

L'AUTONOMIA OPERAIA COLPISCE IN INDIA :

LO SCIOPERO DELLA MARUTI SUZUKI A MANESAR
(GIUGNO, SETTEMBRE, OTTOBRE 2011)



AVVISO

Ringraziamo Monsieur G. Bouvin che, intanto che editore responsabile, ci permette di pubblicare e diffondere legalmente questa pubblicazione. Precisiamo che Monsieur G. Bouvin non è responsabile del contenuto politico degli articoli e più in generale delle posizioni programmatiche difese nella nostra stampa.

PRESENTAZIONE

Questo documento esce nello stesso momento in tre lingue : inglese, francese e ceco. Non perché non saremmo stati molto efficaci nella traduzione, ma perché è il frutto d'un lavoro comune dall'inizio del suo concepimento. Lavoro condotto congiuntamente dai compagni di Kpk, MC e altri. Speriamo che questa, prima tappa d'una politica comune, sarà confermata e amplificata in modo da tendere verso l'unificazione e la centralizzazione dei comunisti.

CONTATTI

Kolektivně proti kapitálu

Consultare il sito : <http://protikapitalu.org/>

Mouvement Communiste

Scrivere senza menzionare altro, à : BP 1666, Centre Monnaie 1000, Bruxelles 1, Belgique.

Consultare il sito : <http://www.mouvement-communiste.com>

INDICE

<u>PRESENTAZIONE.....</u>	<u>2</u>
<u>GURGAON E MANESAR</u>	<u>3</u>
<u>MARUTI SUZUKI.....</u>	<u>5</u>
ALCUNI ACCENNI	5
I CONTRATTI DI LAVORO	5
GLI STABILIMENTI.....	6
<u>CRONOLOGIA.....</u>	<u>6</u>
LA PRIMA OCCUPAZIONE : DAL 4 AL 17 GIUGNO 2011	6
LA RÉSISTENZA : DAL 18 GIUGNO AL 28 AGOSTO	8
LA SERRATA E GLI SCIOPERI : DAL 29 AGOSTO AL 30 SETTEMBRE	9
LA SECONDA OCCUPAZIONE : DAL 7 AL 14 OTTOBRE	12
IL SECONDO CAMPO D'OCCUPAZIONE : DAL 16 OTTOBRE AL 21 OTTOBRE	13
<u>I SINDACATI.....</u>	<u>15</u>
<u>PRIME ANALISI.....</u>	<u>17</u>
ALCUNE CITAZIONI.....	17
DELLE DURE CONDIZIONI	18
L'ORGANIZZAZIONE PRÉLIMINARE	18
UNA RABBIA NUOVA, NUOVE ASPIRAZIONI.....	19
IL CONTESTO.....	19
LE SÉQUENZE DELLO SCIOPERO	20
<u>I LIMITI DEL SINDACALISMO DI BASE.....</u>	<u>22</u>
<u>TENTATIVI DI CONCLUSIONE</u>	<u>24</u>
SULLO SCIOPERO	24
SULLA SITUAZION IN GÉNÉRALE	25
<u>APPENDICE.....</u>	<u>27</u>
LETTERA APERTA.....	27
EFFETTIVI DEI PRINCIPALI SINDACATI.....	28
BIBLIOGRAFIA	28
CARTE.....	29

PRESENTAZIONE

L'India è un « continente » altrettanto poco conosciuto della sua classe operaia e delle lotte che essa conduce. Questa brochure ha dunque lo scopo di sollevare il velo sulla situazione e le potenzialità d'autonomia operaia che essa cela, partendo dall'esempio di uno sciopero significativo che si è svolto in tre tempi (giugno, settembre e ottobre 2011). Alla fine di questo sciopero, alla fabbrica di assemblaggio di automobili di Maruti Suzuki di Manesar (il secondo gruppo in India, inaugurato nel 2007), gli operai sono riusciti ad ottenere una mezza vittoria, vale a dire l'ufficializzazione parziale del loro sindacato di base, il MSEU (Maruti Suzuki Employees Union), da parte della direzione dell'azienda e il soddisfacimento di alcune rivendicazioni.

Lo sciopero, proclamato dagli operai per il riconoscimento del MSEU, ha mascherato le altre rivendicazioni (aumento dei salari, regolarizzazione dei precari, diminuzione dei ritmi di lavoro, fine dell'arroganza dei quadri, ecc.) sintetizzandoli in una lotta per la « dignità ». Esso ha avuto un effetto d'impulso sulle altre fabbriche del gruppo ed automobilistiche della zona di Gurgaon, che è sfociato in una serie di scioperi nel settore, il 7 ottobre, e fatto pendere la bilancia in favore degli scioperanti.

I tre scioperi alla fabbrica Suzuki di Manesar non sono in realtà casi isolati : gli operai dell'industria automobilistica (fabbricanti e subappaltatori) hanno dato prova di una certa combattività, come dimostra la moltiplicazione dei conflitti che l'hanno colpita dal 2009.

Ma questo sciopero presenta numerose caratteristiche interessanti :

- Uno sciopero in tre tappe : giugno, settembre e ottobre,
- Uno sciopero in cui dopo 33 giorni di serrata, gli operai rioccupano la fabbrica, consolidando così la loro unità,
- Uno sciopero semi-vittorioso,
- Uno sciopero su un obiettivo unico, il riconoscimento del sindacato di base, cosa che permette di mostrarne i limiti,
- Uno sciopero in cui un numero significativo di lavoratori precari (sono il 70% in fabbrica) ha partecipato attivamente,
- Uno sciopero in cui la repressione padronale e poliziesca è stata più debole che in altri scioperi simili,
- Uno sciopero, infine, dove la nuova generazione operaia (18-25 anni) è venuta fuori e continua da allora ad esprimere le sue potenzialità.

Questa brochure non sarebbe stata possibile senza evidentemente la lotta degli operai stessi, né le loro testimonianze raccolte direttamente da noi o da altri. Ma non sarebbe stata possibile neppure senza il tenace lavoro effettuato, dal 2005, dai compagni che animano il Gurgaon Workers News¹ di cui abbiamo tradotto la cronologia e diversi passaggi inclusi nel testo.

Il testo comprende quindi :

- Una presentazione della città di Gurgaon e di Manesar,
- Una presentazione dell'azienda Maruti Suzuki,
- Una cronologia dettagliata,
- Un accenno sui sindacati in India,
- Alcune prime analisi,
- Una critica del sindacalismo di base,
- Un tentativo di conclusione,
- Una appendice.

¹ Vedi il sito <http://gurgaonworkersnews.wordpress.com/>

GURGAON E MANESAR

Gurgaon, situata nello Stato dell'Haryana e adiacente a Delhi², era nel 1989 una piccola città di 12 500 abitanti. Oggi la sua popolazione in continuo aumento³ è di 1 500 000 d'abitanti, su una superficie di 600 km², con 300 000 impieghi industriali⁴ e altrettanti nei servizi.

Le prime pietre delle nuove zone industriali sono state posate nel 1989, ma il colpo d'inizio era stato dato nel 1981, quando Maruti Suzuki ha avviato la costruzione della sua prima fabbrica d'assemblaggio, aperta nel 1983. È nel 1997, quando GE Capital⁵ s'è insediata, che le grandi compagnie indiane o straniere hanno cominciato a seguire in numerosi settori d'attività⁶. Vi troviamo oggi, per esempio : automobili (Maruti Suzuki, Honda Hero, ecc.), elettronica e telecomunicazioni (Motorola, Alcatel Lucent, Nokia, ecc.), informatica (Microsoft, IBM, ecc.), tessile (Orient Craft, ecc.), agro-alimentare, farmaceutica, call center, sedi di società, ecc.



Tutto il suo contorno e il suo miscuglio : le torri di 17 piani per i quadri, le catapecchie, i centri commerciali e i negozi tradizionali, i venditori ambulanti, gente, ancora gente. Un brusio perpetuo dei diversi mezzi di trasporto di persone e di mercanzie⁷. Gurgaon non è collegata a

² Il centro di Gurgaon è situato a 32 km dal centro di Delhi. Vedi le carte di Gurgaon e Manesar in appendice.

³ 850 000 abitanti nel 2001.

⁴ Si tratta degli impiegati ufficiali delle grandi imprese. I dati non tengono conto degli impieghi in nero.

⁵ La divisione finanziaria di General Electric.

⁶ Per una lista esaustiva delle imprese vedi il sito del GWN : <http://gurgaonworkersnews.wordpress.com/list-of-companies-situated-in-gurgaon/>.

⁷ Non essendo le due fabbriche Maruti Suzuki di Gurgaon e di Manesar collegate alla ferrovia, la spedizione delle auto viene effettuata tramite camion semi-rimorchio chiusi, a passo di funerale, in ragione di 500 rotazioni al giorno su strade e autostrade già saturate.

Delhi da una linea della metropolitana che dal 2010, una stazione ferroviaria in posizione poco centrale e l'assenza di compagnie municipali di bus, spiegano la proliferazione dei mezzi privati di trasporto collettivo come i vecchi bus fuori età recuperati dalla compagnia municipale di Delhi e gli innumerevoli taxi Piaggio, previsti per trasportare nove persone, ma dove ne troviamo spesso quindici !

Città del « miracolo indiano » secondo la borghesia, Gurgaon è presentata come il gioiello dell'India brillante, un simbolo di successo capitalista che promette una vita migliore per ognuno grazie allo sviluppo. A prima vista le torri degli uffici e i centri commerciali riflettono questa chimera e le stesse facciate delle fabbriche tessili assomigliano ad hotel a tre stelle.

Dietro la facciata, dietro i muri delle fabbriche e nelle stradine, migliaia di operai producono auto e scooter per le classi medie che finiscono negli ingorghi sulla nuova autostrada NH8, tra Delhi e Gurgaon. Migliaia di giovani usciti dalla classe media perdono il loro tempo, la loro energia e le loro aspirazioni di studenti lavorando nelle equipe dei call center, vendendo proposte di prestiti agli operai degli USA o proposte di prepagamento delle fatture dell'elettricità ai poveri della Gran Bretagna. Giusto a fianco, migliaia di operai migranti sradicati dalla crisi agraria delle province vicine forano e cuciono per l'esportazione, e sono messi in concorrenza con i loro fratelli del Bangladesh o del Vietnam.

Lo Stato e le compagnie private come la DLF (Delhi Lease and Finance, che è il più grosso motore immobiliare dell'India, specializzato nella lottizzazione delle nuove zone di sviluppo) impongono il quadro politico e materiale per lo sviluppo rapido della città. Il flusso d'investimenti nell'industria a Gurgaon portano all'esplosione dei prezzi dei terreni e delle costruzioni, accompagnati da una arroganza architettonica onnipotente che dona un'aria da Dubai alla città. Le migliaia di lavoratori migranti attirati dallo sviluppo delle fabbriche, i lavori di ricerca nelle diverse industrie, entrano come interinali nelle fabbriche o come agenti nei call center. Benché lo sviluppo delle zone industriali o commerciali sia pianificato, per quel che concerne l'alloggio degli operai è lasciato all'iniziativa privata. Da qui la presenza sul territorio municipale di Gurgaon, talvolta a fianco ma spesso lontano dai luoghi di produzione, di villaggi.

Un villaggio è uno o più contadini che hanno abbandonato la produzione agricola e trasformato i loro terreni in « lottizzazioni » per operai, ma continuano ad abitarci in case modernizzate. La qualità di questi alloggi di villaggio è spesso spartana (mm x 3m) per canoni esorbitanti e condizioni sanitarie sovente deprecabili.

La maggior parte del lavoro della meccanica di pezzi per automobili, per i 3 o 4 fornitori di rango, è fatto in officine (fino alle micro imprese) a Faridabad, una città industriale situata a circa 25 chilometri ad est di Gurgaon. La politica di reclutare principalmente operai migranti, senza agganci locali, è stata utilizzata dai padroni come una strategia per minare la potenza operaia in caso di conflitto. Il settore del tessile, a Gurgaon, è orientato verso l'esportazione. Ci sono numerose imprese di questo tipo, come Orient Craft, che possiede molte fabbriche intorno a Gurgaon e impiega 20 000 operai. Questa industria poggia fortemente sul subappalto⁸.

Secondo il primo ministro dell'Haryana, Gurgaon è il più grande « hub » di call center in India e quindi nel mondo. Il fatto che circa 150 000 - 200 000 giovani lavorino, telefonando principalmente per la clientela americana e di compagnie la cui sede è in Gran Bretagna, come American Express, Citibank, Dell, IBM. I call center sono spesso situati a fianco delle fabbriche di automobili o del tessile.

In termini di lotte, quelle degli operai di Gurgaon, hanno acquisito notorietà quando la polizia ha attaccato una manifestazione degli operai della Honda Hero, a luglio 2005. Prima di questo, si sono avuti numerosi conflitti alla Maruti Suzuki, principalmente in reazione al tentativo

⁸ Senza entrare in una descrizione completa della storia dell'industria tessile in India, la cosa principale, avvenuta dopo il 1982, è stata lo smantellamento delle grandi unità produttive che impiegavano più di 5 000 operai e che realizzavano tutta la catena di produzione, dalla trasformazione del cotone, fino alla realizzazione dei vestiti, in unità multiple sia automatizzate (trasformazione del cotone), sia individualizzate con numerosi subappaltatori; non conservando l'impresa che la fabbricazione finale.

dell'impresa di ridurre il numero degli operai assunti a tempo indeterminato. Dal 2006 sono stati gli interinali che hanno preso l'iniziativa delle lotte, spesso senza essere rappresentati dal sindacato ufficiale. Dopo l'esperienza della serrata e della repressione brutale alla Honda Hero, la maggior parte delle lotte seguenti sono state azioni selvagge di breve durata. Nel maggio 2006, giusto dopo uno sciopero di cinque giorni alla Honda Hero condotto da 3 000 interinali, alcune macchine sono state trasferite alla fabbrica subappaltante della Shivam Autotech⁹. E ci si sono state situazioni simili alla Delphi.

Manesar, formalmente IMT (Industrial Model Township, quartiere industriale modello), è una suddivisione di Gurgaon, situata alla sua estremità sud-est (vedi carta in appendice) e misurante circa 15 km². Lo sviluppo di questa zona è stato definito nel 1992, ma le prime infrastrutture, fabbriche e uffici, non sono sorte che nel 2000.

È una « città nuova » di 200 000 abitanti, fiancheggiata dall'autostrada Delhi-Mumbai, dove le strade sono state tracciate ma dove non tutto è costruito, cosa che dona un aspetto stranamente eterogeneo, tra fabbriche orizzontali e le torri degli uffici verticali e l'assenza di alberi.

MARUTI SUZUKI

Alcuni accenni

Suzuki (Suzuki Motor Corp) è stata una delle prime imprese straniere ad impiantarsi in India associandosi con il governo indiano, tramite una joint-venture, nel febbraio 1981, sotto il nome di Maruti Udyog limited. La produzione della prima vettura, nella fabbrica di Gurgaon, è iniziata a 1983. A settembre 2007 l'impresa è stata rinominata Maruti Suzuki India Limited (MSIL), marcando il disimpegno totale del governo indiano mediante la vendita delle sue quote e delle società d'investimento indiane. Suzuki Motor Corp detiene il 54,2 % del capitale.

