CARTOGRAFIE SOCIALI
Rivista di sociologia e scienze umane
Anno VI, n. 12, novembre 2021

Direzione scientifica
Lucio d'Alessandro e Antonello Petrillo

Direttore responsabile
Arturo Lando

Redazione
Elena Cennini, Anna D'Ascenzio, Fabrizio Greco

Staff di supporto alla Redazione
Giuseppina Della Sala, Federica Graziano, Luca Manunza, Andrea Postiglione

Staff di supporto alla Redazione per le attività di internazionalizzazione
Lucio Castracani, Laura Giovinazzi

Coordinamento redazionale
Stefania Ferraro (Università degli Studi Suor Orsola Benincasa - Napoli)

Comitato di redazione
Manuel Anselmi (Unitelma Sapienza), Marco Armiero (KTH Royal Institute of Technology, Stockholm),Tugba Basaran (Kent University), Davide Caselli (Università Milano-Bicocca), Valentina Castellini (Università di Toronto), Alberto De Nicola (Alma Mater Studiorum Università di Bologna),Nick Dines (Robert Schuman Centre - European University Institute), Stefania Ferraro (Università degli Studi Suor Orsola Benincasa - Napoli), Marcello Maneri (Università di Milano Bicocca), Alessandro Mazzola (University of Liège),Domenico Perrotta (Università di Bergamo),Valeria Piro (Università degli Studi di Milano), Ciro Pizzo (Università degli Studi Suor Orsola Benincasa - Napoli), Pietro Saitta (Università di Messina), Anna Simone (Università Roma Tre)

Comitato scientifico
Maurizio Bergamaschi (Alma Mater Studiorum Università di Bologna), Emiliano Bevilacqua (Università del Salento), Fabienne Brion (Université Catholique de Louvain-la-Neuve), Sandro Busso (Università degli Studi di Torino), Alessandro Dal Lago (già professore presso Università di Genova),Davide De Sanctis (Università degli Studi Federico II - Napoli), Vincent Dubois (Université de Strasbourg), Didier Fassin (Institute for Advanced Study School of Social Science, Princeton), Domenico Fruncillo (Università degli Studi di Salerno), Fernando Gil Villa (Universidad de Salamanca), Akhil Gupta (University of California), Michalis Lianos (Université de Rouen), Marco Martiniello (University of Liège), Giulio Moini (Sapienza Università di Roma), Carlotta Mozzana (Università Milano-Bicocca), Laurent Mucchielli (CNRS - Centre national de la recherche scientifique), Fabio Quassoli (Università di Milano Bicocca), Salvatore Palidda (già professore presso Università di Genova), Michel Peraldi (CADIS - Centre d'analyse et d'intervention sociologiques), Andrea Rea (Université libre de Bruxelles), Giuseppe Ricotta (Sapienza Università di Roma), Francesca Vianello (Università degli Studi di Padova)

"Cartografie sociali" is a peer reviewed journal

UN RACCONTO SUL LAVORO FORMALE

Mercato, cultura e governamentalità ieri, oggi e domani

A cura di Anna D'Ascenzio e Fabrizio Greco

MIMESIS

SUOR ORSOLA
UNIVERSITY PRESS

Pubblicazione semestrale: abbonamento annuale (due numeri): € 45,00

Per gli ordini e gli abbonamenti rivolgersi a:
ordini@mimesisedizioni.it
L'acquisto avviene per bonifico intestato a:
MIM Edizioni Srl, Via Monfalcone 17/19
20099 – Sesto San Giovanni (MI)
Unicredit Banca – Milano
IBAN: IT 59 B 02008 01634 000101289368
BIC/SWIFT: UNCRITM1234

Cartografie sociali è una rivista promossa da URiT, Unità di Ricerca sulle Topografie sociali.

