

I GIORNALI



Cronache di giorni non annunciati Così li raccontarono l'Unità e il Corriere

«Rotte le trattative per i metalmeccanici - Si aggrava la tensione sindacale». Così il Corriere della sera del 9 settembre 1969 riporta la notizia della «falsa partenza» del tavolo sui metalmeccanici. «Le trattative - scrive il quotidiano in prima pagina - sono cominciate nella sede della Confindustria, ma sono state quasi subito interrotte; le fe-

derazioni dei metalmeccanici della Cgil, della Cisl e della Uil hanno pertanto proclamato un primo sciopero nazionale della categoria per l'intera giornata di giovedì 11 settembre. Ulteriori scioperi articolati da effettuarsi nelle due settimane successive per complessive 24 ore, saranno decisi dai sindacati provinciali. I metalmeccanici

centomila dipendenti delle aziende metalmeccaniche a partecipazione statale, per i quali l'inizio della trattativa contrattuale è previsto per mercoledì 10. Sembra che tutto obbedisca a un piano preordinato». Così il Corriere.

Lo stesso giorno sull'Unità così compare la notizia nei titoli. «Giovani sciopero nazionale di tutti i metalmeccanici - Dopo l'attacco della Fiat, grave pregiudiziale della Confindustria alla contrattazione di fabbrica - L'incredibile cro-

naca delle trattative che di fatto gli industriali non hanno voluto nemmeno cominciare». In un riquadro compare il comunicato Fiom, Fim e Uilm. Ecco la cronaca: «Interrotte le trattative per i ricatti e le assurde pregiudiziali subito poste con brutalità sul tappeto ieri dalla Confindustria. Un milione e trecentomila lavoratori metalmeccanici scendono subito in lotta per il contratto. Invece che dare risposta alle precise e articolate rivendicazioni da tempo presentate dai sindacati, i padroni hanno subito avanzato il tema - «pregiudiziale» a loro avviso - della regolamentazione della contrattazione

integrativa. Tema che esula del tutto dalla trattativa per il contratto nazionale, del quale quindi ieri neppure si è parlato. Dopo la ferma e ovvia risposta dei sindacati, gli industriali hanno chiesto un'ora di sospensione della riunione per consultarsi. Alla ripresa la richiesta pregiudiziale è diventata, se possibile, ancora più assurda e pesante: si possono discutere le rivendicazioni - hanno detto i rappresentanti padronali - solo se ci sarà assoluta garanzia che dopo la firma degli accordi non ci saranno più né lotte né nuove rivendicazioni fino alla prossima scadenza contrattuale».

«Entravo in ufficio alle 4 del mattino per evitare di restare bloccato dai presidi ai cancelli»

Operai dell'Alfa Romeo in zona Sempione a Milano
Uliano Lucas



«In quel clima difficile saltarono i vecchi equilibri e nacquero nuove relazioni sindacali»

Paolo Annibaldi sotto sciopero operaio a Torino
Uliano Lucas



BRUNO UGOLINI

ROMA Trent'anni fa Paolo Annibaldi, a trentuno anni d'età, era nel crogiolo di Mirafiori, tra i protagonisti di uno scontro politico e sindacale senza precedenti. Lei ricorda quel 1969? Com'era la sua giornata di lavoro, in quel periodo?

«Una giornata molto lunga. Andavo, spesso, in ufficio alle tre e mezza, quattro del mattino. Per aver la certezza d'entrare...»

Per sfuggire ai picchetti durante gli scioperi?

«Quel che temevamo era il presidio ai cancelli. Cacciavano i sorveglianti, cacciavano la Fiat e tu non entravi più. Il picchetto era diverso, perché gli scioperanti stavano di là della strada, di fronte ai cancelli. La giornata finiva la sera, verso le undici. Per fortuna non c'era ancora il terrorismo... Ero capo del personale alla Carrozzeria di Mirafiori, prima di diventare capo del personale dello stabilimento Officine di Stura. C'erano in fabbrica tre diversi orientamenti. Ricordo, ad esempio, lavoratori un po' più anziani, membri delle Commissioni Interne o perlomeno persone vicine a quella cultura sindacale. Costoro constatavano, momento per momento, il venir meno del loro ruolo, della loro capacità d'influenza. Gli accordi che cercavano di realizzare con l'azienda, riguardo ai vari problemi che sorgevano, mostravano una scarsa efficacia. La materia esaminata un giorno, era riproposta il giorno dopo in un'altra parte. Le organizzazioni sindacali e l'azienda andavano in soccorso e s'incontravano presso l'Unione Industriale. Chiusa quella vertenza, però, se n'apriva subito un'altra».

