

# Economia & lavoro

«1944-1956: le relazioni industriali alla Fiat». È il titolo di una eccezionale pubblicazione dell'archivio storico della casa torinese Duemila pagine sui verbali delle trattative delle commissioni interne Un affresco raro della vita quotidiana dell'azienda e del sindacato

## «La sbobba non ci piace»

### Dodici anni di braccio di ferro alla Fiat

Il brano che riportiamo è tratto dal terzo dei volumi sulle relazioni industriali alla Fiat dal 44 al '56. Lo ha scritto uno dei curatori dell'opera. Aris Accornero basandosi sui verbali del 13/12/46-24 gennaio 23 maggio 20 giugno 47 5 8 e 22 luglio 49

In una città non certo povera come Torino sul finire del 1946 vi è ancora la fame. Nei verbali si parla dei pacchivveri che la Fiat distribuisce per Natale il 13 dicembre la direzione comunica che sono disponibili scatolette da 3 Kg di carne americana il cui contenuto è però da dividersi fra tre dipendenti. Sia nel 1946 che nel 1947 le C.I. chiedono più volte all'azienda di agevolare i dipendenti nell'affiancamento a ricerca di gomme per bicicletta (sia copertoni che camere d'aria). Chiedono inoltre con insistenza che l'azienda intervenga per tempo onde consentire ai dipendenti l'acquisto di legna per l'inverno.

Un'idea realistica della situazione la dà una lagnanza avanzata nella riunione del 21 gennaio 1947 a proposito della minestra Fiat che molti chiamano «sbobba». Da qualche tempo è pessima.

Se ne parla anche nell'contro successivo. La lagnanza verrà riproposta il 5 settembre la minestra è sempre più immangiabile troppo brodosa. Nella Torino del dopo guerra la minestra Fiat è una grossa istituzione sociale. Va non soltanto ai dipendenti Fiat ma anche a quelli di altri stabilimenti come la Rv. Non se ne può sottovalutare l'importanza. Da un pasto caldo a migliaia di lavoratori e non soloamente a loro è un modesto

beneficio collettivo piuttosto apprezzato sebbene non vada oltre il rango di un rancio aziendale con tutta l'aneddotica che ne consegue. È anche un contributo e un termine di riferimento per l'alimentazione popolare dei torinesi.

Operata dal compito di nutrire migliaia di persone con il pasto caldo costituito dalla «sbobba» la Fiat ha costruito un'impresa immensa. Verso mezzo giorno ne escono colonne di camion che lasciano dietro di sé un aroma inconfondibile. Tutti sanno del resto che trasportano la minestra Fiat bollente. Passano puntuali per le strade lungo percorsi ormai abituali, con vistosi bidoni che servono a non far raffreddare la minestra. Appena arrivati negli stabilimenti di destinazione sono smistati in prossimità dei refettori (dove c'è solo) e gli incaricati di mensa provvedono alla distribuzione. L'operazione è complessa perché si tratta di raggiungere con sincronismo svariati punti della città fino ai reparti distaccati alle periferie e agli stabilimenti più decentrati. In fabbrica vi è chi prende la sbobba e chi no. Il prezzo è puramente simbolico e chiunque può ottenerla concludendo i tagliandi. E del resto l'unica forma di mensa allora esistente alla Fiat. Chi non prende la minestra evidentemente può per metterselo a meno che ciò

non sia dovuto alla necessità di una dieta particolare. Rifiutare la minestra è un ineccepibile segno di distinzione sociale. Qualche volta ciò segna la provvidenza campeggiando con il relativo auto-consumo o l'amorevolezza della consorte. Non la prendono quei pochi che possono recarsi a casa per la colazione «segno di una condizione privilegiata visto che anche gli impiegati Fiat consumano la refezione sul lavoro (L'orario diviso negli uffici viene introdotto soltanto nel 1954 e origina così tanti malumori che la Direzione se ne assume la responsabilità per non

