

R I C E R C H E

S T O R I A

SOCIETÀ ITALIANA DEGLI STORICI  
DELL'ECONOMIA

# Il lavoro come fattore produttivo e come risorsa nella storia economica italiana

Atti del Convegno di studi  
Roma, 24 novembre 2000

a cura di  
SERGIO ZANINELLI e MARIO TACCOLINI

**V&P**  
U N I V E R S I T À

TIZIANA BORRIELLO

# I salari dell'industria automobilistica italiana nei primi anni del Novecento

## 1. I salari alla Fiat

Nei primi anni del Novecento, i mutamenti dell'economia italiana interessarono i settori produttivi più giovani, tra cui la meccanica.

L'evoluzione di tale industria fu caratterizzata dalla rapidissima affermazione del settore automobilistico, nel quale l'organizzazione del lavoro richiedeva manodopera specializzata e capacità organizzative per le innovazioni tecnologiche, per la programmazione, per la sperimentazione e per l'applicazione di nuovi metodi di lavorazione.

Agli inizi del secolo XX, le zone maggiormente industrializzate dell'Italia erano la Lombardia, la Liguria e la Toscana. Il Piemonte raggiunse i loro livelli solo con la costituzione, nel 1899, della Fiat, la cui manodopera era quella delle piccole – medie officine e quella eccedente dell'industria tessile<sup>1</sup>.

All'inizio del secolo, a Torino, le industrie meccaniche – Ansaldo, Tedeschi, Fonderie Nebiolo, Ferriere Piemontesi, Officine Diatto, Savigliano, Dubosc – erano solo officine con poca manodopera specializzata; i dipendenti erano, in media, 400<sup>2</sup>. La manodopera nelle imprese meccaniche, in genere, era costituita da operai con esperienza in particolari attività. L'operaio di mestiere aveva ampie conoscenze del proprio lavoro, al punto tale da adattarsi facilmente a situazioni produttive diverse<sup>3</sup>.

In questo periodo, in alcuni stabilimenti ed officine meccaniche piemontesi e lombarde, vigeva un orario di lavoro di dieci ore per un numero di giorni lavorativi che variava da 300 a 305<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> *Date di storia della Fiat (1900-1940)*, «Primo maggio», 2 (1973-1974), p. 8.

<sup>2</sup> P. AUDENINO, *Dati strutturali sulla classe operaia all'inizio del Novecento*, in *Storia del movimento operaio del socialismo e delle lotte sociali in Piemonte*, diretta da A. AGOSTI - G.M. BRAVO, vol. II, De Donato, Bari 1979, p. 27.

<sup>3</sup> S. MUSSO, *La gestione della forza lavoro sotto il fascismo. Razionalizzazione e contrattazione collettiva nell'industria metallurgica torinese (1910-1940)*, F. Angeli, Milano 1987, pp. 18-19.

<sup>4</sup> Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio. Direzione Generale della Statistica, *Annuario Statistico Italiano 1905-1907*, Roma 1908, pp. 817-818.

Tra il 1902 e il 1907, i salari della ditta Fratelli Diatto<sup>5</sup> aumentarono, per tutte le categorie professionali, da un massimo del 17 per cento per gli operai addetti alle macchine da legno (con salari che variavano da 3,00 a 3,50 lire) ad un minimo del 9 per cento per i fabbri ferrai (che percepivano i salari più alti da 3,20 a 3,50 lire)<sup>6</sup>. Nel 1906, nella stessa ditta, oltre il salario giornaliero, era previsto il cottimo per i falegnami, per i lattonieri, per i montatori e rivettatori, per i tappezzieri e per alcuni carradori. A tal proposito, si nominò un capo cottimo come rappresentante per la fissazione dei prezzi<sup>7</sup>. Nel 1907, nello stesso stabilimento, la paga era settimanale, i cottimi si versavano il 4 e il 19 di ogni mese e si abolì il lavoro festivo. In caso di necessità, coloro che lavoravano fino a mezzogiorno, ricevevano la paga per l'intera giornata. Nello stesso anno, ai manovali si accordò un salario di 2,50 lire giornaliere, ad eccezione di quelli in pianta stabile per cui vigeva un salario più alto di 3,00 lire, con un apprendistato di 15 giorni<sup>8</sup>. Nel 1910, nella stessa ditta, i salari per 900 operai variavano da 2,86 a 4,95 lire al giorno per gli adulti; per i ragazzi da 1,32 a 1,54 lire giornaliere<sup>9</sup>.

Nello stesso periodo, accanto a una miriade di stabilimenti e officine meccaniche, si ebbe una frenetica fioritura di piccole e grandi industrie. Nel 1906, nel capoluogo piemontese, si contavano venti stabilimenti automobilistici; a Milano, ve ne erano quindici. Le più note erano la Star, la Scat, la Junior, la Diatto, l'Aquila Italiana, la Stae, l'Isotta Fraschini e l'Alfa<sup>10</sup>.

A primeggiare nel mercato delle automobili fu la Fiat. La società, dalla sua costituzione (1899) al 1914, assunse da 50 a 3.093 operai; il numero degli impiegati e dei dirigenti, dal 1900 al 1911, passò da 33 a 665, raggiungendo una cifra massima, nel 1906, di 926 unità<sup>11</sup>.

