

# ***La FIAT di Melfi da un punto di vista americano***

*Stanley L. Davis*

Studio la FIAT di Melfi, nella provincia di Potenza, come una "risposta" alla questione meridionale, cioè come un'opportunità (o un'opportunità persa) per lo sviluppo economico e sociale locale, per la mia tesi di dottorato (Ph. D.) in antropologia sociale e culturale nel Ph. D. Program in Anthropology alla City University of New York. Potenza è una delle province meno sviluppate del Mezzogiorno<sup>1</sup>, e quando la "fabbrica integrata"-lo stabilimento della SATA (cioè la Società Autoveicoli e Tecnologie Avanzate, controllata di fatto dalla FIAT) e i 22 fornitori di prima fascia a San Nicola di Melfi- avrà ottenuto la produzione piena, circa 7.000 dipendenti della FIAT-SATA e 2.500 degli indotti circostanti produrranno 450.000 automobili per anno.<sup>2</sup> Mi è stato chiesto di spiegare la FIAT-SATA di Melfi da un punto di vista americano, ma prima di spiegarlo, penso che sarebbe meglio descrivere come questo punto di vista americano e antropologico si è formato.

<sup>1</sup> Fondato sugli indici d'emigrazione e di disoccupazione, sul livello d'industrializzazione, e del reddito pro capite; vedi Amatucci, 1992, pagg. 821-73. Ho tradotto questi termini dall'inglese in italiano, e ho fatto inoltre tutte le traduzioni di questo saggio.

<sup>2</sup> FIAT S.P.A., 1993, pag. 3.2.

Chi sono io e da dove vengo

Sono nato a Minneapolis, Minnesota, una città di 400.000 abitanti; è un centro ferroviario e agro-alimentare e si trova sulle "grandi pianure" del midwest americano, vicino alla sorgente del fiume Mississippi. Sono nato, inoltre, in una famiglia operaia. Mio padre era ferroviere, prima di andare in pensione; e suo padre era un metalmeccanico. Avevo 18 anni quando sono entrato in fabbrica. Era una piccola impresa di stampaggio alla periferia della città, eravamo una diecina: il macchinista proprietario; sua moglie che lavorava in ufficio; il caposquadra; e sei o sette operai. Facevamo tante cose, ma le commesse più grandi e più importanti erano sempre i pezzi per l'industria del snowmobile, cioè il veicolo ricreativo per la neve.

Di questa esperienza di 25 anni fa, ho ancora adesso tre impressioni forti. La prima è il tempo: il mio primo giorno al lavoro, ho notato che c'era un altro concetto di tempo in fabbrica; non c'erano 60 minuti in una ora sull'orologio di controllo ma c'erano, invece, 100 unità di 36 secondi ognuna per calcolare più facilmente i soldi da decurtare dallo stipendio quando un dipendente arrivava in ritardo. Il mio secondo ricordo è la fatica: le mie mani, per esempio, erano sempre ferite. C'erano tanti piccoli tagli fatti dalla lamiera sottile sulle mie dita perché, mentre si poteva mettere i guanti, era impossibile inguantarsi e mantenere il ritmo di produzione mandataro. La mia terza impressione ancora forte è un proprio sentimento di sfruttamento. Dopo aver lavorato alcuni giorni in fabbrica, ho imparato il mestiere, e poi, guardando i prodotti metalmeccanici dappertutto, sia dentro sia fuori la fabbrica, riconoscevo che noi operai facevamo tutto per quasi niente, per avere un pò di soldi nella busta paga ma le mani troppo dolorose per prenderli dalla tasca.

Negli Stati Uniti, ci sono due tipi di lavoro: il lavoro in azienda sindacalizzata e il lavoro in azienda non sindacalizzata. Nella prima, tutti gli operai sono iscritti obbligatoriamente al sindacato. Nella seconda, invece, nessuno è iscritto. Se alcuni operai vogliono un sindacato per rap-

presentarli in fabbrica, devono organizzarlo e poi, nonostante le minacce e le rappresaglie dei dirigenti, devono convincere una maggioranza dei colleghi a votarlo in elezione. La mia fabbrica, come molte piccole imprese negli Stati Uniti, era non sindacalizzata. Quindi, non c'era un canale per esprimere i nostri rancori, né un modo collettivo per migliorare le nostre condizioni di lavoro, cosicché ho dovuto esprimere i miei propri rancori e migliorare le mie condizioni in un modo individualistico: ho fatto troppe assenze dal posto e, dopo quasi un anno, il padrone mi ha licenziato.

