

*Wir haben Arbeiterkämpfe in fortgeschrittenen Gebieten und in zurückgebliebenen Gebieten erlebt: Das Interessante dabei ist, dass die Arbeiterkämpfe in fortgeschrittenen und in zurückgebliebenen Gebieten sich sehr oft gleichen, d.h. dass sie eben tendenziell – und sei es auch nur über gewerkschaftliche Inhalte – das Gesamtverhältnis zwischen Arbeiterklasse und Kapital sichtbar machen.*

(Raniero Panzieri, »Arbeiterkämpfe in der kapitalistischen Entwicklung«, März 1962)

# Fiat Melfi: Streik gegen die Modellfabrik

Von Mitte April bis Anfang Mai streikten in Melfi (Süditalien) die Fiat-ArbeiterInnen sowohl im Hauptwerk (Sata) als auch in den darum liegenden Zulieferbetrieben. Nach der dramatischen Niederlage bei Fiat/Turin im Jahr 1980 war es für eine ganze Arbeitergeneration der erste Vollstreik, in dem sie sich gegen Unternehmer, Gewerkschaften, Bullen und die Regierung durchsetzen mussten. Die allgemeine politische Bedeutung dieses Streiks reicht weit über Italien hinaus. Die Zusammensetzung der ArbeiterInnen (ein Werk auf der »grünen Wiese«) und die hauptsächlichsten Gründe für den Streik (niedrigere Löhne und mörderische Schichtmodelle im Zeichen der »Flexibilisierung«) sind zum Beispiel hoch interessant angesichts neuer Autowerke im Osten wie dem Smart-Motorenwerk in Thüringen, wo es um genau dieselben Punkte geht! Den Artikel haben wir aus Berichten von italienischen GenossInnen und Mouvement Communiste und gemeinsam mit ihnen zusammengebastelt.

## **Das Ende der Arbeiterklasse ...**

In den letzten Jahren war viel die Rede vom Ende der alten Arbeiterklasse, Ende der Zentralität des Großbetriebs, von Dezentralisierung, Auslagerung und Dienstleistungsgesellschaft. Wie ein roter Faden zieht sich durch diese – mittlerweile Allgemeingut gewordenen – Überlegungen die Überzeugung, auch der Klassenkampf sei überholt. In der »postindustriellen« Produktion habe sich die Arbeiterklasse aufgelöst und könne höchstens noch als Interessengruppe im »Verteilungskonflikt« agieren. Man könnte das Thema abhaken mit dem alten Witz von dem Arbeiter, dem jemand erzählt, der Klassenkampf sei vorbei, und der antwortet: »Habt ihr den Unternehmern auch Bescheid gesagt?« Aber die soziale Frage wird natürlich nicht im Diskurs entschieden. Und die Bewegungen der ArbeiterInnen sind keine mechanische Antwort auf den »Klassenkampf von oben«, sondern Ergebnis einer individuellen und kollektiven Verarbeitung, mit der sie die aktuellen Umbrüche in Beziehung setzen zu ihren vergangenen Erfahrungen.

## **... ein toyotistischer Traum**

Die Fiat-Fabrik in Melfi wurde bei ihrer Einweihung vor zehn Jahren als postfordistische Modellfabrik präsentiert. Nachdem die Konzernspitze von Fiat die Verlagerung nach Portugal, Großbritannien oder Polen angedacht hatte, entschied man sich letztendlich für die grüne Wiese von San Nicola di Melfi in der Basilikata im äußersten Süditalien – inzwischen arbeiten übrigens zwei Drittel aller italienischen Fiat-Arbeiter in Süd-Italien; in den 60er und 70er Jahren arbeiteten hingegen drei Viertel im Norden.

Melfi bot drei wichtige Vorteile. Fiat konnte Subventionen vom italienischen Staat und der europäischen Gemeinschaft in Höhe von einem Drittel der Gesamtinvestitionen einstreichen. Die Mafia ist hier nicht so stark wie in den Nachbarregionen Kalabrien und Apulien, die durchschnittliche Schulbildung deutlich besser. Und die regionale Arbeitslosenquote von über 20 Prozent machte ein drastisches Sieben der Beschäftigten möglich: von 80 000 BewerberInnen wurden am Ende weniger als 7000 eingestellt, die zunächst eine lange »Anlernphase« absolvieren mussten. Jung (Höchstalter: 32 Jahre) und keine Arbeitserfahrung in der Industrie waren die wichtigsten Einstellungskriterien. Noch bevor die ersten Arbeitsverträge unterschrieben waren, wurde ein Tarifvertrag abgeschlossen,

von einer Gewerkschaft, die sozialpartnerschaftlich zu nennen noch eine Beschönigung wäre.

Alles sollte neu sein, nichts an alte Zeiten erinnern, sogar ein neuer Name musste her: die Fabrik in Melfi heißt *Sata* (Società Automobilistica Tecnologie Avanzate – Automobilgesellschaft fortgeschrittener Technologien), und um sie nicht mit alten, »schlechten Gewohnheiten« zu belasten, hatte Fiat auch möglichst wenige Verwaltungsangestellte und Techniker aus seinen anderen Werken nach Melfi versetzt, insgesamt nur etwa fünfzig.

Melfi war die Abkehr der Fiat-Spitze vom Konzept der totalen Automatisierung. Die lebendige Arbeit rückte wieder ins Zentrum des Produktionsprozesses. Die »toyotistische Arbeitsorganisation« in Melfi bedeutete Flexibilität, Just-in-Time und Nullfehler (»totale Qualität« in der Sprache von Fiat). Über ein Drittel der Industriebeschäftigten in Melfi arbeitet in über 20 Zulieferbetrieben auf dem Werksgelände oder unmittelbar daneben. Melfi sollte Druck auf Löhne und Arbeitsbedingungen im ganzen Fiat-Konzern ausüben (schon vor der »Melfisierung Fiats« waren die einzelnen Standorte systematisch gegeneinander ausgespielt worden).

