

Von der Überschneidung zur Konvergenz: Arbeiterkampf und Klimagerechtigkeit bei GKN

Emanuele Leonardi und Mimmo Perrotta interviewen Dario Salvetti

[Die italienische Version dieses Interviews wurde ursprünglich auf der Website "Le parole e le cose" (www.leparoleelecose.it/?p=43209) und in der Monatszeitschrift "Gli Asini", Nr. 96, Februar 2022, veröffentlicht. Im November 2022 erschien eine englische Übersetzung auf „Project PPR“ (<https://projectppr.org/populisms/emanuele-leonardi-amp-mimmo-perrotta-interview-dario-salvetti>). Die hier vorliegende Version + Einleitung basiert auf der englischen Übersetzung vom November 2022.]

EINLEITUNG (7. NOVEMBER 2022)

Die Geschichte des GKN-Arbeiterkollektivs - wie es ein Offshoring-Projekt durch die Besetzung der Fabrik stoppte und wie es die Arbeiterbewegung und sozialen Bewegungen in Italien mobilisierte - wurde bereits von Francesca Gabriellini und Giacomo Gabbuti auf Englisch auf [Jacobin USA](#) erzählt. Von besonderer Bedeutung ist die genaue Beschreibung des Vorschlags für ein öffentliches Zentrum für nachhaltige Mobilität (der in Kürze von der Fondazione Giangiacomo Feltrinelli veröffentlicht wird).

In diesem Interview - geführt am 21. Dezember 2021 - wollten wir die Beziehung zwischen Arbeitsmobilisierungen (insbesondere der Besetzung bei GKN) und Klimagerechtigkeit besser verstehen. Praktisch gesehen begann die Bearbeitung dieser Frage im September 2021 auf dem Mailänder Klimacamp - der radikalen Opposition gegen die Pre-COP 26 (wo Greta Thunberg ihre berühmte "blah blah blah"-Rede hielt) - und setzte sich, mit einigen Schwierigkeiten, während der Proteste gegen das G20-Umwelttreffen in Rom am 20. Oktober 2021 fort.

Trotz Missverständnissen und unterschiedlichen Ansätzen haben sowohl der italienische Zweig von Fridays for Future als auch das GKN Workers' Collective ihren "Scheidepunkt" als strategischen Horizont definiert, und schließlich hat es am 25. und 26. März 2022 geklickt: die ersten "gemeinsamen Termine" der Kämpfe - Klimastreiks überall in Italien am Freitag, gemeinsam organisierte Demo in Florenz am Samstag.

Zahlenmäßig war es ein großer Erfolg, der in Bologna (22. Oktober) und Neapel (5. November) wiederholt und auf neue Akteure ausgeweitet wurde. Noch wichtiger ist jedoch die grundlegende politische Konvergenz zwischen den Kämpfen der Arbeitnehmer und dem für Klimagerechtigkeit. Diese Konvergenz lässt sich am besten an den beiden gemeinsamen Erklärungen von GKN und FFF ablesen. Die erste wurde etwa Mitte März veröffentlicht:

"Wir werden nie wieder zulassen, dass Verlagerungen, Entlassungen und Prekarität unter dem Vorwand der Klimakrise gerechtfertigt werden. Wir werden auch nicht zulassen, dass eine Verzögerung oder Umgehung des ökologischen und klimatischen Übergang mit der Verteidigung der bestehenden Arbeitsplätze gerechtfertigt wird. Der ökologische Wandel, wenn er denn real ist, muss seine Wirksamkeit auch an der Zeit messen, und eine Verlangsamung ist nicht mehr denkbar. Der Planet steht in jeder Hinsicht in Flammen, und jede vergeudete Sekunde ist ein Verbrechen [...] Ein echter Klima-, Umwelt- und Sozialübergang kann die Fähigkeit der Gesellschaft, sich mit umfassenden und ökologisch nachhaltigen Planungsformen auszustatten, nicht außer Acht lassen. Und eine solche Planung entsteht nicht durch Erpressung, durch die Hierarchie der Arbeitsplätze, durch die Unterdrückung und Verdrängung von Territorien, wie es zum Beispiel seit Jahren im Susa-Tal geschieht [wo sich die lokale Bevölkerung seit 1991 gegen einen Hochgeschwindigkeitszug wehrt], sondern durch das Erwachen der partizipativen und direkten Demokratie".

