

... Una stanza piccola, al secondo piano, nel palazzo di via Botteghe oscure. E' stato convocato un incontro, il personaggio più importante è Enrico Berlinguer. Era l'ultima decade di settembre, nel momento culminante della vertenza FIAT dell'80. I protagonisti di questo "summit" sono Berlinguer, un segretario confederale della CGIL, un dirigente del PCI di Torino, io e Gerardo Chiaromonte. La discussione avviene su quale sia la situazione a Torino e nel movimento nel suo complesso e quali siano le valutazioni da farsi sulla lotta e sulle forme di lotta. Berlinguer ha deciso di andare a Torino. Il viaggio è considerato molto importante.

Infatti nel movimento si è discusso lungamente, soprattutto a Torino, sulla possibilità concreta, se la FIAT manterrà i licenziamenti preannunciati, di giungere all'occupazione della fabbrica. La discussione, quindi, verte su questo punto e cioè se sia possibile, opportuno, necessario arrivare anche a forme estreme di lotta. Tutti si pronunciano, bene o male, per questa ipotesi. Solo Chiaromonte ha un dissenso, che, sia pure espresso nelle forme in cui ci si esprime all'interno del partito comunista, è un dissenso netto.

Si arriva alla conclusione. Berlinguer dice che, nel caso in cui la FIAT mantenga la sua posizione d'intransigenza sui licenziamenti, è possibile andare anche a forme di lotta estreme sempre che siano democraticamente decise dai lavoratori e dal sindacato. Questa posizione di Berlinguer, tutto sommato, non è una posizione nuova. Già al Festival di Bologna, il 14 settembre, Berlinguer aveva fatto un lungo discorso; uno dei centri essenziali era stato la vertenza FIAT. La grande risonanza che questa lotta operaia aveva con quella contemporanea di Danzica, in Polonia, lo aveva portato ad esprimere una opinione che diventerà fondamentale nella sua iniziativa. Berlinguer infatti aveva detto: "il PCI è dalla loro parte, al di là di qualunque difficoltà, perchè estremamente convinto, senza esitazioni, che in Italia niente si cambia e niente migliora se la classe operaia viene colpita e avvilita".

Il 26 settembre il discorso di Torino ripercorre questo filo conduttore. Del resto, la stessa mattina, Berlinguer aveva visitato la FIAT; aveva parlato coi lavoratori, a gruppi, e aveva risposto specificatamente a una domanda fatta da un delegato, che gli aveva chiesto che cosa avrebbe fatto il partito comunista nel caso in cui si fosse decisa l'occupazione degli stabilimenti. Berlinguer aveva risposto nello stesso modo e cioè che il partito comunista italiano avrebbe appoggiato anche una forma di lotta estrema, alla condizione che fosse stata decisa in modo democratico dai lavoratori e dal

sindacato. In questo caso il PCI avrebbe promosso un grande movimento generale di sostegno affinché l'occupazione desse i suoi risultati positivi. Berlinguer, durante il comizio, polemizzerà con notizie di stampa che riportano dichiarazioni di Flaminio Piccoli, in cui viene accusato di una gravissima intromissione e inasprimento della lotta.

Bisogna tenere conto che la discussione sulla possibilità e necessità dell'occupazione della fabbrica era stata lungamente discussa unitariamente, nel movimento sindacale. E' bene quindi dire che la risposta che dà Berlinguer è una risposta di principio. Egli dichiara che il partito comunista non può disinteressarsi di una grande lotta del livello e della portata di quella della FIAT, anche se in questo caso copre soprattutto una posizione politica espressa da una parte decisiva del movimento sindacale.

Abbiamo detto che l'arrivo di Berlinguer a Torino avviene nel momento culminante della vertenza. Infatti, tre giorni prima, il 23 settembre, dopo una lunga e complessa discussione tra la FIAT e l'FLM, il ministro del lavoro Foschi aveva esposto un lodo, cioè una proposta di mediazione conclusiva e risolutiva della vertenza. Il lodo era, nella sua esplicitazione, assolutamente chiaro.

