

---

# La lettera di Movimento Comunista

numero tredici

maggio 2004

---

## **Fiat Melfi : la classe operaia italiana contrattacca**

---

Lo sciopero di Melfi del maggio 2004 è probabilmente il primo sciopero totale degli operai di una fabbrica automobilistica dell'ultima generazione, che combina produzione flessibile alla rete dell'indotto nelle immediate vicinanze. I venti giorni di sciopero che hanno paralizzato la Sata (Società Automobilistica Tecnologie Avanzate) e, di riflesso, l'insieme degli stabilimenti della Fiat in Italia, potrebbero segnare il ritorno della combattività operaia di fabbrica che aveva subito, dalla fine degli anni '70, i colpi delle disfatte, della disoccupazione, della ristrutturazione e del ridispiegamento industriale. Durante i lunghi anni neri che hanno seguito la sferzante riduzione dell'occupazione nelle fabbriche Fiat di Torino nel 1980, nondimeno segnate dal grande sussulto del 1994 quando gli scioperi generali hanno fatto indietreggiare il governo e messo al passo i sindacati sul progetto di riforma delle pensioni, il testimone della lotta di classe è stata presa dai lavoratori dei trasporti. Questi ultimi hanno ancora recentemente fatto parlare di sé iniziando uno sciopero che ha letteralmente polverizzato con le sue forme e i suoi obiettivi il quadro legale di trattativa e di lotta nei quali sindacato ufficiale ed imprese dei trasporti li rinchiudevano (cf. la *Lettera di MC* numero 12). L'agitazione a Melfi ha fatto andare in frantumi la maledizione che sembrava aver colpito da più di un quarto di secolo gli operai del primo gruppo industriale d'Italia. Il fatto è tanto più rimarchevole in quanto questa fabbrica non aveva mai veramente partecipato a movimenti, compreso quelli sindacali tradizionali. Ancora due anni fa, quando alcuni operai della fabbrica Fiat di Termini Imerese erano venuti ad incontrare i loro compagni della Sata a Melfi stessa, questi ultimi gli avevano girato le spalle in maniera massiccia. Altro elemento importante è che questi lavoratori hanno, di colpo, abbracciato modi d'agire che ricordano quelli dei loro compagni di Torino della fine degli anni '60. Tenuto conto dell'importanza politica generale di questa lotta che supera largamente le frontiere dello stivale italiano, nella tradizione del nostro movimento noi cerchiamo di analizzare le sue caratteristiche e le condizioni che l'hanno resa possibile.

### ***Un «nuovo tipo» di fabbrica automobilistica: si fa del nuovo con il vecchio ...***

L'utilizzo di un nuovo nome, Sata (Società Automobilistica Tecnologie Avanzate), per designare lo stabilimento di Melfi, simbolizza esplicitamente il tentativo Fiat di trasformare radicalmente il suo modello produttivo e la sua filosofia dell'organizzazione del lavoro. Avendo sperimentato i limiti del fordismo, i dirigenti Fiat avevano deciso, alla fine degli anni '80, di costruire una nuova unità di produzione basata sul modello giapponese, quello della Toyota in particolare. I «nuovi» concetti d'integrazione, di flessibilità, di just in time e di qualità totale divengono prioritari. Abbandonando la soluzione del tutto robot, il lavoro vivo è rimesso al centro del processo produttivo diretto. Non, sicuramente, nel senso dell'eliminazione dei sistemi di macchine automatiche, ma di una correlazione più spinta tra l'azione dei primi e l'intervento d'accompagnamento, cioè di sorveglianza ravvicinata delle sequenze operatorie degli utensili, dei lavoratori.

Per questo una rottura totale con il modello sviluppato a Mirafiori e al nord d'Italia era necessario. Dopo aver individuato la localizzazione (Portogallo, Polonia o Gran Bretagna), fu scelta la piana coltivata a grano di San Nicola di Melfi, in Basilicata. Questa regione nell'estremo sud del Mezzogiorno beneficiava di tre vantaggi: 1) non è incancrenita dalla presenza mafiosa come le sue vicine, Calabria e Puglia; 2) per installarvi la Fiat ha ricevuto aiuti sia dallo Stato italiano che dall'Europa, corrispondenti circa ad un terzo dell'investimento iniziale totale; 3) il tasso di disoccupazione, che supera il 20%, ha permesso una selezione draconiana dei nuovi assunti. 80.000 candidati sono stati vagliati per sceglierne meno di 7.000. La giovinezza (nessun assunto di più di 32 anni) e l'assenza d'esperienza industriale erano le condizioni preliminari all'acquisizione di un posto.

---

Quel che interessava di più all'impresa, nota un operaio, era «*la voglia di lavorare*». Per non minare la nuova organizzazione del lavoro con le vecchie abitudini, la Fiat ha deciso di ridurre al massimo l'impiego di quadri e di tecnici venuti dalle altre fabbriche del gruppo (si ebbero, in totale, una cinquantina di transfert).

Una volta superata la barriera della selezione il nuovo salariato di Melfi è passato per un lungo apprendistato. I futuri ingegneri hanno seguito corsi a Torino durati diciotto mesi. Capi e tecnici sono stati formati direttamente sul sito. In totale mille salariati hanno avuto diritto ad una preformazione della durata di un anno. Questa era stata dispensata in due turni, dalle 6 alle 14 e dalle 14 alle 22. Una buona maniera di iniziare gli eletti alla loro nuova vita. Essa mirava anche a familiarizzarli con l'interesse delle operazioni ravvicinate del processo di fabbricazione, tanto a monte che a valle. La nozione di gruppo di lavoro era egualmente un concetto fondamentale da far accettare all'operaio, in seno al quale egli dovrà apprendere ad agire ed a motivarsi. Questa formazione è stata descritta dai lavoratori come una sorta di lavaggio del cervello. «*Fiat è bello, Fiat è il progresso, Fiat ti fa lavorare*», ecco le tre idee che il nuovo arrivato doveva assimilare bene. In un luogo dove quasi la metà dei giovani sono disoccupati trovare un impiego stabile era considerato un privilegio. Il primo gruppo di circa mille assunti era considerato dalla Fiat come «*la squadra iniziale*», vera «*avanguardia operaia*» (dixit Fiat in una delle sue pubblicazioni) chiamata a partecipare alla fondazione della nuova fabbrica e a trasmettere agli altri operai la sua esperienza. Non solamente la conoscenza empirica acquisita precedentemente, ma anche e soprattutto «*la coscienza e l'orgoglio d'appartenere al punto avanzato dell'esperimento*».

