

Melfi

Perché un numero di «Meridiana» interamente dedicato a Melfi, vale a dire alla grande industria automobilistica che la Fiat ha appena insediato in prossimità dell'antico centro rurale della Lucania? Il sorgere di un grande stabilimento industriale in un'area del Mezzogiorno interno, povero di tradizioni manifatturiere, costituirebbe già di per sé, soprattutto in questi tempi di diffusa deindustrializzazione, un evento di non comune rilievo e tale da meritare un'attenzione analitica non approssimativa. Tuttavia la nascita degli stabilimenti Fiat a Melfi e Pratola Serra non rappresenta un evento industriale qualunque. In esso si concentra innanzi tutto la sfida più alta che il maggior gruppo industriale privato italiano abbia lanciato al mercato internazionale dell'automobile dopo una fase non breve di declino competitivo. Ma in tale sfida si viene anche a realizzare un passaggio per così dire epocale nella storia dell'organizzazione del lavoro industriale: la grande fabbrica si lascia alle spalle il modello taylorista-fordista avviato negli Usa all'inizio del Novecento, con le sue rigide strutture gerarchiche di comando e di uso del lavoro umano, per approdare su un territorio tecnologico e organizzativo in buona parte inedito, ancora da esplorare fino in fondo nelle sue potenzialità e nei suoi limiti. Si tratta di una nuova frontiera della produzione e del lavoro di fabbrica, che fa della realtà di Melfi, insieme a pochi altri stabilimenti situati in Giappone, in Europa e negli Usa, uno dei centri tecnologicamente più avanzati del mondo d'oggi. Per paradossale che possa sembrare, dunque, la storia della grande industria post-fordista – una nuova era della produzione manifatturiera – comincia, in Italia, a partire dal Sud, dall'area meno ricca di tradizioni industriali del nostro paese. È da qui che parte uno dei grandi processi che stanno cambiando nel mondo il modo di produrre merci su larga scala.

Come i lettori avranno modo di comprendere leggendo i vari saggi ospitati nel volume, proprio un territorio perfettamente vergine di espe-

rienze industriali, quale la Valle di San Nicola che ospita gli stabilimenti, poteva costituire il prato verde, il contesto sociale senza precedenti e senza memoria, su cui costruire, secondo i propositi di un'innovazione radicale, un esperimento tecnologico e di regole di lavoro del tutto inedite. Per quanto le novità del nuovo insediamento, sul piano dell'organizzazione del lavoro, possano essere discusse – e sono infatti discusse in questo numero – non c'è dubbio che esse segnino una pagina nuova nella storia dell'industrializzazione italiana. E «Meridiana», rivista di storia e scienze sociali, impegnata nell'esame del passato e del presente dell'Italia meridionale, non poteva lasciare inosservato questo alto capitolo di una vicenda che sta per cominciare.

Il numero si apre con un breve articolo di Carmine Donzelli che riassume e commenta i temi di una lunga intervista concessa da Cesare Annibaldi e Maurizio Magnabosco ad alcuni dirigenti del nostro Istituto circa un anno e mezzo orsono. Nella conversazione, rimasta finora inedita, i due principali responsabili dell'insediamento Fiat di Melfi tematizzavano le progettualità, gli intendimenti, la storia interna al gruppo dirigente aziendale, le aspettative. Il commento di Donzelli cerca di cogliere, a distanza di tempo, il grado di «veridicità» della loro lettura. Su una cosa non sembrano esservi dubbi: l'insediamento della fabbrica di Melfi ha confermato, in questo tornante post-taylorista di fine secolo, la sua centralità e il suo carattere paradigmatico, per la grande impresa, per il sindacato, per le politiche pubbliche, arrivando a coinvolgere aspetti ancor più generali, che riguardano i modelli stessi di produzione, di lavoro, di vita.

Il Mezzogiorno si conferma in questo quadro, per quello che la nostra rivista da qualche anno cerca con insistenza di individuare: un grande cantiere di sperimentazione della realtà italiana, un elemento territoriale decisivo nella scommessa sulle sorti del nostro sviluppo.