Erano Commissioni Interne spesso apertamente contestate dai futuri giovani delegati sindacali. Erano questi ultimi i rappresentanti del secondo orientamento?

«No. Io intendo alludere a quelli che sostenevano una contestazione della linea sindacale fine a se stessa. Erano per lo «spacchiamo tutto, non accordiamoci mai». C'era il rifiuto delle linee di montaggio, il rifiuto dell'accettazione delle norme preesistenti, il tentativo di una negoziazione continua. Tutto questo avveniva in un clima di violenza diffuso. Ricordo i cortei interni, quelle che erano chiamate le «spazzolate», il prendere gli impiegati e obbligarli a stare alla testa dei cortei».



Da Fiat a Confindustria e ritorno

Paolo Annibaldi, trenta anni fa, nel 1969, era capo del personale alla Carrozzeria di Mirafiori. Era poi entrato nel 1977 in Confindustria, con l'incarico di direttore dei rapporti sindacali e quindi, negli anni successivi, di vice-direttore generale e direttore generale. Nel 1990 Annibaldi ha lasciato la Confindustria per tornare alla Fiat ed assumere il ruolo di presidente della Fiat Iberica in Spagna. Di rientro dall'esperienza all'estero, ha trascorso altri due anni alla direzione della sede romana della Fiat. Oggi è direttore delle Relazioni Esterne a Torino.

zioni eguali per tutti, di legge per le 35 ore...»

È tornata sotto accusa la contrattazione aziendale, in altre parole i diversi livelli di contrattazione. Proprio come trent'anni fa. Lei che cosa ne pensa?

«Una politica che tenda al rispetto di determinate compatibilità comporta che il costo del lavoro non debba crescere al di sopra dell'inflazione programmata. L'esistenza di due livelli di contrattazione non consente di mantenere la dinamica del costo del lavoro in quei parametri. Allora si potrebbe operare una scelta definitiva e tenere un solo livello. Però capisco la difficoltà: il sistema contrattuale è anche un po' la base della storia del Paese, del rapporto tra le parti sociali. Oppure, per mantenere due livelli, bisognerebbe stare alle regole e individuare dei criteri. Il contratto nazionale, ad esempio, potrebbe servire per fissare i minimi retributivi, oppure si potrebbe introdurre l'eventualità di assorbire quanto il contratto nazionale fa, rispetto a quello aziendale».

Torniamo a quell'autunno. Una stagione tutta da buttare per Lei?

«Certo, siamo invecchiati tutti insieme e adesso uno fa il presidente della tal commissione, l'altro il deputato... Devo ricordare, però, che c'è chi ha qualche responsabilità, per il clima di violenza determinatosi in quegli anni. L'azienda era stata presa a riferimento, come simbolo di tutti i valori negativi che si volevano abbattere. Essi avevano alcuni nomi: disciplina, gerarchia, meritocrazia. Tutti valori positivi che quei movimenti ritenevano come valori negativi da abbattere. Una parte del sindacato è stata funzionale a questo tipo di politica. Sono nate riforme che ci portiamo ancora appresso e che il Paese non può sostenere, come quella delle pensioni».

Però le relazioni sindacali - e non solo quelle - subirono una trasformazione, dopo quello scossone...

«Ma non c'era bisogno della violenza! Il frutto buono, per carità, lo puoi trovare sempre. Resta il fatto che non si può negare che ci sia stata una qualche influenza tra le lotte in fabbrica e gli episodi successivi di terrorismo. Resta il fatto che i sindacati hanno propagandato, allora, una cultura antieconomica. Il salario come variabile indipendente, il passaggio di categoria automatico, gli aumenti eguali per tutti. Io ho solo una nostalgia di quel terribile 1969: l'età d'allora, i miei trentuno anni».