### **Radiografia del complesso produttivo di Melfi**

Annunciata il 28 novembre 1990, la costruzione di Melfi ha richiesto 3 miliardi di euro d'investimenti, di cui 900 milioni di aiuti pubblici. Iniziatasi nel giugno 1991 i lavori durano due anni. Il sito della Sata ricopre una superficie di due milioni di metri quadrati. Nel settembre 1993 comincia la fabbricazione della preserie della Punto, la cui produzione di massa, in vista della sua commercializzazione, inizierà nel gennaio 1994. La fabbrica è concepita per consegnare 450 000 vetture all'anno al massimo, livello che non ha mai raggiunto finora. Nemmeno l'impegno ad assumere 7 000 salariati – 700 impiegati, 1.800 operai professionali e 4.500 operatori (l'equivalente dei vecchi operai di linea) – è stato mantenuto. Nel 1996 non erano che 5.900, per una produzione annua di 360.000 auto. Con una produttività media di 61 autovetture per salariato, Melfi diviene una delle fabbriche più produttive d'Europa. A titolo di comparazione, alla fine degli anni '60, la produttività della fabbrica di Mirafiori non raggiungeva le dieci autovetture per salariato. Per arrivare a queste cifre la Fiat è riuscita a far crescere il tasso di saturazione (tempi durante i quali il lavoratore è occupato da un'operazione produttiva) al 94,3% (vale a dire 410,4 minuti al giorno), contro l'86% (387 minuti) di prima. Di più, miracolo della flessibilità, in caso di rallentamento del ciclo produttivo, il ritardo è recuperato tramite l'accelerazione della catena.

La fabbrica comprende quattro settori: presse, saldatura, verniciatura e montaggio. Manca un'unità meccanica, provenendo i blocchi motori dalla fabbrica di Termoli Imerese. Essa è organizzata intorno alle UTE (unità tecnologiche elementari), gruppi autonomi di produzione. Se il numero di salariati è diminuito per stabilizzarsi intorno a 5.000, non è lo stesso per i lavoratori del parco fornitori il cui numero raggiunge i 3.500 nel 2004. Questi produttori di componentistica di primo rango, in numero di 25, sono raggruppati nel consorzio Autocomponentistica del Mezzogiorno (ACM). In origine il parco fornitori doveva comprendere 18 società che impiegavano 2.140 salariati, con un investimento iniziale di 500 milioni di euro. Prima, allo stesso modo della Magneti Marelli, una diecina di queste società facevano parte del gruppo Fiat. La ristrutturazione successiva del settore e le concentrazioni hanno permesso l'entrata sul mercato locale di firme straniere come Johnson Controls, Lear, Valeo, Ti Automotive e Benteler Automotive. All'interno stesso della fabbrica tutta la manutenzione è delegata al gruppo TNT Arvil, i cui lavoratori sono all'origine dello sciopero che bloccherà la fabbrica nel maggio 2004.

### **Un stillicidio che, alla lunga, farà traboccare il vaso dello sfruttamento**

Alla Fiat, come presso gli altri costruttori automobilistici, l'incidenza del costo dei salariati è in diminuzione costante. In media rappresenta attualmente meno del 10% del prezzo di mercato di

---

un'autovettura del gruppo torinese, contro il 19,1% del 1995. Innanzitutto ciò è dovuto agli investimenti in apparecchiature di produzione sempre più perfezionate, capaci di aumentare la produttività del lavoro operaio. L'abbassamento della componente salariale nei costi di produzione è rivelatrice inoltre di una pressione costante sulle remunerazioni dei lavoratori. A Melfi questo si è tradotto in una diminuzione dei premi per i turni serali e, soprattutto, di quelli notturni, così come in misura differente dei premi legati ai risultati. Questi ultimi sono calcolati tanto a livello del gruppo che del settore e dello stabilimento. Essi comprendono anche una variabile legata alla presenza effettiva nella fabbrica. Considerati come assenteismo, i congedi per maternità e le assenze per incidenti sul lavoro penalizzano l'insieme dei salariati. Risultato: salari inferiori del 15% rispetto alla media del gruppo Fiat Auto in Italia. Questa discriminazione patente sarà all'origine della rivendicazione di 165 euro d'aumento in media.

Come abbiamo già detto, la produzione flessibile non è più concepita come una somma di operazioni distinte e segmentate, ma come un processo continuo che termina con la vendita del prodotto finito. L'obiettivo perseguito è di comprimere gli stock al minimo e quindi di ridurre i tempi necessari alla fabbricazione di un modello prima ancora di lanciare la produzione del seguente. Il problema è che i tempi sono calibrati su un flusso normalizzato della produzione, situazione inesistente nella pratica. Quando il planning è in ritardo il ritmo delle due linee di montaggio è accelerato. Il modello toyotiano del just in time e di zero difetti può funzionare solo se l'obiettivo di qualità è mantenuto su tutta la catena di produzione. A Melfi i premi degli obiettivi quantitativi percepiti dai capi reparto a monte finiscono col minare la qualità dei prodotti finiti. È solamente nella fase di montaggio che i difetti venivano rilevati, rallentando pertanto la finalizzazione dei prodotti. Effetto perverso della ricerca di aumento massimale dei volumi, sono i premi legati alla qualità che saltano, tanto quelli dei quadri che quelli degli operai. Questo non mancherà di accrescere le tensioni tra i capetti e la direzione.

La Sata impone il lavoro di notte all'insieme dei lavoratori. La settimana di lavoro è ripartita su sei giorni. I lavoratori lavorano due settimane di fila con lo stesso orario, recuperando il sabato solo alla fine della terza settimana. Questo sistema detto della «*doppia battuta sul terzo turno*» è sempre più contestato dai lavoratori. La sua soppressione è stata una delle maggiori rivendicazioni dello sciopero del 2004. Questo tipo di orari, se è conforme alla finalità di aumentare i tempi di utilizzo dell'insieme delle macchine, si traduce in uno sfinimento accresciuto degli operai e nella distruzione di ogni possibilità di vita sociale al di fuori della fabbrica. In una zona dove effettivamente trovare un impiego stabile è una scommessa, le centinaia di dimissioni registrate dalla sua creazione evidenziano la difficoltà dei giovani proletari ad adattarsi alla fabbrica flessibile. Non è la Toyota che desidera e se questo tipo d'organizzazione del lavoro è particolarmente fragile di fronte alla lotta aperta, non può nemmeno permettersi la disaffezione rampante degli operai. Il vecchio modello repressivo della Fiat ritorna rapidamente, come testimonia la pioggia incessante di provvedimenti disciplinari. La loro rimozione è stata un'altra delle maggiori rivendicazioni dello sciopero del 2004.

### ***Delle esigenze operaie che vengono da lontano***

La lotta è iniziata con scioperi indetti dai sindacati che chiedevano il pagamento dei giorni di cassa integrazione, che si erano moltiplicati dall'inizio del 2004. Rapidamente, tuttavia, i lavoratori hanno oltrepassato il quadro sindacale. Le rivendicazioni ripiegano intorno a tre punti centrali.

