

“Fabbrica Italia” e l'arma della copertura ideologica

di Matthias Moretti

Negli ultimi tre anni l'universo delle relazioni industriali e sindacali ha vissuto nel nostro Paese una fase di cambiamenti notevoli e strutturali. Lo snodo centrale di tutta la vicenda è stata la Fiat, con protagonista assoluto il manager italo-canadese Sergio Marchionne, diventato simbolo del new deal della classe padronale italiana, lanciata in una vera e propria crociata per l'aumento della produttività nel contesto di una crisi globale che si protrae ormai da anni e non accenna a dare segnali di ripresa. I nuovi contratti firmati e approvati, non senza difficoltà e resistenze, a Pomigliano e Mirafiori segnano una svolta non indifferente: la contrattazione collettiva nazionale viene svuotata della maggior parte delle sue funzioni, a vantaggio in un primo momento di deroghe sempre più ampie a livello aziendale e territoriale, e poi della sua stessa abolizione di fatto. Infatti, attraverso l'uscita della Fiat da Confindustria, e quindi dal sistema della contrattazione a livello nazionale, viene introdotto in Italia il modello statunitense del company agreement, con il quale in buona sostanza si ha un unico contratto aziendale che risulta essere di primo (e unico) livello. In questo modo, grazie ad un'applicazione restrittiva e tuttora controversa dell'art.19 dello Statuto dei Lavoratori, diventa possibile escludere dalla rappresentanza sindacale in azienda tutte le organizzazioni sindacali, fossero anche le più rappresentative, che non hanno firmato il contratto collettivo applicato nell'unità produttiva. Insomma, Marchionne si mette alla testa di un'operazione, raccolta a posteriori anche da provvedimenti legislativi come l'art.8 della Finanziaria di agosto 2011, che aumenta sensibilmente i margini di produttività, e quindi l'intensità dello sfruttamento della manodopera, ed elimina (o quantomeno pretende di farlo) dagli stabilimenti ogni elemento di conflittualità e di dissenso sindacale.

Ma cosa offre la Fiat in cambio di tutto ciò?

In una fase storica in cui la stragrande maggioranza delle aziende delocalizza investimenti e produzioni in paesi dove il costo del lavoro è più basso, la dirigenza Fiat promette nella primavera 2010 un'inversione di tendenza: un piano d'investimenti, denominato Fabbrica Italia, negli stabilimenti italiani da 20 miliardi di euro entro il 2014, con la produzione di nuovi modelli destinati sia al mercato interno che a quello internazionale.

Il ragionamento che riveste tutta l'operazione è molto semplice: il mercato del lavoro italiano è troppo imbrigliato da vincoli di varia natura, specie dalle regole sindacali, e la produttività è troppo bassa se comparata a quella di altre parti del mondo; a un'azienda come la Fiat converrebbe delocalizzare la produzione nei paesi in via di sviluppo, ma il grande legame che ha con la madrepatria le impedisce di fare tale scelta. Così, in controtendenza, si investe in Italia, ma a un patto: che il sistema di relazioni industriali e sindacali venga riformato in profondità, in modo da diminuire i costi e aumentare i margini di profitto, e rendere la produzione italiana competitiva su un mercato globale in cui la concorrenza si fa sempre più spietata. Tutto ciò, come accennato in precedenza, viene fatto in primis dalla Fiat nelle relazioni, a tratti anche estremamente conflittuali, con le varie parti sociali, e in seconda battuta dal governo di centrodestra.

C'è però un piccolo problema: la contropartita, ovvero gli investimenti del piano Fabbrica Italia, non sarà mai attuata. L'annuncio definitivo di questa decisione è del settembre 2012, ma come vedremo più avanti persiste il più che ragionevole dubbio che gli investimenti non siano mai stati realmente previsti. In termini tecnici, una presa in giro.

Annunci e promesse

In estrema sintesi, la vicenda del progetto Fabbrica Italia si può riassumere nella successione di tre brevi e lapidarie affermazioni di Marchionne: “Fabbrica Italia è il più straordinario piano industriale che il nostro Paese abbia mai avuto” (aprile 2010); “Si trattava di una iniziativa del tutto autonoma che non prevedeva tra l'altro alcun incentivo pubblico” (ottobre 2011); “Non contate su Fabbrica Italia” (settembre 2012).

Fin dalla nascita del resto il progetto aveva caratteristiche quantomeno inusuali: non è mai stato presentato infatti un testo che descrivesse nei dettagli il piano d'investimenti, la Fiat ha proceduto per annunci, conferenze stampa e dichiarazioni roboanti. “Il nostro piano per l'Italia rappresenta anche una grande opportunità per creare posti di lavoro in Italia”, aveva dichiarato il gruppo guidato da Sergio Marchionne il 21 aprile 2010 in occasione della presentazione del piano industriale del gruppo fino al 2014, precisando che l'obiettivo era “di produrre entro il 2014, in Italia, oltre un milione di veicoli destinati all'esportazione, di cui circa 300.000 destinati al mercato statunitense. La percentuale di esportazioni crescerà quindi dal 44% nel 2009 al 65% nel 2014. Il livello degli investimenti che si vuole destinare all'Italia sul periodo di piano è enorme, pari ai

due terzi di quelli di tutti i business del Gruppo Fiat a livello mondiale” . Una tale presentazione non può che scatenare reazioni immediate e un ampio dibattito nel mondo industriale e nell'opinione pubblica: una delle principali ammiraglie dell'industria italiana agisce in piena controtendenza con la fase e promette un ingente aumento degli investimenti e quindi anche più occupazione, o quantomeno il pieno impiego del personale, costretto altrimenti in cassa integrazione per molti mesi all'anno. Colpisce anche l'estremo ottimismo rispetto al futuro andamento delle esportazioni e più in generale del mercato dell'auto: nel pieno di una crisi globale dovuta in gran parte alla sovracapacità produttiva, all'interno della quale ampie fasce della popolazione vivono un crollo del proprio potere d'acquisto, viene prevista al contrario una crescita delle vendite, anche in base alla progettata innovazione dei modelli, trascurando però il fatto di produrre vetture destinate in gran maggioranza a fasce di reddito medio-basse.

