

L'ANALISI

Loretta Napoleoni
ECONOMISTA

Sorpresa: è tornato Carlo Marx

La vicenda di Pomigliano sta riportando d'attualità vecchie espressioni come lo scontro fra capitale e lavoro. Il guaio è che la globalizzazione è entrata in una nuova fase ma l'Italia non l'ha capito

Riparte la lotta operaia lungo la catena di montaggio che ormai unisce l'est all'ovest. I metalmeccanici cinesi strappano alla Foxconn e all'Honda concessioni importanti verso la creazione di uno statuto dei lavoratori che i nostri operai invece stanno per perdere. Le stesse forze che applaudono alla vittoria cinese in occidente, incitano gli italiani a rinunciare ai privilegi conquistati in decenni di lotte. Ecco l'ultimo atto canaglia dell'economia globalizzata, e per conciliare questi atteggiamenti incompatibili non si esita a suggerire di cambiare la Costituzione.

Peccato che questa contraddizione sia irrisolvibile con i tagli alla Costituzione o ai costi di produzione. Non si illudano politici e alcuni industriali: la crisi è sistemica, e se non viene risolta da entrambi i fattori dell'equazione produttiva: capitale e lavoro, tra dieci anni il nostro capitalismo potrebbe non esistere più. I destini degli industriali e degli operai occidentali sono tornati a incrociarsi.

Per vent'anni la formula della globalizzazione è stata: taglio dei tassi d'interesse e delocalizzazione, un'equazione che ha evitato al capitalismo, quello vero, non il suo avatar finanziario, di confrontarsi con il suo nemico numero uno: la caduta tendenziale del saggio di profitto. Marx ne parla a lungo, ma anche Smith e Ricardo accennano a questo virus che si rafforza con il dilagare della produzione meccanizzata. Meno lavoro umano si utilizza nella produzione, meno grasso sarà il profitto; l'uomo e la sua intelligenza hanno un valore aggiunto superiore alla macchina.

Gli asiatici lo sanno bene, noi ce ne siamo dimenticati. La Honda e la Foxconn si piegano ai voleri degli operai cinesi invece che rimpiazzarli con nuove tecnologie o delocalizzare la produzione in Vietnam perché il valore aggiunto della manodopera cinese è ancora imbattibile. Per produrre autovet-

ture ed ipod di prima qualità ci vuole, per dirla alla Adam Smith, la mano "magica" dell'operaio specializzato.

La disputa tra capitale e lavoro alla Fiat è solo l'anteprima di ciò che ci aspetta nei prossimi anni se non ci decidiamo a risolvere il problema della caduta tendenziale del saggio di profitto. Con i tassi d'interesse ormai a zero l'unico modo per contrastarla è tagliare il costo del lavoro, già ridotto all'osso. Delocalizzare in Cina o in Asia non è più così conveniente, ce lo confermano gli scioperi a Shenzhen, si rischia di ritrovarsi con le stesse dispute dall'altra parte del mondo. È vero, ci sono sempre i Paesi dell'ex est europeo: Polonia, Serbia, Slovacchia dove un operaio guadagna ancora 350 euro al mese e dove la vita è quasi tanto cara quanto a casa nostra. Questa la minaccia della dirigenza Fiat: chiudiamo Pomigliano e ce ne andiamo tutti in Polonia, la Panda invece che nel mediterraneo la facciamo a due passi dal Baltico.

Il discorso non fa una piega, peccato che non si sia preso minimamente in considerazione il mercato di sbocco. Ecco l'altro grande ostacolo del capitalismo: il mercato di sbocco, un volano industriale che bisogna conquistarsi con crescente difficoltà. Quello cinese si chiama mercato interno: un miliardo e 300 milioni di operai. Anche in Italia un tempo si chiamava nello stesso modo. Negli anni del miracolo economico la Fiat produceva utilitarie che poi vendeva a quella classe media ed operaia che l'aiutava a produrle.

Il capitalismo, ricordiamolo, prende il nome dal capitale, ma altro non è che il prodotto del rapporto tra questo e il lavoro: l'uno senza l'altro non possono esistere. Se togliamo la fabbrica agli operai italiani e paghiamo 350 euro a quelli slovacchi, la moderna utilitaria chi la comprerà? È una domanda che tutti gli industriali dovrebbero porsi. E prima di guardare oltrealpe, facciamo due conti con la

concorrenza. La Fiat non è la Toyota che da vent'anni produce macchine ibride, non è neppure la cinese Grenley che si è comprata la Volvo. Non ha né il prodotto, né i muscoli per competere a livello internazionale con i vecchi e nuovi giganti dell'auto. E, ahimé, questo discorso vale un po' per tutta la nostra industria che negli ultimi anni ha perso lustro e fatica a sostenere la concorrenza agguerrita degli asiatici.

La grande sfida della seconda fase della globalizzazione si chiama mercato nazionale, come difende-

re capitale e lavoro in un'economia mondiale tendenzialmente canaglia? L'Italia non è la Germania, terzo esportatore al mondo, ma è un Paese dove c'è ancora voglia di lavorare, dove la classe media e quella operaia sono più povere che vent'anni fa, dove un insegnante di liceo guadagna 1200 euro al mese. C'è spazio quindi per la crescita economica, ma per averla bisogna che la torta venga divisa più equamente, le briciole non bastano più. Se non lo facciamo, nessuno mangerà più: l'ha predetto due secoli fa Carlo Marx. ♦

La previsione

Se la torta non viene divisa più equamente, la crescita si blocca e nessuno

mangia più. Lo aveva detto un certo Marx due secoli fa