**RITANNA ARMENI**  
Quando dopo l'autunno caldo nacquero i consigli di fabbrica le commissioni interne erano considerate ormai vecchie ed obsolete. In effetti era così i rapidi cambiamenti degli anni 60 avevano reso quegli strumenti di rappresentanza ormai inutili. Ma le commissioni interne non erano state sempre così. I tre volumi pubblicati dall'archivio storico Fiat e contenenti i verbali delle commissioni interne dal 44 al '56 presentano un affresco straordinario della vita dell'azienda e del sindacato in anni ormai entrati nel mito. In 1800 pagine di trascrizione spesso letterale si può leggere la storia quotidiana di una contrattazione diretta continua e coraggiosa su tutti gli aspetti della vita di fabbrica in anni in cui la sinistra era schiacciata dalla prepotenza aziendale. Come spesso accade alle opere coraggiose manda un messaggio per il presente. Oggi i rappresentanti dei lavoratori gli eredi dei consigli degli anni 70 creano un nuovo rapporto con i lavoratori. Chiedono che i consigli siano eletti e che una nuova legge regoli i rapporti fra i rappresentanti e i rappresentati. E il sindacato in crisi cerca una nuova legittimazione. Ed ecco che la lotta delle relazioni sindacali in quegli anni fornisce una lezione di concretezza: rapporto stretto con i lavoratori, adesione alla loro vita e ai loro problemi. In quegli anni il mondo era diviso in due: la repressione era di casa alla Fiat. L'adesione agli ideali e alle ideologie era forte. Ma non impediva di contrattare tenacemente salari tempi premi tutte minestre assunzioni.



Valletta premia un seggio operaio (1956) Foto Arch Stor Fiat

mettere le C.I. in difficoltà con gli impiegati).  
Ci sono anche dei poveracci e degli avari la cui refezione invece è composta esclusivamente di minestra Fiat a volte condita con pezzi di pane. Vi è perfino qualche «sbobba mangiata» soltanto la «sbobba vuol dire infatti non doversi portare appresso la borsa per la refezione con dentro il tipico baracchin. Vi è anche chi riesce a prendere una doppia razione di minestra magari con l'espeditrice di metterla in un'unica enorme gavetta. Qualcuno approfitta della minestra Fiat, istituzione benefica per nutrire la

famiglia. Il rappresentante del C.I. di controllate chi ne prende in gran quantità per portarla a casa. Santhia invita invece a controllare chi la dà a cani e gatti e comunque raccomanda di «mescolarla meglio» per evitare che diventi brodo. La cosa trova tutti consenzienti.

Se ci si chiede oggi perché siano persistite così a lungo nel movimento operaio (senz'altro fino agli anni 80) certe immagini di scarsità e una filosofia pauperistica si devono ricordare quegli anni e quei momenti nei quali la minestra Fiat rivestiva una centralità sociale essendo fondamentale per la sopravvivenza della città. Il fatto che si fosse a Torino capitale industriale rendeva più forti le radici di un rifiuto sentire. Col passar del tempo si farà poi strada un'idea dell'Italia come un paese munito di qualche chance e di risorse sperate ma in quei difficili momenti si sovrappone ancora a rovescio la polemica sull'«Italia» oltretutto era fresca l'onta della sconfitta appena lavata dalle responsabilità del fascismo e sublimata grazie all'epopea della Resistenza. L'idea che l'Italia sarebbe potuta diventare uno dei paesi più industrializzati del mondo e addirittura che avrebbe disputato il quinto posto in graduatoria all'Inghilterra potenza vittoriosa era semplicemente assurda.

È in quel clima segnato da una condizione urbana difficile che si ripresenta «soltanto i barati» i lavoratori pendolari provenienti dalla Valsusa dal

laumento di 1 lira all'ora come indennità di vestario. In qualche modo questo è il costo del paragono polemico elogiato incautamente fatto dal prof. Valletta.