Da un lato, infatti, prima di tutto, si prendeva atto dell'esistenza di una crisi strutturale e congiunturale della FIAT e dell'esigenza di un riequilibrio della occupazione, con l'utilizzo della cassa integrazione speciale rinnovabile, per 24 mila lavoratori. Inoltre si dichiarava la necessità di usare strumenti come quelli delle dimissioni volontarie, prepensionamenti che, in presenza del blocco delle assunzioni, sarebbero serviti a diminuire sensibilmente il livello occupazionale. In più, si definiva che dal 6 ottobre 1980 al 6 gennaio 1981, cioè per ben tre mesi, vi sarebbero stati 24 mila lavoratori a zero ore. E dopo, elemento essenziale, vi sarebbe stata la rotazione dei lavoratori in cassa integrazione, ma esclusivamente nell'ambito dei 24 mila. In più, la necessaria formazione professionale per adeguare i lavoratori ai processi di modificazione nel quadro occupazionale.

Ma il testo non finisce qui. Vi è un punto decisivo in cui il ministro del lavoro si fa garante che il 30 giugno 1981 sarebbero state convocate le parti per una valutazione della situazione e per adottare consensualmente ulteriori strumenti di riequilibrio occupazionale. E' evidente che, quando si dichiara "ulteriori strumenti di riequilibrio", si intende una cosa precisa: la mobilità esterna, con garanzie che i lavoratori messi in mobilità trovino un posto di lavoro.

E' singolare, apparentemente, come questa posizione, che tiene conto decisamente delle esigenze dell'azienda, venga respinta dalla FIAT e invece accettata dall'FLM. Le varie ragioni per cui la FIAT respinge il lodo Foschi sono molto più

essenziali di quelle che la FIAT poi dirà due giorni dopo in una conferenza stampa, per motivare la sua risposta negativa. Infatti quale era la situazione e perchè la FIAT risponde di no?

Occorre ritornare al 10 settembre, l'ultimo incontro tra le parti direttamente, e cioè tra la FIAT e l'FLM. Le proposte dell'FLM sono assolutamente precise: cassa integrazione, blocco del turn over, "dimissioni incentivate", mobilità interna, corsi di riqualificazione professionale (per permettere questa mobilità) e pre pensionamenti.

Un blocco quindi di proposte che avrebbe dovuto servire a diminuire rapidamente i livelli occupazionali, grosso modo, nelle stesse quantità previste dalla FIAT.

L'azienda, durante il confronto, non mette in discussione che le proposte fatte dall'FLM siano utili, ma oppone una pregiudiziale e cioè la cassa integrazione a zero ore per 24 mila lavoratori. La FIAT cioè esplicita la necessità di definire in anticipo, con esattezza, i 24 mila lavoratori da fare uscire immediatamente dalla fabbrica. La risposta dell'FLM è altrettanto precisa. La mobilità esterna non viene rifiutata come questione di principio. Infatti, nel contratto del 1979, l'art.4, definisce proprio i processi di mobilità esterna, ma li definisce strettamente nell'ambito di un mercato del lavoro attivo. Tutti sanno che a Torino e più generale in Piemonte, è assolutamente in passivo, e non solo per i casi dichiarati come quelli dell'INDESIT e altri. La dichiarazione dell'FLM che la mobilità non era possibile a Torino e in Piemonte per le condizioni concrete di quel mercato del lavoro (che tenderanno poi a peggiorare come poi i fatti confermeranno), è confermata anche da uno studio della Regione Piemonte.

Quale è allora la ragione precisa perchè la FIAT risponde di no?

Il vero problema è che 24 mila lavoratori debbono uscire subito dalla fabbrica e debbono essere proprio quei 24 mila lavoratori che la FIAT intende scegliere.

L'incontro quindi tra la FIAT e l'FLM, il 10 settembre, si conclude con un dissenso profondo. Le trattative vengono sospese. Nella mattinata dell'11 settembre la FIAT apre la procedura di licenziamento per 14.500 lavoratori. Nel tardo pomeriggio dell'11 settembre viene convocata a Roma una riunione ad alto livello tra le segreterie della CGIL-CISL-UIL e quelle della FLM. La discussione è molto dura e molto complicata. L'FLM viene accusata esplicitamente di non comprendere la situazione e quindi di non muoversi sufficientemente. Dopo il confronto si arriva ad una conclusione: la FLM, assieme alla CGIL-CISL-UIL, stila un comunicato in cui, pure riprendendo le rituali dichiarazioni contro la FIAT per i

suoi atteggiamenti gravissimi (cioè per la minaccia dei licenziamenti), si esplicita una posizione nuova.