Come mostra Domenico Cersosimo nel suo saggio dedicato alla storia dell'insediamento del gruppo nel Sud, l'approdo a Melfi da parte della Fiat rappresenta l'esito e in un certo senso il capovolgimento dell'intera strategia che aveva ispirato la casa automobilistica torinese in questo dopoguerra. Arrivata tardi al fordismo – anche per i limiti di mercato a lungo imposti alla produzione di massa dalla ristretta domanda interna di automobili – la Fiat ha puntato, a partire dagli anni cinquanta, sulle grandi economie di scala offerte dal primitivo insediamento torinese in una direzione univoca: dilatando la dimensione degli impianti esistenti, creandone di nuovi nello stesso territorio e risucchiando forza-lavoro dall'esterno. Tale modello di crescita ha conosciuto il proprio culmine con la costruzione dello stabilimento di Mirafiori,

che è arrivato a costituire una sorta di città nella città, con oltre 46 000 addetti alla fine degli anni sessanta. Gigantesca è stata allora la capacità di attrazione degli stabilimenti Fiat nei confronti delle forze di lavoro, soprattutto quelle provenienti dall'Italia meridionale, che davano vita in quegli anni a un imponente flusso di trasferimenti dalle regioni agricole alle aree in espansione del «triangolo industriale». I contadini del Sud, saltando spesso ogni passaggio intermedio, diventavano nel giro di pochissimo tempo gli operai generici addetti alle linee di montaggio. Dalla campagna profonda alla grande industria meccanizzata attraverso un semplice, lungo viaggio in treno. Gli operai meridionali realizzavano così la più grande e tumultuosa esperienza di lavoro fordistica dell'intera storia dell'industria italiana.

Ma quella stagione di tumultuosa crescita, che ebbe conseguenze sociali rilevanti per le condizioni di vita delle famiglie degli immigrati, si scontrò presto con i limiti materiali e politici dell'intero processo. L'aspra conflittualità operaia che ne derivò, alla fine degli anni sessanta, indusse la Fiat a un mutamento di strategia che portò alla scelta del territorio meridionale quale nuovo scenario sociale e politico dell'espansione del gruppo. Dopo aver attratto a Torino i lavoratori meridionali, la Fiat ha trovato più conveniente andare a utilizzarne il lavoro direttamente nei luoghi di residenza, insediandosi in contesti rurali a bassa conflittualità, ricchi di offerta e di motivazioni al lavoro. Così, nel corso di appena un decennio – nel 1980 – il gruppo torinese aveva dislocato nel Sud oltre venti stabilimenti in altrettanti siti ed in tutte le regioni – con l'esclusione della Calabria e della Sardegna – arrivando ad occupare circa 41 000 lavoratori. Oggi, dopo le esperienze di Cassino, Termoli, Termini Imerese e altri centri in Puglia e in Campania, l'itinerario strategico della grande azienda automobilistica approda, dunque, a Melfi. Messe da parte le utopie di una fabbrica interamente robotizzata – l'esperienza di Cassino e Termoli, in primo luogo – essa apre oggi, con la fabbrica integrata di Melfi, un nuovo capitolo di valorizzazione del lavoro umano, elemento imprescindibile anche all'interno delle più sofisticate cattedrali tecnologiche del nostro tempo. È infatti questa una delle più rilevanti novità apparse sulla scena internazionale della produzione industriale negli ultimi quindici anni: la destrezza manuale, l'intelligenza, la flessibilità operativa, la capacità di controllo, la prontezza di intervento, in una parola la mobilità e la creatività del lavoro umano costituiscono ancora una volta il centro della grande produzione industriale. Il sogno di poter fare a meno della classe operaia, portatrice di inquietudini sociali e di conflitti in fabbrica, centro di turbolenze nel processo di valorizzazione del capitale, ha dovuto cedere di fron-

te alla realtà dei fatti. E nei fatti, per paradossale che possa sembrare, la smentita più eloquente all'utopia estrema di una produzione di beni industriali ottenibile mediante i robot, è venuta dai meccanismi stessi della società capitalistica. È stato il mercato, una domanda irrequieta e mutevole, sempre più raffinata e personalizzata, ad avviare il tramonto della produzione di massa standardizzata. La ricchezza e varietà della richiesta di beni hanno messo in crisi una tecnologia poderosa che alla sistematicità e precisione dell'esecuzione non poteva aggiungere la capacità di cambiare, la fantasia e l'invenzione che sono solo degli uomini. Così la società, la società dei consumi del capitalismo maturo, ha finito col piegare la fabbrica ai propri fini.