Nei primi anni del Novecento, i dirigenti della Fiat erano soddisfatti dei progressi dell'azienda, dovuti soprattutto alla competenza del personale direttivo e impiegatizio, che adempiva con zelo al suo compito, e all'ottimo lavoro degli operai meccanici<sup>12</sup>. Una momentanea battuta di arresto

<sup>5</sup> La ditta Fratelli Diatto era uno stabilimento industriale per la costruzione di materiale mobile per ferrovie, tramways e carrozze di ogni genere per uso privato: *ibi*, p. 817.

<sup>6</sup> *Ibidem*.

<sup>7</sup> Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, *Bollettino dell'Ufficio del lavoro*, vol. v, n. 4, aprile, Roma 1906, pp. 630-631.

<sup>8</sup> *Ibi*, vol. VIII, 1907, luglio-dicembre, Roma 1908, pp. 93-94.

<sup>9</sup> *Ibi*, vol. XVI, 1910, n. 2, agosto, Roma 1910, p. 278.

<sup>10</sup> E. FORNERO, *Gli automobili. Il lessico delle prime quattro-ruote tra Ottocento e Novecento*, Marsilio, Venezia 1999, pp. 45-46.

<sup>11</sup> Fiat Archivio Storico, *Fiat: le fasi della crescita. Tempi e cifre dello sviluppo aziendale*, Paravia, Torino 1996, p. 139.

<sup>12</sup> Fabbrica Italiana di Automobili, *Anno 1902 III Esercizio. Assemblea ordinaria degli*

nella crescita della produzione si ebbe con la crisi finanziaria del 1907. Ciò, però, frenò solo temporaneamente l'assunzione di nuovi operai, il cui numero, dopo una leggera flessione nel 1908, ricominciò a crescere fin dal 1909<sup>13</sup>. Allo stesso modo, la produzione di autovetture fu in costante crescita, in particolare dal 1906, con una lieve riduzione nel 1908 e nel 1913<sup>14</sup>. I progressi dell'industria automobilistica si individuavano nella creazione di vetture, che si adeguavano alle esigenze della clientela sul mercato mondiale. A tal proposito, solo nel 1912, la Fiat produsse una vettura con un costo competitivo, il cui prezzo era ancora troppo alto (7.500 lire) rispetto a quello dell'utilitaria Ford (4.750)<sup>15</sup>. Se pensiamo che il salario medio di un manovale, nel 1912, era di 2,86 lire giornaliere, pari a 865 lire annue, ne scaturisce che l'auto rappresentava ancora un bene di lusso. Allo stesso modo, si può ragionare considerando il salario di un operaio specializzato.

Le paghe degli impiegati erano ben diverse da quelle degli operai. Sin dai primi anni del 1900, aumentarono tutti i tipi di salari. Gli stipendi più alti erano quelli del direttore dell'ufficio studi e collaudi, che, nel 1906, percepiva quasi 40 lire al giorno<sup>16</sup>; il direttore generale guadagnava 16 lire al giorno; lo stesso salario percepiva il direttore alla lavorazione<sup>17</sup>; il direttore tecnico aveva uno stipendio di circa 12 lire, nel 1899, che superò le 15 lire nel 1902<sup>18</sup>.

L'organizzazione e la divisione del lavoro all'interno della Fiat, come in altre imprese automobilistiche, dipendeva dal livello professionale acquisito sull'esperienza e sull'abilità manuale. I salari dell'industria automobilistica si presentavano altamente differenziati e piuttosto legati al grado di abilità professionale: più elevati per gli operai qualificati rispetto a quelli dei lavoratori non specializzati, sui quali i primi esercitavano un'autorità gerarchica, in base all'abilità, all'età e all'esperienza<sup>19</sup>. Le figure operaie ad alta qualifica erano rappresentate dai «capi operai», che decidevano le assunzioni, i salari, i licenziamenti, gli avanzamenti di carriera,

---

Azionisti 3 marzo 1903. *Relazioni del Consiglio d'Amministrazione e dei Sindaci e bilancio*, Torino 1903, p. 8.

<sup>13</sup> Fiat Archivio Storico, *Fiat: le fasi della crescita*, p. 139.

<sup>14</sup> *Ibi*, p. 112.

<sup>15</sup> S. Musso, *Gli operai di Torino 1900-1920*, Feltrinelli, Milano 1980, p. 33.

<sup>16</sup> Progetto Archivio Storico Fiat, *I primi quindici anni della Fiat. Verbali dei Consigli di Amministrazione 1899-1915*, vol. 1, F. Angeli, Milano 1987, p. 376.

<sup>17</sup> *Ibi*, p. 292.

<sup>18</sup> *Ibi*, pp. 69 e 185.

