

TEMA

*Aris Accornero e le trasformazioni lavoro.
Rileggere un ricercatore militante*



Le ricerche su operai e impiegati negli stabilimenti Fiat (1979-1980)

*Alberto Baldissera**

1. Le ricerche

Nell'autunno 1979 Aris Accornero inviò all'Istituto Gramsci torinese un questionario di alcune pagine dattiloscritte. L'intenzione era di distribuirlo alle porte degli stabilimenti Fiat a Torino e di raccogliarlo compilato nei giorni successivi. I risultati sarebbero stati poi presentati nel corso di una Conferenza nazionale del Pci sulla Fiat, prevista per il febbraio 1980, sempre a Torino.

Interpellato da Giulio Sapelli, allora segretario del Gramsci torinese, mi resi conto che quella era un'occasione più unica che rara. Da anni desideravo svolgere una ricerca empirica sugli orientamenti politici, sindacali e lavorativi di una popolazione, quella operaia, in Italia più mitizzata che conosciuta. Con Sergio Scamuzzi ci mettemmo subito al lavoro. Il tempo era scarso, la quantità di lavoro notevole. In questa fase ottenemmo l'aiuto di uno dei migliori metodologi italiani: Alberto Marradi dell'Università di Firenze. Ampliammo il questionario, mantenendo alcune domande dell'originale. Redigemmo un nuovo e diverso questionario dedicato agli impiegati. Facemmo una decina di *pretest* dei testi dei questionari, chiedendo collaborazione a centinaia di operai e impiegati.

La raccolta di dati sulle squadre da campionare, la distribuzione e la raccolta dei questionari furono compiute da diverse centinaia di lavoratori della Fiat, iscritti al Pci o simpatizzanti. Senza l'impegno e la capacità organizzativa della Federazione del Pci torinese (un nome per tutti: Piero

* Già docente di Sociologia generale all'Università di Torino.

Fassino) e la collaborazione di operai e impiegati, la ricerca non sarebbe mai stata realizzata. Anche Renato Mannheimer (per l'estrazione del campione) e Giuseppe Gangemi (1982; per un controllo metodologico *ex post*) ci diedero una mano.

Si vedano in appendice alcuni dettagli.

Pochi rimasero allora sorpresi dal fatto che il Pci avesse accettato di utilizzare le tecniche della ricerca sociologica a scopi conoscitivi. Ricerche che utilizzano la tecnica di selezione dei dati adottata in quest'occasione (un campione casuale a grappolo, per ogni unità produttiva considerata: di squadra e per turno per gli operai, di ufficio per gli impiegati) difficilmente ottengono infatti risultati *a priori* prevedibili o, in seguito, addomesticabili. L'iniziativa del Pci non confortò la credenza secondo cui quel partito fosse dominato da mitologie ideologiche o immerso in forme subculturali di partecipazione politica. Il Pci decise allora di prendere il toro per le corna: per trasformare la realtà, occorre conoscerla o, almeno, conoscerla in modo meno approssimato. Una conoscenza che tornò utile al partito torinese nel corso degli eventi e degli anni successivi. Non ne ricavò invece alcun vantaggio chi quella ricerca s'impegnò a criticare, e spesso a denigrare, e che fu poi sorpreso dagli eventi che seguirono.

Qui occorre anche ricordare chi, come Giorgio Amendola (1979), denunciò con vigore la situazione esistente negli stabilimenti Fiat alla fine degli anni Settanta. Fu una critica basata su dati di fatto, su resoconti di eventi allora poco noti, che erano stati anzi «tenuti nascosti». Amendola segnalò, nelle fabbriche Fiat, le «intimidazioni, le minacce, il dileggio, le macabre manifestazioni con le casse da morto e i capireparto trascinati a calci in prima fila», e – fuori dai luoghi di lavoro – «occupazioni stradali, cortei intimidatori, distruzioni vandaliche di macchine e negozi», stazioni e aeroporti occupati.

Nella Torino degli anni Settanta — continuava Amendola — queste forme di lotta violente erano diventate abitudini correnti. Di più: questi episodi industriali e urbani avevano un rapporto diretto con le azioni terroristiche delle organizzazioni eversive. Amendola non esitò a compararle con «le violenze fasciste». Non è un caso, sostenne ancora, se ai fu-

nerali delle numerose vittime torinesi del terrorismo, gli operai Fiat fossero stati sempre assenti.

