

In *Aa.Vv., Vittorio Rieser. Intellettuale militante di classe*, acura di Matteo Gaddi, Edizioni Punto Rosso, Milano 2015.

Le inchieste alla Fiat di Melfi

Piero Di Siena

Il lavoro d'inchiesta sullo stabilimento Fiat a Melfi da parte di Vittorio Rieser ha praticamente, sia pure per intervalli, coperto tutti i venti anni di vita della fabbrica che nelle intenzioni della Fiat, secondo le indicazioni del discorso sulla "qualità totale" pronunciato a Marentino nel 1989 da Cesare Romiti, avrebbe dovuto realizzare appieno in Italia "il nuovo modo di fare l'automobile" secondo i principi organizzativi della "produzione snella" e della "fabbrica integrata" inaugurati in Giappone dalla Toyota.

Infatti, la sua prima inchiesta (quella più nota, il cui rapporto integrale fu pubblicato nel libro *Lavorare a Melfi*<sup>1</sup>), promossa dalla rivista "Finesecolo", diretta da me e Adriana Buffardi, risale al 1995-96 quando solo da poco la produzione era entrata a regime. Ma Vittorio torna a Melfi tre anni dopo, nel 1998, per riesaminare organizzazione del lavoro e condizione operaia nel momento in cui la fabbrica era entrata nel pieno della sua attività<sup>2</sup>. E dopo un intervallo lungo di quasi quindici anni vi ritorna alla fine del 2012.

Nonostante questa lunga assenza non si può dire che Rieser si sia, nell'arco di quel quindicennio, disinteressato della Fiat di Melfi. Sia pure a distanza, è fra i più attenti osservatori della lunga e vittoriosa lotta condotta dalla Fiom nel 2004<sup>3</sup> (quella che fu chiamata la "primavera" di Melfi) che in Basilicata – dalla lotta di Scanzano contro il deposito di scorie nucleari a quella di Rapolla contro l'attraversamento del centro abitato di un elettrodotto ad alta tensione – coincise con una breve ma esaltante stagione di mobilitazioni popolari, senza riscontri in quegli anni nel resto del Mezzogiorno.

Del resto, in quei dieci anni e oltre, i semi lasciati dalla prima inchiesta del 1995-96 non hanno mai cessato di dare i loro frutti. Credo si possa dire che essa abbia più o meno direttamente contribuito alla formazione culturale del gruppo dirigente della Fiom di Basilicata (da Giannino Romaniello a Giuseppe Cillis, i primi due segretari Fiom dell'era Fiat in Basilicata, che dell'inchiesta del 1995 furono parte attiva, e il principale punto di riferimento organizzativo). Del resto, dopo il '95, il ricorso al metodo dell'inchiesta in Basilicata non si è mai interrotto, soprattutto per merito di Davide Bubbico, il sociologo del lavoro che per conto della Fiom più di altri si è occupato della Fiat di Melfi, che proprio nel lavoro diretto da Rieser fece le sue prime significative prove d'indagine<sup>4</sup>. Alla sua influenza si può far risalire anche la bellissima inchiesta coordinata da Anna Maria Riviello sul lavoro femminile in Fiat<sup>5</sup> (di cui già nel 1996 si erano occupate Maria Luisa Forenza e Emanuela Risari proprio nell'ambito dell'inchiesta diretta da Rieser<sup>6</sup>). Sia pure più indirettamente l'influenza di Rieser si avverte

---

<sup>1</sup> Calice Editori, Rionero in Vulture 1997. Il complesso dell'elaborazione dell'inchiesta, tra cui una versione ridotta del rapporto di Rieser in "Finesecolo", 3-4, 1996.

<sup>2</sup> "Finesecolo", 4-1, 1998-1999

<sup>3</sup> La lotta di Melfi, "Il Manifesto", 8 maggio 2004; *Gli insegnamenti degli operai di Melfi*, "Liberazione", 19 novembre 2004.

