

Nell'ottobre del 1906, il contratto collettivo firmato con l'Itala di Torino apriva la stagione contrattuale

Fiom: il primo contratto, cento anni fa

Cento anni fa, nell'ottobre del 1906 (ma la data di decorrenza era il 3 dicembre), la Fiom (allora Federazione italiana operai metallurgici) stipulava con la ditta Itala di Torino – che impiegava circa 300 dipendenti – il primo contratto collettivo di lavoro. Veniva così inaugurata la «grande stagione contrattuale» che nella primavera successiva proseguiva con l'accordo stipulato con i fonditori della provincia di Bergamo e con il contratto dell'acciaieria Cobianchi di Omegna (Novara).

La Fiom, che qualche giorno prima era stata tra gli artefici della costituzione della Cgdl (Confederazione generale del lavoro, oggi Cgil), fu rappresentata dal suo segretario nazionale Ernesto Verzi.

In occasione di questa ricorrenza pubblichiamo integralmente sul nostro sito web all'indirizzo www.fiom.cgil.it/itala.htm il contratto stipulato tra la Fiom e l'Itala, mentre in questo numero di PuntoFiom riportiamo uno stralcio della *Presentazione* di Piero Boni* alla ristampa (Meta Edizioni, 2001) del libro *I metallurgici d'Italia nel loro sindacato* scritto da Ernesto Verzi nel 1907.

*Attualmente presidente della Fondazione Brodolini, è stato segretario generale della Fiom (insieme a Bruno Trentin) nel periodo 1961-1969.



Ennio Calabria, 2001, olio su tela.
Opera donata alla Fiom in occasione del centenario della sua fondazione.

Ernesto Verzi, *I metallurgici d'Italia nel loro sindacato*, Tipografia Roma, 1907. Ristampato da Meta Edizioni nel 2001 (qui a lato la copertina) in occasione del centenario dell'organizzazione.



Il contratto Fiom-Itala

«(...) In 20 articoli e annesso regolamento, questo contratto sanzionava ogni aspetto del rapporto di lavoro. La concezione sindacale e contrattuale della Fiom riusciva a convenire con l'azienda che tutto il personale – compresi i capi-squadra – doveva essere reclutato da un ufficio collocamento gestito dalla Fiom che avrebbe avuto cura di presentare “personale scelto come moralità e abilità tecnica”; che l'azienda doveva operare sui salari la trattenuta delle quote sindacali spettanti alla Fiom; che gli operai espulsi dalla Fiom non potevano più rimanere in fabbrica. A questa prima legittimazione della Fiom corrispondevano a essa i seguenti obblighi: la rinuncia per la durata del contratto (3 anni) all'esercizio del diritto di sciopero con eccezione degli scioperi dichiarati dalla Cgdl; una cauzione di lire 60.000 (circa 300 milioni al valore attuale della lira) [stima al 2001, ndr]; un collegio arbitrale per tutte le vertenze.

Il salario e l'orario erano buoni e in più l'azienda si impegnavano a versare un contributo a una cooperativa edilizia e i 2/3 dei contributi pensionistici.

(...) In questa sede si sono richiamati sommariamente alcuni punti, sia per il loro interesse, sia perché tuttora resta storicamente aperta la valutazione di questo contratto. La Fiom ha pagato un prezzo troppo alto alla sua legittimazione? È scesa troppo oltre sulla via della collaborazione? Ha esasperato al di là di ogni limite sindacalmente accettabile il proprio monopolio organizzativo?

Verzi stesso è il primo firmatario per la Fiom di questo contratto.

Col giudizio di oggi possono sollevarsi alcune perplessità, anzitutto in ordine allo stato generale dei rapporti di forza fra sindacato e impresa. Una concezione organizzativa e contrattuale così esasperata non poteva che rimanere isolata come poi successivamente è accaduto. Queste considerazioni sugli indirizzi contrattuali della Fiom delle origini ci consentono oggi di misurare il cammino compiuto verso il traguardo del contratto nazionale e di osservare, al contempo, come dovesse trascorrere circa mezzo secolo (1962) per pervenire all'altro traguardo della conquista della contrattazione aziendale e alla stabilizzazione della contrattazione su 2 livelli: nazionale e aziendale. (...)»