Alle esperienze della fabbrica automatizzata dedica la propria riflessione Giuseppe Della Rocca, nello sforzo non solo di fornire un ragguaglio di insieme sul modello industriale che precede la nascita dello stabilimento di Melfi, ma anche per aiutare a cogliere gli elementi di continuità eventualmente riproposti nel nuovo stabilimento. Secondo l'autore, la fabbrica ad alta automazione (FAA) che si è realizzata negli stabilimenti di Cassino e Termoli, ha rappresentato una risposta della Fiat sia nazionale che internazionale alle difficoltà degli anni settanta, manifestatesi sia in termini di tenuta del mercato che sotto forma di elevata conflittualità con la forza-lavoro. Il gruppo torinese ha cercato di recuperare terreno di fronte a un mondo sempre più affollato di concorrenti, cercando al tempo stesso, nel salto tecnologico e organizzativo, non solo un più alto grado di produttività ed efficienza, ma anche un più pieno controllo della forza-lavoro e una più marcata riduzione del suo ruolo nel processo produttivo. Il progetto di produrre senza conflitti sociali in fabbrica, affidando l'esecuzione di una parte rilevante delle lavorazioni ai robot, ai processi meccanici dell'automazione, ha finito a un certo punto con l'urtarsi contro crescenti ostacoli e difficoltà. L'esperienza di pochi anni è stata sufficiente a mostrare un limite assai grave per la gestione della forza-lavoro dentro il processo produttivo: quello che l'autore definisce «la diretta dipendenza dell'organizzazione dalla tecnologia». Non dunque le logiche e le necessità del management, strettamente collegate alle domande e agli umori del mercato – come nella fabbrica integrata – ma la durezza dell'impianto tecnologico guidava e condizionava il gioco, creando rigidità che limitavano vistosamente le possibilità di manovra richieste dalla nuova fase del mercato automobilistico nel mondo attuale. D'altra parte, analoga rigidità veniva a immobilizzare i diversi ruoli all'interno dell'azienda, impedendo comunicazione e informazione tra i diversi soggetti, ostacolando il processo di apprendimento delle varie fasi lavorative e soprattutto limi-

tando gli spazi di partecipazione degli agenti attivi in fabbrica. In che misura, conclude l'autore, riuscirà Melfi – che fonda la propria sfida su un progetto di cooperazione attiva della forza-lavoro – a liberarsi della cultura che ha ispirato quel modello di relazioni sociali?

Nel suo lungo saggio Giancarlo Cerruti si sforza innanzi tutto di disegnare il percorso evolutivo del modello di organizzazione del lavoro alla Fiat, passato, nel giro di alcuni decenni, dal più rigido taylorismo – il taylorismo grasso – a quello giapponesizzato, per approdare al nuovo assetto della flexible technology realizzato a Termoli e Cassino. Da qui, nel giro di un decennio, alla cosiddetta lean technology, alla tecnologia snella e sofisticata degli stabilimenti di Melfi e Pratola Serra. Secondo l'autore la grande fabbrica automobilistica torinese si è troppo attardata, soprattutto nel corso degli anni ottanta, entro le logiche e le strutture della produzione tayloristica, mentre gli altri grandi concorrenti internazionali cercavano altre strade. La vittoria riportata in quella fase dalla direzione Fiat sul sindacato ha spinto il management a riprendere un pieno controllo e un rigido comando sulla forza-lavoro. E tale conservatorismo ha finito con l'aver effetti evidenti sulla vicenda complessiva del gruppo negli ultimi anni. Proprio partendo da tali elementi di ritardo, Cerruti si chiede se dunque il nuovo stabilimento di Melfi costituisca una esperienza di reale discontinuità con il passato o se di fatto ne continua in qualche modo una rinnovata eredità. La risposta al quesito è abbastanza chiara. La produzione snella di Melfi segna una discontinuità netta con l'esperienza tayloristica. In che cosa consiste, essenzialmente, tale discontinuità? Innanzi tutto la nuova organizzazione del lavoro abbandona il sistema gerarchico tradizionale, a piramide, che governava la fabbrica tayloristica, a favore di un decentramento dei poteri di decisione che favorisce al tempo stesso la riduzione del numero dei livelli gerarchici. Ma essa si dà al tempo stesso una strutturazione interna assolutamente nuova: l'attività produttiva viene suddivisa in unità organizzative autosufficienti, le unità tecnologiche elementari (UTE), che vengono a costituire un aspetto centrale della fabbrica integrata. Tali cellule di produzione, infatti, si trovano ad agire come entità autonome dal punto di vista della loro organizzazione interna, ma al tempo stesso operano come entità interdipendenti con le altre unità organizzative, sia per le prestazioni richieste che per quelle fornite. Tali unità si comportano come «micro-imprese» che operano all'interno dell'impresa più ampia ed entrano in rapporto fra loro secondo una logica di cliente-fornitore. Esse «simulano», per così dire, il rapporto fabbrica-mercato che viene ricercato dallo stabilimento nel suo complesso. Sicché già in tale principio organizzativo è introiettata la logica di fondo

