

# OPERAI CONTRO

GIORNALE PER LA CRITICA, LA LOTTA, L'ORGANIZZAZIONE DEGLI OPERAI CONTRO LO SFRUTTAMENTO



**La Fiat licenzia  
Il governo collabora  
Gli operai bloccano tutto  
Lo scontro è solo all'inizio**

LOTTE ALLA FIAT

# LA CLASSE SCOMPARSA ERA SOLO NASCOSTA

Il piano dei licenziamenti è operativo. La Fiat ha concordato col governo come eliminare dalla produzione 8110 dipendenti. Questa è la sostanza dell'operazione. La prima questione su cui ragionare riguarda il potere reale, in questa società, dei dirigenti industriali, dei banchieri, in una parola dei padroni. Quando sulla base dei loro interessi economici decidono che migliaia di persone devono ridurre il loro tenore di vita già basso scendendo verso la soglia della povertà non c'è verso di farli desistere: "così è, così va fatto". Dai preti agli artisti, dai parlamentari ai registi possono venire accorati appelli, proposte fantastiche di soluzioni alternative, niente da fare. Il padrone e l'inamovibile con i suoi licenziamenti necessari. Se ne strafrega, gli uomini della sua corte sono al suo servizio ed alla fine capiranno il suo piano.

Questa dittatura incide direttamente sulla condizione sociale di migliaia di individui. All'operaio che va in CIGS, da un giorno all'altro gli si toglie una buona fetta di salario. Per inciso l'integrazione dell'80% ha un limite massimo. Su uno stipendio comprensivo di tredicesima, anzianità, idennità turni e premi vari del valore di 1100 euro la copertura effettiva si aggira attorno al 60% circa. Se poi, come in realtà si svolgerà, dalla cassa integrazione molti passeranno al licenziamento si capisce bene come la decisione inappellabile del padrone è una condanna a scivolare nella miseria senza appello. Ognuno sul piano Fiat ha potuto dire la sua. In televisione i programmi si sono sprecati, interviste in strada e in studio. La libertà di parola si è manifestata in pieno, ma il piano dei licenziamenti è restato lì come scritto sulla pietra. Gli illusi potevano veramente pensare che Agnelli e le banche avrebbero ascoltato cardinali e presidenti regionali? Esponenti del governo?

Pensavano veramente che Maroni, ministro del lavoro, tenesse fede alla dichiarazione "non concederò gli ammortizzatori sociali se non cambia sostanzialmente il piano, non regalerò i soldi dello stato alla Fiat"? Il profitto ha le sue necessità e le sue necessità si sono imposte tirando dritto. La dittatura del profitto si combatte come tale o le scelte del padrone non potranno essere mai messe in discussione.

Il padrone capisce solo le ragioni dei suoi affari economici e la forza della classe avversa quando scende in campo. La forza degli operai, la sola che può dare qualche risultato, anche se transitorio ed instabile fino alla resa dei conti.

\* \* \*

Oltre tutte le chiacchiere sull'industria italiana il governo non ha fatto altro che finanziare l'espulsione dalla produzione di migliaia di operai. La mobilità lunga è nient'altro che la scelta di accollarsi il mantenimento di una massa di nuovi poveri prelevando i soldi dalle casse dello stato. Accompagnano gli operai alla pensione con un sussidio miserabile mentre dall'altra vogliono elevare l'età pensionistica. Su Termini Imerese la beffa è ancora più grande, la promessa di una riapertura legata all'andamento dei mercati che nessuno



Le foto di questo numero si riferiscono ai cortei e ai picchetti davanti alla Fiat di Termini Imerese (Foto di R. Canò)

potrà imporre, con un sicuro dimezzamento degli organici e una riduzione dei salari. La chiusura di fatto di Arese e il ridimensionamento di Mirafiori. In realtà il piano Fiat è reso operativo dall'intervento del governo che copre i costi dello scivolo ai licenziamenti.

La nuova frontiera dei rapporti sindacali è stata sperimentata con la Fiat. Il padrone decide la ristrutturazione sulla base dei suoi interessi di profitto, tratta con chi gestisce il finanziamento degli ammortizzatori sociali, si mette d'accordo e manda le lettere. Il governo sensibile ai problemi sociali, voti e clientele locali, butta sul tavolo un po' di miliardi, qualche modifica sulla mobilità e la roba può andare. Il sindacato, terzo soggetto della trattativa classica è messo da parte. Il governo Berlusconi ha assunto a sé la funzione di gestire i licenziamenti concordando tempi e modi direttamente con gli industriali.

Il sindacato paga per avere per lunghi anni svolto la stessa funzione. Con gli stessi strumenti, prepensionamenti, CIGS, mobilità ha concordato la chiusura di centinaia di fabbriche, ammorbidito tanti operai e sabotato la loro resistenza. Ma oggi, nelle lotte degli operai Fiat si è manifestato un accanimento a resistere che non si registrava da tanto tempo, non era facile chiudere la vicenda con il solito accordo "di più non si poteva ottenere". I dirigenti sindacali lo hanno capito e non si sono resi subito disponibili ad una clamorosa svendita. "Non servite più" devono aver pensato Berlusconi, Fini, Maroni e i dirigenti Fiat. Si sono presentati con un prendere o lasciare e i tre non hanno potuto far altro che lasciare. Il più incarognito è Pezzotta, trattato male degli stessi a cui aveva regalato un accordo sui licenziamenti liberi, un altro su 3000 esuberanti a luglio e proprio alla Fiat. Il sindacato

paga per il suo collaborazionismo, quando si accettano le necessità dei padroni come centrali, quando si impongono agli operai anni di sacrifici, contenimento salariale, rapporti di lavoro irregolari si imbocca una strada senza ritorno. I padroni vogliono sempre di più e al minimo tentennamento sono essi stessi a scaricarli, non sanno più cosa farsene. Gli operai tanto meno, ricordano tutti i tradimenti, gli accordi capestro, il sabotaggio delle lotte.

\* \* \*

Quasi tutto il mese di novembre gli operai l'hanno fatto per strada. Scioperi, manifestazioni, blocchi non si contano più. Hanno riaperto la questione operaia imponendosi a tutta la società. La classe scomparsa era solo nascosta. Tempi e modi della lotta si sono man mano unificati. Da Termini a Torino stessi blocchi stessa determinazione e siamo agli inizi. Gli operai delle fabbriche in crisi hanno fatto pressione sulle fabbriche dove la produzione tira per unificare il fronte di lotta. Il blocco di Melfi è stato osteggiato dalla Cisl e dalla Uilm, la Fiom provinciale e nazionale hanno tentato di ridimensionarlo senza riuscirci. Gli operai di Melfi hanno invece capito il senso della protesta, anche se non si sono presentati in massa ai picchetti. Non veniamo da anni di solidarietà militante, scioperi duri, abitudine a lottare assieme, ma si fa presto ad imparare.

In questo mese nuove forme di lotta si sono manifestate, accanto ai vecchi blocchi concordati se ne sono fatti di nuovi senza mediazioni; accanto ai vecchi tromboni sindacali nuovi capi operai si sono messi in evidenza. Sono questi che hanno organizzato le lotte direttamente, se avessero dovuto aspettare qualche indicazione dai dirigenti sindacali sarebbero ancora a discutere quante ore di

sciopero unitario fare per il prossimo anno. Ora le lettere sono partite. Il sindacato tagliato fuori non può far altro che chiamare alla lotta mentre tenterà di tenerla nei limiti di qualche sciopero in modo da stemperare la tensione. Una porta gli è stata lasciata aperta e non è detto che non vi entrino, contrattare a livello di stabilimento l'applicazione degli ammortizzatori sociali.

Gli operai vogliono ben altro, sollevare una tale ribellione da rendere ingestibile il piano Agnelli-Berlusconi sui licenziamenti. Il blocco di tutta la Fiat è il primo passo necessario. La produzione fatta dagli operai non esca dagli stabilimenti. Agnelli colpisce economicamente gli operai, è giusto che gli operai colpiscano economicamente Agnelli. La ribellione degli operai Fiat deve investire gli operai dell'indotto, e tutti gli operai dell'industria. Poi è bene che tutta la società venga coinvolta, non si può far finta che non stia succedendo niente quando migliaia di persone scendono verso la povertà solo perché il re e la sua corte hanno deciso che deve essere così.