<sup>4</sup> *Sata e il suo rovescio*, "Finesecolo", 3-4, 1996. *La fabbrica al lavoro. Ovvero l'assenteismo del lavoratore*, e con Paolo Laguardia, *Il sindacato al lavoro*, "Finesecolo", 4-1, 1998-1999

<sup>5</sup> *La Rincorsa*, Calice Editori, Rionero in Vulture 2003.

<sup>6</sup> *Ragazze Fiat*, "Finesecolo", 3-4, 1996. Maria Luisa Forenza aveva già prodotto per la Rai un documentario dallo stesso titolo.

nell'indagine condotta da Luca Romaniello<sup>7</sup> sempre per conto della Fiom, e in quella mia sull'uso dei robot nello stabilimento di Melfi e sul rapporto tra automazione e fabbrica integrata<sup>8</sup>.

L'industria dell'auto in Italia, all'inizio dei quegli ormai lontani anni Novanta, si trovava ad attraversare un passaggio cruciale della sua storia ormai secolare. Vinto nel 1980 lo scontro di classe con gli operai figli dell'evoluzione estrema della fabbrica fordista e dell'"autunno caldo" del 1969, la Fiat si avviava ad affrontare una fase di profonda trasformazione che caratterizzò tutti gli anni Ottanta, essenzialmente lungo tre direttrici di marcia. La prima era rappresentata dal fatto che, con l'acquisizione dell'Alfa Romeo (strappata alla Ford col sostegno dell'intero arco delle forze politiche italiane, Pci compreso), la Fiat conquista il monopolio della produzione di auto in Italia, portando a conclusione un progetto avviato con l'acquisizione della Lancia e dell'Autobianchi nel corso degli anni precedenti. La seconda riguarda la sua trasformazione da industria torinese a grande complesso produttivo nazionale, il cui baricentro con l'apertura di Termoli, Cassino, Termini Imerese e l'acquisizione dello stabilimento dell'Alfasud di Pomigliano tende a spostarsi verso il Mezzogiorno<sup>9</sup>. La terza è relativa all'organizzazione del lavoro, attraverso l'adozione di sistemi fondati su un'automazione spinta del processo produttivo cui s'ispira soprattutto l'assetto che viene dato al nuovo stabilimento di Cassino.

Ebbene, se le prime due direttrici di marcia (posizione di monopolio e realizzazione di una rete di stabilimenti su scala nazionale) sono coronate dal successo, lo stesso non si può dire per l'adozione dei nuovi modelli di organizzazione della produzione. Da questo punto di vista gli anni Ottanta sono i più bui dell'intera storia della Fiat, segnata da una gamma di modelli che non reggono la competizione e dal sostanziale fallimento del processo di automazione della produzione che provoca un vero e proprio crollo di qualità del prodotto Fiat. La costruzione del nuovo stabilimento di Melfi nasceva, nelle intenzioni dell'azienda, nel quadro di un'inversione di questo corso delle cose, per un rivoluzionamento alla radice dell'organizzazione del lavoro e della produzione, secondo i principi che, a partire dal Giappone, si stavano imponendo nell'industria dell'auto su scala mondiale a cominciare dagli Stati Uniti.

Anche per l'enfasi comunicativa adottata dall'azienda (sotto la sapiente regia di Cesare Annibaldi, responsabile delle relazioni esterne della Fiat dell'era Romiti e raffinatissimo intellettuale), attorno alla realizzazione dello stabilimento di Melfi si accese una discussione senza precedenti. Fiorì una vera e propria "letteratura"<sup>10</sup>, per lo più tesa a magnificare la portata innovativa del nuovo modello organizzativo della "fabbrica integrata", in qualche caso a sottolinearne la funzione di vera e propria valorizzazione del lavoro operaio rispetto alla sua mortificazione dentro la fabbrica fordista. In quella discussione poi non mancarono voci che, al contrario, guardando alla costruzione dello stabilimento e alle prime prove di produzione precedenti alla piena entrata in funzione della fabbrica, tendevano a sostenere che le

---

<sup>7</sup> *Melfi, la realtà di fabbrica nell'esperienza operaia*, prefazione di Piero Di Siena, Meta Edizioni, Roma 2003.