### **Die Melfisierung Fiats**

Im September 1993 läuft die Produktion des Punto an, seine Massenfertigung und Vermarktung beginnt im Januar 1994. Die Fabrik kann bis zu 450 000 Autos im Jahr produzieren – eine Zahl, die allerdings bis heute nicht erreicht wurde. Ursprünglich sollten 7000 Leute eingestellt werden – auch diese Zahl wurde nie erreicht. 1996 waren 5900 Menschen beschäftigt, die 360 000 Autos jährlich herstellten. Mit einer durchschnittlichen Produktivität von 61 Autos pro Beschäftigten ist das Werk trotzdem eines der produktivsten in Europa (an zweiter Stelle hinter Opel Rüsselsheim). Das wurde vor allem durch Intensivierung der Arbeit erreicht, in Fiats Begriffen: die »Saturation« (das ist das Verhältnis von »produktiver Tätigkeit« zu Anwesenheit in der Fabrik) wurde auf 94,3 Prozent hochgetrieben.

Die Lohnkosten in der Automobilindustrie haben sich in den letzten Jahren fortlaufend verringert. Im Durchschnitt machen sie zur Zeit nur noch 10 Prozent des Marktwerts eines Autos aus – 1995 waren es noch 19,1 Prozent. Das ist einerseits das Ergebnis von Investitionen in die Maschinerie, wodurch die Produktivität der Arbeitskraft noch weiter gestiegen ist, andererseits des ständigen Drucks auf die Löhne (Streichen von Lohnbestandteilen; Kopplung der Löhne ans Betriebsergebnis; Auslagern in Niedriglohngelände; Outsourcing). In Melfi wurden z.B. die Zulagen für Spät- und Nachtschicht gesenkt und die Löhne an Qualität, Anwesenheitsquote und Arbeitsergebnisse sowohl der Gruppe wie der gesamten Abteilung gebunden. In die Berechnung der tatsächlichen Anwesenheit in der Fabrik fließen Absentismus, Mutterschaftsurlaub und die Ausfallzeiten durch Arbeitsunfälle ein! Im Ergebnis lagen die Löhne in Melfi um 15 Prozent (ca. 2000 Euro pro Jahr durchschnittlich) unter den Durchschnittslöhnen im Fiatkonzern in Italien – und die Arbeitsverausgabung 20 Prozent darüber.

Außerdem wurden die Arbeitszeiten an die tatsächlichen Verkaufszahlen gekoppelt, um die Lagerbestände auf ein Minimum drücken zu können. Die ArbeiterInnen (darunter auch zehn Prozent Frauen, eine absolute Neuheit im Fiat-Konzern) mussten in einem Dreischicht-System mit gleitenden Pausen das Werk 6 mal 24 Stunden am Laufen halten – und konnten gleichwohl in unbezahlte Kurzarbeit geschickt werden.

### **Die Fiatisierung Melfis**

Melfi hatte von Anfang an mit einer hohen Fluktuation zu kämpfen. In einer Gegend, wo es schwierig ist, überhaupt eine feste Anstellung zu finden, und wo viele ArbeiterInnen täglich 100 km zur Arbeit fahren, sagen die Hunderte von Eigen-Kündigungen einiges über die Schwierigkeiten der jungen ProletarierInnen aus, sich an die flexibilisierte Fabrik mit ihrem mörderischen Schichtsystem anzupassen (noch dazu in einer Region mit über 50 Prozent Jugendarbeitslosigkeit!)

Sehr schnell war aus dem »toyotistischen Traum« ein verschärfter Fabrikknast geworden: die Qualitätszirkel hatte man als »Zeitverschwendung« abgeschafft, alle Neueingestellten wurden befristet eingestellt und danach nur in der untersten Lohngruppe übernommen. Die Disziplin wurde mit drakonischen Strafen durchgesetzt. Im Laufe von zehn Jahren hatte es 9000 Disziplinarmaßnahmen (Suspendierungen und Lohnabzüge) gegeben, davon 2500 während des letzten Jahres.

Und trotzdem war es nicht zu Kämpfen gekommen. Die Belegschaft der Fabrik hat sich nicht beteiligt an dem, was sich traditionelle Gewerkschafter unter einer »Bewegung« vorstellen. Noch vor zwei Jahren zeigten die Melfi-ArbeiterInnen ihren KollegInnen der Fiat-Fabrik in Termini-Imerese (Sizilien), die sie während ihres Kampfes gegen die Schließung besuchten, massiv die kalte Schulter. Und all die Jahre hatten sie rechte und gelbe Gewerkschaften in den Betriebsrat gewählt. Es ist eine

sehr interessante Frage, warum gerade diese Belegschaft ein mehr als zwei Jahrzehnte währendes Klassentrauma bei Fiat beendet hat. Aber darauf können wir heute noch keine Antwort geben.

### **Der Streik beginnt...**

Das Sata-Werk besteht aus vier Abteilungen: Presswerk, Schweißerei, Lackiererei und Montage. Die Antriebsblöcke kommen aus der Fabrik von Termoli. Die Zahl der Beschäftigten im Hauptwerk hat sich bei rund 5000 stabilisiert, in den Zulieferbetrieben arbeiten zur Zeit 3500 Leute. Die 25 Zulieferer ersten Rangs sind im Konsortium Autocomponentistica del Mezzogiorno (ACM) zusammengeschlossen. Ein Zehntel dieser Firmen gehört zum Fiat-Konzern (z.B. *Magneti Marelli*), es sind aber auch ausländische Multis darunter (z.B. *Johnson Controls*, *Lear*, *Valeo*, *Ti-Automotive* und *Benteler-Automotive*). Im Innern der Fabrik sind sämtliche Lade- und Transportarbeiten an *TNT-Arvil* vergeben. Deren ArbeiterInnen haben den Streik angefangen.

