CARTOGRAFIE SOCIALI

RIVISTA DI SOCIOLOGIA E SCIENZE UMANE ANNO VII, N. 13, 2022

LAVORARE CON...

ESPERIENZE, EXPERTISE E SAPERI NEL MERCATO CHE VERRÀ



A CURA DI
STEFANIA FERRARO
ANNA D'ASCENZIO

MIMESIS

CARTOGRAFIE SOCIALI
Rivista di sociologia e scienze umane
Anno VII, n. 13, 2022

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

LAVORARE CON…

Esperienze, expertise e saperi nel mercato che verrà

A cura di Anna D'Ascenzio e Stefania Ferraro

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
DIPARTIMENTO DI
SCIENZE FORMATIVE
PSICOLOGICHE E DELLA
COMUNICAZIONE



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

Isbn: 9788857596129
Issn: 2499-7641

© 2022 – 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: lavorare per…
Riflessioni sociologhe sulle politiche e sulle rappresentazioni del lavoro alla luce del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
di Anna D'Ascenzio, Stefania Ferraro 7

MAPPE

Con/figurare il conflitto: appunti per una ricerca
Pittura e arti visive alla prova della lotta
di Generoso Bruno 27

Disabilità, anzianità e "non autosufficienza"
Problematizzazione di un campo e il nuovo Welfare nel PNRR
di Ciro Pizzo 61

Una questione di governance
Il PNRR e il "Water Service Divide" tra Centro-Nord e Mezzogiorno
di Sergio Marotta 83

ROTTE

What job prospects for the italian university students after the pandemic?
Some data from a sociological research
di Anna D'Ascenzio, Stefania Ferraro 103

Troppa grazia, poca cura
Il lavoro nel welfare esternalizzato tra nuove emergenze e contraddizioni strutturali
di Davide Caselli 125

Operatori-attivisti, burocrazie e migranti
di Tindaro Bellinvia 147

RILIEVI

Industria 4.0 e lavoro improduttivo nella manifattura
di Barbara Ambrogio 165

Stellantis: lavoro dipendente nell'inverno della classe operaia
di Elisabetta Della Corte 181

Sorvegliare e punire i poveri
Il trattamento degli assistiti nella politica sociale neoliberista
di Federica Graziano 195

WUNDERKAMMER

Con/figurare il conflitto: appunti visivi
di Generoso Bruno 213

L'esperienza della documentazione come pratica di memoria: il caso dell'archivio audiovisivo del movimento operaio e democratico
di Vincenzo Vita, testo a cura di Andrea Postiglione 223

Il deposito.Org: memoria di una resistenza in musica
di Sergio Durzu e Roberta Mella, testo a cura di Andrea Postiglione 231

TRAVELOGUES

Tra relazioni esasperate e volontà di affermazione collettiva
Echi di vita violenta nella working class britannica
recensione di Giancarlo De Marco 249

Insorgiamo
La ricchezza del possibile
recensione di Fabrizio Greco 253

La rivoluzione della cura
di Gabriele Winker, Mathias Neuman, premessa e traduzione di Anna Cotone 259

Elisabetta Della Corte

STELLANTIS: LAVORO DIPENDENTE NELL'INVERNO DELLA CLASSE OPERAIA

Abstract:
The paper examines the transformations underway in the automotive sector, starting with the Stellantis case-study. Using a case study will help to understand if and how trade unions and workers are reacting to social transformations, which are also the effect of the decline of the working class. In the text, the author will analyse the hypothesis that the current passivation, or lack of resistance, is, on the one hand, the result of organizational changes within the union and the various industrial relations developed in recent decades. By reproducing excerpts from the interview, we will try to simultaneously test the effects of rhetoric and discipline and the invention of new resistance practices.

Keywords:
Discipline; Resistance; Automotive; Worker; Trade Union.

1. *Introduzione*

Il paper, che si leggerà di seguito, si propone di esaminare le trasformazioni in corso nel settore automobilistico: a partire dal caso Stellantis, ci si interroga su ciò che resta del conflitto tra capitale e lavoro. L'interrogativo *retorico* serve a comprendere se e come stanno reagendo i sindacati e i lavoratori rispetto alle trasformazioni, in una fase di declino della classe operaia, per come l'avevamo conosciuta nel secolo passato. Se si guarda alla storia del movimento operaio, le innovazioni tecnologiche sono, nella maggior parte dei casi, state precedute o accompagnate da cicli di lotte; cosa che, invece, è molto meno evidente in questa fase, nonostante siano peggiorate le condizioni di vita e di lavoro degli operatori del settore.

L'ipotesi qui avanzata è quella per cui l'attuale passivizzazione, o mancanza di resistenze, sia da un lato il risultato di una serie di trasformazioni che s'inscrivono nei cambiamenti interni al sindacato e alle relazioni indu-

striali degli ultimi decenni (Atzeni 2021), ai dispositivi di disciplinamento, al mutato contesto politico-sociale; dall'altro, come segnalato da Paul Stewart e Martinez Lucio (1997), "la fine del collettivismo si basa sulla mancata comprensione del concetto di operaio collettivo" e sul fatto che nella letteratura sono state trascurate le forme di resistenza non convenzionali, perdendo – precisa Stewart (2001) – così la capacità di leggere la varietà di "forme peculiari" di resistenza.

