



L'Indice dei libri del mese

febbraio 2009, p. 34

Gerarchia, disciplina e paternalismo

di Alberto Tridente

L'ottimo libro di Andrea Tappi ripercorre il cammino della costituzione della Seat, la più importante filiale Fiat all'estero e la maggiore azienda automobilistica spagnola, nata con organizzazione e tecnologia Fiat e il pacchetto azionario maggioritario pubblico (apparteneva all'Istituto Nacional de Industria).

Il libro è la storia delle relazioni della Fiat con la Spagna, iniziata con il sorgere del sistema dittatoriale franchista. La rivolta di Franco contro la Repubblica spagnola ebbe generosi aiuti di armi dall'Italia, soprattutto aerei militari Fiat, e fu la premessa per l'installazione della Fiat in nel mercato spagnolo, dopo i primi tentativi degli anni venti. Filiali commerciali vennero create nelle Americhe e in Europa fin dalla nascita della Fiat. In Spagna sorse la Fiat Hispania nel 1919, con il progressivo lancio dei modelli 509 e 508 Balilla. Nonostante questo precoce avvio, Tappi ricorda che la Seat-Fiat nacque solo nel 1950, e che la prima vettura viene prodotta nel 1953.

Si afferma così, anche in Spagna, il lavoro a catena, con i tempi e metodi ritmati dal modello fordista, che ormai si era imposto ovunque. Il governo della manodopera è l'altro importante aspetto che Tappi sottolinea nel suo libro. Chi scrive ha vissuto da operaio Fiat quei sistemi di governo negli anni cinquanta, quando la triarchia dominante era gerarchia, disciplina e paternalismo. Un sistema *militar line*: capi officina, di reparto e di squadra che alla Seat erano spesso ex militari franchisti. Oltre alla tecnologia, ai macchinari e al controllo produttivo e politico, Torino esportava a Barcellona anche il modello sindacale, il sindacato corporativo unico, "el sindicato vertical" dell'epoca fascista. Ma con l'espansione della produzione cresceva anche la conflittualità e l'emergere di un forte movimento sindacale clandestino, "mano dentro il guanto" del sindacato ufficiale. Era l'"entrismo" delle commissioni operaie nel sindacato ufficiale.

I dati della conflittualità riportati nel libro vengono confermati dalla repressione: licenziamenti di delegati (*enlaces*) e violenza della polizia che, nell'ottobre 1971, durante l'occupazione della fabbrica, ucciderà un operaio e ne ferirà altri. Ma la conflittualità continuerà ancora più forte: alla morte di Franco, nel novembre 1975, le ore perdute per sciopero decuplicano a Barcellona. Le commissioni operaie sono ormai massicciamente presenti alla Seat; appare anche la Unión Sindical Obrera (Uso), con militanti provenienti in gran parte dalla Juventud Obrera Católica (Joc). L'aumento del prezzo del carburante di fine anni settanta e la congiuntura avversa che seguirà accelerano il divorzio della Fiat dalla Seat, mentre la democratizzazione seguita alla morte di Franco metterà in crisi il modello di relazioni sindacali in vigore in Spagna e alla Seat. La conflittualità è alta e il sistema non regge più. La forza delle commissioni operaie e la ricomparsa delle storiche organizzazioni sindacali dei tempi della Repubblica, la Unión General de Trabajo (Ugt) e la Confederación Nacional de trabajo (Cnt), spingeranno alla crisi definitiva delle relazioni Fiat-Ini e all'abbandono della Spagna da parte della casa torinese.