Le segreterie della CGIL-CISL-UIL e dell'FLM sarebbero state favorevoli a liste di mobilità con prospettiva di rioccupazione certa dei lavoratori. Apparentemente, la posizione appare ovvia, ma ovvia non è se letta con intelligenza.

L'argomentazione dell'FLM sviluppata il 10 settembre e cioè che le liste di mobilità non erano possibili nelle condizioni del mercato del lavoro a Torino e in Piemonte, non viene sconfessata esplicitamente ma, secondo una consueta terminologia sindacale, viene inserito un nuovo elemento che sposta il quadro del confronto. Contemporaneamente viene dichiarato lo sciopero generale; sciopero che verrà sospeso subito dopo la caduta del governo Cossiga (il 27 settembre 1980).

Abbiamo così ricostruito, per punti salienti, gli avvenimenti precedenti la visita di Berlinguer a Torino. E' pur vero che il suo discorso, al di là delle polemiche che ci sono state, porta una nota forte di spinta al movimento a Torino. La scesa in campo del segretario generale del PCI è un atto coraggioso, inedito: un dirigente politico che pensa essenziale e prioritario schierarsi a fianco dei lavoratori, diviene un elemento tonificante rispetto alla situazione e quindi ne permette un evolversi in cui è chiaro un elemento sostanziale: la FIAT, mantenendo aperta la procedura dei licenziamenti (la posizione allora ancora ufficiale), si trova in una situazione di pratico isolamento.

Non c'è nessuna forza politica che appoggi la posizione della FIAT, tanto meno il governo. Abbiamo detto del ministro del lavoro Foschi: e il suo lodo diventa, per il movimento sindacale, un punto irrinunciabile.

Ma i fatti precipitano con una rapidità incredibile. Il 27 settembre cade il governo Cossiga, per un avvenimento tipico della situazione politica in quel periodo e cioè per mano dei franchi tiratori. Due ore dopo la caduta del governo Cossiga, vi è una dichiarazione della FIAT molto importante.

"La FIAT, nell'ambito del proprio senso di responsabilità, decide di sospendere fino alla fine dell'anno l'attuazione dei licenziamenti collettivi nella convinzione che, in tale periodo, possa prevalere analogo senso di responsabilità nei propri interlocutori e sia perciò possibile superare i dissensi tutt'ora aperti senza ricorrere a soluzioni unilaterali".

Nello stesso giorno, nel pomeriggio, si riuniscono le segreterie di CGIL-CISL-UIL e dell'FLM, che prendono atto di questa nuova posizione della FIAT. Viene revocato lo sciopero generale e indicata, nella riapertura immediata delle trattative, l'unica possibilità per arrivare ad una rapida e necessaria conclusione della vertenza.

E' nell'ambito di questo clima che il lunedì, i segretari nazionali dell'FLM responsabili della vertenza, si precipitano a Torino e nel pomeriggio si incontrano, in modo riservatissimo, con la FIAT. L'FLM fa presente che la situazione che si è determinata è nuova e che è possibile quindi riprendere immediatamente la trattativa per superare i contrasti che avevano già visto la FIAT respingere il lodo Foschi.

La FIAT risponde con assoluta tranquillità che era ovviamente d'accordo di riprendere le trattative, ma che avrebbe però rese pubbliche le liste di 24 mila lavoratori a zero ore. A quel punto vi è un momento di grande difficoltà nella discussione. La FLM chiarisce quanto sia grave una mossa di questo genere che non potrebbe che inasprire radicalmente la situazione, senza una previsione possibile degli sbocchi. Quindi l'FLM chiede che la FIAT non metta in cassa integrazione a zero ore nessuno, si vada immediatamente al confronto per arrivare consensualmente ad una conclusione. Su questo la FIAT non dà una risposta chiara. Di fronte all'insistenza dell'FLM, si convoca per il giorno dopo, cioè martedì 30, alle ore 10, la trattativa. Nella notte, tra il 29 e il 30, vengono affisse nei reparti le liste con i nomi dei lavoratori messi in cassa integrazione a zero ore. Era da tempo che una scorrettezza di questa gravità non avveniva.

I 24 mila lavoratori sono scelti con criteri precisi: sono lavoratori distrutti dal lavoro alla FIAT, quelli che vengono chiamati i cosiddetti ...inidonei. Sono inoltre i giovani, sono donne, sono i quadri più attivi: la stragrande maggioranza dei delegati dell'FLM, cioè quelli che, con una espressione abusata, venivano chiamati le avanguardie del movimento. La FIAT quindi ha fatto una scelta.