Produzione 2010 : 780 000 veicoli di cui 50 000 per l'esportazione. Totale della produzione in India : 2 600 000 veicoli.

MSIL detiene il 44,9 % di parte del mercato indiano e ha annunciato, a febbraio 2012, il suo decimilionesimo veicolo fabbricato. Nel 2011 ha fatturato di 361 miliardi de rupie¹⁰.

I contratti di lavoro

Troviamo alla Maruti Suzuki, come dappertutto in India, numerosi tipi di contratto di lavoro :

- Permanente, corrispondente nella maggior parte dei casi agli impieghi qualificati.
- Apprendisti, che corrispondono a salariati assunti per una durata di tre anni (a salari minori dei permanenti) e che al termine di questi tre anni passano, « normalmente » allo stato permanente.
- Stagisti, che corrispondono a contratti in alternanza (con salari ancora più bassi di quelli degli apprendisti) durante gli studi, senza garanzia d'assunzione.
- Interinali, che vengono impiegati in fabbrica tramite un'altra impresa e che effettuano sia lavori specifici (mensa, pulizia, trasporti) sia i lavori di produzione meno qualificati. La differenza con l'Europa è la natura di queste società d'interim. A fianco d'impresе « normali » come Tirupati, esiste una miriade di piccole imprese che spesso non hanno alcuna ragione sociale e che sono dirette da dei reclutatori. Questo termine indica i dirigenti delle « società » d'interim che assumono, all'angolo della strada o in locali « nomadi », lavoratori in disponibilità offrendogli del lavoro giorno per giorno (spesso senza contratto, come nell'edilizia, i lavori pubblici o la manutenzione) o per brevi

⁹ Shivam Autotech è il nuovo nome di Munjal Showa, fondata nel 1999, filiale di Honda Hero, fabbricante di trasmissioni e di pezzi forgiati.

¹⁰ Ci vogliono 61 rupie per un euro.

periodi. La maggior parte dei reclutatori sono conosciuti per il loro modo ben particolare di controllare la manodopera che mettono a disposizione delle grandi imprese.

Gli stabilimenti

La tavola sotto rappresenta gli stabilimenti di Maruti Suzuki.

Siti	Indirizzo	Denominazione (data d'apertura)	Superficie (km ²)	Produzione ¹¹	Unità/anno (2010)	Effettivi 2011			
						Per.	App.	Stag.	Int.
Gurgaon	Palam Gurgaon Road	Maruti Suzuki India Limited (1983)	0,8	Autovetture	480 000	3 000	1 400	600	1 900
Gurgaon	Palam Gurgaon Road	K engine plant (2008)	0,35	Motori	500 000 (2007)	1 200 (*)			
Gurgaon	Village Kherki Dhaula, Badshahapur, N.H.-8, Link Road,	Suzuki Motorcycle India Private Limited (1997)	0,25	Moto e scooters	350 000	1 400 (*)			
Manesar	Plot no.1, Phase 3A IMT Manesar	Maruti Suzuki India Limited Plant A (2007)	0,8	Autovetture	300 000	1 000	800	400	1 200
Manesar	Plot no.1, Phase 3A IMT Manesar	Maruti Suzuki India Limited Plant B (2011)	0,8	_____	_____	_____	_____	_____	_____
Manesar	Plot no.1, Phase 3A IMT Manesar	R & D center (2010)	0,2	_____	_____	800	?	?	?
Manesar	Plot No - 26 B Sector 3 IMT,	Suzuki PowerTrain India Limited (2007)	0,4	Motori diesel Trasmissioni	300 000	500	750	250	600
Manesar	Plot No - 26 B Sector 3 IMT	Suzuki castings (2007)	0,2	Pezzi da fusione		200	200	?	400

(*) = effettivo totale. Dettaglio non conosciuto.

CRONOLOGIA

La prima occupazione : dal 4 giugno al 17 giugno 2011

Il 3 giugno

Undici rappresentanti di MSEU (Maruti Suzuki Employees Union) dello stabilimento di Manesar, tra i quali Shiv Kumar, suo segretario, incontrano dei funzionari del ministero del lavoro dello Stato dell'Haryana, a Chandigarh, per riempire le formalità di registrazione del sindacato. Il giorno stesso il ministero informa la direzione di Maruti Suzuki di questa azione. La direzione comincia a costringere gli operai a firmare delle pagine bianche, a favore del sindacato della casa (il MUKU¹²) per tentare di sabotare la formazione del nuovo sindacato.

Il 4 giugno

¹¹ Per quanto riguarda l'automobile, la fabbrica di Gurgaon produce i modelli 800, Alto, WagonR, Estilo, Omni, Gypsy, Ertiga ed Eco e quella di Manesar i modelli A-star, Swift, Swift DZire, SX4 et Ritz.

¹² Maruti Udyog Kamgar Union è il sindacato della casa di Maruti Suzuki de Gurgaon affiliato al HMS (Hind Mazdoor Sabha).

Inizio dei 13 giorni della prima occupazione. I rappresentanti del MSEU tentano di recuperare una parte dei fogli bianchi già firmati. La direzione licenzia undici operai membri del MSEU. Gli operai iniziano uno sciopero con occupazione il pomeriggio all'interno della fabbrica.

Il 5 giugno

La direzione fa sigillare le porte della fabbrica e vi piazza davanti una fila di guardie di sicurezza al fine d'impedire ogni scambio tra gli operai rimasti all'interno e quelli all'esterno ; vale a dire operai, simpatizzanti e i media.

A Delhi la polizia carica violentemente le manifestazioni grosse del movimento anticorruzione dei partigiani di Guru Ramdev¹³.

Il 6 giugno

C'è bisogno ancora di una manifestazione davanti alle porte della fabbrica, perché il cibo portato dai familiari e dagli amici possa arrivare agli operai. La polizia è dispiegata all'interno e all'esterno della zona di Manesar. Toglie le tende che i manifestanti avevano montato.

L'8 giugno

I principali sindacati AITUC, CITU, HMS, INTUC e UTUC¹⁴ formano un comitato d'azione per portare il loro sostegno allo sciopero. Questo si traduce, di fatto, in un meeting in un parco di Gurgaon, ma, evidentemente, nessuna azione concreta.

Il 9 giugno

Il comitato d'azione mobilita da 50 a 60 operai a Gurgaon, mentre da 1 000 a 2 000 operai chiamati dal MSEU si radunano davanti alle porte della fabbrica di Manesar.

Il 10 giugno

Lo sciopero è dichiarato illegale dal governo dell'Haryana. Altri due camion della polizia arrivano sul posto. Sotto la pressione, 250 operai decidono di arrestare l'occupazione. A causa della mancanza di luoghi di stoccaggio e in conseguenza dello sciopero, da 200 a 250 fornitori della fabbrica devono ridurre o fermare la produzione perché non possono consegnare.

Il 12 giugno

La direzione di Maruti Suzuki propone di riprendere 5 degli undici operai licenziati, ma il MSEU rifiuta ribattendo « *o tutti, o nessuno !* ». I principali sindacati annunciano uno sciopero di solidarietà legale di due ore per il 14 giugno 2011.

¹³ Guru Ramdev (nato ne 1971) animatore di un movimento anticorruzione.

¹⁴ Vedi più avanti per la denominazione e un'analisi dei sindacati in India.

Il 13 giugno

La direzione annuncia che potrà accettare un sindacato indipendente per la fabbrica di Manesar, ma sotto l'egida del Comitato aziendale¹⁵, che sarà responsabile della revisione dei salari e altre questioni d'ordine generale – un'offerta per tergiversare.

Il 14 giugno

Il segretario dell'AITUC dell'Haryana, D.L. Sachdev, annuncia dapprima che lo sciopero di solidarietà di due ore è iniziato e allo stesso tempo ne annuncia la fine vista l'apertura dei negoziati.

Il 16 giugno

La direzione annuncia ai media che tenteranno di « far rivivere » le catene di produzione della fabbrica di Gurgaon per i modelli che erano stati spostati a Manesar.

Il 17 giugno

Fine della prima occupazione. Il conflitto è regolato con l'aiuto dei principali sindacati nazionali e del MUKU. Maruti Suzuki promette di trasformare i licenziamenti in sospensioni. I delegati accettano che le ore di sciopero non vengano pagate. Maruti Suzuki annuncia che l'occupazione gli ha fatto perdere più di 93 milioni di dollari.

Maruti Suzuki fa appello a degli auditori esterni e ai Brahmakumaris¹⁶. Sono incaricati d'organizzare delle sessioni con gli operai, nel corso dei quali questi vengono incoraggiati a parlare dei loro problemi. Dopo la serrata del 2010 a Denso¹⁷, l'organizzazione « spirituale » aveva la missione di guarire le « tensioni nelle relazioni industriali ».

La resistenza : dal 18 giugno al 28 agosto

Dal 18 al 25 giugno

Secondo fondi vicine alla direzione, la produzione di autovetture di Manesar durante questo periodo non era che di 1 100 veicoli al giorno invece dei 1 200 abituali. I lavoratori segnalano che la maggior parte dei supervisor (membri dell'inquadramento inferiore, fin'ora erano stati molto autoritaria) li trattano adesso con un certo timore.

Il 16 giugno

Per la prima volta da 11 anni, il MUKU organizza delle elezioni di delegati. Gli operai di Manesar boicottano questa messinscena. Si contano solo una dozzina di votanti.

Il 26 giugno

La domanda di registrazione del MSEU è respinta dalle autorità dello Stato dall'Haryana per motivi formali (sciopero illegale, firme difettose).

Il 27 luglio

Un gruppo di lavoratori assunti da reclutatori locali si lamentano del carico di lavoro e chiedono rinforzi. Il capo reparto ingiuria uno dei lavoratori. I suoi colleghi lo sostengono e il supervisore è costretto a scusarsi davanti ai lavoratori.

Il 28 luglio

La polizia penetra in fabbrica, conduce quattro lavoratori al posto e la direzione annuncia sei sospensioni. Per reazione, tutti i lavoratori della fabbrica sospendono il lavoro e si riuniscono. L'azienda è obbligata a « dimostrare » che i quattro lavoratori non sono stati arrestati. Ordina che nessun bus esca per riportare quelli del secondo turno. I lavoratori arrivano con i loro mezzi, ma gli viene rifiutato l'ingresso. Gli operai rifiutano di lasciare la fabbrica. Dopo una breve paralisi, la direzione permette ai lavoratori del secondo turno d'entrare.

¹⁵ In India, secondo la legge sul lavoro, è a livello aziendale che il padrone può concedere la creazione di questo organo di collaborazione di classe.

¹⁶ Brahmakumaris è una setta d'ispirazione induista, fondata nel 1936, e presente in numerosi paesi. È il versante « spirituale » del tentativo padronale, dopo lo sciopero, di comprenderne le cause e d'identificarne i partecipanti.

¹⁷ Denso è un fabbricante di componentistica giapponese per l'industria automobilistica la cui fabbrica è insediata a Gautam Buddh Nagar, nell'Uttar Pradesh, vicina periferia sud-est di New Delhi e in tra altri stabilimenti tra i quali uno a Gurgaon che rifornisce Maruti Suzuki e dove uno sciopero ha avuto luogo in febbraio 2010.

Dall'8 al 17 agosto

Benché la direzione abbia promesso di ritirare le sospensioni, se « *tutto torna alla normalità in fabbrica* », rifiuta di decidersi. Al suo posto, la compagnia continua ad assumere nuovi lavoratori provenienti dall'istituto di formazione tecnica di Kampur e da altri istituti tecnici delle province circostanti¹⁸. È dato ordine di chiudere tutte le zone erbose nei dintorni che sono state occupate dagli operai. I supervisori ricominciano ad utilizzare un tono autoritario verso i lavoratori.

Dal 23 al 24 agosto

Altri quattro lavoratori sono sospesi. La compagnia si lamenta della perdita di produzione e mette in causa una cadenza lenta e il sabotaggio. Il 24 agosto era stata pianificata la produzione di 1 230 vetture, ma solamente 437 sono state assemblate. E solo 96 autovetture avevano il livello di qualità richiesto.

Durante la notte, quando l'officina non conta che alcune centinaia di lavoratori e supervisori che fanno ore straordinarie, una forza tra 300 e 400 poliziotti in tenuta antisommossa penetra in fabbrica e vi si stabilisce.

La serrata e gli scioperi : dal 29 agosto al 30 settembre

Il 29 agosto

La direzione rifiuta di lasciare entrare tutti i lavoratori della fabbrica senza una firma della carta di « buona condotta ». Solamente 18 lavoratori firmano. Un muro d'alluminio di 500 metri di lunghezza viene piazzato sulla via di servizio, facendo il giro della fabbrica all'interno, impedendo ogni vista dell'interno dall'esterno. Alcuni manifesti annunciano il licenziamento di undici lavoratori e la sospensione di altri dieci.

Il 30 agosto

L'azienda afferma di aver iniziato la « produzione » nei settori altamente automatizzati (saldatura, presse, verniciatura) e annuncia di aver trovato 200 lavoratori potenziali degli istituti tecnici che saranno assunti su una base contrattuale nei prossimi 2-3 giorni. 12 lavoratori licenziati e 16 dei sospesi si ritiene abbiano portato i documenti per la registrazione del MSEU.

Il 31 agosto

La compagnia ha reclutato 120 lavoratori formati all'istituto tecnico, che la mattina sono condotti in fabbrica con l'obiettivo « *di rinforzare la manodopera per le operazioni d'assemblaggio* ». In più, 50 ingegneri della fabbrica di Gurgaon e 290 supervisori lavorano alla fabbrica di Manesar. L'azienda pretende di avere 500 persone formate e sperimentate disponibili per la produzione. Solamente 36 lavoratori hanno firmato la carta « di buona condotta » fino a questo momento.

Il 1° settembre

Circa 3 000 membri di 35 sindacati della regione si riuniscono di fronte alla fabbrica di Manesar per esprimere la loro solidarietà con gli operai che protestano. Questi sindacati minacciano di cessare il lavoro la settimana seguente se la direzione rifiuta di negoziare.

Il 2 settembre

Alcuni reclutatori e quadri intermedi di Maruti Suzuki hanno circondato 150 lavoratori nel villaggio di Aliyar, vicino alla fabbrica, nel settore 8 di Manesar. I lavoratori sono minacciati e alcuni picchiati. La polizia arriva e arresta i lavoratori di Maruti Suzuki che si sono difesi contro questi malviventi. Nello stesso momento, l'associazione degli imprenditori ASSOCHAM chiede al governo dell'Haryana « *di prendere misure ferme contro coloro che tentano di calunniare il nome Gurgaon, divenuta la destinazione di numerose società indiane e mondiali.* » La compagnia pretende d'aver prodotto 125 automobili Swift nelle due fabbriche Manesar A e B¹⁹, quel giorno. La produzione normale di Manesar A è circa di : 1200 vetture (150 SX4, da 300 a 400 A Star, da 650 a 750 Swift).