Credo che la mia decisione di studiare una formazione di una classe operaia nel Mezzogiorno e il mio punto di vista sulla FIAT di Melfi fossero formati dalla mia educazione nella famiglia operaia e dalla mia esperienza, breve ma importante, in fabbrica. Ma è altresì vero che il mio punto di vista più articolato sulla FIAT di Melfi e la mia strategia per studiarla si sono sviluppati grazie alla mia formazione professionale in antropologia sociale e culturale.

#### L'antropologia americana

Quando dicevo a Venosa, dove faccio la mia ricerca, che sono un antropologo, i venosini mi chiedevano se venissi qui per scavare i resti romani o qualcosa di questo genere; e quando spiegavo loro che sono venuto qui per studiare la FIAT di Melfi, erano spesso sorpresi perché, mi dicevano, gli antropologi italiani non studiano mai le cose come la FIAT ma, invece, studiano la cultura, il folclore dei contadini, e così via; Ci sono antropologi sociali e culturali americani che studiano il folclore, ma è vero che la nostra antropologia è diversa da quella italiana. Infatti, si può dire che ogni paese, l'Italia, gli Stati Uniti, l'Inghilterra, la Francia, ecc., ha la sua propria antropologia.

Nell'antropologia americana, ci sono "quattro campi": antropologia fisica o biologica (che esamina l'evoluzione dell'essere umano); l'archeologia; l'antropologia linguistica; e l'antropologia sociale e culturale; Noi antropologi sociali e culturali abbiamo sempre studiato la cultura e

rapporti sociali: cioè, la vita quotidiana del popolo; la struttura della famiglia e della parentela; l'economia di casa; l'economia e la politica locale; i rapporti sociali tra amici; i credi, i valori, e così via. Inoltre, con la espansione del capitalismo a quasi tutto il mondo e la scomparsa conseguente virtuale dei nostri propri oggetti di studio, prima i cosiddetti primitivi e poi i contadini<sup>3</sup>, abbiamo cominciato a studiare le società urbane e industriali. Nel dipartimento mio, proviamo a capire e a spiegare i processi di urbanizzazione, di industrializzazione, o di emigrazione, e i nostri oggetti di studio nuovo, cioè, i gruppi etnici e le classi sociali, nei loro contesti storici e globali.

Quindi, l'antropologia sociale e culturale americana di oggi, nei nostri oggetti di studio, è più simile alla sociologia italiana che all'antropologia italiana. Ma è ancora diversa dalla sociologia italiana e la stessa americana, dalla scienza politica, e dalle altre scienze sociali nel senso che noi antropologi sociali e culturali facciamo le nostre indagini con una strategia di ricerca diversa: l'osservazione-partecipante, cioè, osserviamo e partecipiamo alla vita quotidiana dei gruppi che studiamo. I nostri risultati, poi, sono spesso diversi: sono più qualitativi e meno quantitativi, per esempio, dei dati raccolti dai sociologi. Facciamo sempre la ricerca, per più, sul campo, nella lingua indigena, e per un periodo lungo, di solito, per un anno e più.

Qui a Venosa e nell'area circostante la FIAT di Melfi, partecipo nella vita quotidiana della gente, e osservo la loro cultura e i loro rapporti sociali. Per di più, studio la struttura della famiglia e della parentela; l'economia di casa; i rapporti tra amici e colleghi; i credi, i valori, le percezioni, e le esperienze della gente, da una parte, e degli operai, degli ex operai, dei dipendenti, e degli ex dipendenti della FIAT e dell'indotto circostante, dall'altra. Ho cominciato questa ricerca in gennaio 1997, e spero di finire in giugno 1998. Spero anch'io di capire e spiegare la

<sup>3</sup> I primitivi sono spariti grazie alla loro urbanizzazione, alla loro incorporazione negli stati nazionali, o, peggio, al loro sterminio; i contadini, invece, come nel Mezzogiorno, hanno lasciato la terra per le città e le fabbriche o sono diventati agricoltori capitalisti, cioè i produttori per il mercato.