<sup>19</sup> S. Musso, *L'operaio dell'auto a Torino. Struttura e lotte dal periodo giolittiano alla fine della prima guerra mondiale*, «Classe», 14 (1977), p. 97.

le sanzioni disciplinari, autorizzavano le assenze, concedevano gli straordinari e controllavano i cottimi<sup>20</sup>. Alla Fiat, gli aumenti salariali interessarono i componenti di questa categoria: il capo officina, il cui stipendio, nel 1904, salì di circa il 14 per cento, arrivando a 10 lire giornaliere, e il capo fabbrica con 12 lire e un aumento di circa il 20 per cento<sup>21</sup>. Nello stesso anno, altri impiegati – capo disegnatore, segretario, magazziniere, cassiere e disegnatore – i cui stipendi variavano da 2 a 9 lire giornaliere, ebbero incrementi salariali fino al 50 per cento<sup>22</sup>. Questi aumenti non furono i primi, poiché, nel 1901, le paghe di alcuni dipendenti della Fiat variarono dal 15 al 33 per cento<sup>23</sup>. Nel 1908, dopo la crisi finanziaria che interessò le industrie in via di affermazione, tra cui quella automobilistica, alla Fiat si propose di continuare ad aumentare gli stipendi, in particolare del capo contabile e del capo ufficio, a quasi 14 lire, cioè il 17 per cento in più<sup>24</sup>.

In merito alle altre categorie professionali, analizzando i salari delle industrie metallurgiche della Fiat, dal 1905 al 1914, si rileva che quella del capo operaio era la categoria con il salario più alto, cioè 11,67 lire giornaliere, che nel 1909 scesero a 8,33 lire<sup>25</sup>. Elevato, nel 1911, era anche il guadagno del capo fuciniere pari a 9,17 lire giornaliere e del capo muratore, che nel 1912 e nel 1913 percepiva 5,83 lire<sup>26</sup>.

Dal 1906 al 1914, tra le categorie professionali prese in considerazione solo sette sono costanti<sup>27</sup>. Per tutte, i salari variavano in base alla cate-

<sup>20</sup> A. MOLINARI, *Pratiche della scrittura e culture operaie. L'Ansaldo dei Perrone, 1904-1921*, in S. MUSSO (a cura di), *Tra fabbrica e società. Mondi operai nell'Italia del Novecento*, Feltrinelli, Milano 1999, p. 580.

<sup>21</sup> Progetto Archivio Storico Fiat, *I primi quindici anni della Fiat*, pp. 261 e 306.

<sup>22</sup> *Ibi*, p. 261.

<sup>23</sup> Il consiglio di amministrazione approvò l'aumento di stipendio al cassiere e al disegnatore: *ibi*, p. 144.

<sup>24</sup> *Ibi*, p. 490.

<sup>25</sup> "F.I.A.T., Sezione Industrie Metallurgiche, Mano d'opera, Matricola operai, dal n° 1 al n° 1016, 1", in Archivio Storico Fiat, *F.I.A.T. Sez. ind. Metallurgiche Acciaierie, Mano d'opera, Matricola operai, 1906-1966*, c. 424, p. 5; "idem, dal n° 2537 al n° 3536, 4", *idem*, c. 425, p. 15.

<sup>26</sup> *Idem*, dal n° 3537 al n° 4536, 5", *idem*, c. 425, p. 113; "Idem, dal n° 5537 al n° 6536, 7", *idem*, c. 426, p. 37; "idem, dal n° 6537 al n° 7520, 8", *ibidem*, p. 21.

<sup>27</sup> Dal 1906 al 1914, le categorie professionali visionate in nove libri matricola della Fiat – sezione industrie metallurgiche – sono 107. Non per tutte le professioni è stato possibile fare un confronto completo dei salari, sia perché essi mancano in alcuni anni sia perché la maggior parte delle categorie di operai sono presenti solo dal 1909 in poi. Per conoscere i salari di ciascuna categoria professionale, sono stati considerati quelli degli operai assunti e che hanno cessato di lavorare nello stesso anno ("Idem, dal n° 1 al n° 1016, 1", *idem*, c. 424, pp. 1-127; "Idem, dal n° 1017 al n° 2032, 2", *ibidem*; "Idem, dal n° 2033 al n° 2536, 3", *idem*, c. 425, pp. 1-63; "Idem, dal n° 2537 al n° 3536, 4", *ibidem*, pp. 1-125; "Idem, dal n° 3537

goria professionale e si diversificavano per il grado di qualificazione raggiunto. In tale regime, per i salari di ciascuna categoria professionale abbiamo rilevato i valori, minimi, medi e massimi (ved. tabella 1). Le categorie prese in considerazione sono: gli aggiustatori, i battimazza, i manovali, i tornitori, i fucinatori, i lavoranti e gli aiuto fucinatori.