La scelta è strategica. Essa significa infatti da un lato liberarsi degli effetti drammatici del duro lavoro alla FIAT, pagati dai lavoratori e, dall'altro, decapitare il sindacato.

La mattina del 30, al "Consiglione", l'FLM nazionale si riunisce rapidamente prima di andare al consiglio generale dei lavoratori FIAT con le strutture piemontesi, sia regionali che torinesi, della CGIL CISL UIL e della FLM. Nella discussione i criteri usati dalla FIAT per definire le liste vengono ulteriormente approfonditi. Ci si trova di fronte quindi alla necessità di rispondere.

In questo quadro giunge la notizia, portata da un dirigente dell'FLM, che ormai non è più possibile fare il Consiglione, che la situazione si è inasprita dopo che la notizia è arrivata ai lavoratori, che vi è una grandissima confusione con il pericolo che gruppi di lavoratori entrino dentro la FIAT.

E' in quel quadro e in quella situazione che, all'unanimità si decide di estendere il presidio dei cancelli a tutti gli stabilimenti, sia del Nord che del Centro, che del Sud,

fino al lunedì successivo, come mossa necessaria e perchè no, di moderazione, per impedire che potessero avvenire incidenti all'interno della FIAT.

Nella stessa giornata la discussione continua su come riaprire il confronto con la FIAT. Viene deciso, sempre all'unanimità di richiedere, per ritornare alla trattativa, il preventivo ritiro delle liste dei 24 mila lavoratori a zero ore.

Questa posizione verrà poi portata a Roma dove, il giorno dopo, è convocata, presso la vecchia sede unitaria di via Sicilia, una riunione generale nella quale erano presenti sia le tre segreterie confederali, sia la segreteria dell'FLM e sia le strutture torinesi e piemontesi.

La discussione si apre, come sempre, sulla base della valutazione degli avvenimenti, sul significato della cassa integrazione a zero ore, sui criteri adottati per selezionare, da parte della FIAT, questi 24 mila lavoratori.

Le analisi già fatte vengono confermate.

Sorge allora un problema, un problema centrale, il cui significato sarà poi decisivo per il proseguimento della vertenza.

La proposta fatta a Torino è il ritiro delle liste dei lavoratori messi in cassa integrazione a zero ore. La discussione, su questo punto diventa cruciale. Vi è infatti un confronto aspro finchè, alla fine, si presentano due posizioni: una, quella elaborata a Torino, di cui abbiamo detto e la seconda, presentata da Carniti, Benvenuto e Lama.

Essi sostengono che non si possono porre pregiudiziali in una trattativa, data la estrema urgenza di convocarla.

E' necessario abbandonare questa...pregiudiziale.

Va invece richiesto che il confronto parta dalla discussione sui criteri che la FIAT ha utilizzato per le liste.

A sostegno di ciò la dichiarazione dello sciopero generale per il 10 ottobre.

La riunione si conclude sulla posizione di Carniti, Benvenuto e Lama, dopo una forte resistenza.

Perchè la difesa della posizione presa a Torino?

Ogni sindacalista, ogni operaio, ogni impiegato sa che in una lotta, quando si gioca il posto di lavoro, quando si mette in discussione l'elemento essenziale della propria stabilità sociale, il presentare da parte del padrone, la lista di coloro che dovranno uscire dalla fabbrica, diventa un elemento di rottura fra i lavoratori. Questo è e questo è stato quasi sempre nella esperienza operaia e sindacale.

Coloro che saranno messi in cassa integrazione si sentono già perduti e coloro che rimangono si sentono già salvati. Il che non impedisce lotte e iniziative di solidarietà; ma questa divisione rimarrà nella coscienza dei lavoratori. Questa è la

ragione profonda perchè la FLM nazionale aveva chiesto il ritiro preventivo delle liste dei lavoratori messi in cassa integrazione a zero ore.

Da questo momento si apre a Torino una dura lotta di posizione.

Si organizzano i picchetti per 24 ore. Si chiamano tutti i lavoratori alla partecipazione, soprattutto i cassaintegrati, i loro familiari. Si apre cioè una operazione di consolidamento della lotta. Si definisce l'autoregolamentazione. La FLM, tra l'altro, dichiara che verranno espulsi dal sindacato e verranno denunciati alla magistratura coloro che venissero trovati in possesso di materiale dell'azienda.