Die zweite Veröffentlichung war der Auftakt zu einer kollektiven Reflexion, die am 26. Juli auf dem Climate Social Camp in Turin stattfand :

"Die Realität ist, dass Klimagerechtigkeit nicht erreicht werden kann, ohne die tiefsten und dominantesten wirtschaftlichen Interessen der Gesellschaft zu berühren. Klimagerechtigkeit kann nicht erreicht werden, ohne mit dem dichten Netz wirtschaftlicher Interessen an der Spitze der Gesellschaft zu kollidieren. Und um sie zu erreichen, muss das Produktions- und Konsummodell, das derzeit auf einer starken Machtasymmetrie beruht, radikal überdacht werden. Das bedeutet unter anderem: kollektives Eigentum an Schlüsselsektoren, um Industriepolitik im Einklang mit den ökologischen Prinzipien zu betreiben; Notwendigkeit und Suffizienz; Senkung des Konsums der Reichsten, um die schwächsten Teile der Bevölkerung zu schützen und gleichzeitig die Klimabelastung durch den Konsum der Superreichen zu verringern und durch Umverteilung wirklich universelle Wohlfahrtsmaßnahmen zu etablieren, die die Bedeutung von Pflegetätigkeiten anerkennen".

Die politische Bedeutung dieser Worte kann unserer Meinung nach nicht unterschätzt werden. Daher halten wir es für interessant, jetzt, da die "Konvergenz" in Italien eine politische Realität ist und der Vorschlag für ein öffentliches Zentrum für nachhaltige Mobilität bald öffentlich diskutiert wird, erneut zu bewerten, was Dario Salvetti, RSU [Gewerkschaftsvertreter] von GKN, uns bereits im Dezember 2021 sagte.

Emanuele Leonardi & Mimmo Perrotta

LATEST UPDATE (DEC 15, 2022)

Der neue Eigentümer von (ehemalig) GK – QF – hat sowohl im November als auch im Dezember keine Gehälter gezahlt. Das offensichtliche Ziel ist es, eine weitere Besetzung zu verunmöglichen. Nichtsdestotrotz hat das Betriebskollektiv von GKN vom 01 bis 11 Dezember 2022 ein selbstverwaltetes Referendum in der Region Florenz abgehalten, um die allgemeine Unterstützung für das „öffentliche und sozial

integrierte Zentrum“- eine Erweiterung des öffentlichen Hubs für nachhaltige Mobilität-, zu zeigen. In einer großen Anstrengung, die von einer bemerkenswerten Anzahl (800) Freiwilliger getragen wurde, wurde das Referendum zu einem deutlichen Erfolg: 16.462 Stimmen für diesen Reindustrialisierungsplan!

Eckdaten 2022:

- 25./26. März: erste gemeinsam Demonstration mit Fridays for Future, in Florenz - 30.000 Menschen.
- 26. Juli: Teilnahme am Climate Social Camp in Turin.
- 22. Oktober: zweite gemeinsame Demonstration mit Fridays for Future, + Netzwerk für Ernährungssouveränität + Bewegungen gegen Mega-Infrastrukturen, in Bologna - 30.000 Menschen.
- 5. November: dritte Demonstration mit Fridays for Future, + Netzwerk der organisierten Arbeitslosen, in Neapel - 20.000 Personen]

VON DER ÜBERSCHNEIDUNG ZUR KONVERGENZ: ARBEITERKÄMPFE UND KLIMAGERECHTIGKEIT BEI GKN

Am 23. Dezember 2021 kaufte ein neuer Eigentümer das GKN-Werk in Campi Bisenzio, das von den Arbeitern seit dem 9. Juli besetzt ist, nachdem der vorherige Eigentümer - der britische Investmentfonds Melrose - die Schließung des Werks und Entlassung aller Beschäftigten angekündigt hatte. Die Ankunft eines neuen Eigentümers ist sicherlich ein wichtiges Ergebnis der Mobilisierung, die in erster Linie auf die Sicherung von Arbeitsplätzen abzielte. Die Zukunft des Werks bleibt jedoch ungewiss, angefangen bei der Frage, wohin die Produktion gehen wird.