Direzione e Redazione della rivista hanno sede
presso l'Università degli Studi Suor Orsola Benincasa
Via Suor Orsola 10 – 80132 Napoli (Italy)
www.unisob.na.it
cartografiesociali@unisob.na.it
cartografiesociali.rivista@gmail.com

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
SUOR ORSOLA
BENINCASA
FACOLTÀ DI
SCIENZE
DELLA FORMAZIONE



MIMESIS EDIZIONI (Milano – Udine)
www.mimesisedizioni.it
mimesis@mimesisedizioni.it

Isbn: 9788857589053
Issn: 2499-7641

© 2021 – MIM EDIZIONI SRL
Via Monfalcone, 17/19 – 20099
Sesto San Giovanni (MI)
Phone: +39 02 24861657 / 24416383

Registrazione Tribunale di Napoli n. 37 del 5 luglio 2012

INDICE

Editoriale: l'osservazione del lavoro formale.
Gestione, pratiche e procedure
di Anna D'Ascenzio, Fabrizio Greco 9

MAPPE

Pratiche di sfruttamento nel lavoro cognitivo e ridefinizione della memoria collettiva come strategia per la costruzione della soggettività neoliberista
di Fabio de Nardis 21

sussunzione del lavoro e della vita nel capitalismo delle piattaforme
di Andrea Fumagalli 49

Workfare. Cartografia delle idee sulla trasformazione delle politiche attive del lavoro nello stato sociale neoliberale
di Roberto Ciccarelli 67

ROTTE

Il lavoro nella *platform society*: algoritmi, sorveglianza e la sfida dell'università
di Domenico Napolitano 91

La crisi della figura tradizionale del burocrate e la precarietà ai confini della pubblica amministrazione: i casi di Anpal Servizi e Sogesid
di Lorenzo Coccoli e Biagio Quattrocchi 115

Towards and agency-centred approach to the study of managerial governance in italian universities
di Laura Giovinazzi 145

L'industria della moda in Italia: tra miti e durevoli continuità
di Tania Toffanin 163

Produzione post-industriale. Quale costo rispetto alle identità segmentate dei lavoratori?
di Monica Buonanno 181

Il lavoro attivato. Il significato dell'occupazione nelle nuove politiche del lavoro
di Guido Cavalca 195

RILIEVI

Corpi e oggetti digitali nel lavoro automatizzato delle piattaforme
di Edoardo Biscossi 217

Metamorfosi del sociale come campo economico
di Ciro Pizzo 235

Fare impresa oggi. I contratti di rete come configurazione debole delle relazioni industriali
di Anna D'Ascenzio 247

Come raccontare la classe operaia senza fare gli operai tristi
di Alberto Prunetti 265

WUNDERKAMMER

La marcia della fame, una e tante storie
di Fulvio Ianiro 277

Dove sono gli operai? Il racconto di un'esperienza di lotta e ricerca
di Michele De Palma 301

Prepariamoci a un futuro confuso. Complessità, Warm data e istruzione
di Nora Bateson, traduzione di Anna Cotone 311

TRAVELOGUES

Uno sguardo collettivo sul lavoro. Metamorfosi e possibili scenari
recensione di Federica Graziano 329

Lavorare in fabbrica oggi. Inchiesta sulle condizioni di lavoro in FCA/CNH
recensione di Andrea Postiglione 333

Michele De Palma
DOVE SONO GLI OPERAI?
Il racconto di un'esperienza di lotta e ricerca[1]

1. *Primo intervento*[2]

Sono Michele De Palma ed ero il Coordinatore Nazionale del Lavoro della Federazione Impiegati Operai Metallurgici (FIOM) durante la rottura sul contratto collettivo specifico di lavoro. In quella occasione sono stato chiamato a tenere le assemblee negli stabilimenti FCA, CNH e Magneti Marelli. Pertanto, lo dico con una battuta, non sono dottore nel senso che, nel mio percorso di vita, ho cominciato l'università e non l'ho mai finita. Mi resta un "cruccio" personale di non averla finita, ma mi fa molto piacere poter discutere con gli studenti e offrire un contributo a un'esperienza straordinaria, che come lavoratori e ricercatori abbiamo fatto insieme qualche anno fa.

Ispiratore di questo percorso è stato Davide Bubbico[3], con cui abbiamo provato a costruire insieme un'esperienza sindacale e una relazione di ricerca. Lo abbiamo fatto grazie al supporto della Fondazione Di Vittorio e a un gruppo di ricercatori, con cui abbiamo provato a costruire un percorso di con-ricerca. Abbiamo messo insieme le esperienze di delegati e delegate delle strutture sindacali di varie parti d'Italia, che hanno collaborato con i ricercatori alla costruzione di un campione di lavoratrici e lavoratori capace di analizzare le criticità del processo produttivo.

