unità della lotta.

Trattativa e sciopero si svolgono in questa fase contemporaneamente, la vecchia procedura che valeva la sospensione della lotta durante il negoziato salta, e i due momenti si intrecciano, per volontà, comunque, dello stesso sindacato che già alla fine di maggio invita ufficialmente all'astensione dal lavoro gli operai delle Linee. Questi due momenti sono però espressi, da alcune punte del movimento in forme esasperate: da un lato il rifiuto puro e semplice del momento negoziale e dunque il proseguimento a oltranza della lotta; dall'altro il permanere – come si è detto – di qualche manifestazione di schematismo dei sindacalisti che tendono a imporre la propria linea articolata e complessa a una maestranza prevalentemente non sindacalizzata, che spesso non è in grado di cogliere subito il valore, anche economico, delle rivendicazioni normative.

I segni della polemica sono registrati nei volantini che circolano, ogni giorno uno diverso per ogni reparto, fra la fine del mese e l'inizio di giugno: "Il salario non è tutto", "Appello alla responsabilità" da un lato, dall'altro la parola d'ordine di Potere Operaio "Più soldi e Meno lavoro", spesso anche l'accusa pesante al sindacato di essere dalla parte del padrone, di puntare – attraverso i delegati di linea – a una forma di cogestione.

Verso la fine di maggio, quando la lotta dura già da

alcune settimane, le trattative giungono a un primo risultato e ai lavoratori vengono presentati gli accordi con cui si propone di chiudere le prime tre vertenze: quella delle ausiliarie, dei carrellisti, delle presse. Oltre all'impegno di costruire la mensa e nel frattempo di conferire, con decorrenza retroattiva al 1° di giugno, un'indennità di attesa di 21 lire e 50 che riguarda tutti i lavoratori dell'auto, vengono introdotte, come conquiste principali, nuove norme per i passaggi di categoria che concedono immediatamente la "seconda" a una gran parte di lavoratori della "terza", la contrattazione dei superminimi, la rotazione del turno di notte in cinque settimane anziché su tre per i lavoratori delle Presse (quest'ultimo accordo supera una delle più vistose deficienze di quello del 1968).

Questi primi accordi, discussi in assemblea, vengono generalmente accolti dagli operai, ma l'agitazione aperta nelle officine che ancora aspettano il loro turno di trattativa (la FIAT va per le lunghe, rinvia, vuole farne una per volta) mantiene la tensione anche nei reparti dove la vertenza è chiusa. E soprattutto cresce la tensione attorno alla lotta delle linee di montaggio. Il sindacato tratta in un primo tempo solo sulle qualifiche e sul delegato di linea, poi, di fronte alla pressione di base, sulle rivendicazioni salariali oltreché normative. Il conflitto con una parte dei lavoratori – che promuovono in questo periodo anche veri e propri cortei in-

terni, oltreché continuare le fermate o il rallentamento della produzione sino quasi alla paralisi – non si svolge più solo sull'entità degli aumenti da strappare ma investe anche il problema dei delegati. Si vogliono i delegati di squadra, quelli con le mani sporche come tutti, addetti anche loro alla catena e senza distacco dalla produzione, a portata di mano, insomma, conosciuti personalmente e dunque controllabili in ogni momento, eletti e revocabili direttamente dai lavoratori. Il sindacato non nega l'importanza dei delegati di squadra, anzi ne sollecita l'elezione, che infatti si svolge contemporaneamente alle trattative, ma valorizza il riconoscimento ufficiale dei delegati di linea – uno ogni 200 operai circa anziché uno ogni 70-80 – convinto che l'istituzionalizzazione di questa nuova figura, che deve essere espressione della nuova organizzazione sindacale che nasce nei reparti, rappresenti un consolidamento importante, fondamentale, del potere contrattuale: nuove aggregazioni operaie che non riuscirebbero a stabilizzarsi ove si lasciasse tutto nelle mani dei soli delegati di squadra, una massa troppo fluida (alla sola Mirafiori sarebbero quasi 4000) condannata a facili riflessi, impossibilitata a districarsi nella complessità della regolamentazione dei tempi di lavorazione. Pesa nella polemica l'esperienza negativa che i lavoratori hanno fatto della Commissione interna; pesa la tradizione del sindacalismo giallo che ha dominato alla FIAT e ha

creato sfiducia in ogni forma di delega: chiunque non sia a diretto contatto viene ritenuto passibile di tradimento, si è certi che prima o poi finirà per “vendersi al padrone”. La elezione dei delegati di squadra, benché sollecitata dallo stesso sindacato che li considera complementari a quelli di linea “istituzionalizzati”, assume così carattere spesso contestativo: i “nostri” delegati contro le “camicie bianche”, i delegati “del padrone”.