In una lotta quindi di aspro confronto, retto prima di tutto dalle strutture torinesi e dall'FLM nazionale si sviluppano grandissime esperienze di solidarietà; una coesione eccezionale tra i lavoratori. Essi stanno attorno alla "loro" fabbrica, difendono il loro posto di lavoro. Da tutte le parti d'Italia arrivano aiuti sia materiali che politici. Le organizzazioni sindacali europee mandano la loro solidarietà. La lotta alla FIAT diventa un punto emblematico di tutta la lotta sociale in Italia.

E' su di essa che si discute a tutti i livelli delle forze politiche, di quelle sociali, di governo. Si ha la sensazione che questa lotta sarà effettivamente decisiva per le sorti del movimento sindacale italiano.

Il 7 ottobre verranno riprese le trattative.

E' stato riconfermato, ministro del lavoro, Foschi. Al tavolo delle trattative partecipano, dal lato della FIAT, l'amministratore delegato Romiti e, dal lato sindacale, i segretari generali della CGIL-CISL-UIL assieme a quelli della FLM.

Mentre la trattativa va avanti inizialmente in modo difficile e stanco, i segretari generali della FLM e della CGIL-CISL-UIL, infittiscono le presenze a Torino.

La presenza fisica dei dirigenti nazionali, che stanno ai cancelli della fabbrica, che fanno riunioni, che fanno discussioni, ha l'obiettivo di porre un legame concreto tra i livelli della trattativa che pure rimane a Roma, e il movimento che rimane sostanzialmente solo a Torino.

Non si presentano forti scollamenti, nella prima fase, dopo il primo ottobre. Cresce e si afferma una partecipazione molto vasta dei lavoratori e cassa integrati. I segretari generali della FLM, Bentivogli, Mattina e Galli, con grande passione si avvicendano ai cancelli della FIAT, in mezzo ai lavoratori, fanno comizi, fanno discussioni e danno a questa lotta un grande significato generale. Mantengono cioè, con tutta la forza possibile, un collegamento diretto con i lavoratori.

Così fanno il sindaco di Torino e il presidente della Regione.

Talvolta si è ironizzato sul fatto che il giorno dello sciopero generale, Giorgio Benvenuto, a Torino dichiarasse emblematicamente: "O molla la FIAT o la FIAT molla". Io credo che nei comizi, nelle discussioni, nel confronto coi lavoratori, ognuno dà tutto ciò che ha in sé e io non credo che le dichiarazioni di Benvenuto fossero particolarmente demagogiche. E' interessante notare che una dichiarazione così secca, così precisa, e anche così ottimistica, sia stata fatta proprio il 10 ottobre, a solo 5 giorni dalla conclusione della vertenza.

Il 7 ottobre, il comitato centrale dei quadri della FIAT fa un durissimo comunicato contro i sindacati. Dalla seconda decade di ottobre davanti ai cancelli spesso si presentano quadri e impiegati che premono per entrare. E' in questo periodo che gruppi di lavoratori, oltre che quadri e impiegati, tentano di saltare i muri per entrare dentro la fabbrica.

Un gruppo di quadri e di impiegati entra dentro la fabbrica per dimostrare che è ancora possibile produrre. La situazione arriva rapidamente a scontri. Non c'è dubbio che fasce di lavoratori cominciano una iniziativa esplicita, volta a rompere, in qualche modo, il fronte della lotta.

Intanto al tavolo della trattativa si svolge un confronto più difficile. Il lodo Foschi viene difeso con assoluta fermezza da parte sindacale. E soprattutto, con assoluta decisione il principio della rotazione dei cassintegrati. Luciano Lama sottolinea con intransigenza questo punto; si rende conto che non si può, in nessun modo, arrivare ad una conclusione se essa non è un compromesso aperto, un compromesso che lascia una possibilità di iniziativa. Il mantenere fermo questo punto rimane l'aspetto decisivo della trattativa.

Per il 14 ottobre è annunciata, in un cinema di Torino, una manifestazione nazionale dei quadri dell'azienda. Questo fatto non viene preso con particolare attenzione da parte dei dirigenti sindacali torinesi e nemmeno da quelli nazionali. Altri tentativi erano già stati fatti nel passato ed erano tutti falliti. In tutti i casi si decide che un rappresentante della FLM di Torino vada alla manifestazione dei quadri e pronunci un discorso per motivare le ragioni della lotta. Come si sa, la manifestazione dei quadri del 14 ottobre sarà un'altra cosa. Inizialmente all'interno del teatro poi si allargherà fino a diventare una manifestazione vera e propria, determinata e compatta, attraverso le vie della città con cartelli inneggianti al lavoro, alla difesa del lavoro, alla difesa della impresa ecc.