È stata un'esperienza straordinaria, nel senso che a mia memoria è da moltissimi anni che non c'era un'inchiesta che vedeva già nella fase di costruzione della stessa, e poi nella fase di realizzazione, una partecipazione diretta di delegati e lavoratori, cioè di persone che sono in fabbrica, che in fabbrica sono chiamati a lavorare.

---

1 Il presente testo riporta parti dell'intervento, dal titolo *Fiat, FCA e Stellantis. Quale futuro per il settore dell'automotive*, che Michele De Palma ha tenuto durante la giornata seminariale svoltasi il 24 marzo 2020 e dedica a *Lo stato dell'arte nello spazio della produzione industriale*, Webinar, organizzato da URiT, UNISOB. Il lavoro di trascrizione è stato curato da Fabrizio Greco e Anna D'Ascenzio.

2 Minuti 16:15 di 34:00.

3 Si faccia riferimento alla recensione curata da Andrea Postiglione (*infra*), o direttamente al testo curato da Landini, Re David, Bubbico, Garibaldo e lo stesso de Palma (2020).

In questo credo che ci sia già un elemento significativo importante da dover sottolineare. Aggiungete a quanto vi ho appena detto un'altra informazione. Sapete già che nella storia e nella tradizione della FIOM noi abbiamo un vincolo organizzativo. Qualsiasi accordo che viene realizzato, che sia un contratto collettivo nazionale o che riguardi la contrattazione di secondo livello, deve essere oggetto di un confronto in un percorso assembleare e deve prevedere alla fine del percorso il voto delle lavoratrici e dei lavoratori. Noi non rinnoviamo i contratti nazionali, né quelli di secondo livello, senza che le lavoratrici e i lavoratori possano decidere sul contratto.

Il contratto collettivo specifico a cui alludo, invece, è un contratto che è stato realizzato senza la partecipazione dei metalmeccanici in FCA, è un accordo che ha escluso di fatto la possibilità di poter negoziare per quella che allora era l'organizzazione sindacale più rappresentativa, in termini sia di iscritti, sia di numero di delegati all'interno delle aziende. È stato sottratto, attraverso quel contratto unilaterale, il diritto alle persone di poter decidere e prendere parola. Negoziare un contratto significa determinare salario, significa determinare diritti, significa quantificare prestazioni di lavoro, significa animare la partecipazione democratica all'interno della vita aziendale.

Noi venivamo da una struttura contrattuale ex Fiat in cui vi erano due livelli contrattuali, di per sé un elemento assolutamente anomalo rispetto allo scenario europeo e globale.

Le modalità attraverso la quale avviene la contrattazione in Italia rappresenta un'anomalia sindacale[4]. La storia e la tradizione sindacale nostra prevede due livelli di contrattazione, mentre la Germania, la Francia o gli Stati Uniti d'America prevedono invece tendenzialmente un solo livello di contrattazione di tipo non nazionale, non centrale. Si tratta tendenzialmente di contratti di tipo aziendale. Questo costituisce un grande elemento di differenza tra il nostro sistema e quelli presente in altri livelli europei e in giro per il mondo. Questa anomalia, noi pensiamo, sia un'anomalia positiva, nel senso che il contratto nazionale dei metalmeccanici copre più di un milione e mezzo di lavoratrici e lavoratori.

La scelta di FCA Fiat, con l'amministrazione delegato Marchionne, di uscire dal quel sistema di relazioni sindacali significava rompere un vincolo di solidarietà tra le lavoratrici e lavoratori metalmeccanici, al di là dell'azienda, all'interno, dentro la quale sono impiegati. L'interruzione della contrattazione, nell'intenzione della dirigenza padronale, serviva a introdurre un sentimento di competizione tra i lavoratori.

4 Per una rapida trattazione dell'argomento si faccia riferimento a Baccaro (2000); La Macchia (2004).

Famosa fu la frase di Marchionne quando disse: «Noi siamo in guerra e questa guerra va combattuta dalle lavoratrici e lavoratori che fanno parte di questa bandiera aziendale».

Diciamo anche che con questa dinamica si alimentava una contrapposizione tra l'armata dei dipendenti di FCA rispetto a tutti quelli che sono gli altri metalmeccanici impiegati in altre aziende.