La questione delle tute e il cordo di quanto Valletta aveva dichiarato ricompare due anni dopo quando le C.I. cercano di ottenere un aumento dell'indennità di vestario non più secondo. Uno dei loro argomenti è la crescita annua nel consumo di tute da parte degli operai. Ma l'altro è più significativo: i tute si spendono in meno di un anno. I tute si spendono in meno di un anno perché dovrebbe anche dare agli operai la possibilità di «esercitare» tutti i vestiti decenti sul lavoro» (cfr. verbali del 5 8 e 22 luglio 1949). Invece non si può dire che la Fiat non abbia perseguito un'interazione dei lavoratori nell'azienda e perfino una loro identificazione con essa. Torino «era» la Fiat. Lo si percepiva perfino quando passavano i camion della «sbobba». Ma assai tardi ha usato la tecnica inventata in molte fabbriche statunitensi che consisteva appunto nel «vestire» i dipendenti con i colori aziendali. In questo anche il prof. Valletta aveva qualcosa da imparare dal viaggio negli Usa.

Se si considerano le spese fatte dall'azienda per il gruppo sportivo le colonie le attività ricreative e così via e se al tempo stesso si considerano le iniziative tipo premio di fedeltà i servizi assistenziali mutua aziendale ecc. si deve rilevare che anche la maggiore impresa italiana «se così vogliamo dire» partecipava all'«alibi»

Sociologo del lavoro

## Accornero: «Strutture autonome che in fabbrica contavano davvero»

ROMA. C'era una volta la commissione interna. E venivano tempi lontanissimi. Superati dalla sconfitta di quegli organismi e poi dalla nascita dei consigli degli anni 70. E poi ancora dalla burocratizzazione e dalla sclerotizzazione di questi ultimi. Fino alle note vicende dei nostri giorni.

In realtà sono meno lontani di quanto appaia. Le commissioni interne erano organismi autonomi di rappresentanza dei lavoratori e almeno all'inizio non dei sindacati che contrattavano le condizioni di lavoro e di vita. A pensarci bene nella sostanza non più meno degli organismi che oggi i consigli di fabbrica vorrebbero ricostruire. È la prima impressione che si ricava dai tre volumi sulle relazioni industriali alla Fiat dal 44 al '56. Due volumi sui verbali delle commissioni interne della più grande fabbrica italiana e uno di saggi critici e note. Un lavoro enorme voluto dal progetto archivio storico della Fiat e da un gruppo di studiosi fra cui Aris Accornero, Giuseppe Berta, Bruno Bottiglieri, Bruno Manigli, Stefano Musso, Federico Romero.

Un'opera che senza enfasi, Accornero definisce «unica al mondo», in cui le posizioni del sindacato e dell'azienda emergono in modo integrale e che costituisce la base «per studiare le rappresentanze di fabbrica: la contrattazione aziendale». È proprio Aris Accornero che spiega valore e ruolo di quelle rappresentanze operaie e che fa un collegamento fra il passato e il presente. Fra que-

gli strumenti e i limiti che il sindacato a tanti anni di distanza non ha ancora saputo superare.

**Che cosa erano davvero le commissioni interne negli anni '50?**

Erano uno strumento di rappresentanza autonomo dei lavoratori. Non dimentichiamo che i sindacati in quegli anni non volevano le strutture di fabbrica e come si sa erano per la contrattazione centralizzata. Diventarono direttamente sindacali solo dopo la versione dopo il 1950 con la costituzione delle correnti. Prima viveva un regime di informalità lo stesso del resto che vige in Italia e ancora oggi in assenza di una legge che regoli il sistema di rappresentanza.

**Una struttura autonoma quindi. Ma contava nei rapporti con la direzione aziendale?**

Certo contava e come malgrado le resistenze al riconoscimento da parte dei sindacati. In quegli anni per accordo le commissioni interne non dovevano negoziare ma solo gestire gli accordi nazionali o provinciali. In realtà alla Fiat il trattamento salariale era in quegli anni superiore del 30% a quello delle altre aziende italiane. E questo era dovuto evidentemente al lavoro e ai negoziati incessanti delle commissioni interne.

**Nel terribile anni '50 quindi la situazione dei rappresentanti diretti dei lavoratori alla Fiat era paradossalmente migliore di quanto non lo sia**

oggi?

