Zeitschrift: Traverse : Zeitschrift für Geschichte = Revue d'histoire
Herausgeber: [s.n.]
Band: 7 (2000)
Heft: 2

Buchbesprechung: Fiat 1899-1999 : un secolo di storia italiana [Valerio Castronovo]
Autor: Heimberg, Charles

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 10.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

nissen öfters etwas ermüdend und gelegentlich stark anekdotisch. Der zeitliche Rahmen von Ereignissen und Begegnungen, auch Einordnungen werden nicht immer zuverlässig erinnert. Die Edition wird ergänzt durch einen umfangreichen, die Erinnerungen vertiefenden Anhang mit Dokumenten, Briefen, Postkarten, Artikeln, unter anderem von Mayer selbst, sowie Fotos. Weshalb der Verlag eine englische Übersetzung der Erinnerungen mit veröffentlichte, ist sein Geheimnis. Statt dessen wäre ein vollständiges Personenregister mit Seitenangaben auch für die Forschung hilfreich gewesen. Die Ausgabe ist dennoch zu begrüssen, da Mayer selber ein interessanter Zeitgenosse war, der die Spannung zwischen Selfmademan und seinen anarchistischen Überzeugungen ein Leben lang lebte, interessiert an den Menschen, egal, welche soziale Stellung sie innehatten, an ihren Ideen, Projekten und Aktivitäten, bereit sie zu unterstützen, wo sie sich mit seinen Intentionen trafen, und dabei seinem Tun durchaus selbstkritisch gegenüberstehend.

Markus Bürgi (Zürich)

VALERIO CASTRONOVO
FIAT 1899–1999
UN SECOLO DI STORIA ITALIANA

RIZZOLI, MILAN 1999, 2094 P., LIT 110'000.–

L'histoire d'entreprise est longtemps restée un domaine négligé par les historiens italiens qui la considéraient comme peu sérieuse eu égard à sa dimension trop souvent célébrative. Ils évitaient donc cette échelle d'études au profit d'approches plus globales. Certes, la tendance à inscrire un peu trop facilement l'entreprise dans un rôle emblématique, à l'échelle d'une ville ou d'une région, peut susciter la critique. Mais peut-elle être rejetée dans tous les cas? Est-elle notamment dépourvue de sens en ce qui concerne les rapports étroits et symboliques qu'une grande entreprise comme Fiat a entretenus avec l'histoire contemporaine italienne? Un récent ouvrage paru au moment du centenaire de l'entreprise a probablement raison d'affirmer ces liens dans son introduction et son sous-titre, «un siècle d'histoire italienne».

Valerio Castronovo est lui-même l'un des pionniers de l'histoire d'entreprise en Italie puisqu'il avait déjà consacré, dès le début des années '70, une étude à Giovanni Agnelli et aux premières décennies de l'histoire de la Fiat. Il nous propose aujourd'hui une œuvre impressionnante, reprenant largement, et enrichissant ses travaux de ces 30 dernières années; une œuvre qui a certes été publiée dans un contexte jubilaire mais qui n'en constitue pas moins un véritable travail d'historien.

Née à l'initiative de membres de l'aristocratie turinoise, la Fiat n'a pris réellement de l'envergure qu'avec la Première Guerre mondiale. Au début, l'histoire de l'entreprise se confond avec le pragmatisme de son premier dirigeant, Giovanni Agnelli, lequel alliait une certaine noblesse d'esprit au pire opportunisme. Ainsi a-t-il pu s'accommoder du fascisme, jusqu'à endosser la chemise noire – sans partager apparemment les idéaux du régime –, parce que cela servait la croissance et les intérêts de l'entreprise et de ses profits. A tel point que le président sénateur – nommé à ce poste par le régime fasciste – et son homme de confiance, Vittorio Valletta, connaîtront quelques ennuis à la Libération; des ennuis qui s'estomperont assez rapidement sous la pression des Alliés et juste avant le décès du président en décembre 1945.

