

## LE LEZIONI DI POMIGLIANO D'ARCO

di **Fosco Giannini**

Pomigliano d'Arco, referendum per dare il via libera all'accordo fascista, anticostituzionale e antioperaio tra il Lingotto e i sindacati (Fiom esclusa) : è stata un'inaspettata vittoria della resistenza operaia!

*Solo* il 62,2% degli operai dello stabilimento Fiat ha, infatti, votato “sì”. Al termine dello scrutinio dei 4.642 voti, con un'affluenza del 95%, la disgraziata intesa ha ottenuto 2.888 “sì” e 1.673 “no”. Le schede nulle sono state 59, quelle bianche 22. Ma il dato saliente, quello che segna la qualità del voto, che ci dà speranza e che ci fa parlare di vittoria della resistenza operaia è il fatto che nel 62% dei “sì” pesa ( col suo 20% circa) il voto di tutta l'area impiegatizia, non operaia, dello stabilimento di Pomigliano, quella parte che ha dato vita alla ( fallita) manifestazione filo-patronale del 19 giugno e senza la quale il “sì” sarebbe dunque ora al 42%, rispetto al 36% incredibilmente ottenuto dal “no” all'accordo.

E' chiaro che ci troviamo – sul piano gelidamente numerico - di fronte ad una vittoria padronale e ad una consapevole ritirata strategica operaia. Tuttavia, se scriviamo che *solo* il 62,2% ( ma, come abbiamo visto, in realtà il 42%) degli operai ha espresso un consenso allo sciagurato accordo tra sindacati giallo-neri e Fiat e *ben* 1.673 hanno trovato il coraggio di votare “no”, è perché la Fiat, Marchionne, l'intera Confindustria, il governo Berlusconi, quel nazi-razzista del Ministro dell'Interno Maroni che in un comunicato del 21 giugno ha auspicato la vittoria del “sì” “perché ciò consentirebbe una maggiore sicurezza del territorio”, la stessa Unione europea con le sue politiche iperliberiste, speravano e davano per certo un “sì” al 90% ed oltre.

D'altra parte il livello di minacce, di pressioni, di ricatto, di controllo sui 5.200 operai di Pomigliano d'Arco da parte della Fiat è stato così alto, violento, sindacalmente e politicamente immorale che la speranza di un consenso all'accordo che s'innalzasse oltre il 90% aveva solide basi materiali.

Ciò che è accaduto in queste settimane in quel distretto industriale campano; la violenza psicologica che la Fiat ha scatenato in questa fase contro gli operai di Pomigliano d'Arco fa già parte della storia nera del capitalismo.

In ogni casa degli operai la Fiat ha spedito opuscoli tendenti all'apologia dell'accordo e colmi di minacce ed evocazioni catastrofiche qualora il "sì" non fosse passato a larghissima maggioranza. L'evocazione, da parte della Fiat, del "piano C" ( la messa in campo di una newco in grado di rilevare lo stabilimento e riassumere i 5.200 lavoratori in "un'altra azienda" – come nelle peggiori speculazioni del capitalismo-pirata, come negli slalom delinquenziali del nanocapitalismo - con il contratto aziendale anticostituzionale proposto da Marchionne) fa parte di un corredo politico e culturale che nulla ha a che vedere con un Paese democratico borghese, con un tipo di relazioni industriali da Paese civile, ma è inseribile in un quadro d'azione golpista, da regimi sudamericani dell'era dei Chicago Boys, dei Pinochet e dei Videla.

Gli uomini della Fiat, gli sgherri di Marchionne, hanno stanziato numerosi nell'area di Pomigliano d'Arco e nelle aree campane vicine; come una "task-force" nera hanno visitato le case degli operai, circuito le famiglie, hanno incontrato per settimane – uno dopo l'altro - piccoli gruppi di lavoratori nell'intento di blandirli e, insieme, minacciarli : la carota del lavoro per il domani e il bastone del ritorno in Polonia e della chiusura dello stabilimento per il presente; tutto nell'obiettivo che l'accordo passasse a vele spiegate, con il 90% ed oltre dei consensi, nell'obiettivo di piegare definitivamente la classe operaia, di svuotarla totalmente di capacità di resistenza e coscienza.