1. L'organizzazione delle ore di lavoro che era stata adottata dall'accordo con le tre centrali sindacali ufficiali, Cgil, Cisl e Uil, e che prevede tre turni sabato incluso. Secondo questo concatenamento gli operai devono lavorare due settimane consecutive nella stessa fascia oraria. Tre giorni di riposo separano il cambio di turno. Gli scioperanti reclamano la fine del regime dei due turni di notte consecutivi;
2. I salari. Per convincere la Fiat ad impiantarsi a Melfi i sindacati ufficiali hanno negoziato contratti di lavoro al ribasso. Gli orari di notte e di sera beneficiano di maggiorazioni nettamente inferiori – rispettivamente del 45% invece del 60,5% e del 25% invece del 28% - a quelle previste dall'accordo nazionale del gruppo. Allo stesso modo i premi legati alla produzione e calcolati su tre livelli (gruppo o UTE, reparto ed impresa) penalizzano i salariati della fabbrica della Sata. La fissazione del loro livello si basa sull'analisi di cinque elementi: l'assenteismo; il rapporto tra produzione effettiva e capacità di produzione; l'efficienza della

---

manodopera (la produzione divisa per il numero di ore lavorate dirette o indirette); lo scarto e la qualità. Alla fine gli operai di Melfi, a dispetto di una produttività e di una flessibilità molto più elevata delle fabbriche automobilistiche italiane, ricevono un salario inferiore di circa 2.000 euro l'anno a quello dei loro compagni degli altri siti del gruppo. Da qui una richiesta d'aumento medio di 165 euro mensili;

3. Infine, gli operai hanno chiesto l'abolizione di un sistema disciplinare che ha prodotto 9.000 provvedimenti dal 2001, di cui 2.500 nell'ultimo anno.

### **La lotta giorno per giorno**

La narrazione cronologica della lotta vale più di una lunga spiegazione per comprendere la qualità di questo episodio della guerra delle classi.

*In febbraio.* Alcuni licenziamenti per motivi disciplinari tanto alla Sata che presso i subappaltatori.

*25 febbraio.* Sciopero articolato di due ore dei lavoratori della TNT Arvil (logistica e manutenzione interna) e Magneti Marelli (sospensioni). L'agitazione massiccia blocca tutte le attività della fabbrica. Le rivendicazioni di abolizione del doppio turno di notte e di aumenti salariali sono avanzate per la prima volta dai lavoratori in lotta.

*26 febbraio.* Interruzione del lavoro alla Sata contro la messa in cassa integrazione a ripetizione.

*Dal 1° al 5 marzo.* Alcune migliaia di operai sono messi in cassa integrazione. La fabbrica è bloccata da camionisti indipendenti che protestano contro il contratto di trasporto affidato dalla Fiat all'impresa TNT.

*26 marzo.* Sciopero generale nazionale indetto dalle tre grandi confederazioni ufficiali. A Melfi una delle due linee di montaggio si deve fermare.

*7 aprile.* Messa in cassa integrazione di 45 degli 80 operai della Mecoflex, uno dei subappaltatori del parco fornitori. Tutti i sindacati protestano contro il trasferimento di produzione verso altri paesi.

*14 aprile.* È il turno del produttore di componentistica Valeo di mettere in cassa integrazione 160 dei 190 salariati. Un altro produttore di componentistica, IMAM Melfi, annuncia a sua volta che 90 dei 121 salariati saranno senza lavoro per tre settimane a partire dal 26 aprile.

*16 aprile.* Appello ad uno sciopero di otto ore dei 630 operai del produttore di componentistica Lear lanciato dalla Fiom. Lear ha rifiutato di estendere al suo stabilimento di Melfi un aumento salariale ottenuto dagli altri salariati del gruppo in Italia. La settimana precedente era stato il turno degli operai della Magneti Marelli di interrompere il lavoro per gli aumenti salariali.

*17 aprile.* I salariati di TNT Arvil (logistica e manutenzione interna) si mettono in sciopero. Circa 800 altri salariati sono mandati a casa.

*18 aprile.* Il turno di notte di Lear interrompe il lavoro.

*19 aprile.* La fabbrica Fiat di Melfi è fermata per la terza volta. I lavoratori della TNT Arvil sono di nuovo in sciopero. Fiat decide di congedare quelli che lavorano nel sito. Riuniti in assemblea generale gli operai della Sata decidono allora di mettersi in sciopero. Johnson Controls annuncia il prolungamento per tredici settimane della cassa integrazione che riguarda i suoi salariati. I delegati del personale che partecipano all'agitazione domandano una riunione immediata con la direzione per negoziare orari e condizioni di lavoro. Gli eletti Uilm, Fim e Fismic si dissociano dalle forme di lotta adottate, le giudicano troppo dure. Le porte della fabbrica sono bloccate da alcune centinaia di lavoratori del sito. I camion dei pezzi e delle autovetture non possono né entrare né uscire. Riuniti in assemblea i lavoratori decidono di proseguire lo sciopero. Il presidente della regione chiede la mediazione del governo.

*20 aprile.* Il blocco della fabbrica continua. Il responsabile del sindacato padronale dei metalmeccanici denuncia le azioni illegali degli scioperanti. La direzione della Fiat rifiuta di incontrare la Fiom, così come i sindacati che aderiscono alla lotta (l'Ugl, lo Slai-Cobas, il Cisl e la Failsms) e annulla un incontro con la regione Basilicata per discutere l'avvenire della fabbrica. Dopo Roma, comunque, l'amministratore delegato della Fiat, Giuseppe Morchio, lascia implicitamente la porta aperta al dialogo al momento della presentazione dei conti finanziari annuali del gruppo.

*21 aprile.* Lo sciopero di Melfi provoca l'interruzione della produzione a Mirafiori. Il ministro del Welfare, il dirigente della Lega Nord, Roberto Maroni, annuncia l'intervento del governo nel conflitto, un intervento sollecitato da un centinaio di parlamentari rappresentanti tutti i partiti politici. Ai blocchi

---

la tensione monta tra i picchetti massicci e le forze della repressione. Queste, malgrado i loro sforzi, non riescono a far entrare in fabbrica alcuni autocarri pressoché vuoti di lavoratori. I sindacati Cisl e Uil reiterano il loro accordo con le rivendicazioni ma rifiutano categoricamente di garantire l'impiego di metodi di lotta così virulenti.

*22 aprile.* Nuovi stabilimenti sono toccati dalle conseguenze dello sciopero alla Sata. I sindacati Uilm, Fim e Fismic sfilano a Melfi per reclamare la libertà del lavoro. Sono 1.500 secondo gli organizzatori, 150 secondo la polizia. A Melfi il vescovo chiama i sindacati all'unità, mentre a Torino, dopo aver incontrato sindacati e dirigenti dell'azienda, il cardinale locale ricorda l'importanza dei legami tra la Fiat e Torino.

*23 aprile.* Incontro tra la direzione della Fiat e i sindacati dei metalmeccanici. La Fiom lascia rapidamente il tavolo della trattativa rifiutando di chiamare alla rimozione dei blocchi come preliminare all'apertura delle discussioni formali tra i partner sociali. In compenso la Fiat, la Uilm, la Fim e la Fismic mettono in piedi un calendario di riunioni comuni concernenti l'insieme delle fabbriche del gruppo. A Melfi i delegati dei sindacati aderenti al movimento e gli scioperanti rifiutano di togliere i picchetti prima di aver ottenuto soddisfazione per le loro rivendicazioni. Il segretario generale della CGIL, Guglielmo Epifani, fa un appello alla moderazione.