FIAT di Melfi e la realtà sociale dentro e fuori la fabbrica integrata nei loro contesti storici e globali: cioè la questione meridionale del dopoguerra e la produzione capitalistica contemporanea.

La questione meridionale del dopoguerra

Dalla seconda guerra mondiale, il Sud si è convertito da paese tradizionale ed agrario a società moderna e "post-industriale" senza la solita tappa dell'industrializzazione.<sup>4</sup> A cominciare dagli anni cinquanta, il governo ha promulgato una serie di leggi per la riforma agraria che ha applicato soprattutto nel Mezzogiorno. La riforma agraria ha ridistribuito la terra, ma non si è affatto dedicata ai gravi problemi meridionali: per esempio, la bassa produttività agricola, la frammentazione delle proprietà, e la sotto-occupazione rurale. La riforma di fatto ha accelerato il processo di frammentazione, ha creato una classe di agricoltori dipendente dallo Stato per il credito finanziario e l'assistenza agraria, e ha avviato una migrazione di massa. Milioni di braccianti e contadini hanno dovuto lasciare la casa per cercare un posto di lavoro nell'Europa occidentale e nell'Italia settentrionale.<sup>5</sup>

Per arginare questo gran flusso umano, il governo, alla fine degli anni cinquanta, ha cambiato bruscamente la sua metodologia per sviluppare il Mezzogiorno, spostando l'attenzione dall'agricoltura ad industrializzazione, creando "poli di sviluppo" e "nuclei di industrializzazione," costringendo il gran settore industriale statale ad investire nel Sud, e tentando di allentare investimenti privati con gli incentivi fiscali e finanziari più generosi nella Comunità Europea. Però, il potente settore manifatturiero settentrionale, all'inizio, è stato contrario al piano dell'industrializzazione e l'ha boicottato. Di conseguenza, l'industrializzazione del Sud negli anni sessanta è stata caratterizzata dalle aziende statali che hanno costruito una catena di grandi stabilimenti industriali lungo la costa meridionale. Produrre i beni industriali economici -l'acciaio, il

<sup>4</sup> Clark, 1984, pag. 360.

<sup>5</sup> Clark, 1984, pp. 354-57; Ginsborg 1990, pagg. 121-40.

petrolio, il petrolchimico, e il prodotto chimico- sempre voluto dagli industriali settentrionali, questi stabilimenti, anche conosciuti come "le cattedrali nel deserto," non hanno stimolato le economie locali né creato molti posti di lavoro.<sup>6</sup>

Poi, negli anni settanta, la FIAT ed altre grandi aziende settentrionali, per schivare l'autunno caldo del 1969 e le ripercussioni, cioè l'attivismo militante degli operai, dei sindacalisti, degli studenti, ecc., hanno cominciato a decentrare la produzione dal "triangolo industriale" del Nord alle nuove fabbriche piccole nelle aree rurali del Sud (e anche del Nord Ovest e della Terza Italia). La FIAT, per esempio, nei primi anni settanta, era vulnerabile agli scioperi, e ha riorganizzato il suo processo di produzione automobilistica, ha costruito nuove fabbriche a Sulmona, Cassino, Termoli, Bari, e Termini Imerese, e ha spostato una parte del nuovo processo di produzione in queste fabbriche.<sup>7</sup> Però, queste piccole fabbriche,<sup>8</sup> spesso con un compito singolare, sono state isolate, come "le cattedrali del deserto," dalle economie locali. Nelle nuove fabbriche della FIAT nel sud, per esempio, i dirigenti sono stati "importati" dal Nord. I beni capitali, i materiali industriali, e le varie parti delle automobili sono state rifornite di solito dagli stabilimenti settentrionali della FIAT, dai fornitori settentrionali della FIAT, o dalle nuove fabbriche meridionali dei fornitori tradizionali della FIAT, anche spostati al Sud. Infine, la produzione è stata di solito diretta alle fabbriche della FIAT del Nord.<sup>9</sup> In breve, il campione d'industrializzazione del Mezzogiorno negli anni sessanta, cioè il trasferimento di pezzi del processo di produzione, dal Nord al Sud, da parte delle aziende settentrionali private, è stato un modello di "industrializzazione senza sviluppo."<sup>10</sup>

<sup>6</sup> Ginsborg, pagg. 229-31; Clark, 1984, pagg. 357-60; Wade, 1979, pagg. 197-221.

