

Deindustrializzazione e mitopoiesi. Lo spazio della fabbrica dismessa

di Tommaso India *

Abstract

La chiusura dello stabilimento Fiat di Termini Imerese ha rappresentato un evento tragico che ha coinvolto migliaia di persone. Tuttavia, tale evento ha creato le condizioni per cui diversi attori sociali (cittadini e istituzioni) hanno cominciato a operare un processo immaginario volto alla rimodulazione e alla risemantizzazione dello spazio della fabbrica dismessa. Attraverso un'attenta analisi etnografica dell'installazione e della chiusura dello stabilimento, l'articolo tenta di ricostruire le basi di questo processo mitopoietico.

deindustrializzazione | spazio | fiat | Termini Imerese | mitopoiesi

The closure of Fiat's plant of Termini Imerese is a tragic event that involved thousands of people. However, this event created a situation in which different social agents (citizens and institutions) started an imaginary process aimed to re-modulate and give a new meaning to the space of the closed factory. Through a strong ethnographic analysis of the process of installation and closure of the plant, this article attempts to reconstruct the base of this mythopoeia.

deindustrialization | space | fiat | Termini Imerese | mythopoeia.



50

Anno II - n. 2

Prologo

La mattina del primo maggio 2012, davanti i cancelli dello stabilimento Fiat di Termini Imerese, si sono radunate circa sessanta persone fra operai, amministratori locali, sindacalisti e qualche operatore delle tv locali. Il primo a prendere la parola è il sindaco di Termini Imerese, Salvatore Bur-

* Tommaso India è dottorando in Antropologia e Studi Storico-linguistici presso l'Università degli Studi di Messina. Ha condotto ricerche etnografiche in Sicilia e in Tanzania. In passato si è occupato dell'analisi dei sistemi sociali, con particolare riferimento alle dinamiche della religiosità tradizionale, e di antropologia medica analizzando l'impatto dell'Hiv/AIDS presso la comunità dei Wahehe (Tanzania). Attualmente sta svolgendo una ricerca etnografica sulla deindustrializzazione siciliana con particolare attenzione alla questione dello stabilimento Fiat di Termini Imerese. tommaso.india83@gmail.com; tommaso.india@unime.it.

rafato, che, con voce solenne, inizia la cerimonia per cambiare la denominazione del viale antistante lo stabilimento da *via Senatore Giovanni Agnelli* a *via Primo Maggio festa dei lavoratori*.

Il viale in questione era stato dedicato alla memoria dell'industriale torinese solo dopo il 2002, a seguito cioè di una vertenza che scongiurò la chiusura dello stabilimento. Allora, la giunta comunale, gli abitanti della città e i lavoratori vollero sottolineare l'apprezzamento per quella mancata chiusura, per la volontà, da parte dei dirigenti Fiat, di continuare a investire e produrre nella fabbrica siciliana. A distanza di 10 anni da quella data, i lavoratori, gli abitanti e gli amministratori locali si ritrovano nello stesso luogo a praticare i medesimi gesti, che tuttavia assumono un significato esattamente opposto. La nuova intitolazione del viale, infatti, è volta alla cancellazione del legame simbolico che ha legato il territorio termitano alla casa automobilistica torinese per quarantuno anni.

Le intitolazioni e i cambi di denominazione della strada su cui si affaccia lo stabilimento sono il segno che, attraverso lo spazio, gli abitanti del posto tendono simbolicamente ad allacciare o tagliare i rapporti con un centro decisionale, economico e di potere che si avverte lontano, distante e, soprattutto nella fase attuale, altero. Lo spazio e la configurazione di esso tramite il potere della parola istituzionale è il luogo, fisico e simbolico, in cui una riunione comunitaria istituisce connessioni e/o disconnessioni che immettono i lavoratori e gli abitanti locali nei processi e nelle dinamiche politiche, storiche e sociali globali. È seguendo quest'ottica che il presente contributo analizza, dopo una presentazione delle modifiche spaziali ed economiche conseguenti l'istallazione dello stabilimento Fiat, due episodi della complessa vertenza Fiat. Il primo riguarda un progetto di rimodulazione in chiave turistica del sito produttivo termitano elaborato da un comitato cittadino. Tale movimento locale è significativo perché rappresenta il primo, e forse l'unico, tentativo, nel contesto in esame, di ripensare lo spazio industriale dismesso coinvolgendo gli abitanti in un atto di livello sociale e comunitario. Un atto che trascenda la mera individualità in cui, soprattutto i lavoratori cassaintegrati, sono costretti a ripensare un pro-



prio possibile futuro. Il secondo movimento analizza l'annuncio fatto dal Presidente della Regione Siciliana Rosario Crocetta durante una riunione con le parti sociali che si occupano della vertenza termitana. L'incontro in oggetto avvenne in un clima estremamente teso e fu la conseguenza di lunghi mesi di manifestazioni messe in atto dalle organizzazioni sociali che avevano lo scopo di incontrare Crocetta e con questi concordare un rilancio del sito industriale attraverso il reperimento di capitali internazionali. L'incontro doveva essere la prima e più importante occasione per definire una strategia comune di intervento di rilancio della fabbrica e fornire delle prospettive future ai lavoratori prossimi al licenziamento. Come si vedrà in seguito, però, l'incontro si trasformò in un annuncio che poneva i lavoratori cassaintegrati in una posizione di lento abbandono istituzionale.

Modifiche territoriali e area industriale

La costituzione della zona industriale di Termini Imerese, e la conseguente installazione della Fiat, ebbe uno sviluppo travagliato che coprì un arco temporale di almeno un decennio. Un documento importante, che attesta la complicata fase di individuazione territoriale dell'area industriale, è la relazione dell'ingegnere Elio Balsamo, tenuta il 12 giugno 1963 dal significativo titolo *I presupposti dello sviluppo industriale di Termini Imerese*. La comunicazione, nel suo impianto generale, ha un carattere tecnico volto a valutare e a individuare una possibile zona in cui impiantare un'area industriale efficiente e, per quei tempi, moderna. Dopo un'introduzione che individua i caratteri demografici ed economici del territorio, l'autore si concentra sullo stato delle attività manifatturiere ai suoi tempi consistenti principalmente in industrie: molitorie e della fabbricazione di paste alimentari; per la raffinazione dello zolfo; per la produzioni di olii; e, infine, per la produzione di materiali edili (produzione di cemento, laterizi e mattonelle, lavorazione di marmi etc.) (Balsamo, 1963, p. 6). Le attività individuate dall'ingegnere termitano, tuttavia, più che essere delle industrie *tout court*, presentavano un forte carattere artigianale, una vocazione terri-

toriale ben determinata e, nella maggior parte dei casi, erano rivolte a una economia locale. Inoltre, come lo stesso autore rileva: «È da notare particolarmente il sensibile calo (62 attività e 167 addetti) nel settore delle industrie manifatturiere verificatosi nel decennio 1951-61, fenomeno tanto più rimarchevole in quanto nello stesso decennio, invece, nell'intera provincia di Palermo si ebbe sì un calo del numero delle imprese industriali, ma un notevole incremento (di ben 12.600 unità) nel numero totale degli addetti alle imprese stesse» (*Ibidem*, pp. 5-6).