Sono state fatte molte valutazioni su questa manifestazione che apparirà decisiva nello svolgimento conclusivo della vertenza. Alcune analisi hanno tentato di mettere in luce come

la ripresa d'iniziativa da parte dei quadri e impiegati della FIAT e anche di lavoratori, fosse la dimostrazione di una difesa corporativa di "status", un modo cioè di dichiarare l'importanza strategica che i quadri, lavoratori professionalizzati, volevano avere all'interno delle imprese e quindi la loro centralità.

Credo che la manifestazione sia stata preparata in accordo diretto con la FIAT, se è vero che i quadri della FIAT venivano da tutta Italia con pulmann, se è vero che la FIAT pagò la giornata della manifestazione.

Tutte queste cose non spiegano la riuscita di questa manifestazione. Essa è stata possibile perchè esistevano già contraddizioni all'interno del movimento a Torino che si potevano osservare anche davanti ai cancelli della fabbrica.

La mia opinione è che si stava manifestando quella di divisione che ho cercato di indicare come difficilmente superabile fin da quando furono affisse le liste dei 24 mila lavoratori a zero ore. La manifestazione dei quadri riuscì politicamente, perchè essa passò attraverso questa contraddizione. Essa, quindi, divenne un punto di riferimento alternativo e influenzò conclusivamente la vertenza.

Il 14 ottobre il gruppo dirigente sindacale, al più alto livello, prese la decisione di andare ad una conclusione che avvenne nella notte tra il 14 e il 15.

Subito dopo, tutti i sindacalisti andarono a Torino, al cinema Smeraldo dove, il pomeriggio del 15, avvenne la discussione più tragicamente emblematica che sia stata fatta a Torino negli ultimi trent'anni. E' in questo senso che il "Consigliere" rappresentò il punto più doloroso della discussione sindacale in quel momento, non per le argomentazioni che vi furono, ma perchè si trovò di fronte ad una conclusione che non aveva pensato "possibile". I dirigenti sindacali "furono costretti a dire" che la conclusione della vertenza era stata positiva dato che veniva applicato l'art.4 che impegnava l'azienda, nel caso che i lavoratori messi in mobilità non trovassero un altro posto di lavoro, a reintegrarli all'interno della FIAT.

In quella discussione, quello che dominò fu la sensazione, la certezza, per molti lavoratori e delegati, di una grande sconfitta; mai più per essi sarebbe stato possibile rientrare in fabbrica.

La sensazione era di una sconfitta di lunga durata per tutti e per molti di essi conclusiva.

Alcune osservazioni finali

Ci si è chiesti, nei mesi successivi, se la lotta alla FIAT poteva andare diversamente. E ancora: che cosa sarebbe successo di diverso se la conclusione della FIAT fosse stata

altra? Per dare una risposta, occorre ripartire da un fatto, che non abbiamo ancora volutamente affrontato, ma che consideriamo assolutamente essenziale.

Il 21 giugno 1980 improvvisamente esce una intervista sulla "Repubblica", di Umberto Agnelli.

Turani, nel presentare l'intervista, dice che si avverte, nell'interlocutore, una durezza nuova, la necessità di scelte che debbono chiudere un periodo e aprirne un altro.

Che cosa propone Umberto Agnelli? Prima di tutto, una ulteriore svalutazione della lira ma, dice anche, che se l'Italia si fosse limitata a svalutare e basta, questo sarebbe stato un disastro.

Infatti si doveva da parte del governo e dell'autorità monetaria porre sotto controllo, in modo assolutamente rigido, i processi inflazionistici (quello che poi si dirà inflazione da costi).

Fatte queste premesse, Umberto Agnelli passa alle vie operative. Egli dice: "vi è una misura che considero prioritaria, fare una maggiore e più ampia mobilità della mano d'opera. Il mondo sta cambiando e anche le aziende debbono cambiare, debbono potersi muovere e rinnovare". A una domanda precisa sul significato di questa dichiarazione, Agnelli risponde che il problema è proprio serio e cioè che non basta più la cassa integrazione speciale; le imprese devono avere libertà di licenziare, la possibilità proprio di ridurre i costi attraverso i licenziamenti.