<sup>7</sup> Amin, 1985, pagg. 155-191.

<sup>8</sup> Nel 1978, c'erano meno di mille dipendenti a Sulmona, da 2.000 a 5.000 a Termoli, a Termine Imerese ed a Bari, e da 5.000 a 10.000 a Cassino, benchè la fabbrica di montaggio finale a Termine Imerese, dopo otto anni in produzione, ha assunto 32.000 dipendenti nel 1979. Vedi Amin, 1985, pagg. 158, 181.

<sup>9</sup> Amin, 1985, pagg 186-199; Piero di Siena, pag. 19.

Dunque, entro gli anni sessanta e settanta, la povertà e la miseria immensa dei primi anni del dopoguerra sono state eradiccate. La trasformazione dell'agricoltura, l'emigrazione di massa, e l'industrializzazione parziale hanno cambiato per sempre la vita quotidiana del popolo meridionale; ma non hanno cambiato il ruolo subordinato del Sud nell'economia nazionale, e il Mezzogiorno è rimasto negli anni ottanta "la più grande area arretrata in Europa occidentale."<sup>11</sup> Quindi, lo Stato ha continuato "l'intervento straordinario" nel Mezzogiorno e ha promulgato ancora una volta leggi per promuovere l'industrializzazione nell'area. La legge n. 64/1986, che offre o, almeno, ha offerto, incentivi fiscali e finanziari per incoraggiare investimenti industriali privati nel Sud,<sup>12</sup> è stata usata dalla FIAT per aiutare a costruire la fabbrica integrata a Melfi.

#### La produzione capitalistica contemporanea

Due teorie del capitalismo contemporaneo esaminano i nuovi campioni d'industrializzazione alla fine del secolo. Da un lato, vi è la tesi di una "nuova divisione del lavoro internazionale," secondo la quale le innovazioni nella tecnologia di comunicazione e l'abbassamento del costo del trasporto hanno creato un'economia globale unica caratterizzata da un mercato del lavoro globale, da un vero "esercito di riserva industriale" globale, e da un mercato globale per i siti di produzione. La chiave di volta di questa nuova economia globale è il trasferimento, attraverso società multinazionali, di pezzi del processo di produzione, sempre più frammentato, dalle zone industrializzate alle regioni sottosviluppate. In quest'analisi, "il fordismo," cioè la produzione di massa per il consumo di massa, usando lavoro manuale e macchine dedicate, è esportato alle aree dove i costi della produzione sono minori, dove non ci sono sindacati forti, e dove il prezzo del lavoro è più economico.<sup>13</sup>

<sup>10</sup> Amin, 1985, pag. 187.

<sup>11</sup> Clark, 1984, pag. 2.

<sup>12</sup> Amatucci, 1992, pagg. 821-73.

<sup>13</sup> Frobel, Heinrichs, e Kreye, 1980, pagg. 14-15.

Questo modello d'industrializzazione aumenta il problema esistente di sottosviluppo,<sup>14</sup> e si può usare per capire, ad esempio, l'industrializzazione del Mezzogiorno nel dopoguerra.

Dall'altro lato, vi è la tesi della "produzione flessibile" che, invece, mette a fuoco i cambi nel regime di produzione fordista e il sorgere di nuovi "distretti industriali" in Europa e gli Stati Uniti. In quest'analisi "post-fordista," la saturazione dei mercati di massa e l'introduzione delle macchine più flessibili hanno introdotto un nuovo processo di produzione meno frammentato con gli operai più specializzati, organizzati in reti locali di piccole aziende, producono piccoli lotti di merce per una nicchia nel mercato limitato.<sup>15</sup> La tesi della produzione flessibile, poi, ci offre, un modello di sviluppo regionale robusto la quale si può usare per capire, ad esempio, il campione dell'industrializzazione nella Terza Italia negli anni sessanta e settanta.