Seppure espresso fugacemente, questo dato è indicativo del fatto che l'economia locale era abbastanza povera e accartocciata in dinamiche che avevano cominciato a farle perdere terreno rispetto allo sviluppo industriale del contesto provinciale. È possibile supporre, quindi, che l'installazione della Fiat nel comune termitano sia stata la conseguenza di una scelta dettata, probabilmente, dalla facilità dell'acquisto dei terreni in cui costruire lo stabilimento e dalla rapidità di accesso a una manodopera relativamente abbondante e scarsamente conflittuale. Questa supposizione è supportata dal fatto che la registrazione dell'accordo tra Fiat e SO.F.I.S. (Società Finanziaria Siciliana), che rappresentava la Regione Siciliana, fu stipulato proprio nel mese di gennaio del 1963, lo stesso anno, come è facile evincere, della comunicazione di Elio Balsamo, di cui però questi non fa menzione.

Per quanto concerne l'istituzione del polo industriale, come precedentemente accennato, si registra un processo lungo e, in certi momenti, anche discontinuo. È lo stesso Balsamo a evidenziare le tappe fondamentali del processo di individuazione della nuova area. «Negli anni 1947-48 il Municipio di Termini Imerese si fece promotore della redazione del piano regolatore di una "zona industriale" prevista nell'arenile della marina, dandone incarico a due noti professionisti: la zona interessata era quella, nelle immediate vicinanze dell'abitato, compresa tra il viadotto in rilevato sul quale è ubicata la strada ferrata Staz. Termini-Trabia e la riva del mare. [...] Tale piano regolatore non divenne però esecutivo: la costruzione, successivamente avvenuta, di alcuni complessi di abitazioni popolari e del



mercato ortofrutticolo nella stessa zona, fanno ritenere ormai inattuabile un'intensa industrializzazione in questo tratto di arenile, peraltro di estensione insufficiente per l'impianto di stabilimenti industriali di rilevante importanza. [...] Esaminando altre soluzioni possibili per l'istituzione di zone industriali nelle vicinanze dell'abitato di Termini Imerese, è da tener presente l'esistenza della piana prossima alla foce del fiume San Leonardo, sita circa 1 km. ad Ovest dell'abitato, ed estesa complessivamente 60 ettari, in atto intensamente coltivata a vigneti, frutteti e orti. [...] A parte il costo non indifferente dei terreni nella predetta zona e la limitata estensione della stessa, riteniamo che una remora notevole alla istituzione in essa di una "zona industriale" sia costituita dalla tendenza, manifestatasi negli ultimi anni, all'espansione in questa direzione dell'abitato cittadino di Termini Imerese: i complessi in contrada Mazziere e le numerose costruzioni di appartamenti di civile abitazione, realizzate da Enti pubblici e da privati da pochi anni a questa parte, raggiungono quasi la piana. [...] La soluzione che riteniamo più idonea, e già da più parti prospettata, per l'istituzione di una zona industriale di ampio respiro, nel termitano, è quella che prevede l'utilizzazione della piana di Fiumetorto e Buonfornello e delle zone vicine, sita pochi chilometri ad est dell'abitato cittadino [...]. Geologicamente, la piana è costituita da terreni alluvionali del quaternario recente, con sabbie e ghiaie marine, nonché sabbie, ghiaie e argille fluviali. [...] In atto la piana è coltivata prevalentemente a carciofeti, seminativi e frutteti; la zona sabbiosa più prossima alla riva è sterile» (*Ibidem*, pp. 10-12).

Quello che emerge dalle parole di Balsamo è la ricerca di uno spazio nuovo, adatto alla creazione di una zona industriale. Ma è anche molto di più. È la ricerca di un posto all'interno dei processi di industrializzazione avviati in tutta la Sicilia dal secondo dopoguerra, di un futuro riscattato dalla povertà e dalla fatica della terra, dalla pericolosità e dall'incertezza del mare e che vedeva nell'industria pesante e petrolchimica un'occasione da non sprecare. Il processo di installazione dello stabilimento Fiat rientra, in

questo modo, nel più vasto campo dell'immaginario¹ e della pratica svilup-
pista del secondo dopoguerra. Fu in questo periodo che le istituzioni ita-
liane e le grosse aziende industriali del Paese iniziarono la grande impresa
dell'industrializzazione del Mezzogiorno italiano. Nel caso della Sicilia, il
paradigma sviluppista si concretizzò nell'intervento diretto da parte delle
istituzioni pubbliche che, attraverso tutta una serie di interventi legislativi
ed economici, tentarono una industrializzazione in tre fasi. La prima
fase, che può essere fatta risalire agli anni 1947-1950, ebbe come scopo
principale quello di dotare l'Isola di un efficiente sistema di produzione e
diffusione di energia elettrica, praticamente assente fino al periodo ante-
guerra. A partire dal 1950, gli organi politici indirizzarono i loro sforzi
verso l'incentivazione per la creazione di nuove realtà industriali sia locali
che provenienti da fuori il territorio isolano. Una particolare attenzione, in
questa fase, venne rivolta al settore petrolchimico, ritenuto dall'allora clas-
se dirigente siciliana, un settore in espansione e con guadagni sicuri (Can-
cila, 1995, pp. 321-386). La terza fase consisteva, infine, nell'ampliamento
e nella diversificazione del parco delle aziende isolane².

Secondo gli studiosi che si sono occupati dell'argomento (cfr. Oliver De
Sardan, 1990, pp. 475-492 e 1995; Latouche, 2004), sono diverse le compo-

¹ In questo testo utilizzo il termine immaginario seguendo le linee interpretative elaborate dal filosofo Jean-Jacques Wunenburger. In quest'ottica, il termine assume un'accezione che ingloba al suo interno tutta una serie di istanze, simboli e percezioni di una determinata temperie culturale. L'immaginario si configura così come un contesto, influenzato sia dagli individui che dalla società, in cui è possibile rintracciare quali sono i valori fondamentali di una determinata area spazio-temporale e comunitaria. Secondo Wunenburger, l'immaginario sarebbe essenzialmente composto da tre fonti generatrici, che «ne spiegano la sua formazione e la sua trasformazione»: la dinamica intra-testuale; le immagini matriciali; e i determinanti ipertestuali. Ai fini del nostro discorso è utile concentrare l'attenzione sui determinanti ipertestuali. Secondo Wunenburger: «Gli enunciati e le rappresentazioni di un immaginario si vedono interallacciati e modificati da riferimenti collettivi (dogmi, credo politici, credenze concernenti la storia, le ideologie sociali, etc.) che hanno conferito loro un'attendibilità e un'autenticità supplementari. L'immaginario individuale è inseparabile, per esempio, dai grandi miti e simboli politici che modellano le sue rappresentazioni del territorio nazionale, dell'istituzione del potere, delle trasformazioni sociali, etc.» (Wunenburger, 2008, pp. 56-57).

² È in quest'ultima fase che è possibile far rientrare l'apertura dello stabilimento Fiat di Termini Imerese, avvenuta nel 1970.



menti che danno forma all'immaginario sviluppista. In accordo con Oliver De Sardan: «il y a du développement du seul fait qu'il y a des acteurs et des institutions qui se donnent le développement comme objet ou comme but et y consacrent du temps, de l'argent et de la compétence professionnelle. C'est la présence d'une «configuration développementiste» qui définit l'existence même du développement. On appellera “configuration développementiste” cet univers largement cosmopolite d'experts, de bureaucrates, de responsables d'ONG, de chercheurs, de techniciens, de chefs de projets, d'agents de terrain, qui vivent en quelque sorte du développement des autres, et mobilisent ou gèrent à cet effet des ressources matérielles et symboliques considérables» (Oliver De Sardan, 1995, p. 8).