«Troppa violenza, non ho rimpianti»

Paolo Annibaldi, nel '69 capo del personale alla Carrozzeria di Mirafiori

Il terzo orientamento, invece, era quello della contestazione costruttiva?

«Era quello di coloro che cercavano, in ogni modo, nuove strade di dialogo, spazi nuovi di negoziato. Costoro proponevano determinate azioni, con l'obiettivo di farle diventare legali. È stato il caso, ad esempio, dell'assemblea fatta in modo contestativo, ma con l'idea di tramutarla in un fatto sindacale concordato».

Nascevano, così, quelli che avrebbero soppiantato le Commissioni Interne?

«Nascevano istituzioni che allora apparivano rivoluzionarie e antisistema. Alcune si sono poi concretate nello Statuto dei Lavoratori, in nuove forme di rappresentanza sindacale».

Un soboccolo più positivo all'autunno?

«Sì, vennero i consigli di fabbrica, le assemblee retribuite, i

delegati. Fu un'evoluzione complessa. Non avvenne certo in un laboratorio di studi di riflessione...»

Oggi la situazione è molto cambiata. Com'è la Fiat del Duemila?

«Gli scioperi oggi sono in linea con quelle che sono le quantità registrate negli altri Paesi industrializzati. L'Italia, in quel 1969, fece un'eccezione molto forte. Oggi tutta la parte legata alla contrattualistica prevede delle procedure. Un accordo è disdetto ad una certa data, le richieste sono spedite ad una certa data, c'è l'obbligo di determinati incontri. C'è un ordinamento che in quegli anni non c'era».

Le radici di quell'autunno forse sono da rintracciare anche nell'assenza di relazioni sindacali moderne?

«L'accordo interconfederale per le Commissioni Interne, ad esempio, prevedeva un tot di membri di Commissione Interna per stabilimento. Succedeva però

che i rappresentanti dei lavoratori di una struttura produttiva di trentaquaranta mila persone, come Mirafiori e Rivalta messi insieme, era di numero pari a quelli stabiliti in aziende di tre-quattro mila persone. Una sproporzione che determinava una difficoltà a rappresentare interessi complessi, come quelli del mondo del lavoro in quegli anni, con i fenomeni dell'immigrazione...»

C'è stato - come qualcuno ha scritto - un errore della Fiat nell'operare scelte di gigantismo industriale, nel procedere ad assunzioni di massa, attingendo al flusso impetuoso della mano d'opera meridionale?

«La crescita produttiva e le assunzioni che ci sono state, hanno sicuramente comportato problemi d'adattamento, di rapporto con la città. Credo, però, che i vantaggi siano stati superiori agli svantaggi. Le rivoluzioni industriali sono costate in altri Paesi molto di più. Abbiamo pagato un prezzo, ma inferiore rispetto al risultato raggiunto: la crescita del Paese. Col senno di poi, certo, forse si sa-

rebbero potuto ipotizzare fabbriche più piccole, oppure insediamenti nel Mezzogiorno, anticipati rispetto a quanto avvenuto poi. Oggi la Fiat è la più grossa realtà al Sud, con cinquanta mila addetti».

Oggi Torino è la capitale del mercato lavoro al Nord, con quel primato del 12 per cento di disoccupazione. C'è una domanda insistente: Mirafiori avrà ancora un futuro? Non sarà ingoiata dalla globalizzazione?

«Certo che avrà sempre un futuro. Non credo ci sia la tentazione di esportare impianti in altri Paesi. La globalizzazione porta, soprattutto, ad essere presenti in Paesi dove altrimenti non potresti essere presente. E comunque voglio segnalare un fatto. Proprio la settimana scorsa a Torino è nata un'agenzia sul trasferimento delle tecnologie. Essa è destinata a creare nuove opportunità per le aziende italiane

che potranno dare il loro apporto in stabilimenti Fiat ubicati fuori dell'Italia».

