



1920: occupati gli stabilimenti, gli operai della Fiat-Centro si riuniscono in uno dei capannoni per ascoltare la relazione del segretario del Consiglio di fabbrica e della CI



1962: gli operai della Fiat-Mirafiori davanti ai cancelli dello stabilimento durante la grandiosa lotta del luglio scorso che segnò la riscossa operaia nel feudo di Valletta

La forza degli operai

Sessant'anni di lotte alla FIAT

La celebrazione del 1° Maggio è avvenuta a Torino subito dopo che la totalità del proletariato industriale era uscita da un gigantesco sciopero generale durato dieci giorni e terminato in una sconfitta. Tutto il popolo lavoratore torinese volle dimostrare di non aver perduto la fiducia nella rivoluzione, tutto il popolo lavoratore torinese volle dimostrare che la forza della rivoluzione non è sminuita, ma anzi ha moltiplicato i suoi battaglioni e i suoi reggimenti.

Nello sciopero generale il capitalismo e il potere di Stato avevano sfoggiato tutte le loro armi. Lo Stato borghese aveva posto a disposizione degli industriali torinesi cinquantamila uomini in assetto di guerra, con auto blindate, autocarri, batterie leggere; la città rimase per dieci giorni in balia delle guardie regie, la classe operaia sembrò annientata, sembrò assorbita dall'oscurità e dal nulla.

Atroci infamie

Gli industriali, raccolti dieci milioni, inondano la città di manifesti, assoldarono giornalisti e barabba, agenti provocatori e pezzatori di sciopero, pubblicarono un giornale che imitava nella veste tipografica il bollettino dello sciopero, diffusero notizie allarmistiche, notizie false, fecero scaturire associazioni, leghe, sindacati, partiti politici, fascisti, tutte le cloache della città; propagarono le infamie più atroci contro i dirigenti dello sciopero; a tutto questo scatenamento di forze ipostituite la classe operaia non poté opporre tutt'altro che il mezzo foglio quotidiano e il bollettino dello sciopero e la sua energia di resistenza e di sacrificio. Gli operai metallurgici resistettero un mese, senza salario; soffrirono molti la fame, dovettero impegnare il Monte di Pietà i mobili, fin i materassi e lenzuola; anche l'altra parte della popolazione lavoratrice subì stenti, miserie, desolazione: la città era come assediata, la popolazione lavoratrice dovette sopportare tutti i mali e i disagi di un assedio crudele e implacabile. Lo sciopero finì, con una sconfitta; l'idea che aveva sostenuto i lottatori fu schiacciata persino da una parte dei rappresentanti della classe operaia, l'energia e la fede dei dirigenti lo sciopero generale fu qualificata illusione, ingenuità, errore persino da una parte dei rappresentanti della classe operaia; rientrando nelle fabbriche il proletariato misuro sul passato indietro docuto fare per la stretta terribile delle immense forze della classe proprietaria e del potere di Stato; uno scoraggiamento, un piegarsi delle coscienze e delle volontà, un disfarsi dei sentimenti e delle energie della classe poterano essere giustificati, un preludio di umiliazione poteva essere naturale, un passo indietro dell'esercito rivoluzionario poteva essere preveduto.

Migliaia di braccia

Ebbene, no: gli affamati, gli immiseriti, i pestati a sangue dallo staffette capitalistiche, i freggiati da una parte inconsapevole o infante degli stessi compagni (?) di lotta, non hanno perduto la fede nell'avvenire della classe operaia, non hanno perduto la fede nella rivoluzione comunista, tutto il proletariato torinese è uscito nelle strade e nelle piazze a dimostrare il suo attaccamento alla rivoluzione, per spiegare di contro ai milioni e ai miliardi di ricchezza della classe capitalista le forze umane della classe operaia, le centinaia di migliaia di cuori, di braccia, di cervelli della classe operaia, per contrapporre alle offese e i ferri battaglioni di militanti della rivoluzione operaia.

(Antonio Gramsci, su «L'Ordine Nuovo», maggio 1920).

Sessant'anni fa alla Fiat c'erano 300 operai. Nelle officine di corso Dante si produssero nel 1902-1903 appena 150 automobili; erano molto care, prodotti di lusso destinati all'aristocrazia torinese. Eppure, in pochi anni, si attuava il passaggio a una produzione industriale rilevante. E tutta la storia dello sviluppo della Fiat sarebbe stata la storia di lotte di classe violente, aspre, spesso le più tipiche lotte di classe del nostro paese, tra gruppi antagonisti agguerriti in cui gli episodi di scioperi e di serrate — che oggi tornano così attuali — sarebbero stati innumerevoli. Scegliamone i più tipici.

