



## **(nuovo)Partito comunista italiano**

Comitato Centrale

Sito: <http://www.nuovopci.it>

e.mail: [lavocenpci40@yahoo.com](mailto:lavocenpci40@yahoo.com)

Delegazione:

BP3 4, rue Lénine 93451 L'Île St Denis (Francia)

e.mail: [delegazionecpnpci@yahoo.it](mailto:delegazionecpnpci@yahoo.it)

---

### ***Avviso ai naviganti 24***

20.08.2013

#### **Vincere la battaglia per la riapertura dell'Irisbus!**

#### **Noi siamo interessati a vincere le battaglie, non ci basta dare battaglia!**

È possibile riattivare e rilanciare la lotta per la riapertura di una fabbrica anche quando sono passati due anni dalla sua chiusura e tra gli operai lo slancio e la mobilitazione (morale, intellettuale e materiale) dispiegati per contrastare la chiusura della fabbrica sono scemati e l'organizzazione si è sfilacciata? Se sì, come fare, quale via percorrere, quali criteri seguire, quali linee attuare?

Questi due interrogativi si sono posti, si pongono e si ripropongono ai comunisti, ai lavoratori avanzati e a quanti sono sinceramente impegnati nella lotta per la riapertura dall'Irisbus.

Questi sono anche i due interrogativi che si sono posti i membri del nuovo PCI che nell'autunno 2012 si sono occupati direttamente dell'Irisbus e della sua riapertura, per decidere quale strada prendere.

Allora i nostri compagni hanno dato risposta positiva al primo interrogativo sulla base delle condizioni generali della lotta di classe in corso nel nostro paese e delle condizioni particolari del caso Irisbus, hanno però anche indicato quali erano i passaggi principali da compiere per condurre con successo la battaglia.

Nell'[Avviso ai Naviganti 15](#) *Diventerà l'Irisbus un caso modello per tutto il nostro paese* del 4 aprile 2013, diffuso alla vigilia dell'assemblea di Grottaminarda (6 aprile) e nell'articolo [Mobilitare le OO e OP in mille iniziative di base con cui prendano nelle proprie mani l'attuazione della parola d'ordine "un lavoro utile e dignitoso per tutti"](#) pubblicato in *La Voce* n. 44 (luglio 2013) abbiamo esposto dettagliatamente la nostra analisi della situazione generale: nel nostro paese il fattore dirigente della lotta di classe, l'elemento decisivo che farà fare un salto alla resistenza delle masse popolari al procedere della crisi del capitalismo e imprimerà una svolta al corso delle cose è la costituzione del [Governo di Blocco Popolare](#) (GBP). La linea che i nostri compagni hanno indicato nel caso particolare traduceva quel generale nel particolare. In questo *Avviso ai naviganti* ci proponiamo di illustrare la lotta per la riapertura dell'Irisbus come un'esperienza-tipo in corso d'opera del movimento per la costituzione del GBP, fare il punto della situazione, indicare quali sono le prossime operazioni a cui incitiamo tutti quelli presso cui il Partito ha qualche influenza.

#### **Analisi della situazione dell'Irisbus nell'autunno 2012: i principali aspetti positivi e negativi**

Quando nel luglio del 2011 la FIAT di Marchionne chiuse l'Irisbus, quasi 700 operai lavoravano nella fabbrica. A questi andavano aggiunti circa 1000 lavoratori attivi nell'indotto locale: essi costituivano un bacino significativo di forze ausiliarie da mobilitare nella lotta per la riapertura dell'Irisbus. A fine 2013 saranno ancora circa 300 gli operai legati alla fabbrica attraverso la cassaintegrazione straordinaria recentemente prorogata al 2014. Inoltre stante le caratteristiche del territorio, la fabbrica costituiva uno dei principali poli dell'attività economica dell'Irpinia. Questo configurava un ampio bacino di forze ausiliarie da mobilitare a livello locale per la riapertura della fabbrica.

Nello stabilimento venivano costruiti autobus, quindi una produzione utile e necessaria, che avrebbe un mercato sicuro tenendo conto dello stato disastroso in cui versa il parco nazionale autobus: usurato, altamente inquinante, a rischio per

passaggeri, lavoratori e pubblico. Bisognava però che le Amministrazioni Locali si ribellassero e non si lasciassero strozzare dai Patti di Stabilità (blocco della spesa, liquidazione dei servizi) imposti dal governo della Repubblica Pontificia (RP) e dalla UE e diventassero Amministrazioni Locali d’Emergenza (ALE). Una produzione, quindi, che permetteva di costruire un fronte comune su scala nazionale tra operai, lavoratori dei trasporti, utenti del servizio, comitati ambientalisti e amministratori locali progressisti.

