

## Turchia : dodici giorni che hanno riproposto la questione dell'autonomia operaia.

« *Pensiamo da tempo che la debolezza dei sindacati operai ridurrebbe fortemente la possibilità di sciopero* », spiegava l'analista d'IHS Consulting, Ege Seckin.

La rivolta degli operai contro il sindacato giallo Türk Metal che si suppone li rappresentasse, ha, contrariamente alle attese dei padroni, contribuito al movimento di sciopero che ha quasi fermato tutta l'attività dell'industria automobilistica turca durante due settimane. Nonostante la crescita rapida del settore, che ha beneficiato degli investimenti massicci dei costruttori europei, gli operai hanno ancora bassi salari in rapporto agli operai europei e subiscono condizioni di lavoro tra i più duri in Europa. Una situazione che sembrava chiusa dal monopolio di rappresentazione d'un sindacato legato tanto allo Stato quanto alle imprese del settore.

### Il Maggio dei lavoratori del settore automobilistico in Turchia

#### Le premesse

Metà dicembre 2014

Il lavoratori della Bosch ottengono un aumento salariale del 60 %, largamente superiore ai qualche percento ottenuti dagli altri salariati dell'industria automobilistica. Le convenzioni impegnano i salariati fino ad agosto 2017.

Il sindacato padronale dei metallurgici e il sindacato Türk Metal firmano un accordo di tre anni. Gli aumenti sono deboli, lontani dal 60 % concesso dalla Bosch. Per ottenere un accordo valido tre anni, il MESS (*Türkiye Metal Sanayicileri Sendikası*), sindacato padronale della metallurgia, ha concesso un aumento salariale del 9,78 % per i primi sei mesi del contratto. Questo contratto di tre anni è svantaggioso per gli operai, in quanto l'inflazione è sempre forte in Turchia. L'aumento è favorevole soprattutto ai salariati con maggiore anzianità. Quando, secondo le fabbriche, fino al 60 % degli operai sono dei nuovi assunti che hanno salari inferiori della metà a quelli dei loro colleghi.

29 gennaio 2015

All'appello del sindacato Birlesik Metal della DISK, ci sono circa 15 000 operai in sciopero in 42 imprese della metallurgia. Protestano contro l'accordo firmato

dal Türk Metal. Alcune grandi aziende, tra le quali le filiali di grandi gruppi come Alstom, Schneider e Bekaert abbandonano il loro sindacato padronale MESS per firmare accordi bilaterali con i rappresentanti dei lavoratori delle loro imprese. L'indomani il governo decreta la sospensione dello sciopero. Le aziende decidono due giorni di ferie per calmare la situazione.

14 aprile

Alcuni movimenti di collera con dei meeting toccano l'insieme delle grandi fabbriche automobilistiche di Bursa. Alla Oyak-Renault, sono 14 delegati eletti dagli altri lavoratori che vogliono negoziare con la direzione. Questa decide di licenziarli. Subito, si producono dei movimenti in fabbrica e gli operai lavorano al rallentatore. Le sanzioni contro i delegati vengono tolte. Türk Metal invia degli energumani per picchiare un gruppo d'operai.

26 aprile

Migliaia di operai della Oyak-Renault e della componentistica come Coşkunöz e Mako manifestano nel centro città di Bursa per ottenere aumenti salariali. Minacciano di dimettersi in massa da Türk Metal se il sindacato non sostiene le loro rivendicazioni.

Viene creato un comitato di fabbrica. Le sue principali rivendicazioni sono :

- L'accordo firmato dal sindacato è annullato e rifatto sulla base dell'accordo ottenuto alla Bosch.
- I lavoratori eleggono democraticamente i loro rappresentanti.
- Non ci sarà repressione per i lavoratori che lasciano il sindacato Türk Metal.
- Türk Metal deve abbandonare immediatamente i suoi locali all'interno delle fabbriche.

#### In maggio

5 maggio

I lavoratori della fabbrica Oyak-Renault si riuniscono numerosi davanti alle porte per revocare collettivamente la loro adesione a Türk Metal. Un gruppo di energumani del sindacato attacca gli operai e fa numerosi feriti.

La direzione della fabbrica licenzia numerosi operai. Anche migliaia di lavoratori della Tofaş e altri subappaltanti lasciano il Türk Metal che trattano da « *sindacato venduto* ».

