

# PRIMO MAGGIO

Marzo 2018

saggi e documenti per una storia di classe

## NUMERO SPECIALE

Abbiamo voluto che questo speciale dedicato a Primo Moroni fosse un prodotto culturale a sé stante, con una sua autonomia rispetto all'anniversario che lo ha sollecitato. Volevamo che rimanesse fedele alla tradizione della rivista, che è stata una rivista di storia. Un gruppo di articoli affronta tematiche di questo tipo: **LEGGERE L'AMBIENTE DA STORICI**, **IL MESTIERE DI DUCCIO**, **IL MUSIL DI BRESCIA** e **L'ANNALE FELTRINELLI**, parlano di storia da diverse angolature, quella della metodologia della ricerca e quella della trasmissione della memoria. Sotto un diverso profilo anche il gruppo di articoli dedicati all'operaismo possono essere considerati di storia: **OPERAISTI IN EUROPA ANNI '70**, **L'OTTOBRE RUSSO AL SENATO** di Mario Tronti e **AUTONOMIA E SOGGETTIVITÀ: L'INCHIESTA IERI E OGGI**. Perché l'operaismo? Perché il nucleo redazionale era composto da persone provenienti direttamente da quel-

la esperienza o comunque contigue a quella e perché oggi l'operaismo suscita di nuovo l'interesse di militanti e studiosi di qua e di là dell'Atlantico. Ma è il presente che pone le giuste domande agli storici. Ad esso sono dedicate le quattro interviste iniziali, su **INFORMATICI ITALIANI**, **BITCOIN**, **CASA POUND** e **IG METALL** ed i due saggi sulla **CINA** e su **DONALD TRUMP**. Di grande attualità e coerente con la tradizione della rivista il gruppo di saggi su logistica e trasporti: **I PORTI**, **IL LAVORO PORTUALE**, **LA LOGISTICA COME LOGICA DEL CAPITALE**. Le lotte delle donne potrebbero riempire vari numeri, qui abbiamo scelto un loro versante ironico, graffiante e divertente, la rivista online **ASPIRINA**, che ci piace accostare al saggio di cultura e di costume sui **BEATLES**. Infine, ricordando i compagni scomparsi, **PRIMO MORONI** e **LAPO BERTI**, abbiamo rinnovato un vincolo che non si spezza, finché siamo in vita.

# Sommario

3	Omaggio a Primo Moroni	<i>Cesare Bermani, Sergio Bologna, Bruno Cartosio</i>
4	Gli informatici italiani: tra libera professione e caporalato	<i>Intervista a Michele Pacifico</i>
8	I segreti del Bitcoin	<i>Intervista a Christian Marazzi</i>
12	A casa di Pound	<i>Intervista a Benedetta Tobagi</i>
14	Luci e ombre dell'accordo IG Metall	<i>Intervista a Nele Dittmar e Klaus Neundlinger</i>
18	La Cina nella globalizzazione	<i>Romeo Orlandi</i>
25	“Donald Trump è fascista?”	<i>Bruno Cartosio</i>
30	La logistica è la logica del capitale	<i>Anna Curcio e Gigi Roggero</i>
39	I porti, dannazione della merce	<i>Andrea Bottalico</i>
44	I portuali di Genova. 40 anni dopo	<i>Riccardo Degl'Innocenti</i>
50	Studio 2. La storia del lavoro e la musica dei Beatles	<i>Ferdinando Fasce</i>
54	Le voci di Aspirina la rivista	<i>Intervista a Loretta Borrelli, Piera Bosotti e Pat Carra</i>
58	Industria e lavoro al museo (MusIL) di Brescia	<i>Pier Paolo Poggio</i>
62	Il mestiere di Duccio	<i>Sergio Bologna</i>
70	Autonomia e soggettività: l'inchiesta ieri e oggi	<i>Davide Gallo Lassere e Frédéric Monferrand</i>
79	Operaisti in Europa anni '70	<i>Intervista a Karl Heinz Roth</i>
83	L'ottobre russo in Senato	<i>Mario Tronti</i>
85	Leggere l'ambiente da storici	<i>Adolfo Mignemi</i>
89	Da “Don Lisander” alla “Calusca”. Autobiografia di Primo Moroni	
103	Il cocktail ‘Lenta Ginestra’	<i>Paolo Rabissi</i>
107	In ricordo di Lapo Berti	<i>Claudio Greppi, Andrea Pezzoli, Sergio Bologna e Riccardo Bellofiore</i>
112	Gli approdi mancati dell'Italia industriale	<i>Graziano Merotto e Giorgio Bigatti</i>

“Primo Maggio”, numero speciale — Marzo 2018

Supplemento a “Altronevecento”

<http://www.fondazionemicheletti.it/altronevecento>

Rivista online promossa da:

Fondazione Luigi Micheletti

Centro di ricerca sull'età contemporanea

Via Cairoli, 9 - 25122 Brescia, Italia

Tel. 03048578 - Fax 03045203

[micheletti@fondazionemicheletti.it](mailto:micheletti@fondazionemicheletti.it)

[www.fondazionemicheletti.eu](http://www.fondazionemicheletti.eu)

# Il mestiere di Duccio

*Il 19 ottobre 2017, a cura del Dipartimento di Storia dell'Università di Milano, si è svolto il convegno La fierezza del mestiere. Duccio Bigazzi e il lavoro dello storico. Dopo i due interventi introduttivi di Giulio Sapelli e Maria Luisa Betri, ci sono state le relazioni di Patrick Fridenson e Sergio Bologna (qui riportata), alle quali hanno fatto seguito gli interventi di Luigi Tomassini, Giovanna Ginex, Francesca Pino, Carolina Lussana, Giovanni Contini, Sara Zanisi, Nicola Crepax, Giandomenico Piluso. Il convegno è stato preceduto dalla pubblicazione del libro di Sara Zanisi, Il Portello. Voci dalla fabbrica. Le interviste di Duccio Bigazzi in Alfa Romeo, Franco Angeli, Milano, 2017.*

L'opera d'indagine storica che Duccio Bigazzi ha condotto sul tema del lavoro operaio si colloca in uno specifico ambiente socio-tecnico: la fabbrica. Non una fabbrica qualsiasi ma una particolare tipologia di fabbrica: la fabbrica di veicoli a motore, la fabbrica dell'auto. Un ambiente socio-tecnico diverso da quello delle fabbriche chimiche o siderurgiche. Non è dunque un'indagine sul lavoro o sulla classe operaia in generale, ma su uno specifico segmento, che ha rivestito caratteristiche del tutto particolari. Un ambiente socio-tecnico sul quale si sono modellati sistemi di management e tecniche di organizzazione del lavoro che hanno segnato profondamente non solo la classe operaia occupata in quel settore ma l'intera classe operaia del primo Novecento ed hanno condizionato fenomeni di massa come la mobilità individuale e stili di vita, valori condivisi, assetti urbani, politiche infrastrutturali. Senza dimenticare le proprietà specifiche che hanno avuto i conflitti sindacali all'interno di quel particolare ambiente socio-tecnico.

