

LA CLASSE OPERAIA DEVE FARE I CONTI
CON IL DECLINO INDUSTRIALE
DELL'IMPERIALISMO ITALIANO
(Prospettiva Marxista – marzo 2024)

Il declino industriale dell'imperialismo italiano sta attraversando una nuova fase di ristrutturazione, un mutamento che ha e avrà i suoi contraccolpi sociali. Questi sommovimenti sociali ricadranno inevitabilmente sulla classe operaia, che già verte in una condizione di debolezza, di ricatto e difficoltà. Non è da oggi che il tema del declino industriale entra nel dibattito diffuso e “generalista”, alimentato dagli effettivi riscontri ed esiti di processi quali l'affermazione di capitali e gruppi stranieri in settori e assetti societari storicamente determinanti per gli sviluppi dell'economia italiana e del permanere di limiti e nodi irrisolti della sua competitività. Secondo i dati pubblicati sul sito del magazine *Fortune*, nelle prime 500 aziende europee sono pochi i giganti industriali dell'imperialismo italiano:

Le italiane della Fortune 500 Europe sono 23 in tutto. Il confronto con gli altri Paesi europei (anche se facciamo meglio della Spagna, che ha 19 aziende) conferma una delle grandi verità della nostra economia: tante Pmi, pochi giganti industriali. La Germania ha infatti 80 aziende in classifica. La Francia 71. La Gran Bretagna 76. I Paesi Bassi 37. Tutte insieme, le società di questi quattro Paesi rappresentano il 53% dell'elenco e più del 68% delle entrate¹.

A guidare la classifica sono due imprese italiane che producono energia, Enel ed Eni, rispettivamente al 13° e 14° posto, seguite da Generali (30°), Intesa (91°) e Poste Italiane (109°). Per quanto concerne i singoli comparti, l'energia la fa da padrona con 4 aziende tra le prime 10 italiane della Fortune 500 Europe. Salta all'occhio come gli imperialismi che in Europa hanno un superiore peso economico presentino una fisionomia produttiva e industriale differente, con una maggiore concentrazione capitalistica, e una maggiore presenza di grandi gruppi industriali. Ovviamente anche la classe operaia, inserita e operando in contesti capitalistici differenti – pur sostanzialmente soggetta allo stesso sistema di sfruttamento capitalistico – ha caratteristiche differenti e può mostrare una differente capacità di contrattazione e mobilitazione. Cambiando il contesto in cui è presente ed opera il proletariato cambiano anche l'incidenza, gli spazi di azione e gli equilibri dei soggetti sociali con cui deve confrontarsi: parassitismo, piccola borghesia possono mostrare differenti rapporti, proporzioni e margini di manovra rispetto al grande capitale. Ai fattori specifici di debolezza della nostra classe all'interno del quadro capitalistico italiano si sono aggiunti gli effetti di una ulteriore fase di accelerazione del suo declino industriale. Ma in questa parabola declinante prende forma anche una spinta alla ristrutturazione che potrebbe toccare alcuni nervi sensibili, alcuni assetti sociali nevralgici del capitalismo italiano. Le frizioni tra componenti borghesi potrebbero conoscere un acutizzarsi delle tensioni tra piccola e grande borghesia, reso più marcato dall'oggettiva riduzione dei margini di contenimento di questa dinamica. Il proletariato, su cui si sono costantemente scaricati i costi della sopravvivenza di amplissimi strati parassitari e piccolo borghesi, versa oggi in una condizione che non garantisce più come in passato l'assolvimento di questa funzione. Ultimamente abbiamo assistito alle mosse con cui frazioni borghesi hanno impugnato e sostenuto tematiche e agende che riguardavano la classe operaia, come la questione salariale (con il tentativo di rilanciare la proposta del salario minimo) e lo stesso tema del declino industriale. Si è trattato di iniziative che hanno trovato i loro principali fautori in ambiti legati a grandi gruppi borghesi e riconducibili al tentativo di incrinare un blocco sociale e politico su cui si fonda la forza di una declinazione, oggi espressa dallo stesso Esecutivo, del patto fondativo capitalistico italiano in chiave marcatamente piccolo borghese e parassitaria. Paradossalmente proprio l'estrema debolezza di un'opzione tradunionistica nella classe operaia italiana, a cui anche questi ambiti borghesi favorevoli alla linea “riformista” hanno attivamente contribuito, ha costituito uno dei maggiori fattori di debolezza di questo schema. Il tentativo di utilizzo del proletariato da parte