che domina la nuova fabbrica integrata e la lean production e che è alla base della rivoluzione tecnologica dei nostri giorni: lo sforzo di mettere in connessione diretta e costante la produzione con la domanda. Dal momento che, per principio, la lean production punta alla soddisfazione del cliente, essa fa della richiesta particolare di beni, quindi delle spinte mercantili esterne, un proprio principio di regolazione organizzativa. Così, mentre ogni singola unità agisce sulla base delle richieste che provengono dalle altre, l'insieme della fabbrica opera sulla base di una domanda precisa e determinata, alla quale risponde con prodotti determinati e mirati, utilizzando solo i materiali strettamente necessari, mettendo in opera i processi produttivi indispensabili. Il principio della produzione just in time, che vuole rispondere non a una domanda impersonale e anonima – come nella produzione tayloristica standardizzata – ma al singolo cliente, diventa così un criterio che ispira molti altri aspetti della fabbrica integrata e che porta a evitare sovrabbondanze produttive (le scorte) e soprattutto a ridurre la produzione all'essenziale, con risparmio conseguente di spazio, di tempo, di lavoro, di materiali, di energia. Un deciso miglioramento ergonomico accompagna inoltre il lavoro in fabbrica, con la scomparsa di molte operazioni particolarmente faticose o rischiose e nocive per la salute degli operai.

Naturalmente, la nuova fabbrica post-fordista non è il paradiso in terra. Anche se il lavoro umano viene a riconquistare una nuova centralità, secondo l'autore nel nuovo modello organizzativo permangono alcuni principi del taylorismo che oggi vengono subordinati «a nuove logiche di razionalità». Ciò che sembra infatti dominare l'attuale, fluida fase di avvio di tale nuova esperienza è l'intreccio tra la determinatezza dei principi di razionalità organizzativa che ispirano il nuovo modello produttivo e l'indeterminatezza della produzione e della regolazione delle condizioni di uso della forza-lavoro. Un'area ancora grigia che nel prossimo futuro toccherà al management Fiat e al sindacato definire sulla base di nuove e sicuramente inedite relazioni industriali.

Il contributo di Angelo Pichièri analizza l'esperienza di Melfi all'interno di una riflessione più generale sul valore che gli aspetti spaziali e locali son venuti assumendo negli anni settanta e ottanta all'interno dell'industrializzazione europea. Prendendo in considerazione la varia letteratura sul tema, l'autore si sofferma soprattutto sul motivo della localizzazione regionale e sui vantaggi che essa sembra offrire rispetto ai modelli produttivi tradizionali. La produzione snella, egli ricorda, sulla scorta delle definizioni più recenti, tende a consumare una minor quantità di ogni cosa rispetto alla produzione di massa: metà delle risorse umane nell'azienda, metà dello spazio di produzione, metà degli inve-

stimenti in attrezzature, metà delle ore necessarie per progettare un nuovo prodotto. Ma la filosofia del just in time, che regola tale fuoriuscita da un'economia della dissipazione e della sovrabbondanza, necessita di un contorno di fornitori che siano in grado di rispondere con tempestività alle richieste della grande fabbrica. E ciò pone un problema di contiguità spaziale che ha grande rilevanza nel nuovo modo di produrre. Così, per un singolare paradosso – ricorda l'autore in conclusione – proprio le grandi imprese, che sono per definizione globali, e che tendono a travalicare i limiti dei quadri nazionali, hanno poi un gran bisogno di relazioni e di alleanze con le istituzioni e con gli attori locali per realizzare con successo le proprie strategie produttive.