Eckdaten 2021:

- 9. Juli: Das Werk wird besetzt.
- 24. Juli: erste Demo in Campi Bisenzio (FI) - 3.000 Menschen.
- 11. August: zweite Demo in Florenz - 5.000 Menschen.
- 18. September: Dritte Demo in Florenz - 40.000 Menschen]

Während dieser Monate intensiver Mobilisierung 2021 hat das Arbeiterkollektiv mit der Unterstützung solidarischer Ingenieur*innen und Ökonom*innen Vorschläge für einen neuen Reindustrialisierungsplan im Rahmen eines nachhaltigen Mobilitätszentrums in öffentlicher Hand (NMZ) entwickelt - und tut dies auch weiterhin. Die Einzelheiten des NMZ sind noch nicht vollständig bekannt. Seine politische Bedeutung ist jedoch sehr klar: Es geht darum, die notwendige umweltpolitische Planung mit den Köpfen der Arbeiter*innen zu denken, nicht über selbige hinweg. Hierbei ist erwähnenswert, dass dieses Denken auf einer konstitutiven Beziehung zwischen Arbeiter*innenwissen und politischer Ökologie

basiert. Der Ausgangspunkt ist, dass man nicht über den ökologischen Übergang sprechen kann, ohne klar zu benennen

- (i) wer die Kosten zu tragen hat - Antwort: diejenigen, deren Investitionsentscheidungen historisch die planetarische Krise verursacht haben; und
- (ii) wer die politische Richtung des Übergangs selbst bestimmt - Antwort: der Staat unter der Kontrolle der Arbeiter.

Ungeachtet der Bedeutung des ersten Elements ist es jedoch der zweite Aspekt, der die Originalität des aktuellen Kampfes ausmacht, verbunden mit dem Motto #insorgiamo [lasst uns aufstehen]. Vereinfacht gesagt, geht es um die ökologische Dimension der Klassenzusammensetzung. Bisher wurde der Umweltschutz meist im Gegensatz zur Identität der Arbeiterklasse gesehen - vor allem in der Schwerindustrie. Ausgehend von Konflikten wie diesem wird es jedoch möglich, die Vorzeichen des Problems umzukehren: Angesichts des Scheiterns der kapitalistischen grünen Ökonomie (die auf einer vermeintlichen Vereinbarkeit von Profitstreben und Umweltschutz beruht) kann nur die politische Beteiligung der Arbeiter*innen an der Umweltplanung die Chance auf Erfolg einer ökologischen Transformation der Produktion beinhalten.

Diese Themen haben wir am 21. Dezember 2021 mit Dario Salvetti, RSU [Gewerkschaftsvertreter] von GKN, diskutiert. Im Folgenden finden Sie eine Abschrift der Höhepunkte unseres Treffens.

Die Begegnung zwischen einem Arbeitskampf und der Klimagerechtigkeitsbewegung

Wir haben immer versucht, eine Fabrik zu sein, die ihre eigene Meinung dazu hat, wie man produziert, was man produziert, wie viel man produzieren sollte. Wir haben die Tatsache, dass wir eine Fabrik in der Automobil-Zulieferkette sind, nie korporatistisch betrachtet; vielmehr haben wir es immer als Widerspruch empfunden, dass wir ein Produkt - die Achswellen - herstellen, das in Luxusautos und Nutzfahrzeuge eingebaut wird, also zu einem Entwicklungsmodell gehört, das nicht unseres sein kann. Wir wollen Löhne, klar, aber wir wollen auch eine Zukunft für unsere Kinder und uns selbst. Außerdem hat die Tatsache, dass wir eine Fabrik waren, die sich über die Jahre hinweg gegen die Prekarität und für unsere eigene Freizeit eingesetzt hat, also für Samstage, für Sonntage, für eine gewisse Kontrolle der Überstunden, dazu geführt, dass viele von uns außerhalb des Werks in verschiedenen, nicht unbedingt militanten Formen aktiv sein konnten, z.B. im Ehrenamt oder als Fußballlehrer*in für Kinder. Wir waren immer mit der Umgebung verbunden, und das bedeutete zum Beispiel auch unsere Teilnahme an der Mobilisierung gegen das Müllheizkraftwerk, die uns immer sehr am Herzen lag. Obwohl wir also wussten, dass wir von einem sehr ungünstigen Terrain aus starteten - denn es ist klar, dass man als Lohnempfänger, der sich gewerkschaftlich organisieren muss, zuallererst an Löhne und Arbeitsrechte denken muss; und es ist klar, dass man die Welt, zu der die Fabrik gehört, nicht allein auf dem Gelände der Fabrik in Frage stellen kann – hatten wir doch immer Interesse an Ökologie.