Data la situazione di estrema competitività del mercato dell'automobile in fase di restrizione, solo attraverso una riduzione secca dei livelli occupazionali si possono ridurre i costi. E, contemporaneamente, prendere ulteriori misure.

La nostra strada - dice - non può essere quella giapponese data la diversità generale tra la cultura sociale giapponese e quella italiana, ma può essere quella americana: "grandi investimenti per arrivare ad una grossa efficienza" e intese con case automobilistiche europee necessarie per il quadro nuovo in cui si svolgeva la competitività a livello europeo e internazionale. "Intese che sorprenderanno l'opinione pubblica per la loro portata". Umberto Agnelli fa ancora delle promesse ai lavoratori e dice. "un sacrificio subito in cambio di una maggiore occupazione e di una distribuzione migliore fra qualche anno". Ai politici: "O ci consentiranno di andare avanti nonostante i prevedibili pareri contrari del sindacato e insieme usciremo dalla crisi. Oppure ci costringeranno a sopportare il costo delirante delle gente in più e allora bisognerà rassegnarsi a una profonda modifica istituzionale dell'economia italiana. Tutte le grandi imprese diventeranno imprese assistite dal Tesoro e tutti dovranno pagarne il conto". E, infine, "questo è il modo per una uscita dalla crisi da un decennio pieno di amarezze".

L'intervista che abbiamo riportato ebbe allora delle risposte che meritano osservazioni di fondo.

La svolta che il capitalismo italiano stava compiendo non fu compresa da grandissima parte degli "addetti ai lavori", a partire dal sindacato, oltre che dalle forze politiche, in particolare della sinistra italiana.

Prevalse largamente una linea interpretativa che ebbe conseguenze devastanti, poi, lungo tutto l'arco della vertenza. Il nocciolo di tale interpretazione è che in fondo la FIAT, messa in difficoltà dalla stagnazione del mercato dell'automobile e dalla feroce concorrenza internazionale, volesse soldi dallo Stato.

La drammatizzazione era quindi in funzione contrattuale rispetto appunto al Tesoro.

La seconda linea interpretativa era molto più radicata nella storia del movimento operaio italiano, sia esso di tradizione seconda o terza internazionalistica. Non a caso su tale posizione unificati l'aveva anticipata e ribadita del resto un articolo di G. Amendola nel novembre del 1979 a seguito dei "61 licenziamenti" della FIAT. Essa può essere così riassunta:

a) la crisi richiede alla classe operaia l'esercizio della sua "funzione nazionale" che si esplica nel suo "rigore", nell'accettazione di sacrifici tali da dimostrare la sua capacità di classe generale atta a governare lo Stato.

In questo ambito (di crisi) la grande impresa è l'elemento strategico a cui riferirsi, proprio perchè essa rappresenta una molla essenziale per lo sviluppo e la modernità: la razionalità della grande impresa contro la "corruzione" della sfera politica, incapace di interpretare gli interessi generali.

b) La funzione della classe operaia, quindi, è necessaria nei confronti della grande impresa (vedi convegno del PCI di Torino sulla FIAT) per razionalizzarne la funzione e dinamicizzarne le prospettive.

Il fine giustifica i mezzi.

Tutto ciò è tanto più significativo, proprio perchè a partire dal '76-'77, forze culturali e politiche importanti davano una interpretazione della crisi della grande impresa come di un declino quasi inarrestabile. La fioritura del "piccolo è bello" come compensazione del grande in crisi, serviva, non paradossalmente, da subcultura utile, nel momento in cui la grande impresa avesse fatto valere le sue ragioni. Come fece.

Non mancarono nel PCI e nel sindacato controtendenze anche forti a questa tesi.

Esso però, nel complesso, prevalse tanto più nella federazione del PCI di Torino.

La crisi, intesa come processo dinamico di destrutturazione e distruzione, per una diversa ridefinizione in cui tutto sarebbe cambiato, in particolare i rapporti tra i protagonisti fondamentali, fu avvertita, ma in ritardo e non limpidamente.

Del resto ci furono forze che si batterono per un compromesso dinamico che allo stato dei rapporti di forza si pensava allora possibile. Non solo Lama, anche altri dirigenti, per esempio Trentin, puntarono ad una soluzione "aperta" della vertenza.