di settori borghesi a disagio con la formula di sintesi sancita dagli esiti elettorali e dagli equilibri politici prevalenti, facendo leva sulle oggettive condizioni di difficoltà e precarietà della forza lavoro, ha incontrato profonde contraddizioni, carenze e limiti: il grado di passività in cui ancora ristagna in generale la classe lavoratrice in Italia si è rivelato un grave deficit anche dal punto di vista della possibilità delle proposte “riformiste” borghesi di trovare un interlocutore sociale e un destinatario suscettibile di reagire a questo tipo di sollecitazioni “dall’alto”; al contempo i precedenti, la chiara identità sociale, le responsabilità di cui si sono effettivamente macchiati sul piano delle politiche del lavoro gli ambiti politici e mediatici (sostanzialmente riconducibili all’area di centro-sinistra) attraverso cui si è espressa questa mossa grande borghese ne hanno seriamente minato la credibilità presso la classe operaia. La raffazzonata avance “sociale” di questa componente borghese, per di più priva di un’organizzazione capillare, sperimentata, capace di trasmetterla e renderla operante sul territorio, è rimasta così sospesa nel vuoto, un’interessata chiamata alle armi senza un esercito che potesse raccoglierla. Non è da escludere però che la riproposizione di un’agenda simile possa in futuro esprimere più forza, sia sotto la pressione della competizione internazionale su queste forze borghesi sia in ragione di una maggiore capacità di mobilitazione del proletariato sul piano di una rivendicazione come quella salariale.

Il tessuto economico dell’imperialismo italiano

Nell’andamento del declino industriale che sta attraversando l’imperialismo italiano, il peso della piccola e media impresa rimane una costante negli anni. Nel 2001 le imprese italiane da 0 a 9 addetti erano il 95,3%, tra i 10 e 49 addetti erano il 4,2%, da 50 a 249 lo 0,4% e quelle oltre i 250 rappresentavano lo 0,1%. L’occupazione invece era distribuita nel seguente modo: da 0 a 9 dipendenti il 48% del totale, da 10 a 49 il 20,3%, 50 a 249 l’11,4% e oltre i 250 era impiegato il 20,3% dei lavoratori². Nei primi anni 2000 le analisi riportavano come negli anni ‘90 le imprese italiane avessero avuto difficoltà nel crescere come dimensione:

Le difficoltà di crescita delle imprese italiane sembrano confermate anche ad altri indicatori, come quelli che forniscono informazioni su come le imprese si muovono da una classe dimensionale a un’altra: ad esempio alcune analisi su un campione di imprese italiane mostrano come nel periodo tra il 1986 e il 1994, l’80% delle imprese con meno di 5 addetti è rimasto nella propria classe dimensionale mentre il resto non ha superato la soglia compresa tra 10 e 19 addetti³.

I dati dell’Istat ci consentono di tratteggiare la situazione quasi un ventennio dopo:

Nel 2019 in Italia erano attive quasi 4,4 milioni di imprese non agricole, con 17,4 milioni di addetti. Oltre il 60% delle imprese aveva al più un solo addetto (in genere ditte individuali con il titolare lavoratore indipendente), e un ulteriore terzo della popolazione erano microimprese tra i 2 e i 9 addetti; questi due segmenti insieme occupavano circa 7,5 milioni di addetti. Le piccole imprese, tra i 10 e i 49 addetti erano quasi 200 mila e quelle medie e grandi 28mila, cioè meno dello 0,7%: queste ultime rappresentavano però più di un terzo dell’occupazione e oltre la metà del valore aggiunto prodotto⁴.