Il presente lavoro di ricerca è così strutturato: la prima parte affronta brevemente la storia della Fiat in Italia, in particolare per quel che concerne le lotte dagli anni Sessanta in poi, per meglio comprendere l'andamento dei conflitti, le rivendicazioni, le strategie adottate dai partiti di sinistra, dalle organizzazioni sindacali e dai lavoratori[1].

La seconda parte si concentra sulla fase attuale, sulle trasformazioni indotte dalla recente fusione tra Fiat Chrysler Automobiles (FCA) (d'ora in poi anche Fca)[2] e Peugeot Société Anonyme (d'ora in poi anche PSA)[3], le ricadute sulla vita lavorativa degli operai e le recenti proteste animate dagli operai di alcune fabbriche in Italia, da Pomigliano a Mirafiori, legate al peggioramento delle condizioni di lavoro. Il metodo di ricerca: oltre all'analisi dei documenti ufficiali sul settore auto, delle statistiche e delle ricerche di settore, sono state raccolte, dal 2021 in poi, le testimonianze degli operai/e, sindacalisti e attivisti e informazioni partecipando alle riunioni sindacali[4].

---

1 Per una ricostruzione bibliografica si faccia riferimento a Gallino 2012, Tronti 2013, Rieser 1997, Giachetti e Scavino 1999, De la Boitie 2013.

2 La FCA è un'azienda italo-statunitense operante in Europa attraverso il diritto olandese, rappresentava l'ottavo gruppo automobilistico al mondo per numero di veicoli prodotti. Nata nel 2014 dalla fusione tra l'italiana Fiat S.p.A. e la statunitense Chrysler Group, hanno aderito alla holding FCA i marchi FIAT, Alfa Romeo, Lancia, Maserati, Fiat Professional, Abarth, Jeep, Chrysler, Dodge, Ram Trucks, Mopar, SRT. Il 16 gennaio 2021 si è fusa con il Groupe PSA dando vita alla nuova società Stellantis.

3 Il Groupe PSA, noto semplicemente come PSA (ma anche Peugeot S.A.), è nato come un gruppo industriale francese attivo nella produzione di autoveicoli e motoveicoli. Alla holding appartenevano i marchi automobilistici di Peugeot, Citroën, DS Automobiles, Opel e Vauxhall Motors, dopo la fusione tra Peugeot SA e Citroën SA. Nel 1974 Peugeot SA acquisì il 38,2% di Citroën e nel 1976 si fuse con la società della famiglia Michelin, ormai sull'orlo della bancarotta, incrementando la partecipazione all'89,95%. Nacque così il gruppo PSA, in seguito modificato in PSA Peugeot Citroën e successivamente in Gruppo PSA.

4 Dal punto di vista metodologico i dati statistici, di natura secondaria, sono stati raccolti attraverso attività di screening bibliografico e giornalistico. Sono state, altresì, analizzate le comunicazioni aziendali di Stellantis e dei sindacati confe-

2. *Settori dominanti e classe operaia*

Per meglio comprendere la situazione attuale è opportuno ripercorrere brevemente la storia del settore in Italia. La produzione di automobili è stato uno dei settori chiave del capitalismo nel Novecento, il simbolo della produzione di massa per il consumo di massa, dal secondo dopoguerra in poi. Mentre l'occupazione calava nel settore primario, progressivamente cresceva in quello metalmeccanico. Le città industriali del nord dell'Italia, nel volgere di pochi decenni, si popolarono di lavoratori provenienti da altre regioni; a Torino negli anni dal 1958 al 1963 approdarono 1.300.000 meridionali, presenti nella piccola e media industria, nel settore edile, nei servizi, nelle fila del sottoproletariato urbano. Tra gli anni Sessanta e Settanta, la Fiat, della famiglia Agnelli, occupava 170.000 addetti, tra questi anche i meridionali[5]. Nel 1962, anno del rinnovo del contratto dei metalmeccanici, furono convocati diversi scioperi, e questi giovani immigrati, così come emerge dall'analisi elaborata dal gruppo dei Quaderni Rossi, furono tra i protagonisti dei fatti di Piazza Statuto: tre giorni di scontri tra manifestanti e forze dell'ordine, davanti alla sede della Uil che aveva firmato insieme al Sida un accordo separato con la Fiat.

Quell'evento tumultuoso segna la rinascita del movimento operaio a Torino e nelle grandi città industriali; dopo anni di sconfitte, annuncia anni di lotte, proteste, scontri che segneranno i due decenni successivi, con la partecipazione tra il 68-69 del movimento studentesco che sostiene quello operaio, contribuendo così a modificare i rapporti di forza tra Operai e Capitale (Tronti 2013) e avviando un processo di trasformazione culturale della società italiana.

Le lotte operaie di quegli anni sono state il motore dello sviluppo capitalistico, e la crisi un elemento fisiologico dello sviluppo capitalistico e dei salti tecnologici.

