

LA SPERANZA È NELL'OPERA. NON IN ZOOM



Le grandi fabbriche furono le levatrici della sindacalizzazione e, con la sindacalizzazione, nel secondo dopoguerra arrivarono "mobilità ascendente, sicurezza e benessere della classe operaia". Finita la grande fabbrica è iniziata l'epoca dei rider, del lavoro a giornata, della precarietà come condizione permanente.

di Fabrizio Tonello



gli operai che ci stavano andando con la loro gamella per il pasto. Adesso la FIAT non esiste più: per qualche anno si è chiamata FCA (sede in parte in Olanda, in parte a Detroit), ora ha preso il nome di Stellantis e lo stabilimento principale in Italia si trova a Melfi, a 532 metri d'altezza nelle montagne della Basilicata, 941 chilometri da Torino. Pare difficile da credere, ma Venezia era un tempo una città di fabbriche: l'arsenale era la più grande struttura protoindustriale d'Europa già ai tempi di Dante. Nella prima metà del Novecento l'isola della Giudecca, ai margini del centro storico, era costellata di fabbriche: il grande mulino Stucky, la Junghans (munizioni), la Dreher (birra) e altre. Poco a poco vennero sostituite da appartamenti o alberghi, mentre cresceva Marghera, con i suoi giganti della chimica e dell'alluminio. Adesso, Marghera è una specie di città-giardino e l'ALCOA (alluminio) è prima transitata dalla Sardegna, poi ha chiuso definitivamente (pochi mesi fa l'ha recuperata un gruppo svizzero, per la sola sede di Portovesme).

Ma di queste delocalizzazioni italiane ovviamente Freeman non si occupa: il suo libro è affascinante perché ci fa vedere quanto breve ed effimero sia stato il trionfo della fabbrica-monstre, come River Rouge della Ford, con le sue centinaia di migliaia di operai alle porte di Detroit o Magnitogorsk, in Unione Sovietica. La grande fabbrica, spiega l'autore, nasce già nella sua forma definitiva, "come Minerva dalla testa di Giove": edifici di quattro o cinque piani, lunghi e stretti, con molte finestre e un migliaio di operai. Così era il primo stabilimento tessile inglese, a Derby, nel 1721, molto prima che la macchina a vapore e poi l'elettricità arrivassero ad aprire l'epoca eroica della manifattura.

Freeman mette a fuoco alcune questioni interessanti nella storia dell'industrializzazione: in primo luogo, sia nei

paesi capitalisti che in quelli del socialismo reale, la gigantesca fabbrica è stata a suo tempo vista come strumento per ottenere un nuovo e migliore livello di vita per tutta la società, raggiungendo una maggiore efficienza grazie a tecnologie avanzate ed economie di scala. I grandi stabilimenti attirarono l'ammirazione di politici, artisti e scrittori: la fotografa Margaret Bourke-White disse: "Adoro le fabbriche".

Nello stesso tempo, il gigantismo ha sempre avuto ragioni più disciplinari che tecniche: la concentrazione della produzione in grandi siti permetteva di controllare meglio la qualità del prodotto, di evitare furti, di garantire la continuità del processo produttivo ma, soprattutto, di assicurare la disciplina di fabbrica grazie a una gerarchia autoritaria e spietata. Gli operai inglesi avevano l'abitudine di festeggiare "Saint Monday" dopo le bevute del fine settimana e l'organizzazione "razionale" del lavoro serviva prima di tutto a costringerli a presentarsi in fabbrica, più o meno sobri.

Gli stabilimenti di migliaia, o decine di migliaia, di operai erano certo produttivi, capaci di sfornare milioni di auto, di trattori e di carri armati o di aerei durante le guerre, ma i problemi che creavano divennero evidenti abbastanza presto. Uno era l'inquinamento provocato da quelli che il poeta inglese William Blake definì dark Satanic Mills ma l'altro, e più importante, scrive Freeman, fu la scoperta che "grandi gruppi di operai che lavorano insieme, vivono insieme, pregano insieme, bevono insieme e muoiono insieme possono trasformare le più grandi e importanti fabbriche da modelli di efficienza in strumenti di potere dei lavoratori".

Le grandi fabbriche furono le levatrici della sindacalizzazione e, con la sindacalizzazione, nel secondo dopoguerra arrivarono "mobilità ascendente, sicurezza e benessere della classe operaia". In questo Freeman è piuttosto sbrigativo: per settori consistenti della classe operaia americana, in particolare le minoranze etniche, "sicurezza e benessere" rimasero sempre dei miraggi, basta rileggere l'opuscolo *The American Workers* scritto dall'operaio di una fabbrica automobilistica Phil Singer con lo pseudonimo Paul Romano e pubblicato nel 1947 dalla piccola organizzazione marxista americana nota come "Johnson-Forest Tendency". Johnson e Forest erano gli pseudonimi dello studioso di Trinidad C.L.R. James e della filosofa di origine russa Raya Dunayevskaya. Ne ha scritto lo studioso Steven Colatrella su *Acoma*, la rivista degli americanisti italiani, nel 2018.

Tuttavia, è innegabile che la gigantesca fabbrica sindacalizzata abbia contribuito a creare "ciò a cui moltissimi americani guardano come un'epoca d'oro di prosperità condivisa, quando i figlisalivano più in alto dei loro genitori nella scala sociale e si aspettavano che i figli a loro volta facessero ancora meglio". È stato questo il miracolo 1945-75, o piuttosto il compromesso storico durato una trentina d'anni, a cui è seguita la brutale reazione delle oligarchie inglesi e americane di cui abbiamo conosciuto le conseguenze negli ultimi 40 anni, compreso Trump. Finita la grande fabbrica è iniziata l'epoca dei rider, del lavoro a giornata, della precarietà come condizione permanente.



Fabrizio Tonello è docente di Scienza Politica presso l'Università di Padova, dove insegna, tra l'altro, un corso sulla politica estera americana dalle origini ad oggi. Ha insegnato alla University of Pittsburgh e ha fatto ricerca alla Columbia University, oltre che in Italia (alla SISSA di Trieste e all'Università di Bologna). Ha scritto *Democrazie a rischio. La produzione sociale dell'ignoranza* (Pearson, 2019), *L'età dell'ignoranza* (Bruno Mondadori, 2012) *La Costituzione degli Stati Uniti* (Bruno Mondadori, 2010), *Il Nazionalismo americano* (Liviana, 2007), *La politica come azione simbolica* (Franco Angeli, 2003). Da molti anni collabora alle pagine culturali del Manifesto.