L'ultima questione che si è posta in questi giorni è la presenza degli operai direttamente impegnati nelle lotte al tavolo delle trattative. Nessuna. Ancora vi sono seduti Pezzotta, l'artefice degli accordi sull'articolo 18, Angeletti, suo compagno di accordi separati, ed Epifani, il duro del momento che aprì la liquidazione della scala mobile. Nei prossimi giorni vedremo se nella lotta si formerà una nuova generazione di operai militanti capaci di unire le forze, togliere la delega ai sindacalisti venduti, imporsi come nuovi e diretti agenti contrattuali.

Una nuova generazione, mentre scopre che la lotta ai licenziamenti si vince solo rovesciando il padrone, non ha paura di rispondere che il padrone venga rovesciato. **E.A.**

IL PUNTO

OPERAI CONTRO  
DICEMBRE 2002 - n° 104

2

# LE BALLE CHE CI DANNO DA BERE

Un intellettuale americano dimostra come il suo governo ha nascosto la verità, ha mentito per giustificare vere guerre di aggressione per precisi interessi economici. Se ne fosse sentito uno in Italia, contro i nostri governi, contro le balle che hanno coperto le imprese da pacificatori umanitari in Somalia, nei Balcani, in Afghanistan ...

In un volumetto di circa 140 pagine, pubblicato in italiano da Fazi Editore, troviamo raccolti dieci brevi saggi di Gore Vidal. Tutti improntati a ricostruire verità scomode, ovvero a elencare le sonore balle che sono state raccontate agli americani e al mondo intero. Come si legge nel retro di copertina, «Vidal tocca ... capitoli sporchi della storia americana del novecento: da Pearl Harbor a Hiroshima, dal mancato rispetto di Jalta alla Dottrina Truman, dagli interventi in America Latina all'espandersi delle basi militari USA in tutta l'Eurasia...».

Ma è sul primo di questi saggi che ci soffermeremo ampiamente: quello dedicato all'11 settembre, alla guerra all'Afghanistan e all'Iraq. Titolo del saggio: **Le menzogne dell'impero e altre tristi verità.** Sottotitolo, ancor più significativo: *Perché la giunta petroliera Cheney-Bush vuole [adesso] la guerra con l'Iraq.* Il traduttore dimentica quel "now" [ora o adesso] che ci sembra invece rilevante.

Il saggio colpisce principalmente per due ragioni. La prima è che la feroce accusa viene mossa proprio da un americano che ci crede nel sistema americano, ma non per questo si beve tutte le fandonie del governo americano, menzogne che invece i media, «ben pasciuti di disinformazione da servizi segreti controllati dall'esecutivo, come la CIA», e «dominati dall'America delle corporation», fanno rimbalzare in tutto il mondo. Un'accusa quindi proveniente dal corpo stesso dell'"impero" e per ciò di maggior valenza e onestà intellettuale.

La seconda ragione è che nel circostanziare le accuse al governo Bush prendono luce le vere ragioni economiche che hanno portato prima alla guerra e all'occupazione militare dell'Afghanistan e adesso alla guerra con l'Iraq. Ma così facendo la denuncia di Vidal colpisce tutti i governi che hanno partecipato al massacro afgano e i vari politici e scribacchini che l'hanno giustificato, usando gli attacchi dell'11 settembre.

Vidal, invece, dice chiaramente che il piano USA di attacco all'Afghanistan era pronto da tempo e da ben prima dell'11 settembre, tanto che la giunta l'ha potuto attuare «così rapidamente perché doveva semplicemente tirare i piani "fuori dal cassetto"». L'11 settembre dunque usato come pretesto davanti all'opinione pubblica e al mondo intero per la guerra da tempo programmata ai talebani. Esattamente come gli USA usarono Pearl Harbor per la seconda guerra mondiale.

Vidal si spinge oltre, teorizza, e per questo chiede esplicitamente l'impeachment del Presidente, che la giunta «ha lasciato il popolo americano all'oscuro di un imminente attentato a due delle nostre città, in previsione dell'attacco che gli Stati Uniti avevano già progettato contro i talebani in Afghanistan».

La cronologia degli avvenimenti, dalla ricostruzione di Vidal, cambia completamente. Prima, nel luglio 2001, gli Usa minacciano esplicitamente il governo afgano. A Berlino «un ex funzionario del

dipartimento di Stato, Lee Coldren, [viene] incaricato di trasmettere un messaggio dell'amministrazione Bush»: «Gli Stati Uniti si dichiarano sdegnati con i talebani al punto di prendere in considerazione la possibilità di un'azione militare ... con dettagli molto precisi su cosa avrebbe fatto Bush per vincere».

Poi c'è l'11 settembre di cui «esiste quindi la possibilità che quella di Bin Laden fosse un'azione preventiva contro quelle che erano percepite, da parte sua, come minacce americane». E a questo punto la giunta scatenò la guerra "giusta" ai talebani, invadendo l'Afghanistan.

«Dunque, è per vendicare quei tremila americani massacrati da Osama che abbiamo ridotto a un mucchio di macerie l'Afghanistan? Sembra proprio di no» - Continua Vidal, che individua quindi negli oleodotti e gasdotti che debbono passare per l'Afghanistan la vera ragione della guerra. «Al fine di portare di fronte alla giustizia (vivo o morto) questo peccatore [Osama Bin Laden] l'Afghanistan ... è stato reso luogo sicuro non solo per la democrazia ma anche per la California Union Oil, il cui progetto per un oleodotto che, partendo dal Turkmenistan, attraverso l'Afghanistan e il Pakistan fino al porto di Karachi nell'Oceano Indiano era stato abbandonato sotto il caotico regime dei talebani. Al momento, il progetto di costruzione dell'oleodotto ha ottenuto l'approvazione grazie all'insediamento da parte della giunta di un impiegato della Unocal come inviato americano alla democrazia appena nata, il cui presidente è anche lui un ex impiegato della Unocal».

D'altra parte cosa aspettarsi dal governo USA, la giunta petroliera, con tutti i suoi membri con interessi diretti nel petrolio? «Bush senior del Carlyle Group, Bush junior dell'Harken, Cheney dell'Halliburton, Condoleezza Rice della Chevron, Rumsfeld dell'Occidental».

Giochi e giochetti, servizi segreti internazionali, CIA, intralazzi diplomatici, incontri ufficiali e ufficiosi tra governi, tutto questo viene denunciato da Vidal per smascherare le menzogne dei media americani. Per fare questo si appoggia soprattutto alle notizie apparse in Europa dove asserisce è rimasta maggior libertà di opinione e «dove la maggior parte [è] schierata contro di noi». Vidal si riferisce alla spaccatura tra USA e Europa sulla guerra all'Iraq: «La Germania e il Giappone finanziarono la guerra del Golfo, con riluttanza - e il Giappone, all'ultimo minuto, fece le bizze sul tasso di cambio all'epoca dell'accordo. Oggi, la Germania di Schröder dice no. E il Giappone, zitto». Ha quindi ben presente il problema, ma non spiega perché proprio "adesso" la giunta vuole la guerra con l'Iraq e cosa veramente prima del luglio 2001 ha sdegnato gli americani nel comportamento dei talebani. Così preso dal legittimo accanimento contro la giunta, ma anche dall'individualizzazione del problema, non riesce a entrare nel merito del conflitto USA-Europa, del contrasto tra gli interessi petroliferi della giunta americana con la giunta

europea, Afghanistan e Iraq in mezzo.

Qualcosa traspare in qualche frase del saggio, come ad esempio quando afferma che «senza dubbio la propaganda di guerra sta fabbricando le "prove" della connessione tra l'Iraq e l'11 settembre. Ma è un lavoro arduo, reso ancor più impervio dalle storie, riportate dai media americani riguardo ai ricchi giacimenti petroliferi dell'Iraq che - in nome della salvezza del mondo libero - devono essere riassegnati al controllo degli USA e dei suoi consorzi petroliferi». Cogliamo quel "riassegnati", ma è un po' poco. A chi ora erano in mano o a chi stavano andando in mano? Parliamo dei giacimenti iracheni di Kirkuk cui

mirano i francesi? Quali accordi le borghesie europee stavano intrecciando alle spalle degli USA con i talebani prima e Saddam adesso?

E' un peccato che Vidal, con lo stessa accuratezza con cui ha ricostruito che il governo americano ha aspettato il crollo delle Twin Towers e forse vi ha anche partecipato attraverso il Pakistan, per aver il pretesto della guerra, non ci racconti anche degli sgarri europei agli USA. Ma forse, giustamente, non era suo compito. Dovremmo invece reclamare un intellettuale europeo che mostri altrettanta onestà intellettuale contro il proprio governo europeo.