Se per Oliver De Sardan si può parlare di un vero e proprio investimento simbolico, oltre che materiale, si spinge oltre Serge Latouche parlando di una doppia faccia dello sviluppo: quella reale e quella mitica. Come scrive quest'ultimo autore: «Si le développement, en effet, n'a été que la poursuite de la colonisation par d'autres moyens, la *nouvelle* mondialisation, à son tour, n'est que la poursuite du développement avec d'autres moyens. Il convient donc de distinguer le développement comme mythe du développement comme réalité historique. [Nel caso dell'accezione mitica] Le développement y est défini comme la réalisation des désirs et des aspirations de tous et de chacun hors contexte historique, économique, social et culturel» (Latouche, 2004, pp. 25-26).

Ciò che accomuna le due analisi dell'immaginario sviluppista è il fatto che, per funzionare, le retoriche praticate devono fare ricorso a tutto un apparato simbolico e mitico (lo sviluppo locale e il miglioramento delle condizioni economiche ed esistenziali delle popolazioni coinvolte; la naturale propensione e disposizione all'industrializzazione di determinati territori) che coinvolgano le popolazioni locali in un impegno e un appoggio quasi incondizionati alla propaganda sviluppista.

È nell'ambito di questo paradigma che la Fiat, d'accordo con le istituzioni nazionali e regionali, decise di impiantare uno stabilimento in Sicilia, cercando di seguire un modello ubicazionale nettamente diverso



da quello che aveva utilizzato nei centri del Settentrione (cfr. Cersosimo, 1996, p. 541).

Questo cambio di direzione si ripercosse nella vita dei dipendenti in maniera diversa da quanto era accaduto nelle storiche fabbriche del gruppo torinese. I lavoratori di quegli stabilimenti, infatti, provenienti in gran parte dal Meridione, tendevano ad abitare vicino ai luoghi di lavoro e a mettere al centro della propria vita lo spazio circostante la fabbrica, come luogo dove trovare una nuova identità e attraverso cui far passare una difficile integrazione nel tessuto sociale della città ospite (cfr. Revelli, 1989; Berta, 1998). Nettamente diversa, in questo senso, è la vicenda dello stabilimento siciliano, dove, la maggior parte degli operai furono reclutati fra gli iscritti alle liste di collocamento del comprensorio termitano. In questi casi, difficilmente gli operai decisero di trasferirsi nella cittadina siciliana. Essi preferirono invece continuare a vivere nei loro centri di origine e intraprendere una vita da pendolari, che comunque permise loro di mantenere il legame con la propria comunità di appartenenza e di non tranciare il rapporto con il proprio passato. Come nota, infatti, Domenico Cersosimo: «Questo modello insediativo ha altresì contribuito a ridurre gli impatti e le rotture territoriali e sociali nelle aree di localizzazione, almeno comparativamente a quelli determinati da megaimpianti polarizzati. In particolare, la necessità di ricorrere a bacini di gravitazione della manodopera relativamente ampi non ha prodotto fenomeni acuti di congestione urbanistica, né di particolare degrado delle strutture urbane pregresse; al contempo, il processo di industrializzazione, coinvolgendo diffusamente il contesto di riferimento e, soprattutto, limitando al massimo lo sradicamento dei lavoratori dalle loro comunità originarie, non ha comportato intensi e diffusi processi di proletarizzazione: provenendo in larga parte dal mondo agricolo o dall'artigianato minuto, gli operai Fiat hanno continuato, in genere, a mantenere le attività autonome precedenti, trasformandosi in «metalcoltivatore» o «metalbracciante» piuttosto che «metalmannovale», «metalartigiano» o «metalcommerciante» (Cersosimo, 1996, pp. 546-547).

L'installazione della fabbrica, dal punto di vista urbano e simbolico,



per gli abitanti del luogo è il segno che Termini Imerese è entrata, a pieno titolo, nel processo di industrializzazione siciliano, ma è anche l'evidenza prima di una connessione con centri di potere che si palesano inviando benessere economico agli abitanti del luogo. Un benessere spesso ostentato con l'acquisto di nuovi beni e nel mantenimento di un tenore di vita impensabile in passato. Questo è ciò che emerge dalle parole, fra gli altri, di A. C.³ durante un colloquio: «Io sono nato nel '63, mio padre nel '70 è entrato in Fiat e noi abbiamo avuto, come si dice, un innalzamento sociale... Mio padre veniva dalla campagna. Noi mangiavamo pane e cipolla. Mio padre è entrato in Fiat e, allora, gli stipendi si aggiravano intorno alle 100.000 lire al mese; un impiegato in banca ne prendeva 80. Mio padre si comprò la televisione, la lavabiancheria, il frigorifero. La televisione, nel quartiere, ce l'avevamo solo noi e le persone venivano a guardare la televisione e le partite a casa mia, che sembrava di essere allo stadio [...]. Per farti capire che la gente che ha avuto... la gente come me ha avuto questo innalzamento sociale grazie alla Fiat, perché la Fiat ti ha consentito di farti una casa. [...] Perciò la mia generazione, che è cresciuta con questa fase, gli anni '70, gli anni '80 dove la Fiat qui a Termini era tutto».

La vicenda di A. C. appartiene a un orizzonte comune di storie di vita e narrazioni in cui la comparsa dei processi di industrializzazione hanno determinato un'ascesa sociale come conseguenza dei miglioramenti economici dovuti ai salari più alti e a condizioni lavorative più sicure⁴. L'installazione della Fiat, quindi, ha indubbiamente creato un benessere sociale a cui gli abitanti del circondario hanno attinto. In questo senso, la fabbrica non si configura soltanto come centro lavorativo, ma anche come luogo

³ Un uomo di circa cinquanta anni, originario di Termini Imerese. È stato assunto dalla Fiat nel 1988. Fino alla chiusura dello stabilimento ha lavorato, con diverse mansioni, sulla linea di montaggio. Questo informatore è stato anche un sindacalista della FIOM-CGIL e militante in alcuni partiti della sinistra. Dall'inizio della dismissione dello stabilimento, tuttavia, ha cessato la sua attività politica e ha ridimensionato molto quella sindacale.

⁴ Per approfondimenti sul mutamento socio-economico del Mezzogiorno fra gli anni Cinquanta-Ottanta e per un'analisi delle implicazioni di quel mutamento al livello sociale cfr. Perna, 1994, pp. 12-20.



fonte di potenza e di benessere da trasferire all'interno dello spazio urbano, fra le mura domestiche, in cui i nuovi elettrodomestici sono entrati portando simbolicamente la prova di una connessione forte fra Termini Imerese, il suo territorio e un mondo sconosciuto e lontano (Torino, il Lingotto, Mirafiori, Grugliasco, etc.) che ha reso possibile un'ascesa sociale. Queste trasformazioni, tuttavia, hanno subito un graduale rallentamento negli ultimi anni e una incontestabile fine il 23 novembre 2011, ultimo giorno di produzione dello stabilimento.