Come si evince da questi dati, la situazione non è mutata molto, le imprese di piccole dimensioni sono ancora la maggioranza del tessuto aziendale italiano e anche l’occupazione mantiene analoghe percentuali. Considerando i dati sulla struttura del capitalismo italiano, si può constatare che il comparto industriale, se pur in declino, mantiene ancora il primato occupazionale:

Dal punto di vista strutturale, nonostante il calo dell’ultimo decennio, il primo settore per addetti, con il 23,4%, è l’Industria in senso stretto, che ha però solo il 9,1% delle imprese (queste hanno dimensioni medie – 10,3 addetti nel 2019 – più che doppie rispetto al complesso delle attività). Un ulteriore 20% degli addetti lavora nel Commercio, che è invece primo per numero di imprese, con una

quota del 24,4%, seguito dalle attività professionali, scientifiche e tecniche (17,1%)⁵.

In un confronto europeo, il capitalismo italiano ha una media per impresa di 3,9 addetti, contro una UE a 27 a 5,1 e la Germania a 12,1. Nonostante il ridimensionamento del comparto industriale, l'imperialismo italiano è la seconda potenza industriale europea e si colloca al settimo posto a livello mondiale. In questo contesto opera la nostra classe, gli oltre 9 milioni di operai e i 6 milioni di impiegati. È un contesto in cui lo sfruttamento capitalistico ha diffusamente assunto le forme, i ritmi, i caratteri, anche ideologici, delle micro e piccole imprese. Le contraddizioni capitalistiche tenderanno a porre sempre più sotto tensione questa rete in cui si sono concretamente e in gran parte articolate l'esistenza e le dinamiche specifiche del capitalismo italiano e in cui la dominazione sociale della nostra classe ha assunto specifici connotati.

La ristrutturazione di Fiat-Stellantis e Acciaierie Italia

Nel panorama del tessuto economico del capitalismo italiano due industrie di grandi dimensioni, come Fiat e Ilva, sono protagoniste, negli anni che vanno dal 2010 in poi, di situazioni, contraddizioni e lotte politiche che inevitabilmente hanno avuto e hanno ricadute sulla nostra classe. Nel 2011, in merito alla riorganizzazione del lavoro concentratasi inizialmente alla Fiat di Pomigliano avevamo denunciato il duro attacco padronale nei confronti dei lavoratori. Il testo che elaborammo durante quel frangente storico di lotta di classe, *Il colpo di Pomigliano*, analizza questo attacco non solo dal punto di vista delle dirette, immediate condizioni lavorative, ma anche dei suoi versanti ideologici e politici. Scrivevamo:

La Fiat, un'azienda che ha una centralità storica negli equilibri industriali, e più in generali borghesi in Italia e non solo, si è misurata con il compito di imporre un ulteriore peggioramento delle condizioni di lavoro di un comparto proletario numeroso, concentrato e, facendo parte del settore metalmeccanico, tradizionalmente capace di assumere il ruolo di punto di riferimento per altre componenti di classe in termini organizzativi, reattività e forza rivendicativa⁶.