R.P.



## CECENIA

# VIAGGIO NELLA NORMALIZZAZIONE

L'occidente democratico ha bisogno del macellaio Putin per i suoi affari. I giornalisti occidentali, a novembre, sono stati invitati dai padroni russi per testimoniare i progressi della normalizzazione in Cecenia. Nonostante le buone intenzioni della stampa borghese occidentale i giornalisti hanno dovuto denunciare la vera situazione. Grozny, dopo settimane di bombardamenti e ridotta ad un cumulo di macerie, fu riconquistata dalle truppe della borghesia russa nel febbraio del 2000.

I giornalisti a novembre del 2002 raccontano: «Quasi tre anni dopo camminiamo fra gli stessi palazzi scheletrici, le stesse macerie recintate dal filo spinato su cui penzolano i cartelli con la scritta mine, lo stesso silenzio avvolgente e irreale».

Tutta la Cecenia è ridotta ad un cumulo di macerie e fosse comuni. La guerra dei padroni contro l'autodeterminazione della Cecenia, su un milione di abitanti, è costata al popolo ceceno oltre 100 mila morti e 200 mila profughi.

Il capo del governo borghese della Russia, con la complicità dei padroni occidentali, può dichiarare tranquillamente che la guerra contro la Cecenia è un affare interno della Russia, che i partigiani ceceni sono dei terroristi e che l'azione dell'imperialismo russo proseguirà fino al loro sterminio. Così la borghesia russa giustifica i massacri della popolazione civile del Caucaso per continuare tranquillamente a controllare gli oleodotti e giacimenti di petrolio.

I padroni occidentali gli stringono calorosamente la mano e tacciono. Tacciono per difendere gli affari dei padroni occidentali in Russia. Anche la sinistra democratica borghese italiana tace. Sono contro l'autodeterminazione del popolo ceceno.

I ceceni possono solo combattere per difendersi dai padroni.

La posizione degli operai in tutto il mondo non può che essere: contro i propri padroni, per il diritto di ogni popolo all'autodeterminazione.

L.S.

# “TRE GIORNI DI BLOCCO ABBIAMO DECISO, E TRE GIORNI SARANNO ...”

## Martedì 3 dicembre

Giornata piovosa. Nella piana di Melfi il tempo è contro gli operai. Dopo giorni con clima primaverile, proprio oggi arriva l'inverno. Gli operai di Termini Imerese arrivano con i pullman pagati anche dalla solidarietà militante, ma principalmente dal sindacato e dagli enti locali siciliani. Una cassa di sciopero autonoma non esiste. Viene immediatamente da chiedersi cosa succederebbe se questa alleanza si sfaldasse, se gli operai cominciassero ad andare avanti da soli, se questa copertura svanisse.

Il blocco è totale. Passano solo quelli della Barilla che hanno accessi comuni alla SATA e i poliziotti. Gli operai di Melfi rimangono a casa. Solo pochi crumiri si affacciano e fanno dietro front. I pullman di solito pieni, oggi girano vuoti. Davanti agli ingressi, rappresentanze da diverse fabbriche. Da Pomigliano Fiom e Slai. Ci sono gruppi organizzati e singoli compagni che danno una mano nel pomeriggio. C'è una grossa affluenza di giornalisti. Si sprecano le interviste. Di Melfi c'è solo la minoranza più combattiva della fabbrica, sono Fiom, SLAI, FAILMS. Mancano completamente FIM e UILM. Corre voce addirittura che quelli della FIM stanno organizzandosi per sfondare i picchetti. E' ufficiale che non sono d'accordo con questa "guerra tra poveri", come la definiscono. In effetti, ragionandoci, c'è da ricordare che questi sono solo e sempre d'accordo con l'azienda.

Viene la sera. Il tempo peggiora. Ai picchetti rimangono gli operai di Termini Imerese e quelli che ancora resistono di Melfi. Sono quasi ventiquattro ore di fila in piedi. La "logistica" risulta un fallimento. Le palestre promesse per dormire non vengono date. Da mangiare, panini, qualche pezzo di pizza, acqua. I più stanchi dormono nei pullman.

In piena notte arrivano alcuni delegati della New Holland da Modena. Passa la notte. La mattina primo turno e qualche battibecco con un crumiro. Ma anche stamattina i pullman sono vuoti.

In mattinata inoltrata passano veloci due auto di carabinieri. L'accordo è quello di farli circolare, ma passano veloci, rasenti al picchetto. Alcuni compagni riconoscono nelle auto un dirigente SATA e due impiegate. Sale la rabbia. Da quel momento si decide di non far passare più nessuno, compresi i poliziotti, se i tre che sono entrati non escono immediatamente. Pochi minuti e questi escono. E' la migliore dimostrazione del clima che c'è. Non conviene far salire la tensione. I poliziotti sono stranamente gentili. Hanno avuto l'ordine di smorzare ogni tensione, parlano con gli operai ai picchetti. La FIAT oggi è una polveriera e gli operai di Termini Imerese sono la miccia che può farla esplodere.

In giornata arrivano altri compagni. Dalla Magneti Marelli di Bologna arriva, benedetta, una cucina da campo.

Delegati Fiom da Pomigliano. Cinquanta NO GLOBAL con Caruso appena liberato. Melfi è una calamita per rompicatole.

Nel pomeriggio si comincia a discutere. La dirigenza Fiom vorrebbe liberare le entrate il giorno dopo per andare a Roma in occasione della trattativa. La maggior parte degli operai non è d'accordo. I più sono convinti a continuare il blocco. E' qui che la FIAT si fa più male, sul portafoglio. Arriva la sera e nessuna decisione è stata ancora presa.

## Mercoledì 4 dicembre, pomeriggio

Anche al secondo turno non è entrato nessuno. Comincia a calare la sera. Strane voci circolano ai picchetti. Si dice che una parte degli operai vuole andare a Roma il giorno dopo in occasione della trattativa. La prima reazione è di riflessione. Sono solo voci per ora. Poi arriva la posizione ufficiale: la RSU di Termini Imerese, "dopo ampio dibattito" ha deciso di lasciare Melfi la mattina dopo. La reazione operaia ora è di aperta opposizione a questa smobilitazione. La parola d'ordine è: "Tre giorni di blocco abbiamo deciso e tre giorni saranno".

I compagni della SATA e della New Holland, presenti ai picchetti, improvvisano veri e propri comizi per sostenere il blocco, ma tra gli operai di Termini Imerese la voglia di rimanere è già più forte di tutto. "Cosa ci andiamo a fare a Roma"? E' qui che facciamo più danno ad Agnelli". La CGIL ha paura di quello che essa stessa ha evocato: centinaia di operai combattivi che vogliono far perdere soldi al padrone, questa volta senza tentennamenti, determinati. Farli rimanere lì fuori è pericoloso. Specialmente ora che a Roma si tratta. Se ne esce un accordo bidone chi li fermerà più? Le pressioni sulla CGIL, per ricordarle la sua storia di sindacato "responsabile", devono essere tantissime. E i sindacalisti non demordono. Quella che era apparsa una posizione della RSU di Termini Imerese diventa sempre più la posizione ufficiale della CGIL e della Fiom. Comincia il lavoro ai fianchi. Si smobilita la cucina da campo della Magneti Marelli di Bologna. Vengono i furgoncini della CGIL per prendersi i tendoni dei picchetti, ma gli operai glieli rifiutano. Si ha notizia che i giornali radio stanno già comunicando che il "blocco di Melfi è finito". Arrivano dirigenti sindacali per convincere gli operai a smobilitare. Compare anche la segretaria di Rifondazione Comunista di Potenza, che comincia a disseminare dubbi e timori. "Se continuate i blocchi" dice ad un nutrito gruppo di operai "sarete senza copertura politica e sindacale e ciò può essere molto pericoloso". Ma la rabbia sale e la segretaria capisce ben presto che è il caso di cambiare aria e, così, si dilegua alla chetichella. Ai picchetti tutti capiscono che è un colpo basso. All'indomani, grazie alle notizie dei giornali radio verranno molti più operai per riprendere il lavoro

e la tensione salirà. Si parla di vero e proprio tradimento. Si cominciano a notare figure strane ai picchetti che ascoltano le discussioni individuando i più determinati. Qualche compagno avverte tutti di queste "strane" presenze. Sembra che gli operai stiano cedendo. I sindacalisti presenti riprendono coraggio e cominciano ad affermare apertamente che il "blocco è finito". Non si parla neanche più di Roma. Vogliono semplicemente riportare tutti a casa. Ma hanno sbagliato le previsioni, perché nessun pullman va via. A sparire da quel momento saranno solo tutti i responsabili sindacali, che non si vedranno più.