Prima di affrontare il discorso sul metodo che Duccio ha adottato nella sua ricerca storica del lavoro, mi preme fare una precisazione. Duccio Bigazzi sceglie come suo campo d'indagine la fabbrica e in questo assorbe e interpreta lo spirito del tempo. Mai come

negli anni '60 e anni '70 la fabbrica ha goduto di tanto interesse da parte della cultura italiana, mai come in quei decenni si è conquistata una centralità sociale così marcata. Mai come in quegli anni è stata studiata con tanta passione e con competenza, dai sociologi prima di tutto, dell'industria o del lavoro, delle mobilitazioni sociali o dell'organizzazione, si pensi, un esempio per tutti, ai lavori di Pizzorno e dei suoi allievi. Nessuna di queste discipline ha potuto evitare di fare i conti con una fabbrica che era anche – e in certi momenti, soprattutto – sede di conflitti. Questi conflitti riportavano a galla tutte le problematiche politiche che erano man mano scomparse dalla scena negli anni in cui, dopo la vittoria della DC alle elezioni del '48, si era diffusa nelle fabbriche una pace sociale forzata. Ritornavano a galla anche le ideologie e le rappresentazioni della classe operaia, precedenti quel periodo, in particolare quelle che erano intrise dell'epica della Resistenza e dell'antifascismo, con il risultato d'imprimere al lavoro storico e al trasferimento della memoria una torsione che avrebbe prodotto in una certa misura una narrazione mistificata, contro la quale Duccio avrebbe combattuto per tutta la sua attività di ricercatore. Questo atteggiamento critico di Duccio è stato però, a mio avviso, male interpretato perché, rappresentandolo come persona seria e scrupolosa, storico "obiettivo" che cerca di depurare da incrostazioni ideologiche i discorsi sul lavoro e la classe operaia, la sua figura ha rischiato di essere inserita nel processo di normalizzazione che ha visto negli anni '80 tante persone con esperienze nei gruppi della cosiddetta "ultrasinistra", seppure passeggero, prodursi in non richiesti autodafé ed in plateali "pentimenti", anche solo per essersi fatti crescere i capelli nel '68. In questa raffigurazione, a mio avviso, caricaturale, si nasconde l'implicita convinzione che gli anni '70 siano stati sotto questo punto di vista solo anni d'illusioni e di mistificazioni, di slanci irrazionali e di comportamenti criminali. Gli anni non a caso chiamati "di piombo", definiti "tetri", anni di

folle intellettuali alle quali una coscienziosa ricerca scientifica avrebbe saputo porre rimedio. Mi ribello a questa raffigurazione di Duccio e del suo tempo, a questa immagine di Duccio sia come uomo che come storico, perché vorrei ricordare che, se l'ambiente socio-tecnico della fabbrica è stato così presente nella cultura italiana, anche presso strati sociali e professioni che non avevano mai avuto dimestichezza con esso, ciò è dovuto proprio al fatto che quell'ambiente ha cominciato a "parlare di sé" con le voci del conflitto operaio. Il processo di modernizzazione della cultura italiana, determinato da una sempre maggiore consapevolezza di essere una potenza industriale, non avrebbe mai riscoperto o riletto la fabbrica in quel modo se non ci fosse stato un così massiccio e prolungato conflitto industriale. Un conflitto che ha risvegliato l'interesse e toccato la coscienza di magistrati ed avvocati, alle prese con lo Statuto dei Lavoratori, di medici alle prese con la nocività in fabbrica, di insegnanti, sollecitati dalle 150 ore, di professionisti dell'informazione e fotografi, di cineasti. Molte deontologie professionali furono scosse e messe in discussione, una componente della borghesia, della cultura, si trovò a fare i conti con lo specifico ambiente socio-tecnico chiamato fabbrica, che finalmente parlava non con la voce degli uffici stampa delle aziende ma con la voce diretta degli operai. Anche gli storici ci dovettero fare i conti e misero nella loro cassetta degli attrezzi la storia orale, praticata fino a quel momento solo da storici "scalzi" o da antropologi alla De Martino o da sociologi di frontiera come Montaldi. Duccio è figlio a pieno titolo di questa stagione e lo è proprio quando combatte contro i cliché della rappresentazione della classe operaia, è figlio del suo tempo, partecipa a pieno titolo a questo momento di modernizzazione del paese che ha contribuito a svecchiare le discipline, non è lo storico che si ritira nella *turris eburnea* della ricerca accademica per non sentire gli spari. Non dimentichiamo che quando quella voce operaia si è spenta, dopo i 35 giorni della Fiat, nell'ottobre del 1980, emettendo nei trent'anni successivi solo lamentosi vagiti, si è spenta anche la conoscenza della fabbrica nella cultura italiana, si è spento, nell'accademia soprattutto, l'interesse culturale per il lavoro – tranne per alcuni studiosi come Berta, Musso e pochi altri – si è spento prima ancora che il processo di deindustrializzazione avesse portato a termine la sua opera distruttiva di una classe sociale. E ancora oggi ha difficoltà a orientarsi in un universo di continua destrutturazione del lavoro e di precariato universale. Certo, Duccio potrà aver avuto presente le grottesche rappresentazioni della classe operaia che circolavano in certi gruppi politici anche a lui vicini, ma si è trattato di fenomeni marginali, che non possono in alcun modo offuscare la realtà degli anni '70, che è stata quella di un amplissimo processo di emancipazione delle cosiddette "classi subalterne".

