

ANALISI

Il teorema ideologico della Fiom

di **Valerio Castronovo**

Passano gli anni ma la Fiom continua a essere avvinghiata a un teorema ideologico che si trascina dietro da oltre mezzo secolo. Ed è l'assunto secondo cui i lavoratori della Fiat costituiscono l'ala più avanzata, per antonomasia, della classe operaia e sono perciò chiamati a cimentarsi da posizioni congenitamente antagoniste, sempre e dovunque, con le direttrici di marcia dell'impresa torinese, considerata a sua volta come l'ammiraglia, o comunque l'espressione per eccellenza, del capitalismo italiano. Di conseguenza, qualsiasi genere di vertenza sindacale abbia per riferimento il Gruppo torinese viene vissuta dalla Fiom alla stregua di un conflitto cruciale, carico di valenze politiche e sociali di portata generale.

È quanto sta succedendo anche nel caso della controversia insorta a proposito del piano di rilancio delle Officine auto di Grugliasco da parte della Fiat, dato che la Fiom si oppone all'estensione nella ex Bertone del contratto di primo livello già in vigore a Pomigliano e a Mirafiori. E ciò, nonostante che il suo rifiuto rischi di mandare a monte un investimento di 500 milioni destinato a rimettere al lavoro più di un migliaio di operai attorno a un nuovo modello della Maserati. Ma tant'è.

E dire che la Fiom avrebbe dovuto ormai trarre lezione dalle esperienze del passato, dai gravi errori di valutazione di fatto in cui è incorsa ogni volta che ha seguito a ritenersi, e a proclamarsi, depositaria e vindice di una sorta di "contropotere operaio", in antitesi a un cosiddetto "piano del capitale".

È avvenuto, per la prima volta, nel marzo 1955 quando il suo rifiuto a un accordo che la Cisl e la Uil erano disposte a firmare con la Fiat (in quanto istituiva un'indennità per il lavoro in linea e riconosceva aumenti

percentuali sugli incentivi e sul "superpremio") o costò alla Cgil una clamorosa sconfitta nelle elezioni delle commissioni interne di Mirafiori. Col risultato, oltretutto, di provocare un serrato dibattito all'interno dello stesso Pci, dopo che Togliatti e Longo, accorsi a Torino, avevano chiesto un'"autocritica di fondo" alla Fiom e il leader della Cgil Di Vittorio aveva addebitato la batosta subita alla Fiat, oltre che alla "repressione padronale", alla linea di condotta della Fiom, in quanto basata sul centralismo contrattuale, prescindendo dal contesto specifico delle singole realtà aziendali e dai mutamenti in atto nell'organizzazione del lavoro.

Senonché certi parametri ideologici tanto più suggestivi quanto più radicali ricomparvero di scena un quindicennio dopo, all'epoca dell'"autunno caldo", quando la Fiom stabilì una sorta di "filo rosso" fra gli operai-massa della *company town* torinese e quelli di mestiere dei tempi di Gramsci, a fondamento dei Consigli di fabbrica e di un "nuovo modello di sviluppo", che avrebbero dovuto porre le basi per una "fuoriuscita dal capitalismo". Ma fu soprattutto fra il 1979 e il 1980 che la mitizzazione socioantropologica e insieme sociopolitica delle tute blu della Fiat toccò l'apice, in quanto si attribuì loro un ruolo movimentista-rivoluzionario d'avanguardia in nome della "centralità operaia" e di un egualitarismo esasperato, e si spinse perciò all'eccesso, con effetti dirompenti sull'azienda, il pedale della conflittualità in fabbrica: tanto da sconfiggere in pratica la "linea dell'Eur" del segretario della Cgil Luciano Lama e da suscitare le riprovazioni di uno dei leader storici del Pci come Giorgio Amendola contro certe forme controproducenti di antagonismo dogmatico e settario.

È noto come andò poi a fi-

nire lo sciopero dei "trentacinque giorni" alla Fiat, rivelatosi una specie di boomerang con la famosa marcia nell'ottobre 1980 dei 40mila fra capi-operai e quadri intermedi.

Allora, prima di questa sortita delle cosiddette "giacchette nere", si era giunti a parlare persino di una statizzazione della Fiat (attraverso l'Iri), tanto essa appariva ormai in stato semicomatoso e ingovernabile. Oggi, c'è il rischio, dopo che la Fiom è ricorsa a vie giudiziarie per rendere nulle le intese siglate dalla Cisl e dalla Uil su Pomigliano e Mirafiori, che l'intero programma "Fabbrica Italia", tracciato da Sergio Marchionne, per il futuro dell'industria automobilistica italiana, vada in fumo e trovi perciò su altre sponde udienza e concreti riscontri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'ASSUNTO

Da oltre mezzo secolo i lavoratori di Torino sono considerati l'ala avanzata e quindi più antagonista

LA STORIA

I rappresentanti sindacali avrebbero ormai dovuto trarre lezione dagli errori commessi nel passato