La notte che passa è carica di tensione. Quelli che sono ai picchetti hanno solo un po' di vino, il fuoco dei falò e le "merendine" che il vicino stabilimento della Barilla fa avere agli operai Fiat in cambio del lasciapassare ai picchetti per i propri lavoratori. Grande affermazione di solidarietà di classe tra capitalisti!

## Si fanno le 5.00 del 5 dicembre

Ai picchetti si è in pochi. Sono decine di ore di veglia per tutti. Gli operai melfitani e modenesi che hanno sostenuto più di tutti l'importanza della continuazione del blocco tra gli operai di Termini Imerese sono esausti, senza voce. Arrivano i poliziotti. Sono molti di più di ieri. Scendono dai loro gipponi, alcuni si avvicinano ai fuochi. Il clima è pesante. Molti poliziotti e pochi operai e il primo turno si avvicina. Sono le 5,20. Cominciano ad arrivare gli altri operai di Termini Imerese, hanno dormito nei Pullman. Il picchetto si anima. Sono ancora tutti lì. L'affluenza degli operai del primo turno è molto più massiccia del giorno prima, hanno ascoltato la radio e credevano che si lavorasse. Sono molti. I compagni ai picchetti parlano. Le loro voci martoriate da ore di discussione e di freddo devono rianimarsi per forza, devono convincere. Gli operai che arrivano non fanno storie. Prendono atto che il blocco continua, salutano e vanno via. Qualcuno rimane

e solidarizza. Si fanno passare solo i lavoratori della Barilla. Si cerca di discutere e di evitare casini. I poliziotti sono stati addolciti con un bel po' di "merendine" Barilla, ma sono sempre lì e ci ricordano con la loro presenza che se qualcuno di quelli che arrivano volesse entrare, loro non avrebbero dubbi con chi schierarsi tra la FIAT e gli operai ai picchetti. Il turno viene bloccato. Comincia a fare giorno. Si tira un sospiro di sollievo. I "fratelli" si guardano negli occhi e sorridono.

In mattinata arrivano delegazioni Slai Cobas da Pomigliano e da Termoli. Arrivano alcuni pullman con giovani di Rifondazione. I compagni dei picchetti li vogliono utilizzare per rinforzare il blocco. Ormai sono esausti, ma vogliono tirare almeno fino al secondo turno. Si riaffaccia alla ribalta la segretaria di Rifondazione di Potenza, quella che sosteneva i sindacalisti la sera prima nel tentativo di smobilitazione. Dice che i ragazzi di Rifondazione non accettano "cappelli in testa" e non si fanno comandare da nessuno. Un compagno dei picchetti, della SATA, anche lui di Rifondazione si arrabbia e, a muso duro, le chiede allora che cosa è venuta a fare lì. Di fronte a questa elementare domanda, la tensione si stempera. I giovani di Rifondazione decidono di andare tutti insieme a rinforzare un picchetto. Si arriva fino alle 15,30. Il secondo turno è bloccato. Gli operai decidono che è arrivato il tempo di tornare a casa. "Tre giorni di blocco abbiamo deciso e tre giorni saranno". La promessa è stata mantenuta nonostante i voltafaccia dei sindacalisti. I pullman di Termini Imerese vanno via. Passano tutti al picchetto della "Barilla". Giù ci sono i melfitani e i modenesi. I saluti sono calorosi.

Per tre giorni, contro ogni avversità e contro quelli che volevano smobilitare, hanno resistito.

Una sola classe, un solo interesse, un'unica testa.

F.R.

OPERAI  
CONTRO

Redazione: Via Falck N° 44  
20099 Sesto S. Giovanni (MI)  
Reg. Trib. Milano 205/1982  
Dir. Resp. Alfredo Simone  
Stampa: arti grafiche Colombo - Via M. D'Azeglio, 16 Gessate (MI)

## Abbonati a OPERAI CONTRO

Abbonamento ordinario annuale € 15

Abbonamento sostenitore annuale € 80

Inviare l'importo tramite c/c postale N° 22264204  
intestato a ASSOCIAZIONE CULTURALE ROBOTNIK  
casella postale 20060 Bussero (MI)

CHIUSO IN REDAZIONE SABATO 07 DICEMBRE 2002

Per contatti: Associazione per la Liberazione degli Operai  
Via Falck, 44 - 20099 Sesto S. Giovanni (MI)

Sito AsLO: <http://www.asloperaicontro.org>  
OC telematico: <http://www.operaicontro.org>

# UN LAMPO DI RIBELLIONE

Intervista a R. Canò, fotografo, di ritorno da Termini Imerese

**D.** Quando sei partito per Termini Imerese, cosa ti aspettavi di trovare?

**R.** Quello che ho trovato. In pratica c'è un clima molto teso. Li stanno portando alla disperazione. Però ho visto, come puoi vedere anche dalle foto, la forte lotta e la voglia di non piegarsi alla Fiat.

**D.** Il venerdì, quando c'è stato lo sciopero, come è stata la partecipazione?

**R.** C'erano almeno 50 mila persone, tra operai della Fiat, dell'indotto e gli altri operai della provincia. C'era anche qualche gonfalone, e ha parlato anche il sindaco di Termini Imerese.

**D.** Che è di Forza Italia se non sbaglio.

**R.** Sì, il sindaco che si è messo in mezzo alla lotta, con la sua demagogia, il populismo alla Peron.

**D.** Quando sei stato giù gli operai erano davanti alla fabbrica, picchettavano, che facevano in quei momenti?

**R.** Sì, erano presenti i picchetti, c'era una grossa presenza degli operai davanti alla fabbrica. Poi sono andati ad occupare la stazione, si muovono parecchio.

**D.** Secondo te gli operai si sono mossi in maniera spontanea, o in modo organizzato, preciso?

**R.** A me è parso che attendessero direttive da parte dei sindacalisti presenti davanti alla fabbrica.

**D.** Tu affermi che tutte le forme di lotta svoltesi in quei giorni, dall'occupazione dei binari, dall'occupazione del porto e dell'azione al porto di Messina sono state organizzate sotto l'egida del sindacato o...

**R.** Dalla Fiom sicuramente. Loro (gli operai) vorrebbero fare qualcosa di più forte. Infatti ieri c'era scritto sul giornale che gli operai erano intenzionati a non far sapere che cosa avrebbero fatto nei giorni seguenti, lasciando presagire forme più dure di lotta. Comunque quello che trapelava era uno stato di smarrimento davanti alla situazione. Infatti quando fu messa in giro la notizia che forse sarebbe subentrata la Toyota al posto della Fiat; notizia messa in giro da Cuffaro e da Lutwark, gli operai sono rimasti spaesati, non sapevano che fare davanti a queste notizie. Comunque quello che mi è sembrato, è che stanno pendendo sempre dalle labbra dei sindacalisti. Non mi è sembrato che ci fosse stata una autorganizzazione della lotta da parte degli operai.

**D.** Vuoi dire che non c'è neanche un comitato spontaneo di operai che organizza le lotte?

**R.** No, non mi è sembrato. Hanno riferimento ai loro sindacalisti riconosciuti.

**D.** Intendi dire le Rsu di fabbrica o anche i provinciali del sindacato?

**R.** Soprattutto le Rsu di fabbrica.

**D.** Chi c'è in fabbrica nelle Rsu?

**R.** Cgil, Cisl e Uil oltre ad una piccola rappresentanza dell'Ugl.

**D.** Ci sono sindacati di base?

**R.** No.

**D.** Comunque la cosa importante è che facevano riferimento, quando si muovevano, soprattutto ai loro Rsu?

**R.** Sì. Gli operai, quando mi parlavano, dicevano che a Termini Imerese la Fiat c'è da 26 anni. Prima loro facevano i contadini, i pastori o altri lavori legati alla campagna. Quindi questi operai non

hanno una grossa 'cultura' operaia nell'affrontare la mobilitazione. Negli anni passati, mi è sembrato di capire che non ci sono stati grossi scioperi. Forse c'è stata qualche mobilitazione quando ci fu un momento di cassa integrazione. Ma una forte mobilitazione come oggi non c'era mai stata.