<sup>8</sup> *Robot e organizzazione del lavoro alla Fiat di Melfi*, "Critica marxista", 3-4, 2010.

<sup>9</sup> Vedi *La Fiat e il Mezzogiorno*, intervista a Cesare Annibaldi, "Meridiana", 6, 1989; D.

Cersosimo, *Da Torino a Melfi. Ragioni e percorsi della meridionalizzazione Fiat*, "Meridiana", 21, 1994; P. Di Siena, *La Fiat nel Mezzogiorno*, "Asterischi", 0, 1991.

<sup>10</sup> Aa. Vv., *Melfi*, "Meridiana", 21, 1994; Aa. Vv., *Melfi in time*, a cura di A. Cavazzani, L. Fiocco, G. Sivini, "I Quaderni del Consiglio regionale di Basilicata", 6, 2001; D. Cersosimo, *Viaggio a Melfi. La Fiat oltre il fordismo*, Donzelli Editore, Roma 1994; A. Jacoviello, *Il futuro ha un cuore antico. La Toyota non abita a S. Nicola di Melfi*, Calice Editori, Rionero in Vulture 1997; Svimez, *L'industrializzazione del Mezzogiorno. La Fiat a Melfi*, Il Mulino, Bologna 1993.

innovazioni propagandate dall'azienda fossero solo uno "specchietto per le allodole", che niente in effetti stava cambiando nel modo di fare l'automobile da parte della Fiat.

L'inchiesta operaia alla Fiat di Melfi, diretta da Rieser, rappresentò nel dibattito in corso una vera e propria svolta. Dalla discussione sul "modello" della nuova fabbrica si passò all'esame della sua realizzazione e del suo effettivo funzionamento. Rieser, del resto, più di ogni altro aveva titoli e esperienza per farlo, avendo esaminato sul campo, insieme a Vanna Lorenzoni, il primo tentativo di orientare l'organizzazione della produzione ai principi della "qualità totale" fatto dall'azienda nello stabilimento di Rivalta<sup>11</sup>. Quella del 1995 fu una ricerca di carattere qualitativo (50 interviste a lavoratori e lavoratrici, raggiunti attraverso contatti personali del gruppo degli intervistatori e attraverso le relazioni embrionali che la Fiom cominciava a stabilire in fabbrica). Si rinunciò a priori a una possibile indagine di massa, condotta poi a più riprese negli anni successivi dalla Fiom, a causa della difficoltà di stabilire rapporti estesi con una classe operaia che, nei primi anni di avvio dello stabilimento, era nella sua maggioranza conquistata dalle ragioni e dalle finalità dell'azienda. L'inchiesta, comunque, confermava le novità organizzative, di cui si era a lungo dibattuto nel corso della costruzione del nuovo stabilimento, ma le modalità con cui erano attuate comportavano molteplici adattamenti del modello annunciato, alcuni di segno contraddittorio. Per alcuni aspetti si trattava di adattamenti "al ribasso" rispetto agli obiettivi organizzativi dichiarati, nel senso che la partecipazione e la codecisione sul piano rigorosamente individuale del lavoratore ai fini della realizzazione della "qualità di prodotto" secondo i principi propri della "qualità totale" non avevano il peso e il rilievo promessi nella fase di costruzione dello stabilimento e di formazione dei quadri e dei lavoratori. Per altri aspetti si trattava di adattamenti al "contesto", che portavano a un'elaborazione del tutto particolare del concetto di "prato verde" (relazioni industriali non condizionate dall'abitudine a modelli produttivi ormai obsoleti, ma anche da una storia di conflitti e di esperienze sindacali sedimentate) che l'azienda sperimentava a Melfi. Tra i lavoratori si cercava, cioè, di incentivare relazioni e rapporti di solidarietà fondati sul fatto di venire da uno stesso comune, o in ragione della giovane età, o anche utilizzando gli effetti derivanti da una maggiore incidenza della presenza femminile rispetto alle tradizionali fabbriche dell'auto. Insomma, da parte dell'azienda si puntava a incentivare tra i lavoratori relazioni a carattere comunitario e familistico come sostitutive di quelle solidaristiche prodotte dall'appartenenza al sindacato e tipiche della formazione di una coscienza di classe. Vittorio per descrivere quello che sta avvenendo a Melfi conia la definizione di "fabbrica integrata" *realizzata*<sup>12</sup>. Con questo aggettivo egli non solo intende indicare l'approccio eminentemente empirico con cui l'inchiesta esamina l'effettiva realizzazione del nuovo modello organizzativo, ma vuole anche dare un giudizio di valore su quello che si sta realizzando a Melfi. Come nell'esperienza della costruzione del socialismo in Urss e nei paesi dell'Est, chiamato negli anni della crisi prima del crollo di quei sistemi "socialismo realizzato", anche per la "fabbrica integrata" di Melfi il termine "realizzata" sta a indicare lo scarto tra intenzioni, aspettative e realtà effettiva.

