

FIAT

QUARANTANNI FA  
ALLA FIAT

LA LOTTA INFINITA



## Sommario

Introduzione	pag,2
I 35 giorni che sconvolsero Torino e l'Italia di Nino De Amicis e Diego Giachetti	pag.5
I 35 giorni alla Fiat di Franco Turigliatto	pag.40
Tre elementi della forza della lotta di Franco Turigliatto	pag.52
Cronologia	pag, 55

## Introduzione

Sono trascorsi 40 anni dalla lunga, infinita lotta di cui fu protagonista la classe operaia torinese della Fiat (ma tutti gli stabilimenti italiani della multinazionale ne furono coinvolti) nell'autunno del 1980. Fu una lotta durissima con una straordinaria partecipazione delle lavoratrici e dei lavoratori, con livelli di coscienza altissimi capaci di suscitare un grande movimento di solidarietà non solo negli altri settori operai, ma in vasti settori popolari e giovanili. Fu una lotta sociale e sindacale per la difesa del posto di lavoro contro decine di migliaia di licenziamenti, ma anche una lotta politica tra capitale e lavoro sul futuro della società; ha costituito lo spartiacque tra

gli anni impetuosi del protagonismo del movimento operaio e giovanile e quelli successivi della revanche padronale e della controrivoluzione liberista.

Le forze borghesi ne hanno piena consapevolezza, mille volte di più di quella che è rimasta nella memoria operaia e popolare. Non è un caso infatti che la morte nell'agosto del 2020 dell'ultranovantenne Cesare Romiti sia stata l'occasione per tutti i grandi giornali della borghesia per celebrare le gesta di questo manager che per lunghi anni ha gestito la grande azienda e multinazionale italiana, diventandone anche Presidente, dopo il ritiro nel 1996 del padrone della Fiat, il monarca della città e del paese, "l'Avvocato"

Giovanni Agnelli.

La Stampa è arrivata a titolare "L'uomo che ha sconfitto gli anni '70", quel decennio che la classe capitalista vuole cancellare (e/o far dimenticare) perché espressione della più grande e prolungata mobilitazione sociale e politica della classe lavoratrice italiana, una stagione di lotta che, iniziata verso la fine degli anni 60, ha comportato le più grandi conquiste democratiche e sociali per l'insieme delle classi subalterne.

Romiti, ma dietro di lui c'era la proprietà, la famiglia Agnelli, il capitale, non ha sconfitto gli anni '70, ha sconfitto delle donne e degli uomini in carne ed ossa, la classe lavoratrice, ha sconfitto quello che era il settore più combattivo e trainante della classe operaia italiana, in questo modo modificando complessivamente i rapporti di forza tra le classi ed aprendo la strada alla piena restaurazione padronale che sarebbe avvenuta nei decenni successivi. Resta fondamentale anche oggi capire come quella sconfitta sia avvenuta ed anche quali responsabilità siano da attribuire ai diversi soggetti e gruppi dirigenti che sono stati in campo.

Nella notte tra il 14 e 15 ottobre di 40 anni fa, infatti, a Roma nel-

la sede del ministero del lavoro (titolare il democristiano Foschi) il "capo" della Fiat, Romiti, scriveva di suo pugno, su richiesta degli segretari di CGIL (Lama) CISL (Carniti) e UIL (Benvenuto), l'accordo capestro che stroncava la lunga lotta delle lavoratrici e dei lavoratori della più grande azienda italiana per difendere il posto di lavoro cominciata il 10 settembre 1980 : 35 giorni (in realtà 37) ininterrotti di assemblee, di cortei, di blocco di tutti i cancelli, di manifestazioni di massa dei metalmeccanici, degli studenti, delle altre categorie, della solidarietà di una intera città e del paese intero. Una lotta che aveva coinvolto i lavoratori di tutte le decine di stabilimenti della Fiat presenti nel paese; una lotta di classe durissima con una valenza politica nazionale ed anche storica. Nella sola regione piemontese le lavoratrici e i lavoratori dell'auto erano oltre 100.000; 150.000 o più nel complesso del paese, per non parlare di quelle e quelli che lavoravano nell'indotto auto.

Quell'accordo espelleva dalla Fiat 23 mila lavoratrici e lavoratori, modificando in profondità i rapporti di forza tra le classi e chiudendo la lunga stagione delle lotte e delle conquiste operaie apertosi con le mobilitazioni del

1968 e l'autunno caldo del '69. Nel pomeriggio del 15 ottobre il Consiglio (cioè l'assemblea dei delegati di tutte le fabbriche Fiat di Torino), respingeva con forza quell'accordo. Il giorno successivo anche le assemblee dei lavoratori "bagnati dalla pioggia e dalle lacrime" come ha scritto Raffaello Renzacci\*, (un militante sindacale che ancora rimpiangiamo, respingevano l'accordo e così si pronunciavano le assemblee degli insediamenti Fiat nelle altre città; ma i dirigenti confederali controfirmavano il testo preparato da Romiti e si apriva il lungo e lento declino del movimento di classe e l'involuzione del sindacalismo in Italia che ci ha portato alle grandi difficoltà prodotte dalle offensive antioperaie e antisindacali del terzo millennio (legge Fornero, attacco allo Statuto dei lavoratori, Jobs Act, leggi sulla precarietà, ecc.) ed oggi alla vera e propria dichiarazione di guerra contro la classe lavoratrice annunciata dal nuovo presidente della Confindustria Bonomi.

Noi vogliamo ricordare coloro che sono il nostro riferimento sociale, le donne e gli uomini della classe lavoratrice, vogliamo ricordare quelle centinaia di migliaia di lavoratrici e lavora-

tori, ma anche l'insieme del mondo del lavoro che ha lottato per oltre un decennio non solo per una condizione migliore, ma anche per un mondo migliore.

Questo opuscolo ricostruisce quella lotta attraverso un lungo saggio inedito di Nino De Amicis e Diego Giachetti, due storici, che hanno lavorato a fondo sulle mobilitazioni di quegli anni e sul sindacato dei consigli, che ricostruisce non solo la lotta dell'autunno '80, ma anche il quadro delle precedenti mobilitazioni operaie per spiegare le dinamiche complessive dello scontro finale, e attraverso un articolo scritto venti anni fa da Franco Turigliatto, responsabile lavoro nel 1980 della Lega Comunista Rivoluzionaria, un'organizzazione allora ben presente con i suoi militanti operai in tutti gli stabilimenti torinesi della Fiat.

\* *"Cento... e uno anni di Fiat" con testi di Giachetti, Polo, Renzacci, Revelli, Sabbatini, 2000, Massari editore*

# I 35 giorni che sconvolsero Torino e l'Italia

di Nino De Amicis e Diego Giachetti



La storia che si consumò a Torino nell'autunno del 1980 merita di non essere ridotta a un evento locale, perché si proiettava dentro un percorso più lungo e complesso sia per le sue origini, sia per gli esiti e le ricadute che essa ebbe nei decenni che seguirono. Pertanto, per cogliere appieno la rappresentazione che sta al centro del quadro narrato, occorre anche considerare la cornice che lo contiene.

Durante l'onda lunga espansiva

dell'"età dell'oro" del capitalismo, principalmente i tre decenni che seguirono alla fine del Secondo conflitto mondiale, si verificò quella che fu considerata la terza rivoluzione industriale, scientifica e tecnologica, con l'introduzione dell'elettronica, dell'automazione e con l'uso graduale dell'energia nucleare. Le nuove scoperte scientifiche e tecniche, le nuove macchine applicate al processo produttivo, la nuova organizzazione del lavoro, consentirono di

aumentare la capacità produttiva degli impianti industriali e quindi il volume complessivo della produzione. Le società occidentali, quelle dei paesi che allora erano chiamati socialisti e dei paesi neocoloniali emergenti, conobbero un processo di industrializzazione che trasformò la struttura produttiva e di classe, determinando un aumento dei lavoratori salariati in quel settore rispetto alla popolazione attiva, che vide diminuire il numero degli addetti all'agricoltura e aumentare quello degli addetti ai servizi e all'industria.

L'industria, quella automobilistica, degli elettrodomestici, degli armamenti, era in Occidente il settore trainante di quella fase di sviluppo, come lo fu poi quando la recessione colpì quel mercato, trascinando nella caduta gli altri settori produttivi che erano cresciuti attorno ad esso. In Europa occidentale, ad esempio, l'industria automobilistica ebbe un ruolo economico importante: circa un milione di addetti alle soglie del 1970: 300 mila in Francia, 500 mila in Germania Occidentale, 150.000 in Italia, 200.000 in Gran Bretagna; essa aveva conosciuto nel decennio dal 1960 al 1970 una rapida espansione passando da 5.100.000

auto prodotte a 10.000.000<sup>1</sup>. Le imprese travalicarono sempre più i limiti rappresentati dagli Stati nazionali. Sorsero imprese multinazionali, ciascuna delle quali era in grado di ottenere produzione di profitto contemporaneamente e in più paesi, i cicli economici relativi alle singole economie nazionali si sincronizzarono, divennero interdipendenti.

Quell'onda espansiva si proteggeva dal rischio di crisi di sovrapproduzione disastrose, come quella del 1929, con sistemi di programmazione, pianificazione, interventi statali tesi a potenziare la spesa pubblica e la domanda, favorendo l'aumento dei consumi della popolazione. La spesa pubblica, il credito monetario, l'inflazione, diventarono progressivamente elementi di freno e di crisi. L'inflazione aggravava la concorrenza intercapitalistica e le tecniche keynesiane anti-crisi alla lunga davano vita ad un'inflazione universale che corodeva il potere d'acquisto della moneta. L'internazionalizzazione della produzione contrastava in misura crescente con i tentativi

-----

1 Cfr., *Tesi sull'industria automobilistica in Europa*, «Quarta Internazionale», n.2, 1971, p. 14

degli Stati nazionali di applicare con successo una politica anticiclica, la cui portata restava sostanzialmente limitata ai confini nazionali.

Il cuore dell'Occidente capitalista, all'inizio degli anni Settanta, risultò ferito e destabilizzato dalle lotte operaie, soprattutto nelle grandi industrie metalmeccaniche, dall'ondata dei movimenti sociali che si svilupparono a partire dal 1968 e dalla recessione economica generalizzata del 1974. Contemporaneamente la sconfitta che gli Stati Uniti subivano in Vietnam, nel 1975, rappresentò un momento di crisi profonda dell'imperialismo americano che si trasformò in crisi di direzione e declino relativo della sua egemonia nel mondo.

Nel 1974 l'economia capitalistica internazionale conosceva la sua prima recessione generalizzata dopo la Seconda guerra mondiale. Era la prima recessione che colpiva simultaneamente tutte le grandi potenze economiche capitalistiche, mettendo in discussione e in crisi gli strumenti di regolazione e controllo dei cicli economici fin lì introdotti dal neocapitalismo nel secondo dopoguerra. La recessione si presentò come una classica crisi di sovrapproduzione; essa giungeva dopo una lunga fase di caduta dei tassi

di profitto. La caduta del tasso di profitto era nettamente anteriore ai rincari dei prezzi dei prodotti petroliferi, avvenuti dopo la guerra del Kippur del 1973, il cui aumento se mai aveva accentuato il processo, ma non lo aveva provocato. Ad aggravare la situazione per le classi dirigenti era la combinazione della recessione economica generalizzata con il livello elevato d'organizzazione e di combattività del proletariato, unitamente alla debolezza del sistema politico borghese in alcuni paesi. Questa combinazione non era casuale, era stata prodotta dallo stesso lungo ciclo di sviluppo economico del dopoguerra che aveva posto le basi strutturali per un rafforzamento quantitativo e qualitativo del proletariato nei paesi capitalisti.

Per due anni (1974-1975) la recessione imperversò e provocò una riduzione della produzione che colpì in particolare modo il settore industriale dei paesi capitalisti occidentali. Conseguentemente aumentarono i disoccupati, i prezzi al consumo e il tasso d'inflazione. Quando sul finire del 1975 si manifestarono i primi segnali di ripresa questa denotava alcune caratteristiche che ne limitavano la portata. Innanzi tutto, essa non era sufficiente a riassorbire la disoccupazione

creatasi negli anni della recessione: l'incremento della produttività avveniva senza un aumento numerico della manodopera, mediante un più intenso e razionale sfruttamento delle macchine e della manodopera occupata. Inoltre, la ripresa non arrestava la crescita del processo inflazionistico, quindi appariva incerta e limitata nei suoi presupposti di fondo e si manifestava nei vari paesi in modo diseguale dal punto di vista dei tassi di crescita. Gli economisti la definirono un'onda di crescita rallentata o, addirittura, di prevalente ristagno.

Contemporaneamente la recessione, che aveva posto fine all'"età dell'oro", del neocapitalismo keynesiano, reindirizzò gli orientamenti politici ed economici delle classi dirigenti. Iniziarono processi di ristrutturazione economica che intaccarono il mercato del lavoro e il mercato finanziario, furono abbandonati gli «orientamenti definiti sommariamente keynesiani e di welfare state (o stato sociale). Per rilanciare i saggi del profitto e aumentare i tassi di sfruttamento l'austerità diveniva il leit motiv, ancor prima che venissero più esplicitamente proclamati gli imperativi della restaurazione neoli-

berista»<sup>2</sup>. L'inversione di tendenza si scontrò con la resistenza delle classi subalterne e la seconda metà degli anni Settanta fu caratterizzata da aspri conflitti che coinvolsero i movimenti operai dei vari paesi, i quali, di fronte alla crisi e ai processi di ristrutturazione, si mossero in tre direzioni: lotte per la difesa del salario, contro i licenziamenti e la chiusura delle fabbriche e una forte pressione della base sui loro rispettivi sindacati perché si opponessero con decisione alle ristrutturazioni.

La politica neoliberalista iniziò ad affermarsi sul finire del decennio e l'inizio di quello seguente. Con l'elezione di Margaret Thatcher nel 1979 e di Ronald Reagan nel 1980, infatti, iniziò la liberalizzazione del mercato del lavoro e la privatizzazione dei settori economici a conduzione pubblica in Gran Bretagna e negli Stati Uniti. In Europa occidentale si posero le premesse per una politica tesa a ridimensionare il ruolo antagonista dei sindacati, per imporre moderazione salariale, flessibilità e introduzione di forme di lavoro

2 —————  
L. Maitan, *Per una storia della IV Internazionale*, Roma, Edizioni Alegre, 2006, p. 344



a tempo parziale. Infine, sul finire degli anni Settanta, si rimodellarono gli stessi assetti del sistema capitalistico, dando inizio al «nuovo regime di accumulazione mondializzato a dominazione finanziaria»<sup>3</sup>.

Gli anni Settanta chiudevano il loro ciclo, mentre una nuova recessione economica si profilava all'orizzonte. Nel 1980-1982 infatti una recessione generalizzata investiva l'economia capitalista internazionale. Come nel 1974-

1975, essa colpiva soprattutto l'industria automobilistica, siderurgica, petrolchimica e il settore delle costruzioni e si manifestava con una sottoutilizzazione delle capacità produttive di quei settori, accentuata dalla comparsa di nuovi centri di produzione e di esportazione sul mercato mondiale. La recessione era provocata e si prolungava sotto l'effetto di un basso tasso del profitto medio combinato con una caduta degli investimenti produttivi.