Dann geschah es, dass die Umweltfrage paradoxerweise in der Erzählung unseres Klassengegners - der Bosse - eine zentrale Rolle erlangte. Wir mussten uns also, ob wir wollten oder nicht, mit diesem Narrativ auseinandersetzen. Wenn der Automobilsektor vor einem sozialen Massaker steht - denn wir sprechen von 300.000 Arbeitsplätzen, die in ganz Europa abgebaut werden, von denen 50-60.000 allein in Italien und 5.000 in der Toskana gefährdet sind -, dann geschieht dies auf der Grundlage eines angeblichen ökologischen Übergangs. Dieses Narrativ sagt uns, dass unsere Entlassungen notwendig sind, um die Umwelt zu schützen: In // *Sole 24 Ore* [dem Blatt der Confindustria, dem Verband der italienischen Industrieunternehmer] erschien einige Tage nach unserer Entlassung ein Artikel, in dem es im Wesentlichen hieß: "Ihr wolltet Greta und jetzt bekommt ihr Entlassungen". Wir mussten uns also fragen, ob diese Darstellung richtig war oder nicht. Wenn man mir sagen würde: "Unterschreiben Sie Ihre Kündigung und geben Sie Ihrer Tochter eine sauberere Zukunft", würde ich ernsthaft darüber nachdenken, denn ich würde lieber jeden anderen Job annehmen, wenn eine wirklich sauberere Welt angeboten würde.

In unserem Fall trifft diese Behauptung jedoch nicht zu, vor allem, weil das von uns hergestellte Produkt auch in Elektrofahrzeugen verwendet wird. Auf europäischer Ebene steigt der Bedarf an Achswellen, weil Elektroautos mehr Achswellen benötigen als einige endothermische Autos, die sie nur an der Frontpartie haben. Als wir also feststellten, dass dieses Narrativ mindestens instrumentell war, mussten wir nach Unterstützung in Mobilisierungsnetzwerken suchen, die mit politischer Ökologie verbunden sind, und nach Gruppen, die bereit waren, dieses Narrativ zunächst zu demontieren und dann - als wir uns selbst entlassen sahen - Teil unseres Kampfes zu werden.

Dann gab es noch einen anderen Grund, sich mit ökologischen Bewegungen zu treffen, der mehr mit dem Aufbau von sozialen Konflikten zu tun hatte. Alle großen Zyklen historischer Mobilisierung fielen mit einer allgemeinen Unruhe in der Gesellschaft zusammen, die sich in den Konflikten der Arbeitnehmer niederschlug - und umgekehrt. Als wir an jenem 9. Juli arbeitslos wurden, reagierten wir, indem wir am 18. September 40.000 Menschen auf die Straßen von Florenz brachten. Aber ein paar Tage später erlebten wir die Mobilisierung rund um die Pre-COP in Mailand, bei der 50.000 Menschen für Klimagerechtigkeit auf die Straße gingen. Und dann waren wir auf dem Klimacamp und haben uns gesagt: "Diese beiden Bewegungen müssen sich zusammen tun und das Land zu einem Generalstreik bewegen." Das ist im Moment nur teilweise gelungen, aber wir glauben weiterhin, dass dies der Weg ist.

Im Moment sind wir beim Zusammentreffen, wir sind noch nicht bei der Konvergenz - in dem Sinne, dass es einen gegenseitigen Willen gibt, etwas gemeinsam aufzubauen, aber im Moment fällt das nur manchmal, zu bestimmten Momenten, in bestimmten Situationen zusammen. Konvergenz jedoch ist etwas mehr: es ist, wenn mein Kampfplan bereits berücksichtigt, dass er mit deinem verschmelzen muss und daher sind meine Fristen bereits deine und wir versuchen, unsere Agenden zusammenzubringen. Nach der Demonstration vom 18. September war diese Annäherung zur Konvergenz leider sehr mühsam. Erstens, weil in Wirklichkeit noch

nicht alle begriffen haben, wie wichtig dieses Element ist, und zweitens, weil wir alle Opfer der Fragmentierung sind.

