

La vita che corre
Mitologia dell'automobile
di Attilio Brilli
Il Mulino
pagine 151
lire 20.000

La metà del mondo vista da un'automobile
Da Pechino a Parigi in 60 giorni
di Luigi Barzini
Hoepfl
pagine 523
lire 52.000

Conflitto industriale e struttura d'impresa alla Fiat
di Giuseppe Berta
Il Mulino
pagine 211
lire 30.000



L'azienda torinese festeggia i cento anni
Marco Revelli, storico del movimento operaio ripercorre le tappe del colosso industriale



Civiltà della ruota (e dell'operaio)

Cento anni di Fiat. Cento anni di storia che, in filigrana, è anche la storia di centinaia di migliaia di individui che in quella fabbrica hanno vissuto, operato, lottato per cambiare le loro condizioni di lavoro e di esistenza. «Il secolo di storia della Fiat permette di tracciare anche una storia sociale del paese. Dentro quella fabbrica, in forma forse più estrema e quindi più riconoscibile, più visibile che altrove, è avvenuta la successione di diverse generazioni operaie». Parla Marco Revelli, professore di Scienza della politica nella nuova università del Piemonte orientale di Torino. Con passione si dilunga su un tema che è un suo cavallo di battaglia e traccia un successo affresco storico-sociale.

I primi passi. «A partire dal ventennio che divide la nascita della Fiat dall'inaugurazione del Lingotto, va avanti un processo di lenta concentrazione della produzione dal territorio alla fabbrica. Quando nasce, la Fiat non è che il terminale di assemblaggio di molte produzioni artigianali sparse nei quartieri circostanti. Torino aveva allora uno straordinario serbatoio di manodopera altamente specializzata nel settore meccanico e metallurgico; inoltre esisteva un discreto tessuto di piccole imprese artigiane. La manodopera meno qualificata arrivava dalle campagne circostanti».

L'impresa si consolida. «Si arriva al dopoguerra, al '19-'20. Nasce il Lingotto. La fabbrica si costituisce come luogo totale della produzione. E dentro si esprimono uomini che sono per definizione i produttori, gli operai ad alta qualificazione che conobbe Gramsci e su cui fondò la

«Fiat, una storia che va dal fordismo all'avvento della fabbrica virtuale»

GIULIANO CAPECELATRO

teoria e la pratica dei consigli di fabbrica; gli operai che si consideravano i naturali eredi del processo di industrializzazione, chiamati a guidarlo. Ma già dal '21 si avvia un processo di meccanizzazione che indebolisce questa forza operaia: incominciano a essere introdotti i primi elementi di fordismo».

Il secondo dopoguerra. «Alla fine degli anni Quaranta, emerge una nuova fabbrica, Mirafiori. Il luogo dove prende la rincorsa e matura il fordismo italiano, e dove nel giro di dieci anni vengono liquidati tutti i residui delle avanguardie politicizzate operaie e si innesca un nuovo processo, che è produzione dell'operaio comune, con le masse di immigrati che vengono incorporati a forza in questa struttura metallica, sottoposti a un comando dispotico, ad una gerarchia molto rigida per controllare e costringere alla disciplina del lavoro sessantamila persone».

Le grandi migrazioni. «Nell'immediato dopoguerra e nei primi anni Cinquanta la migrazione parte dal Veneto. Poi c'è stata una prima grande ondata migratoria meridionale: alla vi-

gilia e durante il miracolo economico, tra il '58 e il '61. E una seconda, travolgente ondata tra il '66 e la primavera del '69, con decine di migliaia di immigrati. Che si inseriscono prima nel ruolo produttivo e poi nella città. E le difficili condizioni che trovano in città, mancanza di case, di strutture, contribuiscono a radicalizzare il conflitto in fabbrica. Che, comunque, aveva la sua origine nelle condizioni di lavoro: era la fabbrica fordista nel periodo della sua massima espansione, quindi anche della sua ferocia: ritmi, gerarchia, condizioni di lavoro durissime».

L'autunno caldo. «La seconda ondata migratoria dal Sud non viene assimilata come la prima. Si afferma una nuova figura operaia, molto diversa dalla precedente, più spoltizzata ma insieme più arrabbiata, con una minore coscienza politica ma una maggior disponibilità alla mobilitazione radicale, che poi sarà protagonista dell'autunno caldo, dei primi anni Settanta. Ma anche questo durerà poco. Già nell'autunno '80 viene duramente sconfitta e battuta. A questo punto la fabbrica diventa un

luogo rarefatto. Alle immagini delle catene di montaggio degli anni '60, affollatissime di braccia in movimento, di corpi uno vicino all'altro, si sovrappongono reparti asettici attraversati da carrelli automatici. Dominano le macchine come elemento visibile della produzione: gli uomini diventano molto più radi, meno visibili culturalmente, politicamente e socialmente. È la fabbrica virtuale, espansa in uno spazio molto ampio, in uno spazio transazionale, con Torino che per certi versi appare svuotata. Alla fine degli anni Settanta, negli stabilimenti di Torino, c'erano 125 mila dipendenti, oggi sono circa 35 mila».