La prima critica rivolta da Amendola alla Flm torinese fu di «non aver denunciato immediatamente il primo atto di violenza teppistica compiuto in fabbrica», ma anzi di aver giustificato quella violenza «come espressione della rabbia provocata da un lavoro idiota».

Una seconda critica riguardava l'assenza di procedure democratiche nella formazione delle decisioni sindacali: «Quanti consigli di fabbrica sono effettivamente operanti?». Perché nelle assemblee sindacali manca un «voto segreto e controllato»? Perché non si conosce mai «il numero dei partecipanti al voto, gli astenuti, le schede bianche o quello dei voti contrari». E ancora: «Qual è stata la percentuale dei partecipanti alle assemblee di reparto?». Amendola terminava: «Ogni richiesta precisa di dati viene accolta come prova di una preconcepita ostilità nei confronti dei nuovi organismi».

Una reprimenda severa. Quest'analisi fu senz'altro l'evento che stimolò lo svolgimento della ricerca.

Una seconda osservazione. Questa non fu un'«inchiesta operaia», né si trattò di un semplice sondaggio, ma di una vera e propria ricerca – con un questionario strutturato e testato, distribuito ad ampi campioni casuali e rappresentativi di popolazioni operaie e impiegatizie, con un insieme di ipotesi di ricerca da controllare. Queste ultime riguardavano la presenza di un marcato orientamento strumentale verso il lavoro, la sostanziale assenza di una cultura del «rifiuto del lavoro», la presenza di diversi criteri di giustizia distributiva (Baldissera 2011), l'esistenza di una stratificazione dei lavoratori manuali e non manuali riguardo al sesso (Baldissera 1992), alle qualifiche (*ibidem*), allo status d'immigrato; e di ostacoli alla mobilità sociale intra e intergenerazionale.

Anche se non ci fu un rapporto finale di ricerca, molte di queste ipotesi furono ampiamente discusse da Accornero, Scamuzzi (1982), da chi scrive e da altri in lavori successivi, in riviste politiche e scientifiche. In complesso oltre quindici, riportate nella bibliografia finale.

2. Perché i risultati delle ricerche sollevarono tanto scalpore

Il dibattito politico-giornalistico che seguì non fu il massimo. Si concentrò su un presunto orientamento filotedesco degli operai Fiat (Baldissera 1980a, 1980b, 1981b, 1981c), esaltò l'operaio Fiat come «operaio americano» o come «operaio buon senso». Stabili a torto che gli operai non erano interessati a cambiamenti nell'organizzazione del lavoro.

Non si tratta certo di mettere in dubbio le qualità professionali dei giornalisti. Semplicemente non erano a loro agio con i dati di una ricerca empirica.

Dalla ricerca emergevano alcune evidenze che smentivano il carattere antagonistico degli operai, torinesi e no, della Fiat. Emergevano forti differenze di orientamenti politici e sindacali, difformi valutazioni sull'operato dell'azienda, discordanti giudizi sul terrorismo e su episodi correlati (ad esempio sul famoso caso dei sessantuno licenziati dalla Fiat nel 1979 per sospetta contiguità con i terroristi: il 25% degli operai affermò ad esempio che «non erano affari suoi», Baldissera 1981a). Emergeva anche un'immagine inedita della stratificazione interna degli operai Fiat, per genere e qualifica, ma anche per regione di nascita.

Quel che m'impressionò allora fu il silenzio da parte del sindacato. Nel settembre 1980 andai a un convegno della Cgil vicino a Roma e presentai alcuni dati della ricerca sugli impiegati. C'era chiaramente descritta la situazione da cui sarebbe emersa la marcia dei quarantamila del 14 ottobre successivo. Alla fine del mio intervento, nessuno mi chiese chiarimenti, né copia del testo scritto e delle tabelle relative. L'idea più diffusa nel sindacato, ma anche nella sinistra italiana di allora, era chiara: le analisi sociologiche non servono, sono superflue, solo quelle politiche hanno un senso. Insomma: i noti pregiudizi sulla «sociologia americana».