Tabella 1 - *I salari della Fiat – sezione industrie metallurgiche – dal 1906 al 1914*

categorie	1906				1907				1908			
	n.	min.	med.	max	n.	min.	med.	max	n.	min.	med.	max
aggiustatori	11	2,00	3,16	4,00	7	2,75	3,48	4,50	27	1,80	3,35	4,50
battimazza	4	2,00	2,32	2,80	11	1,80	2,38	2,70	22	1,50	2,27	2,80
manovali	10	2,40	2,51	2,80	21	1,50	2,56	3,00	49	2,40	2,60	3,33
tornitori	12	1,40	3,18	4,00	1	4,30	4,30	4,30	13	1,80	2,98	4,50
fucinatori	4	2,50	3,37	4,00	5	3,00	3,66	5,00	25	1,20	3,48	5,00
lavoranti	2	2,40	2,40	2,40	2	2,40	2,60	2,80	2	2,50	2,60	2,70
aiuto fucinatori	1	2,40	2,40	2,40	1	2,70	2,70	2,70	11	1,20	2,13	2,80
1909				1910				1911				
n.	min.	med.	max	n.	min.	med.	max	n.	min.	med.	max	
aggiustatori	125	1,50	3,68	6,00	60	1,60	3,74	5,50	63	2,30	4,01	5,20
battimazza	29	1,40	2,54	3,00	23	1,50	2,60	3,20	22	1,30	2,57	3,20
manovali	58	1,00	2,64	3,50	79	2,00	2,80	3,00	35	2,20	2,91	3,20
tornitori	32	1,00	3,47	5,00	70	1,40	3,09	5,00	91	1,80	3,63	5,50
fucinatori	9	3,00	3,74	4,50	5	3,00	3,60	4,50	10	3,00	3,93	4,80
lavoranti	8	2,60	2,76	2,90	17	2,00	2,82	3,20	1	2,80	2,80	2,80
aiuto fucinatori	7	2,30	2,60	2,80	1	2,50	2,50	2,50	4	2,80	3,00	3,20
1912				1913				1914				
n.	min.	med.	max	n.	min.	med.	max	n.	min.	med.	max	
aggiustatori	95	2,00	3,89	6,00	128	1,00	3,65	5,80	67	2,20	3,60	5,10
battimazza	15	1,50	2,53	3,40	8	2,50	2,78	3,00	15	2,00	2,89	3,40
manovali	81	0,30	2,86	3,80	71	2,00	2,92	3,40	50	2,60	3,01	4,50
tornitori	123	1,50	3,89	6,00	99	0,70	3,99	5,60	59	1,80	3,84	5,50
fucinatori	8	2,60	3,91	4,80	13	3,00	3,95	5,50	10	3,00	4,04	4,80
lavoranti	4	3,00	3,37	4,50	11	1,00	2,54	3,20	5	2,40	2,88	3,20
aiuto fucinatori	6	2,80	3,03	3,20	1	3,00	3,00	3,00	3	3,00	3,00	3,00

Fonte: "F.I.A.T., Sezione Industrie Metallurgiche, Mano d'opera, Matricola operai, dal n° 1 al n° 1016, 1", in Archivio Storico Fiat, *F.I.A.T. Sez. ind. Metallurgiche Acciaierie, Mano d'opera, Matricola operai, 1906-1966*, c. 424, p. 1-127; "idem, dal n° 1017 al n° 2032, 2", *ibidem*; "idem, dal n° 2033 al n° 2536, 3", *idem*, c. 425, pp. 1-63; "idem, dal n° 2537 al n° 3536, 4", *ibidem*, pp. 1-125; "idem, dal n° 3537 al n° 4536, 5", *ibidem*; "idem, dal n° 4537 al n° 5536, 6", *ibidem*; "idem, dal n° 5537 al n° 6536, 7", *idem*, c. 426, pp. 1-125; "idem, dal n° 6537 al n° 7520, 8", *ibidem*, pp. 1-123; "idem, dal n° 7521 al n° 8504, 9", *ibidem*, pp. 1-73.

Tra queste categorie, quelle più qualificate erano gli aggiustatori, i tornitori e i fucinatori, che percepivano salari più elevati. Dal 1906 al 1914, le paghe medie variavano per gli aggiustatori da 3,16 a 3,60 lire, per i tornitori da 3,18 a 3,84 lire giornaliere e per i fucinatori da 3,37 a 4,04 lire<sup>28</sup>. Le categorie meno specializzate erano quelle dei battimazza, dei manovali, dei lavoranti e degli aiuto fucinatori, che percepivano salari inferiori. I battimazza avevano quasi sempre le paghe medie più basse. I manovali raggiunsero le 3 lire solo nel 1914, mentre i lavoranti arrivarono a 3,37 lire nel 1912 per poi scendere immediatamente al di sotto delle 3 lire<sup>29</sup>. Dal 1906 al 1914, i salari medi di queste sette categorie aumentarono anche se in misura non costante, infatti nel 1908 diminuirono quasi tutte le paghe. La crisi del 1907 causò la scomparsa delle imprese concorrenti più deboli, mentre la Fiat dominò il mercato con un programma di riorganizzazione produttiva, al fine di allargare il mercato e di fronteggiare la concorrenza estera<sup>30</sup>.