Collocare lo studio del lavoro in uno specifico am-

biente socio-tecnico significa assumere un punto di vista che privilegia l'analisi del rapporto uomo-macchina. Duccio è un appassionato studioso della tecnologia ma non ha interesse per la tecnica in sé bensì per i processi sociali che l'impiego di una determinata tecnologia mette in opera, attraverso la tecnologia lui riesce a individuare i processi di deprofessionalizzazione di una parte del personale operaio, attraverso la graduale, discontinua, introduzione della tecnologia di ultima generazione a Mirafiori, per esempio, riesce a cogliere il persistere di strati qualificati di forza lavoro anche là dove in teoria avrebbero dovuto essere eliminati, attraverso la tecnologia individua il ruolo dei tecnici di produzione, attraverso la tecnologia coglie i processi di disciplinamento della forza lavoro. Il saggio su Mirafiori è un saggio di faticosa lettura, nel quale, con una precisione che certe volte sconfinava quasi nella pedanteria, Duccio segue passo dopo passo l'introduzione di macchinario ultima generazione, in massima parte di provenienza americana. Si potrebbe dire che si tratta di un saggio sulla cosiddetta "ibridazione" del modello fordista da parte dei costruttori europei, tema che era stato messo al centro della ricerca del gruppo Gerpisa (*Groupe d'études et des recherches permanent sur l'industrie et les salariés de l'automobile*). In realtà è un'indagine sottile sui rapporti tra cinque diversi livelli della gerarchia aziendale: il livello dell'*intelligence*, dei dirigenti e tecnici inviati in America a visitare e studiare le fabbriche dell'auto ed a prendere contatto con i produttori delle macchine utensili e con gli studi di consulenza che avrebbero fornito assistenza tecnica alla Fiat; il livello del management cui spetta la gestione dei flussi finanziari, le operazioni di finanziamento degli acquisti, i rapporti con i ministeri vigilanti sulle operazioni d'importazione, un gruppo preoccupato del rapporto tra costi e ricavi; il livello dei tecnici di produzione abituati a ragionare in termini di mera produttività; il livello delle strutture di controllo e disciplinamento, come possono essere il cronometrista o il capo reparto con limitata autonomia nei confronti dei gestori dell'Ufficio tempi e metodi, che possiamo considerare come quinto livello, focalizzato sulla pianificazione. Sono cinque segmenti, cinque funzioni, della gerarchia aziendale che interagiscono tra loro, sono cinque figure di *white collar* i cui comportamenti sono tanto più intellegibili quanto più puntuale e dettagliata è la descrizione del macchinario che via via viene sostituito e del macchinario di ultima generazione che entra in fabbrica. Tra l'altro, il saggio su Mirafiori mette in luce molto bene l'importanza della logistica di produzione, del *materials handling* – per dirla col moderno linguaggio dei professionisti della *supply chain* – cioè l'alimentazione delle linee di produzione, le cui problematiche la direzione Fiat non riesce a mettere a fuoco per decenni, ci arriverà solo alla fine degli anni '50, quando capisce cosa significa il trasporto dei materiali in un flusso continuo e "teso". La narrazione di Duccio procede come un continuo

crescendo, quando poi arriva a ricostruire la fase finale del passaggio dai complessi a piattaforma girevole alle transfer e poi – passo conclusivo del processo di fordizzazione – all'introduzione dei convogliatori a gancio, quando il grado d'integrazione tra diversi reparti e cicli di produzione raggiunge, con la produzione della 600, lo stato di "sistema", la sua narrazione, dicevo, riesce a dare al lettore la sensazione di un'apoteosi, di un trionfo. Ma la marcia trionfale durerà poco – avverte Duccio – nel '62 inizia il ciclo di lotte proprio contro quel "sistema", un ciclo che si prolungherà quasi per vent'anni. Duccio analizza i cambiamenti tecnologici come passaggi da forme di disciplinamento della forza lavoro ad altre, secondo un processo che esercita potere di controllo proprio perché non è lineare, pieno di modificazioni, aggiunte, ripensamenti continui. L'apparente "indecisione" del management Fiat nell'introdurre tutte insieme le innovazioni tecnologiche sul mercato, il suo procedere a macchia di leopardo, non sono il segno di incertezze o idee confuse sulla strategia da seguire ma bensì la logica di un procedere empirico, pragmatico, del tutto al riparo dalle infatuazioni ideologiche per il sistema fordista. La narrazione di Duccio apparentemente segue una logica ingegneristica, in realtà è la descrizione di un processo sociale, lo scopo della narrazione è l'individuazione di processi sociali e dei soggetti diversificati che li interpretano. Processi che spesso lui non esplicita, lasciando quasi al lettore accorto il compito di intuirli, di chiarirsi da sé. Prendiamo proprio il processo di "ibridazione", cioè l'inserimento graduale, non meccanico, di metodi e tecnologie di ultima generazione, fino all'adattamento alle condizioni "europee" di certe macchine utensili, che vengono opportunamente modificate. Un processo del genere come avrebbe potuto essere realizzato senza la collaborazione di operai specializzati che sapevano tutto della macchina da sostituire ed erano in grado – meglio dei tecnici di produzione – di capire quali effetti avrebbe avuto il nuovo macchinario se inserito come da specifiche del produttore? Resta il fatto che il saggio su Mirafiori illustra molto più chiaramente il ruolo dei *white collar* che quello dei *blue collar*. E qui s'innesta il discorso della "passività operaia".

Cosa intendo dire? La rappresentazione della fabbrica negli anni '70 era fortemente condizionata dal conflitto industriale, la forza lavoro della fabbrica veniva percepita quasi come una variabile indipendente, sembrava impossibile parlare di operai di fabbrica o di classe operaia senza considerare il conflitto uno dei suoi elementi costitutivi. Ma non era sempre stato così, chi si occupava di storia del Novecento in fabbrica, in particolare in Italia e in Germania, doveva fare i conti con una prolungata passività operaia, con un comportamento non conflittuale che non poteva essere spiegato solo con la repressione delle libertà sindacali, si doveva riconoscere che i lavoratori avevano dato alle politiche e alle scelte strategiche