La fabbrica fa parte del gruppo FIAT, quindi è un comparto di quell’insieme di aziende che Marchionne su mandato degli Elkann e degli Agnelli vuole smantellare o ha già smantellato (vedi Termini Imerese), per trasferire il centro degli affari nel terreno finanziario e delocalizzare le lavorazioni residue in paesi con meno diritti per i lavoratori, salari più bassi, misure più permissive in materia di protezione dell’ambiente e della salute, meno oneri finanziari, rendite e imposte. La classe operaia della FIAT ha avuto nella storia del nostro paese un ruolo d’avanguardia nella lotta di classe. Con il Referendum di Pomigliano del giugno del 2010 e la manifestazione del 16 ottobre 2010 a Roma la FIOM, per vari motivi (dall’istinto di sopravvivenza alla spinta dello SLAI Cobas e della Confederazione Cobas di Pomigliano), ha svolto nella lotta di classe del nostro paese un ruolo propulsivo che si è prolungato a tutto il 2011 (elezioni amministrative di primavera e referendum sull’acqua del giugno 2011, fino a indurre il governo Berlusconi al posizionamento anti-UE che lo ha affossato). Nonostante il passo indietro fatto dalla FIOM di Landini già nel maggio 2011 alla Bertone di Grugliasco (data la sua forza tra gli operai della Bertone, la FIOM o faceva un passo avanti nell’impegnare tutte le sue forze nella lotta per la costituzione del Governo di Blocco Popolare o ripiegava sul terreno sindacale e conciliava con la destra che dirige la CGIL), negli stabilimenti FIAT rimanevano nuclei di operai combattivi: la base da cui partire per costruire un ampio fronte degli operai FIAT e sviluppare il movimento per la costituzione del GBP. Molte altre fabbriche erano e sarebbero state sottoposte all’attacco padronale su vari terreni: in molte vi sono nuclei di operai combattivi e altri si vanno formando (lo confermerà l’esempio della Richard Ginori). Vi erano quindi numerose Organizzazioni Operaie (OO) che potevano rafforzare la lotta per la riapertura dell’Irisbus ed essere a loro volta rafforzate dalla lotta per la riapertura dell’Irisbus.

Andavano inoltre considerati i sindacati di base e alternativi: essi svolgono un’azione altamente positiva di organizzazione, mobilitazione e propulsione nella lotta di classe ogni volta che mettono al centro della loro azione la lotta contro i padroni e il loro governo anziché la lotta contro i sindacati di regime che invece obbligano a schierarsi.

Stante questa situazione, la lotta degli operai dell’Irisbus aveva negli operai degli altri stabilimenti FIAT e in generale delle altre aziende capitaliste dei potenziali e importanti alleati e, a sua volta, poteva alimentare il coordinamento e la lotta comune delle OO di varie aziende con importanti ripercussioni su scala nazionale.

All’interno del movimento per la costituzione del GBP, la lotta per la riapertura dell’Irisbus poteva quindi costruire e mettere in campo ampie alleanze principalmente su tre terreni di lavoro e contare su di esse per vincere:

- *uno di livello locale*, innanzitutto tra gli operai Irisbus e in seconda battuta tra i lavoratori dell’indotto (la maggior parte dei quali hanno perso il lavoro), i cittadini irpini, gli amministratori locali;

- *due di livello nazionale* 1. tra lavoratori dei trasporti, utenti del servizio, comitati ambientalisti, tecnici e professori universitari che hanno a cuore i beni comuni e lo sviluppo, amministratori locali progressisti, 2. tra le OO delle fabbriche FIAT e delle aziende capitaliste in generale.

Questa era la situazione oggettiva. Sul lato della mobilitazione di forze promotrici della riapertura dell’Irisbus nell’autunno del 2012 la situazione era la seguente. Per più di due anni la vertenza Irisbus aveva seguito la classica via in cui i vertici della RP e le loro forze ausiliarie incanalano le vertenze in cui devono sfiancare gli operai senza dare soluzione positiva. La via della “morte lenta” praticata a Termini Imerese: tavoli ministeriali, incontri, compratori alternativi che compaiono e scompaiono, cassaintegrazione, prepensionamenti, esodati, ecc. I sindacati di regime si erano prestati a questo disegno assieme ai parlamentari irpini, collaborando con il governo Berlusconi prima e poi con il

governo Monti. Il coordinamento che si era formato a livello locale nella lotta contro la chiusura dell'Irisbus era pressoché dissolto e a livello nazionale non si era mai formato alcun coordinamento. Particolarmente indebolita era la mobilitazione degli operai. Questo costituiva il principale punto debole per lo sviluppo della battaglia per la riapertura dell'Irisbus. Solo sciogliendo questo nodo (con particolare attenzione ai 300 operai che resteranno in cassaintegrazione a fine 2013, seguiti subito dopo dai lavoratori dell'indotto oggi disoccupati) era possibile vincere la battaglia per la riapertura dell'Irisbus.