Nell'analisi di Rieser l'introduzione delle Ute (Unità tecnologiche elementari) alla catena di montaggio è, come per l'azienda, la fondamentale innovazione organizzativa che caratterizza il nuovo stabilimento. Tuttavia, i tratti fondamentali di novità che caratterizzano le Ute – riduzione delle gerarchie di reparto e sistema della rotazione delle mansioni – sono applicati in maniera molto diseguale e non uniforme. In particolare il sistema di rotazione sulle diverse mansioni (che comunque ha dei vincoli oggettivi come la più alta percentuale di presenza femminile, rispetto agli stabilimenti più antichi, che condiziona almeno nella fase iniziale

---

<sup>11</sup> Vedi Vanna Lorenzoni, *La qualità totale alla Fiat di Rivalta*, "Quaderni Fiat", 1-2, 1990.

<sup>12</sup> Questo, infatti, il titolo che egli dà alla sintesi del rapporto pubblicato su "Finesecolo", 3-4, 1996.

l'avvicendamento nelle postazioni più faticose) da scelta obiettiva fondata su criteri trasparenti diventa progressivamente una scelta discrezionale affidata al capo Ute, uno strumento potenziale di discriminazione, di premio e di comando. Sin dall'inizio, cioè, ci si avvia lungo il percorso che caratterizzerà il decennio successivo nel quale, soprattutto dopo l'avvento di Marchionne, la rotazione delle mansioni diventa il principale strumento per la realizzazione di quelle relazioni dispotiche tra azienda e lavoratori che caratterizzano oggi la vita interna alla Fiat di Melfi<sup>13</sup>.

L'inchiesta del 1998 costituisce, nella sostanza, una conferma delle linee di tendenza già intraviste. L'obiettivo era quello di reintervistare i 50 lavoratori ascoltati tre anni prima. Dei 50 si riuscì a contattarne 21. L'obiettivo è quello di esaminare le variazioni nell'organizzazione della produzione e del lavoro a partire da un dato omogeneo, cioè le differenze di giudizio intervenute sui vari aspetti della vita di fabbrica da parte degli stessi soggetti. Gli intervistatori sono di meno di quelli impegnati nella precedente inchiesta e gli estensori dei rapporti si riducono a tre: lo stesso Rieser, Davide Bubbico e Paolo Laguardia<sup>14</sup>, il primo delegato Fiom licenziato dall'azienda, il primo anello cioè di una catena di discriminazioni antisindacali che nel corso di un ventennio hanno colpito più di una volta i delegati Fiom sino ai licenziamenti di Barozzino, Lamorte e Pignatelli nel 2010.

Nelle interviste del 1998 alcune linee di tendenza risultano più chiare rispetto al 1995. Intanto Rieser registra in maniera estremamente precoce un preoccupante incremento di malattie professionali<sup>15</sup> a soli tre anni dall'avvio della produzione, problema che nel decennio successivo emergerà in tutta la sua portata, soprattutto per merito di Giovanni Barozzino, per anni delegato della Fiom alla sicurezza. In secondo luogo appare evidente che gli assetti organizzativi della "produzione snella" sono tendenzialmente orientati, con l'introduzione del Tmc2, a favorire più che la qualità di prodotto l'intensificazione dei ritmi alla catena di montaggio. Risulta confermato il carattere discrezionale della rotazione delle mansioni nelle singole Ute. Inoltre, nell'organizzazione dei turni, comincia ad apparire evidente l'insostenibilità della "doppia battuta" (cioè il succedersi di due settimane consecutive nel turno di notte), la cui abolizione sarà uno dei principali obiettivi della lotta operaia del 2004.