Brevemente ripercorriamo le tappe salienti nelle lotte di quegli anni.

Dopo l'autunno caldo del 1969, alla fine di marzo del 1973 c'è l'occupazione dei ''fazzoletti rossi'', uno dei momenti di maggiore conflittualità e di potere degli operai. Due anni dopo, nel 1975, Confindustria – capeggiata da Gianni Agnelli – firma con i sindacati confederali l'accordo sul

derali. L'attività quantitativa è stata utilizzata a supporto di fasi di osservazione, conversazioni informali e interviste semi-strutturate. I materiali prodotti tra il 2021 e il 2022 sono tutti anonimizzati nel corso dell'elaborazione scientifica.

5 Per i dati relativi al numero di impiegati a Mirafiori, si veda Musso 1997; per una breve ricostruzione storica del fenomeno si faccia riferimento a Fofi 1975, p. 158, *passim*.

"punto unico di contingenza''e il salario è adeguato al costo della vita. La "scala mobile''in quella fase è stata anche una "concessione'' inevitabile per contenere le lotte. Nel 1976 il Partito Comunista italiano (di seguito Pci), raggiunge un importante risultato alle elezioni, conquista, infatti, il 34,4%, con 228 seggi alla Camera; era al 27% nel 1972, con un aumento percentuale di voti pari a 7,4%.

La Democrazia Cristiana (di seguito Dc), segnata dagli effetti dello scandalo Lockheed e dalla guerra interna al partito, vince le elezioni con solo 4 punti percentuali di differenza e con 262 seggi.

La distanza tra i due partiti al Senato è invece del 5%. Anche se non vi era stato il tanto temuto "sorpasso'' elettorale, che avrebbe interrotto un trentennio di potere democristiano, la strategia di Berlinguer riesce a convincere parte del ceto borghese progressista, presentando il Pci come una forza di sinistra moderata pronta ad appoggiare la Dc per uscire dalla crisi economica, la stagflazione, e da quella democratica, prodotta da una conflittualità militante dei gruppi armati.

Negli anni successivi, con la politica di unità nazionale, sostenuta dal leader del partito comunista, Berlinguer, e da Moro, figura di spicco DC, e con la svolta dell'Eur della CGIL nel 78, si tende alla pacificazione del conflitto sociale. Conflitto che riesplode negli anni Ottanta, a settembre, con 35 giorni di sciopero, picchetti, blocchi, occupazioni, in risposta all'annuncio dato dall'amministratore delegato, Cesare Romiti, di oltre 14.000 licenziamenti e la cassa integrazione per 24.000 operai fino al 1981. Dinanzi a una mobilitazione di migliaia di operai, al blocco della produzione, la contromossa, ideata da Romiti e dal suo braccio destro Carlo Callieri, è quella che è ricordata come la "marcia dei 40.000'', a cui partecipano per lo più impiegati, quadri, manager, che a fine ottobre a Torino, sfilano per la città, chiedendo la fine delle proteste e la ripresa della produzione. La marcia segna simbolicamente la sconfitta del movimento operaio.

Da lì il lento il declino del movimento operaio, le ristrutturazioni aziendali degli anni Ottanta e Novanta, la perdita di migliaia di posti di lavoro e preparazione della svolta del Marentino, annunciata da Romiti alla fine degli anni Ottanta[6]. Nel 1984, il "decreto di San Valentino", emanato dal

6 Volendo operare una sintesi storica per punti, si pensi a Mirafiori Accordi e Lotte, 1989-2003. Chiudono Chivasso e Desio. Aprono Melfi e Pratola Serra. L'Eur e la concertazione. Fine della scala mobile. Scoppia tangentopoli. Prima vittoria elettorale di Berlusconi, in «www.mirafiori-accordielotte.org», link: https://www.mirafiori-accordielotte.org/1989-2003/. Si analizzi il presente caso di studio facendo anche riferimento alla tesi di dottorato realizzata da Massimo Nicoli (2010).

governo Craxi, eliminava la rivalutazione dei salari al costo della vita. Un anno dopo, nel 1985, al referendum per l'abrogazione del decreto, in una fase di radicale dissenso tra Pci, Cisl, Uil e l'area socialista della Cgil, prevalsero i no[7].

Non a caso anche gli studi sul lavoro hanno seguito questa parabola, come segnala Gallino (2012): negli anni Sessanta e Settanta del secolo scorso si moltiplicano le ricerche e le inchieste operaie[8], mentre negli anni successivi a prevalere furono gli studi di stampo manageriale, fatta eccezione per alcuni lavori degni di nota[9].

Approdati nel nuovo millennio – sebbene con meno operai, nelle fabbriche di automobili si continua a produrre, in condizioni di sfruttamento intensivo ed estensivo del lavoro – il tema del lavoro operaio non ha più la rilevanza che aveva nel secolo scorso, anzi, al contrario, vi è stata una sorta di epurazione di questioni quali le condizioni di lavoro, le resistenze, il conflitto, l'alienazione, a vantaggio di temi più confacenti e partecipativi con gli interessi aziendali.