È molto cambiata la popolazione operaia della Fiat, rispetto ai tempi dell'operaio massa? Con contratti diversi, atipici...

«C'è il lavoro che è volgarmente definito «in affitto», con una brutta parola che preferiamo non usare. È un'offerta d'opportunità di lavoro nuova».

C'è molta flessibilità, è finito il tempo della rigidità?

«Non è solo un fatto sindacale, è anche legato ad esigenze produttive. Quando c'erano necessità di grandissimi investimenti e tendevi ad una più completa utilizzazione degli impianti, per forza di cose avevi un regime d'orari molto rigido. Oggi l'utilizzazione di questi impianti è molto diversa, legata al prodotto, alle esigenze del mercato. Ecco perché ha poco senso parlare di ridu-

La Fiat era stata presa a simbolo di valori negativi da abbattere. Paghiamo ancora le conseguenze

Non si può negare che ci sia stata qualche influenza tra le lotte in fabbrica e il terrorismo

LE DATE

BIANCA DI GIOVANNI

30 luglio: c'è la piattaforma. In una riunione congiunta dei tre Esecutivi Fiom, Fim e Uilm in aprile viene lanciata la consultazione unitaria di tutti i metallurgici per l'elaborazione delle rivendicazioni. Contemporaneamente alle assemblee, viene indetto un referendum unitario. Il lavoro di preparazione si conclude a Milano il 26 e 27 luglio con la prima Conferenza nazionale dei quadri di fabbrica. «Dai suoi lavori - scrive Boni nel oltimo «Fiom» - risultava una determinazione diffusa, specie tra i giovani e gli immigrati. Al fine di

evitare loro difficoltà a Torino, Milano e Brescia, i dirigenti sindacali erano stati invitati a smettere di parlare in dialetto nelle assemblee e nei picchetti... Le assemblee di fabbrica e di reparto furono oltre 1.500, con circa 260.000 partecipanti e circa 300.000 le risposte referendarie». Dopo due giorni di animato dibattito sulla selezione delle richieste e sull'aumento salariale (vinsero, come s'è detto, gli egualitaristi), i punti erano pron-

Ecco le date da non dimenticare Da luglio a dicembre, diario della protesta

ti. Eccone alcuni. Aumento di 75 lire orarie per tutte le categorie operaie, equivalenti a un aumento di 15.600 mensili per tutte le categorie speciali e impiegate. Riduzione dell'orario settimanale a 40 ore, definizione dello straordinario e suoi vincoli. I diritti: diritto di assemblea all'interno delle fabbriche durante l'orario di lavoro anche con la partecipazione di dirigenti sindacali

esterni; pagamento di 10 ore all'anno ad ogni dipendente per partecipare alle assemblee; diritto di diffusione della stampa sindacale all'interno dello stabilimento; distribuzione del testo contrattuale a tutti i lavoratori.

8 settembre: la trattativa. Il tavolo si apre in un clima già rovente. Il 2 settembre la Fiat spende 35.000 lavoratori con la motivazione di non precise

difficoltà produttive. È subito sciopero in tutti gli stabilimenti dell'azienda torinese. Fiom, Fim e Uilm colgono l'occasione per chiedere l'apertura delle trattative per il rinnovo del contratto nazionale. Il tavolo si apre, e si «rompe» subito. Confindustria (meglio, la Fiat) pone come pregiudiziale la discussione sui limiti della contrattazione aziendale, che nella prassi da semplicemen-



te applicativa dell'intesa nazionale era diventata integrativa, cosa inaccettabile per gli industriali. I sindacati non ci stanno ad affrontare una questione che non solo non compare nella piattaforma, ma che tende anche a stravolgere la premessa del contratto del '62. «Resta tuttora difficile comprendere quale disegno abbia spinto la Fiat a una decisione così grave, tale da sfidare una reazione sindacale facilmente prevedibile. Questo aspetto continua ad essere una delle tante pagine oscure dell'autunno caldo». Così scrive Boni, che ipotizza: «La Fiat, che nel corso del '68 e nei primi mesi del

segue