dei regimi dittatoriali un ampio consenso. Un tema particolarmente bruciante in Germania, che suggerì a una scuola di pensiero la tesi che il nazionalsocialismo non fosse un fenomeno piccolo borghese o sottoproletario, come voleva la storiografia comunista, ma un fenomeno specificamente operaio. (È il tema a cui è dedicato il mio libretto "Nazismo e classe operaia"). Scuola di pensiero che si opponeva frontalmente alla storiografia della ex DDR, dove la passività della classe operaia tedesca negli anni '30 era spiegata solo come effetto di un sistema repressivo totale e privo di smagliature e le anomalie venivano individuate nelle storie personali di militanti comunisti che, magari scoperti a distribuire un volantino, venivano internati in un Lager e lì lasciati consumare di stenti. Storiografia che era, per un verso, puro martirologio, per altro verso puro rifiuto di prendere in considerazione l'innovazione presente nelle politiche sociali del regime e nella politica della DAF, Deutsche Arbeitsfront, il sindacato nazista. In questo contesto ebbero un effetto dirompente gli scritti di Tim Mason su *Arbeiterklasse und Volksgemeinschaft*, che furono conosciuti in Italia anche tramite il gruppo che stava attorno alla rivista "Primo Maggio", di cui faceva parte Karl Heinz Roth, che fu uno dei primi a recensire e segnalare quell'imponente lavoro in Germania. Cosa c'era di nuovo nello scritto di Mason? L'individuazione, attraverso una meticolosa documentazione, di comportamenti nella classe operaia tedesca che non erano apertamente conflittuali ma dimostravano una non adesione ai valori del regime nazista e una volontà di non sottostare alle sue direttive, era la scoperta di una microconflittualità che teneva conto di comportamenti della classe operaia, sia in fabbrica che fuori, che non erano mai stati presi in considerazione. Lo storico si poneva domande inedite e percorreva sentieri di ricerca mai battuti, poteva essere un insegnamento di metodo forte e un suggerimento per rileggere la vicenda della classe operaia italiana sotto il fascismo. Duccio colse subito la novità di questa dimensione, che Mason ribadì, correggendo anche certi suoi giudizi precedenti, nel libro *Intention and explanation: a current controversy about the interpretation of National Socialism*, pubblicato a Stoccarda nel 1981. Duccio Bigazzi e Tim Mason, a mio avviso, avevano notevoli affinità come ricercatori, erano simili nel porsi le domande e nel gusto di demolire i cliché. È significativo invece, a dimostrazione dell'apertura mentale di Duccio, che egli seguisse con interesse e simpatia il lavoro di "Primo Maggio", una rivista che aveva un'impostazione quasi agli antipodi con la sua visione del mestiere di storico. Una storia "militante", che orrore! Eppure in Germania il filone di "Primo Maggio" sarebbe riuscito a conquistarsi una posizione importante, soprattutto con quel libro sul lavoro coatto alla Daimler Benz (1986), che non solo portava un nuovo contributo alla conoscenza dell'industria dell'auto ma apriva la strada alla stagione dei risarcimenti: migliaia di persone o discen-

denti diretti delle medesime, che erano state costrette ai lavori forzati nelle fabbriche del regime nazista, avrebbero avanzato richiesta di risarcimento ottenendo soddisfazione. Karl Heinz Roth e la sua compagna Angelika Ebbinghaus avrebbero trovato poi un finanziatore con larghe disponibilità in Philipp Reemtsma ed avrebbero fondato la *Hamburger Stiftung zur Sozialgeschichte des 20. und 21. Jahrhunderts* e la rivista "1999". Sui numeri di aprile del 1989, di gennaio 1990 e di aprile 1990 sarebbe stato pubblicato il saggio in tre parti *Theorie und Geschichte des Massenarbeiters in Italien* dove i lavori di Duccio venivano ampiamente illustrati e analizzati. Dopo la rottura con Reemtsma l'archivio e la biblioteca della Fondazione – che oggi conta 40 mila volumi circa – sarebbero stati trasferiti a Brema nei locali dell'Università. Ho riportato queste circostanze non solo perché sono quelle nelle quali s'inquadra la mia frequentazione ed amicizia personale con Duccio ma perché dimostrano come Duccio non avesse perduto né i contatti né l'interesse per chi aveva un'impostazione del tutto diversa dalla sua e, lungi dal ripudiare la propria esperienza nei gruppi radicali dell'estrema sinistra, ne traveva spunto per nuove ipotesi di ricerca, muovendosi sul terreno del cosiddetto "uso pubblico della storia". Sull'ultimo numero di "Primo Maggio" nell'autunno del 1988, veniva pubblicata una lunga intervista con Duccio, condotta da Cesare Bermani, che prendeva spunto dall'uscita del volume sul Portello. Bigazzi spiega con molta chiarezza con quale approccio si è avvicinato alla storia degli operai dell'Alfa nei primi decenni del Novecento e quali sono stati gli elementi che gli hanno permesso di demolire lo stereotipo dell'operaio professionale, attaccato all'azienda, milanese, buon socialista. La realtà era ben diversa, una classe operaia in genere venuta da fuori, di altissima mobilità interaziendale, che si autolicenziava per trovare qualcosa di meglio, autonoma e ribelle alla disciplina e alle direttive del movimento operaio, quasi antesignana di quella anni '60 ma con un forte senso identitario nel mestiere. Gli stereotipi, le mitologie, le semplificazioni sono i bersagli preferiti di Duccio. C'è un passaggio di questa intervista che a me pare molto significativo. Parlando del lavoro per il secondo volume sul Portello, fondato su molte testimonianze orali che gli avrebbero permesso di interpretare le fonti scritte, Bermani gli chiede "Quanti anni hai lavorato?" Risposta:

"Dieci. In una ricerca storica non occasionale i tempi di traduzione pratica sono lunghissimi. In realtà, quello che volevo dimostrare in questa ricerca l'avevo già capito sin dall'inizio. Ma il lavoro di rifinitura e di completamento di una traccia che c'era dopo pochi mesi di ricerca, mi ha occupato dieci anni".

A me sembra significativa questa frase perché smentisce l'idea di un lavoro di ricerca che, per scrupolo di obbiettività, parte senza un'ipotesi ben precisa, senza una convinzione, ma lascia che siano i documenti a scoprirla e solo alla fine il ricercatore capi-

sce dove va a parare. Qui invece, come la intendo io, viene sottolineata l'importanza del "progetto", cioè di un'idea forte che è la molla dell'indagine, qualcosa per cui lo storico sa già all'inizio dove vuole andare a parare. Lo chiamo "progetto" o "idea progettuale", come quella che ha l'architetto quando concepisce i lineamenti, il volume, la forma essenziale della costruzione e ne fa il primo schizzo. Lo storico, si dice, deve essere pronto a cambiare idea se un documento contraddice la sua ipotesi di partenza, dev'essere prudente e scrupoloso, io penso invece che la molla dell'indagine è quando uno è convinto di avere qualcosa di nuovo da dire. È questa sicurezza iniziale, questa "visione" che è caratteristica dello storico vero, a mio avviso. È con questa idea progettuale che riesce con sicurezza a stabilire una gerarchia delle fonti, a individuare di colpo il documento più eloquente, nel quale sono contenute magari poche parole ma rivelatrici, ed a mettere in secondo piano tanti altri. Lo storico si deve esporre, quello che si nasconde dietro montagne di documenti o di citazioni, che dice e non dice e l'essenziale lo fa dire sempre da qualcun altro, riservando a sé il ruolo del puro moderatore, è un passacarte, non uno storico. La mia forse è un'idea molto "autorale", come si dice oggi, di fare storia, ma non credo che l'impostazione di Duccio fosse molto diversa. In conclusione Bermani gli chiede quali libri di storia lo hanno stimolato per il lavoro sul Portello e lui, oltre al solito *Agnelli* di Castronovo, cita di Spriano la *Storia di Torino operaia e socialista. Da De Amicis a Gramsci* e aggiunge:

"Se pensi che io ho deciso di fare lo storico proprio perché non mi piaceva la *Storia del Partito Comunista* di Spriano, che mi pareva il modo sbagliato di fare storia... Ti parrà forse buffo che della storiografia italiana io mi sia rifatto a ricerche di molti anni fa, forse anche un po' datate. Ma sai, dopo di allora al peggio non c'è stato fine..."

e termina l'intervista citando, come storici che per lui sono stati un riferimento, gli americani, da Montgomery a Gutman a Tamara Hareven. E questo è un altro elemento per il quale il lavoro di "Primo Maggio" lo interessava, tra i collaboratori della rivista ci sono stati infatti alcuni tra i migliori americanisti italiani, da Cartosio a Fasce, da Portelli a Gambino, che hanno riportato e analizzato con costanza le ricerche più aggiornate sulla storia del movimento operaio negli USA.

Fierezza del mestiere. Ecco un altro esempio del debito che Duccio aveva contratto con gli storici americani. Volume sul Portello, pp. 85-89, paragrafo intitolato *Il 'codice etico' degli operai di mestiere*. Duccio dichiara la sua idea di professionalità, idea che sarà il filo conduttore del volume. Nella tradizione della letteratura del movimento operaio la professionalità è riferita all'abilità manuale ed alla conoscenza tecnica dell'utensile, a questa si associa l'idea di una "aristocrazia operaia", gelosa dei propri privilegi, fedele a un suo "codice etico", l'orgoglio di saper

fare un lavoro alla perfezione, bravura che sta tra l'artigianato e l'opera d'arte. Un esempio di rispettabilità. Duccio non rifiuta questa idea di professionalità ma la ritiene incompleta, insufficiente e passibile di creare dell'operaio professionale un'immagine iconica, un idealtipo, una figura astratta, se non caricaturale. Secondo Duccio l'operaio professionale è quello che sa difendere la propria professionalità dai continui attacchi della gerarchia aziendale. Non è essenzialmente il "bravo operaio", il "lavoratore rispettabile" ma l'operaio che è sempre sul chi va là, che sa gestire il rapporto con la gerarchia in un permanente braccio di ferro, che può, ma non deve necessariamente, sfociare in un conflitto aperto. A un'idea statica di professionalità Duccio oppone un'idea dinamica. Se nell'idea tradizionale l'operaio professionale era anche un operaio fortemente individualista, nell'idea di Duccio egli è pervaso da un sentimento di solidarietà, sa che proteggendo la propria professionalità protegge anche quella degli altri e a questo proposito Duccio cita David Montgomery, come fonte di questa sua diversa idea di professionalità, cita i lavori di Gisela Bock e Bruno Ramirez, pubblicati nella collana Materiali Marxisti di Feltrinelli, cita lo storico Craig Littler il quale

"sottolinea il coesistere di due elementi nel concetto di professionalità: il primo tecnico, costituito dalle mansioni assegnate (*task range*), l'altro sociale, definito in relazione al *discretionary content* del lavoro svolto" (Il Portello, nota 135, p. 89).

Non so se è chiaro il deciso cambiamento di paradigma che questa idea di professionalità porta con sé e le prospettive del tutto inedite che essa apre alla ricerca storica sul lavoro industriale nel periodo della graduale affermazione del fordismo. Se l'idea di professionalità viene riferita esclusivamente al rapporto uomo-macchina, la storia dell'introduzione di tecnologie e sistemi organizzativi fordisti nell'industria dell'auto europea tra le due guerre può essere vista come la storia di una progressiva *gentrification* delle fabbriche da parte di operai comuni poco qualificati e la parallela espulsione dei vecchi operai specializzati. Un processo meccanico provocato dalla mera sostituzione di macchinario e dall'introduzione dei convogliatori; un sistematico allontanamento del bravo operaio di mestiere attaccato al suo lavoro e alla perfezione del prodotto, e una sua sostituzione con l'operaio comune, privo di un codice etico, completamente alienato e del tutto indifferente se dalla sua linea di montaggio esce un prodotto difettoso oppure no. L'impostazione di Duccio è completamente diversa e pone interrogativi continui sulla complessa interazione di elementi umani, soggettivi, sociali in un ambiente socio-tecnico votato alla produttività, cioè sottoposto ad una continua, incessante pressione per produrre di più, più in fretta, dove il campo d'azione delle operazioni programmabili si allarga sempre di più e lo spazio di *discretionary content* del lavoro professionalizzato diventa sempre più stretto. Non è un

caso che questo ragionamento sull'idea di professionalità Duccio lo inserisca commentando la notizia di un giornale sindacalista rivoluzionario, "L'avanguardia" del 1 novembre 1913, dove si parlava del tentativo d'introdurre all'Alfa guadagni di cottimo inferiori, pur aumentando la produttività, sfruttando la condiscendenza di un paio di operai, disposti a lavorare come matti per dimostrare che una determinata operazione si poteva fare in un tempo molto inferiore. Circostanza ben nota questa a chiunque abbia lavorato in fabbrica nel Novecento, scena che si sarebbe ripetuta migliaia e migliaia di volte nella storia dell'Alfa e della Fiat. Chi sapeva cogliere al volo il tentativo messo in atto dal padrone e sapeva come contrastarlo, quello era l'operaio professionale. Si potrebbe dire quindi che, secondo l'idea di Duccio, professionale è l'operaio che sa proteggere il "contenuto discrezionale" del suo lavoro. Quindi l'immagine che ne esce è molto diversa da quella tramandataci dal movimento operaio: non è vero che il "saper ben fare" dell'operaio specializzato rappresentava l'incontro, il terreno di cooperazione, tra l'interesse dell'azienda e l'interesse operaio. L'operaio professionale era al contrario un elemento di resistenza all'innovazione padronale, ma era una resistenza silenziosa, senza gloria, senza epica, una resistenza che non sfociava in conflitto aperto, dunque difficile da vedere, da documentare – ecco l'importanza della problematica sulla "passività operaia"! Non era una resistenza conservatrice perché proteggeva i valori di solidarietà. Per dirla ancora con Duccio:

"la reale natura delle trasformazioni in atto nell'industria meccanica e in particolare in quella dell'auto non è quella di una pacifica e autonoma evoluzione della tecnologia e dell'organizzazione del lavoro verso forme 'moderne', ma un conflitto quotidiano, logorante e segnato da alterni rapporti di forza. Da una parte, operai la cui professionalità non era tanto e solamente costituita da un insieme di abilità tecniche, quanto dalla capacità di controllare i tempi e i modi di erogazione della propria forza lavoro. Dall'altra, industriali per i quali l'introduzione di nuovi macchinari, metodi di organizzazione e forme salariali non era determinata esclusivamente da ragioni tecniche di efficienza, ma aveva come obiettivo complementare l'affermazione della loro piena capacità di gestione del processo produttivo." (Il Portello, pp. 86-87).

