

Maurizio Coppola

Fiat Mirafiori: Ende einer Ära der Arbeitsbeziehungen in Italien?

Die Werke von Fiat in Turin waren Hochburgen der italienischen Fabrikkämpfe der 1970er und 1980er Jahre, und besonders gilt das für das Werk in Mirafiori. Sowohl die Veränderung und das Verschwinden dieser Kämpfe als auch die aktuelle Neuordnung der Arbeitsbeziehungen in Italien können anhand von Mirafiori exemplarisch diskutiert werden. Aktuell werden dort die Reste der kämpferischen Tradition angegriffen. Es bleibt offen, ob den Arbeiter_innen eine Erneuerung des Widerstands gelingt.

Eine kämpferische Belegschaft

Ende der 1970er Jahre zählte die Fabrik über 100.000 Arbeiter_innen und Angestellte. Zwischen 1969 und 1980 fanden hier exemplarische, für die gesamte italienische Arbeitsgeschichte bedeutende Arbeitskämpfe statt.¹ In jenen Jahren hatte die Autoindustrie eine zentrale Rolle in der kapitalistischen Produktion. Sie war der Motor der industriellen und infrastrukturellen Entwicklung und des italienischen Massenkonsums.² Gleichzeitig entwickelten sich die Fiat-Arbeiter_innen zu einem „öffentlichen Subjekt“. Einige ihrer Kämpfe warfen grundsätzliche Fragen auf. Es ging nicht alleine um Löhne und Arbeitsbedingungen, sondern um die Ablehnung der taylorisierten Produktionsweise, in der die Arbeitenden zu „Fabrikaffen“ gemacht wurden.³ Vor allem zu Beginn der 1970er Jahre organisierten die Beschäftigten ihre Streiks oft unabhängig von den

¹ Vgl. u. a. Nanni Balestrini, *Wir wollen alles*, Berlin 2003; Gabriele Polo, *I tamburi di Mirafiori*, Rom 1989.

² Vgl. Valerio Castronovo, *Fiat. Una storia del capitalismo italiano*, Mailand 2005.

italienischen Richtungsgewerkschaften, und sie entwickelten sogar kollektive, artikulierte Formen der alltäglichen Kontrolle über die Arbeitsbedingungen. Mit der Krise des Automobils in der ersten Hälfte der 1970er Jahre kamen die ersten Entlassungen, die vor allem die kämpferischen Kerne in der Fabrik trafen.

Ab 1978 wurde die Produktion wieder gesteigert und neue Arbeiter_innen wurden eingestellt. Die „Neueingestellten“ waren vorwiegend Frauen und gut Ausgebildete, die über höhere Schulen und Universitäten in die Fabrik fanden und sich größtenteils über die 1977er-Jugendbewegung politisiert hatten. Diese Generation erlebte die Fabrik als Gebiet der Unterdrückung und der Auflösung der Existenz, als Ort, an dem soziale Beziehungen zerrissen werden. Die Frage nach der Kontrolle der Produktion geriet in den Hintergrund, gleichzeitig transformierten und individualisierten sich die Widerstandsformen. 1980 kam dann die Wende. Ein 35-Tage-Streik gegen die Ankündigung von 15.000 Entlassungen wurde zur entscheidenden Niederlage der Arbeiter_innen. Dabei ist bedeutend, wie sich das Verhältnis zwischen Arbeitskampf und „Innovation“ bereits damals darstellte: „In der technologischen Revolution der späten 70er Jahre wiederholt sich das, was schon während der Revolution der Subjektivität der späten 60er Jahre geschehen war: eine der beiden miteinander kämpfenden Parteien nimmt sozusagen die wesentlichen Eigenschaften der Gegenseite an und macht sie sich unter umgekehrten Vorzeichen zu eigen. Damals hatten die Arbeiter das Produktionssystem von Valletta umgedreht. Und hatten daraus das Organisationsprinzip ihres Kampfes gemacht. Jetzt paßt das Unternehmen seinerseits seine eigene Verwandlung den Formen des Arbeiterkampfes [an], um dessen Grundsätze zu verändern und umzudrehen. Das fängt bei jenem grundlegenden Merkmal an, das sich *Autonomie* nennt.“⁴ Heute arbeiten nur noch etwas weniger als 5.500 Menschen in Mirafiori.