È in questa atmosfera arroventata – mentre la FIAT minaccia la serrata – che si giunge all’accordo per le linee del 14 giugno. Che è, per l’appunto, un accordo che comporta il riconoscimento da parte dell’azienda del delegato di linea (la FIAT lo chiama riduttivamente “esperto”), eletto dai lavoratori ma nominato dai sindacati e dai comitati di linea ai cui componenti vengono concesse le stesse facilitazioni e garanzie dei membri di CI. I nuovi organismi sono dotati di rilevanti poteri in materia di regolazione dei tempi e rappresentano dunque una grossa conquista rispetto all’accordo del 1968. Inoltre l’accordo prevede passaggi di qualifica per tutti i lavoratori capaci di compiere una molteplicità di mansioni, sia pure semplici, e un’indennità di disagio linea. Complessivamente l’accordo offre dunque, oltre ad un maggior potere di contrattazione, anche vantaggi salariali, soprattutto in conseguenza dei passaggi di categoria. L’accordo viene accolto con favore da una parte dei lavoratori, ma altri, scontenti per

la scarsa incidenza degli aumenti salariali, chiedono di proseguire la lotta.

La settimana drammatica

È il momento in cui più accesa risulterà la polemica contro il sindacato, cui non giova certo, fra l’altro, la sordità che il Congresso Nazionale della GCIL, in corso a Livorno, sembra manifestare nei confronti dei grandi problemi che la lotta alla Fiat sta sollevando. E si diffida dell’accordo perché è stato firmato anche dalla UIL e dal SIDA: si teme che il sindacato di classe abbia fatto concessioni troppo pesanti in nome dell’unità sindacale.

Nei reparti si discute se sia giusto chiudere la battaglia o correre i rischi che il proseguimento dello scontro, ormai durissimo, presenta: terminare uno sciopero al momento giusto è altrettanto difficile che aprirlo e la vasta partecipazione, diretta, degli operai alla gestione della lotta – positiva, evidentemente, ma ancora scarsamente organizzata – rende più ardua una decisione davvero collettiva. La carica che alla Fiat è esplosa investe inoltre non solo i rapporti interni alla fabbrica, ma quelli generali, politici, esistenti nel paese: di qui una tendenza a rifiutare ogni compromesso e a trasformare lo scontro economico in uno scontro frontale,

politico, con l'intero sistema. Ai cancelli molti sono gli operai, specie i meridionali più esasperati, che vorrebbero "finirla una volta per tutte con tutti i padroni".

Già il lunedì 16, così, gli scioperi ricominciano: alle linee della 124, della 125 e della 125 super; la sera anche alle linee della 600, della 850 e della 500. Di nuovo la lotta divampa in tutta la fabbrica (nel frattempo si sono aperte altre vertenze al di fuori della Mirafiori – alle Ferriere, alle Fonderie, a Rivalta, alla Spa di Stura, alla Spa Centro, alla Mater Ferro, al Lingotto, alla Grandi Motori, alla Sima, alla Avio, alla Meccanica e persino alla Direzione centrale, per i tecnici degli impianti meccanografici): inizia la settimana più tesa e difficile. La polemica investe i reparti, ma si accende soprattutto ai cancelli dove sindacati, partiti e movimento studentesco tengono comizi a ogni cambio di turno, dove si svolgono accese assemblee, capannelli, discussioni che si protraggono per ore. All'interno continua la elezione dei delegati di squadra mentre quella dei delegati di linea incontra non poche difficoltà, sia per la diffidenza di molti verso la delega, sia per obiettive carenze organizzative. Il sindacato riprende nel frattempo la trattativa, cui partecipano anche rappresentanze delle officine interessate, che possono venir consultate nel corso dei colloqui. Lontano dalla sede dell'Unione industriale dove lo scontro dura per giorni fino a notte tarda, nei reparti dove le risposte della direzione non soddisfano,

gli scioperi – parte indetti dallo stesso sindacato, parte spontanei – si susseguono. Ma che si scioperi o meno la produzione è ferma quasi ovunque: le astensioni dal lavoro precedenti hanno bloccato i rifornimenti e creato ingorghi che guardiani, tecnici e dirigenti affannosamente tentano, senza successo, di sbloccare. Fra l'altro, a partire da mercoledì 18, gli operai incaricati di portar fuori e smistare le vetture uscite pronte dalle linee, per protestare contro il mancato riconoscimento della loro qualifica, decidono, secondo le indicazioni del sindacato, di svolgere solo mansioni da manovale comune: non guidano più le auto, ma le spingono a mano. In poche ore il piazzale è ingorgato, non si sa più dove mettere le vetture, 500, 600, 850, 124 si ammucchiano. I capi girano impazziti in una fabbrica che si è ormai rivolta contro la mostruosità dell'ordine e della regolarità imposte per anni dal padrone.

Mercoledì 25 le linee sono ormai quasi vuote, passano poche vetture per ogni turno; giovedì 26 la direzione decide di smontarle; si tratta di una normale manutenzione anticipata o della minaccia di sospendere definitivamente la produzione, della serrata? Qualche preoccupazione comincia a serpeggiare fra i lavoratori che tuttavia tengono ferme le loro richieste.