Innerhalb weniger Stunden haben sich die ArbeiterInnen des gesamten Produktionszyklus in Melfi angeschlossen. Zunächst hatte die FIOM zu begrenzten Streiks aufgerufen mit der Forderung, die Tage von Kurzarbeit zu bezahlen, die seit Anfang des Jahres ständig zugenommen hatten. Ziemlich rasch hielten sich die ArbeiterInnen aber nicht mehr an diesen Rahmen und forderten die Verhandlung dreier zentraler Punkte:

- Abschaffung der Arbeitszeitenregelung (Drei-Schicht-System inkl. Samstagsarbeit, wobei die ArbeiterInnen zwei Wochen hintereinander dieselbe Schicht fahren – auch Nachtschicht!).
- Angleichung der Löhne an die anderen Fiatwerke in Italien.
- Abschaffung des Disziplinarsystems.

Nach zehn Tagen Streik hatte Fiat Produktionseinbußen von 16 300 Fahrzeugen (allein in Melfi werden am Tag bis zu 1200 Fiat Punto und Lancia Y montiert und Bleche für andere Fiat-Werke hergestellt). Die »Null-Lager«-Strategie kehrte sich gegen ihre Urheber, 95 Prozent der italienischen Autoproduktion stand still. Am 26. April griffen die Bullen sehr hart die Streikposten an. Es gab mehrere schwerverletzte ArbeiterInnen (auch die Einsatzleiterin der Bullen musste ins Krankenhaus).

### **... eine rasante Dynamik**

Kämpfe, die von zugespitzten Punkten des gesellschaftlichen Widerspruchs ausgehen, bekommen meist eine rasante Dynamik. So auch in Melfi: Sehr schnell haben die ArbeiterInnen zwei präzise Ziele auf die Tagesordnung gesetzt. Die Angleichung der Löhne an die der anderen ArbeiterInnen im Konzern und die Überwindung einer mörderischen Arbeitsorganisation.

Sie haben außerordentlich hart und entschlossen gekämpft und damit faktisch den »gelben« Betriebsrat (in dem Fim, Uilm und Fismic die Mehrheit haben) und die Gewerkschaften ausgehebelt. Sie haben die Anfälligkeit der Just-in-Time-Arbeitsorganisation für sich ausgenutzt. Die »integrierte Fabrik« ohne Puffer ist darauf angewiesen, dass der Produktionszyklus, an dem verschiedene Werke und Unternehmen beteiligt sind, wie am Schnürchen funktioniert. Die ArbeiterInnen haben den Zersetzungsprozess der alten fordistischen Fabrik, mit dem ihre Verhandlungsmacht geschwächt werden sollte, gegen die Unternehmer gewendet und klar gemacht, dass auch in der postfordistischen Fabrik gekämpft werden kann.

Sie konnten dabei auf Kampferfahrungen der letzten Jahre zurückgreifen. Im Sommer 2003 hatte es große Mobilisierungen gegen Atommülldeponien gegeben: Menschenmassen hatten mit Straßenblockaden »ganz Lukanien« (alter Name der Basilikata) lahmgelegt. Dabei handelte es sich um eine klassenübergreifende Volksbewegung, aber sie zeigte sehr deutlich, dass man mit direkten Aktionen etwas durchsetzen kann. Bereits im Winter 2002/2003 waren in den Auseinandersetzungen um die Kurzarbeit bei Fiat Straßenblockaden zum Massenphänomen geworden – auch wenn dieser Kampf mit einer klaren Niederlage endete. Die wilden Streiks der Busfahrer und des Flughafenpersonals im Winter 2003/2004 stellten dann einen Qualitätssprung dar, weil sie von Blockaden von außen zu Aktionen im Produktionsprozess selbst übergingen. All diese Kampfformen tauchten jetzt im Fiat-Streik wieder auf.

### **Abschluss?**

Nach 20 Tagen Kampf und etwa 35 000 nicht produzierten Autos (mehr als 1,5 Prozent der Fiat-

Jahresproduktion) haben Fim, Fiom, Uilm, Fismic und Ugl eine Einigung mit Fiat erreicht, und der Arbeitskampf wurde zunächst beendet. In Rom wurden die Verhandlungen in der Schlussphase von den nationalen Vorständen der Gewerkschaften geführt, die damit wieder gemeinsam aufgetreten sind, nachdem das Tischtuch kurz vorher noch endgültig zerschnitten schien.

Wenn ein Abschluss von Gianni Alemanno von der postfaschistischen Regierungspartei Alleanza Nazionale als »großer Sieg der Arbeiter des Mezzogiorno« eingeschätzt und von Rifondazione Comunista-Chef Fausto Bertinotti begrüßt wird, dann ist er entweder wirklich gut, oder alle beteiligten Institutionen hatten ihn bitter nötig.

Kritik kam von Giorgio Santini, dem Vorsitzenden der Gewerkschaft CISL, die wie UIL und FISMIC gegen die Blockade von Sata war: »Es ist das eine, eine regierbare Fabrik zu haben, und etwas anderes, zu entdecken, dass die Fabrik unregierbar ist. (...) Ich fürchte, dass das Projekt Melfi jetzt auch von Fiat anders gesehen werden könnte.« (*Corriere della Sera*, 10. Mai 2004).

Der zwölfseitige Abschluss lässt sich ungefähr so zusammenfassen:

1. Ab Juli wird der sogenannte Doppelklopper, d.h. zwei Wochen Nachtschicht in Folge, abgeschafft. Auf eine 6-Tage-Woche soll nun eine 4-Tage-Woche mit zwei zusammenhängenden Ruhetagen folgen. Gleichzeitig wird die tägliche Arbeitszeit von 7:15 Stunden auf 7:30 Stunden verlängert. Die zusätzlichen 15 Minuten ergeben 7 zusätzliche arbeitsfreie Tage. Die Nachtschichtzulage wird bis Juli 2006 von 45 auf 60,5 Prozent (wie in den anderen Werken) erhöht.