6 maggio

Gli operai del turno di notte della Oyak-Renault si fermano e quelli del turno di mattina rifiutano di riprendere il loro posto. Operai dei fabbricanti di componentistica Coşkunöz e Mako arrivano per solidarietà. Finalmente, la direzione della Oyak-Renault decide d'annullare i licenziamenti e annuncia che i salariati sono liberi di lasciare il Türk Metal. Essa s'impegna anche a chiedere alla direzione della Renault in Francia l'autorizzazione per aumentare i salari nel giro di due settimane.

14 maggio

La direzione di Renault France dichiara che non ci saranno aumenti salariali. Migliaia di operai sospendono il lavoro e passano la notte davanti alle porte della fabbrica. Sono raggiunti da operai di altre imprese.

15 maggio

I lavoratori di Tofaş interrompono il lavoro e si uniscono al movimento. Il loro sciopero proseguirà fino al 18 maggio. « *Lo sciopero è illegale* », afferma la direzione di Oyak-Renault, ricordando che il contratto di tre anni è appena stato firmato con il sindacato. Non meno del 40 % delle capacità di produzione d'automobili della Turchia è ferma.

17 maggio

La direzione di Oyak-Renault chiede agli scioperanti di lasciare la fabbrica, cosa che rifiutano. Pevrul Kavlak, il dirigente del sindacato Türk Metal, che ha perso in pochi giorni più di 10 000 aderenti, chiede agli scioperanti di riprendere il lavoro. Ricorda che essendo lo sciopero illegale, i costruttori possono licenziare gli scioperanti senza indennità.

18 maggio

Circa 800 dei 1 070 operai del fabbricante di componentistica Mako si riuniscono al mattino davanti alla fabbrica, mentre altri 120 rifiutano di lasciare la fabbrica. Le loro tre rivendicazioni sono un aumento identico a quello della Bosch, nessun licenziamento in seguito allo sciopero e l'abbandono della fabbrica da parte del sindacato Türk Metal. I lavoratori dei fabbricanti di componentistica Coşkunöz, Valeo, Delphi, Ficos, Yazaki, Leoni, Beltan Trelleborg Vibracoustic (TBVC), SKT, Ototrim Automotive e DJC, che sono tutte situate a Bursa, si uniscono allo sciopero. Ci sono più di 15 000 scioperanti.

Il direttore generale di Tofaş, Cengiz Eroldu, arriva per spiegare agli scioperanti che è legato dalla

convenzione collettiva e che i salari non possono essere aumentati fino ad agosto 2017.

19 maggio

Sotto l'effetto combinato della mancanza di pezzi, conseguenza degli scioperi presso i fabbricanti di componentistica e dell'agitazione che guadagna le sue fabbriche, Ford Otosan arresta la produzione delle sue due unità di Gölcük e Yeniköy, nella provincia di Kocaeli, a nord-est di Bursa. 500 operai manifestano davanti alle porte della fabbrica di Gölcük, esprimendo la loro solidarietà con gli scioperanti e rivendicazioni simili. Lo sciopero tocca ormai la maggior parte delle fabbriche del settore. I ministri turchi intervengono ormai per risolvere un conflitto divenuto maggiore, mentre le elezioni dei deputati si terranno il 7 giugno. Le associazioni padronali sottolineano che il movimento ha stoppato le esportazioni.

Türk Metal spiega che l'aumento alla Bosch corrisponde ad un recupero per gli operai che non avevano ricevuto aumenti salariali da 38 mesi. Sottolinea che i salari alla Bosch sono ancora inferiori a quelli praticati alla Oyak-Renault o Tofaş.

20 maggio

I lavoratori della fabbrica storica di trattori TürkTraktör, appartenente alla holding Koç, si mettono a loro volta in sciopero. Questa fabbrica si trova a Adapazarı, nella provincia d'Ankara, nel centro del paese.

Oyak-Renault, che ha chiesto al governo di negoziare con gli scioperanti, sottolinea che centinaia di loro occupano la sua fabbrica. Stessa situazione alla Fiat, dove alcuni scioperanti sono presenti vicino alle macchine. Ford saluta l'intervento del governo per risolvere il conflitto.

21 maggio

La direzione di Renault France minaccia di cessare d'investire in Turchia.

Alcuni salariati di Tofaş e Coşkunöz tornano al lavoro. Il ministro dell'Industria reclama la fine dello sciopero. Manifestazione di 500 operai davanti alla fabbrica di Gölcük.