Venerdì sera, finalmente, l'accordo, che segna qualche passo avanti specie in materia salariale, rispetto a quello proposto il 14, e comprende il pacchetto relativo

a tutte le vertenze aperte, a eccezione delle tre già chiuse a fine maggio (ausiliarie, carrellisti, presse), viene siglato dai quattro sindacati e posto in discussione nelle assemblee operaie per la definitiva ratifica. È mentre questa discussione si svolge che la direzione tenta un'ultima sortita nella speranza di disorientare il movimento e impedire una positiva conclusione della lotta: 16 operai vengono licenziati per rappresaglia. Ma a differenza di quanto era avvenuto negli anni precedenti, la immediata risposta dei lavoratori – la minaccia di riprendere lo sciopero in tutto il complesso – fa rimangiare alla FIAT la propria decisione. Così, con un'ultima dimostrazione di forza del movimento, si giunge all'approvazione dell'accordo, seguita, dopo due giorni, quasi a renderla più significativa, dallo sciopero generale contro il caro fitti, cui la FIAT, assieme ai lavoratori delle altre aziende torinesi, partecipa massicciamente. ■

L'accordo finale

È impossibile, naturalmente, descrivere dettagliatamente il complesso accordo, che riunisce in un unico testo le conclusioni di quasi cento vertenze estremamente articolate: se ne possono tuttavia enucleare gli aspetti più importanti e nuovi. Eccoli.

Le categorie: Non si tratta soltanto del passaggio di

un rilevante numero di operai, dalla III alla II categoria e della creazione della così detta III super. In realtà tutta la struttura della classificazione viene modificata introducendo alcune importanti innovazioni: 1) il passaggio di categoria si effettua senza capolavoro ed è sottratto all'arbitrio della direzione in quanto spetta di diritto ogni qualvolta il lavoratore compie da almeno un anno una delle mansioni catalogate nella categoria superiore; 2) a un gran numero di operai vengono aperte le porte dal ghetto della III categoria in cui erano destinati a rimanere confinati: si riconosce il carattere qualificato della loro prestazione. E ciò sia collocando una serie di mansioni precedentemente considerate di 3^a categoria nella 2^a, sia – e questo è l'aspetto più interessante – considerando come qualificati tutti coloro che per un periodo di due anni hanno effettuato pratica di lavoro su più macchine semplici (a lavorazione singola) e sono in grado di eseguire qualsiasi particolare di produzione provvedendo alla condotta di almeno quattro macchine operatrici specifiche (nel corso della lotta si era chiesto 3 macchine per 6 mesi). Questa norma accoglie finalmente un principio, da anni sostenuto dai sindacati, che hanno sempre negato che la nuova tecnologia avesse irrimediabilmente dequalificato il lavoro della massa delle maestranze delle grandi aziende. Se è vero infatti che l'operaio non ha più quelle competenze professionali che si riscontravano nell'operaio metalmecc-

canico prima dell'introduzione dell'automazione, è vero però che la capacità professionale è oggi determinata dalla sua capacità intellettuale di adattarsi rapidamente a diverse funzioni, sia pure parcellizzate.

La rotazione: È un principio che nell'accordo trova applicazione solo per pochi lavoratori – i 300 delle pulizie tecniche, quelli addetti all'assemblaggio delle scocche di serie su mascheroni e quelli addetti alla levigatura di vernici di fondo; si tratta tuttavia di un principio di grande portata perché potrebbe essere esteso anche ad altri gruppi di operai addetti a mansioni ripetitive e prive di prospettive professionali, in particolare a tutti gli addetti alle linee di montaggio. La rotazione consiste infatti nel diritto di chiedere e ottenere dopo due anni il passaggio ad altra lavorazione conservando la categoria già conseguita. Ove questo diritto venisse esteso anche agli altri operai delle linee la rotazione potrebbe avere un rilevante significato perché aprirebbe finalmente anche per gli "schiavi della catena" una prospettiva professionale, la possibilità di uscire dal ghetto e conoscere, attraverso la circolazione negli altri reparti, i caratteri del ciclo di produzione.

I salari: Aumentano per tutti della quota di L. 21,50 per l'indennità di mensa, più, per una gran parte di lavoratori, di una cifra che va da un minimo di L. 9,80 a L. 37 l'ora, grazie all'introduzione di miglioramenti differenziati sull'indennità di linea (16 lire per i 18.000

della Mirafiori), sulle indennità speciali (12 lire per le piccole e medie presse, 37 per la verniciatura), sulle paghe di posto (34 me per i 12.000 delle Fonderie, Ferriere e Galvanici), sul passaggio dall'incentivo normale all'incentivo medio pesante (9,80 per i 6.000 della lastriferratura, grandi presse, telai), sulla maggiorazione del lavoro notturno (90 lire). Si tratta delle conquiste meno importanti della lotta ma bisogna tener conto che fra soli tre mesi avrà inizio la battaglia contrattuale che avrà nell'aumento salariale uno dei suoi momenti centrali. Occorre tener conto, inoltre, che grazie ai passaggi di categoria ottenuti, gli operai escono già ora dalla lotta con aumenti retributivi più rilevanti di quelli che si deducono da questo capitolo.