1906-1908 Gli «operai automobilisti» di Torino sono 6-7.000. Accanto agli 800 della Fiat vi sono quelli sparsi in una ventina di aziende, dall'Itala alla Spa, dalla Rapid alla Lancia, dalla Diatto-Clement all'Aquila, dalla Seat alla Lux. Il 2 marzo 1908 gli operai della Fiat strapparono un grande accordo: la conquista dell'orario normale di lavoro di 10 ore. Oltre le dieci ore, verrà pagato un salario maggiorato del 25 per cento. E un emblema, un barlume di rappresentanza operaia di commissione interna autonoma è sancito dall'articolo 20 dell'accordo che suona così: «Ogni eventuale controversia sarà definita tra la Direzione e una rappresentanza di cinque operai nominati tra quelli dello stabilimento».

Analoghi regolamenti otterranno gli altri nuclei di metallurgici torinesi. Anche i padroni s'organizzano. La prima Lega industriale sorge a Torino nel 1906; Giovanni Agnelli, il padrone della Fiat ne è tra i promotori. «Il compito della Lega — si legge, con notevole interesse attuale, nell'atto costitutivo — è quello di premere sull'autorità per tutelare efficacemente la libertà di lavoro, di far sì che gli operai di una fabbrica in sciopero non saranno accettati altrove, di studiare l'adozione di mezzi più drastici per la difesa contro gli scioperi».

I mezzi più drastici hanno un nome: serrata. La prima che proclamò la Lega industriale torinese portò la data del 15 ottobre 1907. Per «dare una lezione agli scioperafondisti che avevano disertato il lavoro per protestare contro un eccidio di operai a Milano, la Lega chiude le fabbriche: 30.000 lavoratori restano fuori dei cancelli.

Il movimento di classe si fa le ossa nel 1908 con una durissima lotta. Approfittando della sua debolezza e della sua divisione (tra «sindacalisti-rivoluzionari» e riformisti) il padronato offrirà un diktat da firmare alla Fiom, sopprimendo tutte le norme favorevoli agli operai contenute nel regolamento del 1906. La reazione dei 12 mila metallurgici è straordinaria.

di aver spinto troppo oltre la sua offensiva e accetta di ripristinare il vecchio regolamento.

1911-1913 L'esercito proletario autoproletario ammontano a Torino (a 90.000 metallurgici e lavoratori) nelle fabbriche metallurgiche lavorano 30.000 operai. Di questi 14.007 appartengono alle aziende dei veicoli e 7.000 costituiscono il nucleo fondamentale che produce le vetture e i camion nelle fabbriche d'auto. Pachissimi sono gli organizzati.

Sia la CIL che la Fiom attraversano una grave crisi: alla prima sono iscritti solo 8.300 lavoratori, alla seconda appena un migliaio di metallurgici torinesi. E' una crisi di fiducia, per i suoi orientamenti riformisti, che provocherà una ribellione, una vera e propria «avventura sindacalista» nell'avanguardia «automobilistica». Invece il padronato è sempre più organizzato.

La Fiat, che ha prodotto nel 1911 circa 3.000 vetture è alla testa del «Consorzio delle fabbriche d'automobili» che controlla quasi 7.000 operai.

All'inizio del 1912, questi ultimi, in dissidio con la Fiom, scendono in sciopero per aumenti salariali e miglioramenti normativi. Mal guidata da un dirigente sindacalista-rivoluzionario, un curioso avventuriero che diventerà poi fascista, la lotta, pur eroica, che dura sessantacinque giorni, finisce con una sconfitta terribile. Gli operai, alla fame, tornano in fabbrica in marzo, alla spicciolata.

Non solo non hanno ottenuto aumenti di sorta ma perdono tutti i diritti assicurati in passato. L'orario settimanale resta di 60 ore, e la rivendicazione del «sabato inglese» è respinta.

Il 1913 è l'anno della riscossa per i metallurgici. Sotto la direzione di una Fiom rinnovata (si fa luce il giovane sindacalista Bruno Buozzi) gli operai della Fiat, della Lancia, della Spa, della Rapid, scendono in sciopero il 19 marzo 1913. In una grandiosa lotta che durerà quasi tre mesi conquistano un aumento salariale, la riduzione dell'orario di lavoro (a 57 ore settimanali) e una rappresentanza operaia in fabbrica. E' da questo momento che i metallurgici torinesi — alla cui battaglia ha guardato tutta la classe operaia italiana — conquistano una posizione d'avanguardia: le lotte successive non faranno che consolidarla.

ricchito enormemente con la guerra raggiungendo i 500 milioni di capitale) ne è la roccaforte.