*24 aprile.* Manifestazione davanti alle porte di Melfi contro l'apertura di trattative tra la direzione e i sindacati non solidali con la lotta. Il responsabile Fiom, Gianni Rinaldini, annuncia il proseguimento del blocco e un sciopero il 27 in tutte le fabbriche italiane della Fiat.

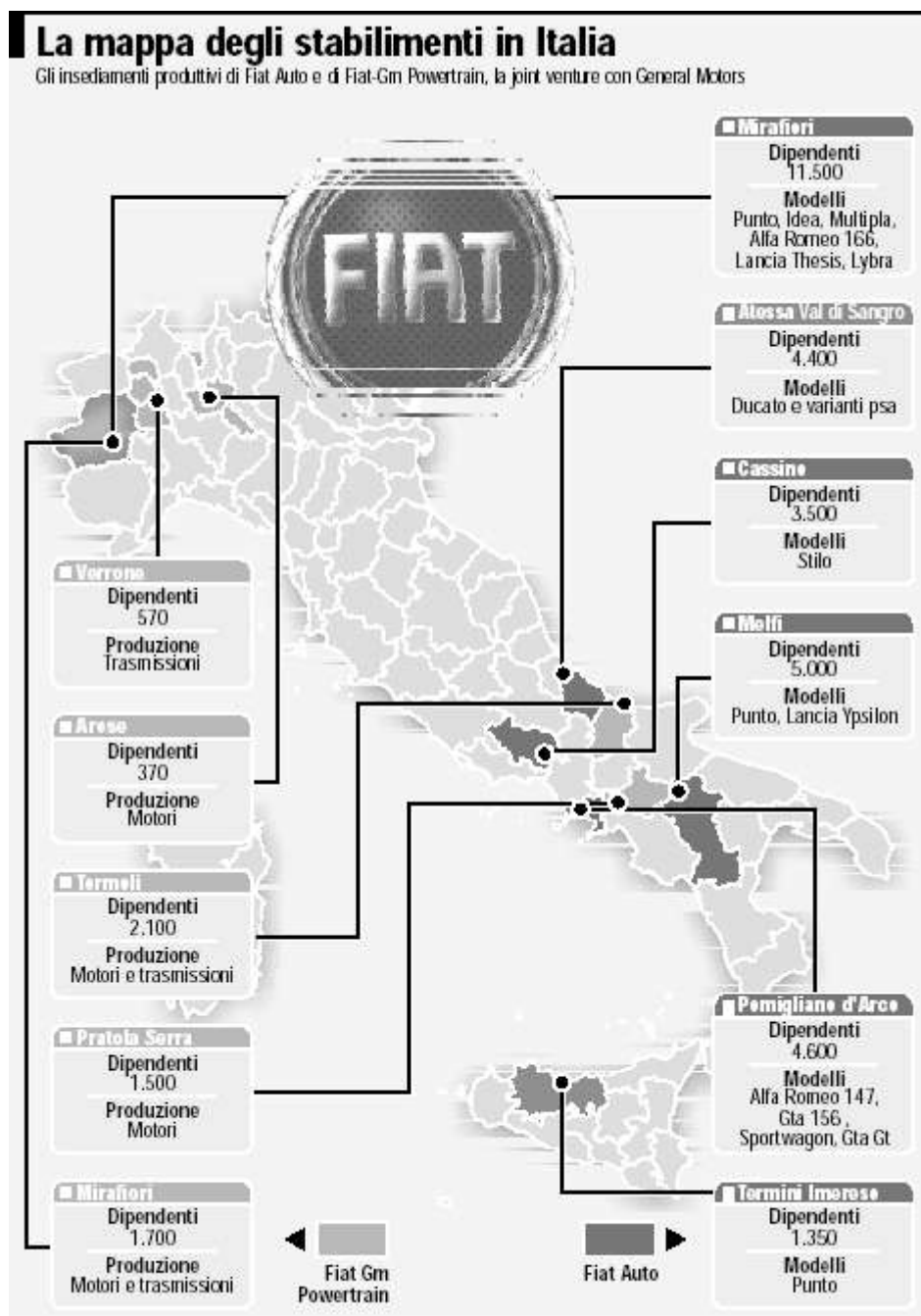
*25 aprile.* La direzione del gruppo afferma di aver perso 12.000 automobili in seguito al conflitto. Per mantenere la produzione nelle fabbriche che dipendono da Melfi, essa ha dovuto fare uso degli elicotteri per evacuare dei pezzi. A Pomigliano d'Arco, vicino Napoli, il sito dove circa 9.000 operai fabbricano le Alfa Romeo, la Uilm dice di temere l'esplosione di una nuova Melfi. Questa fabbrica tradizionalmente combattiva, dove i Cobas sono molto influenti, potrebbe fermarsi dal 26, causa la mancanza di pezzi. Ogni mattina lavoratori della fabbrica napoletana riempiono due autocarri per recarsi al picchetto di Melfi e non ripartono che alla sera.

*26 aprile.* Gli operai formano picchetti dalle 4 del mattino. Venuti da diverse caserme circa 450 carabinieri e poliziotti in tenuta di battaglia si presentano alle porte della fabbrica. I primi autocarri di non scioperanti si presentano alle 5 e 20. Alle 6 e 15 le forze della repressione avvicinano i blocchi. Questa volta l'accordo tacito abituale che comportava il libero accesso dei camion e degli autocarri che si dirigono verso la vicina fabbrica Barilla e dei non scioperanti della Sata, è rifiutato dalla polizia. Le forze della repressione si mettono ad imbarcare gli operai che restano seduti gridando «*pace*». Dopo essere stati cacciati, gli scioperanti ritornano a ricostituire lo sbarramento. Verso le 9, per fare rientrare due autocarri con a bordo una quarantina di salariati desiderosi di lavorare, le forze repressive caricano su ordine di Roma aprendo una breccia nello sbarramento umano. Bilancio, una quindicina di feriti. Tra i tre sbirri colpiti c'è il commissario che ha preso un sasso dopo aver ordinato la carica. Un nuovo autocarro arriva, ma questa volta un parlamentare di sinistra negozia una tregua con il ministro dell'Interno e l'autocarro riparte. Il pomeriggio nuova carica degli sbirri, meno violenta di quella del mattino. Adesso l'insieme degli stabilimenti Fiat è paralizzato.

## Alcuni dati sulla Fiat

### Collocazione geografica degli stabilimenti FIAT in Italia

Dati 2004, stabilimenti industriali solamente (fonte *Il Sole*)



Si noterà che oggi circa i 2/3 dei salariati (22 450 su 36 590) della Fiat, in Italia, lavorano nel Mezzogiorno, contrariamente agli anni sessanta e settanta quando i tre quarti dei salariati lavoravano nel Nord.