Le condizioni di lavoro: Oltre ad alcune modifiche immediate ottenute grazie all'introduzione di pause per ogni ora di lavoro o la loro regolamentazione in una serie di lavorazioni nocive, l'accordo appare particolarmente importante per le linee di montaggio dove introduce un insieme del tutto nuovo di controlli sui ritmi. In concreto vengono istituiti 56 delegati per le linee della Mirafiori (uno ogni 250 operai circa) designati dalle organizzazioni sindacali sulla base delle indicazioni fornite dagli stessi operai, direttamente o attraverso il delegato di squadra. Tali delegati collaboreranno con il comitato di linea costruito da quattro membri (uno per organizzazione sindacale) scelti fra i

primi candidati non eletti alla Commissione interna. Comitati e delegati controlleranno l'applicazione della regolamentazione del lavoro alle linee: il comitato, che ha carattere permanente, potrà effettuare verifiche giornaliere in materia di saturazione dei tempi e potrà essere affiancato di volta in volta dai delegati dei punti di lavoro interessati, ai quali sarà concesso un permesso retribuito sia per assolvere ai loro compiti sia per partecipare alle assemblee periodiche da tenersi con il comitato. La regolamentazione del lavoro prevede la possibilità di impedire che la produzione giornaliera venga effettuata se non è presente tutto l'organico previsto; in questo caso dovrà essere ridotta proporzionalmente al numero degli assenti. Ogni variazione della produzione determinerà così una variazione dell'organico e viceversa. In concreto i lavoratori saranno permanentemente informati, attraverso tabelloni affissi in ogni squadra, della cadenza della linea, degli organici occorrenti in ogni turno, del numero degli assenti e dei sostituti, dei tempi di tutte le operazioni.

Con i delegati e i comitati di linea si compie un decisivo passo in avanti rispetto all'accordo del 1968, che, se aveva introdotto per la prima volta l'obbligo per la direzione di informare i lavoratori sui tempi di produzione, non aveva però conferito ad essi nessun potere di modificarli. Il potere contrattuale ritrova ora la sua base nei reparti e si crea un nuovo aggregato operaio,

espressione unitaria dei lavoratori, che potrà d'ora innanzi elaborare piattaforme rivendicative frutto di un'analisi concreta e diretta del gruppo operaio omogeneo. In questo senso l'accordo è assai più avanzato di quello strappato alla Pirelli dove le funzioni qui affidate ai delegati sono state conferite alla C.I.

Di qui nasce anche un modo nuovo di essere del sindacato nella azienda e di riflesso in campo provinciale e nazionale: la contrattazione si sposta all'interno della fabbrica e i suoi agenti diventano sempre più i lavoratori in produzione.

Questo modo di essere, e cioè acquisire la capacità di cogliere ogni aspetto della contraddizione fra lavoratore e azienda, dà luogo però – bisogna tenerne conto – a uno scontro permanente che per essere retto esige un grado molto elevato di organizzazione della classe operaia sul luogo di lavoro.

Nell'accordo il delegato viene definito "esperto", perché il padrone ha insistito su questa denominazione per conferire un carattere tecnico e non politico alla nuova rappresentanza operaia. Non si tratta, evidentemente, di un espediente formale: è chiaro che, immediatamente, l'applicazione dell'accordo provocherà un braccio di ferro fra i lavoratori e la direzione, che tenterà di ridurre la funzione dei delegati o a quella di semplici segnalatori di vertenza alla commissione interna (come è accaduto in altre fabbriche dove il delegato è

stato già conquistato, alla Riber di Torino, per esempio) o di renderli semplici amministratori di quello che già c'è e non strumenti di trasformazione della condizione di lavoro. Si tratta di problemi difficili e l'esperienza dice che l'istituzione dei delegati non è di per sé sufficiente a risolverli: la sclerosi che ha colpito le commissioni interne potrebbe colpire anche i nuovi organismi. Di qui del resto la notevole diffidenza che gli operai avevano manifestato nei loro confronti.

Decisiva appare dunque la creazione di una fitta rete di delegati di squadra, e cioè di rappresentanti della cellula sociale minima che l'organizzazione produttiva crea nella fabbrica e che, benché per ora non istituzionalizzati, e cioè non riconosciuti dall'azienda, debbono esser creati a sostegno e controllo dei delegati e del comitato di linea.

L'accordo sui delegati riguarda solo le linee di montaggio della Mirafiori: nulla si dice invece sui delegati di reparto pur richiesti dalle altre officine e già di fatto nominati in molti casi. In questo senso l'accordo FIAT è più arretrato di quello strappato recentemente dai lanieri biellesi.

I sindacati insistono però sulla necessità di nominare comunque delegati in tutti i reparti e le squadre della FIAT anche se non saranno "ufficiali".