Dal 2011 ad oggi molta acqua è passata sotto i ponti, la Fiat ha mutato il proprio assetto padronale, sotto la pressione della concorrenza e della contesa internazionale del settore automobilistico. La Fiat di Sergio Marchionne, amministratore delegato del gruppo in quel periodo, arriverà, dopo anni di trattative, nel 2014 ad una fusione con la Chrysler. Quest'ultima era sull'orlo del fallimento, le banche americane indicavano un debito di 6,9 miliardi di dollari. L'operazione ebbe il benestare del presidente americano Barack Obama, delle banche e dei sindacati statunitensi. In Italia furono in molti a festeggiare la fusione tra Fiat e Chrysler, che darà vita alla Fiat Chrysler Automobiles (FCA). Quell'operazione avvenne a spese dei lavoratori degli stabilimenti americani e canadesi, i nuovi assunti dovettero accettare la riduzione del salario da 28 a 14 dollari l'ora. La ristrutturazione della Fiat portò alla chiusura dello stabilimento di Termini Imerese nel 2011 e alla riorganizzazione produttiva di Pomigliano d'Arco. Dal 2019 inizia la trattativa per la fusione di FCA con la casa automobilistica francese PSA, nel luglio 2020 nascerà il nuovo gruppo Stellantis, quarto gruppo mondiale dell'auto. La fusione verrà presentata come paritaria e il nuovo gruppo avrà la sede legale ad Amsterdam. Dalla nascita di FCA fino a Stellantis, la produzione di automobili in Italia è andata sempre più calando. Inoltre, questa lunga ristrutturazione ha portato a tagli di posti di lavoro, a ridimensionamenti salariali con il purtroppo abituale corredo di disfatte sindacali. Alcuni dati tratti dalla stampa italiana ci aiutano a comprendere il declino che sta attraversando la produzione automobilistica e la relativa condizione occupazionale. Significativa la parabola degli stabilimenti di Mirafiori: «Dal 1971, anno del record con 60mila lavoratori, si passò ai 36mila del 1988, ai 25mila del 2001 e ai 19mila del 2014, anno di nascita del gruppo FCA. Nel 2022, pur con l'integrazione dei due modelli di Maserati spostati da Grugliasco, a Mirafiori lavoravano 11.835 persone»⁷. Secondo il *Corriere della Sera*, anche la produzione di automobili, al netto di momentanei segnali di ripresa, mostra un marcato calo nel corso del tempo: «Il 2023 in Italia per Stellantis si è

chiuso con 751.384 modelli assemblati tra vetture (521.104) e veicoli commerciali (230.280), un +9,6% rispetto al 2022, ma siamo ancora lontani dal milione di modelli che auspica il governo e che l'ultima volta furono raggiunti nel 2017 (alla guida c'era ancora Sergio Marchionne)»⁸. Quello che appare chiaro è che la lunga ristrutturazione della Fiat, oggi Stellantis, è in linea con il declino imperialistico italiano. Nello stesso solco del declino industriale italiano non può che muoversi la vicenda dell'ex-Ilva di Taranto. Da gennaio si è aperto un contenzioso tra ArcelorMittal e Invitalia, l'agenzia per gli investimenti controllata dal ministero dell'Economia. L'acciaieria di Taranto