Noi abbiamo voluto, con l'inchiesta, fare una doppia verifica: un'inchiesta è sempre un gioco di specchi, riguardarsi allo specchio rispetto a una scelta sindacale in cui non abbiamo firmato il contratto collettivo specifico di settore. Perché, come sapete, questo ha determinato un conflitto che va avanti ancora, fino a oggi, tra noi e l'azienda. Una parte del conflitto si è determina sul piano giudiziario. Sapete, noi siamo arrivati addirittura in Corte Costituzionale, abbiamo portato l'ex Amministratore delegato e la Fiat in tutti i tribunali d'Italia. Alla fine abbiamo avuto una sentenza della Corte Costituzionale che ha determinato il reingresso e il riconoscimento da parte di FCA delle delegate e delegati della FIOM.

In una fase storica in cui va molto di moda dire che il sindacato non ha più *l'appeal* che aveva un tempo, penso che sia un elemento di verità dire che con questa questione il sindacato dovrebbe fare i conti, ma dico anche che bisogna tenere conto del fatto che FCA ha impedito alle persone di iscriversi alla FIOM, perché non riconosceva la trattenuta sindacale in quanto non riconosceva il sindacato.

Le lavoratrici e i lavoratori hanno reagito facendo anche causa all'azienda per la mancata trattenuta sindacale. A ben pensarci, e nello scenario attuale, l'azione giudiziaria rappresenta un elemento di grande eccezionalità rispetto alle criticità politiche dei tempi attuali.

Ritornando al punto di prima, l'auto-riflessività mi ha chiarito che anche l'inchiesta rinvia al gioco dello specchio. L'indagine ci è servita a verificare se la scelta di non aver firmato il contratto collettivo specifico di lavoro fosse considerata una scelta giusta da parte delle lavoratrici e lavoratori e contemporaneamente valutata come giusta dall'opinione pubblica. Sapevamo che si era sviluppato un certo consenso attorno alla FIOM, ma bisognava anche essere anche molto onesti e diretti rispetto all'obiettivo della vertenza.

Penso, alla luce della mia esperienza, che lo strumento della con-ricerca abbia restituito come dato il fatto che noi abbiamo costatato che la pratica del conflitto non ha avuto come seguito sperato un aumento degli iscritti quando abbiamo deciso di non firmare il contratto. Noi, dal giorno dopo dell'accettazione del contratto, abbiamo cominciato a perdere gli iscritti all'interno del gruppo FCA, CNH Marelli, perché le persone, dopo, in fabbrica ci rimangono…

Quindi una posizione di carattere "politico-sindacale-contrattuale" deve essere supportata anche da concreti rapporti di forza, perché altrimenti si diventa un soggetto testimoniale. Il ruolo testimoniale va bene nella sollecitazione della coscienza, ma non nell'organizzazione di un soggetto sindacale che ha come vocazione il fatto di contrattare rispetto alla contro parte.

Dalla con-ricerca emerge come insufficiente anche l'elemento giudiziale, ovvero che non basta il fatto che la Corte Costituzionale abbia posto alla FCA la questione del riconoscimento sindacale, perché questa deve trovare il consenso dei lavoratori dentro la fabbrica, altrimenti è del tutto evidente che rimane un elemento di principio e non un fatto praticato. Dall'inchiesta è risultato, allora, un modo per metterci in rapporto con i lavoratori. Con il supporto di Davide Bubbico abbiamo utilizzato due strumenti. Abbiamo somministrato i questionari nelle assemblee e in tutti gli stabilimenti e poi abbiamo organizzato dei gruppi di lavoro. Nelle assemblee abbiamo coinvolto le lavoratrici e i lavoratori, non solo quindi gli iscritti alla nostra organizzazione sindacale. Noi abbiamo distribuito il questionario a prescindere dal fatto che le persone fossero iscritte alla FIOM. Hanno così partecipato al questionario lavoratrici e lavoratori iscritti a qualsiasi sindacato e anche non iscritti. Ognuno, in forma anonima, ha potuto rispondere alle questioni che noi abbiamo posto. Questioni che ritenevamo importanti rispetto all'applicazione del contratto collettivo all'interno degli stabilimenti FCA.