Questi dunque gli aspetti principali dell'accordo, che appare positivo, soprattutto perché è un accordo

che non chiude le vertenze, ma anzi rende permanente, a tutti i livelli, la contrattazione di rilevanti momenti della condizione di lavoro.

Quali sono i limiti? Quali gli errori imputati alla Fiom dai partiti e dai gruppi studenti-operai impegnati nel lavoro alla FIAT? Quale il comportamento di queste forze nel corso di questa lotta che – se ha fatto crescere un grande moto sostanzialmente unitario – è stata tuttavia caratterizzata da acute polemiche fra le forze della sinistra?

Vediamo di esaminarli sommariamente.

Il coro delle critiche

Innanzitutto i sindacati. Come già nel 1968 Fim e Fiom si sono mosse in modo profondamente unitario: le assemblee sono state quasi sempre comuni ed era difficile, come ormai da tempo accade, distinguere fra i partecipanti i militanti dell'una e dell'altra organizzazione, se non per il fatto che quelli della Cisl sono spesso, in più larga misura, di provenienza meridionale. Quanto alla Uilm essa ha testimoniato con il suo comportamento del positivo travaglio già espresso nel suo recente congresso nazionale. In sostanza essa ha accettato la linea di condotta della Fiom e della Fim e ha trascinato su posizioni unitarie anche il Sida. I volantini

sono sempre stati firmati da tutte e quattro le organizzazioni e anche nelle trattative non si sono verificate differenziazioni di rilievo. La spinta della base, il suo intervento attivo nella lotta, avevano impedito i continui vacillamenti dei vertici. Resta il fatto che la percentuale degli operai sindacalizzati alla FIAT è tuttora assai scarsa (anche se nel corso della lotta Fim e Fiom hanno reclutato molti nuovi aderenti): poche migliaia di lavoratori, 3000 in tutto (su 140.000 dipendenti) iscritti alla Cgil, pochi di più iscritti alla Cisl e alla Uil. Il Sida conserva ancora un notevole numero di tesserati, ma si tratta di una adesione puramente formale, retaggio di una situazione in cui la tessera del sindacato giallo era necessaria per essere assunti e per essere tutelati dai capi (questo avviene ancora).

Quanto ai partiti operai, essi sono intervenuti in prima persona, sia attraverso un volantaggio differenziato, sia attraverso i rispettivi giornali di fabbrica (*Unità operaia* del Pci, *Voce proletaria* del Psiup) sia attraverso l'iniziativa di alcuni gruppi di militanti che l'uno e l'altro partito sono andati riorganizzando all'interno negli ultimi tempi (il Pci ha circa 250 iscritti alla sezione della Mirafiori, 200 alla Ferriere, 200 alla Metalferro, 150 a Stura, qualche altro gruppo nelle altre officine. Molti operai restano invece tesserati alle sezioni di strada).

Il Psiup ha sostanzialmente aderito alla linea im-

pressa dal sindacato di classe alla lotta (bisogna tener conto che anche nella Fim, persino a livello di direzione provinciale, vi sono iscritti al Psiup). Alcune critiche sono state mosse tuttavia da questo partito ai sindacati sia per motivi di contenuto che di metodo.

Nel metodo: i sindacati sono stati accusati di essere rimasti troppo fedeli ad una precettistica della lotta e ad una liturgia della vertenza ormai superate e che comunque tendono a sottovalutare la carica di combattività e di creatività della classe operaia. Inoltre, accusa (soprattutto in riferimento alla polemica sul salario) di schematismo, di rigidità, per il modo in cui i militanti sindacali hanno cercato di imporre la loro pur giusta linea – da un lato un'avanguardia giacobina e illuminata (la sezione sindacale, per le sue dimensioni quasi una setta), dall'altro le masse desindacalizzate da conquistare. Si intrecciano qui motivi di polemica che investono non solo il sindacato, ma una concezione e una prassi che è propria anche ai partiti operai, in un tentativo di riesaminare criticamente, da un punto di vista luxemburghiano, certi aspetti del leninismo (vedi "Per un movimento politico di massa" a cura dei gruppi di lavoro del Psiup torinese).

Quanto all'accordo, la critica del Psiup si appunta sulla scelta compiuta dai sindacati quando hanno accettato che i delegati fossero "istituzionalizzati" a differenza dei delegati di squadra. Qui la critica diventa

attacco talvolta violento, i delegati di linea vengono chiamati nel ciclostilato psiuppino, "Giornale di lotta", i "postini della commissione interna", per sottolineare i limiti delle loro funzioni. Certo, ammettono i compagni del Psiup, ove si fosse puntato sui 4000 delegati di squadra si sarebbe giunti a un organismo meno stabile; ma occorre correre il rischio per ottenere un rappresentante operaio profondamente legato ai lavoratori, reale organo esecutivo di un gruppo omogeneo operaio, inizio di una forma di dualismo di potere all'interno della fabbrica. Di potere politico e non solo sindacale: questo è l'altro punto di dissenso con Fim e Fiom. Il Psiup infatti non accetta una separazione netta fra i due piani e ritiene che il delegato di squadra possa essere il punto terminale del sindacato, il primo embrione del potere politico.