Nuove figure. «L'esplosione della categoria omogenea del lavoro salariato mi sembra il tratto più caratteristico del nostro tempo. Alcune addirittura ripescate dall'archeologia industriale, alcune precapitalistiche come i lavoratori a domicilio, o come forme di lavoro servile; il lavoro precario, interinale di molti giovani; e figure tradizionali di lavori salariati di fabbrica, nucleo ancora consistente ma in contrazione».

Imprese



Perché esistono le imprese e come sono fatte
di Giulio Sapelli
Bruno Mondadori
pagine 137
lire 14.000

Come nascono le aziende

Giulio Sapelli, docente di storia economica all'Università di Milano, ha compilato per le edizioni Bruno Mondadori un manuale agile e scientificamente attendibile sulle logiche di crescita e di trasformazione delle imprese su scala mondiale. Il tema, evidentemente, ha forti addentellati sia nella storia delle economie e dei movimenti finanziari internazionali, sia nella struttura dei rapporti fra questi e il mondo del lavoro. Un saggio sulla globalizzazione, insomma, affrontata però dal punto di vista delle strategie passate, presenti e future.

Modernità



L'Autostrada del Sole
di Enrico Menduni
Il Mulino
pagine 138
lire 18.000

Asfalto e solidarietà

Nel tracciare la storia dell'Autostrada del Sole, Enrico Menduni parte da una data, il 1954, anno della nascita della televisione e dell'uscita della Fiat 600. È di due anni successivo l'inizio dei lavori della striscia di asfalto che avrebbe dovuto completare l'Unità d'Italia avviata quasi un secolo prima. È andata veramente così? Quell'alone di solidarietà sociale misto a accelerazione della modernità ha davvero segnato un cambio radicale nella vita degli italiani? Le risposte di Menduni partono da un dato di fatto: l'Autosole ha svelato più contraddizioni che certezze.

Strade & Scritture

Viaggiare: anatomia di un mito romantico perduto Tra i grattacieli e la fretta



In alto, l'automotrice Fiat «Littorina» degli anni '30. Sopra, la 600 negli anni '50

ANDREA CORTELESSA

Quello che ci tocca vivere, è stato detto, è il tempo della fine dei viaggi. La globalizzazione ha reso questo pianeta un luogo muto: di storia, di incontri, di scoperte. Di tutto quello, cioè, di cui andava in cerca chi si metteva in viaggio in passato. È invece il tempo del turismo: anch'esso globale («tutto compreso», infatti). A essere cambiata, oltre che la mentalità di chi si muove, è la natura del suo mezzo di trasporto. Che nella maggior parte dei casi, oggi come ieri, è lei: l'automobile. Se una volta la quattroruote si inseriva, con giovanile protervia ma anche con una certa timidezza, in un paesaggio (quello extraurbano) dall'aspetto sostanzialmente da sempre immutato, oggi tutti i paesaggi, non solo quelli urbani, sembrano sempre più servilmente conformarsi alle arroganti esigenze della circolazione automobilistica. Probabilmente non è più vero che l'unico manufatto umano visibile dalla superficie lunare sia la Grande Muraglia: basterebbe spostare lo sguardo dalle parti di Los Angeles per ammirare i nuovi segni, indelebili, lasciati dal genere umano sulla faccia del pianeta che abita. E chissà cosa almanaccheranno, gli archeologi del futuro, di fronte a queste contorte, ciclopiche efflorescenze di cemento, vetro e metallo, a questi complicati blasoni della nostra civiltà che noi ormai percepiamo, e speriamo, senza più alcuna emozione.

Anglista, Attilio Brilli si è convertito negli ultimi anni in una figura di saggista da noi singolare, ma che alla cultura anglosassone è familiare: quella di «geografo dell'immaginario» - che dalla letteratura di viaggio, cioè, trae paradigmi per l'interpretazione del paesaggio mentale che fa da sostrato profondo alle creazioni artistiche e letterarie. Non sorprende che questo mitografo del viaggio sia animato da una malcelata quanto pungente nostalgia nei confronti della stagione grande, ma brevissima (circoscrittibile fra il 1890 e il 1925), dell'«automobilismo romantico»: quando l'automobile

era appunto una compagna di viaggio, avventurosa e anche sensuale (come in «Forse che si forse che no» di d'Annunzio: 1910). Nell'immaginario di massa degli italiani questo ruolo l'automobile se lo conquistò con il pubblicizzatissimo «raid» Pechino-Parigi (16000 km in due mesi di viaggio), compiuto nel 1908 dal grande giornalista Luigi Barzini insieme al virtuoso del volante Ettore Guizzardi. Il reportage, una sorta di epica del quotidiano destinata a divenire marchio di fabbrica del suo autore, ci viene offerto da Hoepfl e riproduce in ogni minimo particolare (compresa la piantina a colori ripiegata in fondo al volume) quello che all'epoca fu non solo un bestseller internazionale, ma anche una prova di forza della giovane industria editoriale: in tutto degna della leggendaria Italia, la vettura sulla quale venne compiuto il raid, punta di diamante della neonata industria automobilistica.