A questa altisonante presentazione viene subito unita la richiesta di contropartita, ovvero l'aumento della produttività: si sottolinea come 6.100 operai polacchi producano 600.000 automobili l'anno, 9.400 operai brasiliani ne producano 730.000, mentre 22.000 operai italiani ne producono soltanto 650.000. “Quello che non è noto è che l'unica area del mondo in cui l'insieme del sistema industriale e commerciale del Gruppo Fiat è in perdita è l'Italia”. “Se dovessi togliere la parte italiana dai risultati, la Fiat farebbe di più. Avrebbe fatto di più l'anno scorso e adesso (2009 e 2010). Uno non può gestire delle operazioni in perdita per sempre. La maggior parte dei nostri concorrenti avrebbero trovato la porta d'uscita, avrebbero trovato un metodo per sfilarsi dal sistema e andarsene altrove ”. Insomma, il sistema italiano è del tutto inconveniente per la remunerazione di un investimento, ma nonostante ciò la Fiat ha a cuore il destino dell'economia nazionale ed è disposta, con orgoglio e una punta di vittimismo, ad impegnarsi per la crescita. Lo stabilimento scelto per inaugurare questa presunta nuova fase della politica aziendale è quello di Pomigliano d'Arco, destinato alla produzione della Nuova Panda, modello sul quale la Fiat punta molto. L'effettività dell'investimento è apertamente vincolata dall'azienda alla piena accettazione da parte di sindacati e lavoratori delle nuove condizioni di produzione previste dal nuovo contratto aziendale, che deroga in più punti quello nazionale e prevede un'intensificazione dei ritmi e un incremento della flessibilità, sul modello del World Class Manufacturing. In caso contrario, l'azienda non avrà problemi a dirottare l'investimento in Serbia o in Polonia. La scelta di sperimentare questo nuovo corso aziendale proprio nello stabilimento di Pomigliano non è casuale: esso ha infatti una storia di grande conflittualità e un presente

in cui ancora insubordinazione e assenteismo mettono spesso in difficoltà l'azienda, e inoltre si trova al Sud, in un territorio povero nel quale un'eventuale chiusura della fabbrica potrebbe portare a un'esplosione di conflittualità sociale. È la fabbrica ideale per sperimentare quella rieducazione che Marchionne ha in mente, per poi estenderla agli altri stabilimenti del gruppo e alle relazioni industriali dell'intero paese; ma non ci si ferma qui, perché il progetto ha anche una vera e propria natura ideologica, e propugna sacrificio e flessibilità come soluzioni a un sistema economico in preda all'instabilità dell'accumulazione del capitalismo finanziario e alla strutturale sovracapacità del sistema produttivo. L'accordo di Pomigliano prevede dispositivi che parallelamente intensificano la prestazione lavorativa e depotenziano la carica conflittuale degli operai, sindacato e conflitto tendenzialmente devono sparire, chi lavora deve trovare la sua identità nella collaborazione al bene dell'azienda.

L'azione dell'amministratore delegato Fiat non è tuttavia opera di avanguardismo padronale, ma si inserisce in un quadro ben più ampio, volto a superare la fase della concertazione tramite un attacco diretto alla contrattazione nazionale e la fine della costante ricerca dell'unità del fronte sindacale, ritenuta ormai superflua. La prassi degli accordi separati si diffonde a ogni livello, compreso quello interconfederale come nel caso dell'accordo di aprile 2009 che non a caso apre alla contrattazione aziendale in deroga a quella nazionale. Sia il diritto del lavoro che il diritto sindacale, già minati profondamente dalla diffusione delle varie figure lavorative precarie, subiscono un attacco diretto proprio nel loro territorio originario, nella loro roccaforte, ovvero la regolazione del lavoro in fabbrica.

Pomigliano e Mirafiori: demolizione della contrattazione nazionale e compressione del conflitto.

Nello stabilimento campano già negli anni precedenti, a seguito dell'introduzione della tempistica Tmc-2 (2004) e del World Class Manufacturing (2007), c'era stata una forte resistenza da parte operaia all'intensificazione dei ritmi e dello sforzo che questi sistemi prevedono. Di fronte alla presentazione di Fabbrica Italia si forma il movimento Pomigliano non si piega, con a capo la Fiom: l'obiettivo è contrastare quello che viene ritenuto un vero e proprio ricatto, che culmina nel referendum di giugno 2010, nel quale il quesito pone l'alternativa tra l'accettazione integrale delle nuove condizioni e il dirottamento dell'investimento all'estero, con conseguente chiusura dello stabilimento.

Del resto Marchionne usa parole molto chiare di fronte alle richieste di maggiore chiarezza riguardo al progetto e di preventiva concertazione con le parti sociali: “Fabbrica Italia non è un accordo. È un nostro progetto. Non è stato concordato né con il mondo politico né con il sindacato. Per questo è incredibile la pretesa che ho sentito più volte rivolgere alla Fiat di rispettare un presunto «accordo»”. Il messaggio è fin troppo chiaro: l'azienda detta le regole, i sindacati possono solo acconsentire o prendersi la responsabilità di far cancellare l'investimento. Ma di fronte a questa pretesa di chiarezza da parte del sindacato non c'è alcuna contropartita, non c'è un piano chiaro per lo stabilimento, in cui la cassa integrazione è ancora ampiamente utilizzata, e anzi si ipotizza che potrebbero esserci slittamenti in base all'andamento del mercato.

Il 15 giugno del 2010 viene firmato il nuovo contratto per Pomigliano, senza l'adesione della Fiom; il 22 si svolge il referendum tra i lavoratori, il quale però non dà il responso plebiscitario che l'azienda si aspettava: la vittoria dei Sì è indiscutibile, ma contando voti contrari, astensioni e schede nulle la percentuale dei favorevoli scende di poco sotto il 60%. La Fiat non ha carta bianca, lo stabilimento non è pacificato, l'offensiva deve continuare. Ed infatti nei mesi successivi, che culmineranno nella firma dell'accordo di Mirafiori il 29 dicembre, la linea dell'azienda torinese si inasprisce: durante l'estate Marchionne annuncia a più riprese di non accontentarsi di quanto ottenuto a Pomigliano, e di voler liberare la Fiat da ogni vincolo relativo all'applicazione del contratto nazionale, giudicato un ostacolo alla ripresa dei profitti, cui si può derogare solo in parte. La mossa decisiva è la fondazione della NewCo Fabbrica Italia nel settembre 2010, seguita dalla mancata iscrizione della stessa a Confindustria: in questo modo non si applica più alcun tipo di accordo interconfederale e di contratto nazionale, e il contratto aziendale diventa di primo e unico livello. Diventa così possibile, secondo un'interpretazione estremamente restrittiva e letterale dell'art. 19 dello Statuto dei Lavoratori, escludere dalla rappresentanza in azienda qualsiasi sindacato, fosse anche il più rappresentativo, che non abbia firmato il contratto aziendale. Inoltre con il nuovo sistema si aggira anche l'art. 2112 del Codice Civile: la norma in questione prevede che ove un'azienda, che resta materialmente la stessa, sia gestita in sequenza da due soggetti diversi, i rapporti di lavoro dei dipendenti continuano con il secondo soggetto così come erano regolati presso il primo. Secondo la clausola introdotta dall'azienda invece l'assunzione nella NewCo deve avvenire con cessioni individuali del contratto e senza l'applicazione del sopra citato articolo: in pratica il lavoratore iscritto alla Fiom, sottoposto al Ccnl del 2008, senza tale clausola avrebbe continuato a sottostare a quel

regime contrattuale, in quanto ultimo contratto firmato dal suo sindacato, anche passando alle dipendenze della NewCo, mentre con questa clausola è costretto a sottoporsi al nuovo contratto. Questo è uno dei motivi per cui molte voci si sono levate per denunciare una strategia della Fiat volta a colpire nello specifico la Fiom, e ad allontanarla per sempre dai suoi stabilimenti insieme al conflitto tra capitale e lavoro, con l'obiettivo di costruire relazioni sindacali svincolate da qualsiasi forma di contrattazione collettiva e di concertazione nazionale.