A questo punto mi chiedo perché Duccio non ha mai usato nei suoi scritti – lo dico a memoria, non ho mai fatto una ricerca specifica usando le tecniche digitali – il termine di "operaio massa". Me lo chiedo perché penso di avere una certa responsabilità nel concepimento e nella diffusione di quel termine.

Non escludo, anzi, è molto probabile che quando Duccio se la prende con le rappresentazioni semplificate e mistificate della classe operaia se la prenda anche con quella mia trovata linguistica. Aveva ragione, naturalmente, a mia discolpa posso dire soltanto che, mettendo le basi di "Primo Maggio" avevo cercato di

cambiare strada, in modo da affrontare le problematiche operaie in maniera meno ideologica. Non avrei tirato in ballo questi aspetti di carattere personale se non fossi convinto che nello stesso periodo le diverse concezioni di professionalità stavano all'origine di un dibattito molto acceso che si scatenò nel movimento sindacale prima e dopo l'autunno caldo a proposito delle rivendicazioni egualitarie. "Aumenti uguali per tutti! La seconda categoria per tutti!" e slogan di questo genere crearono un forte imbarazzo nella base e nella dirigenza della CGIL ed uno scontro aperto tra la FIOM di Bruno Trentin e la FIM di Pierre Carniti. Era profondamente radicata, nella cultura del militante sindacale CGIL, l'idea che i diversi gradi di professionalità dovessero essere retribuiti in maniera differenziata, Trentin lo disse apertamente che considerava ingiusta la rivendicazione degli aumenti uguali per tutti, alla fine l'accorse solo per non rompere l'unità sindacale. Il problema della professionalità e di tutto l'ampio corollario di problematiche sindacali che si porta dietro non è solo un problema culturale d'interesse per gli storici come Duccio, è un problema *politico* che non ha ancora cessato di infiammare gli animi. Si vedano le recenti dichiarazioni di ex dirigenti della CGIL e della CISL, i quali, ricordando quella stagione, ribadiscono oggi con ancora maggior veemenza la loro diversità d'opinione a questo proposito "Il punto unico di contingenza e gli aumenti uguali per tutti sono stati dei grandi errori"

tuona Antonio Pizzinato in un'intervista del 2015; Carniti, invece, in un'intervista rilasciata l'estate scorsa, 2016, dice che non si trattava di

"un insensato egualitarismo, ma il rifiuto di differenze salariali gestite unilateralmente dalle aziende, i sistemi premianti affidati alla discrezionalità delle gerarchie di fabbrica, la contestazione delle discriminazioni nelle retribuzioni. Per me era una tipica questione di principio (sindacale): per valorizzare la dignità del lavoro bisognava introdurre criteri oggettivi di classificazione delle mansioni facendola finita con i premi discrezionali sulla base della fedeltà aziendale".

Quelle che potrebbero sembrare sottili distinzioni nell'approccio metodologico degli storici, sono in realtà questioni brucianti che ancora non hanno smesso di dividere i protagonisti delle lotte operaie degli anni '60. Quando la CGIL sosteneva la necessità di mantenere le differenziazioni salariali, perché erano un riconoscimento della diversa professionalità, un fattore meritocratico, lo diceva anche pensando di rappresentare in primo luogo e di tutelare gli interessi dell'attrezzista, dell'operaio di mestiere, che spesso era stato il militante più fedele all'organizzazione, il membro di Commissione Interna più accorto. Quando la CISL invece sosteneva gli aumenti uguali per tutti pensava anche di rappresentare e di tutelare gli interessi soprattutto del giovane immigrato entrato in fabbrica da poco, operaio comune. A Carniti quelli della FIOM dovevano apparire dei conservato-

ri, alla FIOM Carniti doveva apparire un demagogo. Su questi due atteggiamenti non potevano non aver esercitato una certa influenza gli stereotipi dell'operaio di mestiere e dell'operaio comune, lo aveva messo bene in luce un libro che deve avere offerto a Duccio molti spunti di riflessione, *Il lavoro come ideologia* di Aris Accornero. Insisto nel ricordare queste circostanze per dire che la tenacia quasi ossessiva con cui Duccio cerca di demolire l'immagine stereotipata della classe operaia deriva non solo da una preoccupazione di rigore scientifico ma anche, a mio avviso, dal desiderio di contribuire a uno svecchiamento della cultura sindacale. Il fatto di avere una vera e propria idiosincrasia per il linguaggio "operai-sta" non significa che volesse estraniarsi dal dramma che il movimento sindacale stava attraversando in quel periodo. Tutto questo non fa che accrescere l'attualità dei lavori di Duccio e la loro strettissima connessione con gli eventi a lui contemporanei. Come tutti i grandi, veri, storici, lui sa riportare le tensioni, le passioni del suo tempo di vita nella trattazione dell'epoca storica che gli interessa.

La sistematica opera di demolizione di convinzioni consolidate e di rappresentazioni mistificanti che Duccio ha condotto dimostra quanto importante fosse per lui il terreno dell'analisi dell'immagine, in particolare dell'immagine che le aziende volevano dare di sé. Riporta sempre con molto scrupolo i reportages, le impressioni che ricavano giornalisti e visitatori che erano entrati in fabbrica ed avevano percorso le officine. Ai suoi albori l'industria dell'auto si vuole presentare come un'industria "nuova", dove anche i locali e le sistemazioni per gli operai sono comode e pulite, dove regna l'ordine pur nel parossismo della produzione. E così, sin dai tempi della Darracq, viene costruita dalla direzione dello stabilimento e dai suoi addetti alle relazioni esterne anche una figura di operaio che corrisponde all'immagine di ordine e di efficienza, immagine che il movimento operaio, nello sforzo di costruirne una propria, non smentisce o almeno non smentisce del tutto. Il risultato è una figura disegnata secondo i criteri e gli interessi altrui, che si contrappone al soggetto come una sua ombra deformata. Il lavoro di Duccio è quello di restituire al soggetto la sua vera identità, la sua vera ombra. Operazione possibile quando il soggetto può ancora parlare, rendere testimonianza, ma sembra impresa difficile quando ormai non può più parlare e l'unica possibilità di riuscirci sta in un meticoloso lavoro sulle fonti scritte. Ma quali? Ed è qui che l'idea di professionalità deve sin dall'inizio avere la forza di "idea progettuale", per capire di quali fonti si tratta di andare alla ricerca. Non sempre le fonti orali sono di aiuto. Nell'intervista a "Primo Maggio" Duccio confessa che

"intervistare i tecnici o gli ingegneri è spesso catastrofico, perché le interviste talvolta si riducono a interrogatori con risposte 'sì' o 'no'. Non per reticenza ma proprio perché non ritengono elemento degno di ricordo la vita normale della fabbrica".