Il 3 settembre

¹⁸ Sono scuole che formano ad un livello equivalente alla Maturità tecnica.

¹⁹ La costruzione della seconda fabbrica d'assemblaggio (fabbrica B), situata dietro la fabbrica A, è stata avviata nel 2009. La sua apertura è stata accelerata a causa dello sciopero nella fabbrica A. La direzione aveva annunciato che una parte degli operai precari della fabbrica A vi sarebbero stati trasferiti divenendo operai permanenti.

Circa 70 studenti provenienti dall'università di Delhi rendono visita ai lavoratori di Maruti Suzuki. Verso sera i lavoratori devono spostare le loro tende (che erano state reinstallate) dall'altro lato della strada, poiché la direzione ha ottenuto un'ingiunzione del tribunale contro ogni manifestazione a meno di 100 metri dalla fabbrica²⁰. La compagnia afferma che la forza lavoro per la produzione si mantiene in circa 800 persone (90 ingegneri di Gurgaon, 290 supervisori e 425 nuovi lavoratori manuali). I nuovi lavoratori devono restare all'interno della fabbrica, il giorno e la notte. Si suppone che questa manodopera abbia prodotto 150 Swift.

Il 5 settembre

Il MSEU pubblica un comunicato : « *La produzione è completamente ferma all'inizio dell'ultima settimana, e negli ultimi 2-3 giorni da 8 a 10 vetture sono state prodotte nella fabbrica. Sono tutti modelli difettosi, abborracciati. La società afferma che, fin'ora, 63 lavoratori permanenti hanno firmato la carta "di buona condotta"».*

L'11 settembre

Il MSEU incontra i rappresentanti d'una trentina di sindacati della regione e reitera la sua domanda legale di creare un sindacato, del ritiro delle denunce, della sospensione di 57 lavoratori. A sua volta, Maruti Suzuki annuncia : « *A partire da martedì la compagnia comincia ad assumere tecnici qualificati, nelle liste dei permanenti, per rimpiazzare i lavoratori attuali che rifiutano di firmare la carta».*

Il 12 settembre

Sciopero selvaggio presso il fornitore Munjal Showa²¹ a Manesar, che si propaga alle fabbriche di Gurgaon e d'Haridwar. I 1 200 lavoratori sono assunti come lavoratori temporanei e non sono sindacalizzati, producono circa 60 000 ammortizzatori al giorno. Esigono contratti a tempo indeterminato e la cessazione degli spostamenti imposti dall'azienda da una fabbrica all'altra. Le produzioni nelle fabbriche di motociclette della Honda e Hero Honda sono minacciate dalla mancanza d'approvvigionamenti.

Il 13 settembre

Lo sciopero selvaggio alla Munjal Showa termina. La direzione s'impegna a far passare 125 lavoratori a tempo indeterminato e promette che lo saranno automaticamente dopo tre anni di formazione. La direzione si lamenta « *dell'influenza negativa dei lavoratori di Maruti Suzuki».* L'AITUC, il CITU, l'PHMS e undici membri dei sindacati indipendenti rilanciano il « Comitato d'azione ». A Gurgaon circa 1 500 membri dei sindacati e degli studenti manifestano in favore dei lavoratori di Maruti Suzuki. La direzione pretende d'aver 1 100 operai a Manesar, dopo aver assunto 100 operai supplementari degli istituti tecnici in questo giorno.

Il 14 settembre

Sciopero alla Suzuki Powertrain Ltd, Suzuki Castings, a Manesar, alla Suzuki Motorcycles a Gurgaon (quartiere di Kherki Dhaura) in solidarietà con i lavoratori di Maruti Suzuki di Manesar. Presentano comunque le loro proprie rivendicazioni. Vi sono implicati più di 4 000 lavoratori. Per sostenere le trattative della fabbrica di Gurgaon, evocano le « potenzialità d'uno sciopero della fame la settimana successiva ». Circa 350 lavoratori assunti, tramite i reclutatori, per fare i manutentori e i manovratori di carrelli elevatori si mettono in sciopero e chiedono strumenti adatti. Maruti Suzuki annuncia un progetto di fabbrica di autovetture nella Stato del Gujarat, in India.

Il 15 settembre

Trattative alla Suzuki Powertrain e Suzuki Motorcycles. Alcuni tafferuglio scoppiano alle porte della fabbrica di Maruti Suzuki, a Manesar, quando la società tenta di fare entrare di forza tre bus con degli interinali all'interno della fabbrica. Quattro scioperanti vengono feriti e poi arrestati. I media parlano di 11 sorveglianti feriti.

Il 16 settembre

²⁰ Questa misura giudiziaria è molto frequente in India durante gli scioperi.

²¹ Munjal Showa è un est un fabbricante di ricambi indiano (filiale del giapponese Hero-filiale di Honda) specializzato nelle sospensioni e ammortizzatori per l'automobile. Possiede tre fabbriche e impiega 1 200 operai.

Maruti Suzuki annuncia la chiusura della fabbrica a Gurgaon a causa della mancanza dei pezzi di Suzuki Powertrain. Il sindacato HMS tratta una fine dello sciopero alla Suzuki Powertrain, i lavoratori di Suzuki castings hanno anch'essi annullato il loro sciopero. La fabbrica di Gurgaon deve funzionare di nuovo il 18 settembre. In attesa, il « Comitato d'azione » fa appello alla manifestazione a Gurgaon, dopo l'arresto del presidente l'unione locale dell'AITUC, la manifestazione è rimandata.

Il 17 settembre

Sciopero al mattino alla fabbrica Honda di Manesar, allo scopo d'ottenere la liberazione del rappresentante dell'AITUC ; alle 14 egli è liberato sotto cauzione. In borsa gli analisti declassano il loro giudizio sulle azioni di Maruti Suzuki da « comprare » a « conservare ».

Il 18 settembre

La polizia arresta tre dirigenti del MSEU mentre escono dai negoziati con la direzione e i servizi dello Stato sulla base di accuse fittizie.

Il 19 settembre

I tre dirigenti del MSEU vengono liberati. Riunione dei dirigenti aziendali inquieti (Maruti Suzuki, Bony, Polymers, Honda, Rico Auto) per discutere del conflitto in corso. Maruti Suzuki annuncia che chiederà a 350 stagisti di riprendere il lavoro nei prossimi giorni e pretende d'aver prodotto 600 Swift tra Gurgaon e Manesar (nessun dato disponibile per Manesar). Il capo del sindacato HMS proclama che i lavoratori sono pronti a firmare la carta di « buona condotta », ma conferma che i licenziamenti e le sospensioni verranno mantenuti.

Il 20 settembre

Maruti Suzuki sospende altri cinque lavoratori per aver partecipato alle scaramucce avvenute davanti alla porta della fabbrica.

Il 21 settembre

Dopo il superamento del livello di produzione medio per la Swift, la società prevede di iniziare la produzione dell'SX4 e del modello star A alla fabbrica di Manesar. Essa dichiara di aver reclutato più di 100 lavoratori regolari. 104 lavoratori della fabbrica di Manesar avrebbero firmato la carta di « buona condotta » dall'inizio del conflitto.

Il 22 settembre

Giornata di solidarietà : una sezione sindacale delle ferrovie giapponesi²² protesta contro l'arresto dei dirigenti sindacali di Maruti Suzuki. Circa una dozzina di sindacati manifestano in diverse regioni dell'India. Più di 100 persone manifestano davanti agli uffici dell'*Haryana Rajyan Bal Bhawan* (organismo di protezione sociale del governo dell'Haryana) e davanti allo showroom di Maruti Suzuki in Connaught Place, a New Delhi. Durante questo periodo i media annunciano che l'effettivo totale di Manesar è costituito da più di 1 300 operai.

Il 23 settembre

Maruti Suzuki invia degli SMS agli operai a tempo con contratto a indeterminato, sul loro cellulare, e gli chiede di tornare al lavoro. Le famiglie di operai nei loro villaggi d'origine sono anche loro contattate per « convincere » i loro figli o mariti a riprendere la loro funzione.

Il 24 settembre

Maruti Suzuki pretende d'aver prodotto un totale di 700 Swift, di cui 400 a Manesar, nessun degli altri modelli. 116 lavoratori avrebbero firmato la carta di « buona condotta ».

Il 26 settembre.

La direzione annuncia che in totale 1 400 operai lavorano alla fabbrica di Manesar, di cui circa 800 assunti di recente.

Il 27 settembre

I colloqui non riescono, i lavorato accettano che il MUKU sia il negoziatore. Quest'ultimo annuncia uno « sciopero della fame » per il 28 Settembre, se la direzione non fa un gesto.

²² Anche se ciò possa sembrare sorprendente, è una sezione sindacale dei macchinisti della città di Chiba, della compagnia JR East, che ha mandato alla direzione della Suzuki, in Giappone, questo messaggio di protesta. Cf. <http://radicalnotes.com/journal/2011/09/14/>

L'AITUC afferma che farà pressione per un ritorno immediato al lavoro se l'azienda accetta di riprendere circa la metà dei 62 lavoratori che ha cacciato per « indisciplina e insubordinazione » contro una sospensione. *The Economic Times* afferma che il totale degli operai che lavorano si alza a 1 500, mentre due modelli sui tre sono in produzione a Manesar.

Il 30 settembre

Accordo e fine della serrata e del campo di protesta. Gli operai firmano la carta di « buona condotta » ; 18 stagisti vengono ripresi ; 15 licenziamenti sono trasformati in sospensioni; in totale 44 lavoratori a tempo indeterminato rimangono ormai sospesi. Gli operai accettano che le ore di sciopero non vengano pagate, oltre ad essere maggiorate da una penalità di un giorno di salario in meno. Maruti Suzuki afferma che i 33 giorni di serrata hanno causato una perdita di 150 milioni di dollari (vale a dire 22 000 vetture).

La seconda occupazione : dal 7 al 14 ottobre

Il 3 ottobre

Il primo giorno di lavoro dopo la serrata (della prima occupazione) la direzione rifiuta l'entrata a 1 200 lavoratori interinali che hanno partecipato alla manifestazione e all'occupazione. All'interno della fabbrica la direzione decide di trasferire un gran numero di lavoratori da un posto di lavoro all'altro, cosa che provoca un forte malcontento. Sospende anche il servizio di bus aziendale che raccoglie gli operai che abitano lontano dalla fabbrica.

Dal 3 al 7 ottobre

Per motivi finanziari e poiché la frustrazione è grande, circa 100 lavoratori interinali decidono di recuperare i soldi di tutti i loro conti. Quelli che rimangono mettono pressione all'azienda e ai colleghi all'interno della fabbrica. I reclutatori tentano d'impedire agli interinali di accedere alle porte della fabbrica minacciandoli di violenze.

Il 7 ottobre

I lavoratori all'interno delle fabbriche di Maruti Suzuki a Manesar, Suzuki Powertrain, Suzuki Castings e Suzuki Motorcycles occupano le loro fabbriche per solidarietà con i lavoratori interinali sotto il colpo della serrata.

I lavoratori di Auto, Omax, Lumax D'T, HiLex, Lumax, Endurance and Technology, Degania Medical Device, FCC Rico e Satyam Auto si mettono in sciopero di solidarietà. Vale a dire un totale di più di 10 000 lavoratori.

Ci sono circa 2 000 lavoratori nella fabbrica Maruti Suzuki di Manesar. In questi sono compresi circa 700 lavoratori regolari e i lavoratori recentemente assunti nel corso dei 33 giorni di serrata.

L'8 ottobre

L'azienda utilizza i media per affermare che i lavoratori « *si danno a numerosi atti di violenza cieca e danneggiano beni all'interno della fabbrica. Alcuni agitatori attaccano i colleghi, i manager e i quadri attraverso multipli incidenti violenti.* » Essa pretende d'aver « salvato » 350 lavoratori della fabbrica con l'aiuto della polizia.

Il 9 ottobre

Maruti Suzuki licenzia 10 lavoratori, manda via cinque stagisti, ne sospende 10 e « salva » 100 impiegati della fabbrica. Ci sono sempre circa 1 500 lavoratori all'interno della fabbrica e più di 1 000 lavoratori stazionano all'esterno. I nuovi assunti all'interno fraternizzano con gli scioperanti della fabbrica.

Dei subappaltanti reclutati dall'impresa Tirupati per servire da crumiri partecipano allo sciopero. Per reazione questo padrone invia nella fabbrica Suzuki Motorcycles alcuni malviventi per domarli. Alcuni scontri avvengono con gli scioperanti situati all'esterno della fabbrica. Almeno tre lavoratori sono feriti. La polizia lascia uscire gli malviventi padronali.

Il 10 ottobre

L'occupazione delle fabbriche Suzuki Powertrain, Suzuki Motorcycles e Maruti Suzuki continua. I responsabili ufficiali annunciano che « *faranno intervenire la polizia per espellere i lavoratori* ». La polizia è impegnatissima a causa delle elezioni locali a Sirsa, un distretto ad ovest dell'Haryana. Dei

buttafuori privati sono ingaggiati per tenere la gente a distanza della zona industriale di Manesar. I compagni sul posto dicono che l'ambiente è teso. Il ministero del lavoro dell'Haryana pubblica una nota in cui descrive le violazioni del regolamento da parte dei lavoratori in sciopero.

L'11 ottobre

A causa del fermo della fornitura di motori diesel e delle trasmissioni di Suzuki Powertrain, la produzione alla fabbrica Maruti Suzuki di Gurgaon crolla a 1 000 unità quando la produzione quotidiana abituale è di 2 800 unità. I proprietari terrieri locali e i potentati dei villaggi si mobilitano contro lo sciopero : i consigli di villaggio di quattro villaggi intorno a Manesar, scrivono alle autorità del paese al fine di « *trovare una soluzione rapida allo sciopero* ». Il lavoratori in sciopero ricevono minacce fisiche da parte dei reclutatori locali e dei capi villaggio.

Il 12 ottobre

La produzione nella fabbrica di Maruti Suzuki di Gurgaon crolla a 600 unità.

Il 13 ottobre

La direzione annuncia il fermo delle catene della fabbrica di Gurgaon per mancanza di pezzi, dopo cinque giorni di sciopero alla Suzuki Powertrain. Alcuni modelli (M800, Omni, EECO e Gypsy) non hanno bisogno di pezzi della Suzuki Powertrain, ma il loro volume di produzione non rappresenta che una piccola parte. Alcuni fornitori di Maruti Suzuki a loro volta cominciano a chiudere le loro fabbriche, per esempio Sona Koyo²³. Nel corso di una riunione davanti all'ingresso, i leader dei principali sindacati annunciano che metteranno la totalità di Gurgaon in fermo, se la polizia tocca gli operai in fabbrica.