Al di là delle categorie presenti nella tabella, ve ne sono altre che percepivano salari, in media, anche più elevati, tra cui i raddrizzatori, con un salario pari a 6 lire, gli elettricisti, le cui paghe medie oscillavano tra 4,33 e 5,83 lire al giorno, i modellatori in legno con 5,50 lire, i calibristi, i cui salari medi oscillavano tra 5,02 e 5,80 lire, i tracciatori tra 4,80 e 4,97 lire e i muratori, che guadagnavano in media tra 3,10 e 4,92 lire<sup>31</sup>. Quelli che, invece, percepivano meno di 2 lire erano: gli allievi, gli allievi tornitori, i guida magli, gli allievi falegnami, gli apprendisti, gli scaldi chiodi, gli aiuto aggiustatori, gli aiuto fresatori, gli apprendisti trapanatori, gli addetti al collaudo proiettili, gli allievi piallatori, gli aiuto limatori e gli aiutanti tornitori. Complessivamente, gli operai considerati sono 3.382, di cui le categorie con un maggior numero, al di sopra delle cento unità, erano gli aggiustatori, i tornitori, i manovali, i guida magli e i battimazza. Gli aiuti,

---

al n° 4536, 5", *ibidem*; "Idem, dal n° 4537 al n° 5536, 6", *ibidem*; "Idem, dal n° 5537 al n° 6536, 7", *idem*, c. 426, pp. 1-125; "Idem, dal n° 6537 al n° 7520, 8", *ibidem*, pp. 1-123; "Idem, dal n° 7521 al n° 8504, 9", *ibidem*, pp. 1-73).

<sup>28</sup> *Ibidem*.

<sup>29</sup> *Ibidem*.

<sup>30</sup> S. Musso, *L'operaio dell'auto a Torino*, p. 89.

<sup>31</sup> "F.I.A.T., Sezione Industrie Metallurgiche, Mano d'opera, Matricola operai, dal n° 1 al n° 1016, 1", in Archivio Storico Fiat, *F.I.A.T. Sez. ind. Metallurgiche Acciaierie, Mano d'opera, Matricola operai, 1906-1966*, c. 424, p. 1-127; "idem, dal n° 1017 al n° 2032, 2", *ibidem*; "idem, dal n° 2033 al n° 2536, 3", *idem*, c. 425, pp. 1-63; "idem, dal n° 2537 al n° 3536, 4", *ibidem*, pp. 1-125; "idem, dal n° 3537 al n° 4536, 5", *ibidem*; "idem, dal n° 4537 al n° 5536, 6", *ibidem*; "idem, dal n° 5537 al n° 6536, 7", *idem*, c. 426, pp. 1-125; "idem, dal n° 6537 al n° 7520, 8", *ibidem*, pp. 1-123; "idem, dal n° 7521 al n° 8504, 9", *ibidem*, pp. 1-73.

anch'essi numerosi, erano distribuiti tra le varie categorie. (ved. tabella 2).

Tabella 2 - *Le categorie professionali presenti alla Fiat  
– sezione industrie metallurgiche – dal 1906 al 1914*

Categorie	n.	Categorie	n.	Categorie	n.	Categorie	n.
Aggiustatori	585	Collaudatori	47	Arrotini	6	Costruttori gru	1
Tornitori	526	Piallatori	41	Elettricisti	6	Decoratori	1
Manovali	460	Allievi	37	Capi operai	5	Lattonieri	1
Guida magli	140	Muratori	31	Lavoranti alla pressa	5	Lavoranti spec.	1
Battimazza	149	Stampatori	21	Rettificatori	5	Lavorazione diaframma	1
Limatori	83	Mortasatori	17	Molatori	4	Magazzinieri	1
Scaldatori	82	Saldatori	16	Meccanici	3	Montatori	1
Fucinatori	89	Falegnami	15	Sbavatori	3	Porta barra	1
Ribattitori	71	Fuochisti	15	Tempratori	3	Raddrizzatori	1
Fabbri	70	Fresatori	13	Addetti ai forni	2	Spuntatori	1
Incartatori	57	Verniciatori	8	Cesatori	2	Tubisti	1
Trapanatori	57	Addetti ai bilancieri	7	Ingrassatori	2	Aiuti	565
Calderai	53	Calibristi	7	Modellatori	2		
Lavoranti generici	52	Tracciatori	7	Rivettatori	2		

*Fonte:* In questa tabella sono state raggruppate alcune categorie professionali simili. Ad esempio, gli apprendisti sono stati inclusi negli allievi, gli scaldatori negli scaldatori, i guida magli comprendono i conduttori magli e i conduttori gru, gli aiuti sono sia quelli generici sia quelli specifici delle varie categorie ("F.I.A.T., Sezione Industrie Metallurgiche, Mano d'opera, Matricola operai, dal n° 1 al n° 1016, 1", in Archivio Storico Fiat, *F.I.A.T. Sez. ind. Metallurgiche Acciaierie, Mano d'opera, Matricola operai, 1906-1966*, c. 424, p. 1-127; "idem, dal n° 1017 al n° 2032, 2", *ibidem*; "idem, dal n° 2033 al n° 2536, 3", *idem*, c. 425, pp. 1-63; "idem, dal n° 2537 al n° 3536, 4", *ibidem*, pp. 1-125; "idem, dal n° 3537 al n° 4536, 5", *ibidem*; "idem, dal n° 4537 al n° 5536, 6", *ibidem*; "idem, dal n° 5537 al n° 6536, 7", *idem*, c. 426, pp. 1-125; "idem, dal n° 6537 al n° 7520, 8", *ibidem*, pp. 1-123; "idem, dal n° 7521 al n° 8504, 9", *ibidem*, pp. 1-73).