22 maggio

La produzione riprende alla Tofaş e alla Ford. Un accordo è stato concluso tra le direzioni e i rappresentanti degli scioperanti intorno ad alcuni punti: nessuna repressione, libertà di scegliere il proprio sindacato, un premio di 1 000 lire (circa 380 dollari), ossia un mese di salario per riprendere il lavoro, e l'apertura di negoziati per aumentare le entrate salariali, attraverso premi di qualità e di produttività.

23 maggio

Oyak-Renault s'impegna a non perseguire gli scioperanti davanti alla giustizia. L'azienda propone un premio di 370 dollari agli operai per riprendere il lavoro il 25 maggio. Mentre un accordo viene trovato alla Ford e alla Tofaş, i lavoratori di Oyak-Renault rifiutano d'interrompere lo sciopero.

25 maggio

Circa 600 operai della fabbrica Ford di Gölcük rifiutano di riprendere il lavoro. Allo stesso tempo, Ford Otosan annuncia che la fabbrica d'İnönü nella provincia d'Eskişehir s'è fermata. Non solo mancano i pezzi, ma soprattutto Ford ha preso questa misura poiché una parte degli operai s'era già messa in sciopero.

### La ripresa

27 maggio

Ripresa del lavoro alla Oyak-Renault. È stato firmato un accordo che prevede condizioni di ripresa del lavoro simili a quelle ottenute nelle altre imprese del settore. I salariati riceveranno un premio di ripresa di 1 000 lire (circa 380 dollari), oltre ad un premio mensile di 600 lire, legato alla qualità e alla quantità della produzione. La direzione s'impegna a non reprimere gli scioperanti. Sono questi ultimi i punti che avevano motivato il proseguimento dello sciopero.

3 giugno

Il lavoro è ripreso nella fabbrica d'İnönü, annuncia la direzione della Ford.

8 giugno

Due leader dello sciopero sono licenziati da Tofaş. I lavoratori si radunano davanti alle porte della fabbrica, l'attività è di nuovo ferma.

20 giugno

Sciopero alla Er Metal, un subappaltante dell'automobile a Bursa. La direzione non aveva mantenuto le promesse dopo un primo sciopero che s'era svolto contemporaneamente a quelli delle altre fabbriche del settore. Questa volta la direzione s'impegna ad un aumento dei salari del 10 %, così come a nuovi aumenti dei diversi premi. Questa lotta, come le precedenti, non è organizzata da un sindacato.

### L'industria automobilistica in Turchia

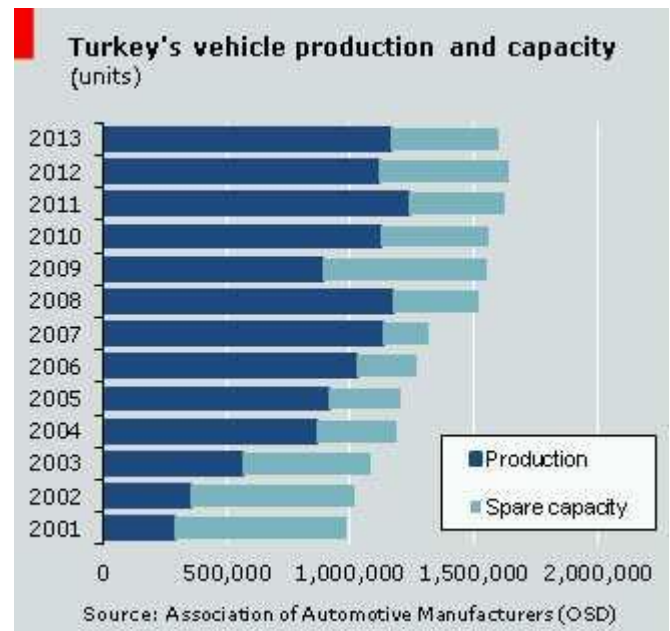
Quinto produttore europeo, la Turchia ha prodotto 1,17 milioni di autovetture e di veicoli commerciali nel 2014, vale a dire il 4 % in più dell'anno precedente. Nel 2002 la sua produzione non superava i 346 565 veicoli. L'industria automobilistica ha avuto inizio alla Oyak-Renault nel 1969. Essa è cresciuta rapidamente negli anni 2000, per fare del paese uno dei maggiori esportatori. I quattro quinti della sua produzione nel 2014 sono stati esportati, principalmente verso i paesi dell'Europa occidentale,

nell'ordine, la Francia, la Germania e l'Italia. Il settore automobilistico ha generato una cifra d'affari di 22,3 miliardi di dollari l'anno passato, cioè un aumento del 7 % in un anno. Il PIL turco è di 800 miliardi di dollari. Questo settore assicura un sesto delle esportazioni del paese. E gli investimenti continuano ad affluire. Toyota va ad investire 500 milioni di dollari per aumentare la propria capacità della metà, a 250 000 veicoli. Tofaş va ad investire 520 milioni di dollari per aggiungere nuovi modelli alla sua linea di produzione.