Di qui parte anche il discorso sugli "sbocchi politici" della lotta: una sua generalizzazione si da far conoscere a livello di massa una opposizione anticostituzionale come diretta creazione delle masse stesse, in cui non contano gli obiettivi, ma l'esistenza e il crescere del movimento ("il solo elemento davvero squilibrante del sistema", affermano riprendendo le parole scritte anni fa da Raniero Panzieri su *Quaderni rossi*).

La Fgci, anch'essa presente con i suoi, per la verità non molti, militanti, ha espresso una posizione per molti versi analoga a quella del Psiup ("I sindacati

hanno fatto l'accordo dove i delegati non erano più eleggibili dagli operai, ma venivano nominati dai sindacati stessi, e soprattutto erano troppo pochi.") Più difficile riassumere le posizioni del Pci, anche perché non sempre univoche. È stato a tutti evidente un suo atteggiamento di stimolo al sindacato, la pressione perché esso assumesse più rapidamente e fino in fondo tutta la carica di protesta e di ribellione che nasceva dalle masse.

In tale atteggiamento, spesso del tutto giustificato e che ha anche assunto il carattere di una critica aperta, sono confluiti però motivi e ispirazioni diverse: sia l'istanza di una radicalizzazione del conflitto sociale da cui muovere una proiezione politica nuova, sia, all'opposto, la sottovalutazione di una piattaforma rivendicativa avanzata e la compiacenza verso l'agitazione generica e populistica. Comunque ciò che sembra esser più mancato è stato un dibattito e un'iniziativa, a livello locale e nazionale, sulla prospettiva politica da proporre ad una lotta sociale avanzata. Al suo posto, invece, la riproposizione di un generico rinvio alla strategia delle riforme, rispetto alla quale la lotta sembra assumere mero valore di pressione. E arriviamo ai così detti "gruppetti", che in realtà sono abbastanza consistenti e comunque molto attivi. Essi si sono mossi in modo abbastanza unitario grazie ad un accordo tattico intercorso fra varie formazioni (la Lega studenti-operai in

cui militano alcuni redattori di *Quaderni rossi*, il gruppo che fa capo a Tronti, Potere operaio, una parte del Movimento studentesco – Sofri, Bobbio, Viale) in base al quale essi si sono impegnati ad un intervento politico unitario nel corso delle lotte. Organo comune è il settimanale *La Classe* e un ciclostilato quotidiano spesso differenziato per officina, intitolato *La lotta continua*.

Si tratta per lo più di studenti o di intellettuali che – a giudicare dalle periodiche assemblee – non sembrano essere collegati stabilmente a rilevanti gruppi operai, (forse un centinaio e in generale fra i più spoliticizzati). Il loro ruolo davanti ai cancelli della FIAT è stato tuttavia rilevante: ogni giorno presenti in numero notevole a discutere con i lavoratori all'uscita e all'entrata dei turni, con militanti che a differenza delle prime sortite studentesche dell'anno scorso appaiono ora informati sulla realtà della fabbrica. La loro linea contesta decisamente quella dei sindacati, giudicati tutti, senza distinzione, "integrati al sistema".

A loro avviso al sindacato va tolto non solo il controllo tattico della lotta ma anche quello strategico, cioè la possibilità di decidere l'articolazione complessiva dello scontro, i tempi, i modi della sua generalizzazione. Di qui il tentativo di accelerare lo sviluppo della lotta rispetto alle scadenze contrattuali di ottobre, per sottrarre il movimento alle *impasses* cui altrimenti ver-

rebbe inevitabilmente condotto dal sindacato. La lotta sui contratti è infatti intesa come "lotta contro la contrattazione, contro gli accordi e la tregua contrattuale, per l'organizzazione politica della classe operaia".

Quanto al merito della lotta sono loro che hanno lanciato la parola d'ordine "Più soldi e meno lavoro". Che cosa vuol dire? Essi ritengono che aumenti consistenti delle retribuzioni non siano sopportabili per il sistema e che dunque possano essere usati politicamente per metterlo in crisi. Di qui le richieste estremizzate di un aumento di 200 lire l'ora, che naturalmente trovano eco nella parte più desindacalizzata delle maestranze. Ma l'aumento generalizzato delle retribuzioni si collega alla proposta di fondo: il salario sociale uguale per tutti, sganciato dalla produttività per uscire dalla logica del sistema che punta sull'aumento incessante del rendimento operaio. Rifiuto quindi del cottimo (lotta ai ritmi e non controllo dei ritmi) e abolizione delle categorie.

Il salario diventerebbe così "quota sociale destinata alla soddisfazione dei bisogni, del tutto svincolata dalla capacità produttiva della forza lavoro".

In questa rivendicazione si esprime il rifiuto del lavoro e dell'idea stessa di un possibile compenso del lavoro (e cioè la riduzione a merce della forza lavoro).