Le otto ore di lavoro sono state conquistate dai metallurgici torinesi già nel gennaio 1910. Le Commissioni interne funzionano ovunque. Dall'estate del 1919, proprio alla Fiat-Centro parte e si sviluppa la trasformazione delle CI in Consigli di Fabbrica sotto l'impulso del gruppo dell'«Ordine Nuovo».

E il 1920, è l'anno del collaudo del movimento dei Consigli di fabbrica. Per imporsi i metallurgici torinesi affrontano nel marzo del 1920 una straordinaria battaglia in cui li avevano spinti gli industriali che tutto erano disposti ad accettare meno che «due poteri nella fabbrica». Lo sciopero dei metallurgici torinesi in difesa del CDF diventa ben presto in aprile sciopero generale in città, durato ben undici giorni, e si unisce a una lotta di salariati agricoli nelle province vicine. Alla fine, lasciati soli dai capi riformisti della CGL, i 150.000 metallurgici torinesi, dopo un mese di lotta, vengono sconfitti. Ma le loro energie non sono spente.

Quando, nel settembre 1920, si ha in Italia l'occupazione delle fabbriche metallurgiche — un movimento che interessa 500.000 operai — i lavoratori torinesi del metallo danno una nuova prova straordinaria non solo di combattività ma di capacità di gestione delle aziende e di disciplina rivoluzionaria.

I Consigli di Fabbrica funzionano ovunque — a partire dalle officine della Fiat in cui lavorano 35.000 operai (nell'assenza quasi totale di tecnici e impiegati) — nell'organizzare la difesa armata degli stabilimenti, nel coordinare il lavoro di tutto il settore. Il movimento — com'è noto — dopo circa un mese di occupazione operaia, si conclude con un compromesso sindacalmente assai favorevole ai lavoratori, che però segna, al contempo, l'arresto della spinta rivoluzionaria delle masse.

E' sugli operai sta per scatenarsi la reazione fascista. Col 1921-22, attraverso licenziamenti, persecuzioni, violenze, vere e proprie stragi (come nel dicembre del 1922) il movimento di classe è piegato. Comincia la lunga notte ventennale della dittatura di Mussolini a cui i padroni della Fiat, come tutti gli altri, forniscono mezzi, denari, ossequi e da cui ricevono il presidio statale per «ristabilire l'ordine», per ridurre i salari reali, per annullare tutte le conquiste democratiche dei lavoratori.

derie, alla Riv. Sono più di 100.000 gli operai torinesi, in una lotta che, partita dalla rivendicazione di una indennità di carovita, si estende sotto la parola d'ordine «pane, pace, libertà!».

E' il primo colpo d'ariete vibrato nel Paese al regime fascista, è il primo segnale della Resistenza. Con essa, con la lotta di liberazione, i metallurgici torinesi scrivono pagine luminose. Basti pensare agli scioperi del novembre 1943, allo sciopero generale politico del marzo 1944 — che dilaga in tutti i principali centri industriali del Nord — col quale si sfida l'occupante nazifascista, alle battaglie per la liberazione di Torino che vedono i lavoratori armati difendere le fabbriche dalla minacciata distruzione ad opera dei tedeschi.

Duri combattimenti, tra il 25 e il 26 aprile del '45, si sviluppano alla Spa, alla Lancia, alla Grandi Motori, alla Mirafiori, alle Ferriere. I tedeschi attaccano con estrema violenza, ma vengono respinti. Gli operai hanno salvato

le fabbriche: in nessuna di esse il nemico è riuscito a penetrare. Col loro sangue, mentre i padroni stavano nascosti, i lavoratori hanno preservato le ricchezze della nazione per la ricostruzione.

1948-1953 La storia degli anni della ricostruzione economica, della rinascita e del rinnovamento della democrazia italiana, vede ancora a protagonisti gli operai della Fiat e i metallurgici torinesi. Sono capitoli ben presenti alla memoria dei lavoratori: la esperienza dei Consigli di Gestione, le conquiste sindacali, il grande susulto democratico e rivoluzionario del 14 luglio 1948, la lunga, tenace lotta contro la legge-truffa. La restaurazione capitalistica, la rottura della unità delle forze antifasciste da parte di De Gasperi aprono le contraddizioni più laceranti della giovane Repubblica italiana che i costituenti avevano voluto fondata sul lavoro. Il contraccolpo della mutata situazione si av-

vertirà acutamente in fabbrica tra il 1952 e il 1953.