**D.** Però stante questa 'poca' esperienza, hanno dimostrato di sapersi fare sentire, di farsi vedere, no?

**R.** Sì. C'è una grande partecipazione che viaggia però anche accanto ad una grande frustrazione in quanto sono frenati dai sindacalisti nel fare le cose. Loro vorrebbero fare di più, tornare anche a Roma.

**D.** Tu hai detto prima che sono le Rsu interne che organizzano le lotte, ma contemporaneamente le frenano?

**R.** Sì, io ho avuto questa impressione.

**D.** Vuoi dire che le Rsu non vogliono alzare più di tanto il livello dello scontro?

**R.** Sì a me è sembrato proprio quello. Certo poi bisognerebbe andare a vedere bene le loro logiche interne, i loro equilibri. Comunque c'è la volontà di andare avanti, di non farsi legare.

**D.** Sai se questi operai hanno cercato di avere contatti con altre fabbriche del tessuto Fiat?

**R.** No ancora non lo hanno fatto. Si diceva di prendere contatti con la Fiat New Holland, con Mirafiori, con Arese. Forse in questi giorni si dovrebbero prendere. Ma per adesso ancora niente.

Tutte le forme di lotta fatte fino ad adesso sono state messe in piedi solo da loro. Non è intervenuto nessun sindacalista a livello nazionale a proporre lotte e come continuare le lotte.

C'è una voglia da parte della base di portare queste forme di protesta a un livello più alto. Ma non c'è una risposta adeguata da parte dei vertici a questa legittima richiesta degli operai. La base operaia vuole una cosa, i 'capi' li portano da un'altra parte, insomma.

**D.** Ha avuto modo di seguire assemblee nei giorni in cui sei stato giù?

**R.** Assemblee vere e proprie non ci sono state. Ci sono state le occupazioni della ferrovia a Termini Imerese, del porto.

**D.** Venivano decise lì per lì?

**R.** Sì.

**D.** Come facevano? Loro stavano davanti alla fabbrica e poi decidevano di farsi?

**R.** Sì. Tre o quattro delegati parlavano di fare una data cosa e poi il giorno dopo partivano a fare le azioni. L'occupazione della fabbrica, per esempio non c'è stata. C'è un presidio della fabbrica.

**D.** Le merci escono o no?

**R.** No. Le merci non escono. Hanno bloccato anche Termini 2, che è un grosso parcheggio dove sono ferme tante auto oramai da un mese e mezzo. Il danno alla Fiat c'è. Perché se non si muovono duemila macchine dal parcheggio, il danno glielo fai.

**D.** Oltre a quelle duemila macchine ferme nel parcheggio, la produzione prosegue o è bloccata anche quella?

**R.** No, è ferma anche quella. Ho sentito dagli operai che erano dentro scocche e altre parti di macchina ferme alla catena, che non escono.

**D.** Gli operai di Termini Imerese fanno pezzi per qualche altra fabbrica Fiat o assemblano tutto lì?



**R.** Assemblano tutto lì. Arrivano dei pezzi da Melfi, che loro assemblano.

**D.** Ecco perché si ventilava l'ipotesi di fare l'incontro con gli operai di Melfi.

**R.** Sì. Lo dovevano fare ma non lo hanno fatto più. Non erano molto convinti.

**D.** Momenti di tensione ci sono stati durante le manifestazioni fatte?

**R.** Sì. Al porto sembra che un carabiniere abbia tirato fuori una pistola. Era in borghese, e voleva passare a tutti i costi perché voleva passare con la macchina.

**D.** Come commentano gli operai quello che è successo a Termini Imerese e a tutta la crisi Fiat?

**R.** Quando io gli chiedevo che cosa avrebbero fatto il 2 dicembre, cioè il giorno della cassa integrazione, mi rispondevano che avrebbero occupato la Fiat. Però non vedono sbocchi, non vedono un'alternativa.

**D.** I rapporti con i partiti politici come sono?

**R.** Loro sono molto incazzati verso coloro che hanno votato. Dai discorsi che si facevano, gli operai erano incazzati con questi politici, soprattutto di Forza Italia (71 parlamentari), che avevano anche loro contribuito a votare, sperando in un ritorno, ma che non stanno facendo nulla per gli operai Fiat.

**D.** Ma nessuno di loro sta tirando le conseguenze della situazione?

**R.** Sì alcuni li stanno tirando adesso. I voti operai e anche degli altri sono serviti a farli andare su al governo, ma per gli operai non c'è stato alcun beneficio.

**D.** E rispetto alla Fiat?

**R.** Non c'è più fiducia. Prima la vedevano come una grande madre. Una madre che li ha traditi, perché arriva in Sicilia, dà lavoro e poi combina quel che combina.

Comunque la base operaia vorrebbe fare di più per se stessi, ma si scontra con i delegati che fanno un lavoro nell'ambito delle istituzioni. Parlando con gli operai, questi mi hanno detto: "ma questi (cioè i delegati), cosa stanno aspettando? Si sente che c'è qualcosa che frena la loro lotta.

Parlando anche con alcuni Rsu, in special modo con uno della Fiom che è anche DS; questo avveniva negli ultimi giorni, davanti alla mia domanda sulla data del 2 dicembre, lui mi rispondeva perplesso affermando che forse avrebbero occupato la fabbrica. Poi essendo

fotografo, non so interpretare i silenzi sul cosa fare, ma che non viene fatto. Ho solo visto negli occhi degli operai, lampi di ribellione che ci sono. Ho visto visi tra lo speranzoso e il disperato, dato che li hanno portati alla disperazione.

**D.** Hanno cercato di coinvolgere altre fabbriche di altri settori in Sicilia?

**R.** No, da quanto mi risulta. Il giorno dello sciopero provinciale c'erano 50 mila persone, con rappresentanze di altre fabbriche siciliane, ma altri tipi di coinvolgimento no, no mi pare.

Vicino alla Fiat di Termini Imerese ci sono due fabbriche dell'indotto Fiat, La Lear e la Bm Sud, i cui operai sono ancora più incazzati degli operai Fiat. Fanno paraurti e altro per la Fiat di Termini Imerese e sono composti da quasi tutti giovani. Ovviamente a questi giovani di 23-25 anni non verrà data neanche la cassa integrazione. Chiuderanno e basta.

**D.** Quale è l'età degli operai Fiat a Termini Imerese?

**R.** C'è una fascia d'età tra i 30 anni e i 35 anni, ma il grosso è tra i 40 e i 50-55 anni.

C'è terra bruciata attorno alla Fiat. Se chiude, e chiudono anche le fabbriche dell'indotto, torneranno a fare il lavoro nero. Gli operai dicevano che se la Fiat chiude, loro rischiano di ricadere in mano alla mafia. Questa è la situazione.

**D.** Oltre ai 'lampi di ribellione' negli occhi degli operai di Termini Imerese, non hai avuto sentore di un piano strategico, in base al quale si muovessero questi operai?

**R.** No. Come ho detto prima tutte le lotte fatte erano decise lì per lì. E allora sarebbe un bene che prendessero i contatti con le altre fabbriche della Fiat. Ma questo devono deciderlo loro. Questi operai stanno imparando giorno per giorno. Dai discorsi appare il dato di fatto che nessuno li voglia aiutare: dal governo a tutti gli altri.

**D.** Quindi loro stanno imparando sulla propria pelle come ci si organizza.

**R.** Sì. La mia impressione è anche che loro siano senza fiducia nel governo e anche nel sindacato. Loro in questi due mesi si trovano in mezzo tra l'incudine e il martello. Stanno camminando da soli, sul filo del rasoio. Ho l'impressione che la loro rabbia esploderà e anche la Sicilia se continua così.

Roma, 1 dicembre 2002

A cura di M.P.

# I PADRONI CHIUDONO A OVEST E SPERANO NELL'EST ... EUROPEO

La crisi delle automobili Fiat, ma non solo di questo marchio, è generale; ed è derivata da una sovrapproduzione di merci, in questo caso di automobili, che poi rimangono invendute. La sovrapproduzione o il surplus produttivo, come preferiscono dire i padroni, è la costante della crisi dell'auto, ma anche di quasi tutti i settori industriali. Automobili, acciaio, telecomunicazioni, chimica, tessile etc, sono colpiti. Questi settori si trascinano dietro intere economie (vedi l'Argentina), e anche le Borse di tutto il mondo che risentono della stagnazione dei settori industriali. Financo le banche sono colpite da questa valanga, per l'insolvenza di chi ha contratto debiti con esse.