In sintesi, il profilo basso e la cautela con cui si introducono a Melfi le innovazioni proprie della "fabbrica integrata" consentono di tenere aperto a più e diverse possibili soluzioni lo sviluppo della nuova organizzazione del lavoro. Questa impostazione nasceva, probabilmente, anche dall'esperienza negativa fatta negli anni Ottanta con il tentativo fallito di automazione integrale del processo produttivo fondato su un massiccio ricorso alla robotica, la cui riconversione risultò molto ardua e faticosa proprio a causa della troppa nettezza e rigidità con cui le innovazioni erano state adottate.

Che la "fabbrica integrata" di Melfi fosse aperta a molteplici evoluzioni possibili, che l'avrebbero allontanata dalla scelta originaria, lo si capì più nettamente dopo il 2000. La prima cosa che apparve ben presto di difficile attuazione nella sua forma integrale fu il "just in time", sia per quel che riguardava la fornitura in tempo reale dei componenti prodotti dalle aziende dell'indotto insediate attorno allo stabilimento "madre" della Fiat, sia per quel che concerneva

---

<sup>13</sup> Vedi il mio *Alla Fiat un regime dispotico e feroce senza precedenti*, "Il Quotidiano di Basilicata", 23 giugno 2012. Dell'intreccio tra "comando" e sfruttamento" nella fabbrica moderna Rieser si era sistematicamente occupato in *Fabbrica oggi. Lo strano caso del dottor Weber e mister Marx*, Edizioni Sisifo, Siena 1992.

<sup>14</sup> Il gruppo di lavoro dell'inchiesta del 1995 era invece composto da Giuseppe Barbuzzi, Davide Bubbico, Erminia Cappiello, Giuseppe Cillis, Rita D'Anella, Antonella Di Lucchio, Piero Di Siena, Donato Esposto, Maria Luisa Forenza, Paolo Laguardia, Carmelo Libutti, Antonio Placido, Emanuela Risari, Vittorio Rieser, Giannino Romaniello, Giancarlo Vainieri.

<sup>15</sup> "Finesecolo", 4-1, 1998-1999, p.94.

il ridimensionamento del piazzale delle vetture finite, attraverso la subordinazione della produzione alla domanda e all'andamento degli ordinativi. Le crisi sempre più ravvicinate del mercato resero molto difficile una sincronia tra produzione e vendite. Ben presto, le aziende dell'indotto costruite a corona attorno allo stabilimento, per produrre esclusivamente per esso in modo da abbattere i costi di magazzino e di trasporto, incominciarono a produrre anche per altri stabilimenti e alcune di esse iniziarono ad avere vita stentata. Poi, dalla "fabbrica integrata" si cercò di passare a quella che fu chiamata "fabbrica modulare", costruita cioè su un processo spinto di esternalizzazioni di mansioni strettamente legate alla produzione che vennero affidate a ditte appaltatrici esterne. Da questa scelta, soprattutto dopo la seconda metà del primo decennio del secolo, la Fiat dovette ritornare indietro. Troppe erano diventate le disfunzioni organizzative e la caduta delle garanzie di qualità del prodotto<sup>16</sup>.