viene realizzata 9 luglio 1960 e il 24 ottobre 1964 avviene l'attivazione del primo altoforno. Nel 1989 l'acciaieria di Taranto venne denominata Ilva e dopo 35 anni dalla sua nascita, nel 1995, avviene la privatizzazione, quando il grande polo siderurgico di Taranto verrà acquistato dal gruppo Riva. La questione ambientale conosce nel 2012 rilevanti sviluppi giudiziari, ottenendo attenzioni mediatiche e politiche. Il 26 luglio del 2012 il gip di Taranto, Patrizia Todisco, che segue l'indagine denominata "Ambiente Svenduto", impone il sequestro degli impianti dell'area a caldo. Il 5 giugno del 2018 il ministro Calenda firma il decreto di assegnazione ad ArcelorMittal. Dopo un anno, il 3 novembre 2019, il Governo Lega-M5s rimuove lo scudo penale (era stato introdotto per la prima volta con decreto nel gennaio 2015) e ArcelorMittal deposita immediatamente l'atto di citazione per recedere dal contratto di affitto e successivo acquisto dell'Ilva. Il 4 marzo 2020 viene firmato un accordo tra i commissari Ilva e ArcelorMittal che ha lo scopo di verificare se ci sono le condizioni per la sottoscrizione di una nuova intesa sulla governance. Nel mese di dicembre lo Stato ritorna nel capitale Ilva con una quota di minoranza. Il gruppo è rinominato Acciaierie d'Italia, dopo l'ingresso dello Stato italiano con Invitalia. Quest'ultima entrava con il 38% mentre ArcelorMittal era presente con la restante quota del 62%. Attualmente il gruppo Acciaierie d'Italia conta 8 stabilimenti e 10.500 dipendenti, di cui 8.160 a Taranto. Inoltre, bisogna annoverare che 1.600 lavoratori sono in amministrazione straordinaria e l'indotto vede impiegati 4.000 operai. La produzione di acciaio di Acciaierie Italia nel 2023 non è andata oltre i tre milioni di tonnellate, attualmente dei 5 altoforni presenti a Taranto solo uno risulta in funzione. Il rilancio della produzione di acciaio, che avrebbe dovuto verificarsi dopo l'arrivo di ArcelorMittal, nei fatti non è mai avvenuto. Secondo il quotidiano di Confindustria, lo stabilimento si trova in una situazione di stallo: «Alcuni dati, intanto, rivelano la stasi della fabbrica. A fronte di un'autorizzazione per 6 milioni di tonnellate, la produzione di acciaio solido è stata di 3,471 milioni di tonnellate nel 2022; 4,053 nel 2021 e 3,421 nel 2020. Quest'anno erano stati annunciati 4 milioni di tonnellate ma si resterà intorno ai 3 milioni»⁹. La situazione per i lavoratori di Acciaierie d'Italia ormai da anni è difficile, al momento a Taranto sono in cassa integrazione straordinaria (cigs) 2.500 lavoratori. Le problematiche del sito di Taranto, figlie di diversi fattori e condizioni, del loro intreccio che si è protratto fino ai giorni nostri, sono pesantemente ricadute sui lavoratori salariati che hanno visto, con l'aggravarsi del problema occupazionale e con le diverse casse integrazioni, la riduzione del proprio salario e in generale il materializzarsi sempre più difficile di una vita di imprevisti e incertezze.

