



2010/26 Ausland

<https://shop.jungle.world/artikel/2010/26/osteuropa-im-mezzogiorno>

Investitionen gegen Mehrarbeit. Wie Fiat Arbeiter unter Druck setzt

Osteuropa im Mezzogiorno

Von **Catrin Dingler**

Der Fiat-Konzern will 700 Millionen Euro in Süditalien investieren, aber nur, wenn die Beschäftigten schlechtere Arbeitsbedingungen akzeptieren. Darüber ließ das Unternehmen die Arbeiter abstimmen.

Im Kino der sechziger Jahre war der Alfa Romeo Spider ein Symbol für Freiheit und Dolce Vita. Von dem Sportcoupé träumten damals auch viele junge Süditaliener, die in den Norden emigriert waren und dort in den Turiner Fiat-Werken für bessere Arbeitsbedingungen kämpften. Um die Abwanderung zu stoppen, beschloss die Regierung in jenen Jahren, in Pomigliano d'Arco bei Neapel die erste Autofabrik Süditaliens zu bauen. Das staatseigene Werk AlfaSud sollte zur nachholenden Industrialisierung des Mezzogiorno beitragen. Doch der Alfa blieb ein cineastischer Traum. Das krisenanfällige Staatsunternehmen wurde Mitte der achtziger Jahre an Fiat verkauft. Für Sergio Marchionne, den CEO von Fiat, ist diese Vorgeschichte bedeutungslose Mythologie. Er lebe »in der Zeit nach Christus«, was davor passiert sei, interessiere ihn nicht. Nach der neuen Zeitrechnung dient der alte Alfa-Mythos bestenfalls zu Werbezwecken, die von den Arbeitern in der Vergangenheit erkämpften Rechte gelten als obsolet. Doch das Konzept, mit dem Marchionne vergangene Woche in Pomigliano die Epochenwende besiegeln wollte, wurde von 36 Prozent der Belegschaft abgelehnt. Mit so vielen Wiedergängern aus der klassenkämpferischen Frühzeit hat keiner gerechnet.

Seit zwei Jahren steht in Pomigliano die Produktion still, knapp 5 000 Mitarbeiter befinden sich in »Kurzarbeit«. Erst im April kündigte Marchionne einen neuen Industrieplan an. Fiat werde 700 Millionen Euro in das Werk in Pomigliano investieren und die Produktion des neuen Panda-Modells aus Polen zurückholen – vorausgesetzt, es werde durch mehr »Flexibilität« der Belegschaft im neapolitanischen Vorort dieselbe Produktivität erreicht wie im polnischen Tychy.

Den Gewerkschaften wurde ein »Abkommen« vorgelegt, das nationale Tarifvereinbarungen, aber auch Grundrechte der italienischen Verfassung außer Kraft setzt. Mit Produktionsbeginn 2011 soll sich die Belegschaft zu einer Sechs-Tage-Woche verpflichten und jeder Mitarbeiter garantieren, bis zu 80 Überstunden pro Jahr zu leisten.

Die Arbeitspausen sollen um täglich zehn Minuten verkürzt, die halbstündige Kantinenpause an das Schichtende verlegt werden. Vor allem will sich Fiat wegen der hohen Fehlzeiten das Recht vorbehalten, im Krankheitsfall Lohnkürzungen und im Fall von »kollektiver Arbeitsenthaltung«, sprich Streiks, Disziplinarmaßnahmen oder sogar Kündigungen vorzunehmen. Die Branchenvertretungen der christlich-konservativen Gewerkschaften CISL und UIL akzeptierten Mitte Juni die Forderungen, die Metallgewerkschaft Fiom verweigerte dagegen die Unterschrift, obwohl sich auch ihr Dachverband, die linke CGIL, bereit erklärte, dem Fiat-Konzept zuzustimmen. Infolge der Proteste der Fiom ordnete Fiat eine Mitarbeiterbefragung an und drohte, die Investitionen zurückzuziehen, falls keine klare Mehrheit für das »Abkommen« zustande käme. Fiom-Generalsekretär Maurizio Landini nannte das einen Erpressungsversuch. Es habe keinen Sinn, einer Vereinbarung mit »verfassungswidrigem Profil« zuzustimmen. Trotzdem riet die Fiom ihren Mitgliedern, an der von Fiat angeordneten Befragung teilzunehmen, um sich vor eventuellen Repressalien seitens des Konzerns zu schützen. Arbeitsminister Maurizio Sacconi und Emma Marcegaglia, die Vorsitzende des italienischen Unternehmerverbands Confindustria, erklärten, es sei ihnen unverständlich, wie der Fiom entgehen könne, dass Fiat einen »historischen Trend« umkehren und eine Produktion aus dem profitableren osteuropäischen Ausland zurückholen wolle. Dass Marchionne sein Vorhaben ausdrücklich an die Voraussetzung knüpfte, in Italien zu denselben Bedingungen produzieren zu können wie in Osteuropa, schien ihnen selbstverständlich. Unausgesprochen galt Pomigliano als idealer Ort für dieses Exempel, schließlich wird Süditalien seit jeher als »rückständige«, irgendwie nicht zum entwickelten Europa gehörende Region betrachtet. Mit den Protesten der Fiom solidarisierten sich radikale Linke. Die linksliberalen Medien appellierten dagegen an den »Realitätssinn« oder griffen auf die alte Rhetorik von der Chance zur »Modernisierung« des Mezzogiorno zurück. Der Vorstand der CGIL behauptete, man beuge sich den Forderungen von Fiat nur in diesem »spezifischen Fall«, um Arbeitsplätze zu sichern. Die Demokratische Partei vermied jede eindeutige Stellungnahme.