## L'ora dei 61

Alla luce dei fatti del 1980, quando la Fiat si liberò di migliaia e migliaia di operai, col ricorso alla cassa integrazione a zero ore

3 C. Aguiton, *Il mondo ci appartiene*, Milano, Feltrinelli, 2001, p. 27.

e alla mobilità, si potrebbe dire che nei 61 licenziati del 1979 si celava, per riprendere una figura della mitologia greca, il gesto premonitore di successive sventure. Più che figure prometeiche però, portatrici di fuoco che rivolta e illumina un mondo oscuro, i 61 furono, in gran parte loro malgrado, Cassandre<sup>4</sup>.

Il punto d'inizio della narrazione è il 9 ottobre del 1979, quando le direzioni degli stabilimenti Fiat consegnarono a 61 dipendenti la lettera di licenziamento. La motivazione era generica e uguale per tutti, contestava «un comportamento consistente nell'aver fornito prestazioni di lavoro non rispondenti ai principi della diligenza, correttezza e buona fede e nell'aver costantemente manifestato comportamenti non consoni ai principi della civile convivenza nei luoghi di lavoro». Generica e quindi giuridicamente inconsistente, come stabilì subito la magistratura del lavoro, alla quale i 61 fecero ricorso, stabilendo la loro riassunzione. Riassunzione che non

4 Cfr. P. Baral, *Niente di nuovo sotto il sole*, Torino, Ponsinmor, 2003; vedi anche G. Ghezzi, *Processo al sindacato*, Bari, De Donato, 1981.

ci fu, perché questa volta, con una seconda lettera di licenziamento la direzione Fiat entrava nello specifico delle accuse per ognuno dei licenziati, attribuendo loro contestazioni circostanziate e particolari. A questo punto i ricorsi divennero individuali. Il sindacato offrì, previa la sottoscrizione di una dichiarazione contro la violenza, il servizio del collegio dei suoi avvocati; la maggioranza dei 61 scelse questa via, mentre altri, una decina, contestarono il provvedimento ricorrendo senza il patrocinio sindacale.

Contestualmente ai licenziamenti la Fiat dichiarava il blocco delle assunzioni in quanto, come diceva Cesare Annibaldi, direttore delle relazioni industriali, «l'inserimento di nuovo personale in un clima come quello attuale rischierebbe di compromettere l'indispensabile momento di riflessione connesso all'esigenza di ripristinare in fabbrica un minimo di governo [perché] il disordine all'interno delle officine è tale da rasentare il collasso»<sup>5</sup>. La direzione Fiat intendeva riportare l'ordine aziendale e produttivo in fabbrica e descriveva i suoi reparti in preda ad un caos che durava

5 «La Stampa», 11 ottobre 1979.

da quando, con l'autunno caldo del 1969, era iniziata la «grande sarabanda», per dirla con le parole dell'avvocato Agnelli intervistato da «La Stampa» il 1° luglio 1999. Quella stagione di lotte aveva segnato la fine dei precedenti «anni duri alla Fiat», secondo la bella frase che dava il titolo ad un libro scritto da Emilio Pugno e Sergio Garavini per i tipi dell'Einaudi nel 1974. Anni duri per i lavoratori e i sindacalisti torinesi s'intendeva, perché, invece, per l'azienda i decenni Cinquanta e Sessanta furono anni di espansione, produttività, profitti e nuovi investimenti. Per l'azienda Fiat gli "anni duri" vennero dopo le lotte del '68-'69 che ridefinirono, modificandoli a favore degli operai, i rapporti di forza all'interno delle officine, destrutturando il vecchio organigramma di comando che governava la produzione e inserendovi elementi di controllo operaio sulla produzione espressi dai delegati e da quello che negli anni Settanta si chiamava il sindacato dei consigli.

Alla fine di quel decennio la direzione aziendale cominciò a muoversi per riportare ordine nei reparti: manovra che, sostanzialmente, voleva dire spezzare la forza di contrattazione e di controllo su ritmi, tempi e produzione

introdotta dai lavoratori mediante i consigli di fabbrica. Perché voleva modificare quei rapporti di forza? Forse perché essi erano d'impedimento all'aumento della produzione e la Fiat voleva incrementare la costruzione di automobili? Non era proprio così. Più che sfruttare la forza lavoro alle sue dipendenze, la Fiat aveva bisogno in primo luogo di ridurre il loro numero, per adeguarlo al calo della produzione causato dalla crisi del mercato automobilistico che stava investendo l'Europa e il mondo e, successivamente, aumentare la produttività di quelli che rimanevano. Ma tutto questo al tempo della vicenda dei 61 licenziati rimase sullo sfondo. Abilmente tutto sembrò giocarsi sull'equazione, tratteggiata dai maggiori organi d'informazione, conflitto= violenza= terrorismo. Equazione in gran parte smentita dall'esito stesso delle indagini della magistratura, la quale accertò, negli anni successivi, che dei 61 licenziati solo quattro erano in collegamento, o lo erano stati, con gruppi terroristi<sup>6</sup>. Un esponente

6 —————  
Vedi R. Renzacci, in *Cento... e uno anni di Fiat*, a cura di A. Moscato, Bolsena (VT), Massari Editore, 2000, p. 85, e G. Polo, C. Sabattini, *Restaurazione italiana*,

storico e schietto del PCI, Giorgio Amendola la sposò con entusiasmo e durezza espositiva: «Chi può negare che vi sia un rapporto diretto tra la violenza in fabbrica e il terrore? E perché il sindacato, i comunisti non hanno parlato,

padre spirituale di quella componente del Pci, che si sarebbe poi detta destra migliorista, prendeva di mira l'intero sindacato dei consigli e le sue battaglie, verso cui era stato da sempre contrario.

Così il discorso si spostò



denunciato in tempo quello che oggi viene rivelato?»; puntò poi il dito contro determinati metodi di lotta, giudicati troppo violenti: «occupazioni stradali, cortei intimidatori, distruzioni vandaliche di macchine e negozi, stazioni occupate, autostrade ostruite, blocco degli aeroporti»<sup>7</sup>. In realtà il

dalla crisi Fiat e dalla ristrutturazione che stava mettendo in atto, al dibattito sulle forme di lotta, lecite, illecite, violente, e al legame tra lotta sindacale, contrattazione e terrorismo. Scrisse all'epoca Loris Campetti sul «Manifesto» del 16 ottobre 1979: «Tra le forze di sinistra e dentro

---

Roma, Manifestolibri, 2000, p.34.

---

*Interrogativi sul "caso" Fiat,*  
«Rinascita», 9 novembre 1979.

il sindacato, si fa più attenzione a come denunciare le forme di violenza in fabbrica che non a respingere i licenziamenti. Troppi hanno paura di sporcarsi le mani con i licenziati: si fanno i distinguo, si parla solo di difesa legale da parte di un collegio di avvocati del sindacato. Il PCI accusa il sindacato di porre resistenze nelle iniziative contro il terrorismo e richiama i suoi quadri a rientrare nei ranghi»: soprattutto quelli che erano impegnati nelle strutture della FLM (Federazione Lavoratori Metalmeccanici)<sup>8</sup>.

Nei fatti, di fronte al licenziamento dei 61 il sindacato e la sinistra manifestarono esplicitamente divisioni e polemiche che già serpeggiavano da alcuni anni: la FLM e i sindacati torinesi organizzarono scioperi e manifestazioni pubbliche, mentre le confederazioni e il PCI -avvisati personalmente da Cesare Romiti prima dell'avvio dei provvedimenti e invitati dalla Fiat a tenere

8                      Sindacato unitario dei metalmeccanici, Sulla sua breve ma brillante storia, oggi quasi del tutto volutamente dimenticata, cfr. N. De Amicis, *La difficile utopia del possibile. La Federazione lavoratori metalmeccanici nel decennio operaio (1969-1984)*, Roma, Ediesse, 2010

«un atteggiamento responsabile»- , preferirono defilarsi, accusando i sindacalisti torinesi e la FLM di essere «renitenti” nella lotta contro il terrorismo e la violenza»<sup>9</sup>.

Che i vertici dei sindacati confederali e dei maggiori partiti politici fossero stati preavvertiti dalla direzione Fiat, circa l'intenzione di procedere con decine e decine di licenziamenti, era una voce diffusasi immediatamente nei giorni seguenti le lettere di licenziamento. Più tardi si sarebbe saputo, per ammissione dei protagonisti, che la direzione Fiat aveva preparato da tempo la sua mossa e aveva avvisato i sindacati: «prima di dare il via a quel provvedimento avvertimmo i capi dei sindacati», ricordava Cesare Romiti, e le segreterie dei principali partiti. Durante quella riunione Umberto Agnelli avvertì «che le condizioni dell'azienda [rendevano] imperativa una risposta energica», gli interlocutori ne presero atto, non opposero alcuna obiezione se non la «preoccupazione per la reazione che un provvedimento sensazionale»

9                      Cfr. rispettivamente: G. Polo, C. Sabattini, *Restaurazione italiana*, cit., p. 34 e L. Gianotti in *Gli operai della Fiat hanno cento anni*, Roma, Editori Riuniti, 1999, p. 238.

poteva provocare e consigliarono la «Fiat di presentare circostanziate denunce alla magistratura». Prima della consegna delle lettere di licenziamento, in tutti gli stabilimenti i responsabili del personale convocarono membri degli esecutivi dei consigli di fabbrica, ai quali «la direzione di stabilimento chiese di tenere rispetto ai licenziamenti una posizione “responsabile” anche perché, fece loro credere, che l’operazione era stata concordata con importanti dirigenti nazionali e locali sia del sindacato che del PCI»<sup>10</sup>.

La FLM invece, reagì. «Siamo al 7 aprile della classe operaia – dichiarava il 12 ottobre 1979 a «La Stampa», Silvano Veronese, segretario nazionale - la Fiat coglie l’occasione del riferimento alla battaglia contro il terrorismo per colpire i lavoratori e recuperare spazi di libertà e arbitrio che aveva perso, strumentalizza il discorso sul terrorismo per colpire un altro bersaglio, le lotte, il sindacato, l’organizzazione operaia in fabbrica».

10 Cfr. nell’ordine G. Pansa, C. Romiti, *Questi anni alla Fiat*, Milano, Rizzoli, 1988, p. 56; L. Gianotti, *Gli operai della Fiat hanno cento anni*, cit., p. 236; e R. Renzacci, *Cento... e uno anni di Fiat*, cit., p. 83.

Contro i licenziamenti la FLM organizzò il 16 ottobre del 1979 al Palazzetto dello Sport un’assemblea di tremila delegati con la presenza dei segretari nazionali delle confederazioni, Lama, Carniti e Benvenuto, durante la quale venne dichiarato per il 23 ottobre uno sciopero nazionale dei metalmeccanici e a Torino di tutta l’industria. In quell’occasione, a nome dei 61, prese la parola Angelo Caforio: «Dieci anni fa, proprio in questa stagione, in questo palazzetto c’era un’assemblea simile a questa, era intitolata però “Processo alla Fiat”, il processo alla direzione che aveva sospeso novanta operai. Era l’autunno caldo», ricordò, e proseguì: «tra i 61 licenziati molti rappresentano anche personalmente, fisicamente, la continuità con quell’autunno caldo, hanno più di dieci anni di anzianità Fiat, altri sono entrati invece negli ultimi due anni [...]. Crede davvero la Fiat di aver colpito il terrorismo? –si chiese avviandosi alla conclusione- No, non lo crede, non ci pensa neppure. Sa però che la posta in gioco sono gli anni ‘80, in fabbrica, a Torino, in Italia»<sup>11</sup>.

11 L’intervento fu pubblicato su «Il Manifesto» del 17

Il confronto tra l'autunno caldo del 1969 e, dieci anni dopo, "l'autunno freddo" dei 61 licenziati, del terrorismo, della crisi, del compromesso storico, dell'EUR, era facile e utile da farsi, anche per segnalare la nuova composizione di classe, dopo l'ultima ondata di assunzioni. I giovani che erano entrati alla Fiat in quegli anni - scrisse Pino Ferraris sul «Manifesto» del 16 novembre 1979- «esprimevano soggettività, culture, bisogni, comportamenti che si erano strutturati nella lunga adolescenza e giovinezza "irregolari" dentro le scuole di massa e nelle periferie urbane, tra gli stimoli dei mass media e il nomadismo delle esperienze e che non conoscevano quasi altra trama di socializzazione che non sia quella degli affetti e della vita emotiva dentro la nuova famiglia estesa, i piccoli gruppi, le amicizie. Irrompe l'irregolarità del bisogno di vita».

Erano quelli che Adalberto Minucci, della segreteria del PCI, con un'espressione infelice, ma destinata a diventare categoria storica e sociologica, definì «il fondo del barile» in un'intervista rilasciata a Lietta Tornabuoni a «La Stampa» del 13 ottobre 1979 nella quale

diceva: «In quest'ultima ondata a Mirafiori è entrato un po' di tutto, dallo studente al disadattato, s'è proprio raschiato il fondo del barile»<sup>12</sup>. I vari temi che i

-----  
12 Sulla soggettività operaia in quel periodo vedi: *Operai senza politica*, a cura di B. Mantelli e M. Revelli, Roma, Savelli, 1979, *Coscienza operaia oggi. I nuovi comportamenti operai in una ricerca gestita dai lavoratori*, a cura di G. Girardi, Bari, De Donato, 1980, S. Belforte, *Il fondo del barile: riorganizzazione del ciclo produttivo e composizione operaia alla Fiat dopo le nuove assunzioni*, Milano, La Salamandra, 1980. Il PCI, nel 1979, aveva promosso un sondaggio di massa tra i dipendenti del gruppo i cui risultati furono pubblicati l'anno dopo: cfr. A. Accornero; A. Baldissera, S. Scamuzzi, *Ricerca di massa sulla condizione operaia alla Fiat: i primi risultati*, «Bollettino Cespe», Roma, 2 febbraio 1980. Si individuavano tre tipologie di comportamento operaio: conflittuale (chi riconosce l'esistenza e l'inevitabilità del conflitto tra azienda e lavoratori ma ritiene si debba cercare una mediazione attraverso la contrattazione), antagonista (chi è per la lotta intransigente e dura, senza mediazioni e

---

ottobre 1979.

61 licenziamenti sollevarono, si ripresentarono tali e quali, ma con maggiore intensità e drammaticità, nel corso della lotta dei trentacinque giorni del 1980.