Il braccio destro di Marchionne, l'ingegnere Stefan Ketter, responsabile del " Manufacturing di Fiat Group automobiles", è sceso al " Giambattista Vico" ( così si chiama l'impianto di Pomigliano ) con l'intento preciso di addestrare e mobilitare i capireparto nella battaglia antioperaia, sguinzagliandoli in fabbrica e nel territorio alla caccia dei ribelli, a convincere gli indecisi e rincuorare quelli del "no".

Sebastiano Garofalo, il direttore dello stabilimento e Umberto Damiano, portavoce dell' Associazione capi e quadri della fabbrica, hanno lavorato notte e giorno, come militanti della reazione, a convincere gli operai e farli convincere dal notabilato locale.

Nella testa, nel cuore, dentro le coscienze, dentro le case degli operai si è innalzata ed estesa un'onda mediatica poderosa ( nazionale e locale, condotta da programmi televisivi di massa come " Porta a porta", dai giornali di larghissima tiratura nazionale e dai media campani ) volta a criminalizzare gli operai del "no", a definire un'eventuale contrarietà all'accordo un' azione delinquenziale, antinazionale,

contraria agli interessi dei lavoratori, dei giovani, dei senza lavoro.

Raccontano gli operai che la stessa mafia campana è scesa in campo, velatamente o meno, a sostenere l'accordo, a convincere le maestranze. La Cisl e la Uil hanno fatto fuoco e fiamme, sostenute da tutti i poteri forti ed oscuri della Campania, a sostegno della linea Fiat. Sconcertanti sono state le dichiarazioni di Giuseppe Farina, segretario generale Fim-Cisl che, mostrandosi entusiasta dell'accordo, ha affermato : “ Abbiamo firmato un accordo per gli investimenti e per lo sviluppo. Abbiamo fatto l'unica cosa sensata che si poteva fare per assicurare lavoro e reddito ai lavoratori”. E in pieno appoggio ai sindacati genuflessi e alla Fiat è intervenuto pesantemente anche il sindaco di Pomigliano, Lello Russo, che ha così servito Marchionne : “ Dai risultati del referendum emergerà che la stragrande maggioranza della classe operaia è sana, non è fatta di scioperanti ad oltranza, di assenteisti, di fannulloni...”.

La Cgil di Epifani non ha certo contribuito, con la sua linea sciatta e moderata, a rafforzare il fronte del “no”; un dirigente nazionale del PD, come Chiamparino, non ha trovato meglio da fare, nel fuoco della lotta, che attaccare la Fiom e il suo segretario generale, Landini. La stessa Fiom, per non mandare i lavoratori al massacro e per non farli iscrivere nelle liste nere della Fiat, ha consigliato il “si”, con la promessa che poi i dirigenti Fiom avrebbero comunque continuato la battaglia contro l'accordo, anche se avesse vinto il “si”.

A tutto ciò, a tutta questa potenza di fuoco volta a spingere gli operai a votare “si”, va naturalmente assommato un contesto sociale che vede i lavoratori e le loro famiglie prossimi alla miseria e alla fame, ogni giorno vicini allo spettro della disoccupazione permanente.

E' in questo drammatico contesto che va valutato l'esito del referendum; è in questo contesto che riluce come fosse d'oro il 36% dei coraggiosi “no” e va valutato come una sconfitta lo scarno 42% dei “si”.

Da qui, da questa controtendenza, da questa resistenza operaia che mette a fuoco una questione inaspettata ( quella che la classe operaia di Pomigliano d'Arco ha dimostrato di essere più avanti delle stesse forze politiche e sindacali che si richiamano al mondo del lavoro) occorre ripartire per rilanciare la lotta.

Il ritorno della Fiat dalla Polonia, dallo stabilimento di Tychi, è stato venduto da

Marchionne come una scelta volta al bene nazionale, a privilegiare gli interessi dei lavoratori italiani. Naturalmente, questa demagogia, serve solamente a costruire attorno alla Fiat un “senso comune” – politico e sociale - favorevole. Serve a “popolarizzare” la Fiat nella coscienza politica debole; a piegare ai suoi interessi le forze di governo; a riscuotere le simpatie interessate della Confindustria; ad addomesticare le forze della sinistra moderata e a far genuflettere l’ormai vasto sindacalismo giallo.