A livello formale i passaggi fatti dalla Fiat per arrivare a una tale conclusione sono del tutto legali e legittimi, anche se in parte, come accennato, sono oggetto di contenziosi aperti nei tribunali e nei luoghi di lavoro. Tuttavia occorre porsi seri interrogativi riguardo alla legittimità sociale di tale operazione: la Fiat ha prodotto con la sua azione una vera e propria riforma delle relazioni industriali nel nostro Paese (anche perché sono seguite, come vedremo, ratifiche a livello legislativo di quanto conquistato dall'azienda sul campo), procedendo di fatto a testa bassa e senza prendere in considerazione alcun tipo di dialogo reale con le parti sociali. Sia nei confronti del Governo, che di Confindustria, che soprattutto del mondo sindacale e dell'opinione pubblica Marchionne ha sempre utilizzato il ritornello sintetizzabile in “Io vado avanti per la mia strada, se siete d'accordo meglio, se siete in troppi a non essere d'accordo me ne vado a produrre altrove”. È vero che la maggioranza dell'arco parlamentare e buona parte del mondo sindacale in ultima istanza sono stati d'accordo con il manager, o quanto meno si sono piegati alla sua volontà, ma sul fatto che sia lecito, oltretutto in una fase di crisi così profonda, procedere in questo modo occorre riflettere, anche alla luce di una semplice osservazione: al mondo politico e sindacale è stata imposta responsabilità in cambio di un piano d'investimenti capace di rilanciare l'occupazione; solo che questo piano non è mai esistito nella realtà, e ciò non si vede come possa apparire frutto di un comportamento socialmente responsabile. A puro titolo di provocazione, pare a questo punto opportuna una citazione dal Codice Penale: “Chiunque, con artifici o raggiri, inducendo taluno in errore, procura a sé o ad altri un ingiusto profitto con altrui danno” (art. 640 c.p., Truffa).

E la truffa non tarderà molto a svelarsi. Nell'agosto 2011 c'è la principale ratifica legislativa della nuova dottrina Marchionne: con l'art.8 della manovra finanziaria (prassi peraltro piuttosto inusuale) si consente in sostanza al contratto aziendale di derogare a quello nazionale a qualsiasi riguardo, per specifiche esigenze produttive. In questo modo la battaglia contro il contratto nazionale può dirsi conclusa, e non appare frutto

del caso il fatto che poco tempo dopo, una volta portato a casa il risultato, comincino a levarsi voci dubbiose dalle stanze di Torino: nell'autunno 2011 infatti la Fiat comincia a ritrattare riguardo alle promesse fatte.

La marcia indietro

Rispondendo ad un'interrogazione della Consob, nell'ottobre 2011 la Fiat dirama un comunicato in cui scrive: “Fabbrica Italia non è mai stato un piano finanziario, ma l'espressione di un indirizzo strategico. Fiat, come ogni suo concorrente, riesamina continuamente i propri piani e ha la necessità di poterli adeguare alle condizioni di mercato” e conclude con questa frase: “Alla luce di possibili fraintendimenti, equivoci e irrealistiche attese Fiat si asterrà, con effetto immediato, da qualsiasi riferimento a Fabbrica Italia ”.

Insomma l'azienda prende tempo di fronte alla mancata ripresa del mercato, e comincia in questo modo a dare segnali allarmanti riguardo all'effettiva volontà di investire: il fatto di affermare che non ci sia mai stato alcun piano, ma solo un indirizzo strategico, è già di per sé tristemente eloquente.

Nel frattempo, durante la fine del 2011 e per tutto il corso del 2012, continua la battaglia dentro i tribunali e anche dentro le fabbriche tra la Fiom e la Fiat, sia riguardo alla rappresentanza sindacale che al reintegro di lavoratori mai riassunti per ragioni discriminatorie. Insomma, gli effetti restrittivi riguardo all'azione sindacale e ai ritmi di lavoro sono del tutto presenti, manca soltanto qualsiasi tipo di garanzia da parte dei vertici aziendali.

Passano i mesi, e i dati sulle vendite nel mercato automobilistico continuano ad essere negativi, cosa che genera l'immediata conseguenza del blocco della produzione e del massiccio ricorso alla cassa integrazione. È la logica della produzione just in time, che risponde in tempo reale alla domanda di mercato: nei momenti di stagnazione non si lavora, nei momenti in cui il mercato tira si lavora a ritmi maggiorati, cosa resa possibile proprio da simili contratti e riforme. Solo che la crisi globale non accenna ad arrestarsi, e nessuno trova soluzioni credibili al problema della sovracapacità produttiva; nel frattempo il potere d'acquisto dei ceti medio-bassi continua a crollare, annientando le speranze di ripresa delle vendite, specie per un'azienda con i target di clientela che ha la Fiat. Ed infatti, dopo mesi di silenzio a riguardo, a settembre 2012 iniziano le dichiarazioni di disimpegno, e il 30 ottobre è il giorno della presentazione dei risultati