## Evoluzione degli effettivi (1997/2003)

Fonte FIOM/CGIL

Stabilimenti/Entità	Effettivi al 31/12/1997	Effettivi al 31/12/1999	Effettivi al 31/12/2001	Effettivi al 31/12/2003
Torino centro (Amministrazione)	7 490	6 133	3 720	3 408
Centro di prova	834	778	607	311
Carrozzerie Mirafiori	8 892	7 741	7 129	5 919
Meccanica Mirafiori	4 587	3 119	PWT	PWT
Presse Mirafiori	2 474	1 418	1 200	803
Carrozzerie Rivalta	5 732	3 394	2 107	FIAT AVIO
Presse Rivalta	707	294	0	FIAT AVIO
Direzione commerciale Torino	681	740	821	978
Verrone	883	711	0	0
Cassino	7 191	5 418	4 733	3 713
Sulmona	972	0	Mmarelli	Mmarelli
Termoli	2 985	2 547	PWT	PWT
Termini Imerese	2 810	2 681	1 931	1 479
Sasn Lecce	114	0	0	0
Carrozzerie Arese	2 840	1 378	757	0
Meccanica Arese	721	602	PWT	PWT
Arese centro (Amministrazione)	1 896	1 683	1 122	631
Balocco	42	55	67	87
Pomigliano	7 808	5 616	4 942	5 046
Pomigliano (Amministrazione)	428	259	74	76
Servizi commerciali Italia	1 795	854	766	253
Diversi	294	374	225	0
<b>Totale FIAT AUTO</b>	<b>62 176</b>	<b>45 795</b>	<b>30 201</b>	<b>22 704</b>
Sevel	4 213	4 069	4 541	4 648
Sata Melfi	5 845	6 600	5 080	5 100
Fma Avellino	1 304	1 920	PWT	PWT
Sava Italia	608	615	405	406
<b>Totale Filiali FIAT AUTO</b>	<b>11 970</b>	<b>13 204</b>	<b>10 026</b>	<b>10 154</b>
Verrone	0	0	623	566
Termoli	0	0	2 315	2 388
Meccanica Mirafiori (*)	0	0	2 128	1 954
Meccanica Arese (*)	0	0	403	549
Torino centro (Amministrazione)	0	0	1 197	1 162
Fma Avellino	0	0	1 450	1 726
<b>Totale PWT</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>8 116</b>	<b>8 345</b>
<b>Totale FIAT automobile</b>	<b>74 146</b>	<b>58 999</b>	<b>48 343</b>	<b>41 203</b>

(\*) : filiale 50/50 Fiat/GM

### Dati sindacali di Sata Melfi

Composizione delle RSU

Fim 14

Fiom 14

Uilm 12

Fismic 9

Ugl 6

Slai-cobas 3

Cisal 2

Tasso di sindacalizzazione 40 %, vale a dire 2 000 aderenti di cui:

Fim 29 % 580

Uilm 23 % 560

Fismic 18 % 360

Fiom 15 % 300

Ugl 12 % 240

Cisal 3 % 60

---

In una giornata la mancanza di produzione raggiunge 4.300 veicoli, di cui 1200 a Melfi. Tra Fiat Auto e fornitori sono 80.000 i lavoratori che sono toccati dalle conseguenze del conflitto. Purtroppo l'ora di abbandono del lavoro a Mirafiori organizzata dalla Fiom non raccoglie che una partecipazione assai limitata. Ad Arese gli operai Fiat della vecchia grande officina dell'Alfa Romeo bloccano l'autostrada a seguito dell'appello della Fiom, dello Slai-Cobas e di Fimu-Cub (altro sindacato di base ben impiantato ad Arese). Circa 550 dei 2.000 salariati della fabbrica sono in cassa integrazione fino alla fine dell'anno. «*Questi sono giorni tristi*», dichiara il presidente della Fiat, Umberto Agnelli, che lamenta «*il regalo fatto alla concorrenza*». In una lettera inviata a tutti i salariati del gruppo, Giuseppe Morchio, richiama tutti alla ragione domandando sempre la rimozione dei picchetti.

27 aprile. Il giudice di Melfi ordina alla Fiom di togliere i blocchi. Questa replica che non si tratta di blocchi, ma di manifestazioni di lavoratori. Sui blocchi, in compenso, la posizione resta ferma: nessuna rimozione dei picchetti senza accettazione delle rivendicazioni. Comunque i delegati hanno deciso di trasformare i picchetti in presidio (vale a dire presenza massiccia alle porte senza intralciare la circolazione). Quelli che vorranno potranno dunque entrare in fabbrica. A seguito della pressione di Alleanza nazionale, l'Ugl metalmeccanici annuncia di abbandonare i blocchi. Decisione rimessa in discussione poco dopo. Da parte sua la direzione della Cgil incita la Fiom a moderare la sua posizione. Questa ultima si adopera ormai esplicitamente per rimuovere i blocchi nel caso che la trattativa si avvii seriamente (leggere con la loro partecipazione alle discussioni). I segretari generali della Cgil, della Cisl e della Uil incontrano Giuseppe Morchio. I sindacati confederali accettano la preventiva rimozione dei blocchi. In cambio il rappresentante della società conferma un investimento di 630 milioni di euro spalmati su tre anni sul sito di Melfi. Su questa strada le tre confederazioni si riuniscono con la Fiom, che pretende di incontrare i suoi delegati di Melfi prima di qualsiasi decisione. A questo punto la Fiat ha perso 21.000 autovetture.

28 aprile. Lo sciopero nazionale di quattro ore dei metalmeccanici non ottiene alcun successo. Se le cifre della partecipazione sono molto differenti a seconda della fonte, la manifestazione della Fiom a Torino, davanti a Mirafiori, è scheletrica. La Fiom di Melfi si impegna allora a togliere i blocchi. Gianni Rinaldini, segretario generale della Fiom, dichiara che bisogna passare ad altre forme di lotta.

29 aprile. Sotto gli sberleffi degli scioperanti un autocarro passa il portico. Non contiene che tre passeggeri. Lo sciopero si mantiene solidamente. Pertanto, ricordando pesantemente la sentenza favorevole alla Fiat che esige lo sgombero degli accessi alla fabbrica, i dirigenti nazionali della Fiom propongono all'assemblea degli scioperanti di votare per la rimozione dei blocchi. Contro il parere dei sindacati autonomi e del Cobas, la Fiom afferma che lo sciopero ha ottenuto una prima vittoria, l'apertura dei negoziati. In seguito ad una riunione movimentata l'assemblea decide all'unanimità – Cobas ed autonomi non hanno osato opporsi frontalmente preferendo astenersi – la sospensione del presidio. Uno sciopero è comunque deciso il cui prolungamento sarà convalidato al momento delle assemblee degli scioperanti tenute ad ogni cambio di turno. Ormai, i lavoratori desiderosi di riprendere il lavoro potranno farlo. Questo giorno, comunque, non saranno più di 200 su tre turni a raggiungere le macchine. Cosa ancora più importante, anche i camion di autovetture e di pezzi possono transitare. La produzione riprende così a Cassino e nelle altre unità del gruppo. Alle 22, tuttavia, ci sono ancora 1.000 lavoratori in lotta riuniti davanti alle porte. Questa massa rende sempre difficile l'entrata e l'uscita dalla fabbrica.