Il punto di riferimento della retribuzione devono essere le esigenze dell'operaio e non più il suo rendi-

mento, sia pure sindacalmente controllato. Di qui, conseguentemente, altre due posizioni: l'egualitarismo e l'opposizione, nel corso di questa lotta, al delegato di linea. L'egualitarismo perché – essi affermano – il capitalismo nel suo progetto per gli anni Settanta conferisce un ruolo decisivo alla “partecipazione selettiva”, vale a dire alla chiusura nei ghetti della grande società dei lavoratori a bassa qualifica e alla contrapposta esaltazione del nuovo quadro tecnico. Occorre rovesciare l'articolazione padronale, lavoro non qualificato/lavoro tecnico, e dissolverla nell'identità del lavoro astratto. Perciò la parola d'ordine “aumenti uguali per tutti” come “forma di ricomposizione politica della classe che il padrone tenta di impedire, uguali perché tutti siamo ugualmente dentro il circuito totalizzante della produzione capitalistica”. Quanto ai delegati di linea appare evidente alla luce di tali posizioni il perché essi siano combattuti, così come in generale tutte le forme di potere contrattuale per le quali il sindacato si batte – “questa merda democraticistica” – considerate semplici forme di cogestione in quanto servono solo a far sì che l'operaio si avviti da sé al torchio dello sfruttamento. In concreto il rifiuto dei ritmi dovrebbe essere perseguito – queste le indicazioni pratiche date agli operai nei capannelli fuori dai cancelli – attraverso una autoriduzione della cadenza, per la verità di applicazione davvero difficile.

Assente, per terminare questa sommaria rassegna, l'Unione dei marxisti-leninisti: in parte perché da poco tempo costituita a Torino, in parte perché essa ha qui compiuto la scelta di operare anziché a livello delle fabbriche a livello dei quartieri, laddove vivono “gli esclusi”, i reietti della grande società, nei ghetti, insomma, dove si spera di accendere la miccia della rivolta, in un disperato tentativo di ritrovare una fetta di terzo mondo nel cuore di Torino: i meridionali. Significativo, a questo proposito, che nel numero uscito il 15 giugno di *Servire il popolo*, nonostante i ricorrenti richiami alla classe, della lotta alla FIAT non si faccia neanche una parola.

I nodi non sciolti

La lotta della FIAT non è stata, osservavamo all'inizio, una lotta fra tante. Per le sue dimensioni e per il suo carattere essa ha assunto il valore di un *test* generale sullo stato del movimento e sulle sue prospettive. Di qui la responsabilità dei sindacati nell'impostare la vertenza in modo tale da non chiudere lo scontro entro i limiti di una vicenda aziendale ma di saper indicare una linea valida per il resto del paese, di saper trasmettere alla classe operaia un messaggio significativo.

Il primo problema che si è posto, da questo punto

di vista, è stato quello della linea rivendicativa. Una scelta era a monte di ogni altra: riconferma e rilancio della linea della contrattazione articolata, del controllo sull'organizzazione del lavoro, della costruzione del potere sindacale in fabbrica oppure generalizzazione del movimento attorno alla rivendicazione salariale? Giustamente – crediamo – i sindacati torinesi hanno risposto tenendo ferma la loro scelta strategica.

Abbandonarla oggi avrebbe significato portare la FIAT fuori dalla vicenda contrattuale di ottobre e offrire al padrone un più favorevole terreno di contrattacco. Non abbiamo forse un po' tutti rimproverato alla Cgt francese, l'anno scorso, di aver finalizzato tutta la lotta alle sole richieste "alimentari"? Oggi in Italia si ripropone lo stesso problema: se non si contesta al padrone in fabbrica il suo potere, se non si costruisce nell'azienda un nuovo tipo di organizzazione della classe, ci troveremo sempre di fronte alla alternativa fra riflusso e insurrezione e, di fatto, le conquiste salariali strappate nelle fasi favorevoli saranno puntualmente rimangiate durante quelle sfavorevoli. Ed è assai importante che alla FIAT, grazie all'accordo, la linea del potere contrattuale in fabbrica non solo sia stata riaffermata ma abbia compiuto un vero salto in avanti, creando le condizioni per ulteriori sviluppi. Si tratta di forme di cogestione come *La classe* ha sostenuto? Crediamo si tratti piuttosto della premessa indispensabile

di un rovesciamento dei rapporti di forza nell'azienda. Certo, solo premessa, ché ove le nuove forme di potere non siano garantite da una più elevata coscienza e da una più incisiva prospettiva di lotta, politica oltreché sindacale, finirebbero per rimanere vuote istituzioni (come in tanti casi è avvenuto per le Commissioni interne) o addirittura per tradursi in veri e propri strumenti di integrazione della carica espressa dal movimento. Il problema è dunque, ci sembra, non quello di rifiutare il riconoscimento dei delegati di linea, così come di altre forme di potere contrattuali istituzionalizzate quanto quello di costruire attorno ad essi altre forme di organizzazione e di espressione diretta degli operai e di dar loro una prospettiva generale di lotta.