Il 14 ottobre

Il primo ministro indiano, Manmohan Singh, commenta gli avvenimenti : « *Siamo molto preoccupati dall'agitazione operaia, vogliamo rispondergli efficacemente.* » 18 lavoratori alla Suzuki Powertrain e 10 alla fabbrica di Suzuki Motorcycles vengono licenziati. Un membro dell'ufficio del MSEU viene arrestato a casa sua alle 2 del mattino. Dei raid polizieschi vengono condotti nelle abitazioni di altri rappresentanti del MSEU. Altri sbirri entrano nella fabbrica di Manesar, confiscano la cucina dei lavoratori, che forniva circa 4 000 pasti alla Suzuki Powertrain e alla Maruti Suzuki. Si dice vi siano d'ora in avanti circa 2 000 sbirri in fabbrica. Hanno tagliato l'arrivo generale d'acqua (per rendere inutilizzabili le toilette), chiuso l'accesso alla mensa. Tardi nella notte, i lavoratori decidono di lasciare la fabbrica e di continuare lo sciopero all'esterno. La direzione si lamenta che alcuni « *robot sono stati danneggiati e la regolazione delle macchine alterata* ». Più tardi nella giornata, secondo i media, più di 100 analisti, investitori e gestori di fondi di Maruti Suzuki partecipano ad una conferenza telefonica con Sonu Gujjar, presidente del sindacato MSEU per « *parlare della situazione* ». Nessun dirigente dei principali sindacati era presente.

Il 15 ottobre

I lavoratori di Suzuki Powertrain e Suzuki Motorcycles decidono di mettere fine alla loro occupazione e di continuare lo sciopero al di fuori delle loro fabbriche. Il MSEU pubblica un comunicato dicendo che attengono all'unità tra i lavoratori temporanei e permanenti e che fanno appello a tutti i sindacati a manifestare il loro appoggio. L'AITUC dichiara : « *Osserveremo una giornata di solidarietà il 17 ottobre* ».

Il secondo campo d'occupazione : dal 16 ottobre al 21 ottobre

Il 16 ottobre

I lavoratori decidono di considerare la celebrazione di Diwali²⁴ come un giorno di lutto se le loro rivendicazioni non vengono soddisfatte. Maruti Suzuki annuncia che « *La produzione è iniziata in modo limitato alla fabbrica di Manesar. Per cominciare il reparto saldatura è stato reso operativo* ». La produzione riparte a Gurgaon, unicamente per i modelli che non hanno bisogno di pezzi della

²³ Sona Koyo è un fornitore indiano (partner di gruppi giapponesi) dell'automobile che fabbrica organi di direzione. Possiede sedici fabbriche in India, tre in Germania e una negli USA.

²⁴ Diwali è la festa della luce. È un giorno festivo.

Suzuki Powertrain. Durante questo periodo a Noida²⁵, alcune centinaia di lavoratori della fabbrica Moser Baer (fabbricante di pannelli solari e dischi ottici) si mettono in sciopero e chiedono salari più alti.

Il 17 ottobre

Le discussioni alla Maruti Suzuki, tra la direzione e rappresentanti sindacali, si arenano. La « Giornata di solidarietà » dei sindacati ha luogo un pomeriggio (e dopo il lavoro) : alcune migliaia di membri dei sindacati delle fabbriche di Gurgaon e di studenti si radunano.

Il 18 ottobre

La società afferma che ormai 400 operai lavorano alla fabbrica di Manesar e che 1 700 vetture sono state prodotte a Gurgaon. Un blocco di due ore annunciato dai principali sindacati è annullato, perché « la direzione ha avviato nuove trattative ».

Il 19 ottobre

Maruti Suzuki annuncia che la manodopera presente a Manesar è di 1 000 operai e di 200 quadri e che hanno prodotto 200 vetture. Suzuki afferma anche che la produzione è ripartita a Powertrain, ma il presidente del sindacato di Powertrain, afferma non accade nulla nella fabbrica a parte le pulizie.

Il 20 ottobre

Una dozzina di sindacati, a Kolkata, annunciano manifestazioni di solidarietà con i lavoratori di Maruti Suzuki. Una campagna del Labourstart²⁶ invia più di 4 200 lettere alla direzione locale in meno di 24 ore per lamentarsi della repressione.

Il 21 ottobre

Accordo a Manesar : la direzione accetta di riprendere 64 lavoratori a tempo indeterminato, ma altri 33 rimangono sospesi (30 di Maruti Suzuki, 3 di Suzuki Powertrain). I 1 200 lavoratori assunti dai reclutatori si suppone verranno ripresi. Il servizio d'autobus si suppone verrà ripreso. Invece di riconoscere il MSEU, l'azienda metterà in moto un « comitato di lamento » e « un comitato di protezione del lavoro » con « una rappresentazione uguale della direzione e dei lavoratori. La presenza d'un rappresentante del ministero dello Stato dell'Haryana sarà un elemento chiave d'acquietamento ». Gli scioperi alla Suzuki Powertrain e Suzuki Motorcycles sono annullati.

Le trattative durano 42 ore nel corso delle quali i tre rappresentanti dei lavoratori sono vengono sequestrati (con telefono cellulare requisito) e posti sotto la minaccia di dare le dimissioni, pena la non tenuta dei negoziati. I tre rappresentanti accettano di dare le dimissioni, in cambio d'indennità sostanziali. La riunione comprendeva oltre ai rappresentati di Maruti Suzuki e del ministero del lavoro dell'Haryana, alcuni rappresentanti della polizia.

Il 22 ottobre

La produzione riparte a Manesar.

²⁵ NOIDA è l'acronimo di « New Okhla Industrial Development Area », una zona industriale speciale, e la città eponima, situata nello Stato d'Uttar Pradesh nella periferia est di Delhi.

²⁶ Labourstart è un sito internazionale d'informazione sindacali (www.labourstart.org/)

I SINDACATI

Non si tratta qui di d'abbozzare un quadro esaustivo dei sindacati in India, ma di darne alcuni tratti significativi per comprendere l'emergenza dei sindacati di base²⁷.

I sindacati sono strettamente legati ai partiti politici, quindi ogni partito ha il suo sindacato; le scissioni e vicissitudini dei partiti si ritrovano nei sindacati. Questi ultimi sono nati da scissioni successive della prima confederazione sindacale indiana fondata nel 1920, l'AITUC, e in parte dominata dagli stalinisti. Così, l'INTUC è stato fondato dai militanti del partito del Congresso nel 1947 dopo una lunga opposizione interna, in particolare durante la seconda guerra mondiale, nel nome dell'antifascismo e della difesa dell'URSS. Il CPI (Communist Party of India), sostituito dall'AITUC, s'opporrà agli scioperi e abbandonerà la lotta contro la Gran Bretagna.

I militanti vicini al partito socialista fondato nel 1948, l'HMS ; quelli del RSP²⁸, l'PUTUC nel 1949 ; poi quelli vicini al BJP²⁹, nel 1955, il BMS (Bharatiya Mazdoor Sangh). Nel 1969, in seguito alla scissione tra stalinisti pro URSS e stalinisti pro Cina in seno al CPI, il CITU si scinde dall'AITUC.

Allo stesso modo, nel 1969, l'UTUC si scinde in due nel Bengala³⁰ e dà la nascita all'UTUC Lenin Sarani (via Lenin, luogo della sede a Kolkata) prossimo al Socialist Unity Centre of India, un partito stalinista maoista fondato nel 1948. Ma un partito può anche conquistare un sindacato, come la scissione del partito del Congresso che dà la nascita al NCP (Nationalist Congress party) nel 1999 e conquista il NFIU (National Front of Indian Trade Unions) fondato nel 1969, nel 2008.

Infine, dopo il cambiamento di politica economica nel 1990/91 (abbandono dell'ortodossia statale ispirata dall'URSS e passaggio alla « liberalizzazione dell'economia »), l'arrivo delle imprese straniere e l'emergere nelle loro fabbriche d'una nuova classe operaia, favoriranno la creazione di sindacati locali, alcuni dei quali si raggruppano, nel 2006, nel NTUI (New Trade unions of India) che non si riconosce come confederazione nazionale. Ci sono anche dei raggruppamenti di città come il Shramik Ekta Maha Sangh (SEMS) nella metalmeccanica di Pune (Maharashtra). La tendenza attuale è la creazione di sindacati « efficaci » : alcuni si fanno retribuire dai loro aderenti e dagli operai, in funzione dei risultati che ottengono nei momenti delle trattative con le direzioni, questo a livello di ogni impresa.

Benché beneficianti d'un denso codice del lavoro (la cui maggior parte degli articoli non sono mai applicati, come, per esempio, il principio del salario minimo), bisogna sapere che l'India non ha ratificato la convenzione dell'OMT sulla negoziazione collettiva e la libertà di coalizzarsi e che non ha quindi il « diritto di sciopero ». Il codice del lavoro è piuttosto una raccolta di metodi per impedire e combattere legalmente gli scioperi. La situazione dei sindacati è molto contrastata a seconda dei settori e principalmente la funzione pubblica, le ferrovie e le altre aziende appartenenti allo Stato da una parte, e il settore industriale privato, dall'altro.

In effetti, in questi ultimi :

- C'è una differenza tra registrazione e riconoscimento d'un sindacato (ed è lo Stato centrale che riconosce le confederazioni).
- Anche un sindacato registrato (vale a dire riconosciuto come sindacato dal ministero del lavoro di ogni Stato) non ha alcun diritto legale a qualsivoglia attività nelle aziende.
- Il riconoscimento d'un sindacato non è obbligatorio, dipende dalla buona volontà del padrone. In caso d'accordo per il riconoscimento del sindacato, in generale, viene redatto

²⁷ La lista e gli iscritti dei principali sindacati nazionali sono riportati in appendice.

²⁸ RSP : Revolutionary Socialist Party, Partito socialista rivoluzionario. Fondato nel 1940, opposto allo stalinismo ma non alla difesa dell'URSS, è un partito « centrista », insediato nel Bengala e nel Kerala, che partecipa alle elezioni.

²⁹ BJP : Barathya Janata Party, Partito del popolo indiano. Fondato nel 1980, ma con radici risalenti al 1951, è il partito nazionalista indù, principale concorrente dei partiti del Congresso.

³⁰ Il Bengala, dal tempo della colonizzazione inglese, comprendeva il Bangladesh attuale e lo Stato indiano attuale del West Bengal. Abbiamo tradotto, per comodità, West Bengal con Bengala.

un regolamento (approvato da una parte e dall'altra) che autorizza i sindacati a svolgere attività in seno all'azienda, un locale sindacale, dei rappresentanti (autorizzati a non più lavorare durante la loro attività sindacale).

- Quando un sindacato è registrato, ha diritto a che i suoi membri (ma non tutti : non più dell'1% degli iscritti dell'azienda ; non meno di 5, non più di 100) abbiano uno statuto « protetto » durante i conflitti e gli scioperi.
- Ci sono, per le fabbriche con più di 100 salariati, delle sorti di Consigli di fabbrica comprendenti rappresentanti dei salariati e degli impiegati, con la missione d'assicurare e preservare la buona intesa tra partner sociali (è un buon mezzo per restringere l'iniziativa sindacale).
- La registrazione d'un sindacato rende i suoi dirigenti e i suoi membri immuni contro ogni persecuzione, durante gli scioperi, con l'accusa d'associazione a delinquere o più generalmente di persecuzioni giudiziarie. È il solo vantaggio « legale » alla registrazione d'un sindacato.

Questa situazione mostra, dal punto di vista legale, nel settore privato, che l'India, paradossalmente, è in vantaggio, per i padroni, sui paesi occidentali; nel senso che i negoziati contrattuali non si fanno che a livello d'impresa, ovvero dei suoi stabilimenti. Di fronte a questa scarsa consistenza della democrazia sociale in India, perché i sindacati (vale a dire le confederazioni nazionali) sono così poco combattivi ?

La ragione è (oltre che nella natura di tutti i sindacati in tutti i paesi³¹) l'estrema politicizzazione di questi sindacati, o più esattamente il loro ruolo di cinghie di trasmissione strette dei partiti politici. In funzione dei cambiamenti di scelte politiche, d'alleanze, di passaggio del potere all'opposizione e viceversa, a livello di Stato federale come a livello di Stato regionale, i sindacati s'allineano e s'oppongono agli scioperi o, al contrario, li indicano senza tener conto del rapporto di forza. A questo gioco, gli stalinisti vincono a man bassa grazie al loro zigzag, tra il 1936 e il 1948³², in funzione dei bisogni dell'URSS, poi dopo il ritorno alla legalità nel 1952, in sostegno discreto al partito del Congresso, vero partito fratello dell'URSS.

Quanto alla sua scissione pro maoista del 1964, che dà nascita al CPI (M), una volta arrivato al potere negli Stati del Bengala (1967-2011) e Kerala (1967-2011), quale gestore dello Stato, si opporrà agli scioperi e ai movimenti dei contadini. Ancora ultimamente, durante delle lotte di contadini poveri contro l'insediamento di fabbriche, delle centrali che si traducevano in espropriazioni, nel Bengala, il CPI (M) le ha represses.

Per quel che riguarda i sindacati vicini al partito del Congresso (l'INTUC) o del BJP (il BMS), essi raggruppano, da una parte i lavoratori più moderati, attaccati ai legami clientelari per ottenere dei miglioramenti, e dall'altra più lavoratori delle aziende di Stato o della Funzione pubblica. Per esempio, il BMS, creato nel 1955 con quasi nessun aderente, è oggi il primo sindacato nazionale con 8,5 milioni di aderenti, è maggioritario tra gli impiegati di banca, la funzione pubblica e gli insegnanti. Questo sindacato legato al BJP, partito nazionalista indù, professa il rigetto del conflitto di classe e il riconoscimento d'una comunità d'interessi tra padroni e operai, o lo Stato e gli impiegati. Il suo successo si spiega con il rigetto progressivo della corruzione dell'INTUC, le cui abitudini, senza andare fino alla pratica di certi sindacati americani, gli assomigliano molto (controllo delle assunzioni, racket, ecc.), nei porti o nelle miniere.

Ma quando gli operai sperimentano per la prima volta degli elementi d'autonomia operaia, tra il 1974 e il 1982, durante numerosi scioperi « selvaggi », essi trovano davanti a loro i padroni e le forze di repressione poliziesche o parapoliziesche, ma alla schiena i sindacati. In seguito della sconfitta di questi primi tentativi operai, sancita da quella dello sciopero del tessile al Maharashtra

³¹ Vedi Lettre de Mouvement Communiste n° 11 « Syndicat et lutte politique ».

³² Tutte le cose uguali alla stessa maniera del PC degli USA e con gli stessi danni per gli operai combattivi fuorviati nell'organizzazione stalinista.

(maggio 1981- gennaio 1983)³³, oltre alla repressione (migliaia di licenziamenti), i padroni procederanno ad una riorganizzazione completa dello strumento di produzione, suddividendo le fabbriche, delocalizzando altrove, chiudendo qua e là, seppellendo le basi da dove erano partiti i tentativi operai.

Questa sconfitta e la ristrutturazione conseguente, prepara la svolta economica del 1990/91. La prima conseguenza eminentemente palpabile e pesante è la precarizzazione accelerata della nuova classe operaia che emerge nelle fabbriche recenti, l'80% della forza lavoro è precaria ! I sindacati confederali che si sono ripiegati sulle loro posizioni più sicure della funzione pubblica o di alcune aziende dello Stato, si rivelano incapaci d'organizzare questi nuovi operai, dato che la loro corruzione, la loro opposizione o il loro sabotaggio delle lotte, non giocano a loro favore. È dunque normale che spontaneamente gli operai creino i loro propri sindacati di base.