In quegli anni la situazione era diversa. Il sindacato aveva una linea più centralizzata ma sulle cose importanti di strategia generale. Per il resto la contrattazione veniva di fatto «ripetuta» in un clima di informalità gestita dai rappresentanti dei lavoratori dalle commissioni interne. Non risulta che queste consultassero le Camere del lavoro o i sindacati provinciali.

**E la Cgil centralizzata di Giuseppe Di Vittorio accettava un potere in fabbrica che non era controllato? Accettava il potere delle commissioni interne Fiat?**

Non proprio. Ci furono scontri e litigi. Di Vittorio sosteneva ad esempio che gli operai della Fiat non dovevano avere un salario superiore a quello degli altri lavoratori e le commissioni interne rispondevano che «con quel che guadagnava la Fiat era giusto che anche gli operai andasse qualcosa».

**Insomma i rappresentanti dei lavoratori riuscivano a spuntarla in quegli anni contro la direzione aziendale e contro una concezione rigida e ideologica del sindacato?**

Certo. I direttori Fiat sapevano che non potevano scavalcare questa struttura che contrattava tutto dai tempi ai soldi ai pacchetti di Natale alle tute.

**Problemi seri e questioni di poco conto quindi...**

Si contrattavano anche quelle che oggi possiamo considera-

re «minutaglie» ma che erano cose importanti, perché coinvolgevano la maggioranza dei lavoratori e direttamente la loro vita. Quando Valletta tornò dagli Stati Uniti fece presente che lì gli operai avevano le tute e alla Fiat no. Le commissioni interne cominciarono a trattare e ottennero che la Fiat pagasse qualcosa per il vestario. E troviamo nei verbali la trattativa per il pacco di Natale o per la «sbobba» la minestra che la Fiat distribuiva fra i suoi operai nel dopoguerra.

**Nulla di ideologico quindi in queste trattative?**

Non si vede fumo in questi verbali delle commissioni interne ma problemi seri e concreti. Gli incentivi ad esempio con la contrattazione di un premio di produzione diviso fra tutti. Ma le commissioni interne volevano dire la loro anche sulle assunzioni. Nel dopoguerra la Fiat assorbiva i reduci oppure lavoratori che venivano dalle montagne genti che la commissione interna riteneva difficile non adattabile al lavoro operaio probabilmente non omogenea politicamente. In somma per molti motivi forse non tutti limpidi dicevano la Fiat che non era capace di fare assunzioni.

**Ad un certo punto però il potere delle commissioni interne finisce, perché?**

Nelle aziende italiane c'è un lungo ma inavvertito declino che dura fino al '66. Alla Fiat la fine è più rapida. C'è nel '58 quella della Cgil e poi nel '58 quella della Cisl. L'azienda si costruisce in fabbrica partner



di comoda

**Come mai le commissioni interne che avevano risposto alla Fiat in tempi dursissimi ad un certo punto non ci riescono più?**

Le commissioni interne non riescono a rispondere a cose più grandi di loro: la guerra fredda, il «contro fra Est e Ovest», l'autoritarismo brutale con cui l'azienda portò avanti una linea Taylorfordista. Fu una sconfitta politicamente. Cominciarono allora nel sistema di relazioni industriali i danni da cui ancora oggi non si riesce ad uscire. E da cui l'azienda cerca di riemergere con la «produzione snella».

Cesare Annibaldi responsabile relazioni esterne della Fiat

## Annibaldi: «Qui ci sono anche i nostri errori»

ROMA. L'archivio storico della Fiat aveva pubblicato i verbali dei consigli di amministrazione fino al 1930. Per il periodo successivo ha invece deciso di pubblicare i verbali delle commissioni interne. Ci sembrava infatti che questi cogliesse meglio la vita quotidiana dell'azienda in quegli anni. Così Cesare Annibaldi, responsabile delle relazioni esterne spiega i motivi per cui la Fiat ha pubblicato i verbali delle commissioni interne dal 1944 al 1956. Una pubblicazione integrale la trascrizione spesso letterale degli incontri fra i rappresentanti dei lavoratori e la direzione aziendale che ridà corpo e concretezza a personaggi entrati ormai nella storia e nel mito 1800 pagine «senza equivalenti nella memoria storica prodotta dall'industria perché registrano» così il presenta l'Archivio storico «con analogo rilievo le voci del management e dei rappresentanti dei lavoratori nel momento del loro confronto diretto».