L'après-guerre est encore plus révélateur. La Fiat est alors clairement tournée vers les Etats-Unis, ce qui pousse ses dirigeants à une franche confrontation interne

avec le syndicat proche des communistes. Mais la répression est ciblée et se veut maîtrisée; elle est aussi associée à une politique sociale paternaliste permettant de manier la «carotte» et le «bâton», ainsi qu'à la promotion active d'un esprit d'entreprise. En 1966, quand Valletta laisse la présidence de l'entreprise au petit fils Agnelli, non sans avoir encore eu la satisfaction de signer un accord avec l'Union soviétique pour y construire une usine, il peut se targuer d'avoir introduit des méthodes fordistes de production d'un objet de consommation, l'automobile, qui est désormais massifié. Mais les luttes sociales restent vives et vont bientôt s'enflammer.

Au moment de l'automne chaud de 1969 et durant les années suivantes, la Fiat n'a plus les moyens de contrôler la situation comme elle l'avait fait jusque-là. De nouvelles générations d'ouvriers, souvent immigrées du Sud, se montrent particulièrement radicalisées; et Mirafiori est l'épicentre de toutes les luttes. Des accords salariaux relativement favorables aux ouvriers sont signés malgré la crise qui surgit en 1973. Un peu plus tard, alors que Fiat est au cœur des violences terroristes, les fédérations syndicales ne parviennent guère à faire passer leur ligne modérée. En 1979, les dirigeants de Fiat annoncent 61 licenciements qui visent à mettre fin à ce climat d'insubordination. Un an plus tard, des licenciements beaucoup plus massifs, de nature économique, ne peuvent pas être empêchés à la suite d'une mobilisation des cadres. Avec cette défaite syndicale, c'est une nouvelle phase de l'histoire de la Fiat qui s'ouvre, marquée par une transformation des méthodes de production (robotisation) et par une politique beaucoup plus dure à l'égard de masses ouvrières qui craignent désormais pour leur poste.

L'ouvrage de Castronovo nous propose une très riche reconstitution de l'histoire de l'entreprise turinoise du point de vue de ses organes dirigeants, mais on pourra quand même regretter, comme c'est malheureusement trop souvent le cas dans ce genre de publications, que le point de vue des ouvriers, sans qui toute l'aventure de la Fiat n'aurait pas pu exister, reste plutôt marginalisé dans un travail aussi monumental. En effet, si rien ou presque n'est tu des manœuvres politiques ou stratégiques des dirigeants successifs de l'Empire Fiat, de leur esprit cosmopolite et de la manière dont ils défendaient sans états d'âme les intérêts de l'entreprise, le lecteur curieux restera plutôt sur sa faim s'il se préoccupe de l'histoire des syndicats ou de l'emblème Fiat dans la culture italienne, de ses représentations et de sa dimension mythique. Certes, l'attitude intransigeante et les réseaux de mouchards de Giovanni Agnelli face aux conseils de fabrique ne sont pas occultés, pas plus que le cynisme froid de dirigeants attachés à leurs profits. Un scandale comme la découverte, en 1970, d'un réseau interne d'espionnage avec ses centaines de milliers de fichiers est également évoqué; mais la perspective du récit reste d'abord celle des organes dirigeants, la première partie de l'ouvrage apparaissant davantage comme une biographie d'Agnelli que comme une véritable histoire de l'entreprise. Castronovo évoque d'ailleurs, en fin de volume, le problème de succession qui est posé à la dynastie Agnelli, une famille qui joue un rôle singulier en Italie et dont l'iconographie proposée dans le volume aligne quelques portraits. Fort heureusement, le long développement qui nous est proposé tout au long de l'ouvrage ne s'arrête pas là. Mais il n'en reste pas moins que cette histoire de la Fiat devrait sans doute être complétée par celle de ses ouvriers.

Charles Heimberg (Genève)