dell'ultimo trimestre, ma soprattutto del nuovo piano industriale per il triennio 2013-2016. Il progetto Fabbrica Italia viene sepolto in pochi minuti: nel piano non c'è alcun riferimento ai 20 miliardi di investimenti in Italia, mentre la promessa di 6 milioni di vetture prodotte entro il 2014, e quella dei 51 nuovi modelli, si riducono a circa 4,5 milioni e 17 nuovi modelli. La Fiat dichiara anche una cifra di 5 miliardi di investimenti già fatti in questi 3 anni, quasi tutti per ricerca e sviluppo, senza però fornire dati dettagliati a riguardo. D'altra parte poche settimane prima, il 13 settembre, Marchionne aveva rilasciato una dichiarazione piuttosto esplicita: “Da quando Fabbrica Italia è stata annunciata nell'aprile 2010 le cose sono profondamente cambiate. Il mercato dell'auto in Europa è entrato in una grave crisi e quello italiano è crollato ai livelli degli anni '70. È quindi impossibile fare riferimento ad un progetto nato due anni e mezzo fa. È necessario infatti che il piano prodotti e i relativi investimenti siano oggetto di costante revisione per adeguarli all'andamento dei mercati ”. Questa affermazione merita di essere analizzata. Innanzitutto, che le cose siano profondamente cambiate è a dir poco opinabile: già allora si era in piena crisi globale, e il settore auto non faceva eccezione; non si capisce bene in base a quali analisi di mercato, se mai sono state fatte, la Fiat potesse fare previsioni così ottimistiche per l'immediato futuro. Il manager prosegue poi con parole che suonano apertamente provocatorie, riguardo all'impossibilità di attuare il progetto. Si potrebbe ad esempio ribattere che invece l'inasprimento dei ritmi lavorativi e la stretta ai diritti sindacali sono stati attuati pienamente, senza alcuna contropartita. E allora, rispondendo alla provocazione, perché non cancellare i nuovi contratti e l'art.8 per tornare allo status quo ante, visto che questa sorta di patto con la Nazione è saltato del tutto?

È ovvio che la soluzione vada trovata approfondendo l'analisi. Infatti questa farsesca conclusione della vicenda non affonda le sue radici in presunti malfunzionamenti del mercato, o in previsioni troppo avventate fatte da un'azienda. Il piano attuato da Marchionne, e sostenuto attivamente da tutta l'élite industriale italiana, nonché da buona parte del mondo politico e sindacale, mirava molto semplicemente ad un incremento dei margini di profitto, ed è pienamente riuscito nell'intento. Per dirla con il linguaggio padronale, è aumentata la produttività e di conseguenza la competitività del sistema industriale italiano in un'arena globale in cui la competizione si fa sempre più aspra. Per dirla con gli operai, sono aumentati i ritmi e i carichi di lavoro e sono diminuiti i diritti sindacali, in una parola è aumentato lo sfruttamento, senza peraltro aver ricevuto

alcunché in cambio; ciò comporta lunghissimi periodi di cassa integrazione, incertezza totale sul proprio futuro, e per molti esuberanti e licenziamenti.

Il contesto: la vicenda Fabbrica Italia come crociata ideologica

Questa vicenda lunga ormai quasi 3 anni non si è certo sviluppata soltanto sull'asse delle relazioni industriali e dei rapporti di forza tra proprietà e lavoratori. Essa è diventata emblematica del dibattito su quali ricette adottare di fronte a questa crisi che pare non avere vie d'uscita, ed ha coinvolto in modo profondo l'opinione pubblica, in particolare attraverso le prese di posizione di giornalisti, intellettuali, giuslavoristi e movimenti sociali.

A livello di rapporti di forza, la conclusione della vicenda segna un netto avanzamento da parte degli interessi padronali: sono aumentati i margini di produttività e di profitto, e il sindacalismo non allineato è stato messo in ginocchio, il tutto senza dover neanche effettuare veramente gli investimenti promessi. Questa operazione è però riuscita anche grazie alla cortina di fumo costituita dalle false promesse fatte dalla Fiat: altrimenti non è affatto certo che il mondo politico, sindacale e accademico avrebbe comunque dato una così ampia copertura alla ragion d'azienda.

A livello politico si registra innanzitutto un grande vuoto: i nuovi contratti di Pomigliano e Mirafiori riguardano l'intero sistema-paese, ma la conduzione dell'intera vertenza è lasciata del tutto in mano alle parti sociali. Il primo intervento legislativo (l'art.8) verrà dopo più di un anno, e non sarà altro che una ratifica dello status quo. A livello di prese di posizione, ci si limita alla semplice recita delle parti, senza mostrare interesse per un serio dibattito sulla politica industriale ai tempi della crisi. Da destra si appoggia la dirigenza aziendale facendo leva anche sul sentimento nazionale risvegliato dal presunto investimento della Fiat, e si condanna chiunque sollevi dubbi dipingendolo proprio come nemico della nazione. Nel centro-sinistra dell'arco parlamentare c'è un atteggiamento più balbettante: l'azione da ariete di Marchionne non convince fino in fondo, ma alla fine l'appoggio del Partito Democratico alla dirigenza Fiat non mancherà mai, anche a causa della vistosa assenza di una linea politica chiara sullo sviluppo industriale; in sostanza, la logica è "Marchionne potrebbe anche agire con più prudenza e in modo più democratico, ma di fronte ad un investimento del genere si può solo appoggiarlo, del resto non abbiamo alternative da proporre". Anche per il centro-sinistra dunque il sindacato deve essere responsabile ed adattarsi ai tempi. I partiti della sinistra

più radicale si oppongono con più forza e tentano di appoggiare l'azione dei sindacati contrari, ma la loro forza è ridotta al lumicino e non sono neanche presenti in Parlamento. Qualche risultato in più in termini di creazione di consenso lo ottiene la Fiom con la sponda dei movimenti sociali: soprattutto durante la vertenza di Pomigliano ci sono momenti di mobilitazione importanti, a volte di vero e proprio conflitto, che riportano al centro del dibattito la legittimità delle scelte padronali nei confronti del resto della società. Anche il risultato oltre le aspettative, per quanto perdente, nei referendum di Pomigliano e Mirafiori è da attribuire all'intraprendenza dei sindacati contrari ai nuovi contratti, i quali non hanno goduto dell'appoggio di alcuna forza politica di grandezza rilevante.

Il ritiro del piano Fabbrica Italia scatena sul momento una serie di reazioni, peraltro piuttosto prevedibili. A destra si tende ad un silenzio accondiscendente verso l'azienda, mentre nel centro-sinistra si alzano voci, deboli a dire il vero, che chiedono velleitariamente alla Fiat di rispettare gli impegni presi; le forze politiche e sindacali da sempre contrarie ai nuovi accordi invece non possono che chiudersi in uno sterile "noi ve l'avevamo detto". Più interessanti sono le reazioni interne al mondo della grande industria e della grande finanza, ossia quella del Governo "tecnico" e di settori di Confindustria. Subito dopo le dichiarazioni di Marchionne, il Ministro dello Sviluppo Passera chiede lumi sul futuro dell'azienda in Italia: "È giusto, importante ed urgente fare chiarezza al più presto possibile al mercato e agli italiani", e prosegue affermando che "è ovvia l'attenzione del governo sul settore dell'automobile. Vogliamo capire fino in fondo le implicazioni di una serie di annunci che si sono susseguiti e che non permettono ancora di comprendere le strategie di Fiat in Italia. Faremo di tutto perché nell'ambito della crescita di Fiat l'Italia abbia un ruolo importante. Non è pensabile che la politica si sostituisca alle scelte imprenditoriali e di investimento ma assicuriamo massima attenzione ed impegno. Non sarà certo il governo a sostituirsi alle responsabilità imprenditoriali e a prendere le decisioni di investimento dell'azienda." Il Ministro del Lavoro Fornero aggiunge: "Vorremmo veramente approfondire con il dottor Marchionne che cosa ha in mente per i suoi piani d'investimento e per l'occupazione in questo paese", ed auspica un incontro immediato tra il Governo e la Fiat .