La produzione di merci finalizzata al profitto e alla sconfitta della concorrenza di altri padroni, ha quindi prodotto la sovrapproduzione. Per gli operai è stato e diventa sempre di più un disastro. Per i padroni, è anche uno 'stimolo' a cercare nuovi mercati dove andare a produrre merci e/o a venderle, pena la vittoria del padrone -concorrente. La ricerca di nuovi mercati e la distruzione delle merci rimaste invendute, compresi gli operai, merce-lavoro per eccellenza, per fare sempre più profitti, è il senso più intimo di questo sistema basato sulla produzione e accumulazione di ricchezza da una parte e a un immiserimento degli operai dall'altra parte del polo sociale.

La società basata sullo sviluppo del capitale ha sempre avuto la caratteristica di essere uno sviluppo a carattere immediatamente internazionale; oggi si direbbe globale. La società basata sul profitto si è subito caratterizzata come società fondata sullo sfruttamento di intere aree geografiche, di ricchezze naturali, di popolazioni e di centinaia di milioni di operai, agricoli e industriali. I padroni e gli stati ricercano nuovi mercati da sfruttare. Ora, nel 2002, i padroni delle auto cercano di trovare questi nuovi mercati e pensano di averli individuati, per quanto riguarda l'Europa nei paesi dell'Est europeo, usciti dall'esperienza del 'socialismo reale'.

**Termini Imerese e la Polonia.** In un cartello di protesta scritto dagli operai della Fiat di Termini Imerese c'è scritto a chiare lettere che 'non si devono comprare le macchine Fiat fatte in Polonia'. Sì, avete capito bene, le macchine Fiat, cioè della stessa ditta che ora sta licenziando questi operai, non le macchine della concorrenza Ford o Volkswagen. La disperazione operaia, quando non ha sbocchi politici e organizzativi alternativi, è ben spinta verso obiettivi nazionalistici e di guerra tra operaio e operaio; ma individua anche un altro punto. La Fiat-Auto ha saturato la sua fetta di mercato qui dove la quota di mercato riguardante l'area dell'Europa occidentale è del 9,6%, mentre la quota di mercato dell'Europa centro-orientale è del 12,5%. In Polonia la Fiat è leader del mercato. Polonia che per la crisi economica ha visto ridurre le vendite di macchine del 12%, rispetto all'anno precedente.

Nel confronto tra colossi il gruppo VW è in testa sia in Europa occidentale con il 18,9% del mercato e del 29% per il mercato dell'Europa centro-orientale. Seguono la Renault-Dacia (16,4%), la Fiat che è terza nella quota di mercato dell'Europa centro-orientale, precedendo le marche giapponesi (12,4%), la Peugeot-Citroen con l'8,6%, la General Motors con il suo 8,5% e le marche coreane che arrivano a coprire l'8,1%.

**Mercato in espansione? La posta in palio.** Fino ad ora, circa il 20% degli investimenti diretti esteri indirizzati al settore manifatturiero è stato assorbito dal settore auto, in alcuni casi creato ex novo, in altri assorbita e ristrutturata (sole 24 ore, 7 no-

vembre 2002). La vendita di autoveicoli nell'Europa centro-orientale è stata nel 1999 di 1.447.400 auto complessivamente; nel 2001 calavano a sole 936.600 e ora i padroni e il loro codazzo di analisti prevedono una vendita nell'area, di 1.131.900 autovetture, sempre inferiori a quelle vendute nel 1999, ma già in ripresa rispetto al 2001. Chris Lacey, responsabile vendite della General Motors per l'Europa centro-orientale sintetizza così il pensiero dei padroni: 'La domanda si dirige verso i livelli UE' (Il Sole 24 Ore, cit).

**Quale tendenza?** Il piano dei padroni, costruttori di auto è semplice: la tendenza è quella di anticipare l'allargamento della Ue, portando ad Est produzioni un tempo ospitate in Europa occidentale, compensando, udite udite, con i minori costi di produzione l'andamento non brillante delle vendite che sta caratterizzando i cosiddetti 'mercati maturi', che sarebbe meglio dire 'mercati saturi' di merci invendute nonostante le rottamazioni, gli ecoincentivi, e altre invenzioni dei governi nazionali a sostegno della 'ripresa', che non è mai avvenuta.

**Gli operai slovacchi al posto di quelli spagnoli.** La Volkswagen sta già trasferendo alcune linee di produzione dalla Spagna alla Repubblica Slovacca. Si chiude o si ridimensiona da una parte, si apre o si allarga dall'altra parte. La concorrenza mette l'uno contro l'altro i padroni e nello stesso tempo lo fa anche con gli operai.

Ma c'è anche una gara al rialzo per quanto riguarda gli investimenti. Gli ultimi due della serie sono della Citroen-Peugeot, il primo del valore di un miliardo di euro nella Repubblica Ceca e il secondo annunciato qualche giorno fa, di 700 milioni di euro da convogliare tra Polonia, Ungheria, Repubblica Ceca e Slovacchia.

Le intenzioni dei padroni del settore automobilistico è fare lievitare il mercato interno dei paesi della zona, guidando la ripresa dopo l'annata di crisi, stimolando il settore e il compratore con finanziamenti consistenti e contemporaneamente gettando un occhio al potenziale, ma consistente mercato russo con centinaia di milioni di persone.

**La concorrenza aumenta.** L'appetibile e appetitoso mercato russo per i padroni a caccia di vendite, per coprire le perdite di guadagni e di fette di mercato, è una specie di manna a portata di mano. Cosa che sta già scatenando una rincorsa al migliore offerente che porterà secondo noi all'acutizzarsi dello scontro tra padroni del settore, e gli stati. Infatti il ministro russo per lo sviluppo economico, German Gref, ha dichiarato nei giorni scorsi (fonti del sole 24 ore) che Mosca intende attirare sul mercato nazionale, i più grandi costruttori mondiali e che per incentivarli a produrre in loco saranno temporaneamente aumentate le tasse sulle auto importate. Più chiaro di così si muore. La classe operaia russa dovrà subire ulteriori livelli di sfruttamento, per questi piani strategici fatti dai suoi governanti 'democratici'.

Ma questi piani non fanno altro che scatenare la rincorsa, come avevamo accennato prima, tra i singoli paesi, l'uno contro l'altro armati. La posta in palio, come è affermato sempre sulle pagine del Sole 24 Ore è una capacità produttiva da qui al 2010, di una quota di 2,5 milioni di macchine a fronte di 1,3 milioni di auto nel 2003. Per adesso, nell'ultima 'battaglia' per accaparrarsi il padrone da far venire con il suo parco di stabilimenti e di macchinari, la Polonia l'ha spuntata nei confronti della repubblica Ceca: la Toyota costruirà i suoi modelli di motori destinati alla joint venture con Peugeot-Citroen in terra di Polonia. Tutti i padroni, grandi e piccoli, in questo gioco, sono sorridenti e fiduciosi.

**I soldi dei padroni** I padroni delle auto in questa guerra tra stati per gli incentivi, per cercare di 'rubarsi' a vicenda il tale costruttore, stanno sfoderando l'arma dei finanziamenti al consumo. 'Nella prima metà del 2002, Volkswagen è balzata al primo posto nei servizi di credito al consumo in Polonia, con circa 60 milioni di euro di crediti per l'acquisto di auto ... L'est è un mercato che sta esplodendo - conferma Cesare Bastoni, export manager di Osvat, altro produttore piemontese (8 milioni di euro)- le risorse dei Peco sono in crescita, e anche i Baltici fanno registrare un grosso aumento. Allo stesso tempo ottimi i segnali del mercato russo: importano parecchio e non cercano il prezzo, ma la qualità' (Il Sole 24 Ore, cit).

Per i padroni, produrre in Italia o in un altro paese anche lontanissimo, non ha molta importanza. Per i padroni, se ci sono le condizioni materiali di sostegno, di infrastrutture, di finanziamenti e dove c'è una manodopera più a buon mercato di dove si produceva prima, spostare la produzione in toto o in parte dove è più redditizia, non è mai stato un problema. In questo caso veramente la cosiddetta 'economia nazionale' non è mai esistita se non come parte integrata dell'economia mondiale. I padroni per sopravvivere come sistema di produzione e di sfruttamento, hanno l'imperativo di allargare il mercato, la produzione e questo ha significato e significa allargamento dei confini produttivi, geografici, sociali e disintegrazione dei sistemi produttivi-sociali prima esistenti. Questo, come anche si può capire dalle poche righe scritte qui, riguardanti le strategie dei padroni delle automobili, permette un ampliamento della classe operaia nel mondo e una circolazione delle esperienze di lotta e d'organizzazione non indifferente.