³ Tommaso Di Ciaula, *Der Fabrikaffe und die Bäume. Wut, Erinnerungen und Träume eines apulischen Bauern, der unter die Arbeiter fiel*, Berlin 1983.

⁴ Vgl. zur Geschichte von Fiat: *TheKla 15: Schichtwechsel. Fiat und die Arbeiter(innen). Die Immigration – der Heiße Herbst – der Waffenstillstand – die 35 Tage*, o. O. 2009, Zit. S. 124.

Die Autoindustrie in der Krise

Die Automobilindustrie befindet sich angesichts der Überkapazitäten in der Produktion aktuell auch in Italien in einer tiefen strukturellen Krise. Die Weltwirtschaftskrise von 2008–2009 hat diese Situation nicht hervorgebracht, aber sie hat sie verschärft. Alleine in Westeuropa brach der Verkauf von Autos zwischen 2007 und 2009 von 17,2 auf 13,5 Millionen Fahrzeuge ein. Damit verringerte sich die Auslastung der Produktionskapazität von 75–80 Prozent auf 50–60 Prozent.⁵ Ursachen sind unter anderem die progressive Sättigung des Automobilmarktes, die verschärfte Konkurrenz zwischen den großen Automobilkonzernen und der Rückgang der Kaufkraft in den Ländern des Zentrums durch die Angriffe auf die Lohnbedingungen der Arbeiter_innen.⁶

In diesem globalen Kontext hat Sergio Marchionne, CEO von Fiat, einen neuen Plan lanciert, um die Produktion in Italien und die Profitabilität des Unternehmens wieder anzukurbeln.⁷ Der unter dem Namen *Fabbrica Italia* (Fabrik Italien) angekündigte Plan soll, so Marchionne, „das Volumen erhöhen und die Kosten senken. Es gibt nichts anderes und es ist nicht kompliziert.“⁸ Das Projekt wurde zuerst, trotz starker Proteste und Mobilisierungen der Arbeiter_innen, 2009–2010 in der Produktionsstätte bei Pomigliano d'Arco (Neapel) durchgesetzt. Es hätte ein Unikum bleiben sollen, aber wenige Wochen nach der Durchsetzung in Neapel wurde es auch in Mirafiori gestartet.

⁵ Il sole 24 ore, 10. März 2009.

⁶ Die Ausweitung des ‚Leasings‘ muss in diesem Zusammenhang analysiert werden: Da sich die Lohnabhängigen immer weniger Konsumgüter leisten können, werden neue Kaufmodelle entwickelt, die die Ratenzahlung erlauben.

⁷ Fiat besitzt in Europa neun Werke, sechs davon in Italien sowie je eins in Polen, in der Türkei und in Serbien. Das wichtigste außereuropäische Werk liegt in Brasilien. Das Werk in Sizilien (Termini Imerese) wird Ende 2011 geschlossen.

⁸ Corriere della sera, 22. April 2010.

Die Rückkehr der Fabrikaffen

Fabbrica Italia basiert auf vier wesentlichen Strategien:⁹ Erstens sollen neue Absatzmärkte im Ausland erschlossen werden. Der Anteil der exportierten Fahrzeuge an der gesamten Produktion soll bis zum Jahre 2014 von 40 auf 65 Prozent steigen. Dies ist in der Tendenz nichts Neues. Bereits im Mai 2009 wurde mit demselben Ziel ein Joint Venture mit Chrysler eingegangen. Fiat wird in Zukunft das Verteilungsnetz und die industriellen Synergien nutzen können, um sich auf dem nordamerikanischen Markt zu etablieren und seine Präsenz auf dem lateinamerikanischen Markt zu erhöhen. Außerdem soll die Allianz Vorteile auf den aufstrebenden asiatischen Märkten schaffen, die als eine der größten Herausforderungen für alle großen globalen Autohersteller gelten.¹⁰ Zweitens sollen die Arbeitskosten vermittels einer ‚rationalisierten‘ Produktionsorganisation gesenkt werden. Drittens sollen neue Investitionen im Umfang von dreißig Milliarden Euro mit einer weiteren Flexibilisierung der Produktion verknüpft werden. Auf diese Weise soll die variierende Nachfrage nach Fahrzeugen sowohl quantitativ als auch qualitativ besser aufgefangen werden. Und schließlich zielt das Abkommen viertens auf die Herstellung neuer Arbeitsbeziehungen, in denen unternehmerfreundliche Gewerkschaften (*sindacati collaborazionisti*) über paritätische Institutionen integriert und kämpferische Gewerkschaften ausgeschlossen werden sollen.