PRIME ANALISI

Alcune citazioni

« Quando siamo ritornati a casa, dopo una lunga occupazione della fabbrica, abbiamo visto a che velocità era cambiato il mondo alla televisione, ci sono centinaia e migliaia di persone come noi, le persone che lavorano, i giovani, nelle strade, che occupano tutte queste città, New York, Londra, Roma ..., abbiamo realizzato che non eravamo soli ... questo ci rende felici ... ecco perché vedete molti fra noi essere sorridenti, qui ... siamo arrabbiati, ma non siamo vinti, siamo qui, e non cederemo facilmente adesso ... il mondo intero guarda il mondo intero »

(Un operaio di Maruti Suzuki dopo la fine della seconda occupazione)

« Degli operai indisciplinati in fabbrica possono causare ancora altre perdite. »

(Il presidente di Maruti Suzuki, dopo la decisione della serrata)

« Non siamo asini, Non possiamo lavorare come schiavi, Il problema è l'enorme pressione, Ci fanno lavorare come se fossimo 5 000 quando non siamo che la metà. Non possiamo mai andare in bagno e se ci andiamo dobbiamo trovare una scusa. Diamo il meglio all'azienda, cosa otterremo come ritorno ? La capacità di produzione di Maruti è aumentata da 1 milione di unità a 1,27 nel corso degli ultimi due anni, ma il nostro salario non è aumentato per niente. Dov'è l'incitamento a lavorare duramente ? »

(Un operaio di Maruti Suzuki)

« Un processo di guarigione deve iniziare. Vista l'ampiezza della reazione, ci è sembrato di essere stati in po' tagliati da quello che sentivano i lavoratori ».

(Un rappresentante di Maruti Suzuki dopo la prima occupazione e la decisione d'ingaggiare i « Brahmakumaris », dell'organizzazione spirituale per la « riconciliazione »)

« Mia moglie e io abbiamo discusso. Abbiamo deciso che siamo abbastanza giovani per batterci. Che abbiamo da perdere ? Se vinciamo, non saremo più degli schiavi. Se perdiamo, cercherò un altro lavoro altrove. »

(Un operaio di Maruti Suzuki in sciopero dopo la seconda occupazione)

« Gli investitori internazionali guardano a questo da molto vicino. Una crescita industriale a debole costo di produzione si costruisce sulla stabilità sociale. »

(Un trader di SMC Global Securities)

« Non possiamo chiamare questo uno sciopero poiché non c'è sindacato a Munjal Showa. È una conseguenza di tutto quel che è accaduto alla fabbrica Maruti. I lavoratori arrabbiati della fabbrica Maruti si sono uniti alla gente della nostra fabbrica ieri sera. »

(CM Midha, direttore generale di Munjal Showa dopo uno sciopero selvaggio nella sua fabbrica)

« Queste mani hanno lavorato così duramente che se avessi messo tutta questa forza nella mia attività agricola familiare a Hisar³⁴, i miei genitori sarebbero stati molto felici. Abbiamo consegnato duecentomila vetture quando

³³ Per maggiori dettagli su questo sciopero, vedi Gérard Heuzé, Lajpat Rai Jagga e Max Zins *Les conflits du travail en Inde et au Sri Lanka*. Karthala Paris 1993.

³⁴ Città dell'est dell'Haryana.

la direzione l'ha voluto, facendo ore straordinarie, lavorando a perdifiato e non abbiamo ricevuto niente in cambio. » Gli domandiamo perché non è tornato a lavorare alla fattoria : « Volevo essere qualcos'altro. »

(Un operaio di Maruti Suzuki)

« Facciamo sciopero in sostegno agli operai di Manesar. Una volta che i loro problemi saranno risolti, solleveremo le nostre rivendicazioni. I nostri operai sono meno pagati di quelli della Manesar. Vogliamo lo stesso salario per tutti i lavoratori. »

(Un rappresentante del sindacato di Suzuki Powertrain, 21 ottobre)

« Quando guardate la situazione nel suo insieme, ammettiamo che è necessario adattarsi a una popolazione giovane, molto giovane. Penso che sicuramente ciò deve avere qualcosa con il fatto che si tratta di giovani operai non sperimentati e penso che è tipicamente una questione di capacità d'adattarsi e a rispettare la legge ».

(L'Amministratore Delegato di Maruti Suzuki, dopo l'inizio della seconda occupazione)

« Una volta che un problema inizia, non scompare semplicemente. »

(Il Presidente di Maruti Suzuki, R.C. Bhargava, dopo l'inizio della « serrata »)

Delle dure condizioni

Per comprendere quel che segue, bisogna precisare le condizioni di vita degli operai dell'industria automobilistica, in fabbrica e fuori. Nelle grandi fabbriche, l'80 % della forza lavoro è precaria, vale a dire che solamente il 20% hanno un contratto a tempo indeterminato. Questo ricopre spesso la distinzione qualificati (stabili)/ non qualificati (interinali), come alla Honda Hero, ma non alla Maruti Suzuki dove lo stesso posto può essere tenuto da uno stabile o un precario. Questo si traduce in un differenziale di salario che arriva fino al doppio ! Tra 8 500 e 17 000 rupie, ciò sapendo che un « alloggio » operaio (una camera di m. 4x4, un angolo cottura e bagno in comune) in un villaggio di Manesar costa mensilmente 3 200 rupie d'affitto.

Inoltre, gli operai lavorano 6 giorni su 7 e non hanno ferie pagate. Anche alla Maruti Suzuki, fino allo sciopero, se un operaio prendeva un giorno di ferie, gli veniva defalcato l'equivalente di tre giorni di premio di presenza sulla paga.

Alla Maruti Suzuki, a Manesar, è una classe operaia giovane, 18/25 anni, di cui la maggior parte, soprattutto gli interinali, vengono dalle campagne circostanti (50/70 km) dell'Haryana, dal Punjab, dal Rajasthan. Molti hanno dei legami con il loro villaggio d'origine e i precari vi ritornano per la mietitura.

Al momento dell'apertura della fabbrica d'assemblaggio a Manesar nel 2007, Maruti Suzuki ha assunto dei giovani lavoratori qualificati provenienti dai diversi istituti tecnici dell'India del Nord. La maggioranza tra loro hanno oggi un'età media tra 18 e 25 anni. Originari del retroterra dell'Haryana o dell'Uttar Pradesh, vivono adesso in villaggi dormitorio intorno, o dentro, a Manesar e Gurgaon, e si dividono spesso le camere.

Circa 1 000 operai sono operai a tempo indeterminato, 800 sono apprendisti, 400 sono stagisti (ma lavorano a tempo pieno per una produzione identica a quella degli altri lavoratori) e 1 200 sono lavoratori temporanei, assunti da subappaltatori, cioè un effettivo su tre per la fabbrica A, di 3 400 operai.

Gli operai a tempo indeterminato guadagnano mensilmente circa 13 000 - 17 000 rupie, gli stagisti circa 8 000 rupie, i 1 600 lavoratori temporanei e gli apprendisti circa 4 000 rupie. Il salario degli operai permanenti è composto da un salario minimo di circa 5 000 rupie (il salario minimo nell'Haryana) al quale si aggiungono da 8 000 a 12 000 rupie provenienti da diversi premi (assiduità, etc.). I giovani lavoratori a tempo indeterminato guadagnano di fatto molto meno dei loro omologhi della fabbrica di Gurgaon situata a circa 20 km di distanza o della fabbrica vicina di moto Honda a Manesar, i cui lavoratori a tempo indeterminato guadagnano circa 30 000 rupie.

L'organizzazione preliminare

Da come appare nella cronologia, lo sciopero sembra sorgere dal nulla per il riconoscimento del sindacato di base. In effetti, c'è stata, prima dello sciopero, la costituzione

d'un gruppo d'operai a tempo indeterminato (una quindicina), usciti dagli istituti tecnici, presenti in monti reparti, per costituirsi in « pre-sindacato », riunire altri operai nei diversi reparti della fabbrica, organizzare i legami, preparare lo sciopero e costituire una cassa di sciopero per comprare le vettovaglie.

Le rivendicazioni portavano all'aumento dei salari, le ferie, il miglioramento dei servizi dei camion di raccolta e l'assunzione di una parte dei precari. C'era anche l'insoddisfazione degli operai più anziani (fabbrica inaugurata nel 2007) di vedere la loro situazione bloccata, contrariamente alle promesse della direzione. Tutto ciò si è cristallizzato nella creazione di un sindacato di basa autonomo. Poiché dalla sconfitta dello sciopero del 2005 alla Maruti Suzuki di Gurgaon, è il MUKU, sindacato giallo che è tenuto a rappresentare gli operai.

La fabbrica di Gurgaon è stata aperta nel 1983. Nel 2000/2001, i lavoratori di Gurgaon hanno subito una serrata lunga alcune settimane, che assomiglia a quella di Manesar nel 2011. All'epoca la società ha utilizzato la sconfitta per porre in atto un regime di partenze volontarie e rimpiazzare circa la metà dei lavoratori permanenti con lavoratori a tempo determinato. Oggi a Gurgaon la maggioranza sono operai temporanei, la differenza di salari conseguente (o la divisione della classe) è gestita dal sindacato MUKU. I giovani operai di Manesar non si sentivano rappresentati da questo sindacato e speravano una soluzione ai loro problemi formando il loro sindacato.

Una rabbia nuova, nuove aspirazioni

I giovani lavoratori hanno desideri concreti : « guadagnare più soldi, lavorare meno » e la soppressione del regime disciplinare della fabbrica. Essi comparano il loro salario a quello delle altre fabbriche automobilistiche. Si lamentano che il padrone gli toglie il premio per ogni minimo ritardo o quando prendono un giorno di ferie (fino a 2 200 rupie di riduzione di salario per un giorno di ferie). Esprimono il loro malcontento per il carico di lavoro, che non gli lascia il tempo per respirare. Il tempo di pausa non è sufficiente per percorrere i 400 metri che li separano dalla mensa per mangiare. E hanno bisogno del permesso del supervisore per andare in bagno.

Sono arrabbiati d'attendere invano una vero contratto. Ma queste aspirazioni (più soldi, meno lavoro) – non sono in primo piano della loro motivazione. E questo potrebbe federare i 150 000 altri lavoratori della zona industriale di Manesar, perché questi sono problemi comuni e aspirazioni identiche. Esigono soprattutto il riconoscimento del loro sindacato e poi la reintegrazione dei rappresentanti sospesi o licenziati. Combattono e supportano perdite di salario enormi per un pezzo di carta, che considerano come un simbolo della loro unità, come una scheggia nella carne dell'odiato regime della fabbrica, come una speranza di fondare, consolidare le loro e delegare la loro potenza collettiva ad un organismo che li rappresenti.

Il contesto

Lo sciopero non è piombato in un cielo sereno. Al contrario, l'industria automobilistica, in India, ha conosciuto una successione di scioperi dal 2009, come mostra la lista seguente.

- Mahindra (Nashik, Maharashtra), maggio 2009 e marzo 2010 ;
- Sunbeam Auto (Gurgaon, Haryana), maggio 2009 ;
- Bosch Chassis (Pune, Maharashtra), luglio 2009 ;
- Honda Motorcycle (Manesar, Haryana), agosto 2009 ;
- Rico Auto (Gurgaon, Haryana), agosto 2009, accompagnato da uno sciopero di un giorno di tutta l'industria automobilistica della città di Gurgaon ;
- Pricol (Coimbatore, Tamil Nadu), settembre 2009 ;
- Volvo (Hoskote, Karnataka), agosto 2010 ;
- MRF Tyres (Chennai, Tamil Nadu), ottobre 2010 e giugno 2011 ;
- General Motors (Halol, Gujarat), marzo 2011 ;
- Bosch (Bangalore, Karnataka), settembre 2011 ;

- Dunlop (Hooghly, Bengale), ottobre 2011 ;
- Caparo (Sriperumbudur, Tamil Nadu), dicembre 2011 ;
- Dunlop (Ambattur, Tamil Nadu), febbraio 2012 ;
- Hyundai (Chennai, Tamil Nadu) aprile e dicembre 2011- gennaio 2012 ; ecc.

È in questo contesto che scoppia lo sciopero in seguito agli ostacoli per far riconoscere il sindacato di base. Esso si svilupperà in tre tappe.

Le sequenze dello sciopero

La prima occupazione

In seguito ai tentativi della direzione di non riconoscere il MSEU e al licenziamento di 11 membri del sindacato, i lavoratori occupano la fabbrica il 4 giugno. Non solamente gli operai a tempo indeterminato (e la minoranza tra loro che ha preparato lo sciopero), ma anche gli operi interinali, incaricati delle ultime finiture delle vetture, che esigono lo stesso salario degli autisti dei camion che trasportano i veicoli pronti per essere consegnati.

Dopo 13 giorni l'occupazione è terminata con la proposta della direzione che annunciava il riconoscimento d'un « consiglio aziendale » in guisa di sindacato, penalizzando i lavoratori con la riduzione di salario equivalente a due giornate di salario per giorno di sciopero. Maruti Suzuki promette di trasformare i licenziamenti in sospensioni.

La resistenza

A partire dal 17 giugno il conflitto continua clandestinamente con azioni e reazioni successive. Fine giugno, le autorità dello Stato hanno rifiutato la richiesta di registrazione del sindacato per questioni di forma. In reazione gli operai rifiutano di prendere parte all'elezione dei rappresentanti del sindacato dell'azienda, il MUKU. La direzione fa mettere delle recinzioni attorno alle zone erbose della fabbrica, di cui gli operai si erano impossessati durante l'occupazione, in vista d'una serrata.

Il 28 luglio la polizia arresta quattro lavoratori sul loro posto. In segno di protesta tutti i lavoratori fermano il lavoro. In questo periodo quattro lavoratori sono stati sospesi e circa 40 lavoratori temporanei sono stati mandati via. Gli operai rispondono con scioperi curati.

La serrata/il campo di protesta

La direzione decide di passare all'offensiva giocando sull'indebolimento degli operai e fa investire il 28 agosto l'officina da 400 poliziotti. Questo per esigere da ogni lavoratore la firma di una carta di « buona condotta ». Solo una ventina di lavoratori hanno firmato, gli altri hanno posto in essere un campo di protesta davanti alla fabbrica.

Gli avversari s'osservano : durante la serrata il padrone inizia a reclutare degli operai per rimpiazzare gli scioperanti mentre gli operai continuano la resistenza diminuendo le cadenze. Ne segue una « guerra » di comunicati in cui la direzione afferma che ha sempre più operai al lavoro e vetture in uscita di produzione.