Unabhängig von den Ereignissen im Zusammenhang mit der Schließung unserer Fabrik möchten wir den Vorschlag für ein öffentliches Zentrum für nachhaltige Mobilität wieder aufgreifen. Im Moment hat eine Privatperson GKN Florenz gekauft und erklärt, dass er uns wahrscheinlich an ein Unternehmen verkaufen wird, das Maschinen für die pharmazeutische Industrie herstellt, so dass wir etwas völlig anderes produzieren würden. Und zwar nicht mit diesen Maschinen, die mit dem Versprechen weggenommen werden, dass weitere hinzukommen, und einem sozialen Aufwand, der absolut unnötig ist. Und zufälligerweise ist der neue Eigentümer jemand, der behauptet, die Kreislaufwirtschaft, die grüne Wirtschaft, zu seinem Leitstern zu machen. Ob es uns nun gefällt oder nicht, es ist der Klassengegner, der das Umweltthema direkt in unsere Diskussionen einbringt. Wir sind ein Unternehmen, das aus der Automobilbranche kommt, wir sind ein ehemaliges FIAT- Werk, und die Idee des öffentlichen Zentrum für nachhaltige Mobilität interessiert uns nach wie vor, wir werden es bis zum Ende versuchen.

Die Widersprüche der Lohnarbeit

Seit jenem 9. Juli forderten wir zunächst einmal, zu denselben Bedingungen beschäftigt zu werden und zu arbeiten, zu denen wir zuvor beschäftigt waren. Da dieses Gleichgewicht jedoch gestört war - wir fanden uns für mehrere Monate in der direkten Leitung des Werks wieder -, und aufgrund der Stärke der Mobilisierung um uns herum, sahen wir uns gezwungen, auch darüber zu diskutieren, was wir in dieser Fabrik produzieren wollen und wie. Außerdem ist die Beziehung zwischen Produktion und Umwelt unserer Meinung nach sehr komplex: Wir denken, dass die Idee der Vereinbarkeit von privater Kapitalverwertung und Umwelt ernsthaft in Frage gestellt werden sollte, auch wenn man Komponenten für grüne Wasserstoffbusse produziert. Sicherlich ist es besser, Achswellen für grüne Wasserstoffbusse zu produzieren als für große Diesel-Jeeps, aber die private Kapitalverwertung selbst sorgt dafür, die Energie, die Anstrengungen und die Forschung in eine Richtung zu lenken, die unabhängig davon, welches Produkt Sie herstellen, wahrscheinlich zu einer Umweltverschwendung führt.

Nur ein Beispiel: Wenn es eine Nachtschicht gibt, verhandle ich als RSU die Lohnerhöhung für Nachtschichten. In diesem Werk haben wir aus gewerkschaftlicher Sicht sehr gute Erhöhungen erreicht, die aber zu dem Widerspruch geführt haben, dass einige Arbeiter permanent in der Nachtschicht arbeiten wollen, weil sie sonst nicht über die Runden kommen können. Aber wenn Sie mich fragen, ob es normal ist, dass ein Mensch die Nacht wach verbringt, in der Fabrik, oder ob die Nachtschicht gesund ist, nun, dann antworte ich, dass sie nicht gesund ist und dass in einer anderen Gesellschaft niemand in der Nachtschicht arbeiten und Achswellen produzieren sollte, nicht einmal für den grünsten Bus der Welt. Außerdem ist es ein Skandal, dass man nachts Arbeiter findet, die Achswellen herstellen, aber wahrscheinlich nicht das Personal für die Notaufnahme eines öffentlichen Krankenhauses.

Das gilt auch für Umweltfragen. Wir werden in einem Mechanismus gehalten, in dem wir nicht entscheiden können, was wir produzieren. In unserer Erfahrung gibt es also zunächst die Verteidigung der Lohnarbeit als solche, die in dieser Gesellschaft nicht die Möglichkeit hat, Verantwortung für das zu übernehmen, was sie produziert. Dann gibt es die Lohnarbeit, die gerne für das, was sie produziert, verantwortlich gemacht werden möchte. Schließlich gibt es die Lohnarbeit, die anerkennt, dass viele der Dinge, die sie tut, ohnehin falsch sind.