Tra le risposte, mi ha tanto colpito un giudizio molto negativo sul ruolo sindacale. Il giudizio negativo non è stato riservato esclusivamente a chi ha firmato il contratto, ma anche a chi non ha firmato il contratto ed è risultato privo di strumenti e abilità relazionali utili a modificare l'accordo in essere. Perché, come sapete, sono passati oramai dieci anni dal contratto collettivo specifico di lavoro. Si innesta, però, un fatto nuovo […] e cioè la questione relativa a se stare dentro o fuori dal sistema.

FCA disse: «Si fa il contratto specifico perché attraverso questo garantiamo il fatto di stare dentro, cioè la piena occupazione degli stabilimenti». Tenere aperto lo stabilimento rappresenta un ricatto per i lavoratori di Pomigliano così come, poi, nello stabilimento di Mirafiori. Questi sono stati gli unici stabilimenti in cui i lavoratori hanno potuto votare su un contratto aziendale e di stabilimento, contratto che poi ha riguardato tutti i lavoratori del gruppo. È chiaro che vi è la presenza di uno scambio: «Vi chiediamo indietro diritti, […], il fatto che non c'è il doppio livello di contrattazione, il salario etc. etc. In cambio vi diamo il lavoro».

Il punto è che quello scambio non si è mai determinato. Quel ricatto è servito a ridurre i diritti, escludendo i metalmeccanici di Fiat dalla dinamica pubblica e contrattuale, spingendoli verso una dinamica privatistica. Il con-

tatto collettivo specifico di lavoro non ha rilevanza pubblica come il contratto collettivo nazionale del lavoro; la dinamica avviata dalla FCA ha, in questo senso, cambiato la natura delle relazioni sindacali. Gran parte di loro torneranno in fabbrica per periodi molto stretti perché la maggior parte di loro sono investiti dagli ammortizzatori sociali. Da allora a oggi le lavoratrici e i lavoratori di FCA sono sempre stati in cassa integrazione perché quello scambio diritti/salario con lavoro non si è concretamente determinato.

Abbiamo avuto come ulteriore elemento di scontro anche il piano industriale.

Noi chiedevamo investimenti anche sull'innovazione di prodotto, non solo sul processo: questo argomento fu affrontato, proprio in una sala piena di accademici, durante il conferimento della laurea *honoris causa* dell'Amministratore delegato Marchionne, che dichiarò che non si potevano realizzare auto elettriche perché costavano troppo rispetto alle necessità che aveva l'azienda di aumentare la marginalità di ricavo rispetto al prodotto. Il risultato è stato che, nell'evoluzione ultima, ovvero la fusione tra FCA e PSA, non sarà l'innovazione di prodotto il primo punto all'ordine del giorno redatto dal nuovo amministratore delegato Tavares, ma l'economia di costo. Il primo punto ora è la discussione sul costo industriale in Italia rispetto agli altri stabilimenti europei. Ci raccontano che, di fatto, la mancanza di investimenti che si è determinata nel corso degli anni passati oggi è la carta che viene utilizzata dal nuovo amministratore delegato per procedere a una ristrutturazione degli impianti FCA in Italia. Il rischio è che ci ritroveremo in un prossimo futuro a negoziare sul costo e non sull'organizzazione del lavoro. In ogni modo, posso dire che una lezione l'abbiamo appresa: non c'è scambio tra diritti e salario. Non vi deve essere nessun perimetro di inclusione/esclusione senza una discussione relativa all'innovazione di processo o di prodotto. La verità è che, questo è il problema del nostro Sistema-Paese, quando non contratti più quello che succede, ma rappresenti solo estrazione di plusvalore, come si sarebbe detto in altri tempi, quando non contratti più a vantaggio delle persone, degli impianti, del territorio, o del più generale ambiente. Per questo abbiamo provato ad avanzare anche nei confronti del "governo degli migliori" e del Ministero dello sviluppo economico, il seguente tema: «È possibile pensare che ci siano risorse del Recovery Plan europeo che genereranno un debito nel nostro Sistema-Paese e al contempo un aumento di risorse a disposizione delle imprese, senza il tema occupazionale e quindi il tema sociale nel Sistema-Paese?».