Dies alles bedeutet, dass der Druck auf die Beschäftigten stark steigen wird. Auch explizit sieht der Plan wesentliche Veränderungen der Arbeitsorganisation vor. Es geht dabei vor allem um eine ‚Intensivierung der Arbeit‘:

⁹ Vgl. Nicola Cianferoni: Quand la Fiat veut briser les droits syndicaux, [www.alencontre.org] [(19. Januar 2011), [http://www.labreche.ch/Ecran/ItalieMirafiori01_11.html] (Download 5. April 2011).

¹⁰ Vgl. Fondazione Centro per la Riforma dello Stato (Gruppo Lavoro): Nuova Panda, schiavi in mano. La strategia Fiat di distruzione della forza operaia, Rom 2011, S. 47–50.

- Das bisherige System mit zwei Schichten à acht Stunden soll durch ein Dreischichtsystem (dreimal acht), bei betriebsorganisatorischem Bedarf auch durch zwei Schichten à zehn Stunden ersetzt werden. Im Dreischichtsystem erhöht sich die Arbeitswoche von fünf auf sechs Tage.
- Die Pausenordnung soll verschlechtert werden: von heute zweimal zwanzig auf dann dreimal zehn Minuten Pause.¹¹ Die Mittagspause verschiebt sich auf das Ende der Schicht, findet also nach Arbeitsende statt.
- Die maximale Zahl der Überstunden steigt von vierzig auf 200 pro Jahr.
- Bei Krankheit wird eine Karenzzeit von zwei Tagen eingeführt und die krankheitsbedingte Abwesenheit von einer paritätischen Kommission kontrolliert.
- Das Streikrecht wird abgeschafft, Streiks können fortan mit Entlassungen bestraft werden.
- Die Basiswahlen der Gewerkschaftsvertreter werden abgeschafft, bei Wahlen können nur die Gewerkschaften kandidieren, die das Abkommen mit Fiat unterzeichnet haben.

Außerdem enthält das neue Abkommen auch eine wesentliche Verschlechterung des Gesundheitsschutzes. Allerdings haben sich die gesundheitlichen Bedingungen schon mit der Einführung neuer Methoden der Arbeitsorganisation an den Fließbändern im Jahre 2006 verschlechtert. Die unter das *world class manufacturing* fallenden Methoden haben zum Ziel, die Arbeiter_innen mehr arbeiten zu machen, indem die ‚tote Zeit‘ und die Ausführung von Arbeitsschritten, die keinen Mehrwert produzieren, reduziert werden.¹² Hier findet sich – viele Jahre, nachdem überall vom ‚Ende des Taylorsimus‘ gesprochen und geschrieben wurde – nichts anderes als eine Strategie, die zum klassischen Kern tayloristischer Sozialtech-

¹¹ Die Änderung der Pausenordnung basiert auf dem Organisationssystem Ergo-Uas, welches die Produktivität eines Betriebes misst.

¹² Kritisch zum *world class manufacturing*: Fondazione Centro per la Riforma dello Stato (Gruppo Lavoro), Nuova Panda (wie Anm. 10), S. 59–88.

niken zählt.¹³ Die unmittelbare Folge ist, dass sich die Zahl der Erkrankungen an Muskeln und Gelenken erhöht, wie unterschiedliche Studien belegen.¹⁴

Ein Angebot, das man nicht ablehnen kann

Das von der Firmenleitung angesetzte Referendum innerhalb des Betriebes fand am 14. Januar des laufenden Jahres statt. Die Beschäftigten waren der Drohung ausgesetzt, ihren Arbeitsplatz zu verlieren, wenn sie nicht für das Abkommen stimmen würden. Angesichts dessen fiel die Abstimmung unerwartet knapp aus. Vor allem diejenigen, die an den Fließbändern tätig sind, haben den Verschlechterungen nicht zugestimmt. An den Montagebändern stimmten zum Beispiel 53,2 Prozent dagegen. Insgesamt haben jedoch auch die Arbeiter das Abkommen mit 50,1 gegen 49,9 Prozent angenommen. Hingegen stimmten die Angestellten – von denen fast 80 Prozent Leitungspositionen besetzen – praktisch geschlossen für den neuen Vertrag (95,5 Prozent).