Ridimensionati i fattori di riduzione dei costi legati alla realizzazione della "produzione snella" ("just in time") o a una sua possibile evoluzione ("fabbrica modulare"), soprattutto con l'avvento di Marchionne alla guida della Fiat, la flessibilità organizzativa della "fabbrica integrata", di cui Melfi in Italia resta l'esperienza più avanzata, viene più nettamente orientata alla realizzazione di un incremento dei ritmi di produzione e quindi dello sfruttamento intensivo del lavoro operaio. A questo fine si realizza un'ulteriore messa a punto dei processi di automazione nei reparti di lastratura e verniciatura, in modo che l'aumento del numero delle scocche con cui alimentare la catena del montaggio possa costituire la necessaria premessa per intensificare i ritmi di lavoro nell'ultima e più importante fase del processo produttivo<sup>17</sup>. Allo stesso scopo è finalizzata l'introduzione al montaggio di quei robot-carrello serventi delle Ute, che sostituiscono le cassette di componenti a servizio di ogni postazione, il cui presunto "sabotaggio" sta all'origine del licenziamento di Barozzino, Lamorte e Pignatelli e della lunga e vittoriosa battaglia, sindacale e giudiziaria, per il loro reintegro. Da tempo il Tmc2, che pure negli anni Novanta comportava un ritmo di lavoro superiore a quello degli altri stabilimenti Fiat, è stato sostituito da metriche che prevedono tempi più ridotti per ogni singola mansione, risultato di studi ergonomici approfonditi ("**Ergo Uas**"), sino ad arrivare al paradosso che in regime di cassa integrazione a rotazione, e quindi con una diminuzione delle ore lavorate, la produzione di vetture nella stessa unità di tempo risulta uguale o quasi a quella di dieci anni prima. Perciò, rispetto al modello di "fabbrica integrata", sia pure nei modi e nei limiti descritti dalle inchieste di Rieser del 1995 e del 1998, la Fiat di Melfi è ormai cosa molto diversa. **Del resto è fuori discussione che un nuovo modello organizzativo, il Word Class Manufacturing (Wcm), si sia intanto imposto nell'industria dell'auto a livello mondiale, a cui si ispirano i cambiamenti dell'organizzazione del lavoro intervenuti in Fiat a partire dall'accordo di Pomigliano.**

Rieser, dunque, ritorna a Melfi dopo quasi quindici anni per una nuova inchiesta che potesse registrare i cambiamenti intervenuti. A insistere con Vittorio è soprattutto il gruppo dirigente di Sel del Melfese, che è stato il principale referente sul piano politico della lotta della Fiom per il reintegro dei tre operai licenziati da Marchionne. Rieser accetta con l'entusiasmo e la generosità di sempre, nonostante la sua salute sia da tempo gravemente compromessa, e incurante della fatica che comportano gli spostamenti da Torino a Melfi. Lo affianca Stefano Boffo. Dei partecipanti alle due inchieste degli anni Novanta sono rimasti Davide Bubbico, Antonio Placido e io. Questa volta Rieser propone di affiancare, alle interviste agli operai e alle operaie e a quelle privilegiate ai dirigenti sindacali e ai delegati, un questionario con

---

<sup>16</sup> Per una ricostruzione dell'evoluzione dello stabilimento di Melfi vedi il mio *Fiat di Melfi: un avamposto per unire lotta sindacale, politica industriale e ricostruzione di una nuova sinistra*, "Alternative per il socialismo", 11, 2009.

<sup>17</sup> Vedi il mio *Robot e organizzazione del lavoro alla Fiat di Melfi*, cit.

l'obiettivo di avere almeno un trecento risposte. Si discute l'impostazione del questionario steso da Vittorio, si avviano le interviste. Rieser e Boffo fanno direttamente le prime. Continuano, soprattutto, Davide Bubbico, Ivano Scotti e Lucia Pennesi. Bisogna trovare il modo di somministrare il questionario.

E' a questo punto che il lavoro si arena. Diversi sono gli ostacoli che insorgono. Lo stabilimento entra in una fase di cassa integrazione a zero ore. Il questionario non può essere quindi somministrato ai cancelli della fabbrica né si trovano altre strade. Sopraggiungono intanto le elezioni politiche, nelle quali Placido e Barozzino (due dei protagonisti della lotta politica e sindacale alla Fiat di Melfi) vengono eletti deputato e senatore per Sinistra Ecologia e Libertà. Dopo le elezioni, tuttavia, l'inchiesta non riparte senza che vi sia – almeno per quello che mi risulta – un'adeguata discussione sulle ragioni dello stallo. Intanto in Basilicata si scioglie il Consiglio regionale e si torna anticipatamente alle urne per l'elezione del presidente della Regione. Con due elezioni, una dopo l'altra, le priorità per i referenti politici locali dell'inchiesta diventano altre ed essa si interrompe in via definitiva.