Al problema del cosiddetto «indotto» dedica la propria ricognizione Sergio Bruni, che ricostruisce rapidamente l'itinerario dei rapporti della Fiat con le ditte fornitrici, tentando di mostrare anche la consistenza della costellazione di imprese che intorno alla grande industria automobilistica torinese si è venuta progressivamente a creare negli ultimi decenni. Ma l'autore mostra altresì il nuovo scenario in cui viene oggi a collocarsi il rapporto tra la casa madre e le ditte fornitrici all'interno della lean production. Il mutamento rispetto al modello della fabbrica fordista appare radicale, e per più di un aspetto. In quest'ultimo, infatti, i fornitori di pezzi destinati all'assemblaggio finale erano organizzati in catene per così dire verticali, ed erano messi in reciproca competizione dalla grande industria al fine di spuntare prezzi vantaggiosi. Al tempo stesso le commesse date dalla casa madre erano regolate da contratti a breve termine: una situazione che poneva la grande fabbrica in una posizione di immediato e costante vantaggio, sul piano strettamente economico, ma la esponeva agli effetti negativi indiretti propri della fabbrica fordista. Essa, ad esempio, veniva a privarsi della possibilità di un pieno controllo sulla qualità delle forniture oltre che della possibilità di incidere sulla riduzione dei costi attraverso un miglioramento delle tecniche di produzione. Così i difetti dei singoli pezzi, gli errori nelle costruzioni da parte delle ditte fornitrici venivano progressivamente (ma mai del tutto) assorbiti nel corso dell'assemblaggio finale utilizzando, per la sostituzione, scorte precedentemente accumulate. Le necessità del just in time sconvolgono tale schema. L'obiettivo dell'eliminazione di scorte porta all'esigenza di ottenere dai fornitori standard elevati di qualità, dal momento che non è più possibile sostituire pezzi difettosi con scorte già accumulate. Mentre dunque, ricorda l'autore, all'interno della fabbrica madre il controllo della qualità – uno degli imperativi del nuovo modo di produrre, che guarda sempre più direttamente al mercato e al cliente – è assicurato dalla più elevata attenzione e verifica

da parte della forza-lavoro, resa responsabile e cooperativa dalle nuove forme di organizzazione del lavoro, all'esterno dell'azienda esso non può che essere assicurato dalle ditte satelliti. E ciò evidentemente cambia la logica che aveva fin qui dominato i rapporti tra la grande fabbrica e i fornitori. Se prima il prezzo sembrava orientare pressoché ogni relazione, oggi oltre al prezzo si impongono altre condizioni per realizzare un risultato tendenzialmente ottimale: innanzi tutto la qualità del prodotto, ma poi la sicurezza e prontezza della consegna e la durata del contratto di fornitura. È grazie a questo nuovo rapporto, cruciale nella filosofia del just in time, che in Giappone le fabbriche automobilistiche hanno coinvolto le aziende collegate in uno sforzo di continua progettazione e innovazione realizzando rilevanti economie di materiali, di tempo, di lavoro, di progettazione e battendo i concorrenti sul mercato internazionale. Così la grande industria post-fordista diventa una sorta di «agente orchestratore» che intrattiene con i suoi partner esterni una fitta rete di relazioni, esaltando la loro iniziativa di soggetti autonomi, ma al tempo stesso chiamandoli a una cooperazione strategica costante.

Nell'impianto di Melfi, davanti agli stabilimenti Fiat, si aprono oggi ben 700 000 metri quadrati destinati all'insediamento di più di venti aziende fornitrici di primo livello: una situazione di piena, diretta prossimità di un numero rilevante di imprese che allo stato attuale pare non abbia oggi altri termini di paragone nel mondo. Si tratta di aziende ovviamente altamente specializzate, sia nazionali che internazionali (di cui una a capitale meridionale) che verranno a costituire una novità rilevante nella geografia economica di quell'area. È qui infatti che potrebbe innescarsi anche nelle aziende satelliti, insieme alla cooperazione nelle operazioni di assemblaggio parziale o finale con la casa madre, un processo autonomo e potenzialmente fertilizzante per l'ambiente locale, di ricerca e sviluppo: «evento – ricorda l'autore – che raramente aveva accompagnato i precedenti insediamenti nel Mezzogiorno delle imprese appartenenti a gruppi pubblici e a società non meridionali».

