

«Giornale di storia contemporanea», 2, 2008, pp. 248-249

Andrea Tappi, *Un'impresa italiana nella Spagna di Franco. Il rapporto FIAT-SEAT dal 1950 al 1980*, CRACE, Perugia, 2008, 176 pp., euro 15,00

«Poiché l'incidenza della mano d'opera sul costo totale del prodotto finito è minima, nel determinare il cottimo si dovrà perseguire l'intensificazione della produzione, piuttosto che ridurre la retribuzione della mano d'opera» (p. 66). Siamo nel 1952, a dettare le condizioni di intervento ai tecnici spagnoli è Alessandro Genero, il duro e temutissimo direttore di produzione inviato da Valletta a Barcellona per impostare secondo principi tayloristico-fordisti l'organizzazione delle linee della SEAT, la filiale spagnola della FIAT negli anni della dittatura del generale Franco. La SEAT è stata creata due anni prima e di lì a poco comincerà a costruire la Seicento, il modello destinato a motorizzare anche il paese iberico con quasi un milione di esemplari venduti e a fare le fortune della FIAT in termini di dividendi e *royalties*. Manodopera a basso costo, cottimo, intensificazione della produzione: classici principi della produzione in grande serie che nel corso del Novecento le multinazionali esportano in tutte le latitudini come oggi in Cina e in India. Nella Spagna degli anni Cinquanta e Sessanta la FIAT può contare anche su un mercato protetto per le proprie utilitarie, su una domanda in espansione e, soprattutto, sull'annullamento dei diritti sindacali e sulla pacificazione sociale imposta dall'alto.

Il saggio di Andrea Tappi, all'incrocio fra storia di impresa e storia del lavoro e del movimento sindacale, si articola in cinque capitoli che ripercorrono sia dal punto di vista delle strategie imprenditoriali sia sotto l'aspetto dell'organizzazione produttiva e delle relazioni industriali le vicende della principale esperienza estera della casa torinese, frutto di una *joint venture* con il governo di Franco: dalle prime iniziative della FIAT in Spagna nel 1919 al lungo processo negoziale che portò alla creazione della SEAT, passando per l'appoggio garantito ai *nacionales* franchisti durante la guerra civile spagnola; dal problematico avvio della produzione negli anni Cinquanta al decollo nella prima metà degli anni Sessanta; dalla definitiva affermazione della SEAT quale impresa medio grande a livello europeo tra la fine degli anni Sessanta e la metà del decennio successivo al contestuale riapparire della conflittualità operaia sino alla rinuncia della FIAT alla Spagna nel 1980.

Attraverso i verbali del consiglio di amministrazione e le relazioni al bilancio della FIAT, della SEAT e dell'Institut Nacional de Industria, come pure i resoconti dei sopralluoghi dei tecnici della FIAT e la documentazione prodotta dal sindacato ufficiale e clandestino, l'A. propone la tesi che all'origine dell'attività della FIAT in Spagna vi sia stata da un lato l'assimilazione delle forme di organizzazione produttiva a quelle dell'impresa torinese, sulla base di un adattamento selettivo dei principi della produzione in serie, e dall'altro la pesante ipoteca esercitata dal contesto politico sulle relazioni sindacali, sulle modalità di gestione del personale e sulle forme di rappresentanza operaia e di contrattazione. Non per nulla la SEAT veniva considerata la *empresa modelo del régimen* di Franco, mentre un feroce Regolamento interno, che puniva lo sciopero e i bassi rendimenti finanche con il licenziamento, affermava che il lavoro prestato all'interno della fabbrica doveva essere ispirato ai «principi di lealtà e fratellanza, ed essere subordinato agli alti interessi della Patria» (p. 72), annullando di fatto qualsiasi dialettica conflittuale.

Eros Francescangeli