

limitare il conflitto e degli industriali allargarlo, fece distribuire il lavoro delle due aziende inattive agli altri consociati; gli operai di questi ultimi rifiutarono, però, come si prevedeva, di eseguire « lavori di sciopero », ed egli li fece licenziare in massa: si ritornava quindi a quella generalizzazione del conflitto che la Fiom voleva evitare. L'accordo si rese quindi inevitabile, e fu raggiunto il 24 ottobre 1911 con un concordato che riconosceva un nuovo orario di 57 ore settimanali, retribuite però con un aumento unitario in modo da pareggiare il salario precedentemente percepito per 60 ore. Le altre richieste rimasero inaccolte (66).

La vertenza ebbe diverse code: innanzi tutto il « fronte » padronale dovette registrare la defezione della S.A. Carrozzeria Taurus, la quale oltre a trasgredire gli impegni assunti associandosi alla Lega, cercò anche « di giovare della sospensione del lavoro presso le altre ditte per attrarre a sè nuovi clienti », promettendo nel contempo ai suoi dipendenti che avrebbe senz'altro accettato quel concordato che fosse firmato dalla Lega alla fine della vertenza. Il consiglio della Lega, deplorando che lo statuto non gli concedesse facoltà di espellere la Taurus, la censurava tuttavia solennemente in pubblica assemblea (67).

In secondo luogo, Bonnefon Craponne e Olivetti non potevano certo presumere che l'adozione dell'« orario inglese » rimanesse un fatto isolato nell'industria dell'automobile e della carrozzeria, benchè questo fosse, a differenza di altri, un settore « ancora ricco e pressato dalle ordinazioni ». Di fatto, dal 1910 l'industria dell'automobile aveva ripreso un buon andamento produttivo sostenuto da una crescente domanda, attratta da drastiche riduzioni dei prezzi; la produzione, nel 1911, toccava le 5.280 unità, di cui quasi 3.000 da parte della sola Fiat. Quest'azienda, per la sua capacità produttiva, per le dimensioni dell'occupazione (oltre 3.200 dipendenti) e soprattutto per la politica economica energicamente condotta da Agnelli, aveva ormai assunto un ruolo pilota nell'ambito della metalmeccanica torinese (68).

Certo l'industria dell'automobile poteva in quel momento sopportare incrementi nel costo del lavoro, chè la riduzione di orario a parità di remunerazione equivaleva all'8 % circa di aumento dei salari; ma vi erano intanto delle questioni di principio: Bonnefon Craponne, profeta malgré soi, si chiedeva

« perchè l'industriale deve pagare il lavoro che non è stato fatto?... Alla stessa stregua vi è da attendersi che gli operai chiedano d'ora innanzi che siano pagate anche le festività, le giornate in cui stanno assenti, ecc. Ora questo non è possibile: l'operaio ha diritto ad un salario equo, ma in quanto e perchè lavora, non perchè si riposa ».

Il presidente della Lega era, evidentemente, un reazionario passatista. Lo preoccupava altresì il fatto che, riducendo l'orario di lavoro, si diminuiva il grado di utilizzazione degli impianti; ovvero, per mantenerlo allo stesso livello, sarebbe stato necessario aumentare di altrettanto gli investimenti fissi ed il personale. E ciò era possibile in un momento