Tratto dalla *Presentazione* di Piero Boni della ristampa (2001) de *I metallurgici d'Italia nel loro sindacato*, di Ernesto Verzi, 1907 (pagine 7/8)



Torino, 1912. Il primo Comitato centrale della Fiom.

La Fiom nel 1906

Nell'anno della firma del primo contratto collettivo, la Fiom – che era nata nel 1901 – contava **100 sezioni** e **23.175 iscritti**. Aveva al suo attivo già due congressi nazionali (1901 a Livorno e 1903 a Milano) e si apprestava al terzo (nel 1907 a Bologna).

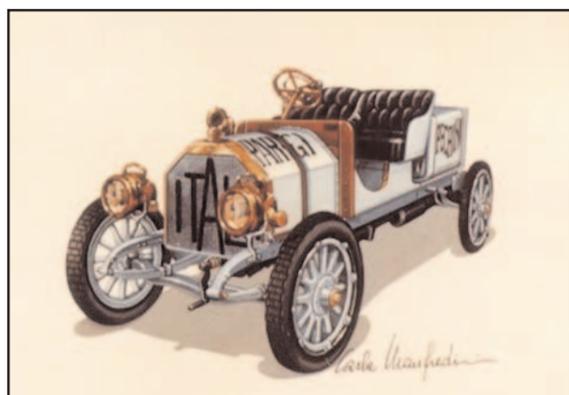
Dopo la crisi del 1904 la Federazione si era «rinforzata» con il primo sciopero generale di tutti i lavoratori (16-21 settembre 1904), il I Congresso della neonata confederazione – di cui fu «elemento motore nella fondazione» – e la ripresa produttiva.



Logo Fiom degli inizi del secolo

Il segretario nazionale in carica nel 1906 era **Ernesto Verzi**, nato a Firenze nel 1872, di professione incisore di metalli. Egli ebbe una parte di primo piano nella fondazione della Fiom (1901), di cui fu il primo segretario nazionale e, in questa veste, promosse la costituzione della Cgdl tenendo – il 4 marzo 1906, al convegno preparatorio di Milano

– la relazione introduttiva con la quale enunciava i motivi che rendevano necessaria la creazione della Confederazione generale del lavoro. Nel 1909, dimissionario, fu sostituito da Bruno Buozzi.



Itala 35/45 c.v., vincitrice del raid Pechino-Parigi del 1907

La società Itala

Fondata a Torino da Matteo Ceirano nel 1903 (all'inizio con il nome di «Matteo Ceirano & C.»), l'Itala conseguì subito con le sue automobili (dal nome augurale, appunto, Itala) dei successi sportivi, richiamando molti clienti che, già alla fine del 1904, consentirono alla proprietà di aumentare i dipendenti - fino a circa 400 - e spostarsi in uno stabilimento molto più grande, prendendo come nome quello di «Società anonima Itala». Nel 1905 Ceirano lasciò la società che continuò i suoi successi sportivi – la coppa

Florio nello stesso anno e il raid Pechino-Parigi due anni dopo – incrementando ancora di più le vendite. Durante la Prima guerra mondiale l'Itala produsse autocarri militari e subito dopo, con la cessione della maggioranza azionaria alla Hispano-Suiza, iniziò la produzione di motori di aviazione. Questa «diversificazione» del prodotto non fu però un'operazione riuscita, e di fatto impedì la ripresa della produzione automobilistica. A seguito di gravi problemi finanziari, nel 1925 ne fu affidata la gestione alla Società finanziaria di liquidazione (che diventerà Iri). Nel 1935 cessò la produzione.