Sarà generato un debito che graverà su tutti gli operai e su tutti i cittadini italiani, che, al contempo, saranno oggetto di licenziamento perché il governo ha deciso la fine del blocco dei licenziamenti da fine giugno (2021,

ndr). Pertanto la sfida che in questo momento noi dovremmo affrontare è *come fare* la transizione ecologica utile all'industria, ma anche agli operai e ai cittadini tutti. Il pericolo che vedo è che, a partire dalla mobilità e dall'*automotive*, corriamo il rischio di essere collocati nel segmento più basso della produzione e pagare il prezzo più alto in Europa nella ristrutturazione dell'industria complessiva.

2. *Replica*[5]

La prima questione che vorrei affrontare è la relazione che intercorre tra la storia economica e industriale e sociale del nostro Paese, che Tania Toffanin[6] – guardando a un altro settore – ci ha restituito. Il racconto è uno dei futuri possibili dell'industria in generale nel nostro Paese.

Quello che successo nel tessile è una storia scritta, ma che tutti possiamo leggere rispetto all'intera vicenda dell'industria, sia in termini di innovazione, sia in termini di condizioni di lavoro, sia in termini di diritti delle persone. Io penso che quella storia andrebbe letta con particolare attenzione sia nella sua fase di nascita, come già fatto da Tania Toffanin, sia nella parte successiva, cioè l'epilogo del settore moda. La lezione che bisogna trarre è forse la seguente: «Vi deve essere equilibrio tra il prodotto, i diritti, il costo del lavoro e l'accesso al mercato di riferimento. È questo il tema che si pone nella ristrutturazione e riorganizzazione della mobilità delle persone».

Sarò ancora più esplicito. In questi giorni si sta discutendo su come spendere le risorse, bisogna sapere che il tema avrà effetti sulla popolazione, sulle persone. Il costo e il debito che si genererà a partire dall'uso delle risorse messe a disposizione delle multinazionali non sembrano contemplare gli effetti in termini territoriali e ambientali. Dico questo perché mi occupo dell'industria della mobilità in senso complessivo. Allora in una battuta: i sociologi avranno molto da lavorare nel prossimo futuro, perché si porrà la questione!

In merito alla vicenda irpina, oggetto di una domanda da parte degli studenti, voglio dire che non ci non ci faremo chiudere gli stabilimenti. Davide Bubbico conosce bene i lavoratori di Pratola Serra. Noi diciamo da cinque anni che in quello stabilimento deve avvenire una ristrutturazione aziendale. Lì producono motori *diesel*. Con quei lavoratori diciamo che

5 Minuti 1:36 di 1:46.

6 Si riferisce a una prima relazione di Tania Toffanin sul settore della moda, poi divenuta un articolo confluito nel presente numero di Cartografie sociali (*infra*).

dobbiamo cambiare la produzione che c'è. Ma se questa storia significa che da qui a qualche mese chiudono lo stabilimento perché dobbiamo fare i motori elettrici …nel tempo quello stabilimento si chiude.

Il tema è che noi difenderemo quello stabilimento lì.

Lo scontro tra noi e le altre organizzazioni sindacali è su questo punto: noi non vogliamo conservare quello che abbiamo, perché pensare di conservare indica che non c'è più nulla: in termini contrattuali, in termini di politica industriale, in rapporto con la politica.

Nel mercato vi sono dei fattori oggettivi di intervento, se guardi all'*automotive* c'è la necessità di politiche di sostegno alla domanda che sono state realizzate da tutti i governi europei in pandemia e che hanno evitato il tracollo. Abbiamo perso il 20% del mercato dell'auto rispetto a febbraio dell'anno precedente.

Per darvi un altro dato, il settore del diesel ha perso il 60% delle vendite rispetto all'anno scorso. Ora io sono convinto del fatto che è necessario mettere insieme una riflessione a tutela della nostra storia sindacale. Perché il problema per il sindacato non è difendere quello che ha rappresentato nella più complessiva storia, esempio i tre milioni di persone che hanno partecipato alle manifestazioni degli anni duemila. Il mio problema non è quella storia lì, appartiene a una generazione in parte coincidente con i luoghi di lavoro e in parte fuori dai luoghi di lavoro. Il problema è che non può più bastarci, lo dico perché la FIOM ha una identità molto forte ed è forte la storia che essa difende. Però noi non possiamo utilizzare più come leva la nostra storia.

Io penso che l'unica leva che abbiamo sia il futuro, ovvero il tempo più incerto. Il futuro sarà oggetto di condivisione con i lavoratori, con l'opinione pubblica e con le persone che sono fuori dalle fabbriche.