Ford è presente in Turchia dal 1977. La sua coimpresa con la conglomerata locale Koç Holding (un gruppo familiare, uno dei più importanti del paese), Ford Otosan, impiega circa 7 500 salariati. Costruita nel 1971, la fabbrica Oyak-Renault dispone d'una capacità di produzione di 360 000 veicoli e di 450 000 motori annui, con più di 5 000 lavoratori. Nel 2014, non più del 19 % della sua produzione era destinata al mercato locale, mentre l'81 % era esportato. Essa è detenuta in partenariato con i fondi pensione dell'esercito turco. Tofaş, una joint-venture tra Fiat e la conglomerata Koç, è il terzo grande produttore in Turchia. Oltre che Fiat, l'impresa costruisce anche modelli Peugeot, Citroën, Opel e Vauxhall.

Tutt'e tre, queste imprese assicurano circa 10 miliardi di dollari d'esportazione. Oyak-Renault è il terzo esportatore della Turchia, Tofaş il settimo.

Sul mercato interno, nel 2014, le immatricolazioni sono fortemente calate, di circa il 20 %, sotto l'effetto combinato d'un aumento dei tassi d'interesse, l'appesantimento delle tasse sulle vendite, il deprezzamento della lira turca e dell'inflazione.



Non meno del 40 % dei lavoratori hanno settimane lavorative di 50 ore e la Turchia ha il tasso

d'incidenti mortali nell'industria più alto in Europa e il terzo nel mondo. Una situazione che affascina i dirigenti del paese. Recep Erdogan, il presidente turco, si vanta che il suo paese sia divenuto « *la Cina dell'Europa* ».

## **I sindacati in Turchia**

Secondo l'OCSE, il tasso di sindacalizzazione in Turchia è il più basso dei paesi appartenenti all'organizzazione, ed è passato dal 10 % del 2000 al 4,5 % d'oggi. L'interdizione degli altri sindacati nel 1980, decretato dal CHP (Cumhuriyet Halk Partisi, Partito repubblicano del popolo) il partito kemalista storico, legato all'esercito, e un sistema d'adesione quasi obbligatoria spiegherebbero la potenza del sindacato ufficiale, Türk-iş fondato nel 1952, che rivendica 1,75 milioni di membri. Membro di questa confederazione sindacale, Türk Metal è il principale sindacato rappresentante il lavoratori dell'industria automobilistica. Conta 180 000 aderenti, di cui 50 000 a Bursa.

Con più di 300 000 membri, il DISK, la confederazione dei sindacati progressisti, è stata fondata nel 1967, a seguito di una scissione del Türk-iş. Nonostante la repressione il numero dei suoi aderenti è cresciuto fino a 600 000. Vietato nel 1980, non è ridivenuto legale che nel 1992.

Anche HAK-İŞ, la confederazione vicina all'AKP rivendica più di 300 000 aderenti, un'are vicina a quella di KESK, il sindacato dei lavoratori del settore pubblico.

A seguito di precedenti conflitti provocati dal rinnovo della convenzione collettiva, nel 2012 i 6 000 lavoratori del fabbricante di componentistica tedesco Bosch (primo produttore mondiale del settore) hanno lasciato Türk Metal per aderire in massa ad un sindacato più piccolo, ma meno legato allo Stato e ai padroni, Birleşik Metal-İş, membro della confederazione DISK. Ma dopo tre anni di processi e di pressioni diverse, con dei licenziamenti, il fronte unito Giustizia-Stato-patroni è riuscito a ridare a Türk Metal il monopolio della rappresentazione dei lavoratori.