La difesa di Lama della rotazione (come compromesso che permetteva al sindacato e ai lavoratori di mantenere una posizione interna al processo di ristrutturazione per partecipare al governo) rimase fino alla fine della vertenza e non a caso fu risolutamente respinta fin dall'inizio dalla FIAT.

La rotazione esprimeva concretamente e simbolicamente la possibilità per il sindacato e i lavoratori di stare dialetticamente e contrattualmente dentro i processi di ristrutturazione e per questo assolvere ad una funzione di governo.

Lo stesso Gerardo Chiaromonte ebbe a dire successivamente come i problemi delle crisi industriali non abbiamo trovato ancora soluzione positiva per il movimento operaio sindacale in Europa.

Ciò è vero: solo il ripensamento generale di tutta la cultura "produttivistica" del movimento operaio (che tende a fare coincidere, nelle fasi di crisi, gli interessi delle parti in conflitto, nel quadro dell'"interesse generale" proprio perchè inevitabilmente porta, così facendo, a sposare le ragioni delle forze dominanti) può farci uscire da tale strategica difficoltà.

Non è un caso del resto che la FIAT fin dalla sua fondazione ha sempre combattuto per la supremazia dei suoi interessi contro e in alleanza con quelli delle grandi imprese soprattutto per ciò che riguarda l'influenza da esercitarsi sulle forze politiche di governo e non solo, e sullo stato per determinare indirizzi sul piano nazionale e internazionale compatibili con i suoi interessi strategici.

Emblematica in questo senso la filosofia vallettiana intesa sempre a far valere la coincidenza degli interessi dell'Italia con quelli della casa torinese.

La FIAT, soprattutto a Torino, ma anche in Italia, ha scandito la storia del sindacato e spesso, in modo vincente, ha deciso gli esiti delle grandi battaglie sociali.

Dalla liquidazione dei consigli di gestione, ai processi di meccanizzazione (1950-56), alle grandi fasi di ristrutturazione, la FIAT ha sempre ribadito con la forza, la necessità del suo governo unilaterale sulla forza lavoro contro il sindacato inteso come impedimento e arretratezza.

Quando la FIAT è stata costretta al compromesso (dalla fine degli anni '60 a quella degli anni '70) lo è stata dai rapporti di forza, ma sempre pensando al loro capovolgimento.

Significativo da questo punto di vista il giudizio di U. Agnelli sugli anni '70 riportato nell'intervista alla "Repubblica".

Se è vero che la FIAT non ha mai accettato, come sua cultura e comportamento, il quadro liberal-democratico (come invece è avvenuto per molte grandi imprese in Europa, nel dopoguerra) ciò è stato perchè il sistema liberal-democratico legittima il sindacato a organizzazione insostituibile della società occidentale. E' ingenuo pensare all'eventualità che una lotta frontale dei lavoratori della FIAT contro l'impresa possa risolvere tale problema.

Oggi la FIAT ha assunto una dimensione che dovrebbe fare pensare tutti.

E' necessario costruire un sistema di alleanza tra le forze democratiche della società italiana da parte del sindacato che ponga concretamente in essere e persegua un disegno di democrazia compiuta, in cui quella economica si incontra con quella politica.

Far valere cioè le regole del gioco in un ambito in cui i protagonisti possano esprimere e decidere autonomamente impedendo così ogni occupazione dello Stato.

La democratizzazione dell'economia è questione decisiva per la democrazia politica e viceversa.

Si è cercato di dimostrare che era stata individuata una possibilità positiva per la conclusione della vertenza. Certo ciò non era sufficiente data la carenza strategica in cui il sindacato tutto si era presentato all'appuntamento dei grandi processi di ristrutturazione dell'economia.

La conclusione individuata però, pur nella sua gracilità, se non impegnava l'avvenire, apriva la strada ad una iniziale e probabile prospettiva di governo dei processi di ristrutturazione.

Quando si è sconfitti lo si è spesso per non aver "saputo" comprendere a pieno le valenze strategiche dell'avversario e quindi non si sono messe in campo tutte le forze possibili.

Allora le forze c'erano.

Pensiamo che ci potranno ancora essere o meglio ricrearsi innovativamente se non si continuerà a considerare il 1980, a Torino, come frutto di un "disperato" estremismo.

Roma, 27 novembre 1987

Claudio Sabattini