Tanto che quando, nel 2004, in uno dei nuovi siti produttivi della Fiat, quello di San Nicola di Melfi, nato nel 1994 nel Sud Italia, ci furono 21 giorni di sciopero – con migliaia di lavoratori che rivendicavano l'adeguamento dei salari a quelli degli altri stabilimenti e migliori condizioni di lavoro (Della Corte 2004) – l'evento destò molta meraviglia tra quanti pensavano di aver risolto il problema della gestione della forza lavoro attraverso le relazioni industriali "partecipative'', in uno stabilimento modello, in un contesto – scrive Vitale (2021) – *green field*, in cui l'azienda aveva sperimentato i nuovi processi di produzione *just in time*.

Tuttavia, nonostante la retorica aziendale della modernizzazione e del miglioramento delle condizioni di lavoro, nel volgere di pochi anni, gli operai avevano ricevuto oltre 2000 avvisi disciplinari; mentre dal 1994 al 2001 circa 1800 lavoratori, avevano lasciato negli anni la fabbrica per dimissioni incentivate (1118), licenziamenti (167), scadenze del contratto (562) [Della Corte 2004].

---

7 Cfr. G. Cazzola, *Scala mobile, ecco cosa è cambiato dal 1985*, in «www.formiche.net», giugno 2015, link: https://formiche.net/2015/06/scala-mobile-ecco-cosa-cambiato-dal-1985/.

8 Si pensi allo sviluppo metodologico della con-ricerca a opera di Alquati (2021), ma anche ai lavori teorici di Tronti (2013), Gallino (2012), Giachetti e Scavino (1999).

9 Si faccia riferimento ai principali lavori di Gallino (2012), Rieser (1997), Fiocco (2001), Cerruti e Rieser (1991), Bonazzi (1993).

Il disciplinamento della forza-lavoro divenne uno degli obiettivi delle successive strategie Fiat, insieme all'aumento della produttività attraverso la saturazione dei tempi e l'imposizione di una ferrea disciplina. Pochi anni dopo, ai tempi dell'amministratore delegato Marchionne, l'accordo di Pomigliano – siglato da Fiat e solo da Fim-Uilm-Fismic a metà giugno del 2010 e in seguito accolto dal 63% dei lavoratori con un referendum – segna un passaggio di fase nelle relazioni industriali in Italia e apre un dibattito a cui partecipano soprattutto giuristi e sociologi (cfr. Passaniti 2021; Magnani e Ferraresi 2012). Con tale accordo la Fiat si svincolava dalla contrattazione nazionale e da Confindustria e si arroccava al suo modello aziendale.

Su questa "svolta'', nel dibattito italiano, intervenne più volte Luciano Gallino (2012), uno dei maggiori sociologi del lavoro in Italia, attento alle dinamiche dello sfruttamento e del conflitto.

Gallino spiega l'eccezionalità dell'accordo di Pomigliano e i cambiamenti del settore: è il primo caso di grande portata in cui le condizioni di lavoro di un Paese in via di sviluppo o di un Paese emergente (perché così va considerata la Polonia) vengono importate in un Paese sviluppato come il nostro.

Se si legge con attenzione il piano Fiat (perché non si è trattato di un accordo, ma di un piano tipo "prendere o lasciare"), si scopre che in trentasei pagine, se ben ricordo, ben diciannove sono dedicate alla metrica del lavoro. Ciò si traduce in tecnica per spremere da ogni minuto secondo la maggior quantità di forza lavoro e di valore da tutti gli addetti. Questo è il nucleo teorico della questione. Poi, certo, ci sono le clausole sull'assenteismo, se anche pochi si assentano tutto è azzerato. Ma il fatto veramente importante è lo stato delle condizioni di lavoro, con riduzioni di pause, accelerazione dei ritmi. Una metrica, appunto, sempre più sofisticata e sempre più affidata a severissimi controlli algoritmici.

E ancora, sui cambiamenti culturali e sul declino della sociologia del lavoro, Gallino (2012) sottolineava che negli anni Sessanta e Settanta si parlava di alienazione, si facevano delle belle ricerche, si pubblicavano libri, i sindacati ne parlavano molto, c'erano anche delle aziende che ne parlavano. Adesso novantanove imprenditori su cento e forse anche ottanta sindacalisti su cento non sanno nemmeno cosa sia l'alienazione, cioè il fatto che l'opera delle tue mani in un certo senso ti si rivolta contro; che quella che dovrebbe essere una creazione dell'intelligenza e del corpo diventa un'entità ostile. Sono discorsi scientifici che non si riescono nemmeno più a imbastire.

Ormai si produce solo su richiesta. Quindi se non c'è qualcuno che prenota un'auto versando una caparra, l'auto non viene prodotta. Resta il fatto

che esiste a livello europeo – e si sta configurando anche a livello mondiale – un eccesso di capacità produttiva, che qualche tempo fa era stimata al 30% e oggi si stima essere intorno al 40%; cioè si fanno enormi investimenti per produrre il 40% di meno di quello che si potrebbe. E questo perché l'industria dell'auto ha imboccato una pessima strada, quella che Joseph Schumpeter (1993) definiva come "competizione distruttiva", che sempre più si sostituisce alla concorrenza cooperativa. Le grandi imprese dell'auto dovevano mettersi insieme per produrre magari anche altre cose, bus, metropolitane, macchine elettriche ecc…, anziché tagliarsi la gola a vicenda come fanno.