30 aprile. Lo sciopero continua ad essere prolungato di turno in turno. Le trattative tra direzione Fiat e sindacati alla fine sono avviate. La Fim lascia bruscamente il tavolo della discussione con il pretesto di un clima malsano che fa pesare minacce ed intimidazioni contro i suoi delegati. Una delle sue rappresentanti recandosi al lavoro alla Sata sarebbe stata malmenata ed insultata dagli scioperanti, lamenta la Fim. La direzione della Fiat è obbligata dunque a presentare separatamente alle differenti delegazioni sindacali il suo piano di soppressione del doppio turno di notte. Sulla questione dei salari la società afferma che le possibilità dell'impresa sono molto limitate. Le tre confederazioni giudicano che se l'incidente della «*aggressione*» della delegata Fim è grave, esso non rimette comunque in causa gli sforzi unitari dei segretari confederali, né la manifestazione comune del primo maggio.

1° maggio. Una festa con musica folcloristica e jazz davanti alle porte della fabbrica riunisce un buon migliaio di partecipanti. Agli operai si sono aggiunte le famiglie e i membri di movimenti altromondialisti. L'Uil e la Cisl sono assenti. A Roma il ministro del Welfare, Roberto Maroni, dichiara che, tenuto conto dell'incapacità manifesta delle tre confederazioni ufficiali a padroneggiare le loro truppe di salariati durante i recenti conflitti sociali nei trasporti urbani, a Melfi e all'Alitalia, esse



---

dovrebbero abbandonare il monopolio della rappresentazione dei salariati nei confronti delle istanze statali e nelle trattative con le imprese. Sottinteso, bisognerebbe estendere la discussione ai Cobas e altri sindacati autonomi o alternativi.

2 maggio. È domenica. Alla Sata i lavoratori della TNT Arvil, che assicurano la manutenzione e quindi sono i soli a lavorare nei giorni festivi, non si sono presentati alle porte. Il turno di notte che attacca alle 22 la domenica fa altrettanto. Nessuna impresa del parco fornitori funziona ancora. La Fiat lamenta, a questo punto, la perdita di 30.000 autovetture.

3 maggio. La ripresa della produzione nelle altre fabbriche Fiat comporta ulteriori fallimenti. I pezzi già fabbricati e sbloccati sono stati tutti utilizzati. L'assenza di stock decantata dal just in time provoca di nuovo la cassa integrazione. Nessuna fabbrica funziona regolarmente. Quella di Cassino deve fermarsi. Riuniti a Melfi, i responsabili sindacali nazionali decidono che bisogna immediatamente riprendere i negoziati poiché, secondo loro, una soluzione è a portata di mano.

4 maggio. Manifestazione davanti alla sede romana della Fiat proclamata dalla Fiom e dai Cobas. I partecipanti sono un migliaio secondo la polizia, tre volte di più secondo gli organizzatori. Come al solito la verità sta nel mezzo. Essi reclamano l'apertura immediata di trattative senza interruzioni. Il ministro dell'interno denuncia i gruppi sovversivi che tentano d'infiltrare i conflitti sociali. Nella fabbrica di Melfi, secondo la direzione Fiat, una parte dei salariati dei turni del mattino e del pomeriggio hanno preso la strada delle macchine. Essi sono mezzo migliaio in tutto. Schema classico: gli scioperanti più determinati si precipitano a Roma, lasciando la strada libera ai giovani che riprendono il lavoro senza ostacoli. La produzione resta comunque simbolica: 70 autovetture prodotte, annuncia fieramente la direzione di fabbrica.

5 maggio. La Fim sfila a Melfi «*per un buon accordo e contro l'intolleranza*». Davanti alle porte un gruppo di scioperanti che volevano ricostituire i picchetti è vivamente dissuaso dalla Fiom che gli ricorda che le trattative stanno cominciando a Melfi. Federazioni dei lavoratori dei metalmeccanici e direzione Fiat si incontrano alla sede romana dell'azienda per preparare le trattative dell'indomani che includono il capitolo salari. La Fiat lamenta 40.000 autovetture perdute dall'inizio dello sciopero, ma pretende d'averne prodotte, quel giorno, 140 a Melfi. La parte del mercato italiano del gruppo torinese è in forte progressione nel primo trimestre. L'azione Fiat si apprezza del 2%. Buon indicatore anticipato, la Borsa anticipa la fine delle ostilità a Melfi.

6 maggio. A Melfi le trattative iniziano alle 14 tra membri delle RSU e la direzione della Fiat. Alle 18 i rappresentanti dell'ACM, consorzio che raggruppa 25 delle 28 società del parco fornitori, si aggiungono alle discussioni. La direzione Fiat ritira il suo piano di soppressione del doppio turno di notte. Per i salari l'impresa propone un aumento limitato e molto scaglionato, calibrato, in più, sull'evoluzione dei profitti. I sindacati giudicano le proposte insufficienti. La discussione sulle condizioni di lavoro, vale a dire le procedure disciplinari, è rinviata a più tardi. A Melfi circa 700 operai hanno prodotto 160 auto, dichiara la Fiat quando lo sciopero è sempre seguito al 90% secondo la Fiom.

7 maggio. A Melfi lo sciopero continua ad essere prolungato ogni nuovo turno. A Pomigliano d'Arco lo Slai-Cobas chiama ad uno sciopero di otto ore accompagnato da picchetti in solidarietà con gli scioperanti di Melfi per il miglioramento delle condizioni di lavoro. Il blocco è seguito praticamente al 100%, secondo lo Slai-Cobas. La guerra di cifre non cessa. Per la Fiom, non raccoglie più del 40% dei salariati. Le trattative continuano a Melfi. La sera, la direzione Fiat propone ai sindacati un documento di accordo. Vi si ritrova la soppressione del doppio turno di notte da luglio, ma pure un aumento medio di 92 euro mensili spalmati su più di due anni. I sindacati giudicano la proposta salariale insufficiente. Circa 750 salariati sarebbero allora al lavoro, secondo la Fiat, ma la produzione non è che sempre di 160 autovetture.

8 maggio. Gli scioperanti accampati davanti alla porta chiedono spiegazioni ai delegati prima della loro partenza per Roma. La Fiom elogia la pazienza e ricorda che, per la prima volta, la direzione ha accettato di sedersi al tavolo delle discussioni mentre lo sciopero continua. Le trattative proseguono a Roma durante il week-end alla sede della Confindustria, dapprima, condotte separatamente, poi, in sessione plenaria. Esse proseguono nella notte con i delegati delle RSU. I dirigenti sindacali che hanno sgomberato il terreno con la direzione Fiat, e numerosi ministri partecipano al loro ottimismo quanto ad una soluzione rapida del conflitto. Le proposte salariali della Fiat – aumento mensile di 92 euro in media da qui al 2007 – e quelle dei delegati si avvicinano. Questi accetterebbero un aumento medio 115 euro, incassabili interamente prima dell'inizio del 2005.

---

9 maggio. Alle 6 e 40 l'accordo è finalmente firmato al termine di quindici ore di discussioni. «È una grande vittoria dei lavoratori del Mezzogiorno», esulta il ministro dell'Agricoltura, porta parola della «destra sociale» di Alleanza Nazionale (la frangia più legata alla tradizione fascista). I sindacati ufficiali e l'Ugl si felicitano per questa «grande vittoria». Solo i Cobas e i sindacati autonomi denunciano l'accordo tentando un nuovo sciopero di 4 ore.