Questo è il punto del cambiamento. Lo dico perché a Salerno c'era la famosa Fonderia Pisano, una piccola storia industriale complessa, perché in relazione complessa col territorio, perché la città è cresciuta e la fabbrica c'è finita dentro. Si tratta di una fonderia che non aveva avviato investimenti rispetto alla transizione ecologica e dove gli stessi lavoratori vivono una relazione dicotomica con il territorio. È una storia non diversa da Taranto, a ben pensarci.

E questo è il punto, quando arrivi alla dicotomia lavoro/ambiente oppure lavoro/salute allora è finita.

Noi abbiamo perso, ma non *noi il sindacato*, non hanno perso i lavoratori, o i cittadini di Taranto. Hanno vinto quelli che hanno prodotto il punto di rottura che non permette la contrattazione sociale e sindacale necessaria a governare la transizione.

Io penso che questo sia il problema più grosso visto che stiamo discutendo per andare oltre. A me non interessa più che mi applaudono nelle assemblee. Quando io vado a fare le assemblee in Fiat noi prendiamo un sacco di applausi. C'è un piccolo dettaglio che con gli applausi non vai a fare la contrattazione. Io ho un consenso latente dei lavoratori, ma non nei rapporti di forza. A me non interessa avere un consenso latente dei lavoratori se ho un problema in FCA. E sarà il problema del futuro perché se ristrutturano l'auto in Italia io non oso immaginare gli effetti nello scontro globale.

Perché l'auto non è più l'assemblaggio di parti, l'auto è la tecnologia complessa che c'è all'interno dell'auto. L'auto è, ormai, un prodotto finanziario, oltre che una abitudine sociale. L'industria dell'*automotive* farà parte di un ragionamento complessivo, cioè *che città vuoi? quale mobilità chiede un centro storico*?

La pandemia avrebbe dovuto offrirci una discussione su come cambiare la nostra mobilità. Tutto questo ha rappresentato l'oggetto delle discussioni nelle fasi più intense della con-ricerca.

La discussione, con chi il lavoro lo fa, rappresenta uno spazio vero di democrazia a contrasto delle destre sovraniste e nazionaliste.

E torno alla domanda d'apertura, ovvero alla frammentazione che determina contrapposizione. Guardate che se uno non è più padrone della propria vita, torna la pulsione di "padroni a casa nostra". Se tu hai la percezione che la tua vita, il territorio dove sei, i tuoi figli, il lavoro che fai etc. etc. ti sono stati espropriati, l'unica cosa che ti unisce agli altri è il fatto che puoi trovare elementi di unità nella contrapposizione al sistema.

Quelle contrapposizioni le abbiamo già conosciute nella storia dell'Europa. Per questo dico, anche riguardo alla mia storia personale, perché lo ripeto io non sono un operaio metalmeccanico, non lo sono mai stato nella mia vita, io ho fatto politica nella mia vita, ho fatto parte dei movimenti studenteschi, contro la criminalità organizzata etc. etc. Il sindacato a un certo punto mi ha chiesto se ero disponibile, ho fatto dei contratti a tempo determinato con la Camera di lavoro di Reggio Emilia e poi dopo hanno ritenuto utile che facessi altre esperienze.

Questa storia è la storia del sindacato, cioè mettere insieme esperienze di lavoro nei luoghi di lavoro e usare l'esperienza che si è maturata nello spazio del lavoro come leva di trasformazione della società.

Michele De Palma
Segreteria FIOM-CGIL
organizzazione@fiom.cgil.it

Riferimenti bibliografici

Baccaro L., 2000, "Democrazia sindacale: procedure decisionali nell'esperienza italiana, in «Stato e Mercato», vol. 3, n. 60, p. 477-502.

Landini M., Re David F., Bubbico D., Garibaldo F., de Palma M., 2020, *Lavorare in fabbrica oggi. Inchiesta sulle condizioni di lavoro in Fca/Cnh*, Milano, Fondazione Feltrinelli.

La Macchia C., 2004, "L'esercizio della rappresentatività sindacale nella riforma del mercato del lavoro del 2003", in «Rivista Giuridica del Lavoro e della Previdenza Sociale», pp. 159-165.