Tra il 1906 e il 1914, aumentarono i salari medi di quasi tutte le categorie considerate<sup>32</sup>. La maggior parte degli operai assunti tra il 1906 e il 1914 era di origini piemontesi. I più anziani erano nati negli anni Quaranta del secolo precedente, mentre i più giovani erano dei primi anni del Novecento. All'interno della Fiat vi era una forte mobilità, poiché l'ammissione al lavoro a volte durava solo per pochi giorni, spesso solo uno. Quasi tutti i lavoratori assunti abitavano a Torino<sup>33</sup>.

Se confrontiamo questi dati con i salari rilevati in sette ditte automobi-

<sup>32</sup> *Ibidem*.

<sup>33</sup> *Ibidem*.



listiche – Junior, Krieger, Diatto-A.Clement, Rapid, Società Brevetti Fiat, Itala, Fiat – si notano alcune differenze. Nel 1906, in tali ditte i tornitori e i fucinatori percepivano salari più alti, compresi fra 3,50 e 5 lire giornaliere per i primi e fra 4 e 4,50 lire per i secondi. Le paghe degli aggiustatori, rispetto a quelle della sezione industrie metallurgiche della Fiat, variavano da 3 a 3,50 lire giornaliere, con valori massimi inferiori. I manovali avevano salari minimi e massimi più bassi, che oscillavano da 2 a 2,50 lire giornaliere, mentre le paghe degli aiutanti fucinatori erano simili<sup>34</sup>.

Nel 1911, a Torino, in sei stabilimenti di costruzione e riparazioni di auto, con 10 ore di lavoro, i salari più alti erano quelli dei fabbri, dei fucinatori e dei forgiatori pari a 6,01 lire, mentre i più bassi (3,35 lire giornaliere) erano quelli dei manovali. I tornitori, i fresatori, i piallatori, i trapanisti e gli aggiustatori guadagnavano 5,51 lire giornaliere; i calderai, i saldatori, i ramieri e i lattonieri 5,47 lire; i falegnami, i modellisti e i verniciatori percepivano 5,16 lire<sup>35</sup>.

In merito all'orario di lavoro alla Fiat, nel 1900, una commissione di operai chiese la riduzione della giornata lavorativa a 10 ore rispetto agli altri stabilimenti meccanici con 11 ore di lavoro<sup>36</sup>. Nel 1906, alla Fiat si effettuavano 10 ore di lavoro, come anche in altre fabbriche di automobili torinesi<sup>37</sup> e nella maggior parte delle industrie meccaniche. Nel 1911, ci fu un tentativo di accordo tra il Consorzio delle fabbriche di automobili e le maestranze per la riduzione dell'orario di lavoro a 55 ore e mezzo e la concessione del «sabato inglese», con l'astensione dal lavoro il sabato pomeriggio. Tale contratto non si concluse, così, nel 1912, si tornò alle 60 ore settimanali<sup>38</sup>. Solo nel 1913, dopo un lungo sciopero, si decise la riduzione progressiva in tre anni della giornata lavorativa da 60 a 57 ore settimanali<sup>39</sup>.

Nei primi quindici anni del Novecento, la Fiat raggiunse una posizione di prestigio, grazie all'aumento della produzione (da 24 a 4.644 unità nel 1914)<sup>40</sup> e alla crescita strepitosa della manodopera; il numero degli operai alla Fiat era ventisei volte superiore rispetto agli inizi del secolo<sup>41</sup>.

<sup>34</sup> Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, *Bollettino dell'Ufficio del lavoro*, vol. vi, n. 6, dicembre, Roma 1906, pp. 1136-1137.

<sup>35</sup> Direzione Generale della Statistica e del Lavoro, *Annuario Statistico Italiano*, vol. I, 1911, Roma 1912, p. 223.

<sup>36</sup> Progetto Archivio Storico Fiat, *I primi quindici anni della Fiat*, p. 108

<sup>37</sup> Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, *Bollettino dell'Ufficio del lavoro*, vol. v, n. 3, marzo, Roma 1906, p. 461.

<sup>38</sup> V. CASTRONOVO, *FIAT 1899 - 1999. Un secolo di storia italiana*, Rizzoli, Milano 1999, pp. 68-69.

<sup>39</sup> *Ibi*, p. 74; Progetto Archivio Storico Fiat, *I primi quindici anni della Fiat*, vol. II, p. 305.

<sup>40</sup> Fiat Archivio Storico, *Fiat: le fasi della crescita*, pp. 112 e 114.

<sup>41</sup> *Ibi*, p. 139.