Angesichts dieser Einheitsfront überraschte das Abstimmungsergebnis. Die Belegschaft nahm nahezu geschlossen am Referendum teil, doch anders als erwartet lehnten nicht nur die Fiom-Mitglieder das »Abkommen« ab. Fast doppelt so viele Arbeiter und Arbeiterinnen, die anderweitig oder gar nicht gewerkschaftlich organisiert sind, stimmten ebenfalls mit »Nein«. Darüber hinaus solidarisierten sich am Freitag der vergangenen Woche Hunderttausende während eines landesweiten Streiks gegen die Sparmaßnahmen der Regierung, zu dem die CGIL schon Wochen vor der Fiat-Abstimmung aufgerufen hatte, unter dem Motto »Wir verhandeln über Schichten und Pausen, nicht über Arbeitsgrundrechte« mit der Belegschaft in Pomigliano.

Die Proteste gegen den Vorstoß Marchionnes zeigen, dass viele Lohnabhängige im Gegensatz zu ihrer allzeit kompromissbereiten Gewerkschaftsführung den Konflikt nicht scheuen. Ob sich die Proteste langfristig darauf beschränken, die »Würde« der Arbeiter zu verteidigen, oder ob es gelingt, dem moralischen Sieg politische Bedeutung zu verleihen, wird sich in den nächsten Wochen zeigen. In einem Solidaritätsschreiben forderten die polnischen Metallarbeiter aus Tychy ihre italienischen Kollegen dazu auf, den innereuropäischen Wettstreit um eine möglichst billige Produktion zu beenden und

gemeinsam für bessere Arbeitsbedingungen zu kämpfen.

Um den Einfluss der Fiom zurückzudrängen, könnte Fiat versuchen, für die neue Produktion einen eigenständigen Unternehmenszweig zu gründen. Die entlassenen Arbeiter könnten dann zu den im »Abkommen« fixierten Bedingungen einzeln neu eingestellt werden. Bereits während der Abstimmung zeigte sich, dass der Versuch, Arbeiter, Angestellte und prekär Beschäftigte gegeneinander auszuspielen, erfolgreich sein könnte. Der Soziologe Sergio Bologna polemisierte deshalb auch gegen jene Linken, die das Abstimmungsergebnis euphorisch feierten, als gäbe es nicht seit Jahren Millionen von befristet Beschäftigten, denen die verfassungsrechtlichen Arbeitsrechte de facto nicht zugestanden werden.

Auch der Mailänder Umweltökonom Guido Viale empfahl, den Fiat-Industrieplan in seinen Grundsätzen zu kritisieren: Marchionne plane bis 2014 allein in Italien 1,4 Millionen Autos zu produzieren, mehr als doppelt so viele wie bisher, obwohl der Konzern einen Absatzrückgang von 30 Prozent zu verzeichnen habe. Nicht das Arbeitsrecht sei obsolet, wohl aber das Produkt Auto. Die Linke sollte deshalb nicht für den Erhalt eines überkommenen und umweltschädlichen Automobilwerks kämpfen, sondern für Investitionen in zukunftsweisende Sektoren, wenigstens aber für eine umweltfreundliche Mobilität.