Die ArbeiterInnen haben viel erreicht, aber Samstags- und Sonntagsarbeit und die nur 30-minütige Mittagspause bleiben.

2. Die Löhne der ArbeiterInnen in Melfi werden erst nach und nach an die der anderen Fiat-Beschäftigten angeglichen (die Hälfte der Angleichung kommt ab Juli 2004, ein weiteres Viertel im Juli 2005 und der Rest ab Juli 2006). Das hätte sofort geschehen müssen.
3. Ein weiterer Auslöser des Streiks war das harte Fabrikregime: Nun wird eine »Versöhnungs- und Vorsorgekommission« eingerichtet, die die in den letzten 12 Monaten verhängten Sanktionen untersuchen soll.

Hier wird es wirklich heikel. Im Streik gab es extrem harte Auseinandersetzungen, und die Untersuchung der Disziplinarstrafen einer gemischten Kommission aus Unternehmern und Gewerkschaften zu überlassen, die zum großen Teil gegen den Kampf waren, ist letztlich selbstmörderisch. Dahinter steckt ganz klar der Versuch, die vom Kampf untergrabene Macht der Unternehmer und Gewerkschaften wiederherzustellen, indem man auf Zeit spielt, auf den Rückgang der Mobilisierung setzt usw..

### **Die Rückkehr der Arbeiterklasse**

- Der Kampf von Melfi zeigt, dass eine starke und entschlossene Mobilisierung nötig ist, um etwas zu erreichen – und dass die ArbeiterInnen das verstanden haben.
- Gerade die entschiedensten Feinde der Bewegung im Gewerkschaftslager haben den wesentlichen Punkt begriffen, wenn sie feststellen, dass die Fabrikdisziplin ernsthaft bedroht wurde und dass das bequeme Leben für die Abteilungsleiter und die Gewerkschaftsbürokraten zumindest vorläufig vorbei ist.
- Die ArbeiterInnen von Melfi haben alle wichtigen politischen und gesellschaftlichen Kräfte gezwungen, für oder gegen den Kampf Stellung zu beziehen. Sie haben im höchsten und wahrsten Sinne des Wortes »Politik gemacht«, nämlich die Fragen, die uns alle angehen, in den Mittelpunkt gestellt.
- Von diesen Überlegungen ausgehend müssen wir das Abkommen beurteilen, mit dem der Kampf beendet werden soll. Es wäre falsch, jetzt nur zu sagen: »Naja, es hätte noch mehr herauskommen können, aber Fiat musste nachgeben, und das ist schon ein außerordentliches Ergebnis«. Für Millionen von ArbeiterInnen war dieser Kampf ein klares Zeichen, das mehr wert ist als tausend Reden, er hat offengelegt, dass man sich nur mit Stärke durchsetzt.
- Last but not least haben die ArbeiterInnen in Melfi gezeigt, dass sie in der Lage sind, den ganzen

Produktionszyklus zu mobilisieren, die ArbeiterInnen von Fiat und den Zulieferfirmen jenseits von Eigentums- und Beschäftigungsverhältnissen zu vereinheitlichen und durch das Lahmlegen der Produktion an den strategischen Punkten die Flaschenhalse des Zyklus gegen die Unternehmer auszuspielen.

Die Frage nach der *Klasse* ist keine soziologische. Klasse ist keine statische Gruppe von Personen, die alle Lohnabhängigen oder alle Arbeiter umfasst. Klasse ist auch nicht durch eine gemeinsame Ideologie definiert, sondern ein Prozess, ein gemeinsames Selbstverständnis, das erobert werden muss. Dafür sind Kämpfe wesentlich, eben weil die Beteiligten in ihnen ihre Autonomie erproben und sich selbst als Subjekte und nicht nur als Rädchen der gesellschaftlichen Maschine wahrnehmen können.

Es hat sich wieder herumgesprochen, dass diese Gesellschaft auf dem Klassenkampf basiert und dass man kämpfen muss, um Verschlechterungen abzuwehren, oder – wie im Fall von Melfi – um etwas Besseres zu bekommen.

*Die auftretenden Institutionen:*

### **Gewerkschaften**

**FIOM:** Metallarbeitergewerkschaft der CGIL

**FIM:** Metallarbeitergewerkschaft der CISL

**UILM:** Metallarbeitergewerkschaft der UIL

**CGIL:** linker, d.h. Rifondazione und DS nahestehender Gewerkschaftsverband

**CISL:** katholischer Gewerkschaftsverband

**UIL:** rechtssozialdemokratischer Gewerkschaftsverband

**CGIL-CISL-UIL** werden als die »konföderierten Gewerkschaften« bezeichnet; diese Konföderation war zuvor geplatzt, funktionierte aber bei dem Streik in Melfi plötzlich wieder

**FISMIC:** klassische »gelbe« Betriebsgewerkschaft bei Fiat

**UGL:** den Postfaschisten (Alleanza Nazionale) nahestehender Gewerkschaftsverband

**CISAL:** traditionell gelbe, korporatistische Gewerkschaft

### **Parteien**

**Alleanza Nazionale (AN):** Regierungspartei, aus der früheren faschistischen Partei MSI hervorgegangen

**Lega Nord:** Regierungspartei, fremdenfeindlich, norditalienisch, strebt die regionale Autonomie an

## **Chronologie des Kampfes in Melfi**

(zusammengestellt von Mouvement Communiste)

**Während des ganzen Monats Februar.** Disziplinarische Kündigungen bei Sata und bei den Zulieferern.

**25. Februar.** Rotierende Zwei-Stunden-Streiks bei *TNT Arvil* (Logistik und betriebliche Instandhaltung) und bei *Magneti Marelli* (Federungen). Die Unruhe legt alle Tätigkeiten im Werk lahm. Zum ersten Mal

fordern die ArbeiterInnen die Abschaffung der doppelten Nachtschicht und Lohnerhöhungen.