Nei primi anni del Novecento, la manodopera occupata alla Fiat beneficiò di aumenti salariali. Ad esempio, i salari medi degli addetti al collaudo aumentarono di quasi il 100 per cento; quelli dei mortasatori crebbero dell'80 per cento; salirono del 50 per cento e anche più i compensi medi per gli allievi tornitori e per gli allievi aggiustatori<sup>42</sup>. Per tali operai l'incremento dei salari fu maggiore del rialzo dei prezzi di molti generi alimentari, ciò significò un aumento del potere di acquisto dei salari<sup>43</sup>. Le mercedi degli operai alla Fiat erano tra le migliori sul mercato del lavoro; dal 1906 al 1909, i muratori edili guadagnavano da 3,42 a 4,00 lire giornaliera, mentre quelli alla Fiat da 4,20 a 4,92 lire; i manovali dell'industria edilizia percepivano salari compresi fra 2,11 e 2,56 lire giornaliera<sup>44</sup>, che costituivano emolumenti inferiori a quelli della fabbrica torinese.

## 2. Il miglioramento dell'ambiente di lavoro e altri vantaggi concessi agli operai della Fiat

Alla vigilia della prima guerra mondiale, gli operai della Fiat erano riusciti ad ottenere, non solo, la riduzione dell'orario di lavoro e salari più alti, ma, anche, migliori condizioni all'interno della fabbrica. La Fiat concesse gratificazioni al personale in caso di riduzione dei costi di produzione e di incrementi della produttività all'interno dell'officina. Nel 1904, in occasione del riparto degli utili, il consiglio di amministrazione della società torinese decise di regalare un mese di stipendio agli impiegati, di compensare con 500 lire i lavoratori più diligenti (il contabile, il magazziniere e il segretario), di stanziare una somma di 150-200 lire per gli operai che dove-

<sup>42</sup> "F.I.A.T., Sezione Industrie Metallurgiche, Mano d'opera, Matricola operai, dal n° 1 al n° 1016, 1", in Archivio Storico Fiat, *F.I.A.T. Sez. ind. Metallurgiche Acciaierie, Mano d'opera, Matricola operai, 1906-1966*, c. 424, p. 1-127; "idem, dal n° 1017 al n° 2032, 2", *ibidem*; "idem, dal n° 2033 al n° 2536, 3", *idem*, c. 425, pp. 1-63; "idem, dal n° 2537 al n° 3536, 4", *ibidem*, pp. 1-125; "idem, dal n° 3537 al n° 4536, 5", *ibidem*; "idem, dal n° 4537 al n° 5536, 6", *ibidem*; "idem, dal n° 5537 al n° 6536, 7", *idem*, c. 426, pp. 1-125; "idem, dal n° 6537 al n° 7520, 8", *ibidem*, pp. 1-123; "idem, dal n° 7521 al n° 8504, 9", *ibidem*, pp. 1-73.

<sup>43</sup> Dal 1906 al 1914 i prezzi di alcuni generi alimentari, quali pane, pasta, riso, fagioli secchi, patate, carne bovina, salame, uova, latte, burro, lardo, strutto, olio di oliva e caffè tostato, aumentarono da un minimo del 2 ad un massimo del 46 per cento (Istituto Centrale di Statistica, *Sommario di statistiche storiche italiane 1861-1955*, Roma 1958, pp. 196-198).

<sup>44</sup> Dal 1906 al 1909, nell'industria edilizia, l'orario di lavoro variava, annualmente, da 7,45 a 10 ore al giorno. In media, quotidianamente, gli operai lavoravano 9 ore al giorno (Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio. Ufficio del Lavoro, *Salari ed orari nell'industria edilizia in Italia negli anni 1906-1910*, Roma 1911, p. 124).

vano accogliere i propri colleghi di Milano venuti per l'esposizione dell'auto<sup>45</sup>.

Con i lavoratori più affidabili, la società instaurava, talvolta, un rapporto di fiducia. Alcuni, come i magazzinieri, erano tenuti, per il loro lavoro, a versare una cauzione. La società li dispensava da tale onere qualora il lavoratore, in caso di difficoltà finanziarie, non potesse adempiere a questa condizione<sup>46</sup>.

Sin dai primi anni della sua costituzione, la Fiat rese gli ambienti di lavoro più accoglienti. Tolse dai cortili i locali con i servizi igienici, installò, in diversi punti della fabbrica, i rubinetti di acqua potabile, costruì spogliatoi, magazzini, uffici, alloggi per il personale ed un ricovero per gli operai<sup>47</sup>. Furono effettuati dei cambiamenti nelle disposizioni dei locali per rendere più efficiente l'organizzazione. Il consiglio di amministrazione della società, infatti, decise di assegnare al capo officina alcuni locali, come alloggi, da cui potesse sorvegliare meglio il lavoro notturno e l'entrata degli operai<sup>48</sup>. Nel 1904, in virtù dell'aumento del personale, lo spogliatoio ed il lavabo erano diventati insufficienti, rendendo necessaria anche la costituzione di un refettorio<sup>49</sup>. Per lo stesso motivo, l'azienda continuò ad interessarsi dell'acquisto di nuovi terreni per la costruzione di edifici per gli operai, assumendo nuovo personale per la sorveglianza della fabbricazione<sup>50</sup>. Nel 1906, gli amministratori proposero di stanziare un sussidio di 500 lire per le scuole serali, in particolare per la scuola di chauffeur<sup>51</sup>, anche se delle vere e proprie scuole professionali all'interno dell'azienda sorsero solo nel 1922.