Per la maggior parte gli esempi letterari di Brilli si addensano nel primo quarto del nostro secolo (da Proust a Pirandello, da Apollinaire a Scott Fitzgerald, da James a Bontempelli): cioè quando l'incremento progressivo della velocità non ha ancora trasformato l'automobile, da veicolo quasi magico di una romantica Wanderung improvvisamente divenuta alla portata di (quasi) tutti, in estensione del nostro abbigliamento o della nostra abitazione, che tende minacciosamente (come profetizzava Roland Barthes) a fonderci con il nostro corpo, a farsi «seconda pelle» (titolo di un libro di John Hawkes). Nei confronti di questa nuova mitologia, Brilli mostra ben scarsa attrazione: proprio perché spostarsi in automobile non conserva più, nel tempo postmoderno e ormai postumano, alcun connotato di quanto si definiva una volta viaggio. Di qui, ad esempio, la svalutazione di un testo emblematico come «Crash» di James G. Ballard (1973), stigmatizzato per la sua esasperante ripetitività. Ma è proprio questa la caratteristica dell'autoinverso che ci si stringe ossessivamente addosso: il suo ripetersi modulare, il suo replicarsi all'infinito in un circuito insensato di violenza, sempre più veloce. Come nel film più «maledetto» (e maledettamente bello) degli ultimi anni, Lost Highway di David Lynch: dove il trip nell'ego e quello nel dedalo autostradale americano sono l'uno lo specchio dell'altro - o meglio, le due facce di un nastro di Moebius: che si avvolge spasmodicamente su se stesso e procede, sempre più veloce, verso nessun luogo.

Saggi ♦ Giuseppe Berta

Azienda e lavoratori divisi dalla sindrome del nemico

MICHELE RUGGIERO

Non sappiamo se fosse nelle intenzioni dell'autore, ma con il saggio «Conflitto industriale e struttura d'impresa alla Fiat», Giuseppe Berta chiude il cerchio di un ragionamento anticipato in forma divulgativa nelle pagine del suo «Mirafiori», mandato in libreria un anno fa, sempre per Il Mulino. La sensazione di una stretta pertinenza tra i due lavori va, infatti, al di là del comune denominatore e di una materia padroneggiata con estrema sicurezza. Plasmata, dilatata o ristretta per esigenze di percorso, lo storico piemontese (è nato a Vercelli nel 1952) rilegge la storia di sessant'anni di Fiat - dal biennio rosso alla vigilia della marcia dei cosiddetti «quarantamila» - per misu-

rare il grado di incidenza, di relazione e di adattamento intercorso tra il conflitto di fabbrica e la formazione e orientamento dei gruppi dirigenti. Dice l'autore: «Nessun'altra esperienza di grande impresa si presta meglio del caso Fiat ad essere ripercorsa ed evocata attraverso i momenti del lungo contrasto che ha opposto la direzione aziendale a quello che un tempo si diceva il movimento operaio: almeno fino all'autunno del 1980 che racchiude, da questo punto di vista, il significato di un'autentica fine della storia».

Semplificata per contrasto, la tesi di Berta ha un punto lapalissiano: è quantomai ovvio che le dinamiche conflittuali modellino le strategie di relazioni industriali delle aziende. Ma, nel caso della Fiat, si dev'essere grati a Berta per aver provato (scientificamente)

come e quanto poco si sia modificata nei decenni il comportamento dell'impresa, immobile e immutabile nel suo ceppo di originario autoritarismo. Un autoritarismo incarnato prima dal senatore Giovanni Agnelli, successivamente il professor Vittorio Valletta, infine, prima della parentesi «illuminata» di Umberto Agnelli, da Cesare Romiti, l'uomo che ha definitivamente traghettato l'azienda sulla sponda della globalizzazione, privilegiandone l'elemento finanziario.

Berta apre a ventaglio più di un interrogativo sulle concrete occasioni di svolta dell'impresa per costruire un sistema alternativo di relazioni con le controparti, siano esse il sindacato dei Consigli di fabbrica, il Consiglio di Gestione del secondo Dopoguerra o i delegati dell'Autunno caldo. In realtà,

in quella stretta presa d'aria praticata all'interno della fabbrica dall'autocrazia aziendale (deliberatamente vittima della «sindrome del nemico») c'è stato spazio, in epoche diverse, soltanto per un unico Potere. Così da giustificare in ogni circostanza la sproporzione tra evento, reazione e controreazione. Un elemento che ritorna nella storia della Fiat. Non a caso, è Vittorio Valletta, monarca dagli Alleati nell'epurazione del Secondo Dopoguerra, a bollare gli attivisti-collettori del sindacato di classe come «disturbatori» e a scatenare una repressione durissima per spezzarne il nerbo organizzativo di fabbrica, preludio (e concausa) della sconfitta della Fiom-Cgil nelle elezioni di commissioni interne del 1955 e dell'immediato terremoto nel Pci torinese.

«La commissione interna - os-

