

licenziamento di un primo blocco di 1500 operai, senza nascondere che a finalità di natura strettamente produttiva si intreccia l'obiettivo politico di espellere il nucleo più intransigente dei militanti di fabbrica; parallelamente l'orario viene ridotto, per chi rimane, a 32 ore settimanali. L'azienda propone tuttavia un sussidio di 200 lire per ogni licenziato in cambio del ripristino del vecchio regolamento di fabbrica che azzerava la rete di potere sindacale affermatasi nei due anni precedenti; di fronte alla resistenza della commissione interna, la Fiat decide la serrata e pone condizioni ben più onerose: per il rientro in fabbrica ad ogni operaio viene richiesta la firma di una dichiarazione in cui si impegna ad eseguire qualsiasi tipo di lavorazione – implicitamente anche quelle relative alle commesse belliche – e ad attenersi al regolamento interno. L'esito del confronto è segnato e di ciò è consapevole anche l'organizzazione sindacale nazionale; intanto migliaia di operai firmano la sottoscrizione nella speranza di conservare un posto di lavoro di giorno in giorno più precario; a fine anno gli operai della Fiat Auto sono poco più di 9000, contro i quasi 14 000 dell'anno precedente<sup>9</sup>. È inevitabile che la crisi della maggiore azienda torinese si ripercuota direttamente su tutta l'industria locale; ma anche la strategia messa in campo viene evidentemente assunta a modello. Nei primi mesi dell'anno anche la Michelin procede al licenziamento, in Torino, di 800 operai su 2000 e alla riduzione dell'orario di lavoro a 36 ore settimanali per chi resta<sup>10</sup>. In luglio la Fiat, mentre continua l'espulsione di operai, attua la riduzione del 25 per cento degli impiegati – le cui file si erano infoltite negli anni del conflitto per far fronte alla gestione amministrativa e contabile della crescita esponenziale delle maestranze – e la riduzione delle retribuzioni tra il 25 e il 10 per cento. Proprio nel caso torinese la disoccupazione nel settore dell'impiego privato non va sottovalutata; e basti ricordare che essa rappresenta nel 1920 – l'anno meno difficile – il 15 per cento del totale del fenomeno.

Torino che – come notano già i contemporanei – fronteggia relativamente bene nel corso del 1919 la fase più intensa della smobilitazione è, tra i centri industriali, forse quello più massicciamente investito dalla piaga della disoccupazione nel 1921. L'amministrazione comunale già nel 1919 si pone l'obiettivo – secondo le parole del sindaco Frola

<sup>9</sup> Cfr. G. BERTA, *Il governo degli interessi. Industriali, rappresentanza e politica nell'Italia del nord-ovest 1906-1924*, Marsilio, Venezia 1996, pp. 161 sgg.; V. CASTRONOVO, *Giovanni Agnelli*, Utet, Torino 1971; *Fiat 1915-1930*, I cit.

<sup>10</sup> Cfr. ACS, Ministero dell'Interno, Direzione Generale della Pubblica Sicurezza, Affari Generali e Riservati, cat. C1, 1921, b. 75, da cui risulta anche un ruolo di mediazione – con esiti deludenti – in tutta la vicenda dei licenziamenti da parte del prefetto Taddei.