A partire dal 14 settembre lo sciopero deborda il quadro della fabbrica : alcune migliaia di operai alla Suzuki Powertrain, Suzuki Castings e Suzuki Motorcycles a Manesar si mettono in sciopero. I lavoratori di Suzuki Powertrain avanzano le loro rivendicazioni (salari, regolarizzazione dei lavoratori occasionali), ma esigono anche la fine della carta di « buona condotta », della serrata e il ritiro delle sospensioni a Maruti Suzuki.

Le scaramucce continuano con l'arresto, il 18 settembre, e la liberazione l'indomani dei tre dirigenti del MSEU. La serrata continua fino al 30 settembre, quando i principali sindacati consigliano gli operai di firmare la carta di « buona condotta » in cambio di alcuni gesti della direzione : la riassunzione di 18 stagisti e la riconversione di 44 licenziamenti in sospensioni. Le due parti dichiarano di impegnarsi per l'armonizzazione delle relazioni di lavoro.

La seconda occupazione

Ma la direzione non vuole dirsi vinta e, per dividere gli operai, il 3 ottobre attacca gli interinali, rifiutando l'ingresso a circa 1 200 tra loro che avevano partecipato al campo di protesta.

Il 7 ottobre gli operai decidono di rioccupare la fabbrica, sostenuti dai lavoratori di Suzuki Powertrain, Suzuki Castings e Suzuki Motorcycles che hanno seguito lo stesso percorso e hanno risposto con un blocco dell'attività al tentativo di dividere interinali e permanenti. Chiedono la riassunzione degli interinali e il ripristino del servizio di autobus soppresso dall'inizio di ottobre. Ci sono brevi scioperi di solidarietà in altre otto fabbriche (principalmente fabbriche d'automobili) della zona industriale. Almeno la metà dei lavoratori che erano stati assunti durante la serrata e che si trovavano adesso all'interno della fabbrica Maruti Suzuki, ha raggiunto il campo di protesta in sostegno agli operai temporanei rimasti all'esterno della fabbrica.

Le divisioni permanenti/precari crollano. L'occupazione delle fabbriche Suzuki Powertrain, Suzuki Motorcycles e Maruti Suzuki continua il 10 ottobre, malgrado le pressioni esercitate sui lavoratori all'esterno della fabbrica : gli scioperanti ricevono minacce fisiche da parte dei reclutatori locali e dei capi villaggio. Gli arresti piovono : un membro dell'ufficio del MSEU è arrestato a casa sua alle 2 del mattino. Alcuni raid polizieschi vengono effettuati nelle case di altri rappresentanti del MSEU. Il 14 ottobre il dispositivo poliziesco è rafforzato.

Gli operai di Suzuki Powertrain e Suzuki Motorcycles decidono di mettere fine alla loro occupazione e di continuare lo sciopero fuori dalle fabbriche. Lo sciopero sembra cessare d'espandersi. Le trattative iniziano e il 21 ottobre sfociano in un accordo : la direzione accetta di riprendere 64 lavoratori permanenti, ma altri 33 rimangono sospesi (30 di Maruti Suzuki, 3 di Suzuki Powertrain). Per i permanenti, i 43 licenziamenti e le 62 sospensioni effettuate dalla direzione alla Maruti Suzuki nel corso dello sciopero, il bilancio finale si stabilizza in 33 sospensioni (la qual cosa vuol dire che alcune decine d'operai non sono state pagati per due mesi) ai quali si aggiungono le 3 partenze forzate e i 27 volontari. 250 interinali hanno lasciato la fabbrica e i 1 200 interinali ingaggiati dai reclutatori si suppone saranno ripresi. Il servizio d'autobus si suppone ripartirà.

La conduzione dello sciopero

A prima vista, l'obiettivo dello sciopero iniziato a giugno, nei confronti della direzione, è quindi stato il riconoscimento del sindacato e il rifiuto dei primi licenziamenti. Lo sciopero organizzato da 30 operai (di cui una quindicina iniziali) che rappresentavano la maggior parte dei reparti. Nel corso delle assemblee generali quotidiane (all'esterno o all'interno della fabbrica, secondo il momento dello sciopero), i 30 che si sono riuniti a parte, propongono delle decisioni da discutere e accettare o meno all'assemblea. Bisogna notare che se una certa osmosi regnava tra i 30 e il resto dell'assemblea, questi 30 non sono mai stati, durante lo sciopero, assoggettati ad un'elezione formale per rinnovarli e fare partecipare più scioperanti alla direzione dello sciopero.

Nel corso delle trattative per il riconoscimento del sindacato, all'uscita del 3° sciopero (in ottobre), la direzione impone che questa si tenga in un luogo lontano (a 30 Km dalla fabbrica), e una volta sul posto, pone come condizione preliminare che i tre rappresentanti degli operai si dimettano, in cambio di premi eccezionali d'un ammontare elevato per l'India. In seguito, altri 27 operai accetteranno di partire alle medesime condizioni. Non si tratta, propriamente parlando, di un « tradimento » dei dirigenti del MSEU, ma del risultato della mancanza d'esperienza concernente sia gli scioperanti che i « dirigenti » dello sciopero. In effetti, sarebbe stato necessario che gli operai imponessero la tenuta delle trattative in fabbrica anche sotto il loro controllo. Nondimeno, 400 scioperanti decideranno di mantenere il nuovo sindacato. Ma questo non riesce a trovare un secondo respiro in quest'inizio d'anno e nessuna assemblea generale dei membri è stata tenuta dopo tre mesi.

I LIMITI DEL SINDACALISMO DI BASE

Tenuto conto delle specificità sindacali in India evocate precedentemente, è normale che i primi tempi dell'organizzazione autonoma difensiva, creata e decisa dagli operai stessi, passino per la forma sindacale detta di base, vale a dire al di fuori di ogni legame con qualsivoglia apparato preesistente. La volontà di controllare immediatamente ogni azione, un certo rifiuto della delegazione, spinge innanzitutto gli operai alla costituzione d'un buon sindacato onesto. L'inesperienza certa, la mancanza di riferimenti a talune lotte del passato, per queste nuove generazioni operaie aprono naturalmente la via al sindacato di base.

La repressione padronale, il rifiuto di sistemare, in un primo tempo, questi nuovi sindacati, non può che confortare l'attaccamento degli operai per degli organi che essi hanno creato e per i quali hanno spesso pagato un alto prezzo, e la loro volontà di mantenerli costi quel che costi, compreso contro i tentativi di recupero del sindacati nazionali³⁵.

Tuttavia, è una tappa non solamente obbligatoria ma definitiva (senza superamento possibile) ?

La nostra risposta è evidentemente negativa. Essa poggia su una comprensione di cosa è il sindacato e di cosa è l'autonomia operaia.

« Nel periodo presente segnato dal riconoscimento e l'integrazione dei sindacati allo Stato, e ciò da almeno la fine della Seconda Guerra mondiale (ben prima in Francia), non ci possono essere organi permanenti di difesa degli interessi degli operai. Se alcune lotte autonome hanno portato alla formazione d'organi indipendenti, questi non hanno ormai alcuna possibilità di sopravvivere nello stato. Un'alternativa semplice gli appare. O l'organizzazione autonoma è nelle condizioni di superare i suoi limiti originali, al prezzo di ritrovarsi minoritaria, per posizionarsi essenzialmente sul piano politico, o è votata ad arricchire gli istituti della democrazia sociale del capitale acuartierandosi nella difesa degli interessi immediati dei lavoratori. In realtà, c'è una terza uscita che, dopotutto, s'è prodotta più spesso : la sparizione pura e semplice dell'organizzazione autonoma alla fine d'un ciclo politico proletario, accelerata o meno dalla repressione. È il caso italiano degli anni 1968/1978.

Si comprende bene allora che la questione dell'autonomia operaia non deve in alcun modo essere ridotta ad un banale affare di tecniche e di forme d'organizzazione. Non è sufficiente profferire le parole magiche di comitato, coordinamento, Cobas o altri sindacati rivoluzionari per cambiare il dato. Nel corso della storia del movimento operaio, abbiamo avuto a che fare con ogni sorta di combinazione : di partiti operai senza o con sindacati, di sindacati più o meno politicizzati senza o con un partito, di consigli o milizie senza o con partito e/o sindacato. Nessuna alchimia organizzativa ha dimostrato d'essere una garanzia sufficiente della vittoria. Quando la lotta di classe genera degli organi ad hoc, la dinamica del movimento, se essa non è interrotta, tende sempre alla loro unificazione, alla loro fusione al servizio della concentrazione massimale di forze disponibili. »³⁶

Sicuro, in un paese come l'India, dove la democrazia sociale non è che molto limitata, il sindacalismo di base ha più « chance » d'essere represso e distrutto che d'essere integrato e divenire un sindacato « normale » e raggiungere l'offerta molto varia d'inquadramento da parte dei sindacati di Stato, già esistenti. Ma non solo. Spinti dalla necessità d'evitare un imballarsi della conflittualità operaia, i padroni tenteranno d'integrare questi nuovi sindacati, di corromperli, di svuotarli del loro contenuti. Ed è il caso, come dimostra l'esempio di quel che è successo alla Honda Hero, di quel che scriveva il GWN a proposito del sindacato di base³⁷ :

« Prendiamo l'esempio del sindacato di base alla Honda HMSI a Gurgaon. Nessuno rifiuterà di comprendere la vera natura del sindacato, poiché la sua creazione è stata segnata dal prezzo del sangue durante lo sciopero del 2005. Non s'è creato un sindacato della casa, nessun tradimento può essergli rimproverato. Dal 2005, i salari degli operai permanenti – i lavoratori sindacalizzati – sono quadruplicati : prima di maggio 2005, gli operai permanenti guadagnavano circa 6 900 rupie, i salari oggi sono di circa 30 000 rupie, compresi gli incentivi e i bonifici. Nello stesso tempo, gli operai permanenti sono divenuti una minoranza nella fabbrica. Nel 2005 c'erano 1 200 contratti a tempo indeterminato, 1 600 stagisti, 1 000 operai ingaggiati da subappaltatori e 400

³⁵ Come l'AITUC ha tentativo di fare nei confronti del MSEU, all'inizio di settembre 2011.

³⁶ Lettre de Mouvement Communiste n°11.

³⁷ Vedi il n° 37 del GWN.

apprendisti, cioè un effettivo di 4 200 operai. Oggi, ci sono 1 800 contratti a tempo indeterminato e 6 500 operai subappaltanti nei reparti di produzione. Circa 1 500 operai subappaltanti lavorano nelle pulizie, nella mensa, nei trasporti, ecc. I lavoratori interinali nella produzione sono pagati circa 6 800 rupie al mese, meno d'un quarto dei loro colleghi a tempo indeterminato. Gli operai permanenti lavorano principalmente ai posti di controllo della produzione. Nel quadro dell'accordo sindacato/direzione, i salari degli operai permanenti comprendono un premio legato alla produzione globale. L'azienda vuole fargli beneficiare d'una parte del carico di lavoro accresciuto che è stato imposto sulle spalle della manodopera temporanea. La potenza materiale reale del sindacato è diminuita, i suoi membri compensano questo declino trasformandosi in gestori importanti della gerarchia dei salari – questo non è un tradimento, ma il risultato del carattere essenziale del sindacato nel processo più largo della ristrutturazione delle relazioni di classe. Su questo piano dovremo anche riflettere sulle sconfitte gloriose delle lotte recenti per il riconoscimento dei sindacati, per esempio alla Rico o Denso. »

Così dunque, anche i militanti più onesti, i più combattivi possono farsi digerire da un padronato intelligente capace di reagire, cosa che non gli impedisce di maneggiare in permanenza, le sospensioni e i licenziamenti individuali o per piccoli gruppi, di operai identificati come combattivi³⁸. Sottilmente, progressivamente, i militanti si fanno disconnettere dalla realtà da cui sono nati, tanto più che questa realtà materiale evolve essa stessa dall'iniziativa del padrone. Allora potremmo obiettare che questi militanti non hanno messo la protezione necessaria : mantenimento di tutti i militanti alla produzione, rifiuto della delegazione, rotazione dei compiti, ecc., come è successo in altri luoghi e in altre epoche³⁹. Questo è certamente necessario ma sarebbe lontano dall'essere sufficiente.

Bisogna del resto aggiungere che il sindacato si è in seguito affiliato all'AITUC. Allo stesso modo quello di Suzuki Powertrain è affiliato all'HMS. Questo è il riconoscimento da parte dei sindacati di base, anche usciti dalle lotte, della loro debolezza legata alla loro visione locale del conflitto di classe. Da qui la necessità di trovare, come scorciatoia, l'affiliazione « protettrice » alle confederazioni nazionali. Evidentemente, c'è un prezzo da pagare presto o tardi, la perdita dell'indipendenza e salita sul carro.

Ripetiamolo ancora una volta, un fatto d'importanza predominante, obiettivo, caratterizza la situazione della classe operaia in India, nella grande industria moderna⁴⁰ : l'80 % degli operai sono precari (apprendisti, stagisti, interinali), ricoprendo, ma non per sempre, la qualifica. Fintanto che nelle lotte il bisogno d'abolire questa separazione non verrà mai messa in avanti come condizione sine qua non del successo futuro, la porta rimarrà molto aperta alle politiche padronali di divisione. Ed è qui che batte la lingua. La tendenza naturale del sindacato è la stabilizzazione del rapporto di forza con il padrone e ciò è più facile da ottenere con la forza lavoro permanente che con quella precaria. Benché non vi siano ostacoli legali a che i sindacati organizzino permanenti e precari, il fatto è che molto, molto pochi sindacati di base organizzano questi ultimi. Il che sega il ramo sul quale tentano di sedersi e quando la divisione permanenti/precari copre la divisione qualificati/non qualificati, allora la situazione dei sindacati assomiglia a quella dei sindacati di mestiere americani dell'AFL all'inizio del XX secolo e li condanna alla sterilità.

La maggior parte dei sindacati apparsi in questi ultimi anni, principalmente nell'industria automobilistica, sono il prodotto dell'insoddisfazione sentita dai giovani operai, usciti dagli istituti tecnici, qualificati e a tempo indeterminato, incastrati tra le vecchie condizioni salariali in via di

³⁸ Come quello che è appena successo alla Suzuki Powertrain, alla metà di aprile 2012. Dapprima tre militanti del sindacato, animatori di scioperi, sono stati licenziati. In reazione, 500 operai si mettono in sciopero, ma il sindacato rifiuta di sostenere i licenziati e lo sciopero si rovescia benché la sezione di Gurgaon dell'HMS fa appello ad un meeting di sostegno ai licenziati. In seguito, nel momento delle trattative sui salari, il sindacato accetta che gli aumenti siano legati alla produttività. 500 operai circa fanno circolare una petizione per protestare contro questo accordo, ma i fedeli del sindacato, in nome « dell'unità dei lavoratori » impediscono che la petizione sia presentata alla direzione.

³⁹ Pensiamo ai sindacati classisti dell'Argentina, nel 1970-1976, delle fabbriche automobilistiche di Cordoba e d'altre città. Vedi Documento di lavoro n° 5 sull'Argentina.