Durante il conflitto, l'assenza di negoziati salariali aveva comportato un congelamento dei salari. Sotto la pressione dei lavoratori, il sindacato ha ottenuta dalla direzione di Bosch un aumento sostanziale per compensare le perdite subite in questi tre anni. Questo aumento del 60 % dei salari (importante, ma corrispondente alla forte inflazione in Turchia), che rimangono tuttavia inferiori a quelli della Renault e degli altri grandi del settore, provocherà una reazione a catena nelle altre imprese automobilistiche.

Dopo l'aumento, il salario orario alla Bosch è di 9,46 lire contro 9,83 della Oyak-Renault.

## **Un'autonomia operaia appena sbocciata e presto dissolta**

La data d'inizio del conflitto dimostra che gli operai hanno una buona comprensione dello stato dell'industria automobilistica, essendo maggio 2015 un periodo favorevole per lanciarsi nella bagarre. Dopo la crisi finanziaria del 2007-2008, tra il 2009 e il 2014, il numero dei salariati del settore è cresciuto del 350 %. Gli investimenti corrispondenti continuano ad aumentare, come quelli della Tofaş e della Toyota. Fiat rafforza il suo strumento di produzione al fine d'esportare verso gli Stati Uniti 175 000 Doblo da qui al 2021, mentre continua a ridurre la sua capacità di produrre in Italia.

La vicinanza delle elezioni politiche, previste il 7 giugno, ha probabilmente indotto il governo a non intervenire brutalmente nel conflitto. Da parte loro, gli operai hanno avuto cura di non « politicizzare » il loro movimento. La principale aggressione contro gli scioperanti è stata provocata dal sindacato Türk Metal. Il sindacato va ad arenarsi nel tentativo di giocare sulla divisione tra gli operai più giovani, peggio pagati e più combattivi, e i lavoratori più anziani. La polizia s'è accontentata di sorvegliare e d'inquadrare il movimento in modo che non ci fossero urti tra gli scioperanti, i capi reparto e i guardiani delle fabbriche.

Come negli scioperi precedenti in paesi quali la Cina dove la libertà d'organizzazione è molto ristretta, i lavoratori del settore automobilistico hanno utilizzato le reti sociali, Facebook et Twitter, per scambiare informazioni e mettere in moto un embrione d'organizzazione. Più tradizionalmente, alla Oyak-Renault, hanno costruito una rete di delegati per equipe, per reparto, per settore. Sono questi delegati che hanno nominato i rappresentanti incaricati di negoziare le rivendicazioni con la direzione. Questa è stata obbligata a riconoscerli di fatto, non avendo il sindacato Türk Metal nessun controllo sugli scioperanti.

Durante in movimento, gli scioperanti hanno sottolineato in massa che la loro azione non aveva niente a che vedere con le prossime elezioni generali. Hanno accettato l'arrivo dei deputati venuti a portare la loro solidarietà alla lotta, ma hanno voluto, per lasciarli entrare nel parcheggio di Oyak-Renault, che ritirassero ogni segno d'identificazione politica. Un comportamento che esprime allo stesso tempo una diffidenza politica verso i partiti politici tradizionali, il timore di divisioni poiché numerosi operai votano per

l'AKP<sup>1</sup>, e quindi il rifiuto d'inscrivere la loro lotta nella lotta diretta contro lo sfruttamento e lo Stato. Hanno anche dato prova di « neutralità » subalterna allo Stato non sfiorando la questione curda<sup>2</sup>.

A numerose riprese, gli scioperanti hanno manifestato la loro volontà di « neutralità » nei confronti della dominazione capitalista, arrivando anche ad affermare di non avere particolari problemi con Oyak-Renault (o Fiat, o Ford), ma con il sindacato Türk Metal. Unendo i fatti alla parola, gli scioperanti non hanno mai cercato di prendere il controllo della fabbrica, lasciando i guardiani a controllare le porte e i capireparto i reparti. Hanno anche trovato delle scuse ai gialli, spiegando che questi erano solidali con gli scioperanti ma avevano paura. Alla Oyak-Renault, è la decisione della direzione di bloccare i badge d'accesso che porta di fatto all'occupazione della fabbrica da parte di 900 operai che sono rimasti vicino alle macchine, poiché se fossero usciti non avrebbero più potuto entrare in fabbrica. Nello stesso tempo, circa 2 000 altri scioperanti hanno occupato il parcheggio. Ed è la direzione che assicurerà per quattro giorni il vettovagliamento in cibo e bevande degli scioperanti. Le famiglie hanno preso sono subentrate in seguito attraverso le grigliate. Con le famiglie e i bambini che giocano, il parcheggio della Renault occupato dagli scioperanti non sembrerà affatto ad un luogo di discussioni e dibattiti.