Ma i grandi scioperi dell'inverno 1952 e della primavera 1953 hanno un valore decisivo per consentire quella mobilitazione dell'opinione pubblica popolare che farà naufragare, il 7 giugno 1953, la legge-truffa. Sono mesi di intensa lotta, in cui Valletta sceglie risolutamente la strada della rappresentanza, dei metodi fascisti, per rompere lo schieramento di classe, l'autonomia sindacale, il potere di contrattazione, le garanzie democratiche dei lavoratori. Cominciano i trasferimenti, i «confini» i licenziamenti degli attivisti sindacali, degli operai d'avanguardia. Comincia un nuovo decennio nero.

1953-1962 Il monopolio torinese getta tutto il suo peso economico e politico sulla bilancia per attuare il proprio regime fascista e paternalistico. La Fiat, che controlla oltre il 90 per cento della produzione nazionale degli autoveicoli,

determina la vita della città. I suoi profitti crescono vertiginosamente di anno in anno. Superata la crisi produttiva del 1952, gli utili dell'azienda hanno, in un decennio, un incremento dell'840%.

Sono abbastanza note — e rievocate anche di recente in questa pagina — le vicende del periodo che segnò la sconfitta dell'organizzazione di classe e lo avvento del regime di Valletta. Ma ormai la parola, con gli scioperi di questa estate, è di nuovo agli operai della Fiat. Dai 300 di sessant'anni fa essi sono diventati 90.000.

E ricordare oggi quel processo storico delle loro lotte ci riconduce a sottolineare le componenti e le aspirazioni permanenti, pur nel mutare delle situazioni e dei rapporti di forza: una spinta insopprimibile alla libertà, alla democrazia nella fabbrica, una esigenza di autonomia sindacale e politica, una rivendicazione di potere operaio, di migliori condizioni di vita, che è al tempo stesso la spinta al progresso della società italiana.



Torino 1920: il tavolo di Giovanni Agnelli occupato dal Consiglio di fabbrica della Fiat. Al centro: Giovanni Parodi

Se il cervello del movimento dei Consigli e della occupazione delle fabbriche era, a Torino, Antonio Gramsci, il cuore — non nel senso sentimentale, ma nel senso di organo propulsore — ne era Giovanni Parodi, operaio metallurgico, segretario del Consiglio di fabbrica e della Commissione Interna della Fiat-centro: di gran lunga il più importante stabilimento industriale d'Italia.

Alto, magro ma muscoloso, bruno, solido nel corpo come nello spirito, Parodi mi ha sempre dato da quando lo conobbi il senso della forza e della sicurezza, dell'equilibrio e della decisione. Nel fisico come nella coscienza, Parodi era tipicamente l'operaio metallurgico di Torino, l'operaio d'avanguardia.

Gli operai di Torino, tutti gli operai di Torino lo amavano e lo stimavano. Ma soprattutto lo amavano Gramsci, Togliatti e gli operai della Fiat.

Anche il senatore Agnelli — il padrone della Fiat — lo stimava. Non poteva evitare di stimarlo. Ma non lo amava; oh, no: lo temeva.

Una volta approfittando di una breve assenza di Parodi da Torino il senatore Agnelli offrì — non so con quale pretesto, assumendo quella sua falsa aria bonaria delle grandi occasioni — un magnifico rasoio di sicurezza ai vari membri della Commissione Interna della Fiat-centro che si erano recati da lui per discutere alcune questioni. Scioccatamente, senza nessuna cattiva intenzione, senza rendersi conto della gravità del loro atto, i membri della Commissione Interna accettarono il regalo.

Quando Parodi, di ritorno alla Fiat, venne a conoscenza dell'episodio, montò su tutte le furie e quasi pianse dalla rabbia. Non ci fu verso di calmarlo fino a quando tutti i membri della Commissione Interna non ebbero restituito al famigerato

senatore il famigerato rasoio automatico, causa di tanto scandalo. La lezione non fu più dimenticata.

Durante l'occupazione delle fabbriche la Fiat-centro era diventata per tutti il modello, l'esempio, la guida. Se l'esperimento dell'autogoverno degli operai riusciva alla Fiat, centro, il risultato, le conseguenze sarebbero stati decisivi non solo per la Fiat, non solo per Torino, ma per tutto il Paese. L'esperimento alla Fiat-centro, riuscì in modo magnifico, ai di là di ogni speranza.

La disciplina, l'ordine, la produttività erano i migliori di qualsiasi altra officina occupata, migliori di quando, nell'elegante ufficio di una delle costruzioni di Corso Dante, invece di Parodi e degli altri membri della Commissione Interna, si trovava il senatore Giovanni Agnelli, monarca autocratico del regno della Fiat.

(Da «Ricordi di un militante» di Mario Montagnana).