In un dibattito svoltosi all'Unione Culturale alla fine del 1985, Giuseppe Bonazzi (1984) presentò un suo articolo dedicato agli eventi dell'autunno 1980 alla Fiat – i cosiddetti trentacinque giorni. Fu accolto da pesanti critiche da parte di Fausto Bertinotti. Apro le virgolette e cito:

Solo un intellettuale del Cespe [tra cui c'era anche Accornero, ovviamente] poteva produrre un lavoro del genere. Da parte degli intellettuali c'è un desiderio di rivincita su quel tipo di potere operaio. Bonazzi dimentica la dimensione politica del conflitto. Si vuole lo smantellamento del sistema di relazioni industriali. L'obiettivo è la sconfitta verticale del sindacato¹.

Uno sproposito. Tra l'altro: anche se avessero nutrito quell'obiettivo, i cosiddetti «intellettuali del Cespe» non avrebbero potuto mai cambiare alcun equilibrio.

Come rilevò Fassino in quello stesso dibattito,

esistevano due anime nel movimento operaio torinese. Due modi differenti di diagnosi e due modelli di azione. In fabbrica ci fu allora uno scontro politico tra Flm e delegati da un lato e il Pci e la Cgil nazionale dall'altro.

3. I problemi ancora aperti: interrogativi, comparazioni, spiegazioni

Ritorniamo ad Accornero, che ripubblicò nel 1990 su *Politica ed economia* il rapporto sui primi risultati della ricerca di massa. Lo commentò con queste parole.

in quel testo emergeva chiaramente la discrasia fra posizione dell'avanguardia operaia e delle maestranze Fiat nel loro insieme. Ciò mise in discussione l'immagine di compattezza materiale e ideale del tradizionale nucleo di riferimento della classe operaia italiana. Si sa che poi nella conduzione della lotta dei 35 giorni, gli orientamenti dell'avanguardia pesarono assai più di quelli dell'operaio «medio».

Insomma, fu sconfitta allora:

¹ Cito, perché allora presi degli appunti e li trascrissi poi. Tengo a disposizione degli interessati la mia trascrizione.

una cultura politica del movimento operaio piemontese, che si basa sull'antagonismo giacché non ammette la mediazione. Si può soltanto vincere o perdere. [...] fu sconfitta un'organizzazione la quale si era identificata con l'avanguardia di classe al punto di rimanere prigioniera del modello proletario.

Una conseguenza di questa identificazione fu la formazione, la diffusione e la persistenza di un insieme di credenze distorte e francamente infondate sulla natura del sistema di relazioni industriali negli stabilimenti Fiat di Torino. Il conflitto industriale che iniziò nel 1969 e terminò nel 1980 con la marcia dei quarantamila fu – e sovente è ancora – interpretato come l'espressione più aspra e imponente del conflitto di classe tra operai industriali e imprenditori capitalistici. Esso era cioè spiegato all'interno delle categorie della tradizione intellettuale marxista.

A questi schemi interpretativi, si badi bene, non erano affezionati solo i militanti interni ed esterni alla fabbrica, ma anche molti osservatori esterni. Una rappresentazione giacobina, verrebbe da dire. Si provi ad esempio a sostituire all'espressione «volontà generale» quella di «identità collettiva» (più moderna di «coscienza di classe»). E scambiare così una parte per il tutto.

Il «modello proletario» altro non era che una variante del collettivismo ideologico radicale (Parkin 1976): un insieme di valori che predica l'egualitarismo salariale (Accornero 1992, Baldissera 1994), rivendica un «posto di onore» degli operai nella gerarchia delle occupazioni, afferma l'egemonia sociale e politica degli operai comuni e delle loro organizzazioni. Essi si riflettevano anche nel sostegno offerto al modello «sociale» di democrazia politica e in una valutazione distintiva del terrorismo politico (Baldissera 1981). Questi valori erano minoritari tra i lavoratori Fiat: gli operai militanti che lo condividevano erano circa un quinto del campione, stando ai dati della ricerca. Le interpretazioni della realtà che erano a essi ispirate, basate su una teoria radicale del conflitto di classe, non reggevano alla prova dei fatti.

Alla base del giudizio di Accornero vi era una riflessione sia sulle dimensioni e sul significato della stratificazione interna degli operai sia sulla specificità, se non eccezionalità, del conflitto industriale torinese.