Oppure quando – lo ricorda in una nota dello scritto su Mirafiori – un ex dirigente dell’azienda accetta d’incontrarlo solo nei locali del Centro storico Fiat, non gli permette di registrare la conversazione e rifiuta di fornirgli le fotocopie dei documenti e delle planimetrie della fabbrica di trent’anni prima che aveva portato con sé. Non vorrei qui aprire il discorso sull’uso delle fonti orali da parte di Duccio, tema sul quale molti suoi amici, colleghi e discepoli si sono esercitati. Non avrei nulla di nuovo da dire, mi basta ricordare che nella sua crociata contro gli stereotipi Duccio sa benissimo quale ruolo nefasto può produrre “l’affabulazione”. Ed ancora una volta abbiamo dimostrazione della sua “modernità”, se si pensa che rilevanza ha assunto nelle pratiche aziendali e nella presenza pubblica dell’impresa la politica dell’immagine.

Ultimo punto che vorrei toccare, per limitarmi almeno agli aspetti essenziali della ricerca di Duccio sul lavoro industriale – in realtà sarebbero da trattare almeno una decina di altri aspetti – è quello che riguarda il conflitto. Negli anni ’70 abbiamo visto una vera e propria fioritura di monografie, tesi di laurea e altro dedicati a episodi di lotta collegati a vertenze sindacali, come se l’interesse per il lavoro e per l’ambiente di fabbrica fosse concentrato tutto su quelle finestre temporali della storia di un’azienda, in cui si era verificato lo scontro aperto tra lavoratori e direzione; spesso questi episodi venivano trattati e considerati come spartiacque tra due epoche, dando a loro un risalto e un’importanza spesso enfatizzati. In effetti è spesso accaduto che dopo scioperi prolungati certe fabbriche abbiano cambiato volto e sia cambiata anche, in meglio o in peggio, la condizione operaia. Ma non è questo il punto, ho introdotto questo discorso per dire che negli anni ’70 la “cronaca della lotta” ha assunto uno specifico formato, tanto da diventare quasi un genere o subgenere narrativo. Duccio questo genere non lo ha mai praticato, anche quando trattava periodi e contesti tramandati come momenti epici di lotta operaia. Tipico caso: gli scioperi del marzo 1943 a Torino. Io trovo molto interessante e significativo il modo in cui Duccio nel saggio “La fabbrica nella crisi del regime fascista” riesce a *non* parlare degli scioperi del marzo 43, pur dedicando tutta la sua attenzione al disagio e alle sofferenze di chi lavorava in fabbrica, sia come operaio che come cittadino, proprio nel periodo in cui quegli scioperi hanno avuto luogo. Avesse dedicato anche lui piena attenzione alla dinamica della lotta, avrebbe circoscritto la rottura tra fascismo e classe operaia ai protagonisti e partecipanti agli scioperi. La sua idea progettuale è un’altra, la sua ipotesi di ricerca è ben più ambiziosa: capire perché la classe operaia ha determinato *il cedimento del fronte interno*, innescando un processo ben più ampio, al quale ha dato il suo contributo una platea ben più vasta di quella rappresentata dagli scioperanti del marzo 43. Gli scioperi sono stati come l’eruzione di un vulcano ma il regime è stato scosso dalle fondamenta da

un movimento tellurico di ben più vasta portata, determinato da fenomeni complessi e in gran parte inesplorati, che hanno indotto cambiamenti di mentalità ma anche consistenti spinte squilibranti, basti pensare all’altissima mobilità della forza lavoro, all’Alfa si tocca punte del 44%. Questa contrapposizione tra un movimento sismico, sotterraneo, che provoca il cedimento del fronte interno e un’eruzione violenta che palesa in tutta evidenza la rottura con l’ordine fascista, è anche una contrapposizione tra una resistenza passiva e una ribellione attiva, tra un comportamento doppiogiochista e l’eroico mostrare la faccia, tra la massa che si sottrae e l’avanguardia che sfida. È qui che a me sembra di cogliere una forte affinità con il lavoro di Tim Mason, Duccio è attratto dagli “invisibili” molto più che dagli eroi, dalla resistenza passiva più che dalla resistenza attiva. Ma questa passività non va confusa con immobilismo, non è l’accettazione del giogo ma il suo celato liberarsene. Gli autolicensingamenti sono strategie individuali di sopravvivenza ma, attuati in quel preciso momento storico, sono atti di violazione delle direttive del regime. La fabbrica rimane negli ultimi mesi di guerra, quando tutto va a rotoli, l’unica istituzione ancora in piedi, l’unica forma di protezione e di solidarietà. È una caserma, è un carcere ma è anche un’ancora di salvezza, un’arca di Noé. Questa fabbrica bifronte, in cui convivono ruoli opposti, rispecchia il disorientamento di un popolo, vittorioso e sconfitto al medesimo tempo, carnefice e vittima, disperato e speranzoso, fascista e antifascista, eroe e opportunista. È una narrazione con un respiro molto più ampio di quella che si limita a esaltare le gesta degli scioperanti del 43. Qui Bigazzi riesce a trasformare l’ambiente socio-tecnico della fabbrica in una specie di grandioso scenario dove si recita un’umana commedia, non solo uno scontro di classe. Le notazioni relative alla composizione di classe sono molto frequenti ma sembrano, tutto sommato, marginali. Si parla del ruolo delle donne, più significativo nell’indotto che nelle fabbriche centrali dell’auto. Non sottoposte al ricatto della chiamata alle armi, hanno meno rispetto della disciplina, accrescono l’indice di conflittualità. Si parla degli apprendisti, giovanissimi, un quarto della forza lavoro nell’industria bellica, che entrano con la prospettiva di restarci, in fabbrica, e non si distinguono per comportamenti conflittuali. Le due grosse componenti, gli addetti macchina, manovali specializzati e gli operai comuni, non cambiano significativamente il loro peso percentuale negli anni di guerra. *Non* si parla, se non en passant, dell’altro episodio tramandato con l’enfasi epica della Resistenza, il salvataggio degli impianti industriali da parte di una classe operaia professionalizzata, episodio che sappiamo quanto ha contribuito a creare l’icona del bravo operaio per il quale quella macchina, quel contesto socio-tecnico è la patria, non l’Italia. Certe volte si coglie l’intenzione di Duccio meglio nelle cose che non racconta e che talvolta dice di non voler raccontare, che in quelle di cui approfondo