**26. Februar.** Arbeitsniederlegungen bei *Sata* als Antwort auf die wiederholte Kurzarbeit.

**1. bis 5. März.** Mehrere tausend Beschäftigte werden in Kurzarbeit geschickt. Selbständige LKW-Fahrer blockieren das Werk. Sie protestieren dagegen, dass *Fiat* alle Transportarbeiten an die Firma *TNT* vergeben hat.

**26. März.** Generalstreik in Italien, ausgerufen von den drei Gewerkschaftsverbänden. In Melfi steht eins der beiden Montagebänder.

**7. April.** 45 von 80 Arbeitern bei *Mecoflex*, einem Subunternehmen im Zuliefererpark, werden in Kurzarbeit geschickt. Alle Gewerkschaften protestieren gegen die Produktionsverlagerung ins Ausland.

**14. April.** Der Ausrüster *Valeo* schickt 160 von 190 Beschäftigten in Kurzarbeit. Ein anderer Ausrüster, *IMAM Melfi*, kündigt an, dass er für 90 seiner 121 Beschäftigten vom 26. April an für drei Wochen keine Arbeit hat.

**16. April.** Die *Fiom* ruft die 630 ArbeiterInnen des Ausrüsters *Lear* zu einem achtstündigen Streik auf. *Lear* hat die Übernahme einer Lohnerhöhung für das Werk Melfi verweigert, die von den anderen Beschäftigten der Gruppe in Italien durchgesetzt worden war. In der Woche zuvor hatten die ArbeiterInnen bei *Magneti Marelli* für Lohnerhöhungen gestreikt.

**17. April.** Die Beschäftigten von *TNT Arvil* treten in den Streik. Ca. 800 weitere Arbeitskräfte werden nach Hause geschickt.

**18. April.** Die Nachtschicht bei *Lear* legt die Arbeit nieder.

**19. April.** Das Fiat-Werk von Melfi steht zum dritten Mal still. Wieder treten die Beschäftigten von *TNT Arvil* in den Streik. Fiat beurlaubt alle, die noch am Standort arbeiten. Daraufhin beschließen die *Sata*-ArbeiterInnen in einer Vollversammlung den Streik. *Johnson Controls* kündigt für seine Beschäftigten die Verlängerung der Kurzarbeit um dreizehn Wochen an. Die Delegierten, die mit zum Kampf trommeln, verlangen eine sofortige Zusammenkunft mit der Geschäftsleitung, um Arbeitszeiten und -bedingungen neu auszuhandeln. Die Betriebsräte der *Uilm*, der *Fim* und der *Fismic* distanzieren sich von den praktizierten Kampfformen, die ihnen zu hart erscheinen. Einige hundert Arbeiter blockieren die Werkstore. Die LKWs der Zulieferer können nicht hinein, die Fahrzeugtransporter nicht heraus. In einer Vollversammlung beschließen die Arbeiter bei *Lear* die Fortsetzung ihres Streiks.

**20. April.** Das Werk wird weiter blockiert. Der Metall-Unternehmerverband verurteilt die Aktionen der Streikenden als illegal. Die Direktion von Fiat lehnt es ab, sich mit der *Fiom* oder mit den anderen Gewerkschaften zu treffen, die am Kampf festhalten (*Ugl*, *Slai-Cobas*, *Cisal* und *Failms* [eine unabhängige Betriebsgewerkschaft]), und sie sagt ein Treffen mit der Regionalregierung der Basilikata ab, bei dem über die Zukunft des Werks gesprochen werden sollte. Von Rom aus lässt jedoch Giuseppe Morchio, der von Fiat beauftragte Geschäftsleiter, bei der jährlichen Bekanntgabe der Betriebsergebnisse die Tür für Gespräche einen Spalt weit offen.

**21. April.** Aufgrund des Streiks in Melfi steht die Produktion in Mirafiori. Maroni, Sozialminister und Chef der *Lega Nord*, kündigt das Eingreifen der Regierung an, was von ca. hundert Parlamentariern aus allen politischen Parteien unterstützt wird. An den blockierten Werkstoren steigt die Spannung zwischen den massiven Streikposten und den Bullen. Letzteren gelingt es trotz aller Anstrengungen nicht, die wenigen Streikbrecher-Busse durchzuschleusen, in denen zudem kaum ein Arbeiter zu sehen ist. Die Gewerkschaften *Cisl* und *Uil* bekräftigen ihre Unterstützung der aufgestellten Forderungen, lehnen die massiven Kampfmittel jedoch kategorisch ab.

**22. April.** Weitere Betriebe sind von den Streiks bei *Sata* betroffen. Die Gewerkschaften *Uilm*, *Fim* und *Fismic* machen eine Demo für das Recht (der Streikbrecher) auf Arbeit. Nach Angaben der Veranstalter nehmen 1500 teil, 150 zählt die Polizei.

**23. April.** Zusammenkunft zwischen dem Fiat-Vorstand und den Metallergewerkschaften. Die *Fiom* verlässt den Verhandlungstisch bald, weil sie sich weigert, zur Beendigung der Werkstor-Blockaden als Vorbedingung für offizielle Gespräche zwischen Sozialpartnern aufzurufen. Fiat, *Uilm*, *Fim* und

Fisomic stellen daraufhin einen Zeitplan für gemeinsame Konferenzen zur Lage in sämtlichen Werken des Konzerns auf. Der Generalsekretär der Cgil, Guglielmo Epifani, mahnt zur Mäßigung. In Melfi weigern sich die mit dem Streik sympathisierenden Gewerkschaften und die Streikenden, die Streikposten vor Erfüllung der Forderungen abzugeben.