## Crisi del mercato mondiale dell'auto

Fin dai primi mesi del 1980 i fari dell'attenzione si accesero sull'industria automobilistica torinese. Era la stessa FIAT a farlo. Subito dopo la conclusione del contratto del 1979, che aveva visto ancora una classe operaia combattiva e capace di difendere le proprie richieste, la direzione dell'azienda lamentava la perdita di quote di mercato, legata soprattutto – diceva - alla mancanza di prodotto. Le richieste d'acquisto dei modelli FIAT non erano state tutte esaudite, perché quelle vetture non erano state prodotte per un insieme di fattori tutti attribuibili al tipo di forza lavoro presente nei reparti. Elenca nell'ordine: l'assenteismo elevato, la mancanza di mobilità della forza lavoro, le ore perse per scioperi, l'impossibilità di richiedere ore di lavoro straordinario, le troppe pause lavorative

---

accordi), collaborativo (chi è per la collaborazione con l'azienda).



strappate nel corso delle contrattazioni in quegli anni, la produttività lavorativa giornaliera bassa, l'aumento dei salari e quindi del costo della forza lavoro.

Poneva innanzi tutto l'esigenza di poter usare in modo più razionale, dal suo punto di vista, la manodopera, eliminando "sprechi", migliorando l'uso della forza lavoro, la sua organizzazione, tutto al fine di aumentarne la produttività, così da poter competere con i costi di produzione delle altre aziende automobilistiche che risultavano inferiori. L'allora responsabile delle relazi-



oni industriali del gruppo ebbe a dichiarare: «Il nostro punto debole sui mercati esteri è quello del costo. Se il sindacato assumerà un atteggiamento non negativo ed agevolerà i provvedimenti che l'azienda sta prendendo per abbassare i costi sarà positivo per tutti»<sup>13</sup>.

La strategia della FIAT era condizionata da quanto stava accadendo in quegli anni nel mercato mondiale dell'auto. Le cronache dei giornali posero con enfasi ripetuta il tema del «pericolo giallo», che all'epoca era riferito al Giappone e alla sua industria automobilistica in piena espansione che stava invadendo i mercati internazionali, corrodendo le tradizionali zone di influenza delle case produttrici americane, francesi, italiane, tedesche e inglesi, non più in grado di difendere le proprie aree di mercato imponendo quote alle aziende giapponesi, com'erano riuscite a fare fino a quel momento. L'esportazione delle automobili nipponiche era passata dal 10% del 1965 al 50% della fine degli anni Settanta. Dopo aver dilagato sul mercato americano, i giapponesi stavano

per varcare le soglie di quello europeo. Quali le cause? La risposta, non disinteressata, era semplice, quanto palesemente mal costruita: dipendeva dal costo del lavoro, troppo alto in Italia, molto minore in Giappone. Così cominciò a tenere banco l'argomento che la Toyota con 45 mila dipendenti produceva circa 2.500.000 vetture, mentre la Fiat nel 1979 ne aveva prodotte 1.323.000 con 175 mila dipendenti; tradotto in produzione questo significava «che ogni dipendente giapponese costruiva in un anno da 32 a 38 automobili, contro le 10-13 del collega europeo»<sup>14</sup>. Questo argomento fece notizia, a tal punto che passò inosservato il paradosso che esso nascondeva e che gli stessi apologeti svelavano esplicitamente al lettore che avesse avuto la pazienza di non fermarsi ai titoli sensazionalistici. Infatti, tra le righe, si ammetteva che i conti erano mal fatti e le comparazioni mal poste: «L'industria nipponica, a differenza di quella europea e americana effettua soltanto una piccola parte delle lavorazioni nei propri impianti,

-----  
13                      *Abbassare i costi per vendere di più*, «La Stampa», 17 febbraio 1980.

-----  
14                      R. Villare, *Il pericolo maggiore viene dal Giappone*, «La Stampa», 10 maggio 1980.

poiché compra[va] la maggior parte dei componenti dai fornitori esterni»<sup>15</sup>. Mentre le suddette industrie producevano loro st-

-----

15 Ibidem. «La fabbrica madre diventa in realtà uno stabilimento di assemblaggio. E di qui si spiega perché la Nissan e la Toyota abbiano prodotto nel 1978 rispettivamente 1.733.000 e 2.039.000 macchine disponendo la prima di 55.70 dipendenti e la seconda di 45.200, mentre la Fiat ha superato quota 1.350.000 con 140.000 lavoratori» (E. Ferraris, *Perché soltanto i giapponesi si salvano?* «La Stampa», 30 giugno 1980). Gli stessi dirigenti della Nissan sorrisero per queste comparazioni improponibili e dichiararono: «A Zama si fa solamente l'assemblaggio delle vetture. Ed è praticamente poco più del 30% del lavoro. Ce n'è un altro 70% che viene fatto in precedenza. Per cui se si vuole valutare esattamente la nostra produttività, bisognerebbe mettere nel conto anche i dipendenti di altre fabbriche Nissan da dove arrivano i pezzi necessari per assemblare le vetture. Oppure bisognerebbe considerare anche gli operai di quelle fabbriche che non sono della Nissan e che, tuttavia, producono componenti per la Nissan» (T. Fazzolari, *Nissan banzai!* «L'Espresso» n. 26, 1980.

esse la quasi totalità delle componenti dell'automobile, quelle giapponesi si presentavano prevalentemente come impianti di assemblaggio dei vari "pezzi" dell'automobile, che erano costruiti altrove. Era quindi evidente che nella fabbrica di assemblaggio il numero dei dipendenti fosse minore di quello della FIAT. Ciò precisato si poneva esplicitamente l'accento sui fattori per i quali la produttività dell'operaio giapponese era maggiore: l'ultimo sciopero alla Toyota risaliva alla fine degli anni Quaranta, lì si era affermato un "sistema fabbrica" che garantiva un maggior tasso di sfruttamento della manodopera, i prezzi e i costi erano contenuti perché «costruiti da piccoli artigiani e piccoli imprenditori che non sempre rispetta[va]no le norme contrattuali»<sup>16</sup>.

La maggior competitività dell'industria automobilistica giapponese, che era reale ed esacerbava ulteriormente la crisi stessa<sup>17</sup>, andava anche inserita

-----

16 E. Ferraris, *Perché soltanto i giapponesi si salvano?* cit.

17 Negli anni tra il 1979 e il 1980 la penetrazione sui mercati stranieri dell'industria automobilistica giapponese passava

nel contesto delle trasformazioni in atto nel mercato automobilistico internazionale. Nell'insieme questo mercato manifestava chiari segni di rallentamento, dopo una lunga fase espansiva all'interno della quale l'aumento del prezzo dei prodotti petroliferi, avvenuto nel 1974, giocava un suo ruolo, ma non poteva essere additato come l'unica causa

---

dal 4,1 all'8,5% in Germania, dal 9 al 9,3% in Gran Bretagna, dal 7 al 16% in Svezia, dal 20 al 30% in Belgio e Danimarca, dal 12,4 al 19,4 in Svizzera. Negli Stati Uniti la fetta di mercato conquistata si attestava attorno al 15%. In Italia l'esportazione giapponese era impedita da una misura protezionistica che limitava l'importazione a un numero insignificante. Su questo mercato la Fiat non era per il momento danneggiata. Lo era però su quello europeo e negli Stati Uniti, dove perdeva quote di mercato. Il timore della Fiat era anche dovuto al possibile accordo fra Alfa e Nissan, più volte ventilato, ma mai realizzato che avrebbe consentito ai giapponesi di aggirare il protezionismo e sfidare la Fiat sul terreno nazionale. Non a caso l'accordo non si fece e l'Alfa fu "acquistata" dalla Fiat.

della crisi<sup>18</sup>, così come non lo era la nuova virulenta concorrenza delle industrie giapponesi. Come mai, infatti, il rincaro dei prezzi petroliferi incideva scarsamente sulla produzione giapponese, malgrado quel paese fosse uno dei maggiori paesi importatori di petrolio, mentre invece lo si voleva far pesare nella spiegazione per gli altri paesi capitalistici?

Se mai esso diventava un motivo di aggravamento della crisi, che era data dalla tendenza alla saturazione del mercato, quindi un prodotto della concorrenza fra capitalisti, dell'accrescimento delle capacità produttive degli impianti, della non corrispondenza tra domanda potenziale e reale. L'aumento del prezzo del petrolio risultò un'aggravante all'interno di una fase recessiva che era precedente e si manifestava con la crescente sottoutilizzazione degli impianti e l'aumento dell'inflazione per cui esso non era «la causa, né il detonatore

-----  
18 Si veda ad esempio G. Nardozi (a cura di), *I difficili anni '70. I problemi della politica economica italiana 1973/1979*, Milano, Etas Libri, 1980. Tra le ragioni della crisi l'autore mette l'accento sul mancato sostegno agli investimenti produttivi soprattutto da parte della spesa pubblica.

immediato della recessione, ma al massimo un fattore addizionale che acuiva la gravità della crisi»<sup>19</sup>.

Se nei decenni precedenti la concorrenza tra le industrie automobilistiche si era giocata nel campo della conquista di nuovi mercati, ora tendeva a trasformarsi in guerra sui mercati esistenti per strapparli ai concorrenti. Lo scontro multinazionale si giocò anche sul piano degli investimenti, poiché sarebbe sopravvissuto chi più efficacemente avesse saputo avviare processi di ristrutturazione e razionalizzazione del processo produttivo. In tal senso trovava una spiegazione la momentanea «superiorità dell'industria giapponese, dovuta al fatto che su questo terreno si è trovata più avanti dei propri concorrenti»<sup>20</sup>. Questo scontro tra colossi, per la conquista di mercati esistenti, metteva a rischio di scomparsa produttori più deboli, ridimensionava alcune industrie con ricadute sui dipendenti: fallimenti,

-----  
19 E. Mandel, *La crisi*, Milano, La Salamandra, 1979, p. 42.

20 LCR, *Crisi dell'auto e risposta del movimento operaio*, Milano, Nuove edizioni internazionali, 1980, p. 8.

licenziamenti, cassa integrazione. Per sopravvivere ed essere concorrenti, oltre che investire nella ricerca, occorreva ridurre il costo del lavoro e aumentarne la produttività, intensificare i ritmi, avere una maggiore elasticità nell'uso della forza lavoro, la famosa mobilità interna ed esterna, ridurre la conflittualità, diminuire drasticamente il numero di operai occorrenti alla produzione.

Ecco il contesto nel quale si muoveva, in modo apparentemente contraddittorio, la Fiat, la quale, mentre denunciava la mancanza di una produzione adeguata alla domanda, pochi mesi dopo rivelava una eccedenza di personale, avviava la cassa integrazione per migliaia di dipendenti e "scopriva" di avere un'eccedenza di migliaia di auto invendute nei magazzini. Qui la variabile aumento del prezzo dei prodotti petroliferi aveva avuto un suo peso traducendosi in un mutamento nella domanda di automobili, che inizialmente avvantaggiò le industrie europee e giapponesi (in grado di produrre anche auto di media cilindrata), danneggiando quelle statunitensi più attrezzate storicamente a produrre auto di grossa cilindrata ad alto livello di consumo di carburante. All'interno di un mercato automobilistico che non si espandeva



più, anzi tendeva a restringersi, in alcuni settori si manifestavano processi di sovrapproduzione con auto invendute, mentre in altri la domanda cresceva. Di qui la doppia, e apparentemente contraddittoria verità della Fiat, la quale denunciava contemporaneamente sia l'invenduto sul mercato sia l'impossibilità di far fronte alla domanda di auto.

Non era però il normale manifestarsi di una congiuntura di smagliatura, tipica dell'andamento del mercato, così come si era andato costituendo nel decennio che stava trascorrendo, riassorbibile cioè dopo un breve periodo di cassa integrazione. Questa volta si stava andando incontro a un periodo «in cui lo stato strutturale di crisi dell'industria dell'auto in Italia si incrocia[va] con una crisi del settore che colpi[va] tutto il

mercato mondiale»<sup>21</sup>, il quale registrava una notevole flessione in quei mesi: meno 40% negli Stati Uniti, meno 24% in Francia, meno 16% in Germania, meno 33% in Gran Bretagna;

ovunque le statistiche della recessione, segnalava Mario Pirani, si accompagnavano «all'uscita dalle fabbriche di decine e decine di migliaia di lavoratori»<sup>22</sup>.

Ecco perché Umberto Agnelli, amministratore delegato della Fiat, in un'intervista comparsa su «La Repubblica» del 21 giugno 1980, poneva due condizioni per la ripresa produttiva: la riduzione del numero dei dipendenti e la svalutazione della lira: «Oggi la Fiat ha impianti e uomini per produrre 1.800.000, forse 2 milioni

-----  
21 M. Pirani, *Una crepa nella diga*, «La Stampa», 9 maggio 1980.

22 M. Pirani, *Restare nell'Europa*, «La Stampa», 2 luglio 1980. I dati citati nel testo sono tratti da questo articolo.

di vetture. Ne facciamo un milione e mezzo. E l'anno prossimo riusciremo a collocarne sul mercato ancora meno. In tutta Europa le vendite sono sotto il 10% rispetto a quelle del 1979. Se non potremo ridurre l'occupazione in modo sostanziale non avremo mai i bilanci in pareggio». Di rincalzo il fratello, nella veste di Presidente del gruppo, alcuni giorni dopo affermava: «Non credo sia irrazionale procedere a licenziamenti, quando vi è una riduzione di lavoro, dovuta a una riduzione di mercato»<sup>23</sup>, sintetizzando così la strategia aziendale dei mesi seguenti: al restringimento dei mercati reagire col restringimento della produzione, diminuendo il numero dei dipendenti; contemporaneamente aumentare la produttività di quelli che restavano, così che si potesse vendere sui mercati ancora aperti, con costi inferiori di produzione. A questo obiettivo si univa una strategia più ampia del gruppo Fiat, tesa a trovare accordi con altre industrie europee. Proprio in quel periodo fu infatti sottoscritto con la Peugeot un accordo, volto a fronteggiare la concorrenza

-----  
23 Dichiarazione ripresa da «La Stampa», 2 luglio 1980.

giapponese ed eventualmente statunitense sul mercato europeo<sup>24</sup>. Poi, si premeva sul governo per ottenere la svalutazione della lira, - per ridare competitività alle auto prodotte in Italia sul mercato estero - e per impedire l'accordo Alfa-Nissan, al fine di evitare che esso costituisse una testa di ponte dell'industria giapponese per accedere al mercato italiano ancora difeso da misure protezionistiche. E, infine, si puntava come in passato ad ottenere finanziamenti dallo Stato per affrontare i costi di ristrutturazione, ricerca e programmazione. Di fronte a tanta chiarezza le reazioni delle forze del movimento operaio furono inizialmente di stupore e in parte vaghe. Si

-----  
24 La notizia dell'accordo fu data nella metà di settembre. Si tratta «di un esempio concreto di come la Fiat intenda muoversi negli anni Ottanta. Realizzando una strategia industriale che potrà consentire alle case produttrici europee di fronteggiare la già esistente aggressività delle industrie automobilistiche giapponesi e la prossima invasione delle "piccole" americane, le cosiddette "world cars"», commentava L. Villare su «La Stampa» del 16 settembre 1980.

sottolinearono gli errori di stile delle dichiarazioni, cioè la brutale franchezza, come se il problema fosse la forma e non la sostanza. Si affermò che per quella via non si risolvevano i problemi del Paese. Ma per Agnelli i problemi della Fiat erano i problemi del Paese. Altri chiosarono dicendo che quello non era il modo migliore per risolverli, proponendosi quali "consulenti" e "suggeritori" per una strategia migliore della direzione Fiat, imputando all'incapacità imprenditoriale dell'azienda e alla linea politica governativa le difficoltà del gruppo torinese. Vi fu chi liquidò il tutto come una manovra Fiat tutta politica, tesa solo a impedire l'accordo Alfa-Nissan e far scucire soldi dallo Stato, negando quindi che si fosse in presenza di una crisi strutturale. Chi sottolineò, a ragione, ma in modo unidirezionale, la teoria di un "complotto" del capitale per ricattare e piegare il movimento operaio. Elemento di per sé presente, che non era però più condivisibile quando sfociava in una interpretazione della crisi unicamente come manovra propagandistica del padronato per giustificare l'attacco alle conquiste consolidate del movimento operaio. Era vero che le borghesie imprenditoriali di fronte alla crisi cercavano

di uscirne, difendendo i propri interessi e spezzando, per quanto potevano, la forza della classe operaia, ma tutte queste iniziative erano appunto determinate dalla presenza reale di una crisi che interessava l'industria automobilistica nel suo insieme, a livello internazionale. Quando il PCI riconobbe che si trattava di una crisi di mercato che aveva ragioni strutturali, trasse la conclusione che era necessario sostenere la ristrutturazione, riorganizzare e aumentare la produttività e ridurre nella maniera più indolore possibile la forza lavoro.