La differenziazione operaia era irriducibile: non era solo strutturale, ma

anche politica e valoriale. Particolare rilevanza avevano allora, come vedremo, le differenze tra lavoratori autoctoni e immigrati. Accornero critica implicitamente la teoria marxista tradizionale della classe operaia: non c'è connessione tra classe e coscienza di classe; il concetto di «falsa coscienza» non ha rilievo teorico né empirico. I tre tipi di operai (collaborativo, conflittuale, antagonista) disegnati da Accornero e altri in un famoso articolo del 1985 mostrano come convivessero all'interno degli operai Fiat valutazioni, orientamenti, atteggiamenti – culturali e politici – diversi e sovente contraddittori.

Se vogliamo guardare ai fatti di ieri con il senno di poi, è lo stesso concetto tradizionale di «classe sociale» che oggi sembra obsoleto. Al posto di società, quelle europee del XIX e di buona parte del XX secolo, caratterizzate da una linea di frattura profonda e facilmente riconoscibile, quelle del XXI secolo sono attraversate da fratture multiple: occupazionali, generazionali, di genere, di etnia, di istruzione e di formazione, territoriali, di fonti dei redditi percepiti.

Da un punto di vista più generale, i concetti mediante cui cerchiamo di descrivere e spiegare la realtà, come quello di classe sociale, sono figli di una specifica situazione storico-sociale e vanno continuamente rivisitati e ridefiniti (Weber 1958, pp. 127-128). La costruzione e la denominazione di un concetto dipendono, in altri termini, dal tipo di problema considerato, quindi dalla cultura di uno specifico periodo storico.

In secondo luogo, Accornero (1990) sostiene la specificità e l'eccezionalità del conflitto torinese, industriale e urbano. Il conflitto esplose a Torino nel 1964 a Piazza Statuto (un episodio spesso trascurato, o sottovalutato, mai spiegato), prosegue con le barricate e la guerriglia urbana di Corso Traiano del 1969 e continua sino al 1980. Dal 1974-1975 è accompagnato da episodi di violenza terroristica (Amendola 1979). Un insieme di eventi di intensità inaudita che sorprende gli osservatori e che cerca ancor oggi spiegazioni adeguate. Se guardiamo alla maggiore ricerca sul conflitto industriale in Italia (Pizzorno 1976) non troviamo risposte in merito: il caso Fiat non fu allora studiato. Eppure quello fu «qualcosa di profondamente diverso e più maturo rispetto a tutte le esperienze verificatesi finora in Europa» (Bobbio 1979). Diverso sicuramente, più maturo certo no.

Di quel conflitto riassumo alcune caratteristiche salienti, e formulo alcuni interrogativi:

- a) Qualunque sia l'indicatore usato, quantitativo (numero dei partecipanti agli scioperi, numero degli scioperi, ecc.) e qualitativo (la gravità degli «episodi di violenza teppistica e terroristica», ricordati da Amendola), non troviamo in Europa e nel mondo un ciclo di lotte altrettanto intenso e prolungato come quello della Fiat a Torino – dal 1964 al 1980. Eppure anche questi paesi avevano stabilimenti di produzione delle auto; anch'essi avevano un'economia capitalistica come l'Italia. Come mai a Torino il conflitto fu così intenso? Come mai questa intensità si registrò solo a Torino e non a Billancourt o a Wolfsburg, o anche solo a Milano – l'altra grande città industriale del Nord? Ancora: come mai esso presenta forti somiglianze con i *riots* afro-americani avvenuti a Detroit nel 1967 (Sugrue 2005)?
- b) Come mai il conflitto industriale alla Fiat di Torino è così intenso, nonostante la debolezza organizzativa dei sindacati all'inizio del ciclo di lotte (1969) e alla fine dello stesso? A Modena dove la Flm è molto forte (circa l'80% di operai iscritti al sindacato, contro il 30-40% della Fiat – una stima generosa), il conflitto industriale in quel periodo era di intensità molto più limitata – infima, rispetto a quello raggiunto alla Fiat (Golden 1988)?
- c) Un argomento analogo può essere opposto a chi interpreta quel conflitto in termini di crisi dell'organizzazione fordistica del lavoro. Una situazione analoga c'era (il «sistema Toyota» era ancora in incubazione) anche negli stabilimenti della Renault, della Volkswagen e di quelli delle imprese automobilistiche inglesi. Perché in quegli stabilimenti le lotte furono meno intense e durarono di meno?
- d) Come mai, dopo la conclusione della vertenza del 1980, le relazioni industriali alla Fiat cambiarono in modo così radicale? Eppure i rapporti di produzione, per usare una terminologia marxista, non cambiarono; il lavoro divenne anzi più intenso e più strette le maglie della disciplina di fabbrica. Aumenterebbero quindi le ragioni del conflitto industriale, il che invece non avvenne.