Ein anderes Beispiel: In diesem Werk haben wir Roboter, die einem einige ergonomische Bewegungen abnehmen: Sie stellen eine Verbesserung dar, weil sie einem theoretisch einige körperliche Anstrengungen abnehmen. Diese Roboter sind jedoch mit dem Ziel entwickelt worden, die Zykluszeit für die Herstellung einer Achswelle um eine Sekunde zu reduzieren. Hier, wie im gesamten industriellen Prozess, geht es darum, die benötigte Zeit zu reduzieren. Wie lange dauert der Produktionszyklus an den Maschinen? 22 Sekunden? Ihr Ziel ist es, auf 21 Sekunden zu kommen. Aber ist es richtig, dass die Menschheit Forschung, Zeit, Materie und Energie einsetzt, um die Zykluszeit um eine Sekunde zu verkürzen, wie in diesem Fall? Und wofür? Um mir den Tag frei zu geben oder um immer mehr zu produzieren?

Die Umweltproblematik erlaubt es uns mehr als andere Themen, dieses Argument, das ein systemisches ist, auf die Spitze zu treiben. Lassen Sie uns über Offshoring sprechen. Hier wird die Produktion weiter verlagert, aber sie ist bereits weit verlagert worden. Für unsere Achswelle kommen Komponenten aus ganz Europa (mit Ausnahme einer Komponente, die in unserem Werk hergestellt wird): Wir montieren sie hier, und dann wird die Achswelle nach Melfi [eine kleine Stadt in Süditalien, wo sich einer der größten italienischen Automobilindustriekomplexe befindet] transportiert, wo ein Auto mit 20.000 Komponenten hergestellt wird, und jede Komponente wird mit Materialien hergestellt, die aus der ganzen Welt kommen, und dann wird dieses Auto kommissioniert und in die USA geschickt. Wie kann man angesichts dieses systemischen Mechanismus wirklich von Null-Emissionen sprechen? Es gibt so viele Möglichkeiten, Energie und soziale Auswirkungen einzusparen, und zwar im Vorfeld, noch bevor man fragt - und dann frage ich mich natürlich! - was der Auspuff ausstößt.

Ein generativer Konflikt

Dies ist natürlich kein militantes Umfeld, dies ist keine politische Partei, dies ist keine Gewerkschaft, dies ist eine Fabrik. 400 Leute, die außerdem völlig unterschiedliche Rollen in der Fabrik hatten: einige waren Chefs, andere waren Chefs von Chefs, einige waren Techniker, einige waren Montagearbeiter wie ich, und so weiter. Wie auch immer, die erste Reaktion aller war äußerst positiv. Natürlich ist der Bewusstseinsstand der RSU, des Betriebsrats, nicht derselbe wie der des gesamten Arbeiterkollektivs und des Rests der Versammlung; dennoch wurde unsere Botschaft innerhalb der Fabrik nie angefochten, sie wurde weitgehend akzeptiert, bei einigen aus Vertrauen, bei einigen aus Beteiligung, bei einigen aus Sympathie, und das ist etwas, was normalerweise nicht passiert. Das Element, das den Kampf wesentlich verändert hat, ist die Tatsache, dass es eine Welt um diese Fabrik herum gibt, eine

Welt, die schon vor den Entlassungen da war, und wir - als Gewerkschaftsdelegierte, RSU, Betriebsrat, Arbeiterkollektiv - hatten eine Verbindung zu dieser Welt aufgebaut, wir haben diese Verbindung aufrechterhalten, die der Rest der Fabrik manchmal verstand, manchmal nicht, und manchmal einfach tolerierte.