Tra le ragioni di questo fallimento vi sono certamente gli ostacoli obiettivi cui si è accennato, ma credo abbiano contribuito anche il fatto che, nella generale e catastrofica crisi che la sinistra sta attraversando, si sia perduta quella abitudine a una militanza politica non schiava della congiuntura che è condizione indispensabile per un lavoro politico come è quello legato all'attività d'inchiesta. Probabilmente a creare difficoltà a proseguire il lavoro ha anche contribuito il fatto di essersi dato un obiettivo troppo ambizioso (che Rieser non ha ostacolato, anche se per il suo realismo e la sua esperienza riteneva di difficile realizzazione). Mi riferisco all'intento (su cui ad insistere sono stato soprattutto io) di coinvolgere nella somministrazione del questionario e per le interviste privilegiate anche la Uil e la Cisl e possibilmente gli altri sindacati. Che questa via fosse impraticabile è dimostrato dal fatto che essa non è stata neppure tentata. Ma la frustrazione che ne è derivata può darsi che abbia influito sui mancati sviluppi del complesso dell'iniziativa.

Ciò che mi spingeva a insistere su un obiettivo di così difficile realizzazione era la necessità di indagare su una questione che del resto era stata al centro della riflessione teorica di Rieser negli anni più recenti<sup>18</sup>. Mi riferisco al fatto che il passaggio dalla "classe in sé" alla "classe per sé", dalla *condizione* di classe alla *coscienza* di classe, dopo le trasformazioni che il lavoro ha subito nell'ultimo trentennio nei suoi rapporti con il capitale e nel suo stesso profilo, se ancora è dato che avvenga, accade lungo percorsi inediti e sconosciuti all'attuale sinistra sindacale e politica. Avere a disposizione un materiale di riflessione e una testimonianza della condizione operaia che non fosse esclusivamente filtrata dalla cultura e dall'esperienza della Fiom, che restava tuttavia il nostro principale punto di riferimento, mi sembrava ci consentisse di avvicinarci a questo problema generale, e per tanti aspetti cruciale, con una maggiore approssimazione. E ciò aveva un particolare valore per chi come me aveva promosso insieme a Rieser l'inchiesta sulla Fiat di Melfi del 1995 con l'aspettativa politica che la nuova classe operaia del Mezzogiorno, nata negli anni Novanta, potesse essere il soggetto egemonico attorno a cui si potesse formare un nuovo "blocco storico" protagonista di una nuova fase della battaglia meridionalista e della ricostruzione della sinistra<sup>19</sup>.

E, essendo del tutto evidente che tale aspettativa non si era realizzata, ripartire dalla condizione lavorativa nel cuore della fabbrica esaminandola a tutto campo per cercare di capire le forme inedite in cui si intrecciano subordinazione e conflitto avrebbe potuto aiutare

---

<sup>18</sup> Vedi *Riflessioni senili a ruota libera su crisi del capitalismo e crisi della sinistra*, in Aa.Vv., *Lavoro vs crisi*, Edizioni Punto Rosso, Milano 2012.

<sup>19</sup> P. Di Siena, *La classe operaia del Mezzogiorno*, "Finesecolo", 3-4, 1996; Id., *Prefazione a V. Rieser, Lavorare a Melfi*, cit.

a trovare la strada attraverso la quale il mondo del lavoro potesse tornare ad essere protagonista della lotta politica e sociale.

E' un'impresa che alla Fiat di Melfi forse conviene di nuovo tentare. E sarebbe un modo attraverso il quale il lungo e fecondo rapporto di Vittorio Rieser con quella esperienza potrebbe continuare a dare i suoi frutti.