

Gli immigrati del fordismo

TORINO E DETROIT: DUE DISTRETTI OPERAI A CONFRONTO (1947-1973)

Nico Pizzolato

Detroit e Torino – la prima ribattezzata *Motor City*, la seconda spesso denominata “la città dell’auto” – sono state ambito privilegiato del dibattito novecentesco sulla natura del capitalismo fordista con la sua enfasi sulla grande fabbrica, sulle economie di scala, sulla pianificazione produttiva, ma anche con i suoi potenti movimenti sindacali e gli intensi momenti di lotta di classe.

Per la loro importanza come luoghi di produzione fordista, le due città sono poi diventate emblematiche del declino di questo paradigma produttivo. L’inesorabile deindustrializzazione che ha cambiato il tessuto urbano prima di Detroit e poi di Torino è stata spesso citata a conferma che il capitalismo sia adesso regolato da un altro modello, per comodità chiamato postfordista.

L’idea, peraltro sempre oggetto di discussione, che tra la fine degli anni sessanta e gli inizi del decennio successivo siano entrati in crisi molti degli elementi che caratterizzavano il fordismo-keynesismo del dopoguerra si è gradualmente imposta soprattutto col contributo della scuola regolazionista¹. I regolazionisti parlano di fordismo come «regime di accumulazione», un’espressione che designa una fase dello sviluppo capitalista regolata, appunto, sulla base di un complesso equilibrio tra agenti macroeconomici e forze sociali.

Detroit e Torino erano rappresentative degli elementi più salienti del regime di accumulazione predominante nel dopoguerra, ma erano al contempo eccezionali per il modo in cui l’industria automobilistica informava l’economia locale e lo spazio urbano e sociale. L’egemonia delle case automobilistiche a Detroit e Torino era considerata atipica sia negli Stati Uniti sia in Italia, dove le *company towns* erano di solito centri di piccola o media importanza, mentre le grandi città avevano un’economia diversificata. D’altronde fu proprio la concentrazione dell’attività manifatturiera in un unico settore ad avere poi legato il destino di queste città alle decisioni manageriali di questo o quel gigante dell’auto. In quanto aree metropolitane fortemente specializzate, Detroit e Torino erano quindi anche città «fragili» dove un’ap-

¹ Il fondatore di questa scuola è Michel Aglietta, *A theory of capitalist regulation: the US experience*, New Left Books, 1979. Per una sintesi critica vedi Robert Boyer, *The regulation school: a critical introduction*, Columbia University Press, 1990.

parente prosperità nascondeva debolezze strutturali dell'economia, tensioni sociali e carenze urbanistiche².

Ritengo che un approccio comparativo sia utile per inscrivere le vicende delle due "città dell'auto" nell'ambito transnazionale dello sviluppo e declino del fordismo-keynesismo, piuttosto che solo nelle storie locali e nazionali dell'industria automobilistica, del movimento operaio, o della nuova sinistra, che compongono la sterminata bibliografia su Torino e Detroit³. Un tale approccio potrebbe fornire anche una diversa chiave interpretativa sulla conflittualità operaia che ha caratterizzato il periodo in questione. Non si tratta di compilare un catalogo delle più significative somiglianze e differenze tra le due città, ma di ripensare la loro storia nell'ambito di un regime di accumulazione che aveva un'estensione internazionale.

Il fordismo si contraddistingue per una propria configurazione geografica basata sulla concentrazione dell'industria in specifiche agglomerazioni urbane o regionali. Di conseguenza esso crea grandi aree periferiche, all'interno e all'esterno dei singoli stati nazionali, che si caratterizzano per un alto tasso di disoccupazione, bassi salari, e un'organizzazione sociale «arretrata». Il Sud degli Stati Uniti, che comprende il *Deep South* e gli Appalachi, e il Mezzogiorno d'Italia, sono due regioni che, fino agli anni sessanta, corrispondono a questo identikit.

Negli anni quaranta, le zone rurali del Sud degli Stati Uniti cambiano aspetto a causa dell'introduzione della meccanizzazione (specialmente nella raccolta del cotone) che impone la fine dell'agricoltura di sussistenza dei fittavoli e dei mezzadri. Sono in primo luogo gli afro-americani a pagare il prezzo della conseguente crisi di occupazione e quindi ad emigrare in cerca di lavoro nell'industria bellica di città del Midwest come Detroit che diventano, nelle parole di Roosevelt, «l'arsenale della democrazia». Gli americani di colore naturalmente fuggono anche da un sistema di segregazione razziale che ogni giorno nega il loro diritto, costituzionalmente sancito, del *pursuit of happiness*.