Ma che gli argomenti “nazionalisti” della Fiat siano puramente strumentali e demagogici appare chiaro anche dal fatto che la stessa ( debole) borghesia illuminata italiana e i suoi rappresentanti non risparmia critiche alla linea Marchionne. E’ stato Eugenio Scalfari a scrivere chiaramente (“La Repubblica” di domenica 20 giugno) che “ se la Fiat trasferisce la produzione di uno dei suoi modelli da una fabbrica dove i salari e le condizioni del lavoro sono più favorevoli al capitale investito ad una fabbrica dove sono invece più sfavorevoli, il trasferimento potrà farsi soltanto se le condizioni tenderanno a livellarsi, oppure non si farà”.

E così è andata, nel senso che il progetto di trasferimento da Tychi a Pomigliano d’Arco, dalla Polonia all’Italia, è stato concepito sulla base dell’imposizione di un accordo sindacato-azienda che porta i lavoratori, il lavoro, indietro di un secolo e mezzo; li riporta nella fase storica presindacale, precontrattuale, nella fase antecedente l’organizzazione del movimento operaio, socialista e comunista. Li rigetta nella fase di quella schiavitù operaia già descritta da Engels. E’ come se le grandi lotte operaie italiane degli anni ’50, ’60, ’70 non ci fossero mai state; è come se i grandi moti contadini del Meridione d’Italia condotti da Di Vittorio fossero ormai una pura leggenda; è come se dalla nostra storia fossero ormai espunti, cancellati sia lo Statuto dei Lavoratori che la stessa Costituzione repubblicana, a cominciare dall’articolo 41, volto a tutelare il lavoro dallo strapotere dell’impresa e del profitto.

Le proposte concrete che emergono dalla bozza di accordo Fiat e sindacati gialli sono impressionanti, nella loro essenza reazionaria e antioperaia; l’obiettivo di produrre 280 mila auto l’anno ( 1.052 al giorno; 350 ogni turno, cioè 6.650 in più all’anno e 25 in più al giorno dell’attuale produzione ) passa attraverso una vera e propria schiavizzazione del lavoro operaio quotidiano: come fossimo di fronte alla trasformazione della fabbrica in un vero e proprio vespaio umano tutti i tempi di produzione sono accelerati; ogni azione umana – anche la più semplice – è messa sotto torsione per essere velocizzata; ogni pausa – quelle essenziali, funzionali alla stessa riproduzione in fabbrica dell’operaio come pura forza lavoro – è drasticamente compressa, cosicché la pausa mensa si riduce ai minuti di un panino in piedi e le

pause relative ai bisogni fisiologici vengono conteggiate in uno spazio pausa generale che costringe chi lavora alle famose – e qui drammatiche – movenze da Ridolini. Le notti e le domeniche lavorative obbligatorie, le discriminazioni tra lavoratori insite nei ridicoli premi legati alla nevroizzazione della produttività, le punizioni per le giornate di malattia e lo stesso disconoscimento della malattia, la negazione, di fatto, del diritto allo sciopero, i livelli salariali tendenzialmente equiparati a quelli delle aree del mondo ove il capitalismo ha in questi anni delocalizzato per moltiplicare il profitto : tutto parla di un una fabbrica caserma volta all'estensione parossistica del profitto attraverso la robotizzazione e la genuflessione operaia.

E' stato, ancora, un esponente della borghesia illuminata italiana a denunciare con forza l'essenza reazionaria dell'accordo. Ha scritto Massimo Giannini su “ Affari e Finanze” dello scorso 21 giugno: “ l'accordo ha fissato paletti dolorosi sulla carne viva dei diritti civili e costituzionali...”.