Chiude la sezione monografica il contributo di Bruno Cattero. Nella forma di una lettera inviata al sindacato italiano, l'autore guarda all'esperienza recente dell'industria automobilistica tedesca come a uno dei più importanti laboratori sindacali europei all'interno del nuovo universo della lean production. La vicenda del passaggio dalla fabbrica tayloristica alle nuove forme di organizzazione del lavoro è stata, in Germania, nel corso degli anni ottanta meno traumatica che in Italia, grazie anche alla capacità del sindacato tedesco di tenere in equilibrio le nuove forme di codeterminazione del lavoro in fabbrica e la contrattazione. Tale situazione di vantaggio relativo dell'organizzazione dei la-

voratori in Germania crea oggi le condizioni per affrontare con più matura consapevolezza la sfida politica sul terreno della rappresentanza: una dimensione che si presenta peraltro quanto mai incerta nella sua possibile configurazione e nei suoi esiti. Nell'assumere a modello l'esperienza tedesca, l'autore non si nasconde certo le difficoltà o i ritardi che pure hanno segnato l'attività di quell'organizzazione. Così come non manca di sottolineare il prevalere nella discussione, ancora oggi, di temi che egli definisce «quantitativi»: difesa dell'occupazione, salvaguardia dei salari, riduzione dell'orario di lavoro. Mentre più in sordina rimangono i temi «qualitativi», esattamente quelli che appaiono sempre più decisivi all'interno della produzione snella: la partecipazione dei lavoratori, l'informazione, la consultazione. Si tratta, d'altra parte, del prevalere di spinte e rivendicazioni su altre che nascono dal quadro drammatico del mondo attuale, dominato da vasti processi di deindustrializzazione e dal fenomeno della disoccupazione di massa, in cui da alcuni anni i sindacati di tutti i paesi si trovano a operare. E tuttavia in Germania il sindacato mostra piena consapevolezza, culturale e politica, dell'altissima posta in gioco che le nuove frontiere del lavoro industriale vengono a porre. Com'è possibile creare o concedere spazi e diritti di auto e codeterminazione individuali o di gruppo, all'interno della fabbrica, senza che essi precipitino nell'implosione dell'insieme? Come evitare lo svuotamento delle strutture di rappresentanza esistenti, che collegano il lavoro al mondo politico esterno, e che costituiscono l'unico antidoto ai comportamenti particolaristici, specie dove la coscienza sindacale è ancora allo stato aurorale? E i prati verdi, com'è noto, dove la lean production va a sorgere, sono per l'appunto contrassegnati da tale realtà sociale e culturale di verginità della forza-lavoro. Il sindacato tedesco si pone con determinazione e capacità operativa all'altezza di tali problemi: questioni di frontiera nel mondo dell'organizzazione del lavoro post-fordista. E il suo sforzo attuale, ricorda Cattero, si condensa nel tentativo «di imbrigliare la produzione snella in una rete di contratti espliciti» attraverso i quali sia cioè possibile regolare in una maglia trasparente di relazioni una dimensione nuova di partecipazione della forza-lavoro al processo di produzione con l'insieme dei diritti del lavoratore.

Molto c'è, dunque, da imparare dall'esperienza tedesca. E l'autore non risparmia critiche anche severe al sindacato italiano. Non si tratta solo di riserve avanzate su singoli episodi e scelte, come per esempio l'accordo con la Fiat relativo allo stabilimento di Melfi, dell'11 giugno 1993. Oggetto di critica è soprattutto la persistente opacità culturale dell'organizzazione dei lavoratori in Italia, la sua mancanza di inizia-

tiva, la sua assenza su terreni nei quali si gioca il futuro della produzione della ricchezza e delle condizioni del lavoro all'interno del mondo industriale. La stessa divisione in sigle del sindacato italiano appare giustamente a Cattero un esempio di inerzia politica grave. Che senso hanno, egli si chiede, per operai ormai nati negli anni sessanta e settanta sigle che rinviano a epoche di divisioni ideologiche e politiche oggi così lontane?

È evidente, resta tuttavia da aggiungere, che la vicenda del sindacato italiano non può essere disgiunta dal quadro politico e culturale nazionale, così come esso si è venuto configurando negli ultimi quindici anni. La parabola declinante dell'organizzazione dei lavoratori costituisce un pezzo rilevante del complessivo arretramento culturale e politico dell'intero paese. Così la disattenzione, la mancanza di conoscenza, l'insensibilità verso i problemi di frontiera del lavoro industriale costituiscono il segno di una grave incapacità di tanti soggetti politici e istituzionali del nostro paese – oltre che della cultura dominante o che in maniera dominante continuamente si autorappresenta – di leggere con maturità e consapevolezza il proprio tempo. È questa forse una delle prove più gravi dell'inefficienza della cultura, e si potrebbe forse dire della coscienza nazionale, a porsi con qualche elemento di razionalità di fronte alle sfide dell'avvenire.