

rivali. I sindacalisti cattolici, in particolare, si mostrarono meno interessati a difendere le commissioni interne che non ad approfittare delle promesse aziendali di aumentare i salari in cambio di una accresciuta produttività. Ma ancora più importante fu che il consenso alla Fiom cominciò a venir meno dall'interno delle sue stesse file, in conseguenza dell'uso frequente dello sciopero come strumento di protesta politica e del fallito ottenimento di aumenti della paga base unito all'opposizione risoluta contro gli incentivi economici individuali. Quando nel 1955 si tennero nuove elezioni per le commissioni interne della Fiat, per la prima volta nell'era postbellica la Fiom perse la maggioranza. La sconfitta nella fabbrica più grande del paese produsse un effetto immediato sulla posizione del sindacato all'Olivetti e in altre aziende importanti, dove la sua influenza diminuì in modo drastico. La battuta d'arresto subita dai socialisti e dai comunisti nelle fabbriche ebbe il suo equivalente nell'arena della politica municipale, dove alle elezioni del 1951 i democristiani avevano già portato alla vittoria una coalizione di liberali, repubblicani e socialdemocratici che pose fine a sei anni di sindaci comunisti e inaugurò in Comune una nuova leadership di centrodestra.

Valletta approfittò della sconfitta dei sindacati militanti per imporre un più autoritario sistema di produzione e di relazioni sindacali nelle fabbriche automobilistiche. In modo simile ai suoi colleghi americani, l'amministratore delegato della Fiat adottò una strategia di modernizzazione tecnologica che comportava rapporti gerarchici formali, stretta disciplina e ritmi di lavoro accelerati. Il management prendeva tutte le decisioni attinenti ai salari e alle norme di lavoro senza alcuna negoziazione con i rappresentanti sindacali, che ora si limitavano a un ruolo di mero sostegno. Il clima rilassato dei tardi anni '40, che aveva concesso ai dipendenti l'opportunità di socializzare, organizzarsi o semplicemente giocare a carte durante l'orario di lavoro, divenne un remoto incidente di percorso in questi nuovi accordi di potere. Come analoghi infortuni vennero considerate le quaranta ore settimanali e i due giorni di riposo durante il fine settimana, tipiche richieste sindacali del dopoguerra. Negli anni '50, la direzione della Fiat insistette su un orario settimanale di quarantaquattro ore che potevano aumentare fino a cinquantaquattro nei momenti di maggior picco produttivo.

Valletta si affidò a incentivi materiali e a una serie di altre gratifiche per addolcire l'amara pillola della rigida disciplina e di lunghe, più dure ore da passare alla catena di montaggio. Per incoraggiare i lavoratori ad accettare i piani dell'azienda, egli premiò la produttività e ridusse le interruzioni dal lavoro offrendo livelli salariali ben al di sopra di quelli normali nell'industria metalmeccanica. Alla fine degli anni '50 i lavoratori