

certo successo; infatti il ruolo mediatore della Lega industriale fece sí che il tasso di scioperi a Torino risultasse la metà di quello di Milano. Nell'inverno 1911-12 obiettivi simili furono la base della posizione di un consorzio di costruttori d'automobili nelle trattative contrattuali con la Fiom. In cambio di aumenti salariali e di una riduzione delle ore di lavoro, i rappresentanti degli imprenditori insistettero per ottenere l'eliminazione delle commissioni dei lavoratori nelle fabbriche, tempi di lavoro piú serrati e arbitrato obbligatorio. Tuttavia, le divisioni fra sindacalisti moderati e rivoluzionari all'interno della Fiom concorsero in maniera rilevante a far fallire gli sforzi della Lega industriale per stabilire un sistema di negoziazioni bilaterali. Influenzati dalle frange piú estremiste, gli operai dell'auto respinsero con una schiacciante maggioranza la proposta di contratto e proclamarono uno sciopero che finí con la completa vittoria degli industriali.

La sconfitta della Fiom nel 1912 aprí una nuova fase di aspri rapporti sindacali, a Torino come nel resto del Paese. Nel 1913 una fase di recessione internazionale investí pesantemente l'economia italiana. Scorte eccessive, diminuzione della domanda, prezzi e profitti in calo in settori chiave dell'industria, portarono a tagli nella produzione e all'aumento della disoccupazione. In questa difficile congiuntura economica gli industriali torinesi reagirono contro Giolitti diventando sempre piú intransigenti nei rapporti con i sindacati. Nella primavera del 1913 le industrie automobilistiche rifiutarono nuove richieste da parte della Fiom e minacciarono di contrastare lo sciopero che andava preparandosi con una serrata generale che avrebbe coinvolto tutto il settore metallurgico e metalmeccanico. Con grande disappunto degli industriali, il governo minacciò di espellere il presidente della Lega industriale, nato all'estero, e, in caso di serrata, di ritirare alle fabbriche il servizio di protezione, lasciandole in balia dell'eventuale violenza dei lavoratori. Il risultato fu che lo sciopero, durato tre mesi, si concluse con accordi largamente favorevoli alla Fiom.

Mentre la Grande Guerra si avvicinava, a Torino gli sviluppi nell'industria dell'auto riflettevano il generale clima di accresciuto conflitto sociale e di polarizzazione politica. Con la contrazione dell'economia, la Lega industriale si mosse verso il nazionalismo economico, chiamando il governo a proteggere i mercati locali e a promuovere i prodotti nazionali. Il dirigente Fiat e nuovo presidente della Lega industriale, Dante Ferraris, appoggiò l'organizzazione nazionalista di destra e contribuì a fondare il giornale del movimento, «L'Idea Nazionale». Dal 1912 in avanti la crescente intransigenza e il conservatorismo degli industriali andarono di pari passo con la radicalizzazione del Partito socialista. Do-