- e) In Lombardia, tra il 1963 e il 1983, la conflittualità sindacale fu più intensa di quella piemontese. Anche il peso percentuale dei conflitti dei metalmeccanici su quelli dell'industria nel suo complesso fu maggiore in Lombardia che in Piemonte. Perché allora il ciclo conflittuale nell'industria metalmeccanica piemontese durò più a lungo che in quella lombarda? Come mai ricordiamo spesso il conflitto alla Fiat dei trentacinque giorni dell'autunno 1980 e la marcia dei quarantamila, e non le azioni collettive degli impiegati a Milano e gli scioperi degli operai lombardi negli anni Sessanta e Settanta?

Ho cercato di rispondere a queste e altre domande in alcuni lavori basati sui dati della ricerca Fiat (1980c, 1984, 1988, 2012). Chi fosse interessato può trovare in essi alcune risposte a questi interrogativi. In sintesi: la specificità del conflitto industriale e urbano torinese rispetto a quelli di altre regioni italiane, è connessa alla presenza di molti operai di recente immigrazione e alla sovrapposizione di un conflitto comunitario su un conflitto distributivo industriale. Il primo influenza tutte le manifestazioni del secondo. Esso non è

soprattutto e innanzitutto diretto a un'alterazione della struttura di potere e della deferenza, bensì all'usurpazione del potere e della deferenza da parte di una sezione della comunità a svantaggio di un'altra (Lockwood 1970).

Non si tratta qui solo di un «eccesso di militanza» (Pizzorno 1978), bensì di un *tipo* di militanza distintivo e peculiare².

Termino. Mi è stato riferito che in un recente dibattito a Roma sull'opera e l'eredità di Accornero, qualcuno ha affermato che Aris Accornero

² Il romanzo di Balestrini (1971) è a tutt'oggi la descrizione più accurata – priva di accenti ideologici o caratterizzazioni parasociologiche – del nuovo tipo di uomo emerso dal conflitto industriale alla Fiat, quello che sarà poi chiamato «operaio massa», «soggetto rivoluzionario», «operaio antagonista» e che costituirà il mito di riferimento dei conflitti industriali degli anni Settanta. Il romanzo è un punto di riferimento obbligato per chi intenda esplorare le credenze positive e normative diffuse tra i giovani immigrati meridionali, occupati come lavoratori manuali non qualificati nello stabilimento Fiat di Mirafiori, soprattutto nelle Carrozzerie, verso la fine degli anni Sessanta.

non era un sociologo, ma un politico, e come tale andava considerato. Temo che quel collega non lo abbia conosciuto bene. L'Accornero che ho conosciuto nel 1979 e che ho frequentato, di persona e per iscritto, almeno sino al 2011, aveva certo mantenuto una sensibilità politica straordinaria, ma aveva anche preso sul serio il suo ruolo di professore, di ricercatore universitario. Non cercava di valutare, né si limitava a fornire descrizioni. A lui interessava anzitutto spiegare, da sociologo di razza.

Una qualità di Accornero, evidente quasi subito a chi l'ha conosciuto, era la distanza critica tra la sua prospettiva e i fenomeni sociali considerati. Non c'era spazio per giudizi morali o adesioni alle opinioni prevalenti. Prevaleva invece l'*habitus* del ricercatore, la prospettiva dell'analisi e della spiegazione, la critica del senso comune e della credenza secondo cui i fenomeni sociali sarebbero trasparenti e immediatamente conoscibili. Accornero era consapevole – quasi istintivamente si sarebbe detto, sbagliando – che la realtà sociale è costruita e che la familiarità con i soggetti della ricerca è uno dei maggiori ostacoli alla conoscenza della realtà. Un atteggiamento del genere spiazzava spesso l'interlocutore, lo lasciava senza parole, salvo poi invitarlo a riflettere con maggior cura e attenzione.