Lotte borghesi sulla pelle degli operai

«Più di 300 mila famiglie sull'orlo del baratro. Un dato che emerge mettendo in fila le crisi industriali, da Nord a Sud, del Paese. Milioni di persone che rischiano di rimanere senza lavoro o finire in cassa integrazione, scivolando verso una situazione economica sempre più difficile, se non la povertà. Una bomba sociale che rischia di scoppiare nei prossimi mesi»¹⁰. Quante volte sui giornali borghesi abbiamo letto previsioni sociali catastrofiche, allarmi accorati, salvo poi puntualmente constatare non solo la loro ritualità effimera ma anche la loro totale incapacità di favorire un processo di individuazione delle forze sociali responsabili di queste difficili condizioni e di porsi in sintonia con la maturazione di un'autentica coscienza di classe. Esternazioni corali, che molto spesso non hanno avuto alcun seguito, se non quello di diffondere una indefinita sensazione di dissesto generalizzato, non di rado funzionale a sospendere la classe operaia a chinare ancora più la testa, ad accontentarsi sempre più di quel

sempre meno che le condizioni di una presunta crisi che accomunerebbe tutti – padroni e sfruttati – necessariamente riserverebbero loro. Da quando si è costituito l'Esecutivo guidato da Giorgia Meloni abbiamo visto determinate frazioni borghesi, che non si riconoscono nella sintesi politica governativa, impugnare temi di una certa rilevanza per il proletariato, un'operazione che, almeno finora, nei fatti non ha acquisito il peso e la consistenza sociale per mettere realmente in discussione gli equilibri e gli assetti su cui si basa la maggioranza di Governo. Anche in riferimento alla questione del declino industriale, che comporta difficoltà e problemi reali per la nostra classe, assistiamo ad un confronto tra frazioni ed espressioni politiche di frazioni borghesi che tendono ad utilizzare la condizione proletaria per i propri interessi e nelle loro battaglie. Per quanto riguarda la situazione di Stellantis, si è aperto uno scontro tra l'amministratore delegato di Stellantis, Carlos Tavares, e la presidente del Consiglio Meloni. Tavares ha chiesto al Governo maggiori incentivi per l'automobile elettrica, paventando, in caso contrario, gravi ripercussioni per la produzione in Italia: «evita di assumersi la responsabilità del fatto che, se non si danno sussidi per l'acquisto di veicoli elettrici, allora si mettono a rischio gli stabilimenti italiani»¹¹. Secondo Tavares sarebbero Mirafiori (dove si producono Fiat 500 bev e Maserati GT e GC) e Pomigliano (fabbrica di Fiat Panda, suv Alfa Romeo Tonale e Dodge Hornet) i due stabilimenti maggiormente a rischio. Per il CEO di Stellantis il Governo Meloni dovrebbe fare di più per proteggere i posti di lavoro. La risposta al manager di Stellantis da parte del Governo non è tardata ad arrivare. Per la Meloni sarebbero le scelte aziendali di Stellantis che stanno mettendo in pericolo gli stabilimenti italiani. Per il Governo italiano gli incentivi, che verranno aumentati presto, secondo le dichiarazioni del ministro delle imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, saranno destinati per tutte le auto vendute e non solo quelle prodotte in Italia. Alcune ragioni di questa difficoltà del mercato delle auto elettriche ce le fornisce Roger Abravanel, saggista che ha partecipato diverse volte a consigli di amministrazione di varie multinazionali. Secondo Abravanel, il ritardo del mercato dell'auto elettrica è uno dei primi problemi: «Innanzitutto il mercato dell'auto elettrica in Italia è indietro rispetto a quello francese, nel 2023 si sono vendute 66mila EV contro 300mila in Francia»¹². Inoltre, evidenzia Abravanel, pesano i costi dell'energia elettrica, il ritardo delle infrastrutture: le colonnine in Italia sono 47mila contro le 94mila presenti in Francia. Un'ulteriore criticità sarebbe la perdita della Fiat come produttore italiano: «Il secondo problema è che si prende coscienza che l'Italia non ha più un produttore di automobili da quando la Fiat è stata venduta alla PSA e del vero danno che ciò porta. Non la perdita di produzione italiana»¹³. Nei fatti l'imperialismo italiano perde uno dei rami industriali fondamentali, le decisioni della produzione non vengono più prese solo a Torino ma quanto meno devono essere vagliate a Parigi. Questo è uno degli esiti, ad oggi, dello scontro a livello mondiale nel settore dell'automotive. La produzione in Italia «è scesa solo da 800mila nel 2019 a 750mila nel 2023, mentre in Francia è scesa da 1,2 milioni a 737mila: Stellantis sposta la produzione nei paesi a basso costo come l'Algeria»¹⁴. Il punto sarà capire i rapporti di forza che ci sono e ci saranno all'interno di Stellantis, e soprattutto se questa non sarà coinvolta in una nuova operazione di fusione con Renault, l'altra grande casa automobilistica francese. L'imperialismo italiano ne esce ammaccato e con poche chance di rivale sull'imperialismo francese. Dato il contesto del capitalismo italiano, il modo per attrarre nuovi capitali è molto probabile che passerà soprattutto attraverso gli sforzi per intensificare lo sfruttamento della classe operaia, renderla sempre meno tutelata sul posto di lavoro e sempre più “conveniente” per gli investitori. Non è assolutamente da escludere che il tutto possa essere accompagnato da ulteriori profusioni di ideologie patriottiche in difesa dell'industria e dell'economia nazionali. Per quanto riguarda Acciaierie d'Italia, il Governo Meloni ha accettato la richiesta di Invitalia, ossia l'ammissione immediata alla procedura di amministrazione straordinaria della Società Acciaierie d'Italia sotto il ministero delle imprese e del Made in Italy. I sindacati confederali metalmeccanici hanno espresso soddisfazione, Landini, in linea con una certa politica “socialista” a parole ma difensore dello Stato imperialista nei fatti, ha dichiarato che i poteri pubblici devono occuparsi della siderurgia come settore cruciale: «c'è bisogno di avere un progetto industriale serio e fare degli investimenti. L'acciaio è un elemento strategico»¹⁵. Che lo Stato italiano riesca mantenere una