La tesi della nuova divisione del lavoro internazionale, inoltre, è anche usata nelle analisi dell'industria automobilistica globale per distinguere le strategie dell'accumulazione di capitale perseguite dalle diverse industrie nazionali. Per esempio, negli anni settanta e ottanta, l'industria automobilistica nordamericana ha adottato la strategia "fordista" o il modello della "fabbrica globale" per accumulare il capitale, dividendo il processo della produzione in processi molteplici, distribuendolo per diverse località negli Stati Uniti, nel Canada, nel Messico, ecc., e dirigendolo da centri di controllo specializzati, come Detroit.<sup>16</sup>

In antitesi con questa strategia "verticale", l'industria automobilistica giapponese ha creato, invece, un modo di produzione flessibile, cioè "post fordista", e un regime di accumulazione di capitale più "orizzontale," organizzare la produzione nelle company towns, "paesi dell'azienda," cioè, nei complessi industriali localizzati e ben integrati. Alla

<sup>14</sup> Frobel, Heinrichs, e Kreye, 1980, pag. 403.

<sup>15</sup> Piore e Sabel, 1984.

<sup>16</sup> Hill, 1989.



Toyota, per esempio, la sede, le fabbriche, i fornitori di prima fascia, e la maggiore parte dei sub fornitori sono concentrati nella Città di Toyota e nel suo retroterra.<sup>17</sup> Il flusso dei materiali e delle parti tra le fabbriche, i fornitori, e i sub fornitori, è regolato dal sistema just in time o kanban, e dentro le fabbriche, i "circoli di qualità," al posto dei sindacati, sono il modo preferito per la partecipazione degli operai nell'organizzazione della produzione e del lavoro.<sup>18</sup> La strategia della flessibilità e il modello della produzione snella, poi, hanno aiutato a fare della Toyota il più grande fabbricante automobilistico nel mondo.<sup>19</sup>

La fabbrica integrata di Melfi è un tentativo della FIAT di fare come la Toyota.<sup>20</sup> Nel modello della fabbrica integrata di Melfi, ci sono il sistema just in time tra la SATA e l'indotto circostante; i circoli di qualità o UTE (Unità tecnologica elementare); l'organizzazione di produzione per fare "la qualità totale", l'organizzazione di lavoro flessibile; il ruolo partecipativo del sindacato nella fabbrica; e il ruolo attivo del lavoratore nel lavoro; seppure in antitesi con la Toyota, il quartier generale della FIAT rimane a Torino. La FIAT spera che la fabbrica integrata aiuterà a riconquistare il suo posto nei mercati autoveicoli italiani ed europei prima del 1999, quando finirà la quota sulle automobili giapponesi della Comunità Europea,<sup>21</sup> ma è una questione diversa se la fabbrica integrata possa essere anche un modello per un autentico sviluppo civile ed economico.

#### La FIAT di Melfi e la classe operaia lucana

Noi antropologi sociali e culturali facciamo la nostra ricerca come estranei, ma proviamo a ottenere un punto di vista "indigeno", per di

<sup>17</sup> Fujita e Hill, 1993.

<sup>18</sup> Fujita e Hill, 1993; Tolliday e Zeitlin, 1992; Volpato, 1992.

<sup>19</sup> Shimokawa, 1992.

<sup>20</sup> O di "fare come in Giappone" nel "famoso discorso" di Cesare Romiti, vedi Cersosimo, 1994, pag. 40.