Spazio mitopoietico⁵ e precarizzazione sociale

Il 23 aprile 2013, nell'aula consiliare di Termini Imerese, è stata indetta

⁵ Nell'utilizzare i termini mito e mitopoiesi mi rifaccio alla tradizione antropologica strutturalista e semiotica, che su tale nozione ha prodotto una grande mole di studi (cfr. solo a titolo di esempio Lévi-Strauss 1964, 1980, 1966; Greimas, 1974, Buttitta, Miceli, 1989; Buttitta, 1996). Per la scuola strutturalista di Lévi-Strauss, il mito è composto utilizzando mitemi ricorrenti che, rimodulati fra di loro nelle diverse narrazioni di una determinata cultura, creano delle opposizioni complementari capaci di far luce sull'organizzazione sociale e culturale di quella determinata società. La scuola semiotica, invece, ha concentrato l'analisi sulle connessioni storico-culturali che si registrano all'interno dei miti. Le due scuole condividono la concezione secondo cui i miti sono delle narrazioni comunitarie necessarie alle società per risolvere, in un tempo e uno spazio indefiniti, le contraddizioni degli uomini. Tale simbolizzazione e narrazione della più profonda vicenda umana, in definitiva, è necessaria per dare un senso e un fondamento alla vita degli uomini e della stessa società. La nozione di mitopoiesi e mito che utilizzo qui, inoltre, è analoga e non coincidente, a quella di immaginario sociale utilizzata da Charles Taylor (2005), secondo cui: «Per immaginario sociale intendo qualcosa di più ampio e di più profondo degli schemi intellettuali che le persone possono assumere quando riflettono sulla realtà sociale in un atteggiamento distaccato. Penso, piuttosto, ai modi in cui gli individui immaginano la loro esistenza sociale, il modo in cui le loro esistenze si intrecciano a quelle degli altri, come si strutturano i loro rapporti, le aspettative che sono normalmente soddisfatte, e le più profonde nozioni su cui si basano tali aspettative» (Taylor, 2005, p. 37). La differenza principale con la nozione di mito e mitopoiesi che utilizzo in questo testo è che, affinché gli immaginari siano veramente sociali, questi devono essere veicolati dalle narrazioni simboliche (testi orali e scritti, manufatti artistici, canti, musiche etc.) in cui la comunità rielabora e rende manifeste le trasformazioni sociali che si verificano nel corso del tempo. Mito e mitopoiesi, rappresentato secondo Wunenburger un particolare tipo di veicolazione e di affermazione dell'intero immaginario sociale. Recuperando, in una chiave particolare, la lezione di Claude Lévi-Strauss, Wunenburger dimostra come il mito, che può essere studiato scientificamente, sia una parte essenziale nell'opera di costituzione dell'immaginario di una comunità.



una riunione da parte del direttivo della Fiom-Cgil locale a cui ha partecipato anche il segretario dell'organizzazione Maurizio Landini. Il direttivo, pubblicizzato da diverse testate giornalistiche e televisive, diventa presto un'assemblea delle parti sociali e degli operai. Molti, infatti, sono i dipendenti dello stabilimento e dell'indotto che partecipano alla riunione e che sono iscritti ad altri sindacati o che non hanno mai preso la tessera di alcuna organizzazione sociale. Nella maggior parte dei casi, sono qui per sentire la parola autorevole di un rappresentante sindacale, nella speranza che questi restituisca una visibilità nazionale alla vertenza Fiat. Questi lavoratori, però, sono qui anche per avere una direzione strategica dalla parola del segretario del più importante sindacato metalmeccanico italiano⁶.

Durante l'assemblea vari operai si susseguono al microfono e, con un misto di rabbia e impotenza, argomentano, chiedono conferme o smentite su proprie supposizioni e su voci che hanno sentito relative allo stabilimento. Fra coloro che intervengono nell'acceso dibattito ce n'è uno che mi colpisce più di tutti per la lucidità di analisi e per la forza, anche provocatoria, del suo intervento.

N. C. è un uomo di circa quaranta anni che presenta un percorso esistenziale e professionale eterogeneo. Si è diplomato nel 1994 presso il liceo scientifico della città e, dopo questa fase di studio, ha cominciato a cercare un lavoro. Come egli stesso dice: «Allora io mi sono diplomato nel '94, poi ho fatto il militare e poi ho fatto vari lavori, tra cui ho fatto anche il rappresentante della Folletto e ho fatto anche, per un periodo, il venditore di lubrificanti Fiat per la COVI [...]. E quindi ho avuto esperienze come venditore. Poi, nel '99, ho avuto la possibilità, senza troppe speranze, di fare un colloquio per fare questo... perché stava aprendo una fabbrica qua, dove c'era prima la Bono Sud (una fabbrica chiusa da tempo). [...] Ho pro-

⁶ In questo senso è ancora valida la stretta connessione che l'antropologo francese Pierre Clastres istituiva tra potere e parola. Secondo lo studioso: «Parler, c'est avant tout détenir le pouvoir de parler. Ou bien encore, l'exercice du pouvoir assure la domination de la parole: seuls les maîtres peuvent parler. Quant aux sujets: commis au silence du respect, de la vénération ou de la terreur. Parole et pouvoir entretiennent des rapports tels que le désir de l'un se réalise dans la conquête de l'autre» (Clastres, 1974, p. 133).



vato a entrare nel settore pubblico soprattutto tramite le forze di polizia, passando tutte le prove, però lo psicologo non l'ho passato [...]. Poi nel '99, sono entrato in Bienne, da operaio semplice, eravamo una ventina. Da operaio ho fatto di tutto, tutti i lavori generici che ci possono essere».

Quella di N. C. è la storia di un ragazzo normale, con un grado medio di istruzione, che ha cercato di inserirsi abbastanza presto nel mondo del lavoro locale. Come molti ragazzi della sua generazione, inizialmente ha dovuto fare lavori che non corrispondevano alle proprie aspirazioni e che, in molti casi, venivano esercitati in nero. Anche al momento del suo ingresso alla Bienne Sud, è obbligato a svolgere diverse mansioni a cominciare da quelle di semplice operaio fino ad arrivare, negli ultimi anni di attività, a ricoprire il ruolo di responsabile del controllo qualità e del reparto produzione dell'azienda. Quello di N. C. è stato un percorso professionale in ascesa, che gli ha permesso di acquisire un ampio ventaglio di competenze e di conoscenze relativo, non solo ai meccanismi, ai tempi e alle esigenze di un processo produttivo industriale, ma anche alle contraddizioni, quando si verificano, di tale processo. Ciò è importante da rilevare poiché tali competenze permettono all'informatore di inserire la decisione di chiudere lo stabilimento automobilistico locale nella strategia di crescita internazionale, intrapresa dalla dirigenza nel 2008 e, ancora più marcatamente, nel 2009, anno in cui inizia la fusione fra Fiat e Chrysler. È con queste parole che N. C. commenta tale fusione: «Marchionne ha detto che Termini doveva chiudere perché non era vicino al Piemonte, perché era lontano dai centri di produzione e dai mercati in cui si doveva vendere quella macchina (la Lancia Y). Termini non aveva indotto, Termini era una cattedrale nel deserto: per quarant'anni Termini ha campato... insomma, smentendosi di ciò che lui stesso aveva detto un anno prima: "La miglior fabbrica in Italia siete voi." L'anno dopo non servivamo più. [...] Marchionne [...] ha detto più volte negli ultimi mesi che l'Italia si salva solo producendo vetture di alta gamma, di alta qualità per il mercato nordamericano, presupponendo e dimostrando che, a differenza delle critiche che gli hanno fatto a Marchionne, [...] la soluzione con la



Chrysler è stata la soluzione anche per le fabbriche italiane. In definitiva, gli stabilimenti italiani campano se producono macchine per il mercato nordamericano: ha chiuso Termini per molto meno. I $\frac{3}{4}$ dei modelli che sta producendo qui, la componentistica è fatta oltreoceano, gli stabilimenti in Italia li assemblano per macchine che devono essere vendute di nuovo oltreoceano. Io, Termini Imerese che mi hai chiuso per molto meno, non mi sento preso per i fondelli? Per molto meno perché la Lancia Y comunque, il mercato di riferimento è italiano e europeo».