Di qui la sua critica delle ideologie, e delle strategie politiche a esse ispirate, diffuse nel movimento operaio del Novecento in Italia e altrove: dall'egualitarismo retributivo alla credenza scienziata in una superiorità morale e politica della classe operaia; dalla propensione dei sindacati italiani a sottoscrivere e a sostenere contemporaneamente un insieme troppo vasto di obiettivi e di rivendicazioni; all'uso inflazionato di scioperi e di manifestazioni; alla mancanza di strumenti e procedure di democrazia interna; alla scarsa attenzione da parte di quadri e dirigenti sindacali per i risultati della ricerca empirica (Accornero 1992 e 1998).

Accornero è stato un uomo che non ha avuto il timore di usare in modo autonomo la sua intelligenza. Ha seguito quindi le indicazioni contenute nella celebre *Risposta* di Immanuel Kant (1784) *alla domanda: Che cos'è l'illuminismo?* Questo è stato il suo merito maggiore.

Riferimenti bibliografici

- Accornero A. (1990), Recensione di M. Revelli, *Lavorare in Fiat. Da Valletta ad Agnelli a Romiti: operai sindacati robot*, Milano, Garzanti, 1989, in *Polis*, IV, n. 2.
- Accornero A. (1992), *La parabola del sindacato. Ascesa e declino di una cultura*, Bologna, il Mulino.
- Accornero A. (1998), *Perché non ce l'hanno fatta? Riflettendo sugli operai come classe*, in *Quaderni di Sociologia*, n. 17, pp. 19-40. Url: <http://journals.openedition.org/qds/1473>, DOI: 10.4000/qds.1473.
- Accornero A., Baldissera A., Scamuzzi S. (1980), *Ricerca di massa sulla condizione operaia alla Fiat: primi risultati*, in *Bollettino Cespe*, 2, febbraio, pp. 1-22. Ristampato come *Le origini di una sconfitta. Gli operai Fiat alla vigilia dei 35 giorni e della marcia dei quarantamila*, in *Politica ed economia*, XXI, 1990, n. 12, pp. 33-39.
- Accornero A., Carmignani F., Magna N. (1985), *I tre «tipi» di operai della Fiat*, in *Politica ed economia*, pp. 33-47.
- Amendola G. (1979), *Interrogativi sul caso Fiat*, in *Rinascita*, XXXVI, 9 novembre.
- Baldissera A. (1980a), *I desideri e la realtà*, in *Nuova Società*, VIII, n. 166, marzo, pp. 18-21.
- Baldissera A. (1980b), *L'operaio sotto la lente del sociologo*, in *Rinascita*, XXXVII, n. 36, settembre, p. 11.
- Baldissera A. (1980c), *Identikit e autocoscienza del capo*, in *Rinascita*, XXXVII, n. 46, novembre, pp. 16-17.
- Baldissera A. (1981a), *Le immagini del terrorismo tra gli operai della Fiat*, in *Politica ed economia*, XII, n. 9, pp. 33-40.
- Baldissera A. (1981b), *Un colletto bianco in cerca di autore*, in *L'Unità*, LVIII, 17 settembre.
- Baldissera A. (1981c), *Lavoratori Fiat e paesi dell'Est*, in *Rinascita*, XXXIX, n. 8, 26 febbraio, p. 14.
- Baldissera A. (1984), *Alle origini della politica della disuguaglianza nell'Italia degli anni '80: la marcia dei quarantamila*, in *Quaderni di sociologia*, XXXI, n. 1, pp. 1-78 [ripubblicato in *La svolta dei quarantamila: dai quadri Fiat ai Cobas*, Milano, Comunità, 1988 e in altri sedi. Un estratto all'Url di *Quaderni di Sociologia*: <http://journals.openedition.org/qds/1608>].
- Baldissera A. (1988), *Conflit de classe et conflit communautaire: le cas de la Fiat à Turin*, in Aa.Vv., *Prospective culturelle. Actes du Colloque Européen tenu à Marseille les 12, 13 et 14 mars 1987*, Bruxelles, Irfec, pp. 141-151.
- Baldissera A. (1992), *Eguaglianze e gerarchie. Concetti e metodi di sociologia industriale e del lavoro*, Torino, Tirrenia.
- Baldissera A. (1994), *Ascesa e declino dei sindacati confederali in Italia*, in *Rassegna Italiana di Sociologia*, XXXV, n. 1, pp. 121-126.