In tutto questo periodo l'organismo che con più continuità ed energia aveva invece a suo modo tenuto viva la lotta, contrastato il disfattismo e costruito anche alcune alleanze su scala nazionale intorno alla battaglia, era il Comitato di Resistenza Operaia (CRO) composto da alcuni operai e da compagni esterni alla fabbrica. Mancava però un progetto serio per condurre la battaglia, da cui discendessero mosse e operazioni tattiche contemporanee e convergenti (sinergia) capaci ognuna di creare basi per condurre mosse e operazioni di livello superiore (concatenazione). L'assenza di questo progetto indicava che neanche nel CRO vi era stata ancora una rottura netta e consapevole con la via seguita nel periodo del "capitalismo dal volto umano" per difendere una fabbrica minacciata di chiusura: "si fa la lotta, si fa il tavolo con il governo e la proprietà e questi, in qualche modo, trovano la soluzione". Con il precipitare della seconda crisi generale questa via però è superata dagli eventi, appartiene al passato, ad un mondo che non c'è più. Bisogna ragionare con un'ottica nuova e più avanzata. Questo era il secondo tra i principali ostacoli alla vittoria della battaglia per la riapertura dell'Irisbus. Bisognava superarlo.

### **Come si è costituito l'attuale fronte per la riapertura dell'Irisbus, come si è resa dinamica una situazione in stallo**

Il CRO aveva mantenuto viva l'istanza della riapertura dell'Irisbus. Il movimento su scala nazionale da cui è sorto il Comitato No Debito (CND) e le mobilitazioni da esso promosse (Occupy Piazza Affari 31 marzo e No Monti Day 27 ottobre 2012) avevano permesso alla carovana del nPCI di rompere in una certa misura il cordone sanitario con cui la sinistra borghese era riuscita per anni a contenere la sua influenza. Da questa combinazione di eventi nasce l'incontro tra il Partito dei CARC e il CRO a metà dicembre 2012 in occasione dell'assemblea organizzata dal Comitato No Debito a Napoli all'Università Orientale. Il P.CARC è un'organizzazione della carovana del nPCI. Le [Tesi del suo III Congresso](#) (novembre 2012) mostrano chiaramente che dispone della concezione del mondo e dei metodi di lavoro necessari per impostare e condurre una battaglia particolare come la lotta per la riapertura dell'Irisbus: lavoro per linee interne (portare ogni organismo popolare a fare meglio, in modo più efficace quello per cui si è costituito, quello che è il motivo e la ragione della loro esistenza: per il CRO la riapertura dell'Irisbus), linea di massa, metodo delle leve, metodo delle due gambe, sinergia e concatenazione, sfruttare l'effetto che la presenza dei comunisti ha sulle autorità della RP. Con questo incontro la lotta per la riapertura dell'Irisbus è entrata in una nuova fase. Il P.CARC ha raccolto l'istanza tenuta viva dal CRO e l'ha tradotta in un progetto realistico e in una linea d'azione efficace nell'ambito del movimento per la costituzione del GBP. Così ha portato il CRO a organizzare l'assemblea nazionale "Riapriamo le fabbriche, creiamo posti di lavoro! Estendiamo il conflitto, costruiamo l'alternativa!" del 6 aprile 2013 a Grottaminarda (Avellino) convocata dal CRO e dal CND nazionale

A questa iniziativa hanno aderito molti organismi operai e popolari a livello locale e nazionale, amministratori e scuole locali, esponenti di rilievo della società civile, della sinistra borghese e della sinistra sindacale. All'assemblea hanno partecipato più di 100 operai dell'Irisbus: chiara conferma che sotto la cenere cova ancora la brace. Essa ha rotto la situazione di stallo in cui si trovava la vertenza e ha innescato un processo positivo: dacché la questione Irisbus era scivolata quasi nel dimenticatoio (era entrata a far parte della lista delle tante vertenze destinate alla "morte lenta"), con l'assemblea di Grottaminarda è tornata a svolgere un ruolo politico e sindacale di rilievo nazionale.