Le dirigenze sindacali dei vari paesi interessati reagirono separatamente a livello di singolo paese, adeguandosi alla concorrenza intercapitalistica. Lanciarono appelli all'aumento della produttività, alcune chiesero l'abbattimento delle misure protezionistiche per consentire alle industrie dell'auto il libero gioco della concorrenza sui mercati esteri, nella speranza di risolvere così la questione della sovrapproduzione del proprio paese, aumentando la competitività dei prodotti nazionali e strappando fette di mercato agli altri. Collaborare con le industrie del proprio paese, al fine di renderle competitive, significava partecipare al gioco della concorrenza intercapitalistica, provando

a scaricare sul movimento operaio di altri paesi licenziamenti e disoccupazione.

## I 35 giorni



fatto volentieri, perché più facile sarebbe stato gestire e vincere lo scontro. Purtroppo, le leggi della produzione capitalistica avevano e hanno una loro autonomia, an-

Se i soggetti e le classi sociali che essi rappresentavano, avessero potuto prendere le loro decisioni e dar corso immediato alle loro iniziative indipendentemente dai rapporti di forza tra le classi sociali, gli Agnelli non avrebbero mai fatto le dichiarazioni che invece fecero. Se avessero potuto rimandare la crisi del mercato e del profitto, che incombeva sull'industria, ad una data in cui i rapporti di forza fossero a loro più favorevoli, l'avrebbero

che nei confronti di chi, da tale sistema, trae profitti. La Fiat si trovò ad affrontare i suoi problemi, mentre l'assetto complessivo del dominio politico borghese non era del tutto consolidato. Malgrado alcuni successi tattici da esso riportati, non era ancora intaccata a fondo la forza accumulata dal movimento operaio negli anni precedenti. Il governo, guidato da Francesco Cossiga, si rivelava debole. Non ebbe ancora il coraggio, ad esempio, di portare



avanti la richiesta di revisione del meccanismo della scala mobile, invocata da parte padronale, nel timore di doversi confrontare frontalmente col sindacato e col PCI e con un movimento operaio che, seppure frastornato dalle politiche di austerità dei governi di solidarietà nazionale del periodo 1976-1979, e dalle scelte della svolta della politica sindacale dell'Eur del 1978, conservava la sua forza strutturale, il suo radicamento e la sua presenza viva e attiva nella rete dei consigli di fabbrica.

Infatti, la stessa politica dei sacrifici e la svolta sindacale non riuscirono a passare nelle fabbriche, come si lamentava il segretario generale della CGIL Luciano Lama. Per tutta la metà degli anni Settanta le divisioni all'interno del sindacato erano cresciute. Le due linee, quella "collaborativa", rispettosa delle compatibilità del sistema, disposta ai sacrifici e quella "antagonista", erano presenti nella CGIL e nella CISL. La FLM, in particolare, diventò la portavoce delle critiche e dell'opposizione alle politiche dei governi di solidarietà nazionale, malgrado il PCI premesse in tutt'altra direzione. Scriveva nel 1977 Antonio Lettieri, un esponente della sinistra sindacale: «Il rapporto di autonomia sindacato-partito non è

incrinato solo sul piano dei fatti, ma è messo in causa sul piano politico, culturale, ideologico. Si profila una trasformazione del sindacato: per alcuni si tratta di un suo ammodernamento, di un'uropeizzazione che lo condurranno agli approdi della partecipazione, della democrazia industriale o cogestione; per noi invece di uno snaturamento strisciante che colpisce al cuore il sindacato dei consigli, dell'autonomia e della democrazia»<sup>25</sup>.

Questa era grosso modo la cornice nella quale stavano per essere dipinti i fatti. Una cosa era chiara, il pennello lo teneva in mano la Fiat, ma l'esito della pittura non era scontato in partenza. Dipendeva da variabili quali: gli oggettivi rapporti di forza tra le classi, il livello di organizzazione e di coscienza di classe degli operai, la reazione e l'impostazione delle organizzazioni di massa del movimento operaio (sindacati e partiti politici), i rapporti di forza all'interno del movimento operaio tra apparati burocratici e l'avanguardia più cosciente della classe, quella che si era formata

-----  
25 A. Lettieri, *Problemi del sindacato nell'attuale fase politica*, «Lettere di fabbrica e Stato», n. 7-8, 1° giugno 1977, pp. 106-107.

nell'ultimo decennio delle lotte e, infine, la possibilità o meno di avviare un processo di costruzione di una direzione alternativa a quelle esistenti.

Il 5 settembre del 1980 il responsabile delle relazioni industriali Fiat, Cesare Annibaldi, dichiarava: «Adottando i sistemi praticati in queste settimane dai nostri concorrenti, la Fiat auto, per adeguare il personale alla diminuita produzione, dovrebbe licenziare 24 mila persone, di cui poco più di duemila impiegati»<sup>26</sup>. Subito la FLM affermò la sua contrarietà ai licenziamenti e anche a qualsiasi forma di mobilità esterna agli stabilimenti, perché nelle difficili condizioni del mercato del lavoro piemontese, questa poteva solo significare il mascheramento dei licenziamenti. In alternativa propose la mobilità interna, il blocco del turnover e il ricorso ai prepensionamenti, la cassa integrazione a rotazione, e non a zero ore. Scarse le possibilità di trattativa, che difatti si interruppero subito e la Fiat decise unilateralmente il licenziamento di 14.469 dipendenti. L'indomani, 12 settembre 1980, così titolava «Il manifesto»: Fiat: scatta la pro-

-----  
26 «La Stampa», 6 settembre 1980.

cedura per 14.469 nomi di licenziati. Mirafiori diventa "il centro del mondo". Ai cancelli il ritratto del vecchio Marx. Nella noia romana consultazioni tra sindacato, sinistre e governo.

Ritornò in scena la classe, quella concreta, fatta di relazioni, soggettività singole e collettive, rapporti di amicizia e di stima consolidati in anni di lotte. Gli stabilimenti Fiat tornarono ad essere com'erano stati nel corso dell'autunno caldo del 1969. Le modalità di lotta e di partecipazione, le rivendicazioni, il tipo di organizzazione della classe, si riproposero poggiando sull'esperienza consolidata nelle lotte operaie del 1969 e degli anni immediatamente seguenti. Lo raccontavano bene le cronache quotidiane dei giornali di quel periodo e anche i film e libri pubblicati in seguito<sup>27</sup>.

-----  
27 Cfr.: *Con Marx alle porte*, Milano, Nuove Edizioni Internazionali, 1980, P. Perotti e M. Revelli, *Fiat autunno 80. Per non dimenticare*, Torino, Cric, 1986 e successivamente i due film realizzati da P. Perotti, il primo con Pierfranco Milanese, *Senza chiedere permesso*, 2014, il secondo con Ruggero Alfano, *Compagni*, 2020. Tra i libri sull'argomento ricordiamo M. Revelli, *Lavorare in Fiat*, Milano, Garzanti, 1989, G.

Un accavallarsi di scioperi, cortei, manifestazioni. La fiumana dei turni che si ammassava ai cancelli e discuteva in assemblee improvvisate con lo sfondo coperto dai rossi striscioni dei consigli di fabbrica. Netto il rifiuto dei licenziamenti, accesa la discussione sulle forme più adeguate di lotta da adottare. Forte la presenza dei sindacalisti FLM e dei delegati, accanto a quella dei partiti di sinistra, in particolare il PCI, poi Pdup, Lega comunista rivoluzionaria, Democrazia proletaria, collettivi operai. Vivo l'interesse e il riferimento alla lotta in corso a Danzica degli operai polacchi. Alcune richieste e rappresentazioni simboliche, emerse in quei giorni, traevano spunto da essa. Così subito s'invocava che le trattative tra sindacati, governo e pa-

---

Polo e C. Sabattini, *Restaurazione italiana*, Roma, Manifestolibri, 2000, R. Renzacci, *Lottare alla Fiat, in Cento... e uno anni di Fiat*, cit., Coordinamento Cassintegrati, *L'altra faccia della Fiat*, Bolsena, Massari editore, 1990, P. Galli, G. Pertegato, *Fiat 1980. Sindrome di una sconfitta*, Roma, Ediesse, 1994, L. Gianotti, *Gli operai Fiat hanno cent'anni*, Roma, Editori Riuniti, 1999, G. Berta, *Conflitto industriale e struttura dell'impresa alla Fiat*, Il Mulino, Bologna, 1998.

dronato, si svolgessero a Torino e fossero pubbliche. A differenza di Danzica sui cancelli di Mirafiori venne posta non l'immagine della madonna, ma il ritratto di Marx stilizzato dall'operaio Pietro Perotti, lì portato e affisso da un corteo proveniente dalle Presse. Suoni di tamburi di latta annunciavano i cortei operai. Era tutto un brulicare di tute blu. Alcune di loro, appollaiate in alto sui cancelli, innalzavano una bandiera con sopra scritto qualcosa di inaudito, almeno nei paesi occidentali dopo la Seconda guerra mondiale: «Proletari di tutto il mondo unitevi». Le assemblee si scioglievano e si ricomponevano, gli scioperi di poche ore proclamati dalla FLM erano prolungati dai lavoratori. Erano nella maggior parte azioni partite spontaneamente, che trovavano consenso in stati d'animo esasperati, tali che quasi nessuno si tirava indietro. Cortei improvvisati percorrevano le vie attorno agli stabilimenti, s'incrociavano e si univano con quelli, altrettanto improvvisati, di lavoratori che uscivano dai loro reparti o che raggiungevano Mirafiori provenienti da altri stabilimenti. Poi cominciarono a spingersi verso il centro della città con striscioni e stendardi, accompagnati dal rullare dei tamburi, l'effigie di Marx sempre

più riprodotta e diffusa. Raggiungevano le sedi istituzionali, la Regione, la Prefettura, si dirigevano alla sede della RAI per chiedere un'informazione corretta ai redattori dei telegiornali.

In questo processo di avvio tumultuoso e spontaneo della classe emerse una novità: la partecipazione e il ruolo delle donne. In una fabbrica che fino allora era stata soprattutto un universo a stragrande maggioranza maschile, le ultime assunzioni avevano portato negli stabilimenti un 65% di forza lavoro femminile. Erano potute entrare in fabbrica grazie alla parificazione tra uomini e donne conquistata con la legge 906, alla democratizzazione del collocamento e alla chiamata numerica al lavoro.

Furono in prima fila negli scioperi e nei cortei, nelle assemblee ma erano scarsamente rappresentate «negli organismi

di fabbrica, gestiti solo dai delegati maschi, come maschi erano i gruppi dirigenti sindacali»<sup>28</sup>.



28 F. Turigliatto, *Dieci anni fa i giorni della Fiat*, «Bandiera Rossa», n. 8, novembre 1990.

La mobilitazione cominciò a coordinarsi attorno ai delegati dei vari reparti, al consiglio, detto "Consiglione", di tutti i delegati, alla FLM, mentre le delegazioni dei sindacati confederali e della FLM trattavano a Roma col governo e la direzione Fiat. Una trattativa che non trovava occasioni per iniziare, a causa della determinazione con la quale i dirigenti dell'industria automobilistica mantenevano ferme tutte le loro richieste, senza concedere nulla. Un volere tutto e subito che lasciava poco spazio anche a chi era disposto a riconoscere la necessità di una ristrutturazione dell'azienda e di eventuali e graduati "sacrifici" dei lavoratori, come disse esplicitamente Giorgio Amendola: «Non si può pensare alla meccanizzazione, all'automazione senza accettare la riduzione del numero degli operai occupati per giungere ad una determinata produzione – riduzione certo concordata, non imposta dal padrone, ma non rifiutata a priori dal sindacato»<sup>29</sup>. Così le stesse proposte di "un piano per l'auto", che il sindacato, all'avvicinarsi della tempesta, an-

-----  
29 G. Amendola, *Interrogativi sul "caso" Fiat*, «Rinascita», 9 novembre 1979.

dava proponendo per far fronte alla crisi, erano ora accantonate per mancanza di interlocutori. Si trattava in sostanza di un disegno di politica industriale che prevedeva l'intervento dello stato a sostegno di un settore come quello automobilistico, che attraversava una crisi mondiale. Nello stesso modo la richiesta di licenziamenti di massa spazzava un'analogha richiesta del Pci di un piano nazionale per il settore, che vedeva la luce nel momento in cui i comunisti uscivano dall'area di governo<sup>30</sup>.

La linea della FLM si attestò sul rifiuto dei licenziamenti e della mobilità esterna, proponendo in alternativa la cassa integrazione a rotazione dei dipendenti in esubero. Cesare Del Piano, segretario della CISL, in una dichiarazione pubblica di quei giorni, fu l'unico a adombrare la possibilità della riduzione dell'orario di lavoro nella soluzione del caso Fiat, Nessun altro settore significativo del mondo sindacale o della sinistra riprese tale proposta. L'unica eccezione fu rappresentata dai compagni e dalle

-----  
30 La Conferenza nazionale dei comunisti della Fiat si svolse a Torino dal 21 al 23 febbraio 1980.

compagne della Lega Comunista Rivoluzionaria, che continuarono ad agitare la proposta della settimana lavorativa di 35 ore a parità di salario. Una iniziativa che condussero più sul terreno della propaganda, preferendo, nel concreto della lotta sindacale, schierarsi a sostegno delle proposte difensive più avanzate del movimento, in particolare sull'obiettivo della rotazione della cassa integrazione.