3. *La fase Stellantis e l'impatto sugli stabilimenti del Sud Italia*

Nel corso dell'ultimo trentennio la Fiat aveva già fatto ricorso alle fusioni, si pensi a quella con la Crysler e poi all'ultima con la PSA che, a differenza di quella con la Crysler, vede la casa automobilistica italiana in una posizione di fragilità rispetto a PSA, a causa della riduzione della produzione e dell'aumento dei livelli di indebitamento. Viste le circostanze, si può sostenere che la nascita del nuovo gruppo Stellantis si realizza a seguito di mediazioni e contrapposizioni rispetto allo sviluppo di un piano industriale relativo agli stabilimenti italiani, che ancora oggi risulta difficile da decifrare, in particolare per quelli del Mezzogiorno d'Italia, dove si concentra il 90% della produzione.

Il processo di meridionalizzazione della Fiat è iniziato negli anni Settanta ed è continuato per un trentennio; è servito a eludere la conflittualità operaia dei siti del Nord e per avvantaggiarsi dei copiosi investimenti pubblici. Lo stabilimento di Melfi ha visto il trasferimento di 173 miliardi di lire dalle casse statali alla società torinese. In quella fase storica fu discorsivamente sostenuta l'ideologia dello sviluppo industriale come possibilità di sviluppo locale per il Mezzogiorno. Del discorso si avvantaggiarono anche numerosi soggetti istituzionali, che favorirono la penetrazione nel contesto sociale di nuovi codici normativi volti alla collaborazione e partecipazione. La nuova logica di produzione, spiega Cavazzani (2001, p. 23), è oggetto di diffusione anche all'esterno della fabbrica, in particolare nel contesto territoriale in cui la fabbrica si colloca.

Ora, dopo la pandemia, e nelle spire del conflitto in Ucraina, proprio gli stabilimenti del Mezzogiorno sono in bilico: la riduzione dei costi di produzione del gruppo implica nuovi tagli.

Una parte dei lavoratori sarà spinto ad accettare la dinamica delle dimissioni incentivate. Le stesse, per il momento, hanno riguardato oltre 400 dipendenti solo nello stabilimento di Melfi. Si tratta di un esodo individuale supportato però da un'azione sindacale di stampo concertativo. Le stime relative ai tagli del personale ammontano a circa 14.000 persone, mentre nella produzione di auto dell'ex-Fiat sono ancora impiegati 60mila dipendenti[10].

Il modello partecipativo dei sindacati, imposto a partire dalla metà degli anni Novanta del secolo scorso, ha in parte funzionato per "la prevenzione e il controllo del conflitto operaio", anche se nel corso del tempo l'emersione di resistenze e lotte ha evidenziato la fragilità del "tubo di cristallo" (Bonazzi 1993).

In particolare, la saturazione dei tempi di produzione con il WCM ha ridotto a meno di un minuto il tempo a disposizione per concludere le operazioni di montaggio, ha ridotto le pause da tre di dieci minuti a due di dieci. Gli studi sulle condizioni di lavoro riportano, senza margini di ambiguità, il peggioramento delle condizioni di lavoro, con un aumento delle patologie fisiche e da stress. Sono espulsi dai nuovi teams di lavoro gli operai con più anni di attività. Tramite l'azione di incentivazione alle dimissioni individuali e ai prepensionamenti, la direzione lascia in linea gli operai più giovani e maggiormente ricattabili.

Rispetto a quest'ultimo aspetto è utile sottolineare che da circa due decenni la produzione di auto in Italia è stata alternata da lunghi periodi di blocco e di cassa integrazione ordinaria e straordinaria. Il blocco produttivo aumenta la percezione di riscattabilità prodotto dalla crisi. Inoltre, le implicazioni in termini di chiusure e ristrutturazioni funzionano da dispositivo di disciplinamento, così come è disciplinamento la politica dei trasferimenti su base "apparentemente volontaria" di lavoratori tra un sito produttivo e un altro, dall'Italia alla Francia.