L'incontro avviene il 22 settembre e vede coinvolti per l'azienda il Presidente Elkann e Marchionne, e per il Governo il Premier Monti e i Ministri Passera e Fornero. L'ad Fiat ne esce vincitore: le critiche del Governo vengono spente con la promessa di sbloccare i

20 miliardi di investimenti non appena il mercato si sarà ripreso, e una vaga dichiarazione d'intenti di non voler assolutamente abbandonare l'Italia. Del resto il Governo Monti è espressione (non eletta) dell'estrema élite economica e finanziaria del paese, e sarebbe stata curiosa una scomunica di uno dei fiori all'occhiello di quella stessa élite. Le critiche più aspre vengono invece da una parte del mondo industriale e produttivo, guidata da Diego Della Valle; l'imprenditore polemizza a più riprese non solo con Marchionne, ma con tutta la Fiat e il Governo: "la famiglia Agnelli dovrebbe mettere le mani in tasca, evitare di farsi dare dei dividendi come fanno tutti gli imprenditori seri quando le loro aziende hanno dei problemi. E investire quello che serve nell'azienda. Non è una famiglia normale, dal governo italiano, dai cittadini e dagli stessi lavoratori che ora rischiano il posto di lavoro ha avuto un gradissimo aiuto negli ultimi decenni, hanno preso molto, hanno fatto in modo che la politica gli desse quello che volevano. Hanno degli obblighi nei confronti del Paese e il dovere verso i lavoratori di fare tutto il possibile per la gente che lavora nelle loro aziende. Quello che si percepisce invece è che, dopo averla sparata grossa, se ne stanno andando alla chetichella. La Famiglia Agnelli torni a fare quello che ha sempre saputo fare meglio: sciate, veleggiare, belle passeggiate e golf. E lasci i problemi dell'Italia alle persone serie. C'è un governo che vuol sapere delle cose, sento addirittura di un ministro che aspetta trepidante accanto al telefono, ma questo è il modo di avere rispetto per il Paese? Questo è il modo per dimostrare correttezza. Ma questi signori cosa pensano di fare in Italia, cosa pensano di essere in Italia?". Della Valle ne ha pure per il presidente Fiat, John Elkann. "Credo sia un ragazzo giovanissimo che ricopre un ruolo che non ha l'esperienza di poter ricoprire, e che lo porta anche a fare degli errori. Ma mi costa fatica discutere con un ragazzo che potrebbe essere mio figlio. Purtroppo oggi in quella famiglia c'è lui e bisogna parlare con lui. Avrei preferito parlare con suoi parenti e mi sarei sfogato magari di più".

Al governo Della Valle manda un messaggio: "Intervenga, o presto ci saranno delle rogne". Poi una critica da molti letta come un attacco personale a Corrado Passera. "Nel governo Monti ci sono ministri tecnici che comunque puntano ad un futuro nella politica, e per questo non fanno nulla di quello che serve per mantenersi simpatie a destra, a sinistra, al centro".

Apparentemente è un attacco molto duro, cui però nei mesi successivi non sono seguiti sviluppi significativi. Del resto le parole di Della Valle non rappresentavano certo un'istanza di critica al modello di sviluppo aziendale seguito dalla Fiat, quanto piuttosto

uno sfogo riguardo al fatto che l'asse tra politica e industria in Italia ha sempre prodotto figli e figliocci. Insomma, una polemica interna al padronato e ai suoi equilibri, che non ha certo investito la questione nella sua complessità.

La mistificazione prodotta dalle promesse fatte dall'azienda ha influito senza ombra di dubbio anche sul dibattito accademico riguardo ai nuovi contratti Fiat. Senza addentrarsi nelle questioni di stretta legittimità giuridica, che meritano un'analisi giuslavoristica apposita, c'è da sottolineare un vizio che sta a monte delle disamine fatte da gran parte degli studiosi: ovvero l'aver dato per scontato il fatto che gli investimenti promessi sarebbero stati poi davvero attuati. Poche, marginali e tacciate di ideologismo sono state infatti le voci che si sono levate in senso critico fin da subito, sulla scia della mobilitazione portata avanti dalla Fiom, la quale sottolineava l'assenza di piani aziendali chiari e paventava fin da subito l'ipotesi dell'inesistenza di un progetto. Insomma, l'atteggiamento prevalente è quello di elaborare critiche e suggerire modifiche su singoli istituti, spesso addentrandosi anche nel dettaglio, ma ricordando sempre al sindacato e ai lavoratori che occorre tenere un atteggiamento responsabile e non ideologico, a causa della situazione globale e del grande investimento alle porte. Sull'irresponsabilità e il profondo ideologismo di chi governava questi processi di cambiamento invece ben poche parole sono state spese. Molti autori individuano come causa principale degli sconquassi prodotti dalla dottrina Marchionne nel mondo del lavoro l'assenza di un provvedimento legislativo che regoli la rappresentanza sul posto di lavoro: la modificazione dell'art.19 con il referendum del 1995 ha lasciato aperta una voragine, in cui i nuovi contratti Fiat si sono inseriti sollevando la contraddizione estrema per cui persino il sindacato più rappresentativo può essere escluso dalla rappresentanza se non ha firmato il contratto aziendale. Su questo tema e su quello della titolarità del diritto di sciopero sono in molti a produrre analisi: secondo Carinci “è ora di abbandonare l'illusione che un nuovo modello possa essere partorito vestito di tutto punto da qualche protocollo triangolare o accordo interconfederale; occorre una legge, che parta dal punto cruciale costituito dall'efficacia del contratto aziendale, cercandone la legittimazione a monte, con una disciplina della rappresentanza in azienda, o a valle, con l'introduzione del referendum. Non è costituzionalmente possibile né sindacalmente opportuno spostare la titolarità dello sciopero dai soggetti individuali a quelli collettivi; ma certo è possibile ed opportuno introdurre delle condizioni di esercizio tali da non espropriare, ma da responsabilizzare gli stessi lavoratori ”. Anche altri, come Bollani e Ichino,