Mentre negli Stati Uniti si usa l'espressione *the other America* per descrivere il divario tra Nord e Sud, in Italia si parla di «due Italie» per indicare un *gap* produttivo che nel dopoguerra aumenta invece di diminuire. In condizioni diverse, ma secondo una logica simile, il modello fordista mette in moto una migrazione epocale dal Sud al Nord che raggiunge l'apice a Detroit negli anni '40 e '50 e a Torino negli anni '50

² Paolo Ceccarelli, *Due città fragili: Detroit e Torino. Ovvero, come non si dovrebbe costruire la città moderna*, «il Mulino», n. 1, 1983, pp. 17-33.

³ Alcuni riferimenti fondamentali sono: Renzo Gianotti, *Trent'anni di lotte alla Fiat*, De Donato, 1972; Sergio Garavini ed Emilio Pugno, *Gli anni duri alla Fiat*, Einaudi, 1973; Giuseppe Berta, *Conflitto industriale e struttura d'impresa alla Fiat*, il Mulino, 1998; Diego Giachetti e Marco Scavino, *La Fiat in mano agli operai*, Bfs, 1999; Dan Georgakas e Marvin Surkin, *Detroit: I do mind dying*, South End Press, 1977; Nelson Lichtenstein, *Auto worker militancy and the structure of factory life, 1937-1955* «Journal of American History», n. 2, 1980; Id. *The most dangerous man in Detroit*, Basic Books, 1995; Harry Katz, *Shifting gears: changing labor relations in the US. Automobile industry*, MIT Press, 1987; Thomas Sugrue, *The origins of the urban crisis Race and inequality in postwar Detroit*, Princeton University Press, 1996; Heather Ann Thompson, *Whose Detroit? Politics, labor, and race in a modern American city*, Cornell University Press, 2003.

e '60, determinando lo sradicamento di masse di uomini e donne estranei alla società industriale.

In entrambi i casi l'immigrazione muta le caratteristiche sociali e demografiche delle due città dell'auto. A metà degli anni sessanta Detroit è per un terzo composta da americani di colore, mentre Torino è la più grande città "meridionale" dopo Napoli e Palermo. L'incontro tra immigrati e residenti comporta tanto momenti di contrapposizione quanto di accomodamento, ma le tensioni che si sviluppano attorno alla trasformazione dei quartieri residenziali, all'insufficienza dei servizi e all'inserimento sociale degli immigrati contribuiscono ad irrigidire gli stereotipi con cui si rappresenta l'altro. Nel mercato dualistico del lavoro fordistico dove all'occupazione stabile nella grande impresa si contrappone il lavoro precario o stagionale nella piccola fabbrica o nelle costruzioni, gli immigrati si trovano, sottopagati e spesso senza previdenza sociale, ad occupare una posizione marginale che li relega per molto tempo nel mercato secondario.

C'è una differenza imprescindibile fra le due situazioni: a Detroit l'antagonismo razziale fa parte della vita quotidiana della città. La discriminazione confina i neri in quartieri degradati, nega loro opportunità di lavoro disponibili ai bianchi, e li umilia nei rapporti quotidiani con le autorità cittadine. A Detroit, come nel resto degli Stati Uniti, le relazioni razziali sono modellate su stereotipi e disparità saldamente radicate nella mentalità e nella storia di quel paese. A Torino tutto questo non c'è. La sociologia dell'epoca ha in effetti evidenziato come i piemontesi riconoscessero nei meridionali delle differenze relative all'altezza, al colore della pelle, alle fattezze del viso, ma i meridionali vengono considerati "l'altro" sulla base della loro diversità culturale, non razziale⁴. L'argomentazione di una presunta inferiorità della "razza" meridionale, appartiene piuttosto all'antropologia degli inizi del secolo e non può essere riproposta nel dopoguerra, quando l'esperienza delle leggi razziali e dell'Olocausto ha reso politicamente scorretto ogni discorso razzista.