La perifericità dello stabilimento siciliano fu uno dei motivi addotti da Marchionne il 19 giugno 2009, per giustificare la chiusura della fabbrica di Termini Imerese. Qui, secondo l'amministratore delegato, gli elevati costi di trasporto, sia dei pezzi da assemblare sia del prodotto finito, incidono negativamente sulla competitività del sito industriale. A ciò si aggiunge che lo stabilimento di Termini Imerese non è fornito di un indotto particolarmente sviluppato e capace di ovviare *in loco* alla produzione dei materiali da assemblare nello stabilimento. Tuttavia, è lo stesso N. C. a rilevare che, sebbene la fabbrica si trovi in un contesto marginale rispetto al mercato di riferimento, è altresì vero che la Sicilia rimane più vicina degli Stati Uniti. È da qui, infatti, che secondo l'informatore, verrebbero i componenti per le auto che negli stabilimenti italiani vengono assemblati per ottenere un prodotto finito da essere nuovamente esportato e venduto nel mercato americano.

Nelle parole di N. C. è potente il sentimento di rabbia e di frustrazione nei confronti di un processo di periferizzazione in cui la cittadina sembra essere scivolata non tanto, o non solo, per una questione geografica, ma per ragioni economiche. I flussi globali (Appadurai, 2012; Ferguson, 1999, 2009, pp. 311-329; Harvey, 2001, 2010), che si definiscono principalmente in flussi economici e di capitale, sono stati deviati da Termini Imerese segnando un punto di rottura netto nella storia produttiva del territorio e nella sfera sociale ed esistenziale dei suoi abitanti.

Tuttavia, la marginalizzazione economica del territorio in seguito alla chiusura dello stabilimento non ha significato solo un punto di interruzione-



ne. Essa, infatti, si è trasformata in un incipit mitopoietico, che ha come punto focale lo spazio della fabbrica dismessa e le possibili attività produttive che potrebbero prendere il posto della Fiat.

Mitopoiesi. Primo movimento

Il primo di questi miti futurologici che riguarda una possibile rifunzionalizzazione del sito industriale in dismissione è proprio N. C. a raccontarlo e a commentarlo con un'aspra critica. Secondo questo informatore: «[A] Termini [...] ci sono 4/5000 firme per fare alberghi, parchi acquatici e turismo al posto della zona industriale. Questa situazione crea, come minimo, il dubbio alla politica, che dice: “Aspetta un attimo, ma qui nemmeno quelli che ci lavorano...” E molti di quelli che lavorano per la Fiat e indotto hanno firmato per riconvertire. Hanno firmato la petizione per dire alla Regione: “Facciamo altro.” Consapevoli che, su 1300, il posto di lavoro... i posti di lavoro... la visione più ottimistica, al livello occupazionale, sono 1000 posti. Gli altri 300 cosa fanno? [...] E poi ci sono tante cose che tecnicamente destano dubbi: la centrale dove la metti? I miliardi che stanno stanziando per l'interporto... l'interporto dove lo metti? Interporto chiaramente funzionale ad una zona industriale. [...] Quindi le fabbriche che lavorano cosa fai? Perché è vero: c'è il deserto, ma 3-4 scimuniti che fanno qualche cosa ci sono. Cosa fai? Dove li metti? Ciminiera, parco acquatico, ciminiera, museo, ciminiera... La zona ha una validità se è una zona completamente... se tutta l'area è franca, se no che fai? Che riconversione è? Quel progetto ha una valenza se comunque copre un'intera area. E comunque, nella migliore delle ipotesi, la centrale Enel che fai? Ti sembra che in due mesi puoi dire all'Enel: “Leviamo la centrale.” E poi, metti il parco acquatico accanto all'Enel, o metti il museo accanto all'Enel? Cioè di cosa parliamo? Eppure 4/5000 termitani hanno messo la firma».

La critica di N. C. si riferisce all'iniziativa promossa dall'ingegnere termitano Vincenzo Mantia fra il marzo e l'aprile del 2013. Nell'intenzione



del professionista locale, l'attuale zona industriale dovrebbe essere riconvertita in un polo di attrazione turistica che prevede, dopo una attenta fase di bonifica e sistemazione delle aree verdi, l'installazione di: un albergo tematico che ripercorra la storia della battaglia di Himera; un parco acquatico, anche questo basato sul celebre evento storico; una ludoteca e parco giochi e mestieri antichi delle Madonie; un centro di volo per aerei ultraleggeri e mongolfiere al servizio dei turisti; una fabbrica del cinema, dove saranno confezionati prodotti cinematografici completi e dove verrà installata anche una scuola di cinematografia. Il costo di tale progetto, secondo i calcoli dell'ingegnere, dovrebbe ammontare, considerando la fase di costruzione e di gestione dei primi 10 anni di attività, a circa 166 milioni di euro⁷.

È evidente come tale progetto avveniristico, nella situazione presente, sia difficilmente attuabile. Da un lato, infatti, è innegabile che la situazione economica italiana non veda sulla scena imprenditoriale degli investitori pronti a sostenere una spesa, quella di pertinenza dei soggetti privati, di circa 37 milioni di euro. Dall'altro lato la Regione Siciliana, che in un rapporto dell'Assessorato all'Economia datato 30 giugno 2012, valutava il proprio deficit in oltre 5 miliardi di euro⁸, difficilmente sarà in grado di fornire un supporto economico pari a circa 129 milioni di euro. A questo, come fa notare N. C., si aggiungono degli oggettivi problemi infrastrutturali come la costruzione dell'interporto commerciale e la presenza nella zona di altre attività economiche a carattere industriale, piccole e grandi, che comunque rendono la zona particolarmente insalubre e, nel caso di alcuni tratti di costa, anche pericolosa.

Al di là della fattibilità o meno di tale progetto, ciò che è da mettere in luce è il fatto che la sottoscrizione per la presentazione di questo piano di turismo integrato abbia raggiunto in poco tempo le 5000 firme, grazie

⁷ Per maggiori approfondimenti cfr. <http://sipuofare.eu/> (consultato il 26/07/2013).

⁸ Fonte: Assessorato Regionale dell'Economia (cfr. http://pti.regione.sicilia.it/portal/page/portal/PIR_PORTALE/PIR_Iniziativa/NumeriRS/numeri_SICILIA_def3110.pdf, consultato il 26/07/2013).



anche all'apporto dei lavoratori dello stabilimento Fiat e del suo indotto. Non credo, francamente, che tutti coloro che hanno firmato la petizione siano realmente convinti che il progetto dell'ingegnere Mantia possa partire ed essere realizzato, almeno in tempi brevi. Suppongo, piuttosto, che, con la cessazione della produzione automobilistica, lo spazio che occupa ancora oggi lo stabilimento diventa un luogo denso di memoria e profondamente simbolico. La fabbrica, infatti, rimane lì a ricordare a tutti, se non i fasti, quanto meno il benessere passato, ma anche il fallimento di migliaia di progetti di vita, la delusione per la perdita di un lavoro che si percepiva stabile e la precarizzazione professionale ed esistenziale della fase corrente. Ciò che rimane è uno stabilimento inerme, dismesso che si trasforma in una porta su un futuro incerto, bianco.