quota di maggioranza per la nazionalizzazione di Acciaierie d'Italia appare difficile, secondo il giornale di Confindustria il Governo dovrà trovare nuovi investitori privati: «Il difficile verrà dopo, quando il governo dovrà trovare i capitali privati per garantire un futuro solido e competitivo ad Acciaierie d'Italia. Nessuno nell'esecutivo pensa a una nazionalizzazione permanente. Non è più l'epoca dell'Iri. Lo Stato assumerà il controllo dell'azienda per traghettarla verso un nuovo assetto societario. Con chi, però, è tutto da vedere»¹⁶. Le trattative sono aperte con diverse multinazionali della siderurgia come Vulcan Green Steel, Metinvest, oppure il gruppo Arvedi o Jindal. Il sindacato più che preoccuparsi delle scelte strategiche dell'imperialismo italiano e della sua borghesia, più che atteggiarsi a parte in causa nella pianificazione della politica economica nazionale, si dovrebbe preoccupare delle sorti e della difesa degli operai, che in questa vicenda, senza una tattica sindacale adeguata, rischiano di subire scelte che incideranno sui posti di lavoro, salario e condizioni lavorative. Per quanto riguarda la risposta della nostra classe, va segnalato come a Mirafiori ci sia stato uno sciopero spontaneo dei lavoratori del secondo turno della Carrozzeria dopo le assemblee della Fiom. L'ultimo sciopero spontaneo alla Fiat risaliva al 2010 contro le politiche aziendali di Sergio Marchionne. A Taranto lo sciopero è stato indetto dalle tre sigle sindacali confederali, Fim, Fiom, Uilm e dal sindacato di base Usb. Alla protesta dei lavoratori dell'acciaieria si sono aggiunti anche gli operai dell'indotto, perché le aziende non erogano i salari ai loro dipendenti a causa dei mancati pagamenti da parte di Acciaierie d'Italia. Per il momento la protesta operaia nei due siti industriali è ancora limitata e contenuta, vedremo come si svolgeranno in seguito gli eventi. La soluzione potrebbe, momentaneamente, non infiammarsi se il Governo riuscirà a trovare un assetto industriale, per le due realtà, che consenta di garantire una certa calma sociale. Ma sia a Torino sia a Taranto la situazione è tutt'altro che semplice da gestire, visto che comunque grava su questi grandi stabilimenti la condizione generale, economica e industriale, dell'imperialismo italiano. Di fronte ad una ripresa della combattività della nostra classe, le più varie componenti della borghesia, con i propri apparati di consenso di massa, metteranno in campo anche una campagna ideologica e propagandistica, come abbiamo già visto per il "colpo" di Pomigliano. Ma, tanto più decisa si dimostrerà la capacità di resistenza della classe operaia e tanto più importanti saranno per la borghesia i momenti e i termini dello scontro con essa quanto più si andrà oltre la propaganda e la campagna ideologica. Da questo punto di vista, provvedimenti repressivi e un ancora più opprimente e vergognoso utilizzo delle burocrazie sindacali asservite si porranno all'ordine del giorno. Si selezioneranno anche le espressioni politiche della borghesia più capaci di assolvere il compito di riportare la classe sfruttata "al suo posto". Il proletariato in Italia deve muoversi, organizzarsi nel contesto sociale di un imperialismo piccolo tra i giganti, ma non meno feroce degli altri, che si trova di fronte ad un complicato declino industriale dove le grandi industrie risentono della lotta imperialistica mondiale e le piccole industrie, per salvarsi, devono basarsi su un massiccio sfruttamento della classe operaia. La dinamica dei bassi salari degli ultimi trent'anni è la prova di come grande capitale, piccola borghesia e strati parassitari abbiano trovato, declinato di volta in volta in varie forme e varie articolazioni, la soluzione contingente alla propria sopravvivenza e "tenuta" spremendo il proletariato con il beneplacito delle burocrazie dei sindacati confederali. Il tessuto industriale del capitalismo italiano è profondamente mutato negli ultimi decenni, la classe operaia ha ancora una rilevanza demografica importante ma deve fare i conti con compiti ed esigenze di organizzazione e di difesa che non possono più basarsi su alcune storiche concentrazioni produttive. La competizione globale preme sulla borghesia in Italia, impone sfide e scelte, ma ipotizzare che i margini di utilizzo della classe operaia come valvola di sicurezza per la tenuta degli assetti specifici del capitalismo italiano possano esaurirsi "per via naturale", portando ad un automatico adeguamento sociale, con un drastico ridimensionamento della piccola borghesia e del parassitismo, e magari con un altrettanto automatico rilancio della condizione salariale della classe lavoratrice, è illusorio. Nelle turbolenze che attendono il panorama sociale e politico del capitalismo italiano la classe operaia tenderà inevitabilmente ad essere bersaglio di nuovi tentativi di "soluzione" delle contraddizioni italiane a sue spese e insieme strumento all'interno di lotte e rese dei conti tra frazioni borghesi. Agli occhi dei lavoratori che, misurandosi con queste lotte e contraddizioni,