puntano il dito contro il vuoto legislativo; in particolare l'allora senatore del PD, pur essendo tra i più ostinati sostenitori dell'operazione prodotta dalla Fiat, lamenta l'assenza di una regolamentazione chiara: "L'iniziativa per un sistema delle relazioni industriali più aperto ed efficiente deve dunque avere tra i suoi punti fondamentali la riforma non solo delle regole in materia di rappresentanza nei luoghi di lavoro, ma anche delle regole sulla contrattazione collettiva, ivi compresa la materia della clausola di tregua, perché ne risultino definiti in modo chiaro sia il diritto della coalizione sindacale maggioritaria a negoziare contratti con efficacia vincolante nei confronti di tutti i lavoratori interessati, sia il diritto del sindacato minoritario alla rappresentanza riconosciuta in azienda, anche quando esso ritenga di non dover sottoscrivere il contratto. Occorre, infine, operare con decisione per l'ampliamento degli spazi di partecipazione dei lavoratori nell'impresa. Va ribadito in proposito che la sede ideale per la partecipazione dei lavoratori alle scelte strategiche è l'accordo aziendale sul piano industriale; ma questo non toglie che sia necessario un intervento legislativo per consentire e potenziare tutte le altre possibili forme di trasparenza della gestione, di informazione e controllo sull'andamento della scommessa comune tra lavoratori e imprenditore. [...] Se, per ragioni contingenti, l'accordo interconfederale non arriva, è indispensabile un intervento legislativo che, in via sussidiaria e provvisoria, detti le regole di cui il sistema ha vitale necessità".

Tuttavia, fare appello ad un intervento legislativo quando il fatto è già compiuto appare un esercizio piuttosto sterile: la Fiat non è un'azienda qualsiasi, e storicamente i rivolgimenti al suo interno determinano cambiamenti in tutto il sistema industriale italiano. Stanti i rapporti di forza, qualsiasi intervento legislativo a posteriori non può che essere di semplice ratifica della realtà già in atto, e rimpiangere il fatto che nessuno ci abbia pensato prima non risulta molto utile. Oltretutto, ad oggi non è mai stata neanche lontanamente avanzata la proposta di un disegno di legge sulla rappresentanza, e il contenzioso continua principalmente nelle aule di tribunale. Restano intatti invece i problemi concreti, ovvero la continua crisi del mercato, i mancati investimenti e di conseguenza l'iper-sfruttamento della forza lavoro nei (rari) momenti di attività, e il ricorso continuo alla cassa integrazione, rinnovata in modo pesante negli ultimi mesi in vari stabilimenti.

Di fronte a ciò regna un silenzio imbarazzato anche da parte del mondo accademico, che si era invece prodigato, come abbiamo visto, quando la vicenda era in corso nel giustificare in modo più o meno totale l'operato dell'azienda, ripetendo l'ormai famoso

mantra: “Magari si possono migliorare alcune cose, ma di fronte ad un investimento del genere serve innanzitutto responsabilità”.

Una parte del mondo accademico, il cui ariete si può, semplificando, identificare nell'ex senatore del PD Pietro Ichino, andò anche oltre, lanciando veri e propri anatemi nei confronti dei sindacati, dei lavoratori e delle forze politiche e sociali contrarie ai nuovi accordi. Molto significativo questo stralcio di una lettera inviata dal giuslavorista al Corriere della sera e rivolta agli operai di Pomigliano, subito dopo una visita allo stabilimento: “Uscito di lì, attraversando le vie sdrucite della periferia di Napoli, mi frulla per la testa la frase più benevola che ho sentito dalle mie parti politiche riguardo a questo stabilimento due anni fa, quando si discuteva del progetto Fabbrica Italia: «Sì, purché sia un'eccezione». Ma perché questa diffidenza? Solo per le due deroghe marginali che il progetto comportava rispetto al contratto collettivo nazionale, delle quali la più rilevante riguardava appunto la possibilità di un'ora e mezza di straordinario alla settimana? A me sembra che dovremmo, semmai, auspicare altri cento stabilimenti come questo per lo sviluppo del nostro Mezzogiorno, per rimettere in moto la crescita del nostro Paese. Altro che «un'eccezione»!

Oggi l'obiezione è che a Pomigliano si viola la democrazia sindacale, perché non viene riconosciuto il diritto della Fiom Cgil a una rappresentanza in fabbrica. Questo è il risultato - conforme, peraltro, alla legge vigente - del rifiuto opposto dalla stessa Fiom alla firma di qualsiasi contratto collettivo applicato dalla Fiat. Cambiamo questa norma. Però l'attacco violentissimo contro il piano Fabbrica Italia è venuto molto prima che sorgesse il problema della rappresentanza sindacale. E la guerriglia giudiziaria contro il progetto, l'opposizione a che qualche cosa di simile a Pomigliano si faccia anche altrove, prescinde da questo particolare problema. Si dice, ancora: «La Fiat non ha chiarito il suo piano industriale». Sarà; ma qui c'è un investimento colossale che sta dando lavoro per almeno quattro anni a migliaia di persone; e lavoro di alta produttività e qualità, relativamente ben retribuito. Chiediamo pure chiarimenti ulteriori sul futuro, ma qui c'è già qualcosa di chiarissimo per il presente, che stiamo disprezzando senza neppure degnarlo di uno sguardo (il sindaco di Napoli De Magistris ha rifiutato di visitare lo stabilimento!). Oltretutto, disprezzandolo, presentiamo a tutte le multinazionali che potrebbero essere interessate a investire da noi un'immagine repellente del nostro Paese.

Ai ragazzi del centro sociale «contro Marchionne e contro il precariato» ho chiesto: non vi accorgete che, tolto Marchionne, vi resta solo il lavoro nei sottoscala controllati dalla

camorra? Chi incita al rifiuto di un investimento come quello della Fiat-Chrysler su Pomigliano, da dove pensa che possa venire lo sviluppo del Mezzogiorno e la crescita di questo Paese? ”

Se il tema non fosse drammaticamente serio, queste parole rilette al giorno d'oggi susciterebbero quanto meno un sorriso amaro. La lettera sintetizza alla perfezione l'intera vulgata giornalistica e pubblicitaria che ha promosso a testa bassa l'azione della Fiat deridendo e bollando come irresponsabile e ideologica qualsiasi posizione che richiamasse l'attenzione, ad esempio, sulla vaghezza del piano aziendale. La provocazione finale che chiama in causa la camorra ha veramente il sapore della beffa: chissà che qualcuno dei cassintegrati o dei non-riassunti della NewCo non ci sia finito veramente, a lavorare nei sottoscala della camorra o a spacciare cocaina nel cortile di un palazzone di periferia.