È su questo spazio bianco e, allo stesso tempo, denso di memoria che gli abitanti del luogo cercano di immaginare e attuare un nuovo futuro. Riprogettando quello spazio, riscrivendo un nuovo percorso da seguire sulla strada della poetica della vocazione turistica locale e ricorrendo ai miti della modernità (la Sicilia terra di turismo, tradizioni arcaiche e impareggiabili scenari da film) è come se, non solo l'ingegner Mantia, ma anche tutti quelli che hanno firmato la petizione, volessero riprogettare simbolicamente il futuro del territorio e delle proprie esistenze.

Mitopoiesi. Secondo movimento

La seconda questione che vede al centro la rifunzionalizzazione dello spazio della fabbrica è formulata direttamente dalle alte sfere del Governo Regionale. In questo caso, il 5 aprile 2013, nel corso di una riunione fra istituzioni e parti sociali, il Presidente della Regione Siciliana, Rosario Crocetta, fa un annuncio importante per i lavoratori della fabbrica: «Però in atto, noi qualcosa l'abbiamo fatta. Non all'interno, preciso subito, non all'interno dello stabilimento Fiat, ma all'interno dell'area di Termini Imerese che, in termini di occupazione, equivarrebbe ai due terzi dei lavoratori attualmente occupati nell'area di Termini Imerese. Si tratterebbe di



un impianto di biocarburanti, che verrebbe prodotto non con prodotti alimentari, quindi [...] non depaupererebbe la natura, ma i materiali di scarso rilievo dal punto di vista agricolo, come potrebbero essere le canne, le cose, fra l'altro noi lì... che occuperebbe circa 300 persone, più un indotto, che è di tipo agricolo che ovviamente non interesserebbe i lavoratori Fiat e che [...] potrebbe interessare anche molto il settore della forestazione. Noi abbiamo pensato di agevolare l'insediamento dell'impresa: abbiamo assicurato una rapida approvazione della pratica e anche il fatto che noi avremmo identificato, come Regione, una serie di aree nostre, non coltivate, che potrebbero essere destinate a questo attraverso l'impiego dei lavoratori forestali, per cui l'impatto, che noi potremmo avere, potrebbe essere più comprensivo, in termini occupazionali regionali. Da un lato avremmo la prospettiva dei lavoratori dell'industria, dall'altro *l'amu a finiri cu sta storia che i forestali un travagghianu*, che non sono produttivi, etc. Un altro impianto, nel campo della produzione energetica, sempre con base biologica, quindi a inquinamento zero, cioè interverremmo in questa area con impianti di totale rispetto ambientale e, quindi in qualche modo, che non farebbero a pugni con la vocazione turistica che ha quel territorio, di rispetto anche della natura e che utilizzerebbe sostanze, biomasse di tipo non alimentare, che potremmo applicare con la stessa formula. E quindi mi sembra una sessione di lavoro veramente notevole e intelligente, che metterebbe in campo due cose: non ci sarebbe l'indotto casuale, ma un indotto programmato in cui finalmente optiamo e troviamo anche i soldi per pagare questi lavoratori che vengono dalla de-forestazione: probabilmente daremmo un lavoro stabile anche a loro. L'altra era nell'ambito dei motori a gas. In pratica, loro vorrebbero dei ticket pre-elaborati, pronti per essere installati soprattutto per grandi... camion, trattori, ma anche automobili, etc. che verrebbero prodotti come ticket che, volendo, si possono anche installare nel territorio, ma capite bene, siccome uno degli obiettivi sarà quello della esportazione, alcuni di questi ticket verrebbero ovviamente esportati e poi installati in officine collegate in altre regioni. Loro si propongono, con questa cosa, il mercato del Sud Italia. Queste, per il momento, sarebbero

le tre proposte produttive che ci arrivano e che occuperebbero circa 750 persone. Quindi noi ci troveremmo già attualmente a una occupazione stimata fra le 650 e 700 persone che potrebbero, alcuni progetti, potrebbero partire entro la fine di maggio. E che, in ogni caso, [...] sono tutti fuori dallo stabilimento Fiat e che non abbiamo accettato, fino ad oggi, in altre aree».

Il governo regionale, quindi, nella persona del suo Presidente, annuncia che per Termini Imerese avrebbe prospettato l'ingresso di tre diverse aziende: due dovrebbero produrre biocarburanti ecologici e una terza un non meglio specificato ticket per motori a gas. Nel passo appena citato, Crocetta utilizza un linguaggio etereo, indefinito, sfuggente ma, allo stesso tempo, avveniristico, immaginifico. L'estrema indeterminatezza di espressioni come: *materiali di scarso rilievo dal punto di vista agricolo, come potrebbero essere le canne, le cose; oppure utilizzerebbe sostanze, biomasse di tipo non alimentare; o, infine, In pratica loro vorrebbero dei ticket pre-elaborati, pronti per essere installati soprattutto per grandi motori, motori... camion, trattori, ma anche automobili etc. etc.* è affiancata da termini avveniristici, dal sapore deduttivamente ipertecnologici, ma contemporaneamente legati al passato agricolo quali *biomasse, biocarburanti, energia pulita*. La vertenza Fiat e dei suoi lavoratori, però, nell'annuncio del Presidente è trattata solo di sfuggita. L'azienda del gruppo torinese, nel programma delle possibili soluzioni trovate dalla Regione Siciliana, non viene nemmeno menzionata; i lavoratori che dovrebbero, in un futuro tutt'altro che certo e definito, trovare impiego nelle tre aziende dovrebbero essere circa 650-700 (la metà circa degli operai, che alla data attuale ammontano a 1312) e, in ogni caso, le soluzioni prospettate non riguardano i dipendenti Fiat in cassa integrazione.

L'annuncio che, nell'intento del Presidente, doveva presumibilmente tranquillizzare i lavoratori e le organizzazioni sindacali, ha l'esatto effetto contrario perché troppo indeterminato e incerto: chi sono queste aziende? Da dove vengono? Che tipo di biocarburanti vogliono produrre e con quali risorse ambientali? Cosa c'entrano i lavoratori forestali? Cosa faranno i lavoratori della Fiat e dell'indotto? Quali sono i tempi di attuazione di



un simile progetto? Tutte domande queste che sono rimbombate a forza, masticate sotto banco, sussurrate fra le persone sedute a fianco e urlate contro il Presidente siciliano e il suo *entourage* durante i cento minuti di riunione. Domande, altresì, a cui non è stata trovata una risposta che delineasse una parvenza di certezza nel futuro.

Ma non è soltanto l'indeterminatezza del progetto presentato ad avere acceso gli animi. In definitiva, la prospettiva presentata dal governo regionale non è molto più indeterminata, confusa, precaria e avveniristica del progetto di turismo integrato dell'ingegnere Mantia. Ma perché in quel caso il progetto è stato approvato dagli abitanti del luogo, seppure con qualche incertezza, mentre la prospettiva di un'autorevole istituzione è stata aspramente criticata? Certo, è possibile sostenere che, mentre il progetto di Mantia parte dal "basso" ed è quindi espressione di una buona fetta della popolazione locale a cui è stato chiesto di impegnarsi per la realizzazione del progetto turistico apponendo il proprio nome su una petizione, nel caso delle prospettive economiche presentate da Rosario Crocetta sembra uno dei tanti progetti politici "paracadutati dall'alto", senza nessun tipo di interlocuzione con chi dovrebbe abitare accanto a quelle fabbriche, seppure presumibilmente ecologiche. Ma non basta ancora. Il fatto è che il Presidente Crocetta ha commesso anche l'errore di sottovalutare il valore simbolico dello spazio occupato dallo stabilimento Fiat. Se, nel caso del progetto di Mantia, questo prevede una riqualificazione del territorio della zona industriale termitana che ha al suo centro lo stabilimento Fiat, nel caso di Crocetta lo stabilimento, la zona industriale e i lavoratori di Fiat e dell'indotto sono cancellati negando a tutti la possibilità di rimodulare e rifunzionalizzare lo spazio che per quarantuno anni è stato il centro del sostentamento economico e del benessere per migliaia di persone del luogo.