- Baldissera A. (2011a), *Il paradosso dell'anzianità. Un criterio efficace, ma impopolare, di distribuzione dei redditi da lavoro*, in A. Baldissera (a cura di), *Lavorare in Italia: verso un conflitto tra generazioni?*, in *Quaderni di sociologia*, LIV, n. 56, pp. 7-36. Url: <http://journals.openedition.org/qds/622>; DOI: 10.4000/qds.622.
- Baldissera A. (2012), «Comandiamo noi, qui!». *Il conflitto industriale e urbano a Torino, 1962-1980: enigmi e spiegazioni*, in A. Baldissera, G. Cerruti (a cura di), *Il caso Fiat: una svolta nelle relazioni industriali?*, Acireale-Roma, Bonanno, pp. 207-246.
- Baldissera A., Scamuzzi S. (1981), *La condizione degli impiegati alla Fiat: un'inchiesta*, in *Politica ed economia*, XII, n. 1, gennaio, pp. 40-48.
- Bobbio, L. (1979), *Lotta continua. Storia di una organizzazione rivoluzionaria*, Roma, Savelli.
- Bonazzi G. (1984), *La lotta dei 35 giorni alla Fiat. Un'analisi sociologica*, in *Politica ed Economia*.
- Golden, M.A. (1988). *Labor Divided. Austerity and Working-Class Politics in Contemporary Italy*, Ithaca e London, Cornell University Press.
- Gangemi G. (1982), *Le ricerche di massa: tecniche e distorsioni*, in *Politica ed economia*, n. 12, pp. 33-43.
- Herman M.A. (2005), *Fighting in the Streets. Ethnic Succession and Urban Unrest in the Twentieth-Century America*, New York, Peter Lang.
- Kant I. (1784), *Risposta alla domanda: che cos'è l'Illuminismo?*, in *Scritti politici e di filosofia della storia e del diritto di Immanuel Kant*, a cura di N. Bobbio, L. Firpo e V. Mathieu, Torino, Utet, 1965.
- Lockwood D. (1970), *Race, Conflict and Plural Society*, in S. Zubaida (ed.), *Race and Racism*, Tavistock, London, pp. 57-72.
- Parkin F. (1971/1976), *Disuguaglianza di classe e ordinamento politico*, Torino, Einaudi, 1976.
- Pizzorno A. (a cura di, 1974-78), *Lotte operaie e sindacato in Italia (1968-1972)*, Bologna, il Mulino, 6 voll.
- Scamuzzi S. (1982), *Operai e impiegati Fiat fra vecchi e nuovi radicalismi*, in *Politica ed economia*, n. 6, pp. 33-41.
- Sugrue T.J. (2005/1998), *The Origins of the Urban Crisis: Race and Inequality in Postwar Detroit*, Princeton, Princeton University Press, revised edition.
- Weber M. (1904, 1958), *Il metodo delle scienze storico-sociali*, Torino, Einaudi.

Appendice: alcune informazioni sulla ricerca Fiat

1. Stabilimenti Fiat nei quali fu distribuito il questionario operaio (gennaio 1980)

Provincia di Torino, ventitré unità produttive: Teksid Carmagnola; Lancia Chivasso; Comau Smt Grugliasco, Fiat Rivalta (Carrozzeria, Meccanica, Presse); Framtek; Nebiolo Beni Strumentali; Lancia Lingotto, via Nizza e Rivalta (Carrozzeria); Fiat Lingotto via Rivalta (Presse); Mirafiori (Fonderie, Fucine, Meccanica, Presse); Comau Morando; Rabotti; Iveco Ricambi (Meccanica); Iveco To-Sot; Spa Stura; Ttg 1 e Ttg2; Stura; Venartek Venaria.