L'isolamento fisico e politico nel quale gli scioperanti si sono chiusi su espressa richiesta delle forze di repressione, definisce i limiti della loro lotta. Se hanno tenuto a distanza i rappresentanti dei partiti politici, non è stato per preservare l'autonomia degli operai ma per conservare un'unità di facciata tra

lavoratori più o meno religiosi, più o meno repubblicani, più o meno nazionalisti.

L'intervista d'un operaio della Tofaş<sup>3</sup> conferma i punti forti e i limiti della lotta. Egli ricorda che le condizioni di lavoro erano più dure con orari molto prolungati. Condizioni che restringevano la capacità degli operai di annodare contatti tra loro. Prima le condizioni in questo tipo d'impresa erano piuttosto migliori che in altri settori. Avendo appreso della firma di un accordo giudicato sfavorevole tra Türk Metal e il sindacato padronale, i lavoratori della Tofaş, sorpresi, si sono recati alla sede del sindacato per chiedere spiegazioni.

Lo sciopero è iniziato dopo che il sindacato li ha messi alla porta. Secondo questo lavoratore, il movimento era diretto da un gruppo di 45 salariati combattivi senza organizzazione solida. La scadenza, alla stessa data per tutti, del rinnovo del contratto ha permesso una lotta comune, giudica questo operaio. Il coordinamento tra le fabbriche e le imprese non ha giocato che un ruolo secondario nella convergenza delle azioni. Questo lavoratore dice infine d'aver capito tramite la lotta che è l'unità degli operai, più che la presenza d'un sindacato, ad essere la loro migliore difesa.

Complessivamente, le agitazioni nel settore automobilistico turco hanno dimostrato la vitalità della classe operaia che è sempre in piena espansione nel mondo, la sua disponibilità alla lotta e la sua determinazione a combattere i sindacati di Stato quando questi si dimostrano troppo compiacenti con l'impresa. In questo, lo sciopero turco assomiglia a quelli, numerosi, in Cina per il salario e migliori condizioni di lavoro, nelle miniere sudafricane e nelle fabbriche tessili del Bangladesh per gli stessi motivi e tanti altri cosiddetti paesi emergenti. Queste sezioni della classe operaia elaborano lentamente, seguendo un percorso certamente accidentato, ma sicuramente le loro proprie ragioni e la loro capacità di lotta. L'autonomia operaia mostra il suo volto con insistenza e una rimarchevole regolarità.

Bisogna essere ciechi per non vederla o, peggio, continuare a considerare questi paesi dove essa balbetta come la periferia lontana del capitale, come dei paesi « arretrati ». Paesi capaci unicamente d'ingaggiare lotte di liberazione nazionale la cui epoca è pertanto ben trascorsa. Il solo arretramento di questi paesi concerne il loro meccanismo d'integrazione del proletariato allo Stato (quella che noi chiamiamo la democrazia sociale) e l'organizzazione dei corpi intermedi (partiti ; sindacati ; associazioni della società civile ; ecc.). Nel campo borghese, si spiegano queste rivolte operaie con il malfunzionamento dello Stato

<sup>1</sup> I risultati delle elezioni generali di giugno dimostreranno che, nella regione di Bursa, uno dei bastioni dell'AKP al potere, i voti persi da quest'ultimo sono andati principalmente al partito kemalista e al partito d'estrema destra MHP, di cui i Lupi grigi sono il braccio armato ufficiale. L'HDP, uscito dai movimenti pro curdi, e piuttosto di sinistra, otterrà meno del 6 % dei voti.

<sup>2</sup> Come scriveva Marx (cf. « Lettera à Kugelmann », del 29 novembre 1869) : « Io mi sono vieppiù convinto - e si tratta ora soltanto d'inculcare questa convinzione nella classe operaia inglese - che qui in Inghilterra essa non potrà mai fare qualche cosa di decisivo, fintanto che non separerà la sua politica riguardo all'Irlanda nel modo più categorico, dalla politica delle classi dominanti, fino a quando non solo farà causa comune con gli irlandesi, ma prenderà perfino l'iniziativa per lo scioglimento dell'Unione fondata nel 1801 e per la sua sostituzione con un libero rapporto federale. E questo anzi deve essere fatto non come sorta dalla simpatia per l'Irlanda, ma come rivendicazione fondata sull'interesse del proletariato inglese. Altrimenti il popolo inglese rimane al guinzaglio delle classi dominanti perché con queste esso deve fare causa comune di fronte all'Irlanda. Ogni suo movimento nella stessa Inghilterra rimane paralizzato dal dissidio con gli irlandesi che nell'Inghilterra stessa formano una parte assai considerevole della classe operaia ».