<sup>21</sup> Fiat S.p.A., 1992, pag. 40.

più, ci siamo molti che proviamo anche a studiare i nostri soggetti -l'industrializzazione, l'urbanizzazione, ecc- visti dal basso. Nella mia ricerca, provo a confrontare il modello della fabbrica integrata con un altro "modello" così come viene visto dagli operai, dagli ex operai, dai dipendenti, e dagli ex dipendenti della FIAT-SATA e dell'indotto circostante. Questa ricerca aumenterà "l'inchiesta operai" del professore Vittorio Rieser e dei suoi colleghi nel 1996 e le altre ricerche e altri interventi già fatti sugli stessi operai, il loro lavoro e la loro vita, le loro esperienze e le loro percezioni, le loro aspettative e le loro prospettive, e così via.<sup>22</sup>

Il secondo filone della mia ricerca è un'indagine sulla riproduzione sociale in questa zona; cioè sulla creazione e sul mantenimento delle famiglie, delle classi sociali, o degli altri gruppi sociali. Il fordismo non è (o non è stato) soltanto un sistema di produzione materiale, ma anche un sistema di riproduzione sociale. Henry Ford ha creato la catena di montaggio, ma ha creato anche il "five dollar a day man," cioè, l'operaio generico che lavorava alla catena di montaggio e guadagnava uno stipendio sufficientemente grande da permettergli di comprare una macchina del tipo da lui stessa prodotta. Negli Stati Uniti, attraverso la lotta operaia e la politica di riforma (o di trasformismo), il fordismo nel dopoguerra è diventato anche un sistema del sindacalismo nazionale, dei contratti nazionali, delle politiche macroeconomiche keynesiane, dello stato sociale, e quindi del consumo di massa: in breve, un sistema di riproduzione sociale per creare e per mantenere una classe operaia stabile,<sup>23</sup> almeno una classe operaia bianca stabile.

Faccio l'indagine sulla riproduzione sociale (snella o post fordista) locale, dal contratto aziendale del 1993 agli incentivi per la rottamazione delle auto nel 1997 alla riforma contemporanea dello stato sociale come vengono vissuti in questa zona alla microeconomia della famiglia, tra gli operai e dipendenti della fabbrica integrata, da una parte, e tra le classi sociali locali diverse-gli operai, gli agricoltori, gli artigiani, i nego-

<sup>22</sup> Rieser, 1996; Bubbico, 1996; Qeirolo Palmas, 1996; Costanza, 1997; Esposito, 1997.

<sup>23</sup> Piore and Sabel, 1984, pagg. 21-40; Tolliday e Zeitlin, 1992; ma vedi anche Gramsci, 1971.

zianti, i liberi professionisti, i dipendenti statali, e così via, dall'altra. Cerco di capire le diverse condizioni materiali e sociali locali e, in particolare, le esigenze reali dei ragazzi lucani che vogliono sposarsi e creare il loro proprio nucleo, cioè, cominciare di nuovo il ciclo locale di riproduzione sociale. La mia ipotesi è che lo stipendio degli operai generici alla SATA (circa L. 1.500.000 mensile) non è sufficiente per sposarsi, comprare una casa, creare una famiglia, e così via; non possono riuscire senza l'aiuto dei genitori o dei parenti.

La fabbrica integrata, i ragazzi FIAT, e la questione meridionale

Jane Schneider e Peter Schneider nel loro studio sulla modernizzazione -  
ne senza sviluppo nella Sicilia del dopoguerra hanno spiegato che "lo sviluppo cambia la relazione di una società al sistema mondiale... Modernizzazione, invece, perpetua la relazione di ineguaglianza e di sfruttamento tra l'area dipendente e il centro metropolitano".<sup>24</sup> Il Mezzogiorno attraverso i secoli aveva sempre un ruolo subordinato nel "sistema mondiale" o il mercato capitalistico mondiale: nell'epoca coloniale, come un fornitore delle materie prime e dei prodotti agricoli; e poi, nell'epoca dello stato nazionale italiano, soprattutto come un fornitore del lavoro manuale per mercati negli Stati Uniti, nell'America del Sud, l'Australia, nell'Europa, e nell'Italia del Nord.