10 maggio. Lo sciopero convocato dai Cobas e dai sindacati autonomi fallisce. I lavoratori riprendono alla Sata. Alle 11 e 45 un'assemblea generale si tiene alle porte della fabbrica. I rappresentanti Fim e Uilm si fanno sbeffeggiare quando tentano di rendere conto dell'accordo. Una cinquantina di lavoratori lasciano l'assemblea, disgustati. I Cobas e i sindacati autonomi partecipano all'assemblea delle 14, quella del turno che ha fatto scattare lo sciopero il 19 aprile. Il rappresentante regionale della Fim si fa cacciare. In compenso i Cobas non raccolgono nuovi sostegni. La Fiom si dichiara sicura dell'accettazione dell'accordo al momento del prossimo referendum sull'interinale. La ripresa parziale del lavoro a Melfi permette il riavvio della produzione a Termini Imerese. In totale, se il numero delle autovetture non prodotte durante le tre settimane di sciopero arriva a 40.000 per un costo stimato tra 40 e 50 milioni di euro, cifra nettamente inferiore al mancato guadagno causato dall'esistenza, nell'insieme del circuito della distribuzione e sui parcheggi delle differenti officine Fiat, di circa 200.000 veicoli in attesa di trovare un acquirente (di cui 90.000 nei siti della produzione), secondo le cifre stimate da numerosi specialisti padronali.

11 maggio. Il referendum si terrà tra il 14 ed il 17 maggio. Le imprese del parco fornitori organizzano a loro volta una consultazione simile. I sindacati ufficiali dichiarano la loro inquietudine per l'avvenire di Mirafiori, la cui produzione è inferiore a 1.000 autovetture al giorno, il 25% in meno che a Melfi che ha nettamente meno operai.

15 maggio. Lo Slai-Cobas e Alternativa Sindacale (un piccolo gruppo dissidente uscito dai ranghi della Fiom da qualche anno) rimettono in causa la regolarità del voto sull'accordo di fine sciopero e ne denunciano i metodi tacciati da «repubblica delle banane».

17 maggio. Ecco i risultati dettagliati del voto: 3.740 approvano l'accordo del 9 maggio (77,4% delle schede espresse) e 1.089 si sono opposti (22,6% del totale). 4.831 lavoratori hanno partecipato al voto (cioè l'85% degli iscritti), di cui 4.249 salariati della Fiat e 582 salariati dei subappaltatori interni. Il numero di quelli che contestano l'accordo è significativo, ben al di là dell'area di influenza dei sindacati di base. Questi ultimi esultano, ma non è per nulla evidente che riusciranno a rinforzarsi. L'esempio degli autoferrotranvieri è là per dimostrarlo (cf. la *Lettera di MC*, numero 12). I cinque sindacati convenuti alle trattative ottengono così il semaforo verde necessario alla firma dell'accordo.

18 maggio. Le tracce di blocchi sono sparite e i camion circolano liberamente a Melfi. Ma delle tensioni persistono nei reparti. Gli eletti che non hanno partecipato allo sciopero si fanno fischiare. La Fiom domanda nuove elezioni alle RSU. Alla FMA di Avellino, un'impresa comune tra la Fiat e la General Motors, i sindacati locali firmano, senza la minima lotta, un accordo che comprende l'allineamento dei salari sul modello di Melfi. È evidente che la direzione Fiat vuole evitare ogni possibilità di contagio.

19 maggio. I sindacati firmano separatamente l'accordo definitivo con la direzione Fiat.

20 maggio. Volantino della Fiom. Titolo: «a Melfi ha vinto la democrazia». Questa federazione sindacale fa l'apologia dei referendum: «con il referendum la democrazia ha vinto, con il referendum i lavoratori hanno vinto», possiamo leggere. «Una cosa è avere una fabbrica governabile, un'altra è scoprire che la fabbrica non lo è. E, in questo caso, la Fiat ha sicuramente delle responsabilità se uno stabilimento strategico come questo può fermarsi per tre settimane per dei motivi che erano apparentemente facili da risolvere». È così che il segretario generale della Cisl, Savino Pezzotta, che si è violentemente opposto allo sciopero, giudica il comportamento della Fiat. In effetti, i padroni dovrebbero ascoltare più spesso i loro migliori servitori.

21 maggio. Il 31 maggio inizierà la trattativa tra i sindacati nazionali e locali di categoria e le imprese del parco fornitori. Oltre ai punti contenuti nell'accordo Sata, le discussioni verteranno sull'occupazione. Non dimentichiamo che le tre settimane di sciopero erano partite da interruzioni del lavoro contro la messa in cassa integrazione dei lavoratori delle società subappaltatrici della Sata...

### **Un accorda antincendio**

Il documento firmato il 9 maggio è composto da una dozzina di pagine. Eccone le conclusioni:

- 
1. A partire da luglio il doppio turno di notte sarà soppresso. La nuova organizzazione del lavoro prevede una settimana di sei giorni, seguita da una settimana di quattro giorni poi da due giorni di riposo consecutivo. A partire dal 2005 l'orario quotidiano passerà da 7 ore e 15 minuti a 7 ore e 30 minuti. Questi 15 minuti supplementari si tradurranno in sette giorni di ferie in più.  
*La direzione allenta dunque la presa su un punto centrale per gli operai. Ma ottiene maggior tempo di lavoro per giorno di presenza, vale a dire, in uno sguardo d'insieme, ancora maggior tempo d'utilizzo degli strumenti di produzione. E ciò senza sborsare un centesimo in più. Inoltre, i giorni di ferie addizionali permetteranno d'accrescere la flessibilità nell'impiego della manodopera, essendo inteso che la loro fissazione dipenderà in gran parte dal piano di carico della fabbrica.*
  2. I salariati di Melfi riceveranno differenti tipi d'aumento, sotto forma di salario e di premi. In totale arriveranno a 105 euro lordi mensili da qui al luglio 2006. La metà di questi aumenti verrà versata la prima volta con la paga di luglio 2004, il 25% si aggiungerà nel luglio del 2005 e il resto nel gennaio del 2006. Da qui al luglio del 2006 l'indennità del lavoro notturno passerà gradualmente dal 45% al 60,5%, vale a dire 56 euro al mese. L'indennità di lavoro di sera passerà dal 25% al 28%, corrispondente a 4 euro al mese. Gli altri 45 euro riguardano aumenti della parte variabile del premio di produttività. I congedi per maternità, le assenze per assistere gli handicappati, per dialisi o donazioni del sangue, così come le ore di delegazione, non saranno più presi in considerazione nel calcolo dell'indice d'assenteismo. Infine, l'azienda si è impegnata a versare 20 euro al mese per ogni salariato al fine di costituire un fondo di premio di vacanze pagato in una sola volta prima delle ferie d'estate. Quest'anno 120 euro saranno versati durante luglio.  
*Qui ancora, le proposte non sono trascurabili. La direzione della Fiat ha accettato di rimettere in discussione un postulato sul quale è stata costruita la fabbrica di Melfi, quello di una base salariale inferiore a quella adottata negli altri siti italiani di produzione del gruppo. Tuttavia, la gradualità della crescita in potenza degli aumenti concessi, così come la loro struttura che premia la parte variabile del salario, mirano a stabilire una pace sociale durevole nella fabbrica. Gli operai si vedono così proporre di nuovo lo stesso contratto d'adesione agli obiettivi e all'«etica» dell'azienda. Meglio remunerata, la fedeltà ai valori della Fiat non è per nulla messa in discussione. La produttività e la flessibilità nemmeno. In altre parole, la questione dei giorni di cassa a ripetizione, all'origine del colpo di collera operaia che s'è trasformata in sciopero totale, non è stata per nulla abbordata. Sul versante salariale la vera vittoria risiede quindi, dal nostro punto di vista, nell'ottenimento di allineamento della remunerazione delle ore di sera e di notte poiché non correlati ad alcun obiettivo di produzione.*
  3. Riguardo alle sanzioni, si risolverà la *Commissione di conciliazione e prevenzione*. Istanza paritaria già esistente ma lasciata nell'armadio dalla creazione della fabbrica, essa dovrà riesaminare l'insieme delle sanzioni degli ultimi dodici mesi. Una commissione per lo sviluppo delle competenze dei salariati è allo stesso modo prevista al fine di correggere gli errori di giudizio o le eventuali discriminazioni a riguardo dei lavoratori.  
*Questo punto, pertanto essenziale, si salda ad una disfatta totale. Nessuna revoca delle misure disciplinari è prevista dall'accordo. I licenziati non ritorneranno in fabbrica. I sindacati ridanno così la mano alla direzione e ai quadri perché ristabiliscano rapidamente l'ordine della produzione. La Commissione eliminerà, singolarizzandole, tutte le domande di annullamento delle sanzioni. Gli operai più combattivi sono ormai consegnati ad una repressione interna che non mancherà di mettersi in mostra finché la pace sociale sarà ristabilita.*

### **L'autonomia operaia segna una nuova tappa in Italia**

Parti di mercato in crescita per il costruttore automobilistico torinese e Borsa che giudica positivamente l'azione della Fiat alla fine del conflitto, non è quindi dal lato delle conseguenze economiche sul gruppo industriale che la lotta degli operai di Melfi ha marcato dei punti. Una volta di più il suo interesse risiede nel significato politico del conflitto. Esso ha in effetti una portata che va oltre lo stretto quadro sindacale e locale. Questo sciopero ha rivelato la debolezza del modello Fiat dell'organizzazione del lavoro. Circa trentacinque anni dopo i formidabili scioperi di Mirafiori del 1969, questo modello non è mai stato veramente abbandonato dall'azienda di Torino. Messo seriamente a mal partito dall'ondata di lotte operaie degli anni '70, il sistema di comando fondato su una disciplina

---

di ferro e di salari senza sosta al ribasso è stata applicata a Melfi nelle nuove condizioni di produzione della fabbrica. Era, così, normale che la lotta di classe marciasse di nuovo sulle tracce degli scontri di un terzo di secolo fa. Ciò perché la prima lezione della lotta dei lavoratori di Melfi è che, indipendentemente dalle epoche e dalle latitudini, le stesse cause producono (circa) sempre gli stessi effetti. Per i militanti più anziani suona come un possente richiamo alla lotta di classe non muore mai. L'autonomia operaia può certo essere schiacciata, distrutta dalla macchina di triturazione dei rapporti sociali capitalisti e dai suoi Stati, ma essa rinasce sempre dal sottosuolo dello sfruttamento. Salariati sottomessi, docili, pronti a tollerare tutto in nome del massimo profitto hanno saputo rivoltarsi e riunire d'un tratto le lotte di ieri con le loro lotte di oggi.

Altro insegnamento è che quando l'autonomia operaia si dispiega, l'ordine del capitale non può essere realmente restaurato che con l'aiuto del maneggio dello strumento repressivo coniugato a quello della mediazione dei partiti e dei sindacati «vicini ai lavoratori». Ciò perché il primo nemico con il quale gli operai in lotta devono scontrarsi, sono precisamente questi ultimi. Il fatto di aver delegato a questi Signori l'estensione del movimento e la trattativa ha prodotto gli effetti scontati. Un sapiente dosaggio di alcune conquiste economiche per gli operai e di concessioni fatte dai sindacati a nome dei lavoratori al fine di accrescere la produttività dell'azienda è stata, ancora una volta, la chiave dell'uscita dal conflitto. L'incapacità degli scioperanti più determinati a dotarsi di una loro propria organizzazione autonoma ha pesantemente pesato nella bilancia dei rapporti di forza. Una organizzazione che superasse la semplice dimensione sindacale, sfociante forzatamente in un compromesso, ha fatto crudelmente difetto particolarmente quando si trattava di opporsi alla restaurazione del comando di fabbrica e alla repressione dei militanti più esposti. A dispetto della buona volontà dispiegata in questo senso da certi piccoli sindacati di base, questi non sono apparsi credibili nella loro funzione essenziale di negoziazione agli occhi dei proletari scontenti dell'uscita dalla lotta.

Tuttavia la moltiplicazione delle azioni di lotta indipendenti della classe operaia in Italia fa sperare che quello di Melfi non sia che uno dei primi episodi della ripresa del movimento di classi in questo paese. La reazione sovente rabbiosa dello Stato e dei padroni non fa che rafforzare l'idea che l'Italia si incammina a grandi passi verso qualcosa che potrebbe somigliare all'Autunno caldo. Tra gli scioperi degli operai tessili delle valli venete e piemontesi dell'inizio degli anni '60 e quelle dei giovani operai «rurali» di Melfi le similitudini abbondano. Pochi anni dopo questo inizio tumultuoso e promettente degli anni '60, Fiat Mirafiori cadeva letteralmente in mano agli operai

*A chi gli chiedeva quale fosse stato il suo miglior investimento Luigi Lucchini era solito rispondere: «I soldi meglio spesi sono quelli persi resistendo agli scioperi». Correano gli anni Settanta e quella non era una battuta, ma l'enunciazione di una linea politica che, quando venne poi fatta propria dalla Fiat a Mirafiori, avrebbe cambiato la storia d'Italia ponendo fine allo strapotere sindacale (leggere potere operaio ndr). Adesso quella linea sembra riaffiorare alla Fiat di Melfi: muro contro muro tra azienda e Fiom (leggere operai che bloccano le entrate del sito ndr), cariche della polizia, spaccatura tra i sindacati.*

Massimo Mucchetti, vicedirettore della redazione del *Corriere della Sera*.

(editoriale pubblicato nell'edizione del 27 aprile 2004 dal quotidiano padronale milanese).

*Bruxelles-Parigi, lo 30 maggio 2004.*

*Per tutta corrispondenza, scrivere, senza altra menzione, a : B.P. 1666, Centre Monnaie, Bruxelles, Belgica.*