E di una drammatica chiarezza è stato Marco Revelli, che ha giustamente scritto: “ Se fossimo in una condizione di normalità, il dilemma che si trova di fronte oggi la Fiom a Pomigliano sarebbe risolto in partenza. Essa non può sottoscrivere l'accordo proposto da Marchionne per il semplice fatto che vi si chiede la liquidazione di diritti indisponibili. Diritti che nessun sindacato potrebbe “negoziare” per il semplice fatto che non gli appartengono. Diritti che nessuno, neppure i titolari diretti, può alienare, perché costitutivi di una civiltà giuridica che trascende le parti sociali e gli individui. Alcuni di quei diritti – come il fondamentale diritto di sciopero – sono sanciti costituzionalmente. Altri – come il pagamento dei primi tre giorni di malattia – sono garantiti dalla legislazione ordinaria. Altri, infine – come la difesa del proprio tempo di vita da una gestione del tempo di lavoro drammaticamente soffocante e totalitaria – fanno parte di un livello contrattuale nazionale impegnativo per tutti i contraenti. L'accettazione di un accordo aziendale che ne sacrificasse anche solo parzialmente l'operatività, significherebbe una dichiarazione di messa in mora e di inefficacia di quei tre livelli basilari del nostro assetto gius-lavorativo”.

Vi è una domanda da farsi, di valore centrale : per quali motivi reali la Fiat prova a tornare dalla Polonia e cerca di reinstallarsi in Italia?

Credo che la profonda complessità del quadro generale in cui la linea Marchionne tenta di prendere realmente corpo debba sconsigliarci a cercare un solo ed esaustivo motivo.

Molte sono invece le motivazioni – di carattere sia strategico che di natura più

contingente – che inducono la Fiat a tornare in patria.

Mettiamone a fuoco alcune, a partire da una più semplice e poco conosciuta: in una nota d'agenzia "Agir" ( Agenzia giornalistica de "La Repubblica" ) del 15 giugno scorso, si scrive : " Fiat : a maggio quota mercato europea al 7,8%. La contrazione delle vendite è causata principalmente dal calo in Germania..... Nel confrontare questi dati con quelli ottenuti nello stesso mese del 2009 – sottolineano dalla Fiat – vanno considerati due fattori. Il primo è che l'anno scorso, in maggio, la Fiat aveva ottenuto volumi e quote molto positivi in quanto, a differenza di altri concorrenti, era stata in grado di offrire immediatamente ai clienti una gamma articolata e nuova di vetture a basso impatto ambientale, che usufruivano degli eco-incentivi. Il secondo fattore è la mancata produzione quest'anno di circa 8 mila vetture ( 500 e Panda) nello stabilimento polacco di Tychi a causa dei danni provocati dalle forti inondazioni della Vistola che hanno interessato gli impianti di alcuni fornitori".

La notizia è interessante e degna di essere valutata; emergono da essa due questioni di fondo, che con ogni probabilità si tengono. Da una parte siamo di fronte al fatto che nel mercato tedesco la Fiat vende meno e, d'altra parte, siamo di fronte al fatto che ( questione della Vistola che inonda e crea grandi problemi) le infrastrutture, i supporti logistici e i livelli di tecnicità polacchi sono lontani dalle esigenze Fiat. Dove si tengono le due questioni ( restrizione del mercato tedesco e, diciamo così, la Vistola) ? Si tengono in un punto: la qualità, la differenziazione, la certezza della produzione e i tempi di produzione e di consegna delle vetture – problemi che con ogni probabilità hanno contribuito alla restrizione del mercato tedesco – non sono più garantiti al 100% in Polonia. Si pensa dunque di trasferire la produzione in Italia. Ma ciò che serve è – come nota persino Scalfari – equiparare il livello di sfruttamento operaio italiano a quello polacco.

E' una prima motivazione, forse non quella centrale, ma della quale occorre tenere conto, per cogliere, materialisticamente, il quadro d'insieme.

Un'altra questione è sicuramente riferibile al grado di compenetrazione della Fiat ( della sua intera storia) col potere politico italiano, col governo.

Non è inverosimile pensare che la Panda abbia ormai esaurito la sua forza attrattiva e non abbia più un mercato futuro. E' verosimile pensare che la Fiat stia pensando ad interromperne la produzione e chiuderne gli stabilimenti. Cosa conviene alla Fiat : chiudere gli stabilimenti in Polonia o in Italia ? Chiudere gli stabilimenti a Tychi vorrebbe probabilmente dire scontrarsi con una forte opposizione operaia e sindacale e con l'antipatia e l'avversione del governo polacco. In Italia, chiudere lo stabilimento potrebbe essere più facile, visto il grado zero di conflittualità sociale che oggi sono in grado di organizzare la sinistra italiana e il movimento sindacale. Inoltre – dato forse centrale – in Italia la Fiat non avrebbe contro il governo, ma con ogni

probabilità otterrebbe dal governo italiano sovvenzioni forti che Marchionne potrebbe, in prima battuta, utilizzare per far proseguire per qualche anno l'agonia della produzione Panda, spegnere quei focolai di lotta che potrebbero accendersi (anche attraverso qualche ammortizzatore sociale) e poi reinvestire le sovvenzioni in una nuova linea produttiva.