**24. April.** Demo in Melfi gegen die Verhandlungen zwischen der Geschäftsleitung und denjenigen Gewerkschaften, die gegen den Kampf sind. Der Generalsekretär der Fiom, Gianni Rinaldini, kündigt die Fortsetzung der Blockaden und einen Streik für den 27. in allen italienischen Werken von Fiat an.

**24. April.** Der Vorstand der Fiat-Gruppe gibt an, infolge des Konflikts 12 000 Autos verloren zu haben. Um die Produktion in den von Melfi abhängigen Fabriken aufrecht zu erhalten, musste die Firma Hubschrauber zum Teiletransport einsetzen. In Pomigliano d'Arco bei Neapel, wo 9000 ArbeiterInnen Alfa Romeos produzieren, erklärt die Uilm, man befürchte den Ausbruch eines zweiten Melfi. Diese traditionell kampfstärke Fabrik, mit starkem Einfluss der Cobas [Basisgewerkschaften], müsste am 26. den Betrieb wegen Teilemangel unterbrechen. Jeden Morgen machen sich zwei Busse mit ArbeiterInnen aus dem neapolitanischen Werk auf den Weg zu den Streikposten von Melfi und kommen erst abends zurück.

**26. April.** Ab vier Uhr morgens bilden die Arbeiter Streikpostenketten. Aus mehreren Kasernen zusammengezogen erscheinen ca. 450 Carabinieri und Polizisten in Kampfmontur vor den Werkstoren. Die ersten Busse mit Streikbrechern tauchen um 5.30 Uhr auf. Um 6.15 Uhr nähern sich die Repressionskräfte den Blockadelinien. Trotz der stillschweigenden Übereinkunft, wonach LKW und Busse zum Nachbarwerk von Barilla ebenso wie Streikbrecher frei passieren konnten, beginnt die Polizei, die Arbeiter wegzuzerren, die sitzen bleiben und »pace!« (Frieden) rufen. Nach ihrer Freilassung machen die Streikenden kehrt und bilden die Blockade neu. Um zwei Bussen mit 40 Streikbrechern Durchlass zu verschaffen, greifen gegen 9 Uhr auf Anweisung aus Rom die Repressionskräfte an und knüppeln eine Bresche in die Barrikade aus Menschenkörpern. Bilanz: Fünfzehn Verletzte. Unter den drei verletzten Bullen ist auch die Kommissarin, die den Angriff befohlen hatte, sie hat einen Kieselstein abgekriegt. Ein weiterer Bus trifft ein, aber diesmal handelt ein Parlamentarier der Linken einen Waffenstillstand mit dem Innenminister aus, und der Bus dreht wieder um. Am Nachmittag ein zweiter Angriff der Polizei, weniger brutal als der am Morgen.

Inzwischen sind sämtliche Fertigungsstätten von Fiat lahmgelegt. Fiat verliert an jedem Streiktag 4300 Autos, 1200 davon in Melfi. Insgesamt sind bei Fiat und seinen Zulieferern 80 000 ArbeiterInnen von den Streikfolgen betroffen. Leider wird die bei Mirafiori von der Fiom organisierte Arbeitsniederlegung nur schwach befolgt. In Arese hingegen, am Stadtrand von Mailand, folgen Fiat-Arbeiter aus dem vormals großen Alfa-Romeo-Werk dem Aufruf von Fiom, Slai-Cobas und Fimu-Cub [Basisgewerkschaft mit starker Verankerung in Arese] und blockieren die nahe Autobahn. In Arese sind ca. 550 der 2000 Beschäftigten bis zum Jahresende in Kurzarbeit.

**27. April.** Der Amtsrichter von Melfi fordert die Fiom auf, die Blockaden aufzuheben. Diese erklärt, das seien keine Blockaden, sondern Kundgebungen. An den Blockadelinien bleibt die Position klar: kein Abzug der Streikposten ohne Erfüllung der Forderungen. Trotzdem haben die Gewerkschaftsdelegierten beschlossen, die Posten in eine Versammlung umzuwandeln (d.h. in massive Präsenz ohne Behinderung der Durchfahrt). Somit können alle, die es wünschen, in die Fabrik zurück. Als Folge des Drucks von Seiten der Alleanza Nazionale kündigt die Ugl an, sich nicht weiter an den Blockaden zu beteiligen, stellt diese Entscheidung aber kurz darauf wieder in Frage. Die Cgil drängt die Fiom, ihre Haltung zu mäßigen. Letztere spricht daraufhin von der Beendigung der Blockade, falls »ernsthafte Verhandlungen« beginnen – sprich: falls sie an solchen Gesprächen teilnehmen darf. Die Spitzen von Cgil, Cisl und Uil treffen sich mit Giuseppe Morchio. Die »Konföderierten« akzeptieren die Vorbedingung, alle Blockaden aufzuheben. Im Gegenzug bestätigt die Firma vorgesehene Investitionen in Höhe von 630 Mio. Euro für das Werk Melfi, verteilt über drei Jahre. Die drei Verbände treffen sich mit der Fiom, die aber vor irgendeiner Entscheidung mit ihren Delegierten sprechen will. Inzwischen hat Fiat 21 000 Autos verloren.

**28. April.** Der in ganz Italien ausgerufene vierstündige Streik der Metallarbeiter hat keinen durchschlagenden Erfolg. Die Angaben über die Teilnehmerzahlen sind je nach Quelle recht unterschiedlich. Jedenfalls bleibt die Demonstration der Turiner Fiom vor Mirafiori äußerst dürftig. Jetzt setzt sich die Fiom von Melfi auch für die Beendigung der Blockaden ein. Gianni Rinaldini, Generalsekretär der Fiom, erklärt, man müsse zu anderen Kampfformen finden.