Die Unternehmer sprachen von einer „freien Wahl“, doch es war natürlich nichts anderes als Erpressung. Unter der Bedingung, dass die Arbeit anderenfalls ins Ausland verlagert würde, war es schwierig, der Intensivierung der Arbeit nicht zuzustimmen, vor allem angesichts des sozioökonomischen Kontexts: Italien befindet sich in einer permanenten sozialen, politischen und ökonomischen Krise. Seit dem Einsetzen der Rezession 2007/08 hat sich die Situation sogar noch einmal zugespitzt. Die Produktion für den Binnenmarkt und der inländische Konsum stagnieren seit Jahren. Nur der Exportsektor hat sich in den letzten zwei Jahren wieder erholt, was auf niedrige Lohnkosten und kapitalfreundliche Produktionsbedin-

¹³ Luciano Gallino, La globalizzazione dell'operaio, La Repubblica, 14. Juni 2010.

¹⁴ Vgl. Salvatore Cannavò, La fatica di lavorare alla Fiat, [www.ilfattoquotidiano.it] (Januar 2010), [http://www.ilfattoquotidiano.it/2011/01/03/la-fatica-di-lavorare-alla-fiat/84618/] (Download 5. April 2011).

gungen hinweist. Dabei sind die Nord-Süd-Unterschiede markant.¹⁵ Insgesamt war das Abstimmungsverhalten offenbar durch die Position im Produktionsprozess und in der Firmenhierarchie beeinflusst. Der Ausgang dieser Wahl wirft die Fragen der Klassenzusammensetzung und der gemeinsamen beziehungsweise unterschiedlichen Interessenlagen von Arbeiter_innen und Angestellten auf – wesentliche Fragen für eine oppositionelle gewerkschaftspolitische Praxis, die bei Fiat allerdings zukünftig unter verschärften Bedingungen stattfinden wird.

Es geht bei der aktuellen Strategie der Fiat, zuerst in Neapel, jetzt auch in Turin, darum, die Arbeitsbeziehungen insgesamt neu zu definieren. Dies hat organisationspolitische Folgen, und das nicht nur für die Gewerkschaften. Um Investitionen zu ermöglichen, hat der Unternehmer Marchionne die *newco* gegründet, die nicht Mitglied des alten Unternehmerverbandes *Confindustria* ist.¹⁶ Die *newco* ist ein durch Fiat *ad hoc* gegründetes Unternehmen mit dem Ziel, die Arbeiter_innen eines Betriebes zu entlassen und sie anschließend wieder einzustellen, ohne den Flächentarifvertrag des Sektors zu respektieren. Damit entzieht sich Fiat den bis dahin national gültigen Regeln bezüglich der Arbeitsbedingungen und der gewerkschaftlichen Vertretung in der Industrie. Dahinter steht die Logik eines puren, transnationalen Kapitalismus, der keine nationale Repräsentanz akzeptiert. Es ergibt sich eine neue Art von Korporatismus, der einerseits die Gewerkschaften stark in die unternehmerische Logik einbezieht (ein sogenanntes „amerikanisches Modell“), andererseits Unternehmen erlaubt, aus Arbeitgeberverbänden und somit aus dem Geltungsbereich von Tarifverträgen auszutreten. Somit wird die Dezentralisierung der Vertragsverhandlungen gefördert.¹⁷ In Italien ist die Rede von einer „Rückkehr in

¹⁵ Vgl. La Repubblica, 19. Februar 2011, S. 28; Il sole 24 ore, 27. Februar 2001, S. 3; Neue Zürcher Zeitung, 10. März 2011, S. 31.

¹⁶ Die Confindustria ist der Dachverband der italienischen Industrieunternehmen, der mit den Gewerkschaften einen landesweit gültigen Vertrag abgeschlossen hat.

die 50er Jahre¹⁸ und einer „modernen Sklaverei“.¹⁹ Im Unterschied zu den ‚gelben‘ Gewerkschaften, die sich von dem neuen Abkommen vor allem einen mittelfristigen Erhalt des Standorts erhoffen,²⁰ haben die Metallgewerkschaft FIOM, die den linken Flügel im postkommunistischen Dachverband CGIL bildet, und die COBAS als kleinere Basisgewerkschaften das Abkommen nicht unterzeichnet und verlieren somit ihre Repräsentanz innerhalb der Fiat-Betriebe.