Per quanto riguarda 'l'ottimismo' dei padroni per i 'nuovi mercati' da sfruttare, bisognerà vedere come andrà avanti la crisi mondiale, che sicuramente se continuerà con questa virulenza, non potrà che intaccare le risorse di questi paesi, già immiseriti. Se continua così, questa crisi, sarà difficile creare mercati che possano rispondere al pieno alle esigenze di valorizzazione della ricchezza come vogliono i padroni. Inoltre la concorrenza tra industrie, paesi e stati, che per esempio, aspirano ad entrare nell'unione europea, e che per la maggioranza entreranno nel 2004, porterà una alta dose di instabilità relativa, nella zona del 'capitale europeo'. Ogni stato, ogni paese, si troverà nella crisi a dover 'rubare' o a cercare di farlo, la fetta di mercato all'altro paese, stato, nazione.

Questo porterà sicuramente all'immiserimento progressivo degli operai in tutti gli stati della cosiddetta "nascente nazione europea" e anche ad una forte spinta alla concorrenza degli operai tra di loro.

Ma l'entrata di queste nuove nazioni con la massa di operai vecchi e nuovi che si porterà dietro e dentro l'Unione Europea, è anche un fattore positivo di unificazione dei vari spezzoni della classe operaia nel continente europeo, unificati e amalgamati dal capitale e dalle esigenze di arricchimento e di sfruttamento della manodopera operaia. Gli sforzi degli operai coscienti in tutti i paesi è e sarà sempre più quello di ricercare una unificazione di sapere, di lotte, di organizzazione su scala internazionale, che getti le basi per una reale organizzazione politica indipendente degli operai su scala mondiale, che batta definitivamente i padroni e i loro governi in tutto il mondo.

M.P.

## COMUNICATO STAMPA

## Vicenda Fiat

### Scioperare il venerdì e lavorare il sabato!

Alla New Holland di Modena la FIOM è controcorrente, solidarizza sì, ma col padrone.

Ufficialmente esprime tutta la solidarietà con gli operai in lotta contro i licenziamenti, convoca scioperi, anche al di là della CISL e UIL come quello di venerdì 8 Novembre, per poi concedere 8 ore di straordinario precedentemente concordate.

Forse erano quelli della FIOM New Holland di Modena gli unici assenti al Social Forum, per "impegni di lavoro" come il sabato lavorativo.

Da notare che contro questi sabati, sono in corso scioperi organizzati da COBAS e AsLO. Non riteniamo giusto che per usufruire delle ferie, si debba ogni volta dare in cambio degli straordinari, soprattutto in una situazione come quella attuale di crisi economica che porta il padrone ad espellere operai dal ciclo produttivo, per salvaguardare i suoi profitti.

Operai verso i quali dovremmo rivolgere una concreta solidarietà, che niente ha a che vedere con lo straordinario, che rende solo più forte il padrone contro i nostri interessi.

Senza dimenticare, che anche noi facciamo parte del gruppo FIAT e non siamo su un altro pianeta, le previsioni di vendita alla New Holland non sono delle più rosee.

Venerdì 15 Novembre è stato indetto un altro grande sciopero dei metalmeccanici, questa volta unitario ma è sorto un altro problema, perché essendo programmato in concomitanza un altro sabato di straordinario i "nostri" sindacalisti, per salvare sia la faccia di fronte a questa stridente contraddizione (sciopero seguito dallo straordinario) che il sabato di straordinario già concordato, hanno elaborato un ulteriore accordo con la FIAT, per spostare il sabato di straordinario al 30/11/02. Il tutto in seguito al risultato di bassa adesione ottenuto dalla sola FIOM allo sciopero dell'8/11/02 e per ostacolare anche la probabile riuscita dello sciopero dello straordinario, dichiarato da COBAS e AsLO.

Se si vuol raggiungere qualche obiettivo la FIAT va colpita nel portafoglio e quindi si deve scioperare là dove la produzione tira.

Scioperi veri senza recuperi, senza stare con i piedi in due scarpe, che supportino la richiesta di aumenti salariali di sostanza che possano consentire agli operai una vita dignitosa e non ai limiti della sopravvivenza.

Ricordiamoci che oggi tocca a questi operai perdere il lavoro, ma domani potrebbe toccare anche a noi di avere bisogno di solidarietà visto l'aria che tira.

Uniti siamo forti, divisi siamo il nulla.

Associazione per la Liberazione degli Operai (Sez. di Modena)

# RIVA ... L'AMBIENTALISTA

Con la copertura del danno ambientale ha chiuso fabbriche, licenziato operai, ottenuto sovvenzioni dallo Stato. Ora potrebbe toccare all'ILVA di Taranto

L'Ilva di Taranto è sorta con il varo da parte dell'Iri della siderurgia a ciclo integrale imperniata su impianti costieri (come Bagnoli, Cornigliano, ecc.) e realizzata fra il 1948 e il 1953 col Piano Sinigaglia. Un piano, legato alla contemporanea nascita della Ceca (la Comunità europea del carbone e dell'acciaio), che mirava a ricostruire, sotto la cappa protettiva del capitalismo di stato, le basi della struttura economica del paese uscito distrutto dalla guerra mondiale. Solo una grossa produzione di acciaio poteva permettere al capitalismo italiano di riavviare e rafforzare l'industria e indirizzarla sempre più verso la produzione di merci allora ricche, come automobili ed elettrodomestici, e ad alto bisogno di laminati di acciaio, e di assumere un ruolo forte nell'ambito della nascente economia integrata europea.

Per realizzare il complesso siderurgico, le cui dimensioni sono pari a cinque volte la superficie costituita dall'agglomerato urbano tarantino, furono divelti migliaia di ettari di olivi. I contadini che in massa cercarono di impedire tale distruzione furono bloccati, manganelati, feriti, arrestati da massicce colonne di carabinieri e poliziotti. E poi costretti ad accettare in cambio dei terreni espropriati il lavoro di operaio all'Ilva, come alternativa all'emigrazione all'estero.

Per alcuni decenni l'Ilva (poi chiamata Italsider) è stato il polmone che ha dato ossigeno all'industria italiana con lo sfruttamento di decine di migliaia di operai. Operai reclutati da Puglia e Basilicata, in larga parte ex contadini o braccianti, strappati alla terra ma ancora legati a essa col doppio lavoro, una classe operaia giovane e senza storia che ha fatto la propria storia dentro la fabbrica. Operai che, oltre a sottostare alle rigide regole dello sfruttamento, hanno subito i mortali effetti del lavoro con l'amianto e mille altri

inquinanti. Operai che hanno continuato a respirare sostanze chimiche nocive anche nei quartieri popolari costruiti a ridosso del complesso siderurgico per contenere le migliaia di operai che dalle regioni e province vicine si sono trasferiti a Taranto.

Per alcuni decenni, finché il ciclo economico è stato in ascesa e la produzione di acciaio era remunerativa, tutto è proceduto in apparenza tranquillamente. Poi la crisi del settore scoppiata negli anni 80 ha svelato che l'acciaio, come lo si produceva in Italia, non era più in grado di assicurare margini di profitto pari a quelli di altri settori industriali emergenti. Il capitalismo di stato ha cominciato a dismettere e chiudere i centri siderurgici, come a Bagnoli, e a svendere per poche lire altri, come a Cornigliano e Taranto, all'industriale Emilio Riva.

Ma Riva non è certo un benefattore. Se non conviene tenere in piedi uno stabilimento o parte di esso lo chiude e basta. Magari cercando appigli e motivazioni nelle insalubri condizioni ambientali da quella stessa fabbrica create, con l'aiuto di uno stuolo di personaggi vari che recitano il gioco delle parti.

Così nel 2001 i mass media, per giustificare la chiusura dell'impianto siderurgico di Cornigliano voluta da Riva, hanno accusato gli operai - quando hanno assediato la Regione e si sono scontrati con poliziotti e carabinieri per evitarne la chiusura decisa dalla magistratura - di essere arroccati a difesa del privilegio del posto di lavoro e insensibili alle istanze provenienti dalla cittadinanza a tutela dell'ambiente e della salute. Proprio gli operai che prima e più di tutti hanno respirato e mangiato i veleni sotto accusa e sono morti a causa di essi! La chiusura è stata poi ottenuta da Riva, lasciando a casa i 1.200 dipendenti, perché la fabbrica non era più produttiva e conveniente.