La battaglia delle idee nel mondo sindacale

Come ultima cosa, ma non certo in ordine di importanza, resta da analizzare la condotta tenuta dai tre sindacati confederali durante la vicenda. La Fiom conduce fin dall'inizio una battaglia contraria ai nuovi contratti, sia sul piano della difesa dei diritti sindacali che della messa in discussione della politica aziendale. Specialmente nello stabilimento di Pomigliano già negli anni precedenti i metalmeccanici della Cgil combattono l'introduzione delle nuove metriche che portano in Italia il modello del World Class Manufacturing; a seguito dell'annuncio del piano Fabbrica Italia, la Fiom grida immediatamente al ricatto e mette in dubbio la strategia aziendale, denunciandone la poca chiarezza, e più in generale denunciando il disegno che il padronato italiano ha in mente, senza alcun interesse al rilancio dell'economia, ma volto ad impoverire e rendere più ricattabile la forza lavoro: “La Fiat è in difficoltà sul mercato, soprattutto in Europa, i prodotti sono vecchi e poco competitivi e si cerca di creare una cortina fumogena dando la colpa ai sindacati e ai lavoratori. [...] Pomigliano è stata una prova per soggiogare i lavoratori e i sindacati. Se Fabbrica Italia significa che i salari italiani devono competere con quelli polacchi, serbi e magari cinesi allora - conclude Landini - la partita è persa, perché ci sarà sempre chi guadagna un euro in meno di noi ”.

Durante tutta la vicenda di Fabbrica Italia la Fiom non riesce ad ostacolare in modo vincente i piani dell'azienda, ma sia con la mobilitazione dei movimenti affini, che con alcuni ricorsi vincenti in tribunale, riesce a portare la questione del modello di sviluppo

industriale al centro del dibattito pubblico italiano. Tutto questo sforzo tuttavia non risulterà sufficiente a creare rapporti di forza nella società tali da impedire alla Fiat di concludere la sua riforma industriale con una vittoria a costo zero.

Questa mancata imposizione dei rapporti di forza è senz'altro dovuta anche all'atteggiamento di Cisl e Uil. Questi due sindacati infatti appiattiscono quasi totalmente le proprie posizioni su quelle dell'azienda e del Governo, limitandosi a pungolare timidamente, di tanto in tanto, la dirigenza Fiat riguardo al rispetto degli impegni presi. Le maggiori energie vengono invece spese per attaccare la Fiom, accusata di non badare agli interessi dei lavoratori, e di privilegiare invece una propaganda politica e ideologica contraria alla dura realtà della crisi del mercato e del rilancio che l'azienda ha promesso. Cisl e Uil appoggiano apertamente i referendum formulati dall'azienda a Pomigliano e Mirafiori, mettendo la presunta difesa dell'occupazione promessa dalla dirigenza davanti a qualsiasi altra valutazione riguardante ritmi di lavoro e diritti sindacali. Nei mesi successivi, di fronte alla progressiva smentita dell'investimento, i due sindacati compiono dei veri e propri salti mortali per giustificare la propria condotta. Molto significative le parole di Giuseppe Terracciano, segretario della Fim-Cisl di Napoli, in un'intervista rilasciata nell'ottobre 2011, all'indomani dell'uscita di Fiat da Confindustria e delle prime smentite riguardo a Fabbrica Italia: "Pomigliano era uno stabilimento chiuso. Ora, grazie all'accordo che la Fiom non ha siglato, è in piena fase di rilancio: gli ex dipendenti Fiat diventeranno dipendenti di Fabbrica Italia Pomigliano. Anche Mirafiori seguirà la stessa sorte, e sarà complessivamente rafforzata la presenza di Fiat in Italia in termini di produzione e di investimenti. Non è con gli scioperi che si difende il lavoro, ma con gli accordi, e la Fiom non ne firma. Noi sciopereremmo se la Fiat e gli altri imprenditori non facessero accordi con il sindacato. [...] Sono d'accordo sul fatto che il governo poteva fare di più. Che Marchionne debba confrontarsi nel mondo è un dato di fatto, certo si è chiuso a riccio, e questo lo dobbiamo probabilmente all'atteggiamento antagonista della Fiom. Personalmente non credo che all'ad della Fiat interessasse la norma contenuta nell'art. 8 della manovra, penso che le sue preoccupazioni fossero relative all'esigibilità e alla retroattività, come previste nell'intesa confederale del 28 giugno e del 21 settembre. Se la Fiom avesse firmato l'accordo Fiat, avremmo portato a casa più risultati. Non operiamo più in un mercato domestico, protetto dall'intervento straordinario dello Stato. Oggi serve coraggio, e i sindacati firmatari dell'accordo di giugno 2010 hanno deciso di reagire. Altri, arroccandosi su posizioni di retroguardia, avrebbero preferito la chiusura

delle fabbriche.” Alla domanda: “Alla luce dell’uscita di Marchionne da Confindustria, l’accordo di Pomigliano non sarebbe stato meglio non firmarlo?” Terracciano risponde: “In fabbrica si respira in genere un’aria di soddisfazione, dal momento che si è chiuso il periodo della cassa integrazione e si riapre quello del lavoro e della certezza di reddito. Non c’è spazio per un ripensamento. Certo è difficile convincere quelli che scelgono la Fiom, i Cobas e la sinistra radicale per ideologia ”.

Nessun dubbio viene mai espresso sui piani dell'azienda e anzi, paradossalmente, quando l'azienda si comporta in modo discutibile è comunque colpa della Fiom, che non si comporta in modo responsabile e costringe la Fiat alle contromisure. È veramente difficile non scorgere in questa condotta un totale e aprioristico asservimento verso le pretese della dirigenza aziendale; ma è a seguito della conclusione della vicenda che le prese di posizione di Cisl e Uil arrivano al parossismo. Mentre Landini invita i sindacati “complici” a “riflettere sul fatto che subire ricatti non significa fare sindacato”, Bonanni risponde: “Per fortuna che l'abbiamo raggiunto [l'accordo]. I disfattisti si devono pentire. Noi con quel patto abbiamo costretto la Fiat a investire 800 milioni di euro a Pomigliano e a trasferire la produzione della Panda dalla Polonia in Italia.” Peccato che la Fiat avesse promesso 20 miliardi, si potrebbe rispondere. Non manca neanche in questo caso l'accusa alla Fiom di essere la vera colpevole delle inadempienze dell'azienda. Se i metalmeccanici Cgil, con Airaudò, dicono: “Capisco le difficoltà di Bonanni perché ha condiviso un piano che si è rivelato sbagliato. A Pomigliano, la cassa integrazione finisce a luglio e non è un caso. Quegli accordi sono stati inutili perché non hanno portato investimenti”, la Cisl risponde con Claudio Chiarle, segretario Fim di Torino: “La distanza si accentua ancora di più perché la Fiom continua a dire di aver avuto ragione: una magra consolazione, che non porta certo a una discussione costruttiva. La Fiat rimarrà in Italia e a Mirafiori partirà l'investimento. A Torino abbiamo discusso e ci siamo confrontati, non è però questione di mea culpa, abbiamo fatto bene a fare gli accordi, certo dobbiamo essere più incisivi e richiamare la Fiat alle sue responsabilità. Fiat non ha più parlato di quel piano dall'ottobre 2011, lo sapevamo, ma noi abbiamo preferito puntare sugli investimenti.” Sulla stessa lunghezza d'onda si esprime anche la Uilm, per bocca del segretario confederale Paolo Pirani: “Rivendichiamo un accordo che ancora deve essere attuato, e che è solo stato solo sospeso causa crisi, non cancellato. Invece la Fiom rivendica l'abolizione di un accordo quindi al massimo è Landini che deve fare un passo verso di noi. Firmare l'accordo ha

comunque permesso a Cisl e Uil di rimanere in azienda e chiedere conto delle sue scelte”.