Si aggiunga a quanto già scritto che, negli ultimi anni, con riferimento a Stellantis, le scelte manageriali, capitanate dall'attuale amministratore delegato Tavares, prevedono una significativa riduzione dei posti di lavoro, oltre alla ristrutturazione della produzione e dell'organizzazione del lavoro, spinta-indotta dalla cosiddetta "svolta green" imposta dall'Europa. La trasformazione ecologica, nel volgere di poco più di un decennio, entro il 2035, dovrebbe portare alla sostituzione delle auto endotermiche con quelle alimentate da fonti meno inquinanti. Transizione valutata da Tavares come rischiosa anche per i posti di lavoro: «l'elettrificazione forzata mette

10 Ancora nel 1990, risultavano essere impiegati nella sola struttura Fiam 120.000 dipendenti. Cfr. Cavazzani 2001.

a rischio posti di lavoro», aveva dichiarato, già a dicembre del 2021, alla conferenza Reuters[11]. Aggiungendo che

> Quello che è stato deciso è di imporre all'industria automobilistica un'elettrificazione che comporta un 50% di costi aggiuntivi rispetto a un veicolo convenzionale… […] Non c'è modo di trasferire questo 50% sul consumatore finale, perché la maggior parte della classe media non sarà in grado di pagare. […] Tuttavia, governi e investitori chiedono un'ulteriore accelerazione, "sfidando i limiti dell'industria automobilistica […]. Nei prossimi cinque anni, dovremo digerire un aumento del 10% della produttività all'anno, mentre il settore è abituato a un miglioramento dal 2 al 3%". Il futuro ci dirà chi sarà in grado di digerire questa situazione e chi fallirà[12].

Più entusiastici i toni, usati, invece, il primo marzo del 2022, nel presentare le linee guida del progetto Dare Forward 2030:

> L'eccellenza operativa, la velocità di esecuzione e un punto di pareggio inferiore al 50% delle consegne rimarranno le nostre caratteristiche.
>
> Raddoppieremo i nostri ricavi netti entro il 2030 e sosterremo margini di reddito operativo rettificato a due cifre per tutto il decennio. Mai, in questo caso, sono stati menzionati i tagli del personale, solo che fine luglio del 2022, invece, ha rivisto al ribasso il pareggio, portandolo al 40%, in modo da avere maggiori tutele in caso di recessione[13].

Le innovazioni di prodotto avranno degli effetti sull'intera filiera produttiva di autoveicoli. Nella produzione di auto elettriche o a idrogeno si riducono le parti componenti; se per una vecchia auto servivano centinaia di pezzi per le nuove ne basteranno poche decine: questo determinerà una riduzione delle fasi di produzione, con la perdita di decine di migliaia di posti di lavoro. La riduzione dei posti non toccherà solo gli stabilimenti in cui le automobili sono assemblate, ma anche la filiera della componentistica. L'Anfia stima una perdita di 70mila posti di lavoro[14].

---

11 *December 2021. Preparing supply chain for the surge in global e-commerce: The cross-border requirements behind a smooth operation*, in «www.reutersevents.com»,
link: https://www.reutersevents.com/supplychain/archive/202112.

12 *Ibidem*.

13 *Dare Forward 2030: il progetto di Stellantis per una libertà di mobilità all'avanguardia*, in «www.stellantis.com», 1 marzo 2022, link: https://www.stellantis.com/it/news/comunicati-stampa/2022/marzo/dare-forward-2030-il-progetto-di-stellantis-per-una-liberta-di-mobilita-all-avanguardia; link della conferenza: https://www.youtube.com/watch?v=rhxTOjI2PGc.

14 Cfr. Conferenza "La transizione ecologica del settore automotive", 7 e 8 luglio. *Tecnologia, stili di vita, nuove dinamiche nella domanda e offerta di auto*, in «www.

Negli ultimi anni, e non solo per effetto della pandemia, le difficoltà di approvvigionamento di parti componenti, come i microchip e la riduzione del potere d'acquisto hanno acuita la crisi nel settore automobilistico. Si è assistito a strappi e nuove alleanze, si sono osservate fusioni tra gruppi, come è stato per la ex-Fca con PSA, che nel 2021 hanno dato vita al gruppo Stellantis, per il quale lavorano oltre 400.000 persone a livello mondiale, di cui oltre 80mila in Italia[15].

In aggiunta, gli ultimi dati del semestre gennaio- giugno[16], nonostante il calo del 7% nelle consegne e circa 3milioni di unità vendute, i ricavi netti del gruppo Stellantis sono stati di 88 miliardi di euro, il 17% in più rispetto allo stesso semestre dell'anno precedente, con 8 miliardi di utili, il 34% in più del 2021. Stando agli analisti, questi risultati sono dovuti in parte all'aumento dei prezzi di listino, a una vendita maggiore dei prodotti di alta gamma e ai vantaggi nella conversione tra dollaro ed euro, dati che incoraggiano ad investire in borsa sul titolo Stellantis.

4. *Condizioni di lavoro tra sottomissione e resistenza*

Diverse, meno che mai entusiastiche, invece, le considerazioni sulle condizioni di lavoro negli stabilimenti Stellantis, per come emergono dagli incontri con sindacalisti in Italia e in Francia, e dalle interviste ai lavoratori realizzate negli ultimi due anni in Italia e in Argentina con l'aiuto di Susana Roitman e Marina Falvo per una ricerca comparativa sul settore automotive.

Dalle interviste agli operai di Melfi, in regione Basilicata (Italia), e di Cordoba nel dipartimento di Capital (Argentina) si rileva una visione organizzativa del sindacato che poco si discosta dall'interpretazione del teorico Hyman Minsky (2014). Le funzioni di controllo svolte dal sindacato sui

---

anfia.it», 13 Luglio 2022, link: https://www.anfia.it/it/comunicazione-e-eventi/fiere-ed-eventi/eventi-passati-atti-eventi#298.