A Taranto invece il battistrada per la chiusura, finora parziale, l'ha fatto l'amministrazione comunale e in primo luogo il sindaco Rossana Di Bello della Casa della Libertà. Magistratura a Cornigliano e sindaco a Taranto servono il piatto pronto a Riva per giustificare la chiusura degli impianti. L'alternativa suggerita da tutti alla chiusura è ricevere sovvenzionamenti statali, esattamente quanto desidera Riva per continuare a produrre finché è dove conviene.

Chiudere almeno una parte dell'impianto di Taranto per Riva sta diventando una necessità. Il regime schiavistico di produzione, nel quale gli operai sono costretti ad ammalarsi e morire per primi a causa sia della intensificazione dei ritmi di lavoro (non passa giorno che a Taranto non si verificano infortuni sul lavoro, spesso anche mortali) sia di processi lavorativi molto pericolosi e nocivi per la salute, ha permesso di far crescere enormemente gli utili di Riva da quando, a marzo del 1995, l'Iri gli cedette gli impianti. Basta pensare che dal 1995 al 2001, con soli 1.600 operai in più, la produzione dell'impianto tarantino è passata da circa 8 a più di 11,5 milioni di tonnellate annue di acciaio!

Eppure, nonostante l'intensificazione dello sfruttamento, l'aumento della produttività e il peggioramento delle condizioni di lavoro, la differenza con alcuni Paesi dell'Est Europa, come la Romania, o extraeuropei, come il Brasile, rimane. Quindi la necessità di chiudere o di delocalizzare la pro-

duzione dell'acciaio si pone come una priorità impellente. A meno di ricevere soldi dallo stato che coprano i costi aggiuntivi sostenuti da Riva. Ecco che agitare lo spettro dell'inquinamento e della chiusura della fabbrica può servire a far arrivare altri soldi, molti soldi. Riva intanto a Taranto ha chiuso quattro cokerie e un altoforno e licenziato le prime centinaia di operai e ha già dichiarato che se non arriveranno subito aiuti finanziari non rinnoverà numerosi contratti di formazione e lavoro con cui sono stati assunti tutti i giovani operai.

Così tutti usano gli operai come merce di scambio. Magistrati e politici come oggetto di potere e propaganda. Riva per ottenere soldi: senza denaro si licenzia. Decenni di pieno appoggio dei sindacati alle posizioni padronali hanno spinto gli operai dell'Ilva alla più profonda rassegnazione.

Di fronte alle prospettive di chiusura solo un gruppo di giovani operai, quelli più esposti e senza futuro, con le bandiere sindacali ma senza convinti riferimenti organizzativi ai sindacati, hanno scioperato e manifestato. Fra pressioni, minacce e ricatti dei sindacati e dei capi interni.

Senza guida e punti di riferimento organizzativi. Ma col coraggio di mettere in piazza il peso di una condizione sociale in cui la vita dell'operaio è pari a quella di uno straccio per le pulizie.

Un esempio, pur tra mille difficoltà, da seguire e ampliare.

E.S.

## ARGENTINA

### AGLI OPERAI DELLA ZANON

Carissimi,

l'esperimento che state conducendo nella vostra fabbrica occupata e di produzione autogestita in Argentina serve agli operai di tutto il mondo e quindi anche a noi.

Il problema dei licenziamenti, della chiusura delle fabbriche ha investito in pieno la nostra zona nel corso di questi ultimi anni, lasciando in mezzo ad una strada migliaia di operai. Il sindacato ufficiale invece di resistere con ogni mezzo si è reso disponibile a tanti accordi di chiusura e smantellamento di molte fabbriche, la scusa mille volte ripetuta è stata quella "non ci sono soluzioni".

Gli operai della Zanon tentano una soluzione diversa, aprono una nuova strada: se nella crisi si dimostra che i padroni sono incapaci di proseguire a gestire le fabbriche, se la corsa ai profitti non lascia loro alternative che licenziare gli operai, perché gli operai non dovrebbero prendere nelle proprie mani le fabbriche e proseguire la produzione?

Questo è ciò che avete fatto, un nuovo esperimento che i padroni, i sindacati ufficiali, la magistratura, vogliono schiacciare.

Questo esempio pratico dimostra che non solo una fabbrica, ma tutto il sistema economico va rimesso su nuove basi, in nuove mani, quelle degli operai.

Su questa strada il vostro esperimento può essere schiacciato dalle leggi di mercato dei padroni, dalle denunce sul lesa diritto di proprietà, dal boicottaggio dei sindacalisti collaborazionisti, ma non può essere cancellato come esempio nella lotta che gli operai in ogni parte del mondo fanno contro i licenziamenti.

Gli operai imparano gli uni dagli altri, oggi impariamo da voi ed avete tutto il nostro appoggio.

Un caloroso abbraccio!

**Operai e delegati di:**

Rhodia di Paliano (Fr)  
Metropolitana - Roma S.P.A. Roma  
Videocolor Anagni (Fr)  
Rsu Condotte - Roma  
Ex Fiat Ferroviaria Colleferro (Roma)  
Roma      Novembre 2002

F.S. Roma  
Simmel Difesa Colleferro (Roma)  
Thecnicolor - Roma  
Ex Good Year Cisterna (LT)  
Bartolini- Fiano Romano (Roma)

**Per informazioni:** askra@tiscalinet.it



# IMPARARE DA TERMINI IMERESE

Un giovane operaio della Fiat di Termini grida davanti ad una telecamera “Abbiamo dato il sangue in quella fabbrica e siamo costretti adesso a fare i mendicanti per strada” (Corriere della Sera 12-11-02 )

Una frase che potrebbe essere scolpita davanti a tante fabbriche che hanno chiuso. Quanti operai sono stati consumati senza limiti nelle fabbriche e poi buttati in mezzo ad una strada con un sussidio miserabile. Decine di migliaia e siamo solo all'inizio. E' la condizione degli operai nella società moderna nei periodi di crisi economica. Ma la società non era forse cambiata? Lo sfruttamento per il profitto non apparteneva al passato? Il benessere per tutti stabile, garantito non era forse il traguardo raggiunto?

Non è strano che si senta sul finire del 2002 un simile grido? Non era forse un modo di esprimersi superato, di cento anni fa? Tutte balle, buone per la televisione dei padroni. Il sistema è lo stesso, gli interpreti anche, i padroni da una parte, gli operai dall'altra. Il conflitto di un'intera epoca che si risolve in un solo modo. O gli operai si liberano dai loro padroni o saranno costretti a fare ciclicamente la stessa scoperta gridata a piena voce , a Termini, dal giovane operaio. Lo ringraziamo a nome di tanti e tanti operai, ha detto la verità sulla nostra condizione, una soluzione va trovata.

L'arciprete di Termini Imerese manda un messaggio a Silvio Berlusconi “Qui si respira ormai aria di resistere ad oltranza, le attese sono alla soglia della disperazione, la preoccupazione ed il disincanto ormai rendono gli animi non solo esacerbati ma potenzialmente irrefrenabili e imprevedibili. Si pongono problemi di ordine pubblico ormai non più controllabile, né da me, né dai sindacati”. (Corriere della Sera 12-11-02 )

Gli operai fanno paura finalmente! Sono decisi a resistere ad oltranza, hanno un solo obiettivo non far chiudere la fabbrica, non farsi buttar fuori.

Gli operai sono disincantati finalmente! Non si fidano delle chiacchiere dei politici locali, dei dirigenti sindacali, di tutti gli interessamenti interessati.

Gli operai sono diventati irrefrenabili e imprevedibili, finalmente.

Agiscono come un esercito con propri piani di battaglia. Bloccano stazioni, porti e aeroporti, si ritirano a turni. Hanno un piano, la disciplina necessaria, hanno forze attive e di riserva, operai Fiat e operai dell'indotto, familiari.

Soprattutto hanno preso loro stessi il controllo della lotta. Nessuno li tiene più a bada, né i preti, né i sindacati. Sarà quasi impossibile che un accordo sottoscritto a Roma permetta alla Fiat di licenziarli. Oggi gli operai della Fiat di Termini Imerese fanno veramente paura ai padroni, al governo ed ai sindacati collaborazionisti.

Una lezione chiara che è patrimonio comune di tutti gli operai in lotta contro i licenziamenti.

## Associazione per la Liberazione degli Operai

IL MANIFESTO

8

OPERAI CONTRO  
DICEMBRE 2002 - n° 104