⁴⁰ Non ignoriamo l'esistenza maggioritaria di milioni d'operai nell'economia grigia.

sparizione (dei salariati a più di 30 000 rupie al mese) e la minaccia permanente della scesa nel precariato. Questo tipo di sindacato, a nostro avviso, non può dunque avere un'esistenza stabile.

Pertanto, e tenuto conto della situazione presente, non si tratta di cancellare con un gesto sprezzante i sindacati di base che sono sorti e continueranno a sorgere. Bisogna accompagnarli, mostrarne i limiti, non risparmiando le critiche sul loro divenire. Si tratta di contribuire al loro superamento, il loro riassorbimento in organi autonomi.

Questi organi autonomi prodotti dalle lotte difensive, sono i soli capaci d'operare un salto qualitativo di presa in conto dimostrato e riconosciuto della dimensione politica del combattimento operaio per costituire i mezzi di lotta adeguati alla lotta contro il Capitale. Gli operai apprendono la critica del sistema che li opprime battendosi palmo a palmo, sui loro luoghi di sfruttamento per difendersi contro tale o tale aspetto particolare del sistema capitalista.

Nel corso della loro lotta, sono condotti a dotarsi di strumenti diversi, teorici e pratici, per affinare la loro comprensione del nemico e dei rapporti sociali che li opprimono. La coscienza, meglio, elementi di coscienza di sé, nascono così dalle lotte dette quotidiane o elementari. Questi elementi di coscienza rimangono il più sovente sparsi, non espressi, e ancora meno tradotti in organizzazione, in questo momento né in India, né altrove.

Tuttavia, dobbiamo identificarne tutte le tracce nella lotta quotidiana e valorizzarli

TENTATIVI DI CONCLUSIONE

Sullo sciopero

Come abbiamo detto, lo sciopero di Maruti Suzuki non è un fenomeno isolato in questi ultimi anni in India, principalmente nel settore automobilistico. Nondimeno esso è significativo per alcuni aspetti piuttosto rari o, ad ogni modo, di solito non tutti concentrati in un solo sciopero.

La sua durata, anzitutto.

Lo sciopero si è svolto in tre tappe giugno, settembre e ottobre, senza per questo essere un sciopero « limitato » dove gli operai puntano ogni volta sugli stessi problemi, senza comprenderli né superarli e ritornano nell'inevitabile sconfitta. Al contrario, ognuna delle tappe dello sciopero è servita ad aumentare le potenzialità degli operai per la successiva. Prova né è la rioccupazione della fabbrica dopo 33 giorni di serrata.

Il suo bilancio, dopo.

Anche se lo sciopero non è stato una disfatta totale per il padrone, e inversamente una vittoria totale per gli operai, aldilà dei risultati sulle rivendicazioni (che del resto erano mascherati o riassunti nel riconoscimento del sindacato), è la volontà della lotta e l'organizzazione dello sciopero che rappresenta il successo di questo sciopero. Potremo sempre criticare taluni aspetti di questa organizzazione, in particolare una certa separazione pratica tra i 30 animatori riconosciuti e l'assemblea degli scioperanti, rimane il fatto che perché uno sciopero di questa ampiezza possa durare, nelle condizioni generali dell'India e quelle particolari di Maruti Suzuki a Manesar, bisogna che sia un vero sciopero dove gli scioperanti partecipano attivamente, non ne siano i consumatori passivi che si rimettono ai 30 « leader illuminati ».

Il suo obiettivo principale e il suo principale limite, sempre.

Lo sciopero è partito su un obiettivo unico, sintetizzante tutte le altre richieste, il riconoscimento del sindacato di base, ed è rimasto focalizzato su questo. È qua il paradosso dello sciopero. Tutta la potenza sotterranea degli operai non è venuta a galla che su un obiettivo tutto sommato transitorio in rapporto alla durata della lotta di classe. Un obiettivo che se sintetizza allo stesso momento l'odio contro il dispotismo della fabbrica e l'aspirazione al rispetto e alla dignità, rischia, se non è superato, di divenire una nuova « prigionia » per gli operai.

La sua partecipazione eccezionale, infine.

Quella degli operai e soprattutto d'un numero significativo (circa 1 200 su 2 400) di lavoratori precari (sono il 70 % nella fabbrica a non avere un contratto a tempo indeterminato),

che dimostra come il superamento, nella lotta, di questa divisione principale della classe operaia in India, è possibile, non è un pio desiderio astratto, ma una realtà tangibile.

Uno sciopero, per finire, in cui la repressione padronale e poliziesca è stata più debole che in altre lotte simili, cosa che dimostra che l'avversario ha ben compreso non solamente la potenza dello sciopero stesso, se lo si riduce al suo luogo d'origine, ma soprattutto alla sua capacità di coinvolgimento non solamente di altre fabbriche Maruti Suzuki a Manesar, ma anche a Gurgaon e infine alle altre fabbriche automobilistiche della regione.

Non evochiamo solamente gli scioperi di solidarietà del 14 settembre, né le manifestazioni del 1° e del 22 settembre (quest'ultima rappresentava chiaramente un tentativo di recupero da parte dei sindacati nazionali), ma soprattutto quelle del 7 e del 10 ottobre che si trasformano in scioperi continui. Poiché è qua che la solidarietà si realizza pienamente scomparendo in quanto tale: la « migliore » solidarietà non è quella che si basa sulla compassione, o la difesa dei « campioni » supposti di rappresentare (sovente difendendosi col loro corpo) l'insieme della classe, bensì quella che si esprime lottando per i suoi propri obiettivi, anzitutto, e verificando, successivamente, la comunanza di lotte con le altre e la sua necessaria centralizzazione.

Anche se non si sono avute tracce di questa centralizzazione durante gli scioperi di ottobre, la scoppio simultaneo di scioperi in tutte le fabbriche di Maruti Suzuki, dimostra che la direzione era stata presa. Cosa che prova che, aldilà di contatti individuali diretti tra operai di fabbriche differenti, l'esemplarità d'uno sciopero, quali che siano i suoi limiti, ha un impatto che consolida i legami tra gli operai di differenti fabbriche. È uno degli insegnamenti più preziosi che gli operai devono coltivare in vista dei prossimi scontri.

Sulla situazione in generale

L'incontro con gli operai di Maruti Suzuki a Manesar sia in particolare, sia davanti alla fabbrica, al cambio di turno, dona inevitabilmente l'impressione d'una potenza che si scuote in maniera ancora sotterranea.

Cosa pensare allora di questa situazione? Non c'è motivo per una comparazione, ma la situazione assomiglia a volersi ingannare, tutte cose uguali del resto, a quella della Fiat Mirafiori a cavallo del 1968/1969 (quindi prima delle lotte della primavera 1969).

Prima di tutto la fabbrica.

I capannoni della fabbrica A s'estendono su un chilometro di lunghezza. In fondo, in prossimità d'una curva ad angolo retto della strada in bordatura, la fabbrica PowerTrain che misura 600 metri di lunghezza. I muri di cinta sono bianchi e isolano l'interno dall'esterno⁴¹. Per tornare alla fabbrica A, al centro della sua facciata la porta 2 da dove escono gli operai ed aspettano i quaranta autocarri che li riporteranno a casa, lontano dalla fabbrica. Di fronte, contro il muro di un'altra fabbrica o vicino alla fermata del bus, i venditori ambulanti che propongono bevande e cibo. Tutta si anima nel momento dell'uscita e dell'entrata dei due turni e tutto ripiomba nel silenzio, sotto il caldo. La fabbrica ha vomitato i suoi operai e ne ha ingurgitati altri. Il ciclo del Capitale può continuare. Sicuro, Manesar non assomiglia, per le sue dimensioni, a Mirafiori. L'aumento della produttività del lavoro, dopo quarant'anni, ha fatto diminuire gli effettivi operai per dieci, certo. Ma la potenza che si libera dai capannoni di cui si indovinano i rumori della produzione, è la stessa.

In secondo luogo le condizioni di lavoro e di sopravvivenza.

Benché la fabbrica Maruti Suzuki sia una fabbrica moderna, vale a dire che è uguale, in termini d'organizzazione generale, di macchine, di processo, a quelle insediate in Giappone o in un'altro paese, i metodi dell'inquadramento, dal più elevato della gerarchia fino al più basso livello, possono differire in funzione del clima generale delle relazioni sociali del paese dove essa è insediata.

⁴¹ È curiosamente dopo lo sciopero del 2011 che il muro è stato eretto.

Praticamente, essendo la fabbrica considerata come « nuova », vale a dire con una classe operaia nuova, la direzione e l'inquadramento considerano che nessun « quanto » debba essere usato con gli operai, che si possa spingere l'intensità dei ritmi fino ai limiti. In questo senso, fino allo sciopero, la questione da porsi (come alla Fiat nel maggio 1969) non era « Perché esplose adesso ? », ma « Perché non è esplosa prima ? ». I giovani operai usciti dalle campagne (cacciati di fatto dall'assenza di prospettive di lavoro) o dagli istituti tecnici aspettandosi monti e meraviglie dal lavoro in fabbrica e, dopo alcuni anni, non scoprono che rumore, fatica, dolore, in altre parole sfruttamento.

E come se ciò non fosse sufficiente, le condizioni di vita al di fuori della fabbrica non apportano alcuna compensazione. Per quelli che tornano nei loro villaggi, il tempo di trasporto non lascia che poco posto alle altre cose che la riproduzione della forza lavoro. Quanto a quelli che abitano nei villaggi di Manesar, oltre agli affitti elevati, si pone la questione del tempo « libero ». Quando il lavoro prende sei giorni su sette, e si abita in un villaggio vicino alla fabbrica e quindi lontano dal « centro » di Manesar, dai luoghi di consumo, cosa rimane da fare ? Non c'è alcun divertimento disponibile. Quanto a recarsi a Delhi, sono due ore minimo per andarci e altrettanti al ritorno. Manesar, all'ombra della fabbrica, non è che una prigione a cielo aperto.

Se abbiamo tentato di descrivere le condizioni di sopravvivenza dentro e fuori dalla fabbrica, non è per impietosirci sulla classe che soffre. Ma per vedere come ciò può generare la classe che lotta. L'impressione che danno questi giovani operai di 18/25 anni, quelli che entrano come quelli che escono dalla fabbrica, è una potenzialità a cambiare le cose che la fabbrica non ha ridotto. La volontà di comprendere la sua situazione per cambiarla è una cosa che si sente immediatamente.

Quando un operai ci dice « *Lo sciopero, era quello a tempo indeterminato, richiederà che il precario ci si metta a fondo !* », si comprende che il principale ostacolo all'unificazione della classe è identificato e bisogna sormontarlo. Quando altri operai ci chiedono quali sono le condizioni di lavoro e di vita in Europa e in Francia, che noi spieghiamo che guadagniamo dieci, dodici, volte più di loro, ma che la sopravvivenza si paga talvolta, la risposta viene dopo una riflessione : « *i lavoratori in India e nei paesi occidentali devono unirsi* ». Sentiamo che la coscienza trova la sua strada. Come aiutarli a venire fuori ?

Noi pensiamo che la situazione corrisponde a quella dell'organizzazione preliminare alla costituzione di organi di lotta autonomi dispiegati, o, almeno, quella che ne contiene le premesse. Si tratta quindi, per i compagni presenti sul posto, d'aiutare alla costituzione di questi organi, con un paziente lavoro quotidiano di discussione, d'inchiesta e d'analisi, da lanciare affinché, secondo il vecchio metodo operaista, l'inchiesta operaia sia realizzata dagli operai stessi.

È il senso della proposta che abbiamo fatto ai compagni incontrati in India e che si trova in appendice.

APPENDICE

LETTERA APERTA

Lettera aperta da lontano ai compagni dell'India

Siamo venuti in India, sono alcune settimane, e abbiamo incontrato numerosi compagni di diverse tendenze in modo amichevole e aperto. Abbiamo anche incontrato degli operai all'entrata di alcune fabbriche.

La situazione della classe operaia in India, principalmente nell'industria automobilistica, mostra che una nuova generazione di lavoratori si sta sollevando ed esprime un malcontento, non solamente dentro ma anche fuori dalle fabbriche.

Prima dello sciopero di Maruti Suzuki (da giugno a ottobre 2011), altri scioperi hanno avuto luogo, vittoriosi o no, che implicavano operai a tempo indeterminato e talvolta lavoratori precari.

Noi pensiamo che le condizioni, oggettive e soggettive, sono mature perché succeda qualche cosa. C'è una forza potenziale nascosta prossima all'emergere. E i militanti devono contribuire alla nascita del primo stadio dell'autorganizzazione dei lavoratori.

Scriviamo questa lettera da molto lontano, è un'evidenza, e non ci attendiamo che voi seguiate la nostra ricetta, l'intenzione è aprire la discussione. Ma se noi fossimo militanti in India, questa sarebbe la nostra proposta.

È necessario meglio conoscere l'organizzazione della fabbrica (in parallelo del funzionamento della Suzuki).

È necessario discutere più largamente possibile con gli operai di Suzuki per verificare che gli scopi politici siano compresi e condivisi.

Così, un'inchiesta operaia deve essere lanciata.

Essa deve essere visibile agli altri lavoratori, non solamente a quelli che lavorano con i subappaltanti, ma a tutti i lavoratori dell'agglomerato di Delhi.

Per fare ciò, abbiamo bisogno di « risorse umane » e d'organizzazione di base. Questo implica chiaramente la messa in avanti dell'autonomia operaia. Questo non significa né fusione politica o camuffamento delle differenze politiche. Ma coloro a cui è indirizzata questa lettera condividono, dal nostro punto di vista, una volontà comune di dedicare in priorità la loro energia politica all'autorganizzazione della classe operaia. Non siamo contro i tentativi dei lavoratori d'organizzarsi da sé, per difendere i loro interessi, compreso nei sindacati di base, ma siamo molto diffidenti sull'evoluzione di tali sindacati (pensiamo al caso di Honda, ma non solamente). Questo è un punto pratico direttamente prodotto dalla lotta di classe. Quindi un punto essenziale di accordo o disaccordo.

Esiste già un supporto : il FMS (*Faridabad Majdoor Samachar*). Deve diventare il giornale politico comune.

Deve essere distribuito estensivamente agli operai. Deve diventare uno strumento per gli operai.

La lotta di classe non si ferma mai, ma le fasi di bassa intensità sono più lunghe delle fasi di alta densità.

Noi pensiamo che una fase di più alta densità delle lotte nella regione di Delhi potrebbe cominciare adesso, e può essere, negli altri centri industriali attraverso l'India.

Questa è un'occasione che non deve essere persa. Non accadrà nuovamente a breve. Accettare la responsabilità di questa situazione è lo scopo di questa lettera.

Mouvement Communiste/Kolektivně proti kapitálu 25 Aprile 2012

Sull'inchiesta operaia

Questo metodo è stato utilizzato, in Italia, a partire dell'inizio degli anni 60, da una corrente politica particolare, l'*Operaismo*.

Si trattava di comprendere l'organizzazione del capitale e la composizione di classe.

La comprensione dell'organizzazione del capitale, era apprendere il processo di produzione nella fabbrica ma anche sul territorio, dell'organizzazione delle unità produttive, tra le fabbriche. L'obiettivo era identificare i suoi punti deboli, i suoi colli di bottiglia ma soprattutto la sua logica e i suoi mezzi.