Il 27 settembre cadde il governo Cossiga; subito la Fiat bloccò la procedura dei licenziamenti e Cesare Romiti, amministratore delegato, annunciò la messa in cassa integrazione a zero ore per 23.000 lavoratori a partire dal 6 ottobre. Appena furono pubblicati i primi elenchi dei nominativi per la messa in cassa integrazione si ebbe la percezione che, nel colpire i cosiddetti "esuberanti", si volesse anche decapitare una generazione operaia, quella dei consigli, quella più attenta al controllo operaio in fabbrica. Come risposta alle liste di "proscrizione", il Consiglio di fabbrica di Mirafiori approvò una mozione che diede il via al presidio di tutti i cancelli e chiese alle confederazioni di proclamare uno sciopero generale.

Dai primi giorni di ottobre davanti agli stabilimenti FIAT, si an-

imò una nuova realtà sociale: il "popolo dei cancelli", gruppi folti di operai che sorvegliavano tutte le porte d'entrata giorno e notte. Fu questa secondo molti un'opzione inevitabile, assieme a quella dell'occupazione degli stabilimenti, più volte discussa, ma poi presto abbandonata, perché continuare con gli scioperi articolati, senza bloccare del tutto la produzione, significava accettare di fatto l'allontanamento dei 23 mila e indebolire la lotta e di conseguenza le trattative, visto che tra quelli vi era il fior fiore dei delegati e delle avanguardie più combattive. Su questo punto emersero anche valutazioni contrastanti nel PCI. Mentre Enrico Berlinguer in un comizio davanti alla porta principale di Mirafiori, alla precisa domanda di un delegato, Liberato Norcia, se il partito comunista avrebbe appoggiato l'eventuale occupazione della fabbrica, rispose che se questo fosse accaduto il partito si sarebbe schierato coi lavoratori, la federazione torinese e la parte moderata del partito guardava invece con interesse a una soluzione del problema che, nei fatti, accettava la messa in cassa integrazione dei 23 mila avanzata da Romiti.

## Quanti, e soprattutto, chi erano i 40.000

Il punto di svolta di questa lunghissima vicenda era messo in scena il 14 ottobre. Per quel giorno, il trentacinquesimo di quella lotta, era stata organizzata un'assemblea in un teatro torinese da parte di un'associazione di quadri intermedi dell'azienda, guidata da Luigi Arisio e fortemente sponsorizzata e sostenuta dall'azienda, come ha raccontato Carlo Callieri, all'epoca dei fatti ai vertici del management della Fiat, a cui si deve l'idea di trasformare la manifestazione al chiuso in un corteo nelle vie del centro della città<sup>31</sup>. L'intenzione assumeva un valore altamente simbolico perché in quel modo si voleva "conquistare", anche su un terreno mediatico, quel teatro che fino a qualche giorno prima era stato per le lotte operaie lo spazio urbano, il centro, verso cui convergevano tradizionalmente dalle periferie cittadine i cortei, in un'onda lunga che partiva dall'autunno caldo e che per molti aspetti sembrava rivi-

vere durante quelle settimane. La marcia dei capi assunse pertanto anche sul piano visivo un carattere di aperta contrapposizione con le manifestazioni operaie: il colore e la ritualità del corteo operaio, fatto di tamburi battuti, di slogan gridati a viva voce, di cartelli improvvisati, si ribaltava nel silenzio grigio di chi sfilava dietro la parola d'ordine "FLM non ci rappresenti", con in mano cartelli antisindacali fatti in serie.

L'inversione dei ruoli tra il protagonismo operaio che aveva attraversato il lungo decennio operaio ed il mutismo di chi, in prevalenza capi ed intermedi, lo aveva da sempre mal sopportato, risultava ancora più plateale perché cinque giorni prima, il 10 ottobre, una manifestazione convocata nella centrale piazza San Carlo in occasione dello sciopero generale era stata frettolosamente spostata a Mirafiori, davanti alla palazzina degli impiegati, per timore che si ripettesse il tentativo minaccioso della sfilata organizzata da capi ed intermedi il giorno precedente davanti allo stabilimento di Rivalta. Il rovesciamento simbolico era tale che i presidi, che resistevano dall'inizio della vertenza davanti ai cancelli, finivano per assumere il volto dell'ultima trincea, in un arroccamento a difesa delle casematte

31

-----  
Cfr. C. Callieri, *Fui io a suggerire la marcia dei capi*, «La Stampa», 16 gennaio 2008.

della propria cittadella, la fabbrica del conflitto, essendosi trasformata la lotta di movimento in una guerra di posizione.

Al di là della battaglia delle cifre - quanti erano in realtà i "40 mila" - che vennero subito accresciute ed amplificate dai grandi media e che, si spera, l'apertura prossima degli archivi potrà definitivamente dirimere, più interessante è provare a riflettere sulla composizione sociale di quella marcia, i cui protagonisti erano capi ed intermedi, tecnici ed impiegati, ma anche esponenti di quel "ventre molle" della stratificata classe operaia Fiat, il cui legame anche ideologico con l'azienda le lotte operaie del decennio avevano messo in crisi, ma non reciso definitivamente e che ora trovavano in quell'occasione la loro rivalsa. Se da un lato la direzione della marcia (le parole d'ordine su cui essa raggrumò in un fronte unico antisindacale i diversi scontenti delle politiche sindacali nell'universo di fabbrica), era saldamente nelle mani dei capi attraverso il Coordinamento quadri Fiat di Arisio, come pure la sua struttura organizzativa, è innegabile che a quel corteo parteciparono, determinandone in qualche modo il successo, anche lavoratori subalterni, rappresentanti di quella sezione "collabora-

tiva" individuata di lì a poco dalla famosa inchiesta Cespe sulla classe operaia della Fiat.

Quanto ai capi, la loro condizione di vita in fabbrica, da tempo logorata dalla contestazione operaia che ne aveva ridimensionato il ruolo di controllo della forza-lavoro - prerogativa che, nella fabbrica fordista, costituiva l'aspetto fondamentale della loro funzione nell'organizzazione del lavoro- negli ultimi anni del decennio veniva ulteriormente provata dalle ristrutturazioni tecnologiche che riducevano quel che rimaneva delle loro mansioni tecnico-produttive ed i loro compiti amministrativi ad una prestazione soltanto più burocratica. A queste ragioni, più che all'appiattimento determinato dall'egualitarismo delle politiche salariali, va fatta risalire la condizione di frustrazione della "vita da capi", da molti individuata come molla scatenante della marcia.

Più in generale la questione dei quadri intermedi rappresentava un nodo irrisolto nella strategia del sindacato, sebbene esso avesse negli ultimi anni tentato un recupero verso questi strati, dedicando al tema più di un convegno di studi. Di queste difficoltà ci parla un episodio emblematico, nel 1979 durante un'assemblea di delegati al Palazzetto dello sport



di Torino contro il licenziamento dei 61, quando l'affermazione di Luciano Lama, «Anche i capi sono lavoratori», venne contestata da molti dei presenti con fischi e brusii. Diversamente da

la sua spina dorsale, costituita dagli operai comuni delle linee di montaggio, percepiva immediatamente come la prima controparte del potere padronale in fabbrica: e del resto cercare di unificare nella fabbrica fordista le ragioni dell'operaio della catena, inchiodato ad un ruolo meramente esecutivo, con quelle del tecnico, dell'impiegato o del capo era davvero un'impresa di Sisifo.



altri momenti della sua storia, il sindacato dei consigli non era riuscito a stabilire un rapporto con questi settori della fabbrica, che

La questione dei quadri intermedi assumeva anche per alcuni versi un rilievo "etnico", perché, mentre la stragrande maggioranza degli operai addetti alle linee era costituita da immigrati, per lo più meridionali, il ruolo dei quadri intermedi era quasi sempre rivestito da piemontesi e più in generale da settentrionali, per via delle modalità stesse con cui si era andata costituendo, attraverso le diverse ondate migratorie degli anni '50 e '60, la popolazione di fabbrica<sup>32</sup>.

32

Cfr. A. Baldissera, *La svolta dei quarantamila*,

Se in quest'area di problemi vanno indagate le cause del processo che, acuite da 35 giorni di blocco dei cancelli, precipitarono nella marcia, condensando diverse forme di risentimento contro il controllo operaio conquistato nel decennio dalle lotte dei lavoratori, colpisce la generale sottovalutazione dell'iniziativa dei quadri da parte sindacale. All'annuncio dell'iniziativa la FLM chiese di poter intervenire all'assemblea, ricevendo uno scontato diniego, dopo il quale il sindacato rimase fermo aspettando gli eventi. Né dopo la marcia pensò ad iniziative di risposta, in un vuoto d'azione non giustificabile con il problema reale di non drammatizzare ulteriormente lo scontro. Lo sbotto velleitario di Carniti alla notizia che arrivava da Torino: «Domani vi porto in piazza cinquecentomila persone» rimase tale; Lama non ebbe altro pensiero che quello di chiudere al più presto la vertenza, chiedendo alla controparte, nella persona di Romiti, di stilare il testo dell'accordo, come se quella marcia – glielo rimproverò un delegato di Mirafiori presente nella delegazione delle trattative – contasse più dei 35 giorni di resistenza operaia. Non è diffi-

cile credere che, pur di fronte alla novità clamorosa dell'iniziativa dei capi, vi potessero essere altre vie per chiudere quel confronto, impedendo almeno che fosse la marcia a suggellare il decennio e non le sue straordinarie conquiste.

## Epilogo

Lo scontro era stato lungo. Secondo Rocco Papandrea, delegato delle Meccaniche Mirafiori, la Fiat arrivò alla fine con l'acqua alla gola. «I lavoratori avrebbero potuto resistere ancora, furono invece bruciati da come il sindacato gestì la fine della vertenza. L'apparato sindacale aveva cominciato a frenare, si stava mettendo di traverso, a cominciare dal rifiuto di rispondere adeguatamente alla prevista manifestazione dei capi che era in procinto di tenersi a Torino»<sup>33</sup>. L'atteggiamento della

-----

33 R. Papandrea, in *Rocco: l'operaio della politica*, a cura di S. Dalmaso, Torino, 2009, p. Di quei giorni convulsi Rocco ricordava una discussione con Cesare Damiano, segretario FLM a Torino e della FIOM. Lui propose una contromanifestazione, ma la sua proposta fu respinta. Lo stesso Damiano gli disse che sbagliava (ibidem).

FLM nei confronti della prevista manifestazione dei capi fu quello di minimizzarne la portata. Solo alcune centinaia di operai diedero vita quella mattina ad una contromanifestazione. Così uno di loro ricordò quella giornata: «I capi che inizialmente si radunarono in assemblea al Teatro Nuovo erano pochi, 2-3 mila, e molto impauriti. Quando uscirono cominciarono ad aggregare gente che era venuta a vedere. Il corteo s'ingrossò fino a 4-5 mila persone». Quando giunsero al centro della città in via Roma «col cavolo che erano quarantamila, al massimo 12-13 mila, non molto di più. Infatti, il Gaz-

zettino regionale di mezzogiorno parlò di ventimila persone, La «Stampa Sera» di 25.000. Poi «La Stampa» del giorno dopo sparò 30.000 e «Repubblica» 40.000. Fu una cifra gonfiata, manovrata ad arte»<sup>34</sup>.

Il mattino dopo la “marcia dei 40 mila” molti lavoratori andarono ai picchetti, secondo alcune fonti non per entrare, ma perché avevano capito che la situazione si faceva difficile, precipitava. Nel frattempo era giunta la notizia del raggiunto accordo. Il pomeriggio si riunì il Consiglio dei delegati della Fiat Mirafiori al cinema Smeraldo con la partecipazione di tutto lo stato



maggiore sindacale: Lama, Carniti, Benvenuto, Trentin, Garavini, Marini e i dirigenti della FLM. Il clima era "caldissimo", molti intervennero a criticare la proposta d'accordo, tutti accolti da calorosi applausi. Si discusse a lungo, molte le bordate di fischi verso i dirigenti sindacali, i quali ad un certo punto abbandonarono la sala dichiarando «non valido» il "Consiglione". Ma l'assemblea non finì lì, come sembrerebbe da alcune ricostruzioni, i delegati restarono. Rocco Papandrea propose di mettere ai voti una mozione che rifiutava l'ipotesi di accordo. Si discusse per mezz'ora circa, poi la mozione passò praticamente all'unanimità<sup>35</sup>. Più in là

-----  
35 Cfr., *Con Marx alle porte*, cit., p. 43. Questo il testo della mozione: «L'assemblea, dopo un attento dibattito valuta l'ipotesi di accordo ancora insufficiente. In particolare, riteniamo non accettabili i punti che accettano la cassa integrazione a zero ore per 23 mila lavoratori del listone Fiat. Ribadiamo quanto detto nel corso delle ultime settimane: nessun accordo può essere accettato se non viene ritirato il listone di proscrizione, poiché l'accettazione di esso vuol dire la distruzione della nostra forza organizzata in fabbrica. Per queste ragioni riteniamo che

di questo non si andò. Esterrefatti e frastornati per l'abbandono dell'assemblea dei dirigenti sindacali, i delegati del Consiglione non furono in grado di assumersi la responsabilità di continuare la lotta, non riuscirono in quel frangente ad essere «gruppo dirigente»<sup>36</sup>.

Il giorno seguente si svolsero varie assemblee coi lavoratori, ai quali fu chiesto di approvare il contratto. Un'analisi dettagliata dell'esito delle votazioni sull'accordo nelle varie assemblee che si tennero negli stabilimenti Fiat fu pubblicata nel libro *Con Marx alle porte*. Da essa risulta che le assemblee del mattino si espressero in stretta misura a favore, mentre quelle pomeridiane votarono a grande maggioranza contro. I cinegiornali ci restituiscono immagini di assemblee in cui, nei piazzali davanti a Mirafiori, a votare contro

---

non si possano fare passi indietro nelle forme della mobilitazione e proponiamo ai lavoratori di discutere, organizzarci, per fare l'ultimo sforzo necessario a raggiungere tutti i nostri obiettivi» (ivi, p. 213)

36 F. Turigliatto, *Trentacinque giorni, vent'anni fa*, «Bandiera Rossa», n. 3, novembre 2000



sono soprattutto gli operai che si accalcano intorno agli oratori, coloro cioè che avevano sostenuto i presidi, mentre sullo sfondo lo approvano schiere per lo più di capi ed impiegati. Complessivamente si può dire che l'accordo fu respinto. Di fronte a quei risultati la FLM di Torino esitò, i dirigenti sindacali si riunirono quel giorno con i segretari per un esame complessivo ed al loro interno emersero molti dubbi. «La riunione avrebbe constatato il fatto che non esisterebbero le condizioni per andare a firmare un accordo, dopo la brusca virata della consultazione pomeridiana», scrisse a caldo un giornalista sul quotidi-

ano «L'Unità»<sup>37</sup>. Ma fu un istante: CGIL, CISL e UIL avevano optato per l'approvazione dell'accordo e la FLM si adeguò.