Diese Monate der Besetzung haben alle verändert - einige mehr als andere. Wir hatten uns immer auf die Möglichkeit der Schließung der Fabrik vorbereitet und wir haben Konzepte dafür eingeführt: Maschinenkontrolle und die Maschinen nicht aus der Fabrik entfernen lassen, also potenziell auch die Fabrik besetzen. All dies vor dem Hintergrund einer starken gewerkschaftlichen Konfrontation. Wir hatten all dies in uns, wir hatten diese Ideen innerhalb der Fabrik verallgemeinert, sogar vor dem 9. Juli. In den folgenden Monaten sind dann viele andere Dinge gereift: Wir haben die Regierung angeregt, indem wir einen Gesetzesvorschlag [zur Regelung von Betriebsverlagerungen] vorgelegt haben, wir haben offen über Verstaatlichung (unter Arbeiterkontrolle) gesprochen, wir haben die Notwendigkeit eines eigenen Industriepans gespürt, und so haben wir vorgeschlagen, wie wir die gesamte Gesellschaft organisieren wollen. Eine Idee erzeugt ein Gleichgewicht der Kräfte, ein Gleichgewicht der Kräfte erzeugt eine Idee, eine Idee erzeugt ein Gleichgewicht der Kräfte. Wenn wir am 9. Juli nur in der Lage waren, eine Demonstration zwischen den beiden Kreisverkehren hier draußen zu organisieren, so fand, als wir dieses Tor überwand, eine Mobilisierung statt, die es möglich machte, dass die Ideen, die sie für unmöglich hielten, nun die einzig wünschenswerten zu sein scheinen. Jetzt kommt ein neuer Eigentümer und sagt: "Ich werde euch retten", und viele Arbeiter murren und sagen: "Ich wollte, dass die Fabrik verstaatlicht wird, unter der Kontrolle der Arbeiter". Aber wir haben nicht verloren, denn inzwischen haben wir die Arbeitsplätze behalten; wir brauchen ein anderes Kräfteverhältnis, um einen Schritt weiterzukommen.

Was die Techniker anbelangt, so haben sich unsere zur Verfügung gestellt, um unsere Forschungen, unsere Vorschläge und die Ausarbeitungen, um die wir sie gebeten haben, zu unterstützen, auch wenn sie in ihrer Ausarbeitung zu diesen Punkten nicht autonom waren. Die eigentliche Beziehung zu den Technikern war die zu den Forschern der Sant'Anna School of Pisa und der Gruppe der solidarischen Ingenieure sowie zum Netzwerk der italienischen Arbeiter-Buyouts: Sie kommen von außerhalb der Fabrik und haben sich uns als Kompetenznetzwerk zur Verfügung gestellt. Wenn wir jemals die Produktion mit einem unserer industriellen Pläne wieder aufnehmen, werden wir dort die notwendigen unterstützenden Fähigkeiten finden.

Gewerkschaften und Umweltfragen

Innerhalb unserer Gewerkschaft - Fiom-Cgil [die wichtigste italienische Metallarbeitergewerkschaft] - gab es keine Streitigkeiten über Umweltfragen, da diese Themen leider nicht ausreichend diskutiert werden. Wir sind alle mit einigen Slogans zufrieden, denen wir zwar zustimmen, die aber nur Schlagworte sind. Der Gedanke, dass Umwelt und Arbeit nicht im Widerspruch zueinanderstehen dürfen, ist heutzutage für jede Gewerkschaft selbstverständlich, außer für die rüpelhaftesten Organisationen; aber wir diskutieren nie darüber, was dies genau bedeutet und wie es Tag für Tag verteidigt werden muss. Mit den Umweltfragen ist es wie mit dem

Frieden in der Welt: Im Prinzip sind sich alle einig, aber der Kampf gegen den Krieg ist dann doch viel komplexer. Es gibt keine Streitigkeiten, weil es keine Diskussionspunkte gibt. Landini [der nationale Vorsitzende der Cgil-Union] traf sich mit Greta Thunberg und ernannte sie zum Ehrenmitglied der Gewerkschaft, aber damit hörte alles auf. Natürlich sprechen wir über große Gewerkschaften, sicher hat jemand wichtige Arbeiten zu Umweltfragen geleistet, und wahrscheinlich kenne ich sie nicht, aber sie sind noch nicht Teil des gemeinsamen Erbes unserer Organisation.

Was die italienische Automobilproduktion betrifft, so besteht das Problem darin, dass der Hauptkonzern - erst FIAT, dann FCA, jetzt Stellantis - beschlossen hat, dass Italien kein Land für die Massenproduktion von Autos ist. Und das ändert sich auch nicht, wenn man zu Elektrofahrzeugen übergeht. Man kann Elektrofahrzeuge entweder in Italien oder in Polen produzieren, überall. Die Frage ist: Wie sieht das Kräfteverhältnis innerhalb von Stellantis aus, um durchzusetzen, dass die Produktion mit einem gewissen Maß an Rechten erfolgt. Die Beschäftigten des Unternehmens sind dem ausgeliefert, was Stellantis - früher FCA - entscheidet.