Per rendere il lavoro più sicuro, la Fiat adottò nuove misure, che garantivano agli operai una maggiore protezione sia all'interno sia all'esterno della fabbrica. I conduttori di vetture autorizzate avevano un'assicurazione contro terzi di 30.000 lire ed una comune con altri operai<sup>52</sup>. Nel 1910,

<sup>45</sup> Progetto Archivio Storico Fiat, *I primi quindici anni della Fiat*, vol. 1, pp. 270-271.

<sup>46</sup> *Ibi*, p. 218.

<sup>47</sup> *Ibi*, p. 184. Agli inizi del Novecento anche la società Officine Meccaniche di Milano, che si occupava prevalentemente di materiale per ferrovie, si adoperò per migliorare le condizioni dello stabilimento, con la costruzione di un refettorio per gli operai ("Officine Meccaniche, III Esercizio 1901", in Archivio Storico Fiat, *OM - Documenti sociali*, n. 3).

<sup>48</sup> Progetto Archivio Storico Fiat, *I primi quindici anni della Fiat*, cit., vol. 1, p. 239.

<sup>49</sup> *Ibi*, p. 300; Fabbrica Italiana di Automobili, *Anno 1905 VI Esercizio. Assemblea ordinaria e straordinaria degli Azionisti 8 marzo 1906. Relazioni del Consiglio d'Amministrazione e dei Sindaci e Bilancio*, Torino, 1906, p. 9.

<sup>50</sup> Progetto Archivio Storico Fiat, *I primi quindici anni della Fiat*, vol. 1, pp. 324 e 329.

<sup>51</sup> *Ibi*, p. 389.

<sup>52</sup> *Ibi*, p. 202.

la Fiat stipulò un'assicurazione a favore del personale impiegatizio dapprima con la compagnia "Anonima Infortuni" per rischi professionali e per quelli extraprofessionali e, poi, con la "Lomellina", che offriva un premio più conveniente. Analoga assicurazione fu effettuata per gli operai con la compagnia "La Fondiaria"<sup>53</sup>. Nel 1913, ci fu un progetto per la costituzione di un fondo di previdenza, allo scopo di accantonare un modesto capitale per gli impiegati, che per vecchiaia o per infermità cessavano di lavorare<sup>54</sup>.

### *Fonti archivistiche*

Archivio Storico Fiat:

"F.I.A.T., Sezione Industrie Metallurgiche, Mano d'opera, Matricola operai, dal n° 1 al n° 1016, 1", *F.I.A.T. Sez. Ind. Metallurgiche Acciaierie, Mano d'opera, Matricola operai, 1906-1966*, c. 424;

"F.I.A.T., Sezione Industrie Metallurgiche, Mano d'opera, Matricola operai, dal n° 1017 al n° 2032, 2", *F.I.A.T. Sez. Ind. Metallurgiche Acciaierie, Mano d'opera, Matricola operai, 1906-1966*, c. 424;

"F.I.A.T., Sezione Industrie Metallurgiche, Mano d'opera, Matricola operai, dal n° 2033 al n° 2536, 3", *F.I.A.T. Sez. Ind. Metallurgiche Acciaierie, Mano d'opera, Matricola operai, 1906-1966*, c. 425;

"F.I.A.T., Sezione Industrie Metallurgiche, Mano d'opera, Matricola operai, dal n° 2537 al n° 3536, 4", *F.I.A.T. Sez. Ind. Metallurgiche Acciaierie, Mano d'opera, Matricola operai, 1906-1966*, c. 425;

"F.I.A.T., Sezione Industrie Metallurgiche, Mano d'opera, Matricola operai, dal n° 3537 al 4536, 5", *F.I.A.T. Sez. Ind. Metallurgiche Acciaierie, Mano d'opera, Matricola operai, 1906-1966*, c. 425;

"F.I.A.T., Sezione Industrie Metallurgiche, Mano d'opera, Matricola operai, dal n° 4537 al n° 5536, 6", *F.I.A.T. Sez. Ind. Metallurgiche Acciaierie, Mano d'opera, Matricola operai, 1906-1966*, c. 425;

"F.I.A.T., Sezione Industrie Metallurgiche, Mano d'opera, Matricola operai, dal n° 5537 al n° 6536, 7", *F.I.A.T. Sez. Ind. Metallurgiche Acciaierie, Mano d'opera, Matricola operai, 1906-1966*, c. 426;

"F.I.A.T., Sezione Industrie Metallurgiche, Mano d'opera, Matricola operai, dal n° 6537 al n° 7520, 8", *F.I.A.T. Sez. Ind. Metallurgiche Acciaierie, Mano d'opera, Matricola operai, 1906-1966*, c. 426;

"F.I.A.T., Sezione Industrie Metallurgiche, Mano d'opera, Matricola operai, dal n° 7521 al n° 8504, 9", *F.I.A.T. sez. Ind. Metallurgiche Acciaierie, Mano d'opera, Matricola operai, 1906-1966*, c. 426;

"Officine Meccaniche, III Esercizio 1901", *OM - Documenti sociali*, n. 3.

<sup>53</sup> *Ibi*, vol. II, pp. 373-374 e 396.

<sup>54</sup> *Ibi*, pp. 243-244.