Altre province italiane, tredici unità produttive: Weber Altecna e Om (Bari); Weber (Bologna), Trattori Agricoli (Cento), Teksid (Crescentino); Ferrari Auto (Maranello); Trattori Agricoli (Modena); Sorin (Saluggia), Fiat Ferroviaria (Savigliano); Om (Suzara), Fiat Meccanica (Termoli); Meccanica (Vado Ligure); Sirma (Vado Ligure).

- Popolazione operai: 4.367 squadre per 91.621 lavoratori.
- Campioni in totale: 1.194 squadre per 22.848 persone.
- Squadre campionate non rilevate: 109.
- Numero di questionari non restituiti: 5.925 (soprattutto Mirafiori Meccanica, Rivalta Carrozzeria).
- Numero di questionari restituiti: 1.090 squadre, 16.923 operai.
- Numero di questionari bianchi ricevuti: 2.348.
- Numero di questionari compilati ricevuti: 14.575.
- Rapporto tra squadre ricevute/squadre campionate: 90,9%.
- Questionari compilati/campionati: 63,8% (media di altre ricerche del genere: 20-30%).

2. Ricerca impiegati: diciannove settori in diverse unità produttive Fiat (primavera 1980)

Om (Brescia), Trattori Agricoli di Cento (Ferrara), Rivalta (nei settori: Carrozzeria, Meccanica e Presse), Sorin di Saluggia (Vercelli), Fiat di Termoli (Campobasso), Teksid Ferriere (Torino), Lingotto (nei settori: Carrozzeria, Gestione enti centrali, Presse), Mirafiori (nei settori: Carrozzeria, Assistenza tecnica della direzione commerciale, Engineering, Fonderie, Fucine, Gestione enti centrali), Comau ex Morando (Torino), Comau Mst (Grugliasco).

La popolazione considerata fu di 5.227 persone, il campione di 2.674 persone. Restituirono il questionario 2.022 persone, pari al 75,6 per cento del campione.

ABSTRACT

Nel 1979-80 il Partito Comunista Italiano promosse un'ampia ricerca su orientamenti e atteggiamenti, politici e culturali, di operai occupati in 36 stabilimenti della Fiat, situati in diverse regioni italiane. Lo stesso avvenne, con un diverso questionario, per i lavoratori non manuali in 19 unità produttive. Torino e l'Italia vivevano allora un periodo turbolento, caratterizzato da disordini sociali ed eventi terroristici.

I risultati della ricerca fecero molto scalpore nei media nazionali e internazionali. Essi permisero di descrivere una realtà, quella dei lavoratori dell'automobile, assai poco conosciuta e mal valutata. Essi anticiparono in qualche modo l'esito della vertenza tra sindacati e azienda nell'autunno 1980, che si concluse con un'azione collettiva di quadri e capi squadra (la cosiddetta «marcia dei quarantamila») e la sconfitta del sindacato metalmeccanico. Questo articolo descrive le operazioni di ricerca (popolazioni interessate, campionamento, modalità di distribuzione dei questionari, ecc.), le reazioni dei media, e i principali risultati della ricerca. Emerse una chiara differenziazione sociale, politica e morale dei lavoratori Fiat e il tramonto di una concezione tradizionale della classe operaia come soggetto sociale antagonista rispetto alla proprietà e al management della maggiore impresa industriale in Italia.

TWO LARGE SURVEYS ON MANUAL AND NON-MANUAL
WORKERS IN FIAT PLANTS (1979-1980)

In 1979-80 the Italian Communist Party promoted two extensive surveys on political and cultural orientations and attitudes of manual autoworkers employed in 36 Fiat plants, located in different Italian regions. The same happened, with a different questionnaire, for non-manual workers in 19 plants. Turin and Italy were then experiencing a turbulent period, characterized by social unrest and terrorist events.

The results of the studies caused quite a stir in the national and international media. They made it possible to describe a reality, that of the autoworkers, which was at the times very little known and poorly valued. They somehow anticipated the outcome of the dispute between unions and the company in the autumn of 1980, which ended with a collective action of foremen and white collars workers (the so called «forty thousand march») and the defeat of the metalworking union.

This paper describes the research operations (population, sampling, distribution of the questionnaires, etc.), the reactions of the media, and the main results of the research. A clear social, political and moral differentiation of Fiat workers emerged, together with the decline of a traditional conception of the working class as an antagonistic social subject with respect to the ownership and management of the largest industrial enterprise in Italy.