Un'altra questione da prendere in considerazione è la possibilità che la Panda – seppure nella sua ultima fase di vita o proprio per questo – potrebbe essere meglio venduta nel mercato interno e vicino alla sorgente produttiva, piuttosto che in mercati lontani dagli stabilimenti e non più attratti dal tipo di vettura.

Sono, queste descritte, questioni apparentemente a se stanti e forse minori, ma che convergono, tuttavia, in un punto di sintesi alto, in un punto solidale, con la questione centrale che la vicenda Fiat, Pomigliano d'Arco evoca, significa.

Il punto centrale è che, oggi come ieri, Marchionne come Valletta e Romiti, la Fiat si offre oggettivamente, in Italia e attraverso la battaglia di Pomigliano d'Arco, come la testa d'ariete del più duro capitalismo italiano, volto alla sottomissione definitiva della classe operaia e dell'intero mondo del lavoro, nell'obiettivo di sacrificare i salari e restringere i mercati interni e nell'ottica strategica di vincere la concorrenza capitalistica internazionale e aggredire e conquistare – come obiettivo privilegiato – i ben più vasti mercati dei paesi emergenti, ove centinaia di milioni di nuovi possibili acquirenti – in India, in Cina, in Brasile - si affacciano sui differenti mercati.

E' questa, quindi, la sfida lanciata dalla Fiat : iniziare, da Pomigliano d'Arco, a dettare, per tutto il mondo del lavoro del nostro Paese, le nuove regole dell'iperliberismo, per la trasformazione totale e definitiva degli uomini e delle donne, dei lavoratori e delle lavoratrici, in automi dediti silenziosamente alla produzione del massimo profitto capitalistico.

La Fiat sferra questo attacco in una fase molto favorevole: al suo fianco vi è l'Unione europea di Amsterdam e della Bolkenstein; vi è la Confindustria, il governo Berlusconi, tutte le varie pulsioni volte al cambiamento della Costituzione (specie nei suoi articoli che difendono il lavoro e limitano l'impresa); vi è il sindacato giallo-nero della Cisl e della Uil, l'accidia della Cgil, il liberismo del PD, l'anemia della sinistra.

Due lezioni, centrali, provengono dalla vicenda Pomigliano : la mancanza, in questo Paese, di un forte partito comunista in grado di offrirsi come motore e anima di una

vasta sinistra di classe capace di sostenere ed estendere il conflitto e la mancanza, ormai drammatica, di un sindacato di classe e di massa. Se nel quadro sociale, politico e sindacale vi fossero stati, ora, questi due soggetti mancanti; se questi due soggetti fossero stati presenti e attivi, se si fossero battuti, come senza indugi occorreva, per il “no” all’accordo di Pomigliano, è molto probabile che quel coraggioso 36% di “no” sarebbe risultato vincente e avrebbe messo un primo bastone tra le ruote al disegno restauratore e imperialista dell’attuale capitalismo italiano.

E’ del tutto evidente, dunque, che le aree più avanzate e combattive, i quadri operai e intellettuali consapevoli, i militanti comunisti e del sindacalismo di classe sono oggi di fronte a un doppio compito, difficile ma ineludibile: costruire un partito comunista di quadri con una linea politica di massa e costruire un sindacato di classe e di massa. Questioni che non si possono più ( lo diciamo a tutti i comunisti e le comuniste ovunque collocati e collocate, lo diciamo ai compagni della Fiom, delle aree più avanzate della CGIL e del sindacalismo di base) porre solo in termini teorici; dire, cioè, che “ è vero che teoricamente sia il partito comunista che un sindacato di classe sono oggi necessari, ma...”.

No: è il tempo di agire, di unirsi e costruire.