**Che impressione le hanno fatte le commissioni interne di quegli anni, rilette nei verbali delle riunioni con la direzione?**

Mi ha colpito la loro validità e la loro forza. Quelle commissioni interne degli anni 50 erano molto diverse da quelle che poi negli anni 60 sono state superate. Erano forti di una forza che non derivava solo dal movimento dei lavoratori ma dalla loro istituzionalizzazione.

**Certo una immagine inedita... quelli alla Fiat erano anni duri per i lavoratori e anche per il sindacato...**

Certo chiunque conosce la storia delle relazioni industriali sa che in quegli anni la direzione aziendale era veramente forte e mise in discussione la sinistra in fabbrica. Ma da questo studio emerge tuttavia che in quegli anni in quegli scatti

l'azienda era costretta a discutere e dare spiegazioni a volte giustificazioni. Insomma aveva un rapporto continuo con i rappresentanti dei lavoratori.

**Dai verbali, infatti, emerge una trattativa continua, su tutto, dalla minestra più o meno brodosa agli incentivi. C'era davvero così poca ideologia nelle relazioni sindacali?**

No. L'ideologia c'era ed è stata questa ad impedire la prosecuzione e il potenziamento dell'esperienza delle commissioni interne. In Fiat è andata radicalmente in crisi. Altrove si è trascinata per qualche anno. Insomma il sindacato alla Fiat è stato forte quando è stato unitario ed omogeneo.

**E qual è stato, secondo lei, il motivo della crisi e della morte delle commissioni interne?**

L'azienda non ci ha creduto ed è stato un errore.

**L'azienda ha fatto qualcosa di più. Le ha combattute non dimentichiamo gli interventi americani, la guerra fredda, l'ambasciatrice Clara Lucente che chiedeva a Valletta di licenziare i comunisti...**

Certo certo. Questi sono gli anni 50 quando le divisioni ideologiche erano fortissime ma gli errori del

Resp. relazioni esterne Fiat

l'azienda sono venuti dopo. Quando dopo la sconfitta dell'Ifom e la crisi dell'ideologia la Fiat non ha favorito la nascita di un nuovo sindacato in fabbrica. Non ha accettato di essere limitata nel suo potere per favorire lo sviluppo delle relazioni industriali. Quello è stato un errore grave. Ma le commissioni interne non sono andate in crisi solo per colpa di chi le aveva create.

**Chi sono gli altri colpevoli?**

La Cgil non ha creduto davvero a questo strumento. Poi c'è stata la scissione sindacale. Infine l'andamento degli anni 60. Di fronte al boom economico la crescita vertiginosa dei livelli produttivi i nuovi lavoratori che arrivavano dal sud quelli rappresentanze risultarono inadeguate.

**E qualche anno dopo sorsero i consigli di fabbrica. Oggi siamo di nuovo di fronte ad una crisi dei rappresentanti dei lavoratori. L'azienda non ha bisogno del sindacato di fabbrica?**

Certo che ne ha bisogno. Per questo cerchiamo di promuovere ogni forma di partecipazione come i comitati partecipi. Facciamo degli accordi con il sindacato per cercare di ricostruire delle forme di rappresentanza.

**La partecipazione che la Fiat chiede nasce da una necessità della fabbrica integrata?**

Certo nasce dalla fabbrica integrata ma oggi è una necessità. C'è il bisogno di accordi fra sindacati e imprese sulle rappresentanze aziendali.

**Solo di accordi? Non ci sarà bisogno anche di una legge?**

Questa è una materia che possono regolare le confederazioni e le aziende. Non vedo perché debba intervenire il Parlamento. RA