Lo spazio della deindustrializzazione

Da quanto precedentemente esposto emergono due questioni principali legate al processo di deindustrializzazione del sito automobilistico di

Termini Imerese. Da un lato vi è la questione del rapporto globale/locale degli spazi produttivi nell'era della deindustrializzazione⁹; dall'altro lato si assiste a una riconfigurazione simbolica di quegli stessi spazi secondo modalità e punti di riferimento che vedono l'insorgere sulla scena locale di quelli che, per utilizzare i termini conosciuti da Roland Barthes, si potrebbero identificare come i miti d'oggi (la rimodulazione dello spazio di fabbrica secondo le linee del turismo integrato; la ripresa produttiva secondo i criteri dell'industria di ultima generazione con metodi di lavoro ad alta tecnologia ecologica). È al livello della sfera mitica, infatti, che possono essere categorizzati i progetti pensati per la rimodulazione dello spazio dismesso della Fiat siciliana. In quella dimensione sociale, cioè, che si pone in un tempo indefinito e volto a risolvere le contraddizioni del presente degli uomini. Come in alcuni miti tradizionali, i casi relativi alla Fiat di Termini Imerese fanno riferimento a una vicenda reale e collocabile nella storia, ma vengono attualmente risolti in una costruzione simbolica che fa riferimento all'immaginario dello sviluppo sostenibile, il quale, secondo i promotori delle istanze di riqualificazione industriale, non farebbe altro che valorizzare quelle che si vogliono come delle naturali vocazioni del territorio e degli abitanti.

È all'interno di queste dinamiche che la vicenda di Termini Imerese si delinea come profondamente intrecciata alla questione globale/locale. Se da un lato l'istallazione dello stabilimento Fiat ha fatto in modo che la modernità industriale e globale facesse la sua irruzione nel territorio, trasformandone la configurazione fisica e le caratteristiche socio-culturali degli abitanti; dall'altro la chiusura ha rappresentato sicuramente un evento drammatico e non ancora rielaborato pienamente. Si aggiunga, inoltre, che così come l'apertura dello stabilimento era avvenuta secondo il paradigma

⁹ La questione globale/locale è stata analizzata da diversi studiosi delle scienze sociali, anche in riferimento ai contesti industriali o di recente industrializzazione: cfr. Ong (1987); Appadurai (1996). Inoltre, diversi studiosi si sono occupati anche di analizzare i processi di deindustrializzazione in vari contesti socio-culturali: cfr. Ferguson (1999, 2009); Harvey (2001), pp. 128-157 (2010); Mollona (2009).

di azione sviluppatista, rivolto dalla classe politica e dirigente nei confronti delle masse lavoratrici del Mezzogiorno, nel secondo caso il medesimo paradigma è rivolto ai lavoratori dei paesi emergenti. Da alcuni decenni, infatti, il management aziendale ha tentato più volte di aprirsi a una concorrenza mondiale nella consapevolezza che, se la Fiat vuole sopravvivere come azienda automobilistica, deve spostare il suo baricentro produttivo vicino ai mercati attualmente più convenienti di quello europeo (cfr. Berta, 2006; 2011). È in questa ottica che, a detta del management aziendale, lo stabilimento siciliano risulta periferico e scarsamente competitivo, oltre che estremamente esoso per i suoi costi di gestione. È significativa, inoltre, come la dinamica globale/locale si renda palese anche al livello degli abitanti del territorio che, attraverso le loro azioni (per esempio, il cambio di intitolazione del viale antistante lo stabilimento siciliano o la progettazione di un grande polo turistico) si inseriscono nel gioco delle connessioni/disconnessioni¹⁰ attraverso pratiche simboliche volte alla ridefinizione dello spazio e alla rimodulazione/rifunzionalizzazione del sito produttivo e della memoria presente legata ad esso.

È in questo contesto, infine, che quello stesso spazio si presta alla mitopoiesi locale nel tentativo di trovare un nuovo posto e una nuova funzione economica di quel luogo, ma, soprattutto, di ripensare e progettare il proprio ruolo all'interno di quel perimetro territoriale che per quarantuno anni ha rappresentato la fonte di sostentamento di migliaia di persone. In questo spazio bianco, che è la fabbrica in dismissione, il processo mitopoietico è praticato sia da attori locali (l'ingegnere Mantia e le migliaia di persone che hanno firmato la sua sottoscrizione) sia da attori istituzionali (il Presidente Crocetta e il governo regionale). Nel primo

¹⁰ Il termine disconnessione è stato usato per la prima volta da James Ferguson (1999) in una monografia sulla condizione socio-culturale dei minatori di rame in Zambia, a seguito della dismissione delle miniere. Nell'ottica di Ferguson, se da un lato è indubbio che la globalizzazione ha posto in essere una grande varietà di connessioni culturali e economiche fra paesi talvolta molto distanti fra loro, dall'altro lato gli stessi processi hanno prodotto delle disconnessioni a seguito del dirottamento di capitali in zone del pianeta dove i mercati e le condizioni di produzione erano più convenienti.

caso lo spazio dovrebbe essere rimodulato recuperando una presunta vocazione turistica del territorio, di cui gli abitanti vanno particolarmente fieri nell'attuale fase di deindustrializzazione. La mitopoiesi qui è praticata attraverso una proposta che viene "dal basso", volta a inserirsi in quel processo di terziarizzazione e di economia di servizi analogo a quello che Harvey (2001, pp. 127-158) ripercorre nel caso di Baltimora. Inoltre, la dimensione mitica di questo progetto è ulteriormente rafforzata dal fatto che l'albergo e il parco acquatico, che dovrebbero sorgere al posto dell'area industriale attuale, sono tematici e hanno per oggetto attrattivo la battaglia di Himera (480 a. C.), combattuta a pochi chilometri da dove oggi sorge lo stabilimento Fiat. Il recupero di quella memoria gloriosa e la sua riproposizione ai turisti, agli avventori e alle scolaresche dovrebbe essere il ponte di unione fra un presente che si vorrebbe di rinascita e una vicenda passata e remota che attesta della sicura importanza storico-geografica del luogo. Il tentativo della creazione del polo turistico unisce la memoria presente a quella di un remoto passato al fine di rielaborare la chiusura dello stabilimento Fiat e di archiviare questa come una piccola deviazione nel percorso identitario dello spazio locale e dei suoi abitanti.