Dunque, l'azienda ha incontrato alcune difficoltà ma prima o poi effettuerà senza dubbio gli investimenti promessi, e tutto ciò sarebbe molto più facile se la Fiom e gli altri piccoli sindacati antagonisti la smettessero di impuntarsi su questioni quali i diritti dei lavoratori e dei sindacati. Il fatto che un concetto del genere sia patrimonio di due dei tre sindacati confederali deve far riflettere: un atteggiamento simile ricorda più il concetto di Corporazione che quello di sindacato.

La morale della favola e gli interrogativi futuri

In conclusione, l'operazione di Marchionne e della dirigenza Fiat appare riuscita: le nuove forme contrattuali sono diventate realtà, e tutto ciò a costo zero grazie al ritiro del piano d'investimenti. La crisi del mercato automobilistico continua a farsi sentire, e così gli impianti sono fermi e la cassa integrazione viene rinnovata con disinvoltura in tutti gli stabilimenti, fino al giorno in cui avverrà la fantomatica ripresa delle vendite. Ad esempio, nello stabilimento di Pomigliano da agosto 2012 a febbraio 2013 ci sono stati ben sei periodi di cassa integrazione; a Cassino, dall'inizio del 2013 gli operai stanno fermi due giorni a settimana, e in più hanno avuto una settimana di cassa integrazione a febbraio. In tutti gli stabilimenti si è ricorso alla cassa nel periodo di Natale, ovvero quasi un mese a cavallo tra gennaio e febbraio. A Melfi, la cassa integrazione a rotazione andrà avanti fino a fine 2014. Alla faccia del programma di tre anni fa, che in cambio di sacrifici prometteva certezza del posto. Inoltre, all'inizio di febbraio, con un ennesimo colpo di scena, Fiat ha sciolto la NewCo Fabbrica Italia Pomigliano, in modo che a partire da marzo tutti i dipendenti tornino in carico alla vecchia società Fiat Group Automobiles: in questo modo si mette una toppa alla delicata situazione dei 1.400 cassintegrati mai assunti dalla NewCo, che da luglio non sarebbero più stati coperti, mentre in questo modo potranno accedere alla Cig ordinaria. Oltre a ciò, si tenta di risolvere anche il caso dei 19 operai Fiom non reintegrati, aggirando la sentenza che prevedeva il reintegro nella defunta Fabbrica Italia Pomigliano. Insomma, negli ultimi mesi l'atteggiamento aziendale non è cambiato: si fanno scelte con modalità del tutto unilaterali, legate spesso ad esigenze di mercato di strettissima attualità, in totale spregio di qualsiasi dialogo sia con le parti sociali che con il mondo politico.

In ogni caso, a seguito di tutti questi rivolgimenti i margini di profitto sono incrementati, perché nei periodi di vacche magre si ferma la produzione, e nella prospettiva di una ripresa aumenterà, per dirla in termini marxiani, l'estrazione di plusvalore, grazie all'aumento dei ritmi e alla possibilità di imporre massicce dosi di straordinari. Nel frattempo il potere contrattuale di lavoratori e sindacati è stato ulteriormente eroso, e ciò lascia spazio nel futuro alla possibilità che l'azienda, per ragioni produttive, possa operare ulteriori strette su tempi e ritmi di lavoro senza incontrare resistenze significative.

Nella riuscita di questa operazione appare in modo lampante l'importanza delle false promesse contenute nel piano Fabbrica Italia: difficilmente infatti in caso contrario il mondo politico, sindacale, giornalistico e accademico avrebbe appoggiato in modo così maggioritario l'operato della Fiat. La copertura ideologica data all'intera vicenda è stata enorme, e appare paradossale che gli unici ad essere accusati di ideologismo siano stati gli oppositori del piano. Oltretutto, nonostante sia stata svelata l'inesistenza del suddetto piano, la copertura ideologica continua: Marchionne, mentre manda in cassa integrazione tutti, continua a promettere che gli investimenti verranno fatti e che mai la Fiat abbandonerà l'Italia, e tutti coloro che ne appoggiavano l'operato continuano a farlo, ostentando fiducia nella dirigenza e in una futura ripresa del mercato, per la verità tutta da verificare.

Tutto ciò pone un interrogativo che va molto oltre i cancelli degli stabilimenti Fiat. La radice di tutta la copertura ideologica data a Marchionne sta nella crisi economica e più in generale nell'accresciuta competizione globale, che obbliga le forze sociali responsabili ad adeguarsi, pena la fuga dei capitali e il rischio del tracollo economico. Si innesca in questo modo un'enorme logica ricattatoria a livello globale: ogni sistema-paese deve rivedere al ribasso salari e diritti per evitare il peggio; in ogni paese la classe padronale può proporre, e se necessario imporre, le misure che preferisce, minacciando altrimenti di andare a produrre altrove, come nel caso dei referendum alla Fiat; sindacati e lavoratori devono piegarsi alla stringente necessità dettata dalla situazione e dai rapporti di forza, o altrimenti assumersi la responsabilità di far cancellare gli investimenti, e quindi di essere involontariamente controproducenti nel loro agire.

L'interrogativo sostanziale è dunque il seguente: può veramente il quello del capitalismo neoliberista essere considerato un modello di sviluppo responsabile? O è piuttosto un modello che per sua natura ha bisogno di perpetuare povertà e sfruttamento?

Mettere in discussione l'intero modello di sviluppo è senz'altro un lavoro faticoso e ambizioso, ma pare essere l'unica via percorribile per far in modo di non essere più costretti a fidarsi delle promesse del manager di turno, nella speranza che rinunciare a qualcosa oggi possa garantire qualche certezza per il domani. La vicenda Fabbrica Italia ha chiaramente dimostrato che non è così.