**29. April.** Unter den Buh-Rufen der Streikenden passiert ein Bus das Werkstor. Drinnen sitzen nur drei Fahrgäste. Die Streikfront steht. Die führenden Sekretäre der Fiom jedoch mahnen zur Beachtung

des für Fiat günstigen Gerichtsurteils, wonach der Zugang zum Werk freizuhalten ist, und schlagen in einer Streikversammlung vor, die Beendigung der Blockade zu beschließen. Gegen die Meinung der autonomen Gewerkschaften und der Cobas beharrt die Fiom darauf, man habe einen ersten Sieg errungen: die Aufnahme von Verhandlungen. Nach einer erregten Diskussion beschließt die Versammlung einstimmig, die Belagerung der Werkstore zu beenden. Cobas und Autonome wagen es nicht, sich frontal entgegenzustellen, und enthalten sich der Stimme. Darüber hinaus wird ein Streik beschlossen, dessen Fortsetzung bei jedem Schichtwechsel von einer Streikversammlung zu beschließen ist. Nun können die Arbeitswilligen arbeiten. An diesem Tag gehen jedoch aus den drei Schichten nur insgesamt 200 zurück an die Maschinen. LKWs mit Fahrzeugen und mit Teilen werden aber durchgelassen. In Cassino und anderen Werken läuft die Produktion wieder an. Doch um 10 Uhr abends stehen immer noch tausend streikende Arbeiter vor den Toren. Die große Zahl macht Ein- und Ausfahrt weiterhin schwierig.

**30. April.** Der Streik wird Schicht um Schicht fortgeführt. Die Verhandlungen zwischen dem Fiat-Vorstand und den Gewerkschaften kommen endlich in Gang, da steigt die Fim in schroffer Form aus den Gesprächen aus. Sie beklagt ein ungesundes Klima, in dem Drohungen und Einschüchterungen gegenüber ihren Delegierten gediehen, einer sei bei der Erfüllung seiner Pflichten von Streikenden misshandelt und beleidigt worden. Der Fiat-Vorstand muss nun seinen Plan zur Beendigung der doppelten Nachtschicht den einzelnen Gewerkschaften gesondert vorlegen. Zur Frage der Löhne erklärt das Unternehmen, seine Möglichkeiten seien sehr begrenzt. Die drei Verbände verständigen sich darauf, trotz der Angriffe auf die Fim-Delegierten weiterhin gemeinsam zu verhandeln und am 1. Mai gemeinsam zu demonstrieren.

**1. Mai.** Zu einem Fest mit Folk und Jazz versammeln sich ca. 1000 Leute vor dem Werk. Zu den ArbeiterInnen gesellen sich ihre Familien und Leute aus dem Attac-Spektrum. Uil und Cisl fehlen.

**2. Mai.** Ein Sonntag. Bei Sata erscheinen die Instandhaltungsarbeiter von *TNT Arvil*, die als einzige auch an Feiertagen Dienst haben, nicht an den Werkstoren. Auch die Nachtschicht bleibt weg, die sonntags um 22 Uhr das Werk anfährt. Keiner der Betriebe im Zulieferpark arbeitet bisher. Fiat hat 30 000 Autos verloren.

**3. Mai.** Das Wiederanlaufen der Produktion in den anderen Fiat-Werken hat neue Aussetzer zur Folge. Die fertigen Teile sind verbraucht. Fehlende Vorräte führen zu neuer massiver Kurzarbeit. Kein Betrieb läuft rund. Der von Cassino muss angehalten werden. Bei einem Treffen in Melfi beschließen die Gewerkschaftsspitzen, dass die Verhandlungen umgehend wiederaufgenommen werden müssen, ihrer Meinung nach ist eine Lösung in greifbare Nähe gerückt.

**4. Mai.** Vor dem römischen Sitz von Fiat findet eine Demonstration statt, zu der Fiom und Cobas aufgerufen haben. Die Polizei spricht von 1000 Teilnehmern, die Organisatoren von 3000. Die Demonstranten fordern die sofortige Wiederaufnahme von Verhandlungen ohne Unterbrechung. Laut Fiat haben in Melfi ungefähr 500 Beschäftigte ihren Platz an den Maschinen wieder eingenommen. Das klassische Schema: Die entschiedensten Kräfte gehen in Rom spazieren und überlassen daheim das Feld den Gelben. Aber die Produktion bleibt symbolisch: 70 produzierte Fahrzeuge posaunt die Werksleitung stolz heraus.

**5. Mai.** Die Fim macht in Melfi einen Umzug »für ein gutes Verhandlungsergebnis und gegen Intoleranz«. Vor den Werkstoren stößt eine Gruppe von Streikenden, die wieder Postenketten bilden will, auf lebhaften Widerspruch von Seiten der Fiom, die auf die bevorstehenden Verhandlungen in Melfi hinweist. In Rom treffen sich Metallerverbände und Fiat-Vorstand, um Gespräche am nächsten Tag vorzubereiten, die auch das Thema Löhne behandeln sollen. Fiat beklagt 40 000 verlorene Fahrzeuge seit Streikbeginn, behauptet aber, in Melfi an diesem Tag 140 Stück produziert zu haben.

**6. Mai.** Um 14 Uhr beginnen in Melfi die Verhandlungen zwischen dem Betriebsrat und dem Fiat-Vorstand. Ab 18 Uhr nehmen auch die Vertreter des ACM an der Gesprächsrunde teil, des Konsortiums, dem 25 der 28 Firmen im Zuliefererpark angehören. Fiat bietet an, die doppelte Nachtschicht zu beenden und die Löhne erst nach und nach zu erhöhen, und das auch noch an die Entwicklung der Profite zu binden. Die Gewerkschaften betrachten die Vorschläge als unzureichend. Der Diskussionspunkt Arbeitsbedingungen, d.h. disziplinarische Verfahren, wird auf später vertagt. In Melfi haben laut Fiat ca. 700 Arbeiter 160 Automobile produziert, während laut Fiom noch 90 Prozent der Beschäftigten im Streik sind.