Nel secondo caso, invece, il Presidente Crocetta e il suo *entourage* attuano un processo mitopoietico che prende vita dalla vocazione rurale del luogo, nel periodo precedente all'istallazione dello stabilimento automobilistico, per costruire un futuro fatto di biomasse, biocarburanti e energia pulita. Un futuro che tenga conto del *know how* industriale del territorio e che trovi, nella chiusura dello stabilimento, l'occasione per una rinascita produttiva, economica ed ecologica. In quest'ultimo caso, tuttavia, la questione dei lavoratori della Fiat è scivolata in secondo piano. Il progetto regionale, infatti, più che concentrarsi sul reimpiego della forza-lavoro in cassa integrazione, è proiettato verso il rilancio del territorio come zona industriale di ultima generazione e, soprattutto, è volto al reimpiego dei lavoratori regionali in una logica di revisione e di razionalizzazione della spesa pubblica. Si evince, quindi, come nel progetto del governo regionale la questione dei lavoratori della Fiat sia in procinto di essere definitivamente



archiviata e camuffata come una delle innumerevoli emergenze quotidiane del territorio siciliano.

In apertura di questo scritto ho tentato di dar conto del contesto economico, politico e sociale in cui avvenne l'apertura dello stabilimento nel 1970. Un contesto profondamente influenzato dall'immaginario sviluppatista, esperito da istituzioni e attori locali, e che vedeva nell'industrializzazione e nella crescita capitalistica il solo modo di accrescere i propri introiti economici, da parte di istituzioni e aziende, e la sola via per uscire da un'esistenza di stenti e arretratezza, di fatica e incertezza, da parte della popolazione locale. Facendo uso di alcuni simboli molto in voga nel dibattito pubblico attuale e inserendo immagini, saper fare, vocazioni territoriali in cui vi è un continuo accostamento tra passato e presente, tra memoria e aspettativa futura, i progetti presentati si immergono pienamente nei processi caratteristici della mitopoiesi, ma non riescono ad essere pensati fuori dal paradigma sviluppatista proposto qui in chiave post-industriale e post-moderna.

In definitiva, entrambi i progetti sono profondamente connessi alle dinamiche della globalizzazione e, in entrambi i casi, ciò che gli attori sociali tentano di fare è una rimodulazione spaziale e produttiva capace di rilanciare l'economia della cittadina e dare ai suoi abitanti una speranza per continuare a costruire il proprio futuro *in loco*. Per fare questo i soggetti che li hanno elaborati hanno la necessità di intraprendere una narrazione sociale di tipo mitico che, prendendo come tema centrale lo spazio dismesso della fabbrica, tenti una rimodulazione di mitemi legati al passato e alla storia del territorio, ma che, allo stesso tempo, immagini un futuro profondamente influenzato dai mitemi legati all'immaginario moderno della crescita sostenibile.

Tuttavia, seppure fiducioso che tali progetti possano avere una sicura realizzazione, è innegabile che essi mancano di attenzione verso una questione fondamentale: il 30 dicembre 2013 tutti gli operai, Fiat e indotto, saranno licenziati e nessuno dei due progetti sarà ancora praticabile. Ciò che si registra, quindi, è sicuramente un grande sforzo immaginifico e, lo



ripeto, mitopoietico volto alla rimodulazione simbolica del territorio e alla risemantizzazione di un luogo carico di memoria e di speranze, come lo stabilimento automobilistico locale. Quel che accade nei fatti, però, è una sospensione di qualsiasi attività pratica su quello stesso luogo, che rende lo spazio produttivo sospeso, chiuso, dismesso e sostanzialmente in attesa di ciò che accadrà presto. Uno spazio che è stato rifunzionalizzato da luogo di lavoro, produzione e vita a simbolo di un fallimento globale.

Riferimenti Bibliografici

- Appadurai A. (1996) *Modernity at large. Cultural dimensions of globalization*, University of Minnesota; trad. it. (2012) *Modernità in polvere*, Raffaele Cortina Editore, Milano.
- Balsamo E. (1963) *I presupposti dello sviluppo industriale nel territorio di Termini Imerese. Relazione tenuta al Rotary Club di Termini Imerese il 12 giugno 1963*, Industria Grafica Nazionale, Palermo.
- Berta G. (1998) *Conflitto industriale e struttura d'impresa alla Fiat (1919-1979)*, Il Mulino, Bologna.
- Berta G. (2006) *La Fiat dopo la Fiat. Storia di una crisi. 2000-2005*, Mondadori, Milano.
- Berta G. (2011) *Fiat-Chrysler e la deriva dell'Italia industriale*, Il Mulino, Bologna.
- Buttitta A. (1996) *Dei segni e dei miti. Una introduzione all'antropologia simbolica*, Sellerio, Palermo.
- Buttitta A. Miceli S. (1989) *Percorsi simbolici*, Flaccovio, Palermo.
- Cancila O. (1995) *Storia dell'industria in Sicilia*, Laterza, Roma-Bari.
- Cersosimo D. (1996) *Da Torino a Melfi. Ragioni e percorsi della meridionalizzazione della Fiat*, in D'Antone L. (a cura di), *Radici storiche ed esperienza dell'intervento straordinario nel Mezzogiorno*, Taormina, 18-19 novembre 1994, Associazione Nazionale per gli Interessi del Mezzogiorno d'Italia, Roma, pp. 525-565.
- Clastres P. (1974) *La société contre l'état. Recherches d'anthropologie politique*, Les Éditions de Minuit, Paris.
- Olivier De Sardan J.-P. (1990) *Populisme développementiste et populisme en sciences sociales: idéologie, action, connaissance*, *Cahiers d'études africaines*, vol. 30, n. 120, 475-492.
- Olivier De Sardan J.-P. (1995) *Anthropologie et développement. Essai en socio-anthropologie du changement social*, Karthala, Paris.
- Ferguson J. (1999) *Expectations of Modernity: Myths and Meanings of Urban Life on the Zambian Copperbelt*, University of California Press, Berkeley-Calif.

- Ferguson J. (2009) *Global disconnect: abjection and the aftermath of modernism*, in Mollona M., De Neeve G., Parry J. (a cura di), *Industrial work and life. An Anthropological reader*, Berg, Oxford-New York, pp. 311-329.
- Greimas A. (1974) *Del Senso*, Bompiani, Milano.
- Harvey D. (2001) *A view from Federal Hills in Spaces of capital. Towards a critical geography*, Routledge, New York, pp. 128-157.
- Harvey D. (2010) *The enigma of capital and the crises of capitalism*, Oxford University Press, New York.
- Latouche S., 2004, *Survivre au développement. De l'imaginaire économique à la construction d'une société alternative*, Mille et une nuits, Paris.
- Lévi-Strauss C. (1964) *Il pensiero selvaggio*, Il Saggiatore, Milano.
- Lévi-Strauss C. (1966) *Antropologia strutturale*, Il Saggiatore, Milano.
- Lévi-Strauss C. (1980) *Mito e significato*, Il Saggiatore, Milano.
- Mollona M. (2009) *Made in Sheffielded. An ethnography of industrial work and politics*, Berghahn Books, New York-London.
- Ong A. (1987) *Spirits of resistance and capitalism discipline: factory woman in Malaysia*, State University of New York Press, Albany.
- Perna T. (1994) *Lo sviluppo insostenibile. La crisi del capitalismo nelle aree periferiche: il caso del Mezzogiorno*, Liguori, Napoli.
- Revelli M. (1989) *Lavorare in Fiat. Da Valletta ad Agnelli a Romiti. Operai, sindacati, robot*, Garzanti, Milano.
- Taylor C. (2005) *Gli immaginari sociali moderni*, Roma, Meltemi (ed. or. 2004, *Modern social imaginaries*, Duke University Press, Durham-London).
- Wunenburger J. J. (2008) *L'immaginario*, il Melangolo, Genova.