I due gruppi differiscono anche per un altro aspetto: mentre gli afro-americani partono già con una identità condivisa come neri, costruita attraverso secoli di schiavitù e di segregazione razziale, gli italiani del Mezzogiorno diventano *meridionali* soltanto dopo il contatto con i settentrionali, infatti, *meridionale* è una denominazione che non ha inizialmente un significato preciso per gli immigrati che si riconoscono come appartenenti al proprio paese o alla propria regione piuttosto che ad un'entità macroregionale quale il Sud. Le tradizioni e i dialetti dei meridionali sono sostanzialmente diversi. Essi possono essere considerati simili soltanto nella rappresentazione di un settentrionale. È piuttosto l'esperienza comune dello sradicamento in una società diversa che può fornire le basi per costruire una identità che trascenda il regionalismo della società italiana.

⁴ Vedi l'inchiesta di Marco Batacchi, *Meridionali e settentrionali nella struttura del pregiudizio etnico in Italia*, il Mulino, 1959.

Le analogie tra meridionali e afro americani riguardano le conseguenze dell'essere migranti durante il fordismo. Anche senza l'aggravante della discriminazione razziale, in città come Detroit e Torino l'immigrazione di massa dal Sud fa saltare il sistema, sovraccaricando gli ospedali, le scuole, i trasporti pubblici e i servizi sociali. Il ritmo intenso degli arrivi aumenta la competizione per le case, sempre insufficienti, costringendo gli immigrati a ripiegare su alloggi costosi ma degradati. Nel mercato del lavoro essi entrano in competizione, principalmente fra di loro, per occupazioni precarie e mansioni nocive mentre, in entrambi i casi, la popolazione locale gode di un più facile accesso agli impieghi sicuri e stabili.

L'ingresso di massa degli immigrati nelle fabbriche automobilistiche avviene infatti con un certo ritardo rispetto al loro arrivo in città. Il lavoro nel settore "monopolistico" rimane durante gli anni cinquanta privilegio di coloro che sono integrati nelle reti di reclutamento delle grandi imprese. La Fiat di Valletta adotta una politica di assunzione che avvantaggia i familiari e i conoscenti dei dipendenti e favorisce i candidati con previa esperienza in fabbrica. Alla Chrysler, dalla fine degli anni cinquanta la casa automobilistica col maggior numero di dipendenti a Detroit, gli immigrati neri sono riusciti a ritagliarsi uno spazio solo nei lavori particolarmente pesanti e sporchi, nelle fornaci o nella verniciatura, o come addetti alle pulizie, quindi fuori dai lavori di produzione.

Questo cambia alla metà degli anni sessanta. Un'ultima fase di espansione della domanda nel settore apre le porte della catena di montaggio proprio ai gruppi socialmente marginalizzati, chiamati ora ad occupare un posto di cruciale importanza nel processo produttivo. Gli ultimi anni del decennio si caratterizzano per l'esplosione dentro la fabbrica di un conflitto che ha le sue cause profonde nelle trasformazioni urbane create dalle migrazioni. Gli immigrati scioperano spontaneamente o attraverso la partecipazione a gruppi legati alla nuova sinistra, i più famosi sono Drum (*Dodge revolutionary union movement*), poi diventato *League of revolutionary black workers*, a Detroit, e Lotta continua e Potere operaio a Torino.



Nelle rispettive storiografie questi movimenti sono spiegati nel contesto di richieste di cambiamento che provenivano dalla società nazionale. Nel caso italiano si potrebbe interpretare i movimenti del sessantotto, prima gli studenti e poi gli operai, come una reazione alle aspettative deluse di riforme caldegiate, ma mai attuate, dalla coalizione di centro-sinistra, alla guida del paese del 1962⁵. Nel caso americano la letteratura ha proposto una spiegazione simile analizzando l'ondata di protesta nera nelle metropoli del Nord come un caso di *rising expectations*, nel senso che le leggi per i diritti civili e i programmi di redistribuzione della *Great Society* di Lyndon Johnson avevano accelerato le aspettative di significativi cambiamenti nelle condizioni economiche dei neri, ma in realtà non avevano mai intaccato le strutture inegualitarie che perpetuavano la situazione di dipendenza e di degrado dei ghetti metropolitani. Secondo questa interpretazione, lo scarto fra le aspettative scatenate da questa legislazione e la realtà della condizione urbana avrebbe scatenato la radicalizzazione della protesta afro-americana⁶.