Ich glaube nicht, dass es derzeit unter den Automobilarbeitern ein klares Urteil über das Elektroauto gibt. Es besteht die Hoffnung, dass früher oder später die Produktionsmengen wieder steigen werden, denn wenn sie wirklich daran denken, alle im Umlauf befindlichen Fahrzeuge radikal zu ersetzen, wird es ab einem bestimmten Punkt viel Arbeit für alle geben. Aber das ist nicht der Fall. Wahrscheinlich glauben viele Arbeitnehmer nicht an die Idee, dass das Elektroauto ihnen wieder ein ausreichendes Produktionsvolumen beschere wird, mit dem ihre Werke überleben können. Und wahrscheinlich glaube ich auch nicht daran. Und ich wiederhole es, wir sind verwirrt von dem Konzept der Elektromobilität selbst. Aber wir sind keine Ingenieure. Nun scheint das Elektroauto eine Möglichkeit zu sein, die Kernenergie wieder in Mode zu bringen, einerseits für den Strom im Netz, der zum Laden von Elektroautos verwendet werden soll, und andererseits für die Frage der benötigten Rohstoffe. Und schließlich ist da noch das Problem der Altfahrzeuge als zu behandelnder Abfall.

Nachhaltige Mobilität und grüner Wasserstoff: die Ausarbeitung eines neuen Industriplans

Bei der Ausarbeitung unseres Industriplans haben wir zunächst den Vorschlag ausgearbeitet, Achswellen für Elektrobusse in einem Netzwerk mit anderen Werken und im Rahmen eines direkten staatlichen Engagements für nachhaltige Mobilität zu produzieren. Außerdem haben wir die Frage des grünen Wasserstoffs diskutiert. Wir wollen nicht versehentlich Greenwashing betreiben, daher stellen wir nur einige Hypothesen auf. Die Idee des grünen Wasserstoffs entstand aus der Beobachtung einiger Widersprüche. Ganz in unserer Nähe, in der kleinen Stadt Pontedera, wurde 2007 das erste mit Ammoniak betriebene Auto unter einem öffentlichen Patent hergestellt. Um genau zu sein, handelte es sich nicht um ein Auto, sondern um einen Transporter für die Müllabfuhr, und er war emissionsfrei, da der Wasserstoff in diesem Fall aus Ammoniak hergestellt wird. Wir haben also gefragt: "Entschuldigen Sie, gibt es diese Projekte, diese grüne Wasserstoffversorgungskette, die Sie

aufbauen wollen, oder nicht? Wenn es sie gibt, können wir dann die entsprechenden Dokumente prüfen und untersuchen, was noch fehlt, um damit zu beginnen, und ob sie [die Versorgungskette] wirklich grün ist oder nur Werbung? Wenn es nur Werbung ist, sollten wir es öffentlich anprangern und aufhören, darüber zu reden. Wenn es stattdessen etwas zu erarbeiten gibt, sind wir da. In der Automobilbranche der Region Toskana sind rund 5.000 Arbeitsplätze gefährdet. Unsere Idee ist es daher, mit den Start-up-Projekten, die es in der Gegend von Pontedera gibt und die alle mit der Universität verbunden sind, eine Versorgungskette für grünen Wasserstoff zu schaffen; wir haben also vorgeschlagen, ausgehend von öffentlichen Patenten, eine Versorgungskette aufzubauen, die diese Arbeitnehmer wiederbeschäftigen und grüne Busse, Schiffe und Züge produzieren könnte. Es gibt Projekte, Geld und Ankündigungen - es wurde zum Beispiel gesagt, dass die Eisenbahnlinie zwischen Florenz und der Stadt Faenza mit Wasserstoff betrieben werden kann - aber das sind bisher nur Ankündigungen

Übersetzung ins Deutsche: Katharina Keil im Dezember 2022

Siehe zum Hintergrund im LabourNet Germany das Dossier: [Autozulieferer GKN schliesst Florentiner Werk Campi Bisenzio und setzt 450 Familien auf die Strasse - per e-mail](#)