Alla fabbrica integrata di Melfi, i lavoratori per la maggior parte non sono specializzati: nell'ipotesi assuntiva iniziale della FIAT, gli operai generici sarebbero stati quasi il 65 per cento della forza del lavoro (4500 su 7000 dipendenti) e nella fabbrica realizzata, gli operai generici sono infatti l'85 per cento (5108 su 6041).<sup>25</sup> Per di più, alla FIAT SATA, c'è un'intensificazione del lavoro pari al 20 per cento rispetto agli altri stabilimenti del gruppo, secondo osservatori sindacali, e un salario medio pari a circa il 60 per cento vigente in FIAT Auto<sup>26</sup>. Quindi, la FIAT

<sup>24</sup> Jane Schneider e Peter Schneider, 1976, pag. 203.

<sup>25</sup> Al 31 luglio 1995; elaborazione sui dati Isvor Fiat in Qeirolo Palmas, 1996, pag. 72.

<sup>26</sup> Qeirolo Palmas, 1996, pag. 126.

di Melfi perpetua la relazione storica di ineguaglianza e di sfruttamento tra il Nord e il Sud, o meglio, tra gli industriali del nord e il popolo del Sud; e si può dire che la fabbrica integrata rappresenta ancora una volta un modello di modernizzazione senza sviluppo. Sfortunatamente, la SATA e in particolare il contratto aziendale del 1993 stanno diventando un modello per "sviluppo" nel Mezzogiorno. Tutti quanti vogliono fare come la FIAT: la Finmeccanica nelle negoziazioni per il contratto metalmeccanico del 1996-1997 hanno voluto riaprire le "gabbie salariali" nel Mezzogiorno; e i patti d'area e patti territoriali, mi sembra, spesso introducono la flessibilità.

Fortunatamente, la storia dell'Ufo SATA, nelle parole delle ragazze e dei ragazzi FIAT,<sup>27</sup> non è stata ancora finita. Queste ragazze e questi ragazzi, in antitesi con la mia esperienza in fabbrica, hanno i propri sindacati e possono esprimere i loro rancori in voci collettive e migliorare le loro condizioni in modo collettivo. Questi operai lucani, nuovi e giovani, hanno anche una storia: sono i figli, i nipoti, i parenti, e i vicini di quelli che hanno "contribuito fortemente alla rottura del latifondo" negli anni cinquanta e quelli che sono stati "in prima fila nelle lotte contro le gabbie salariali" e "per l'uso corretto delle risorse dell'intervento straordinario" negli anni sessanta e settanta;<sup>28</sup> queste ragazze e questi ragazzi sono anche i "discendenti" di quelli che hanno occupato le fabbriche a Torino nel biennio rosso del primo dopoguerra, di quelli che hanno lanciato i primi scioperi in Europa fascista nel 1943, e di quelli che hanno incendiato l'autunno caldo del 1969 (di fatto, dato il ruolo critico degli immigrati meridionali a Torino nell'autunno caldo, alcune ragazze e alcuni ragazzi lucani di FIAT potrebbero essere i veri discendenti di quegli ultimi). Forse questi ragazzi e queste ragazze, nella loro lotta per fare le proprie vite nell'UFO-SATA più umane, possono diventare essi stessi un nuovo modello per lo sviluppo autentico del Mezzogiorno.

<sup>27</sup> Forenza e Risari, 1996, pag. 126.

<sup>28</sup> Simonetti, 1993, pag. 9.

## Bibliografia

AMATUCCI ANDREA, 1992, Italy, in "Journal of Regional Policy" (L'edizione inglese di "Mezzogiorno d'Europa") 3-4/92, Vol. 12 (July-December), Isviemer, Napoli, pagg. 821-73.

AMIN ASH, 1985, Restructuring in FIAT and the decentralization of production into southern Italy in Ray Hudson e Jim Lewis, Uneven Development in Southern Europe. Methuen, New York, pagg. 155-191.

BUBBICO DAVIDE, 1996, SATA e il suo rovescio in "Finesecolo" Anno II, n. 3-4 "Inchiesta operaia alla FIAT di Melfi", pagg. 100-125.

CLARK MARTIN, 1984, Modern Italy, 1871-1982. Longman, New York.

CERSOSIMO DOMENICO, 1994, Viaggio a Melfi. La FIAT oltre il fordismo. Roma Donzelli Editore.