Il passaggio ad un'analisi comparativa ci permette invece di individuare il fattore scatenante della mobilitazione operaia nei cambiamenti nella composizione della forza lavoro nelle industrie di due delle regioni centrali del sistema-mondo fordista, appunto le aree metropolitane di Detroit e Torino.

Nel dopoguerra le società industriali avevano una grande riserva di lavoratori, come i neri negli Stati Uniti e i meridionali in Italia. Sabel e Piore sostengono che fino a quando queste riserve si consideravano estranee alla società industriale, non si interessavano particolarmente di acquisire qualifiche o chiedere migliori condizioni lavorative, ma quando furono del tutto incorporati nell'industria la loro visione delle cose cambiò e cominciarono a considerare la loro condizione marginale come ingiusta e restrittiva: qualcosa contro cui battersi⁷. Nelle intuizioni di Sabel e Piore ho ritrovato un elemento spesso riscontrato nelle mie interviste agli operai neri a Detroit e meridionali a Torino⁸. Mentre la storiografia sulle lotte operaie a Detroit, nel periodo in questione, si è incentrata quasi esclusivamente sulla questione del conflitto razziale, e quella su Torino sulla questione della lotta di classe, l'esperienza individuale e collettiva di marginalizzazione emerge come ragione motivante all'azione sociale. È utile qui ricordare l'idea del filosofo Axel Honneth secondo la quale «le ragioni della resistenza e della ribellione sociale si formano nel contesto di esperienze morali che nascono dalla violazione di aspettative di riconoscimento profondamente radicate», e ancora che «la sensazione di essere stati trattati ingiustamente può portare

⁵ Vedi per esempio Paul Ginsborg, *Storia d'Italia dal dopoguerra ad oggi*, Einaudi, 1989, p. 404.

⁶ Questa interpretazione era stata inizialmente suggerita dal "Kerner report" sulle rivolte urbane (*Report of the National Advisory Commission on Civil Disorders*, Bantam Books, 1968) ed è ripresa da numerosi autori.

⁷ Michael J. Piore e Charles F. Sabel, *The Second industrial divide: possibilities for prosperity*, Basic Books, 1984, 167-168.

⁸ Rimando a Nicola Pizzolato, *Workers and revolutionaries on the shop floor the breakdown of industrial relations in the automobile plants of Detroit and Turin (1947-1973)*, Ph.D. thesis, UCL, 2003.

ad azioni collettive nella misura in cui essa viene vissuta da un intero gruppo di soggetti come tipica della loro situazione sociale»⁹.

I casi di Torino e Detroit si configurano proprio come situazioni in cui l'esperienza individuale di marginalizzazione viene interpretata come tipica di un intero gruppo.

Le lotte diventano un ambito in cui si correggono le aspettative disattese della migrazione, ma la partecipazione ad un movimento fa parte anche di una strategia individuale di riscatto sociale (come individualmente era iniziato il progetto migratorio) simile a quella di coloro, altrettanto numerosi, che sceglievano di stare dalla parte dell'azienda durante gli scioperi (scelta potenzialmente vantaggiosa proprio grazie all'esistenza di una possibile alternativa di protesta). Nell'acquisizione di benefici materiali, visti come simbolo di normalità, o nell'azione collettiva, i due gruppi, anche quando furono sconfitti sul piano delle singole rivendicazioni,



acquistarono un riconoscimento, negato fino a quel momento, che li integrava a pieno titolo fra i protagonisti della vita sociale e produttiva cittadina.

Al tempo stesso l'effetto cumulativo, su scala transnazionale, di questi rivolgimenti accelerava il declino degli elementi portanti del regime di accumulazione fordista. Ne conseguiva la crisi, diversamente gestita dalle amministrazioni locali, di poli, come Detroit e Torino, dove si concentrava la produzione di massa, oggi dispersa dove la manodopera ha un costo inferiore e, povera a casa propria, non pone le questioni di riconoscimento sociale che caratterizzano invece i migranti.

⁹ Axel Honneth, *The struggle for recognition*, Polity Press, 1995, pp. 163 e 165.