La comprensione della composizione di classe doveva permettere d'analizzare le modificazioni della struttura della classe operaia tra i suoi differenti mestieri e qualifiche, non da punto di vista statico della sociologia ma dal punto di vista dinamico e del potenziale di lotte. In altri termini, l'analisi della

composizione di classe ha per obiettivo d'identificare le forze sotterranee che scatenano le lotte operaie e la loro organizzazione.

Per apprendere questi elementi chiave, l'*Operaismo* ha ravvivato un vecchio metodo, quello dell'inchiesta operaia facendo riferimento ad un breve formulario di domande scritto da Marx nell'aprile 1880.

L'inchiesta operaia è allo stesso tempo un mezzo di conoscenza e un rivelatore dello sfruttamento ad uso e profitto degli operai stessi.

L'inchiesta operai non riusciva se non fosse andata oltre l'abbassamento della sociologia borghese, grazie alla conricerca che significava ricerca sull'organizzazione del lavoro, nelle fabbriche, con gli operai, o meglio ancora direttamente mediante gli operai stessi.

EFFETTIVI DEI PRINCIPALI SINDACATI

Sigla	Nome	Insediamento	Partito dirigente	Data di fondazione	Effettivi ⁴²		
					1989	2002	2010
BMS	Bharatiya Mazdoor Sangh (India Worker union)	Generale	BJP	1955	3 117 324	6 215 000	8 500 000
INTUC	Indian National Trade Union Congress	Generale	Congress	1947	2 706 451	3 892 000	4 000 000
CITU	Centre of Indian Trade Unions	Bengala, Kerala, Tripura	CPI (M)	1969	1 798 093	3 222 000	3 200 000
HMS	Hind Mazdoor Sabha (Workers Assembly of India)	Generale	SP	1948	1 477 472	3 342 000	3 400 000
AITUC	All India Trade Union Congress	Generale	CPI	1920	923 517	2 677 000	2 700 000
UTUC(LS)	United Trade Union Congress - Lenin Sarani	Bengala	SUCI	1969	802 806	1 368 000	1 400 000
UTUC	United Trade Union Congress	Generale	RSP	1949	539 523	383 946	?
NFITU	National Front of Indian Trade Unions	Maharashtra, Bihar	NCP	1969	529 782	?	600 000

BIBLIOGRAFIA

In francese

Christophe Jaffrelot (sotto la direzione di) *L'Inde contemporaine De 1950 à nos jours*. Fayard / CERL. Paris, 2009.

Prakash Singh *Histoire du Naxalisme Jacques et guérillas de l'Inde (1967-2003)* Les Nuits rouges. Paris 2004

Gérard Heuzé, Lajpat Rai Jagga et Max Zins *Les conflits du travail en Inde et au Sri Lanka*. Karthala Paris 1993.

In inglese

Collezione completa del *Gurgaon Workers News* (numeri da 1 a 49) New Delhi 2007/2012

Uma Kapila (edited by) *India's Economic development since 1947* Academic foundation, New Delhi, 2011

John Keay *India A History* Grove Press New York, 2000

⁴² Fonti : 1989, documento del BMS ; 2002, statistiche del ministero del lavoro; 2010, stime diverse.

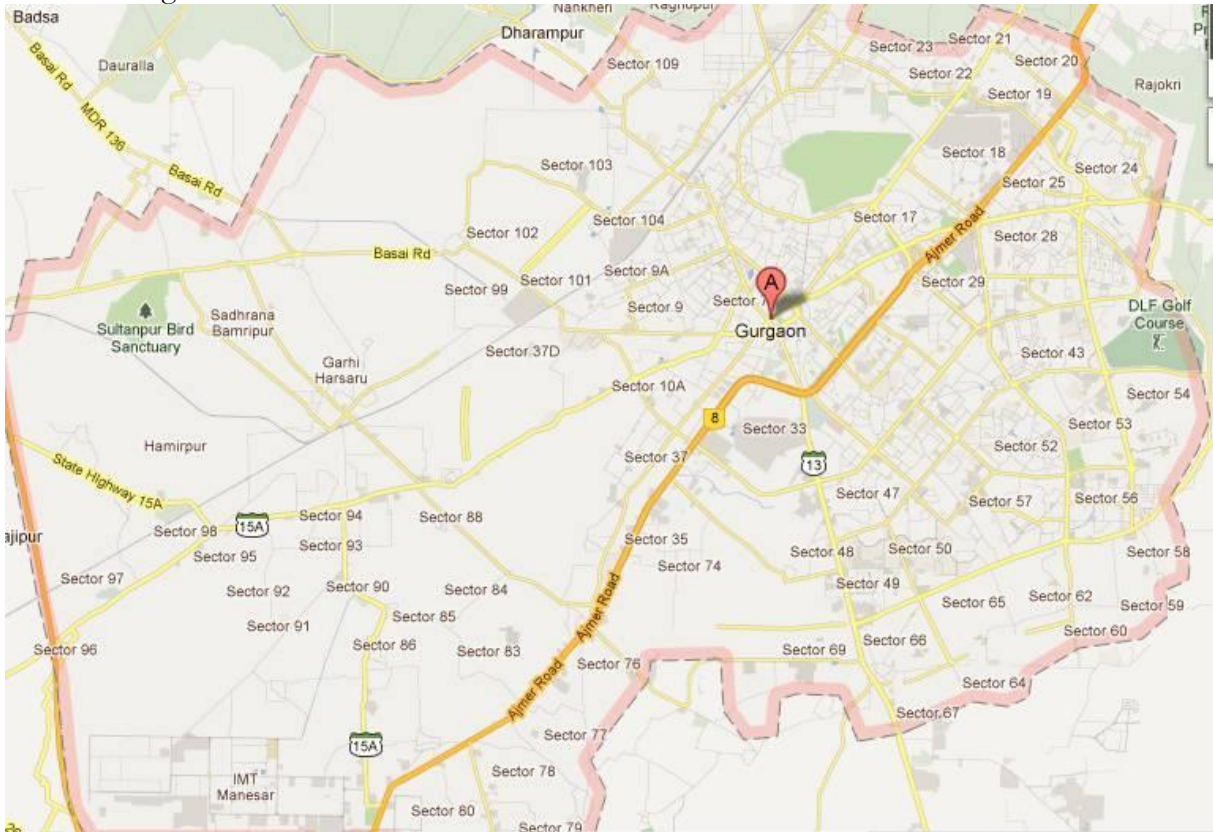
CARTE

Carta dell'India

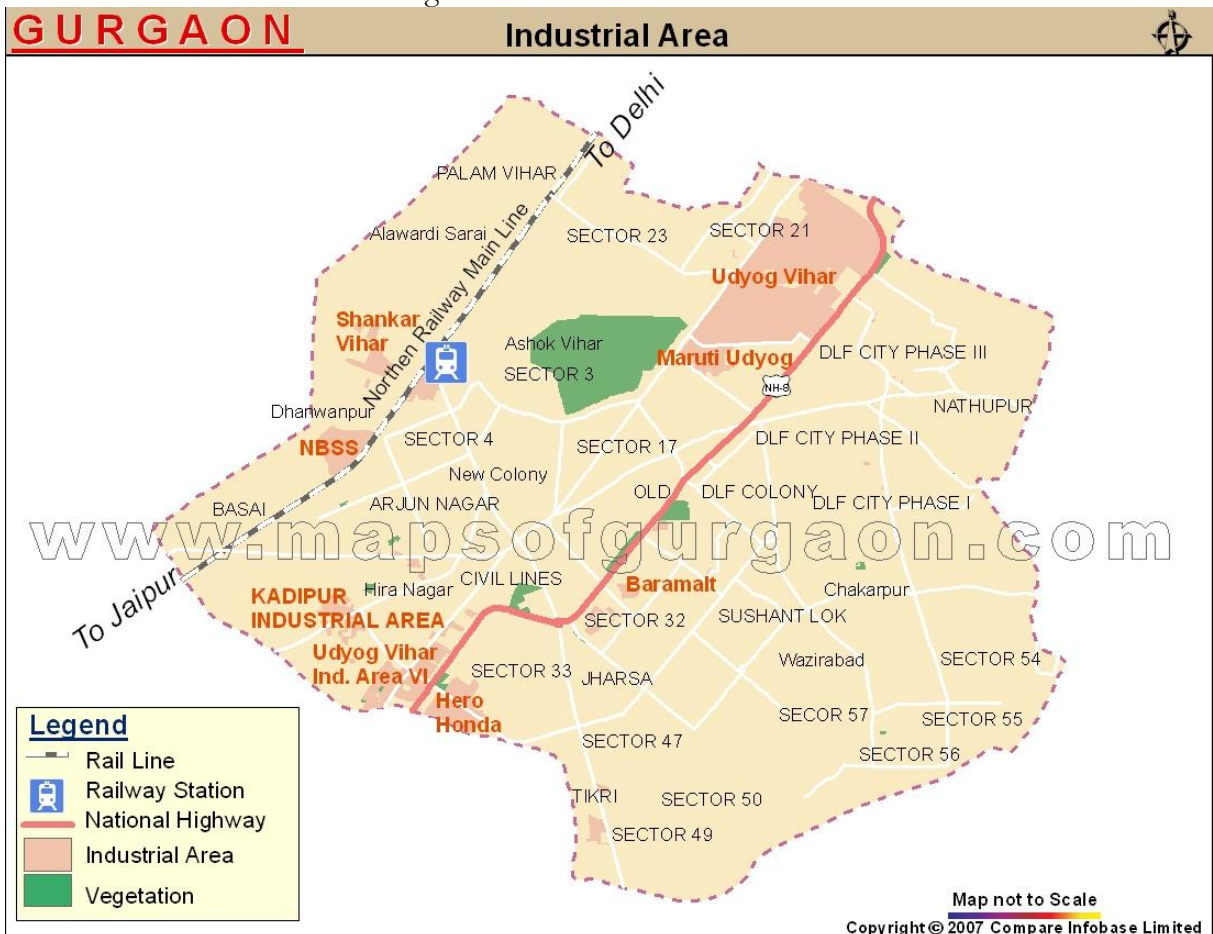




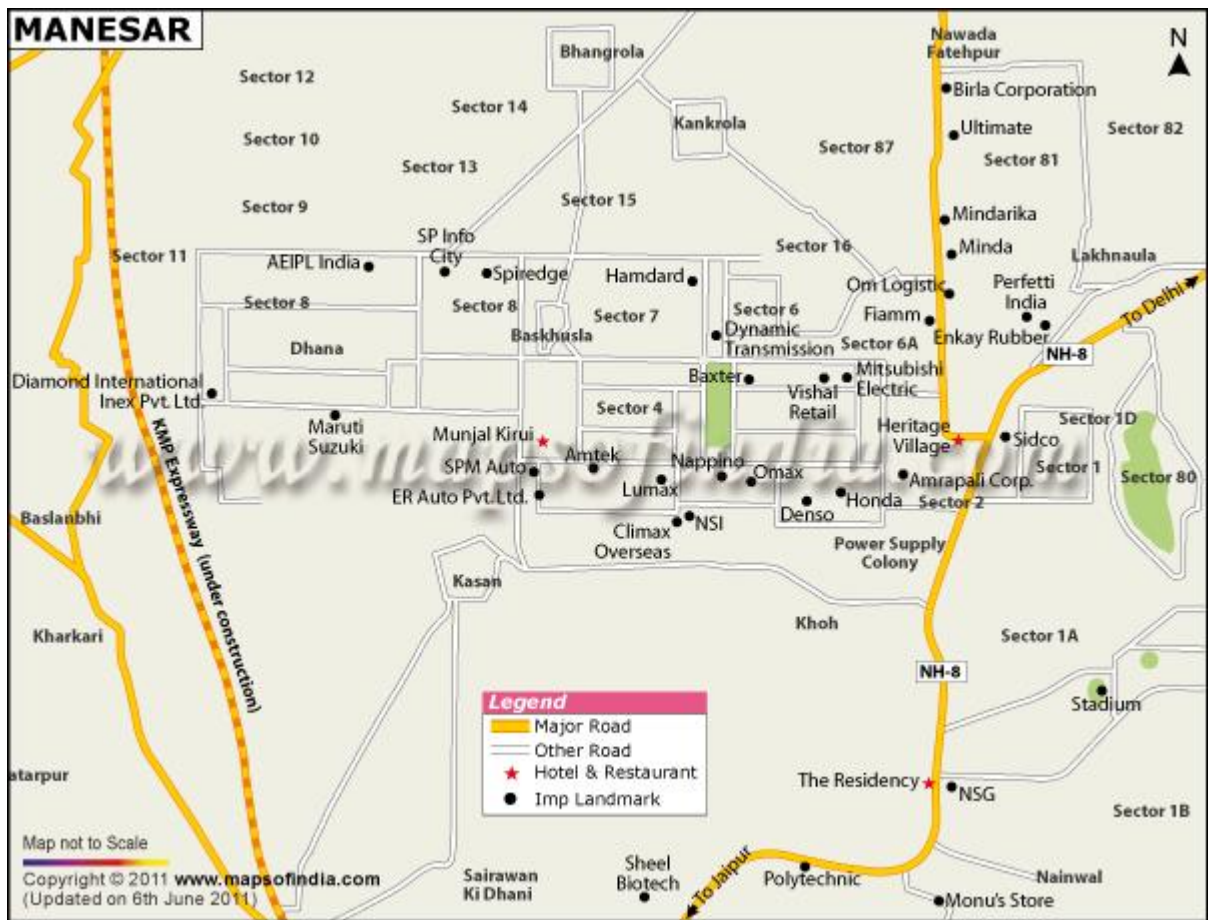
Carta di Gurgaon



Carta delle zone industriali di Gurgaon centro



Carta di Manesar



ELENCO DELLE PUBBLICAZIONI

SERIE CORRENTE

N°1	L'autonomia operaia colpisce in Cina	Febbraio 2011	2 €
N°2	Tunisia : ristrutturazione a caldo dello Stato dopo un tentativo d'insurrezione democratica incompleta	Giugno 2011	2 €
N°3	Egitto : compromesso storico su un tentativo di cambiamento democratico	Ottobre 2011	2 €
N°4	Belgique : Crise institutionnelle sur fond de crise fiscale (solo in francese)	Novembre 2011	1 €
N°5	L'autonomia operaia colpisce in India : lo sciopero della Maruti Suzuki a Manesar (giugno, settembre, ottobre 2011)	Maggio 2012	3 €

FUORI SERIE (solo in francese)

N°1	Daniel Bénard (1942-2010)	Giugno 2011	4 €
N°2	Cecoslovacchia Novembre 1989 : il proletariato incatenato al velluto tricolore	Giugno 2011	2 €

“ Se la classe operaia cedesse per viltà nel suo conflitto quotidiano con il capitale, si priverebbe essa stessa della capacità di intraprendere un qualsiasi movimento più grande ”

Karl MARX,
Salario, Prezzo e Profitto, 1865