matureranno livelli superiori di coscienza, emergerà sempre più chiaramente come una capacità di lotta autonoma della nostra classe, ispirata coerentemente ai propri interessi, sia un imperativo.

NOTE:

¹ Alessandro Pulcini, “Fortune 500 Europe: 23 italiane tra le più grandi aziende del continente”, *Fortune Italia*, 8 novembre 2023.

<https://www.fortuneita.com/2023/11/08/fortune-500-europe-23-italiane-tra-le-piu-grandi-aziende-del-continente/>

² Magda Bianco, *L'industria italiana*, il Mulino, Bologna 2003.

³ *Ibidem*.

⁴ Istat, “Rapporto sulle imprese 2021 struttura, comportamenti e performance dal censimento permanente”, Edizione 2021.

⁵ *Ibidem*.

⁶ *Il colpo di Pomigliano*, Prospettiva Marxista, Milano 2011.

⁷ “Stellantis sta abbandonando Torino”, *Il Post* (edizione online), 7 gennaio 2024.

⁸ Andrea Rinaldi, “Stellantis, in Italia 43 mila posti da Cassino a Mirafiori: perché ora sono in bilico”, *Corriere della sera* (edizione online), 2 febbraio 2024.

⁹ Domenico Palmiotti, “Ex Ilva, è allarme sulle risorse: la produzione scende ai minimi”, *Il Sole 24 Ore* (edizione online), 23 settembre 2023.

¹⁰ Diego Longhin, *La Repubblica* (edizione online), “La ripresa economica è lontana più di 300mila i posti in bilico”, 21 gennaio 2024.

¹¹ Filomena Gerco, «Stellantis, Tavares: “Senza incentivi all’elettrico a rischio Mirafiori e Pomigliano”», *Il Sole 24 Ore* (edizione online), 1 febbraio 2024.

¹² Roger Abravanel, “Auto e mercato: le sfide dell’elettrico”, *Corriere della sera* (edizione online), 20 febbraio 2024.

¹³ *Ibidem*.

¹⁴ *Ibidem*.

¹⁵ “Ex Ilva, Landini: bene la nomina del commissario, l’acciaio è un asset strategico”, *Il diario del lavoro*, 20 febbraio 2024.

¹⁶ “Ex Ilva, si apre la settimana clou: si cercano nuovi partner”, *Il Sole 24 Ore* (edizione online), 14 gennaio 2024.