COSTANZO DANIELA, 1997, Tempo di lavoro, tempo sociale, tempo di vita: Il caso della fabbrica integrata SATA-FIAT di Melfi. Tesi di dottorato di Ricerca, il Dipartimento di Sociologia e di Scienza Politica Università degli Studi della Calabria.

DI SIENA PIERO, 1996, La classe operaia del Mezzogiorno in "Finesecolo" Anno II, n. 3-4, "Inchiesta operaia alla FIAT di Melfi", pagg. 11-26.

ESPOSTO DONATO, 1997, Un calcio alla FIAT: Storia di un operaio di Melfi. Datanews, Roma.

FIAT S.P.A., 1993, The FIAT Group: Facts and Figures

1992, Annual Report. Filed with Securities and Exchange Commission, Washington, DC.

FORENZA MARIA LUISA e EMANUELA RISARI, 1996, Ragazze FIAT in "Finesecolo" Anno II, n. 3-4, "Inchiesta operaia alla FIAT di Melfi," pagg. 126-130.

FROBEL FOLKER, JURGENTHEINRICH, e OTTO KREYE, 1980, The New International Division of Labor: Structural Un-employment in

Industrialized Countries and Industrialization in Developing Countries. Cambridge University Press, Cambridge:

FUJITA KUNIKO e RICHARD CHILD HILL, 1993, *Toyota City: Industrial Organization and the Local State in Japan*, in Kuniko Fujita and Richard Child Hill, *Japanese Cities in the World Economy*. Temple University Press, Philadelphia, pagg. 175-200.

GINSBORG PAUL, 1990, *A History of Contemporary Italy: Society and Politics, 1943-1988*. Penguin, New York.

GRAMSCI ANTONIO, 1971, *Americanism and Fordism in Selections from the Prison Notebooks*, tradotto da Quintin Hoare and Geoffry Smith, Intenational Publishers, New York, pagg. 52-120.

HILL RICHARD CHILD, 1989, *Divisions of Labor in global Manufacturing: The Case of Automobile Industry* in Arthur MacEwan and William K. Tabb, *Instability and Change in the World Economy*. Montly Review Press, New York, pagg. 166-86.

PIORE MICHEAL J. e CHARLES F. SABEL, 1984, *The Second Industrial Divide: Possibilities for Prosperity*. Basic Books, New York.

QUEIROLO PALMAS LUCA, 1996, *Toyota City e River Rouge nel cuore della Lucania. Voce operaie sul post-fordismo in "altreragioni"* n. 5/96, pagg. 61-79.

RIESER VITTORIO, 1996, *La fabbrica integrata "realizzata" in "Finesecolo" Anno II, n. 3-4, "Inchiesta operaia alla FIAT di Melfi"*, pagg. 27-99.

SCHNEIDER JANE e PETER SCHNEIDER, 1976, *Culture and Political Economy in Western Sicily*. Academic Press, New York.

SHIMOKAWA KOICHI, 1992, *Product and Labor Strategies in Japan*, in Tolliday, Steven, e Jonathan Zeitlin, *Between Fordism and Flexibility: The Automobile Industry and its Workers*. Berg, New York, pagg. 225-243.

SIMONETTI PIETRO, 1993, *Melfi: Nuovo colonialismo FIAT in "Contesto, percorsi di alternativa"* n. 6, pagg. 7-11.

TOLLIDAY STEVEN e JONATHAN ZETLIN, 1992, *Introduction*, in

Tolliday, Steven, e Jonathan Zeitlin, *Between Fordism and Flexibility: The Automobile Industry and its Workers*. Berg, New York, pagg. 1-25.

VOLPATO GIUSEPPE, 1992, *The Automobile Industry in Transition*, in Tolliday, Steven, e Jonathan Zeitlin, *Between Fordism and Flexibility: The Automobile Industry and its Workers*. Berg, New York, pagg. 193-223.

WADE ROBERT, 1997, *Fast Growth and Slow Development in South Italy* in AA.VV *Underdeveloped Europe: Studies in Core-Periphery Relations*. Humanities Press, Inc. Atlantic Highlands, New Jersey, pagg. 197-221.