Una prospettiva più ampia di quella fino ad oggi offerta; e una prospettiva politica oltreché sindacale, vitale oggi per lo stesso sviluppo dell'azione sollecitata dai sindacati. Proprio la loro linea rivendicativa ha fatto crescere infatti un enorme potenziale di combattività cui però non hanno corrisposto adeguati miglioramenti, salariali e normativi, perché i rapporti politici ed economici generali del paese lo impedivano. In realtà il conflitto emerso alla FIAT fra sindacato e lavoratori non è stato tanto contrasto sulla strategia rivendicativa quanto piuttosto sul livello delle rivendicazioni e sulle implicazioni che richieste più avanzate

comportavano. Di fronte alla radicalizzazione della lotta il sindacato ha resistito, cercando di contenere la spinta, preoccupato di arrivare: a uno scontro che compromettesse il futuro, in difficoltà rispetto alla necessità di trovare una saldatura fra lotta economica e lotta politica, oggi più che mai urgente, perché oggi più di ieri i confini fra l'una e l'altra appaiono meno netti.

Questo è stato il vero nodo della vicenda FIAT, ed è su questo problema che si sono manifestate le carenze più vistose della direzione del movimento. Se è vero infatti che i sindacati hanno avuto ragione a tener fermo, pur fra tante difficoltà, l'asse della loro piattaforma rivendicativa, è pur vero che anche i lavoratori, con la loro proposta salariale esasperata, egualitaria, "irragionevole", con il loro rifiuto di ogni compromesso negoziale, erano nel giusto. Poiché in essa si esprimeva una rivolta che andava ben al di là dei limiti entro cui necessariamente i sindacati sono destinati a muoversi e puntava a ben altro che a una più vantaggiosa regolamentazione del lavoro: in essa si esprimeva, in sostanza, il rifiuto della stessa condizione operaia, della propria riduzione a merce, della gerarchia sociale esistente, delle leggi del sistema. Tutto questo si è manifestato in forme confuse, che spesso hanno acquistato il carattere anarchico di una rivolta luddista, sempre latente, a livello della spontaneità, nel movimento operaio. Di qui la fortuna di certe parole d'ordine del gruppo studenti-

operai, la suggestione delle forme di lotta che questo ha indicato nel corso di tutta la vertenza e poi, clamorosamente, negli scontri del 3 luglio. È proprio qui infatti che si è registrato un vuoto, una carenza, che non è solo del sindacato ma soprattutto delle forze politiche: quale sbocco dare a questa rivolta, quale indicazione capace di dar vita ad una efficace strategia anticapitalista? La riproposizione pura e semplice della tradizionale strategia delle riforme poteva dare risposta all'esigenza che gli operai stanno ponendo? O non era necessario avviare un discorso nuovo su come reinverare tale strategia in rapporto alle forme nuove di potere che in fabbrica si vanno conquistando, e che possono consentire di fornire a questa tematica radici che penetrino nel cuore del sistema? Impegnandosi – cioè – a creare, laddove si organizzano i rapporti di produzione, il punto di forza attorno al quale aggregare le alleanze sociali e costruire un blocco di forze dotato di reale potere politico per contrattare anche gli aspetti extraaziendali della condizione operaia, l'embrione di quelle forme consiliari che Gramsci indicava nel 1919 quale contrappeso, nel periodo lungo e teso della transizione a una società nuova, del potere istituzionale, contrappunto dialettico di una democrazia rappresentativa che tende sempre più a svuotarsi di contenuti. Il fatto è che oggi il problema dello sbocco politico delle lotte non è più problema teorico, rinviabile nel tempo. Ove infatti

alla FIAT la lotta si fosse radicalizzata ulteriormente, ove – poniamo – si fosse giunti, come a un certo momento era apparso possibile, alla occupazione della fabbrica, che cosa sarebbe accaduto? “Se noi andiamo più avanti, sarete in grado di indicare una strategia adeguata?” questo, in sostanza, l’interrogativo che i sindacalisti della FIAT hanno rivolto nel corso della lotta ai loro critici dei partiti di sinistra che gli rimproveravano troppa timidezza nella gestione dello scontro. Una domanda legittima, che è rimasta senza chiara risposta; proprio perché la lotta della FIAT ha dimostrato quanto la tattica e la strategia della sinistra italiana sia inadeguata a fronteggiare uno scontro sociale di tanta acutezza. Per adesso a Torino, una sortita anticipata e catastrofica si è potuta evitare: e nello stesso tempo la lotta è andata in porto senza compromettere il futuro. Anche se è costato lacerazioni e fatica. Ma sarà possibile fare altrettanto in autunno? O la assenza di una soluzione politica, in fabbrica e fuori, finirà per costituire un *impasse* insuperabile anche per la lotta sindacale, tanto da far trovare il movimento di fronte a quella stessa drammatica alternativa fra riflusso e insurrezione che ha già prodotto la sconfitta del maggio francese?