Il modo d'agire di quella classe operaia si era fatto forte dell'esperienza acquisita nelle lotte dell'autunno caldo del 1969: premere a fondo e con decisione sui sindacati e sulle direzioni per costringerle a cambiare la linea rivendicativa o a tenerla senza cedere a compromessi. Una esperienza che aveva dato dei risultati, ma che questa volta non

37 Cfr., B. Ugolini, «L'Unità», 17 ottobre 1980. Per i dati riassuntivi delle votazioni cfr., *Con Marx alle porte*, cit., pp. 47-48.

funzionò. In altri momenti una resistenza come quella, un dissenso come quello che si manifestò nel Consiglio e nelle assemblee, li avrebbe costretti a indietreggiare. Ora non più. «La sola pressione [si rivelò] un'arma in gran parte spuntata nelle mani dell'avanguardia operaia. Le direzioni sindacali [capirono] che cedere alla mobilitazione operaia voleva dire moltiplicare per cento le difficoltà a far passare l'austerità»<sup>38</sup>.

Di fronte a questo atteggiamento risoluto il "movimento dei cancelli", che non aveva costruito, né prima né in quel frangente, strumenti organizzativi e di coordinamento alternativi a quelli sindacali, non trovò la forza «per ribaltare l'accordo, né tanto meno di gestire la situazione che si sarebbe creata scegliendo di proseguire la lotta. Non esisteva nessuna organizzazione che potesse assumersi un compito di questo tipo, contro il parere nazionale dei sindacati e dei partiti»<sup>39</sup>.

-----  
38 A. Caforio,  
*Difendere oggi il sindacato di classe*, «Bandiera Rossa», 2 novembre 1980.

39 D. Antonello, L. Vasapollo, *Eppure il vento soffia ancora: capitale e movimenti dei*

La sconfitta subita dai lavoratori con la firma dell'accordo, che prevedeva la messa in cassa integrazione a zero ore, rappresentò la fine di un'epoca della storia del sindacato, quello conflittuale e antagonista degli anni Settanta. Se quel decennio era passato alla storia come gli anni della democrazia dei consigli, gli anni Ottanta segnarono il ritorno del comando verticistico delle direzioni sindacali, con conseguente diminuzione della democrazia interna e il venir meno del peso della rappresentanza, elemento

---

*lavoratori in Italia dal dopoguerra ad oggi*, Milano, Jaca Book, 2006, p. 187. Per un decennio, «l'esperienza dei consigli di fabbrica si era come bloccata in uno stato ibrido: struttura di base del sindacato, ma senza possibilità di decidere nelle scelte delle organizzazioni e senza nemmeno possedere una piena autonomia politica, finanziaria, organizzativa; un ambito d'azione che si era sostanzialmente confinata dentro la fabbrica, delegando la rappresentanza generale alle élite politiche e sindacali, si mostrò incapace di reagire alla sindrome del tradimento costruendo un'alternativa alla politica dei grandi apparati del movimento operaio» (R. Renzacci, cit., p. 121).

sostanziale di quella democrazia. Il sindacato dei consigli era legittimato nell'agire da un mandato attribuitogli dai lavoratori. Negli anni Ottanta la legittimazione i sindacati iniziarono sempre più a cercarla nelle istituzioni e nell'impresa, come se fosse loro conferita dallo Stato o dal riconoscimento dell'azienda, invece che dai lavoratori. Questo tipo di riconoscimento istituzionale richiedeva la partecipazione co-gestiva e concertativa ai progetti di gestione e di ristrutturazione capitalistica. E questo non si poteva fare finché nel sindacato dominava un'anima antagonista. Essa andava sostituita con quella contrattualista, ha scritto Piero Fassino; questo comportava una revisione profonda degli obiettivi, alcuni andavano abbandonati altri introdotti: «competitività, produttività», «adeguamento di diritti e condizioni di lavoro all'evoluzione della struttura produttiva e dei mercati», «part-time, mobilità interna e esterna»; lungo questo percorso, intrapreso allora, prosegue il nostro, si dovette ancora superare il difficile scoglio rappresentato dallo scontro sulla scala mobile del 1984<sup>40</sup>; superato quell'ultimo in-

toppo – concludeva l'ex dirigente comunista - il travaglio sindacale, apertosi sulla fine degli anni Settanta, finalmente giungeva a termine con la concertazione e l'accordo del 23 luglio 1993<sup>41</sup>. Intanto, dei 102.508 dipendenti che ancora nel 1979 costituivano l'organico della Fiat Auto in Piemonte, nel 1984 ne restavano 55.398. Alle iniziali 23 mila espulsioni, infatti, se ne aggiunsero altre, fino a determinare un

---

dei punti alla scala mobile, voluto dal governo Craxi spaccò i sindacati confederali. Al provvedimento si opposero la componente comunista della CGIL e il PCI. L'esito negativo del referendum aumentò il peso e la determinazione di chi voleva portare fino in fondo la riforma della funzione dei sindacati.

41 P. Fassino, *Per passione*, Milano, Rizzoli, 2003, pp. 129-134. All'epoca era il responsabile fabbriche del PCI torinese. Le sue convinzioni, espresse nel libro autobiografico, erano del tutto simili a quelle che manifestò dopo i giorni caldi della lotta operaia a Torino, si veda in proposito la sua intervista, rilasciata nel 1983 e pubblicata in seguito su «Bandiera Rossa», n. 8, novembre 1990 col titolo *In quei giorni a Torino la svolta tra due epoche*.

saldo negativo di circa 50 mila posti di lavoro perduti: con essi scomparve pressoché in modo totale la generazione di delegati e avanguardie operaie sulla quale si era retto dal 1969 l'esercizio del controllo operaio e sindacale all'interno degli stabilimenti. Quell'episodio intenso e prolungato di lotta di classe rappresentò uno snodo all'interno di una vicenda ricca e intensa del movimento operaio italiano, che si concluse in quell'autunno ai cancelli di Mirafiori. Per come finì, il presente dà ragione ai Piero Fassino e torto ai tanti che vi parteciparono con entusiasmo e speranza di farcela. Oggi quei protagonisti stanno brechtianamente «dalla parte del torto», altri hanno avuto ragione. Non potendo, oggi come ieri, sedersi dalla parte di quelli che hanno ragione, perché i posti sono già tutti occupati, non rimane che continuare a stare «dalla parte del torto», conservando la memoria di quegli uomini in carne ed ossa, memori del monito di Max Horkheimer: «La denuncia di ciò che al presente viene chiamato ragione è il più grande servizio che la ragione possa prestare». **I**

# 35 giorni alla Fiat

di Franco Turigliatto

*Articolo pubblicato sulla rivista  
Bandiera Rossa del novembre del  
2000*

Un altro mondo. È questa la sensazione che si prova andando a ristudiare la lotta dell'80 alla Fiat, ma soprattutto analizzando lo scontro alla luce di quanto era avvenuto nel decennio precedente. Anche chi ha vissuto direttamente e da militante quel periodo e ha la percezione della sua straordinaria diversità rispetto al presente, incontra molte sorprese nel rimettere a fuoco le caratteristiche eccezionali del più lungo periodo di mobilitazione della classe operaia italiana e di vasti strati popolari: quelle lotte, quella coscienza operaia sono state realtà e non solo il lucido ricordo di sogni del mattino.

“Lo spartiacque della Fiat” titolava nel gennaio dell'81, nell'analizzare la battaglia della Fiat, la rivista Critica Comunista, impegnata con pochi altri nel far comprendere la portata della



sconfitta, di fronte a uno schieramento politico e sindacale che, per lungo tempo, avrebbe negato la disfatta costruendo la ridicola cortina ideologica di una presunta vittoria. Oggi quel termine "spartiacque" lo si ritrova in quasi tutti i commenti e più nessuno nega che da quella sconfitta cominciò un arretramento che non ha ancora fine del movimento sindacale e di classe.

Per altro, la proprietà Fiat ha festeggiato quella vittoria lo scorso anno, in forme appariscenti, utilizzando Torino come palcoscenico (e i fondi pubblici) per il centenario della fondazione dell'azienda e, in forma sobria, con un dibattito all'Unione industriale nella ricorrenza della marcia dei capi in questo ottobre. Sul fronte sindacale niente di equivalente. L'anno scorso i massimi leader delle Confederazioni avevano fatto da comparse compiacenti alle celebrazioni Fiat, e quest'anno non hanno ritenuto di dover produrre particolari iniziative, coerenti con la scelta operata da tempo di rimuovere l'evento dalla riflessione. Il bilancio è stato fatto senza discutere: era una lotta sbagliata di un sindacato sbagliato, la Flm, che per fortuna non esiste più dal 1984.

La segreteria della Cgil Piemonte ha presentato il libro

Cento e uno anni di Fiat (su cui si è sviluppato uno dei dibattiti più qualificati), mentre l'assemblea della Fiom che doveva essere il punto forte della memoria operaia è saltata per l'alluvione che ha colpito il Piemonte<sup>42</sup>. Di fronte alle tonnellate di falsificazioni e di ricostruzioni di comodo operate dalle pubblicazioni uscite nello scorso anno, due libri hanno ricostruito le vicende dell'autunno '80: quello sopra segnalato di Moscato, Giachetti, Renzacci, Polo, Revelli, e Restaurazione italiana di Polo e Sabbatini<sup>43</sup>. Rimando alla salutare lettura di questi libri e degli articoli di Revelli e Papandrea su *Liberazione* per la ricostruzione degli avvenimenti dell'80 per affrontare qui

-----  
42 Cremaschi, Pierini, Renzacci, Sabbatini sono i dirigenti sindacali intervenuti per difendere le ragioni di quella lotta, confutando anche la tesi dell'inevitabilità della sconfitta, e dimostrando che esistevano le condizioni per un'altra soluzione ancorché di mediazione.

43 *Il Manifesto* è tornato più volte sui dibattiti svoltisi, mentre *Liberazione*, che aveva perso l'occasione di promuovere la diffusione di *Cento e uno anni di Fiat*, ha pubblicato un corposo inserto il 15 ottobre.

alcuni nodi politici.

## A chi il potere in fabbrica

Parto dalle considerazioni dei dirigenti (o ex) della Fiat che hanno espresso in tutte le sedi con estrema franchezza la loro interpretazione del decennio rosso, senza cercare coperture ideologiche o sociologiche, tanto da spiazzare gli intellettuali cortigiani presenti a un dibattito dell'Unione culturale, impegnati invece a produrre un'analisi "obiettiva e scientifica" della vicenda a sostegno delle ragioni aziendali. Lo possono fare perché hanno vinto, perché si sentono forti, egemoni in una società la cui ideologia dominante è più che mai quella della classe dominante. Callieri e Romiti millantano un'azienda illuminista e conciliante, salvo, subito dopo affermare che i rapporti di forza che si erano creati erano intollerabili e incompatibili con il funzionamento del grande gruppo industriale.

Per salvare la Fiat, occorreva quindi un gesto di discontinuità, uno choc: solo una prova di forza di grande significato materiale politico e simbolico avrebbe potuto permettere il ritorno della normalità in fabbrica e per questo occorreva l'espulsione fisica di quei lavoratori che attra-

verso la struttura dei delegati, del rapporto tra delegato e squadra aveva cristallizzato il controllo e la forza operaia<sup>44</sup>. Dal loro punto di vista e nella loro brutalità i padroni dicono il vero. Il capitalismo può subire per un certo periodo forme di controllo operaio sotto

-----  
44 I consigli di fabbrica vennero organizzati con l'elezione diretta "tutti elettori e tutti eleggibili" dovevano rappresentare direttamente la condizione del lavoratore e alla Fiat tutto doveva essere contrattato. Si pensi al controllo delle lavorazioni attraverso i tabelloni: fu una conquista importante dei lavoratori Fiat che permetteva loro di sapere quanto e cosa stavano facendo. Quei tabelloni sono stati usati ancora oggi, con la differenza che non sono stati controllati dai lavoratori ma dall'azienda mentre prima dell'80 nell'indicazione del flusso e degli obiettivi c'era la possibilità di verificare continuamente la coerenza tra ciò che era stato contrattato e ciò che veniva fatto. "Alla Fiat era nata la validazione consensuale. Le condizioni e le prestazioni di lavoro potevano essere accettate solo se c'era l'accordo dei lavoratori, al di là delle regole "scientifiche": un ambiente era considerato sano se i lavoratori lo ritenevano tale, il rumore era supportabile se i lavoratori l'accetavano" (Sabbatini, p. 136).



l'impatto della lotta operaia, ma alla lunga o i lavoratori riescono ad andare oltre, rimettendo in discussione il potere complessivo dell'azienda e dei padroni, oppure si creano le condizioni per la controffensiva restauratrice e reazionaria delle forze borghesi. La dialettica della lotta di classe è implacabile e le vicende italiane l'hanno confermata.

## **Rapporti di forza alla fine degli anni 70**

Nelle analisi svolte sulla vicenda Fiat sono stati evidenziati la connessione tra il nuovo quadro economico internazionale e le difficoltà dell'azienda a reggere la concorrenza e gli specifici rapporti di forza nella fabbrica;

sono invece rimasti in ombra i rapporti di forza complessivi nel paese e i risultati conseguiti dalla politica dell'unità nazionale; se essa avesse o meno radicalmente logorato il movimento dei lavoratori. La borghesia italiana, dopo essere arretrata di fronte alla grande ascesa, operando una serie di concessioni, tra cui va segnalata anche quella dell'unificazione del punto di contingenza (nel '75) ha cercato il recupero con una molteplicità di strumenti, utilizzando l'aumento della disoccupazione e della emarginazione giovanile, portando avanti la politica dell'austerità con il sostegno della direzione del Pci e dei sindacati approdati alle scelte dell'Eur, puntando a indebolire i settori



meno organizzati e più fragili dei lavoratori, come premessa per un indebolimento più strutturale anche dei settori forti.

Ma alla fine del '78 si è resa conto che i successi conseguiti erano parziali e che occorreva fronteggiare più direttamente i settori operai fondamentali, che con la loro forza mantenevano una funzione centripeta e di riferimento. Nello scontro contrattuale del '78-'79 le forze padronali passarono dunque all'offensiva, puntando a sconfiggere il movi-

mento di massa sul campo; considerarono la prova di forza tanto più necessaria perché metalmeccanici, chimici e altre categorie, pur avendo approvato formalmente l'Eur, avevano varato piattaforme rivendicative, certo insufficienti, ma non coerenti con la logica dell'Eur. Portarono al tavolo delle trattative la loro piattaforma centrata sul recupero della produttività e della flessibilità, contrapponendosi con determinazione a una lotta operaia che si protrasse per mesi e mesi. Furono infine costretti a cedere di fronte a una classe che aveva compreso la portata politica dello scontro e prodotto una straordinaria mobilitazione (120 ore di sciopero, la manifestazione a Roma di giugno

e le incredibili giornate di luglio a Torino). I lavoratori chiusero lo scontro in parità sul piano dei contenuti rivendicativi, ma nella consapevolezza di avere vinto politicamente e di essere riusciti a difendere il sindacato unitario dei consigli. Gli applausi scroscianti nelle assemblee di Mirafiori per l'approvazione della piattaforma furono un applauso per la Flm ma anche per se stessi, per essere riusciti in quella battaglia difficilis-

sima<sup>45</sup>. Tutto avvenne malgrado i veleni che il terrorismo seminava

in quegli anni, con gli elementi di divisione e di sospetto che generava nelle fabbriche.