Eine neue Art der Arbeitsbeziehungen?

Was bedeutet diese Veränderung für die Arbeitsbeziehungen in Italien? Michael Busse, der die Geschichte der Fiat für den Fernsehsender *arte* dokumentiert hat, meint: „Fiat ist sozusagen Italien und Italien ist Fiat. Industrie- und sozialgeschichtlich betrachtet war Fiat eigentlich immer die Avantgarde in Italien. Was bei Fiat durchgesetzt, zugestanden oder erfunden wurde, war in der Folge dann auch immer verbindlich für Italien.“²¹ Wenn Busse mit diesem Fazit richtig liegt, dann werden die neuen Arbeitsbeziehungen in der Fiat in Zukunft als Beispiel für andere Unternehmen dienen. Daraus resultieren faktisch nur zwei Handlungsoptionen: Entweder fügen sich die FIOM, die COBAS und mit ihnen die kämpferischen Arbeiter_innen diesen Bedingungen oder der betriebliche Konflikt wird durch eine breite Mobilisierung zu einer gesellschaftlichen Angelegenheit gemacht. Nur so können weitere soziale Angriffe verhindert werden. Ein Dazwischen existiert in der aktuellen Phase des Klassenkampfes nicht.

¹⁷ Vgl. Così lo ‘tsunami Marchionne’ sconvolge le relazioni industriali, *La Repubblica*, 13. Dezember 2010.

¹⁸ *La Repubblica*, 24. Dezember 2010.

¹⁹ *Operai Contro*, 31. Dezember 2010.

²⁰ *Il sole 24 Ore*, 31. Dezember 2010.

²¹ „Fiat saß immer zwischen den Stühlen.“ Interview mit Michael Busse, Autor der Dokumentation „Fiat – Die Sozialgeschichte einer Autofabrik“, [www.arte.tv/de/Diese-Woche/559706.html] (Download 5. April 2011).

Immerhin ging die Mobilisierung gegen die „Reformen“ nach der Abstimmung weiter. Die FIOM rief zu einem landesweiten Streiktag gegen die Angriffe der Unternehmer auf, um den Protest auf die allgemeine soziale und politische Lage in Italien zu beziehen. Diese Strategie ist auch deshalb nachvollziehbar, weil Berlusconi wenige Tage vor der Abstimmung über das Abkommen bei einem Treffen mit der deutschen Kanzlerin Angela Merkel kommentierte: „Wenn das Nein gewinnt, ist es richtig, dass Fiat Italien verlässt.“²² Am 28. Januar beteiligten sich neben den Arbeiter_innen der Metallindustrie auch Student_innen an den Demonstrationen, unter denen es im Dezember 2010 zu breiten Protesten gegen Sparmaßnahmen im Bildungsbereich (*legge Gelmini*) gekommen war. Die dezentral organisierten Demonstrationen versammelten an den wichtigsten Industriestandorten und in den großen Städten jeweils über 50.000 Personen. Der Kontext dieser Bewegung ist die wachsende Unzufriedenheit mit der Regierung und ihrer Politik, eine Unzufriedenheit, die derzeit in verschiedenen Bereichen der italienischen Gesellschaft sichtbar wird. So mobilisierten in mehreren Städten zur gleichen Zeit Migrant_innen-Kollektive gegen die xenophobe Politik des italienischen Innenministers Roberto Maroni (Lega Nord). Mitte Februar 2011 gingen an über 230 Orten in Italien mehrere Hunderttausend Frauen auf die Straße, um gegen den Sexskandal von Silvio Berlusconi (*Rubygate*), das machistische Frauenbild in Italien und gegen ihre Diskriminierung am Arbeitsplatz und in der Gesellschaft zu protestieren. Um diesen verstreuten sozialen Bewegungen eine konvergierende Tendenz zu geben, wurde zu einem ‚Forum der Oppositionen‘ aufgerufen,²³ welches von den sozialen Konflikten aus die Voraussetzungen für eine neue Linke schaffen soll. Erfolgreich kann eine solche Initiative jedoch nur sein, wenn die Radikalisierung der Bewegungen durch weitere Mobilisierungen in den Fabriken, an den Universitäten und auf den Straßen vermittelt wird.

²² Vgl. [www.corriere.it], 12. Januar 2011.

²³ Vgl. [www.ilmegafonoquotidiano.it], 10. Februar 2011.