15 I dati e gli andamenti degli ultimi anni sono stati già analizzati in lavori di ricerca, tra quelli più recenti, si rinvia alla lettura di Davide Bubbico (2022).

16 Gli ultimi dati forniti da Stellantis sono stati pubblicati il 28 luglio, 28 luglio 2022. Cfr. *Risultati del primo semestre 2022*, in «www.stellantis.com», link: https://www.stellantis.com/it/news/comunicati-stampa/2022/luglio/risultati-del-primo-semestre-2022. I dati elaborati dal sindacato Fim-Cisl sono riportati in Comunicazione&Comunicati stampa, *FIM-CISL: Stellantis produzione I° semestre 2022 a 351.890 (-13,7 %), in flessione rispetto al 2021*, in «www.fim-cisl.it», link: https://www.fim-cisl.it/2022/07/04/fim-cisl-stellantis-produzione-i-semestre-2022-a-351-890-137-in-flessione-rispetto-al-2021/.

lavoratori, «sai come li chiamano qui in fabbrica i sindacalisti? I bidelli. Perché partecipano mantenendo l'ordine interno alla fabbrica. Per questo non hanno più credibilità, si è persa negli anni, [in particolare] dopo i 21 giorni di Melfi»[17].

Durante le interviste agli operai si registra, in qualità di dato qualitativo, rabbia e rassegnazione e gli stessi retoricamente ci chiedono:

> Fino a quando potrà durare? Per il momento, con la produzione che parte e poi si ferma, si sopportano i giorni massacranti in fabbrica perché dopo puoi restare a casa, ma quando si ripartirà, sarà dura sostenere questi ritmi, non a casa chi può se ne va dalla fabbrica con gli incentivi, e ad andarsene da Melfi sono stati anche i giovani, perché hanno capito che sarebbe stata una trappola che gli avrebbe rovinato la vita, come è capitato a noi che a cinquanta anni e passa ci siamo ritrovati con le ossa rotte, dolori e patologie che non avremmo potuto immaginare all'inizio. La grossa delusione è stata capire che i sindacalisti si erano piegati ad altri interessi e che molte delle dichiarazioni erano solo fumo negli occhi. […] Negli ultimi tre mesi, da fine maggio in poi, una serie di scioperi e proteste, negli stabilimenti di Pomigliano, Melfi, Mirafiori, hanno bloccato la produzione per le condizioni di lavoro divenute insostenibili a causa del caldo eccessivo e dell'aumento dei ritmi di lavoro. Inaspettatamente, la passività e la rassegnazione hanno lasciato il posto alla ribellione, in alcuni casi spontanea, e solo in seguito sostenuta dal sindacato, a cui hanno fatto seguito le ben note strategie di "raffreddamento" del conflitto[18].

5. *Conclusioni*

Per chiudere senza concludere, le trasformazioni in termini di fusioni e strategie congiunte del capitale del settore automobilistico sono tese ad aumentare i profitti, lo sfruttamento della forza-lavoro, ridurre le resistenze attraverso la frammentazione, i licenziamenti, gli esodi incentivati.

La cooptazione del sindacato che preme per ottenere fondi statali, la riduzione degli oneri fiscali, in un clima di perenne incertezza dettata dalla precarietà delle condizioni di vita e di lavoro, non facilita l'organizzazione di risposte adeguate in termini di resistenza e contro-potere.

Nonostante questo, come ricordava Stewart (2001)[19], la resistenza operaia non organizzata non è stata teoricamente ed empiricamente esamina-

17 Intervista a operaio della Stellantis, Melfi, 2022.
18 Intervista a operaia della Stellantis, Melfi, 2022.
19 Si faccia riferimento anche a Stewart *et al*. 2009.

ta dalla letteratura al punto da poter dedurre conclusioni definitive. Può esprimersi sia in una forma non articolata, sia in forma dimostrativa; e può manifestarsi come azione individuale, di cui l'assenteismo è uno degli indicatori, o dar luogo ad azioni collettive, come nella forma più tradizionale del sabotaggio. Insomma, la resistenza, nel senso del comportamento "inquieto" derivante da problemi nel rapporto con il processo lavorativo, assume una varietà di forme peculiari.

Su questa pista ci sembra opportuno continuare, per colmare almeno in parte questo vuoto conoscitivo.

Riferimenti bibliografici

Alquati R., 2021, *Sulla riproduzione della capacità umana vivente. L'industrializzazione della soggettività*, Milano, Derive Approdi.

Atzeni M., 2021, *La organización de los trabajadores y el fetichismo de la forma sindical*, in «ANTAGÓNICA. Revista De investigación Y crítica Social», n. 3, pp. 7-31;
Link: https://www.antagonica.org/index.php/revista/article/view/26.

Bonazzi G., 1993, *Il tubo di cristallo. Modello giapponese e fabbrica integrata alla Fiat*, Bologna, il Mulino.

Bubbico D., 2022, *Stellantis Italia: I rischi di residualità industriale e occupazionale*, in «Critica Marxista», vol. I, pp. 1-24.