<sup>3</sup> Pubblicato, il 15 maggio 2015, su Emek Ve Adalet (<http://www.emekveadalet.org>)

assimilandole a processi conflittuali d'adeguamento e di modernizzazione della democrazia sociale. Una lettura che non è senza fondamento, ma che ha il difetto di non identificare in queste lotte gli elementi di continuità con i punti alti del ciclo proletario precedente, finito con la sconfitta del 1980.

Il filo rosso che li lega a questi punti alti è precisamente l'espressione embrionale dell'autonomia operaia, l'esercizio della forza operaia (che non è riducibile all'uso della violenza) da qui le barriere multiple poste dal capitale. Questa forza dispiegata anche durante periodi corti come in Turchia, fa figura di materializzazione effimera del potere operaio. Una forza costretta, limitata dalla volontà stessa degli operai in lotta come in Turchia, che non aspetta che di dispiegarsi. Per quei proletari che sanno riconoscere questa forza, è una lezione pratica preziosa poiché indica quello che essa potrebbe generare se rompesse nella lotta contro la camicia di forza delle idee dominanti.

Una traiettoria che non s'è purtroppo imposta durante lo sciopero turco nel settore automobilistico. Uno sciopero che non ha quindi commutato la dinamica dell'autonomia operaia. Formalmente indipendente dai sindacati e dai partiti del capitale nella sua organizzazione, non lo è stato sul fondo. Il comportamento ambiguo nei confronti dell'impresa, il cui comando non è mai stato messo in discussione da forme di lotta offensiva come i picchetti di sciopero, i cortei interni ai reparti e la caccia alle forze dell'ordine della fabbrica che sono le guardie, i gialli e i capireparto, è il principale limite del movimento. Il rigetto di ogni « politicizzazione » s'è tradotta nell'incapacità degli scioperanti di cominciare a pensare collettivamente un'altra visione del mondo, vale a dire dei rapporti di produzione e di riproduzione, e il loro posto intanto che operai nella società del capitale.

Volendosi strettamente « economico », il movimento ha certo evitato di scavare al suo interno divisioni premature sulla base delle convinzioni e le credenze dei suoi partecipanti ma, a lungo termine, non ha aiutato a forgiare una nuova coscienza collettiva degli scioperanti, a tracciare un solco pratico d'indipendenza, ad emanciparsi dentro e mediante la lotta contro le idee dominanti. Subendo la pressione di queste idee, affermerà di smarcarsi dai « gauchisti » di Gezi. Le ultime lotte operaie condotte in comune con gli studenti, le donne ... sono state battute negli anni '80. Ottenuti gli obiettivi salariali, scartati i sindacati più marci, il lavoro ha ripreso normalmente nella fabbriche di automobili turche. Il potere operaio espresso nella lotta non s'è tradotto, per il momento, in

uno spostamento durevole del rapporto di forza in favore degli scioperanti nel cuore dei reparti, durante la giornata di lavoro.

Per i proletari rivoluzionari del mondo intero la lezione turca non è meno preziosa. In una parola, essa contribuisce a ridare un senso concreto al concetto d'autonomia operaia e permette di distinguere con l'aiuto di questo esempio quel che distingue uno sciopero autonomo dal progetto politico generale dell'autonomia operaia, della riconquista dell'indipendenza politica degli sfruttati e degli oppressi. Essa gli permette infine di comprendere che la strada dell'autonomia operaia non è vitale mediante la semplice successione di scioperi autonomi ma esige uno sforzo considerevole d'organizzazione e non può essere percorsa che al prezzo d'una lotta politica intransigente delle minoranze operaie più coscienti per il superamento della dimensione puramente « economica » e difensiva della lotta.

Nell'attesa, essa indica che per gli operai di fronte ad un capitale mondiale non ci possono essere soluzioni nazionali e che gli operai « di qui » non possono che sostenere gli operai « di là » poiché ogni vittoria « là » è una vittoria « qui », così come una sconfitta « là » è una sconfitta « qui ».