In effetti non solo in Italia, ma in Europa, i lavoratori a partire dal '78, dopo una prima fase di confusione di fronte alla crisi capitalistica e ai processi di ristrutturazione, avevano delineato risposte in tre direzioni: lotte dure per il salario per infrangere i limiti imposti, una notevole pressione nel movimento sindacale per un mutamento di rotta, lotte parziali, ma molto esplosive, contro i licenziamenti e la chiusura delle fabbriche. Vale la pena di ricordare che in quegli anni la nostra corrente politica dovette ingaggiare una battaglia acerrima per chiarire che la partita nel paese e in Europa, anche con un movimento operaio posto sulla difensiva, era aperta e che le battaglie che avrebbero definito i rapporti di forza erano da combattere.

-----  
45            Analizzando la lotta contrattuale, Rocco Papandrea, nel maggio del '79, così individuava la politica della borghesia: "La borghesia ha dovuto verificare come sia per ora sfumato il tentativo di andare ad un logoramento della classe operaia attraverso la collaborazione con le direzioni burocratiche. Questo fa sì che si faccia sempre più strada una tendenza allo scontro più duro con il movimento operaio, cercando attraverso di questo e attraverso il ridimensionamento della forza organizzata della classe operaia e dello stesso sindacato, di ottenere il medesimo obiettivo". Papandrea spiegava poi che la borghesia, consapevole della tenuta della classe operaia, mentre praticava una politica più aggressiva continuava ad utilizzare le divisioni sindacali cercando di imporre ai settori più moderati del sindacato di diventare elemento di repressione verso quelli "indisciplinati". A sua volta Sabbatini precisa che "la Fiat visse molto male quel contratto e si convinse che i rapporti sociali non si sarebbero ammorbidenti, anzi si sarebbero inaspriti. Prese corpo allora la decisione di accelerare lo scontro, prendendo l'iniziativa anche se in modo traumatico: subito dopo il contratto vi fu il licenziamento dei 61" (p. 116).

### **L'impasse politico**

L'impasse verso cui si stava correndo non era ancora nella tenuta sociale e di lotta del movimento, ma aveva un carattere più politico. Ecco come veniva prospettata in Critica Comunista: "I lavoratori intuiscono istintivamente di trovarsi di fronte non a "un incidente di percorso" temporaneo dell'economia capitalista,

ma a una crisi strutturale profonda. Intuiscono istintivamente che non possono essere né i padroni di una fabbrica che sta fallendo, né quelli di un'intera branca industriale a poter ristabilire la piena occupazione, anche se sotto la pressione di uno sciopero molto duro e prolungato. Solo a livello dell'economia considerata nel suo insieme possono intervenire delle soluzioni minimamente efficaci. Ma dicendo "l'economia considerata nel suo insieme" si dice in realtà "governo", "Stato e potere politico".

Qui entrano in gioco scelte politiche e orientamenti delle grandi forze socialdemocratiche e di provenienza comunista, che avevano ben altra politica che quella di un percorso anticapitalista coerente. In Italia, tuttavia, esisteva una variante particolare. La grande massa dei lavoratori considerava sua direzione non solo il Pci, ma anche le direzioni sindacali di categoria a partire dalla Flm: dietro c'era il prestigio di tanti anni di lotte e di conquiste e la verifica che gli operai potevano condizionarle attraverso la mobilitazione di fabbrica. Le vicende del '79 avevano confermato questa dialettica, anche se la situazione della direzione della Flm e della Fulc (chimici) che avevano, se pur solo formalmen-

te, accettato l'Eur, era diventata contraddittoria e contestata da ampi settori di lavoratori, aprendo spazi per la costruzione di una sinistra sindacale anticapitalista; parliamo di spazi obiettivi, perché sul piano soggettivo nessuna forza di rilievo nazionale si pose allora questo obiettivo.

## **Crisi dell'auto e risposte sindacali**

In questo quadro va collocato il dibattito sull'analisi della natura della crisi dell'auto, della politica della Fiat e delle scelte strategiche del movimento sindacale. La riflessione di Fassino, nell'80 responsabile fabbriche del Pci a Torino, giunge alla conclusione che al fondo era la Fiat ad avere ragione; ritiene che in campo ci fossero solo due posizioni: chi riconosceva l'esistenza di una forte crisi e quindi delle difficoltà della Fiat a reggere la concorrenza internazionale e ne deduceva che il movimento operaio doveva "concertare" con la direzione della Fiat la soluzione da dare agli esuberanti e chi, non riconoscendo la natura obiettiva della crisi, individuava solo la manovra politica e la volontà di rivincita della Fiat imponendo forme di lotta e contenuti che avrebbero determinato la sconfitta.



Sabbatini, al tempo segretario Flm, ha polemizzato duramente contro questa posizione e contro le posizioni prevalenti nel Pci, insistendo giustamente sul carattere strategico della scelta Fiat di sconfiggere il movimento dei lavoratori e spiegando che era possibile una soluzione più favorevole per i lavoratori a cui non si giunse per la pesante responsabilità del Pci nazionale e torinese e delle direzioni confederali. Sabbatini, però, sottovaluta come gran parte del movimento sindacale e della Flm avesse una lettura inadeguata della situazione economica, della nuova fase di accumulazione capitalistica e della crisi strutturale e della natura delle scelte della Fiat.

Il movimento operaio arrivò impreparato sul piano politico e dei contenuti alla prova di forza. Sabbatini ritiene che la piattaforma aziendale dell'80 fosse la risposta giusta perché si faceva carico delle nuove esigenze produttive, proponendo sia la difesa della condizione dei lavoratori e sia la ricerca di un nuovo modo di fare l'automobile ed il superamento delle linee. Non condivido questa valutazione: l'impostazione rivendicativa e politica della Flm mi sembrò già allora molto debole, al di sotto dei problemi politici enunciati e della stretta complessiva che maturava in Europa. Quella piattaforma restava in un limbo indefinito tra la politica dell'Eur e una risposta

di classe alla crisi, non poneva l'obiettivo della riduzione dell'orario (che pure era stato avanzato parzialmente nella piattaforma contrattuale del '79 senza che si fosse riusciti a raggiungere un risultato), mentre apriva larghi spazi sui problemi della mobilità, della flessibilità e del recupero della produttività. Eppure, le 35 ore erano centrali (dal punto di vista sindacale, e anche politico) in alternativa ai disegni della Fiat e delle ristrutturazioni annunciate. Nel settembre '80 avrebbero dovuto essere il perno su cui costruire un progetto per far restare in fabbrica tutti i lavoratori e non giocare la partita tutta sulla difensiva; invece la riduzione dell'orario fu rilanciata solo dal segretario Cisl di Torino Del Piano, senza che nessun dirigente sindacale importante la riprendesse, per non parlare del Pci che da sempre aveva poca simpatia per questa rivendicazione.

Una modesta forza politica, se pur significativamente presente alla Fiat, la Lega Comunista Rivoluzionaria (Lcr), lo difese strenuamente ma propagandisticamente; sul piano concreto si trincerò anch'essa sulla richiesta della cassa integrazione a rotazione, dovendo far la scelta, visti anche i ruoli e le responsabilità dei suoi compagni nei consigli

delle sezioni Fiat, di non estraniarsi ma di legare la propria sorte al movimento reale che si stava producendo.

## **La discussione sulle forme di lotta**

In realtà, il nodo non era solo la riduzione d'orario ma, in un'ottica di alternativa, avrebbe dovuto essere messa in discussione la proprietà stessa della Fiat, la sua nazionalizzazione o socializzazione in un quadro di controllo operaio e di suo allargamento sul piano sociale. Ma su questo terreno solo forze minoritarie erano disposte ad avventurarsi. La discussione su "blocco delle portinerie" o "occupazione" aveva una valenza politica che andava ben al di là delle forme di lotta. Gli operai Fiat restarono a metà del guado, bloccarono la fabbrica, ma non ebbero il coraggio di entrarci, di prenderne possesso, in altri termini di contestare il diritto di proprietà e di essere spinti per questa strada a ripensare anche ad un evento, un'esperienza del loro passato lontano, quella dell'autogestione<sup>46</sup>.

-----  
46 Alla domanda di G.Polo su come la Flm cercò di gestire la divisione introdotta dalla divisione tra coloro che comparivano nelle liste



Ma l'occupazione nello stesso tempo avrebbe aperto una crisi sociale e politica ben più grande nel paese, ponendo con forza all'attenzione e alle scelte di tutti la questione politica, la direzione di marcia in cui andare dal punto di vista strategico, avrebbe trasformato una battaglia difensiva in una forzatura offensiva. Queste considerazioni naturalmente non implicano di per sé che questi sviluppi avrebbero permesso una soluzione vittoriosa dello scontro. Di certo sarebbe stato uno degli scenari meno graditi, al di là delle dichiarazioni di Berlinguer sull'occupazione, per il gruppo dirigente del Pci, che da molti anni lavorava per un rientro morbido della crisi italiana e che fece di tutto, come Fassino in più occasioni ha spiegato, perché si



affermassero gli orientamenti più moderati.

## I limiti di un'esperienza

di proscrizione e gli altri, Sabbatini dà questa risposta: "Con il blocco dei cancelli, risposta moderata rispetto a chi voleva occupare lo stabilimento, con uno sforzo notevole che nessuno ha mai apprezzato: infatti, se non avessimo deciso il blocco dei cancelli ci sarebbe stata l'occupazione della fabbrica".

Il dramma dell'80 è quindi tutto politico: l'impasse e la sconfitta non vengono per i cambiamenti strutturali o per un complessivo deterioramento della forza dei lavoratori, ma per il deficit politico di direzione alternativa. LA Flm fa da supplenza, ma il

suo gruppo dirigente per storia, per collocazione, per ruolo anche degli apparati non può dare di più, non vuole e forse neppure è in grado di pensarci, o proporsi un ruolo anche di direzione politica.

I lavoratori, i quadri hanno un'esperienza decennale di lotta, ma la loro esperienza resta chiusa dentro l'ambito della fabbrica, dove conoscono tutto, dove sono in grado di padroneggiare fino in fondo gli strumenti della lotta di classe, ma delegano ad altri la politica, provando a spingere i loro dirigenti, ma nessuna esperienza seria di costruzione di una autonomia politica dei consigli, di coordinamento delle aree sociali di base di sinistra viene tentata seriamente<sup>47</sup>. E così, la sera del

-----  
47 Gabriele Polo interroga ripetutamente Sabbatini su questo nodo: "Quegli operai si è detto che erano molto bravi a lavorare in negativo, a controllare la fabbrica attraverso il blocco delle iniziative padronali, ma che erano molto meno bravi nel proporre politiche alternative: che insomma la loro forza di interdizione diventava la loro debolezza di proposizione" (p.135), e ancora "Questa grande capacità di conoscere e controllare la fabbrica, a patire dalla realtà concreta, può anche trasformarsi in

15 ottobre, al cinema Smeraldo si consuma il dramma: il Consiglio respinge all'unanimità l'accordo; comprende pienamente il senso politico di quel che sta avvenendo ma, esterrefatto per l'abbandono di tutto il gruppo dirigente sindacale, non ha la forza e la capacità di assumere su di sé la continuazione della lotta, non riesce ad essere gruppo dirigente e non potrà continuare la lotta se non in alcune situazioni, ma senza prospettive e andando verso l'esaurimento delle forze.

Renzacci così riassume l'esperienza dei Consigli sul piano politico: "Per un decennio l'esperienza dei Consigli di fabbrica si è come bloccata in uno strano ibrido: struttura di base del sindacato ma senza possibilità di decidere nelle scelte delle organizzazioni e senza nemmeno possedere una piena autonomia politica, finanziaria, organizzativa, un ambito di azione che, nonostante il generoso tentativo dei consigli di zona, si è sostanzialmente confinato dentro la fabbrica, delegando la rappresentanza generale alle élite politiche e

---

un elemento di debolezza se non c'è la capacità di portarla all'esterno; e così si spiega l'isolamento che si è verificato negli ultimi giorni della vertenza" (p.137).

sindacali, l'incapacità di reagire alla sindrome del tradimento costruendo un'alternativa alla politica dei grandi apparati del movimento operaio" (p.121).

Naturalmente sarebbe ingeneroso scaricare su questa straordinaria classe operaia le responsabilità dell'impasse politico. Occorre affermare con chiarezza che la maggior forza del movimento operaio, il Pci, non volle dare risposta politica di classe, anticapitalista alla domanda che emergeva dal più grande e prolungato movimento di massa mai prodottosi nel nostro paese. E le forze della nuova sinistra, pur producendo un decennio di sforzi anche generosi per costruire un'alternativa al gruppo dirigente del Pci, segnarono il loro percorso di così tante debolezze ed errori che furono condotte ad un complessivo fallimento.

### **Perché soli?**

Ma un'ulteriore domanda va fatta sulla conclusione di quella vicenda, quella che Renzacci ha posto con forza in tutti i dibattiti torinesi senza peraltro avere risposte. Perché i lavoratori della Fiat, perché il Consiglio, perché quelle assemblee drammatiche di lavoratori che respinsero l'accordo furono lasciati soli? Perché nessun settore della

direzione sindacale, nazionale o torinese, volle essere con i lavoratori fino in fondo, condividere le loro scelte, rispettare il mandato che avevano avuto? Perché, aggiungo, accettarono la logica e le scelte dell'apparato in un meccanismo di domino per cui la direzione nazionale della Flm accettò le imposizioni delle segreterie Cgil-Cisl-Uil e, a catena, le strutture locali della Cgil e della Flm piegarono la testa?

L'esito della lotta probabilmente nel contesto dato non sarebbe cambiato, ma una scelta diversa avrebbe impedito la dispersione e la demoralizzazione di tante forze operaie, avrebbe costruito altre condizioni per la formazione di una forte sinistra sindacale più consapevole (che pure si produsse finalmente nella forma però limitata di Democrazia consiliare), i tempi di recupero e di tenuta alla Fiat sarebbero stati diversi. È una domanda che pone il nodo drammatico e dialettico degli apparati (della loro indispensabilità nel costruire l'organizzazione elementare dei lavoratori, ma anche dei loro meccanismi conservatori). E chiama a una riflessione sul presente per chi è impegnato a costruire una sinistra sindacale che sappia ritessere le fila dell'organizzazione e della coscienza operaia.



## Tre elementi della forza della lotta

di Franco Turigliatto

*Articolo pubblicato sulla rivista  
Bandiera Rossa, n.8 novembre  
1990.*

### **Dimensione di massa e democrazia operaia**

La comprensione da parte della massa dei lavoratori del significato dello scontro fin dall'annuncio dei licenziamenti, il 10 settembre, fu immediata e

così la volontà di esprimere una forza pari al grado dell'attacco avversario. Nel suo libro, Revelli sottolinea una frase ricorrente ai cancelli: "questa non è una battaglia, questa è la guerra". La partecipazione agli scioperi iniziali, alle assemblee, alle manifestazioni, ai picchetti e alle assemblee finali fu massiccia, paragonabile solo ai momenti più alti delle mobilitazioni del '69 e dei primi anni Settanta. La capacità di polarizzazione sociale innescata dalla determinazione operaia portò a Torino decine di migliaia di studenti, determinò tra bottegai e commercianti una reale solidarietà economica nei confronti dei lavoratori, produsse un tessuto di solidarietà negli stati più lar-

ghi della popolazione, permise ai lavoratori del Corriere della Sera di imporre alla direzione uno spazio pubblicitario uguale a quello che la Fiat si era comprato.