Cavazzani A., 2001, *Processi di industrializzazione nel Mezzogiorno: la costruzione del territorio nel sistema di fabbrica integrata*, in A. Cavazzani, L. Fiocco, G. Sivini, a cura di, *Melfi in time: Produzione snella e disciplinamento della forza lavoro alla Fiat*, Potenza, Consiglio Regionale della Basilicata, link: https://fdocumenti.com/document/melfi-in-time-a-fiocco-l-sivini-g-a-industriali-degli-ultimi-ventanni.html?page=109.

Cerruti G., Rieser V., 1991, *Fiat: Qualità totale e fabbrica integrata*, Roma, Ediesse.

Della Corte E., 2004, *Quando la fabbrica delude. Rifiuto del lavoro e comando sul lavoro, esodo e licenziamenti alla Fiat-Sata*, Regione Basilicata, Osservatorio e Centro di documentazione sulla Fiat-Sata di Melfi.

Fiocco L., 2001, *I dispositivi strutturali di potere in fabbrica e i loro effetti normalizzanti*, in A. Cavazzani, L. Fiocco, G. Sivini, a cura di, *Melfi in time: Produzione snella e disciplinamento della forza lavoro alla Fiat*, Potenza, Consiglio Regionale della Basilicata, link: https://fdocumenti.com/document/melfi-in-time-a-fiocco-l-sivini-g-a-industriali-degli-ultimi-ventanni.html?page=109.

Fofi G., 1975, *L'immigrazione meridionale a Torino*, Milano, Feltrinelli.

Gallino L., 2012, *La lotta di classe dopo la lotta di classe*, Bari-Roma, Laterza.

Giachetti D., Scavino M., 1999, *La Fiat in mano agli operai. L'autunno caldo del 1969*, Pisa, BFS Edizioni.

La Boétie É., *Discorso sulla servitù volontaria*, Trieste, Edizione Anarchia (ed. or. 1978).

Magnani M., Ferraresi M., 2012, *Da Pomigliano a Mirafiori. Viaggio nell'attualità del diritto sindacale italiano. Atti del Convegno*, Pavia, Pavia University Press.
Martinez Lucio M., Stewart P., 1997, *The paradox of contemporary Labour Process Theory; the rediscovery of labour and the disapparence of collectivisme*, in «Capital & Class», n. 62, pp. 49-77.
Minsky H.A., *Combattere la povertà. Lavoro non assistenza*, Roma, Ediesse.
Musso S., 1997, *Gli operai di Mirafiori. Tra ricostruzione e miracolo economico. Un'analisi quantitativa*, in C. Olmo, a cura di, *Mirafiori: 1936-1962*, Torino, Allemandi & C.
Nicoli M., 2010, *Sorvegliare e produrre. Potere, filosofia e soggetto nelle organizzazioni aziendali, tesi di dottorato*, Università di Trieste (A.A. 2009-2010), disponibile online:
<http://www.openstarts.units.it/dspace/bitstream/10077/4535/1/nicoli_phd. pdf.
Passaniti P., a cura di, 2021, *La Dignità del lavoro. Nel cinquantenario dello Statuto*, Milano, Franco Angeli.
Rieser V., 1997, *Lavorare a Melfi. Inchiesta operaia sulla fabbrica integrata Fiat*, Rionero in Vulture, Calice Editori.
Schumpeter J.A., 1993, *L'imprenditore e la storia dell'impresa. Scritti 1927-1949*, Torino, Bollati Boringhieri.
Sthephenson C., Stewart P., 2001, *The whispering shadow: collectivism and individualism at Ikeda-Hoover and Nissan UK*, in «Sociological Research Online», vol. 6, n. 3, pp. 72-82.
Stewart P., 2001*, L'operaio collettivo e la produzione snella, in Melfi in time: produzione snella e disciplinamento della forza lavoro alla Fiat*, in A. Cavazzani, L. Fiocco, G. Sivini, a cura di, *Melfi in time: Produzione snella e disciplinamento della forza lavoro alla Fiat*, Potenza, Consiglio Regionale della Basilicata, link: https://fdocumenti.com/document/melfi-in-time-a-fiocco-l-sivini-g-a-industriali-degli-ultimi-ventanni.html?page=109.
Stewart P., Richardson M., Danford A., Murphy K., Richardson T., Vass, 2009, *We sell Our Time No More. Workers Struggles Against Lean Production*, in «British Journal of Industrial Relations», vol. 48, n. 3, pp. 646-648.
Tronti M., 2013, *Operai e capitale*, Milano, Derive Approdi (ed. or. 1966).
Vitale A., 2001, *Governare la resistenza: la produzione sociale del Greenfield*, in A. Cavazzani, L. Fiocco, G. Sivini, a cura di, *Melfi in time: Produzione snella e disciplinamento della forza lavoro alla Fiat*, Potenza, Consiglio Regionale della Basilicata, link: https://fdocumenti.com/document/melfi-in-time-a-fiocco-l-sivini-g-a-industriali-degli-ultimi-ventanni.html?page=109.