**7. Mai.** In Melfi wird der Streik alle acht Stunden weiter verlängert. In Pomigliano d'Arco ruft Slai-Cobas zu einem achtstündigen Streik mit Streikposten auf: Solidarität mit den Streikenden von Melfi

und Verbesserung der Arbeitsbedingungen. Nach Angaben von Slai-Cobas ist die Teilnahme an der Arbeitsniederlegung praktisch hundertprozentig, während die Fiom sie mit 40 Prozent angibt. Die Verhandlungen in Melfi dauern an. Gegen Abend legt der Fiat-Vorstand den Gewerkschaften ein Konsensdokument vor: Abschaffung der doppelten Nachtschicht ab Juli, durchschnittliche Lohnerhöhung um 92 Euro im Monat, gestaffelt über mehr als zwei Jahre. Die Gewerkschaften betrachten das Lohnangebot als unzureichend. Laut Fiat arbeiten 750 Beschäftigte wieder – allerdings produzieren sie nur 160 Autos.

**8. Mai.** Die Streikenden, die vor den Toren ihr Lager aufgeschlagen haben, verlangen von den Vertretern in der Verhandlungskommission Erklärungen vor ihrer Abreise nach Rom. Die Fiom predigt Geduld und betont, die Direktion habe sich bereit gefunden, trotz Andauer des Streiks zu verhandeln. Die Verhandlungen ziehen sich in Rom am Sitz des Unternehmerverbands *Confindustria* über das ganze Wochenende hin, zunächst getrennt, dann in gemeinsamer Sitzung. In der Nacht werden die Vertreter des Betriebsrats hinzugezogen.

**9. Mai.** Um 6.40 Uhr wird die Vereinbarung unterzeichnet. »Das ist ein großer Sieg der Arbeiter im Mezzogiorno«, jauchzt der Landwirtschaftsminister, Wortführer der »sozialen Rechten« der Alleanza Nazionale (Flügel mit der stärksten Bindung an die faschistische Tradition). Die konföderierten Gewerkschaften und die Ugl beglückwünschen sich zu diesem »großen Sieg«. Nur die Cobas und die autonomen Gewerkschaften lehnen die Vereinbarung ab und versuchen einen neuen vierstündigen Streik.

**10. Mai.** Der von den Cobas und autonomen Gewerkschaften ausgerufene Streik wird zu einer Schlappe. Bei Sata läuft die Arbeit wieder an. Um 11.45 Uhr wird eine Vollversammlung an den Werkstoren abgehalten. Die Vertreter von Fim und Uilm werden ausgebuht, als sie versuchen, über die Vereinbarung Bericht zu erstatten. Angewidert verlassen fünfzig Arbeiter die Versammlung. Cobas und autonome Gewerkschaften nehmen um 14 Uhr an der Versammlung der Schicht teil, die den Streik am 19. April auf den Weg gebracht hat. Der regionale Beauftragte der Fim lässt sich nicht blicken. Gleichwohl können die Cobas keine neue Unterstützung sammeln. Da Melfi zum Teil wieder arbeitet, kann die Produktion in Termoli wieder angefahren werden.

**11. Mai.** Die Urabstimmung ist auf den Zeitraum zwischen dem 14. und 17. Mai festgelegt worden. Die Unternehmen im Zuliefererpark schicken sich an, eine ähnliche Befragung abzuhalten.

**15. Mai.** Slai-Cobas und Alternativa Sindacale (eine kleine Gruppe von Dissidenten, die sich vor ein paar Jahren von der Fiom getrennt haben) zweifeln die ordnungsgemäße Durchführung der Abstimmung über das Ende des Streiks an und vergleichen die Verfahren mit denen einer »Bananenrepublik«.

**17. Mai.** Die Urabstimmung ergibt: 3740 Arbeiterinnen und Arbeiter sprechen sich für das Ergebnis vom 9. Mai aus (77,4 Prozent der abgegebenen Stimmen) und 1089 lehnen es ab (22,6 Prozent). 4831 haben an der Abstimmung teilgenommen (entsprechend 85,5 Prozent der Stimmberechtigten). 4249 gehören zur Fiat-Belegschaft, 582 zu internen Subunternehmern. Der Umfang der Ablehnung ist signifikant und weit größer als der Einfluss der Basisgewerkschaften.

**18. Mai.** In Melfi sind die Spuren der Blockade beseitigt und die LKWs rollen wieder. Doch in den Werkshallen bestehen die Spannungen weiter. Die Delegierten, die am Streik nicht teilgenommen haben, werden mit Pfiffen begrüßt. Die Fiom verlangt Betriebsrats-Neuwahlen. Bei FMA d'Avellino, einem Gemeinschaftsunternehmen von Fiat und General Motors, unterzeichnen die örtlichen Gewerkschaften ohne Andeutung eines Kampfes Vereinbarungen, die die Angleichung der Löhne nach dem Modell von Melfi enthalten. Offenbar möchte die Leitung von Fiat Ansteckung um jeden Preis vermeiden.

**19. Mai.** Die Gewerkschaften unterzeichnen einzeln die abschließende Vereinbarung mit dem Fiat-Vorstand.

**21. Mai.** Die Verhandlungen für die Firmen im Zuliefererpark beginnen. Neben den in der Sata-Vereinbarung geregelten Punkten wird auch eine Beschäftigungsgarantie diskutiert. Schließlich ging der Streik von den Arbeitsniederlegungen aus, mit denen sich die ArbeiterInnen der Subunternehmen von Sata gegen die Kurzarbeit wehrten!