Quella lotta poté svilupparsi e reggere solo perché si espressero forme molto alte di democrazia nelle scelte. Decine e decine di grandi assemblee decisero la conduzione dello scontro e attraverso queste è maturata la coscienza nei settori più larghi delle lavoratrici e dei lavoratori, la loro volontà di sconfiggere il padronato. Queste assemblee - insieme ai massicci cortei esterni che hanno sventato a più riprese le manovre padronali - hanno permesso ai lavoratori di non cadere nella trappola del cosiddetto ritiro dei licenziamenti e del passaggio alla cassa integrazione, queste hanno imposto il bocco totale del lavoro e dei cancelli, una volta conosciuta la lista dei "condannati" e dei "salvati", per impedire la divisione tra gli uni e gli altri.

### **La coscienza per sé**

I ritratti di Marx alle porte espressero la capacità dei lavoratori e delle lavoratrici di riconoscere i loro riferimenti fondamentali, l'individuazione delle loro affinità elettive, la volontà di essere

classe per sé. L'anello essenziale che invece mancò, tra la capacità di resistenza di lotta e il punto di riferimento teorico simbolico fu la mediazione politica. Questa coscienza di classe esprimeva un mondo nuovo, collettivo e individuale. Chi ha vissuto quei giorni e quelle notti, non può dimenticare la dimensione nuova dell'essere di quelle donne e di quegli uomini: la presenza ai cancelli di intere famiglie, la solidarietà, la volontà di essere di aiuto all'altro/a; la sensazione netta che ciascuno può cambiare abitudini, psicologia e comportamenti reificati che questa società produce; che un mondo nuovo e il socialismo sono difficili da costruire ma possono essere costruiti.

Così come non si dimenticano le parole pronunciate in quelle assemblee da lavoratori meridionali che, descrivendo il loro duro cammino, indicavano che il passaggio alla fabbrica, e nella fabbrica alle lotte, aveva significato per loro uscire dal regno dell'anonimato, della subalternità, per diventare vera persona, per acquisire "virtute e conoscenza". La loro lotta era per non tornare nell'ombra, nella concorrenza degradante dell'individualismo, dell'ognuno per sé.



## Un nuovo soggetto, le donne

Connesso -e parte essenziale- di questo processo di autovalorizzazione della classe si espresse in quei giorni come altro elemento fondamentale la lotta, la partecipazione ed il ruolo delle donne. Le donne costituivano oltre il 65% dei nuovi assunti e avevano potuto entrare così massicciamente in fabbrica grazie alla parificazione tra uomini e donne conquistata con la legge 906, alla democratizzazione del collocamento e alla chiamata numerica al lavoro. Per esse, i licenziamenti e la cassa integrazione,

più ancora che per gli uomini, significavano essere ricacciate indietro: era la privazione dell'indipendenza, la negazione di sé. Furono in prima fila negli scioperi, nei cortei ma soprattutto nelle assemblee; svolsero un ruolo determinante nella radicalizzazione politica della lotta. Furono decisive anche se -pesante ovvietà e drammatica debolezza della mobilitazione- questa loro forza e volontà restarono largamente al di qua dell'assunzione di responsabilità essenziali, gestite solo dai delegati maschi.

# Cronologia settembre ottobre 1980

**5 settembre.** Cesare Annibal annuncia che l'esigenza per la Fiat sarebbe quella di licenziare 24 mila dipendenti (di cui 2000 impiegati), ma è possibile evitarlo ponendo in cassa integrazione a zero ore, per 18 mesi, dal 1° ottobre questi lavoratori.

La Federazione Lavoratori Metalmeccanici (FLM) è contraria alla mobilità esterna (una mascheratura dei licenziamenti). È invece favorevole alla mobilità interna, blocco del tur over, prepensionamenti, corsi di formazione-riqualificazione. Isolata voce di Del Piano, segretario confederale della CISL favorevole alla riduzione dell'orario di lavoro.

**8 settembre** La Fiat insiste: cassa integrazione a zero ore per 24 mila dipendenti, metà dei quali non potranno rientrare in fabbrica. FLM: sì alla cassa integrazione ma rotazione.

**10 settembre.** Rottura delle trattative a Torino, Annibaldi annuncia l'intenzione di licenziare 12-

14 mila dipendenti.

Iniziano scioperi articolati negli stabilimenti del gruppo FIAT. Varie dichiarazioni di dirigenti sindacali sulla mobilità esterna e interna. Respingere la richiesta di licenziamenti.

Si chiede che la trattativa si svolga in fabbrica a Torino come è stato fatto ai cantieri navali di Danzica in Polonia il mese prima.

Il PCI dichiara di essere solidale coi sindacati in lotta e si propone di essere coi suoi militanti alla testa delle lotte.

La mobilitazione operaia cresce d'intensità fuori e dentro i reparti. Vivaci dibattiti, assemblee molto partecipate con operai, cittadini, esponenti sindacali e politici. Il ministro del lavoro sta cercando una mediazione. Nelle discussioni si adombra la necessità di inasprire le forme di lotta: blocco dei cancelli, occupazione. Alcuni avanzano la proposta di riduzione dell'orario di lavoro a parità di salario. Intervengono due esponenti della Seat spagnola

**12-21 settembre.** La lotta si allarga ancora e si radicalizza sempre più con manifestazioni, estensione delle ore di sciopero e presidi ai cancelli.

**25 settembre.** Sciopero generale nazionale dei metalmeccanici, di tutte le categorie in Piemonte. Centomila manifestanti a Torino.



**22 settembre.** Cinema Smeraldo: prima riunione del Consiglio di Mirafiori con oltre un migliaio di delegati. Si istituisce una Commissione che inizia a discutere dell'organizzazione dell'occupazione

**24 settembre.** Grandissima assemblea sulla pista di prova di Mirafiori con i rappresentanti delle forze politiche della sinistra.

**26 settembre.** Enrico Berlinguer, alla precisa domanda circa l'appoggio del PCI all'eventuale occupazione, risponde sì, che il partito sosterrà tutte le decisioni degli operai.

**27 settembre.** Cade il governo Cossiga.

**30 settembre.** Con la mediazione del ministro del lavoro, la Fiat ritira la minaccia di licenziamenti, ma riconferma la volontà di porre in cassa integrazione a



zero ore 23 mila dipendenti. Immediatamente la direzione aziendale invia le lettere ai dipendenti messi in cassa integrazione. La risposta degli operai e del Consiglio è il blocco di tutti i cancelli con presidi stabili. Richiesta di sciopero generale. Si denunciano le liste dei cassaintegrati vere liste di proscrizione e di rappresaglia nei confronti degli operai e delegati più combattivi. Nei giorni seguenti gruppetti di "capi" tenteranno di sfondare i picchetti per entrare in fabbrica, respinti dai lavoratori.

Continuano i presidi con partecipazione anche "esterna" di studenti, abitanti del quartiere e lavoratori di altri settori. Si moltiplicano i tentativi dei "capi" di entrare in fabbrica forzando i picchetti. Comincia la lunga lotta, giorno e notte, del blocco dei cancelli.

**2 ottobre.** Arriva alla porta 5 di Mirafiori il pulman dell'azienda trasporti affittato a prezzo politico che funzionerà da centro di coordinamento.

I giornali pubblicano la pubblicità antisciopero della Fiat; i tipografi del Corriere della Sera chiedono che eguale spazio sia dato ai sindacati.

**6 ottobre.** Sciopero di 4 ore dei

metalmecchanici con la presenza di 20 mila persone alla porta 5 dove il sindaco di Torino, Novelletti dichiara di non voler essere il sindaco di chi vuol licenziare.

**10 ottobre.** Sciopero generale nazionale di tutte le categorie. 40 mila lavoratrici e lavoratori si raccolgono alla porta 5 di Mirafiori dove Benvenuto pronuncia la famosa frase: "o molla la Fiat, o la Fiat molla".

Intanto polizia e carabinieri si presentano spesso ai cancelli per favorire l'entrata o l'uscita dei "capi".

Si moltiplicano in quei giorni le iniziative e le manifestazioni dell'Intercategoriale sindacale donne e del movimento torinese delle donne insieme alle delegate e alle lavoratrici della Fiat.

**11 ottobre.** Manifestazione nazionale dei giovani: 25 mila sfilano in corteo da Piazza San Carlo fino al Lingotto per poi proseguire fino alla porta 5 di Mirafiori.

Nel pomeriggio nella sede del Pci lunghissima riunione dalle 15 alle 23 dello stato maggiore del PCI, dirigenti sindacali e politici. Fassino propone una linea sindacale più flessibile sulle trattative per arrivare a un accordo. In molti sono d'accordo, altri assolutamente no. La riunione si

conclude, secondo Fassino, senza che siano prese decisioni, con profonde divaricazioni.

**13 ottobre.** Si moltiplicano le voci su una assemblea dei capi per il giorno successivo. Molti delegati ed operai chiedono alla FLM di promuovere una massiccia presenza dei lavoratori ma la direzione del sindacato non accoglie questa proposta.



**14 ottobre.** Assemblea al Teatro Nuovo di Torino del coordinamento capi. Parte un corteo che si dirige verso il centro. Sono non più di 10-12 mila, passerà alla storia come la "marcia dei 40 mila". Gruppi di operai e delegati lungo il percorso gridano slogan contro la manifestazione. Nel pomeriggio incontro Fiat-Sindacati. In tarda serata CGIL, CISL, UIL E FLM vanno all'"accertamento

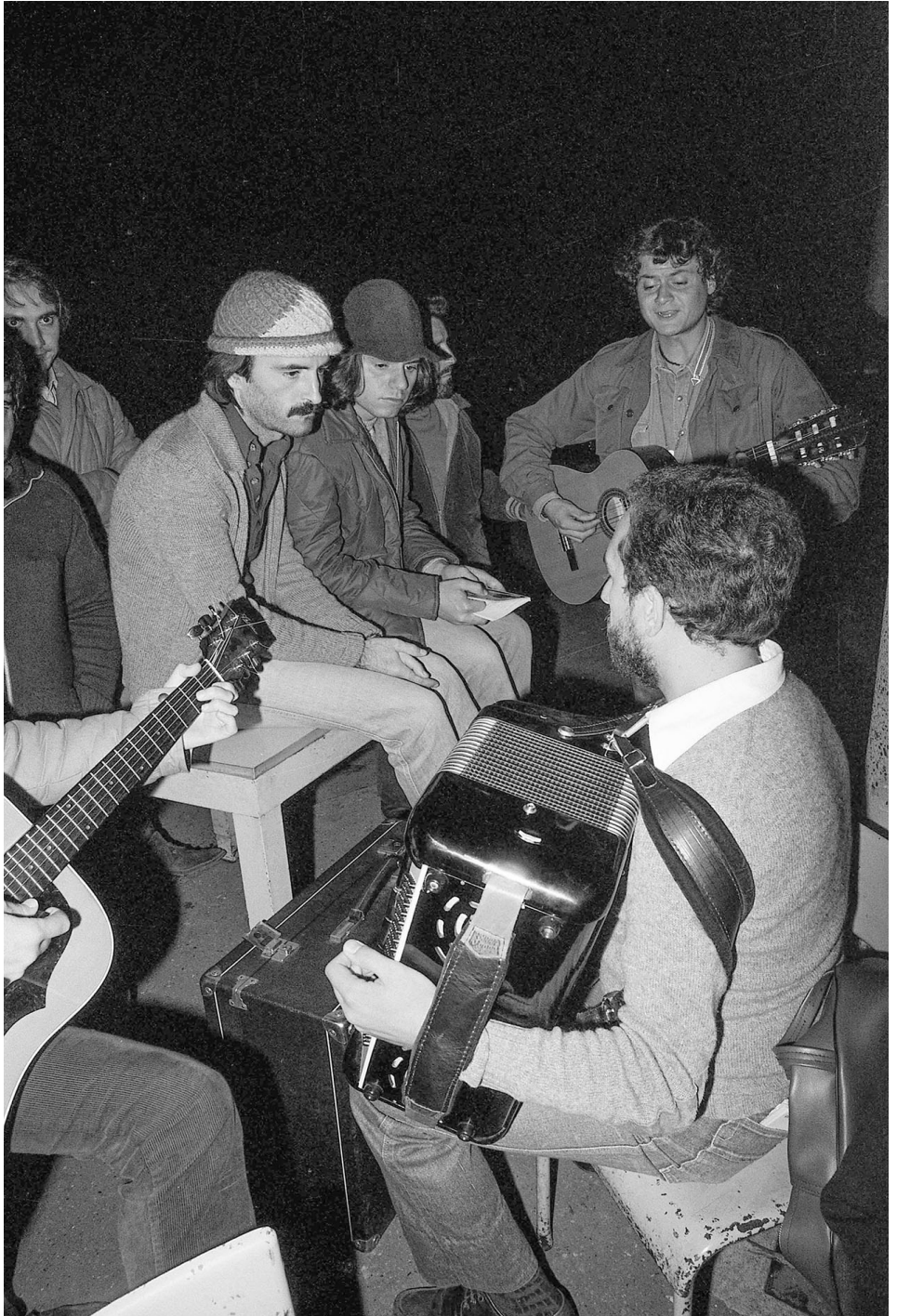
dell'ipotesi conclusiva".

**15 ottobre.** Prime notizie circa i contenuti dell'accordo siglato. Pomeriggio: al cinema Smeraldo riunione del Consiglio. I dirigenti sindacali vengono fischiati, hanno difficoltà a concludere gli interventi a difesa dell'accordo siglato. Nell'insieme il Consiglio è contrario. L'Assemblea, per iniziativa di Rocco Papandrea, delle

meccaniche e della LCR, approva una mozione che rifiuta l'ipotesi di accordo.

**16 ottobre.** Iniziano a svolgersi le assemblee per votare a favore o contro l'ipotesi di

accordo. Complessivamente, sulla base di dati non sempre certi, l'ipotesi di accordo è respinta. Ciò nonostante la sera del 16 ottobre un comunicato CGIL-CISL-UIL annuncia che l'accordo si ritiene approvato. Sempre in serata, nel corso di una riunione dell'apparato torinese della FLM, si decide di far proprio il comunicato dei tre sindacati confederali. Nella notte si tolgono i presidi.





*Un sentito ringraziamento a Gio Palazzo, autore delle foto che accompagnano questi testi. Foto che provengono dal suo sterminato archivio inedito e che sono parte di una mostra personale in fase di allestimento.*

## **a cura dell'Associazione "Laboratorio Cooperazione e Ricerca"**

**Impaginazione grafica di Giorgio Carlin**

Stamp in prop via Santa Giulia n. 64 TO settembre 2020