disce l'analisi. In conclusione: il modo in cui tradizionalmente è stato trattato il conflitto industriale da parte degli storici – lo sciopero, la fermata di reparto, l'occupazione, i picchetti ecc. – era in maniera più o meno esplicita concepito come fase della costruzione dell'edificio chiamato “movimento operaio organizzato”, il sindacato, il partito. Negli anni '70 il tipo di conflittualità nuova che si manifesta dopo l'autunno caldo modifica questa impostazione e nelle “cronache delle lotte” si esalta la democrazia diretta, l'emancipazione degli operai comuni, l'autonomia operaia come traguardi più importanti del rafforzamento di un'organizzazione esistente. Se nei racconti della Resistenza alla fine il Partito è il vincitore, nelle cronache delle lotte anni '70 si cerca di dare maggiore risalto alla vittoria del collettivo operaio, potremmo dire che scompare la bandiera rossa dai racconti. Duccio è un grande artefice di ricostruzioni di conflitti senza insegne, senza slogan, senza gloria.

### Una riflessione per chiudere

Si potrebbe dire che il grande lavoro di Duccio è dedicato a un mondo che fu, un mondo che dalla storia contemporanea ha fatto in pochi anni il passaggio all'archeologia industriale. Le vicende specifiche dell'industria dell'auto in Italia, dopo il 1980, dopo le grida e i fischi delle lotte degli anni '70, ci hanno riservato un ventennio di silenzio surreale, alla fine del quale invece di trovare un'industria rafforzata da una pace sociale paragonabile a quella del Ventennio fascista, abbiamo scoperto un ammasso di macerie provocato da un management irresponsabile che è riuscito persino a cancellare l'Italia dalla lista dei paesi produttori di auto. Anche la classe operaia è stata cancellata, sia come soggetto sociale sia come fattore della produzione. Oggi, dobbiamo riconoscere che le acrobazie finanziarie di un manager italo-canadese hanno riportato in Italia l'industria dell'auto e l'ambiente socio-tecnico che si chiama fabbrica. Ma è così diversa da quella studiata da Duccio Bigazzi che il suo insegnamento metodologico pare difficilmente possa essere utile a chi volesse indagarla come storico. Cosa c'è a Pomigliano oggi che possa assomigliare a Mirafiori anni '60? Nulla. E se di classe operaia non possiamo più parlare, che interesse presenta Pomigliano se non per gli appassionati di robotica?

Un momento: oggi parlare di fabbrica non ha senso, si parla di ciclo dell'auto. Negli ultimi 30/40 anni i fenomeni della specializzazione flessibile e dell'outsourcing hanno trasformato la fabbrica monocentrica in un sistema a rete, in un universo multipolare tenuto insieme da una fittissima maglia di nervature che rappresenta il territorio della logistica e basterebbe pensare a questo, immaginare questo firmamento per rendersi conto della molteplicità di figure professionali che si agitano dentro, che appaiono, scompaiono, riemergono, si trasformano. Studiare oggi il ciclo dell'auto trascurando la logistica dell'au-

tomotive è come studiare un territorio senza prestare attenzione alle strade o alle infrastrutture di trasporto. Il passaggio dalle transfer e dai convogliatori a gancio ai robot non è l'aspetto più significativo della rivoluzione avvenuta nel settore in questi anni. Il vero salto di qualità è avvenuto quando tutto questo complesso sistema è stato sottoposto ai dettami di un codice chiamato Word Car Manufacturing, che ha proceduralizzato (non è una bella parola!) anche la minima operazione che si compie nel ciclo, stabilendo per ogni singolo passaggio dei protocolli che vanno rispettati rigorosamente, pena l'espulsione dal mercato delle aziende che non rispettano quel codice. E questo ha creato un segmento di tecnici dedicati al controllo, che costituisce di per sé un caso interessante di analisi della composizione della nuova forza lavoro. Ma esempi come questo ce ne sono a decine se si guarda non più alla fabbrica ma al sistema a rete che oggi è la nuova fabbrica. Anche quella che appare come la fase finale, anche Pomigliano, dove la monoscocca diventa un'automobile, e dove i robot dominano incontrastati, non è il punto di arrivo perché la logistica non si ferma lì, va avanti, non solo nella rete distributiva ma soprattutto nel servizio post-vendita, nell'assistenza al cliente, operazioni che, concettualmente, erano considerate ausiliarie ed oggi invece rientrano nel *continuum* del processo produttivo/distributivo. Allargando lo sguardo in questo modo, cercando di cogliere con l'occhio dello storico l'estrema complessità del ciclo dell'auto oggi, scopriamo anche che il conflitto invece di scomparire riappare prepotentemente, ma riappare nelle nervature della logistica, non nei gangli della produzione, riappare in quella che ieri era periferia ed oggi grazie al “flusso teso” (espressione che preferisco a quella comune di *just in time*) è diventata centro. Il ritorno dell'industria dell'auto sta producendo un *upgrading* del nostro sistema manifatturiero che si era concentrato sulle basse tecnologie e poteva servirsi di una facile delocalizzazione verso mercati del lavoro *low cost*. Questo ritorno sta producendo un *upgrading* della logistica, che in Italia si era concentrata quasi esclusivamente su una logistica distributiva “mordi e fuggi”, esasperata oggi dall'e-commerce. La *supply chain* dell'automotive va in direzione opposta. E torna anche l'interesse per il lavoro industriale, se non altro per scopi aziendali (si veda per esempio l'ampia inchiesta che ha coinvolto 5.000 operai di Pomigliano sotto la regia di sociologi come Luciano Pero, Anna Ponzellini ed altri). In questo quadro di possibile riqualificazione del nostro sistema manifatturiero, l'insegnamento di Duccio continua a rimanere attuale.

Sergio Bologna