*Da un lato* l'assemblea ha permesso di porre le basi per sviluppare un coordinamento su scala nazionale e locale. Facciamo alcuni esempi per concretizzare il discorso: il 22 giugno a Firenze si è tenuta l'assemblea operaia e popolare promossa dagli operai della Richard Ginori, dal CRO e da altri organismi sempre intorno all'appello "Riapriamo le fabbriche, creiamo posti di lavoro! Estendiamo il conflitto, costruiamo l'alternativa!" (iniziativa che a sua volta ha alimentato il coordinamento con altri organismi e movimenti). L'USB Trasporti della Campania ha iniziato ad interessarsi alla questione dell'Irisbus e alla produzione di autobus eco-compatibili. Nel movimento napoletano si è rinvigorito l'interesse nei confronti dell'Irisbus cosa che ha portato, tra l'altro, alla positiva assemblea "Uniti si vince" che si è tenuta il 29 luglio al Politecnico di Napoli. Si sono sviluppati i legami tra il CRO e gli operai della Sevel, della FIAT di Termoli, del Comitato Licenziati e Cassaintegrati di Pomigliano. I parlamentari del M5S hanno iniziato ad esprimere un interesse crescente per l'Irisbus e la possibilità di intraprendere la produzione di motori eco-compatibili per gli autobus. Il sindaco De Magistris il 18 luglio ha manifestato interesse circa la possibilità di costruire a Napoli un primo autobus ecologico (attraverso cui combinare lavoro-trasporti-salute), dandone risalto mediatico e politico, attraverso la collaborazione tra l'Amministrazione comunale, l'azienda dei trasporti del Comune (ANM), l'Università di Ingegneria di Napoli, lo Spin Off del Politecnico di Milano, l'USB Trasporti e i lavoratori Irisbus.

*Dall'altro* l'assemblea ha messo in moto vari processi. L'effetto leva: il centinaio di operai venuti all'assemblea di Grottaminarda sono stati un pungolo che ha rimesso in moto la FIOM locale e nazionale. Il 9 luglio Landini in persona si è recato a Grottaminarda e il 7 agosto la FIOM locale ha organizzato un'assemblea pubblica a Flumeri. Le autorità hanno scosso il resto dei sindacati di regime, che si sono rimessi in pista con i parlamentari della zona e i ministeri. Sindacati di regime e parlamentari irpini sono passati dalla linea della "morte lenta" all'indizione di conferenze stampa, assemblee, mozioni parlamentari, intervento sul governo per riprendere il tavolo di trattativa (il 1° agosto, dopo un bel pezzo, si è tenuto a Roma un incontro tra FIAT, governo e partiti sociali, la cassaintegrazione è stata prolungata per un anno e, addirittura, il governo ha fissato un secondo appuntamento per metà settembre!). Questo intervento delle autorità sui sindacati di regime e sui parlamentari irpini è stato prodotto dalla paura da parte della borghesia che la situazione sfugga di mano, che l'Irisbus diventi un "pericoloso precedente" e che si creino legami tra gli operai dell'Irisbus e i comunisti. A questo tipo di manovre se ne sono combinate altre: ad esempio le pressioni fatte da Scudieri dell'ADLER (su mandato della FIAT, con cui è in ottimi affari) su quei professori dell'Università di Benevento che si erano detti interessati a collaborare per realizzare un primo autobus eco-compatibile e per rafforzare la lotta per la riapertura dell'Irisbus, in collaborazione con l'ENEA e lo Spin Off del Politecnico di Milano. Tutte manovre che se utilizzate bene possono contribuire allo sviluppo della lotta per la riapertura della fabbrica e a sviluppare la lotta di classe su iniziativa del nostro campo.

### **Quale linea seguire**

Rotto l'isolamento e il silenzio calati intorno alla lotta per la riapertura dell'Irisbus, costruito un fronte comune per condurre la battaglia, costretti i sindacati di regime, i parlamentari e il governo ad attivarsi, si tratta di continuare ad avere in mano l'iniziativa e incalzare. Questo in particolare significa seguire tre percorsi.

1. Allargare la mobilitazione degli operai e costruire un nucleo operaio deciso a portare fino in fondo la lotta per la riapertura della fabbrica, composto da operai dell'Irisbus (innanzitutto gli operai che resteranno in cassaintegrazione a fine 2013) e in seconda battuta da lavoratori dell'indotto (la maggior parte dei quali hanno perso il lavoro). Questo è il tassello decisivo per l'esito della battaglia. Nello svolgere questo lavoro bisogna mettere al centro l'obiettivo e non l'appartenenza sindacale e politica degli operai. In particolare bisogna combattere la concorrenza a chi è il primo della classe tra il CRO e la FIOM locale. Chi ha più filo, tesserà più tela e il risultato sarà positivo per entrambi.

2. Proseguire sulla strada della costruzione di legami a livello locale e a livello nazionale (sia tra operai, lavoratori dei trasporti, utenti del servizio, comitati ambientalisti, tecnici e professori universitari che hanno a cuore i beni comuni e lo sviluppo, amministratori locali progressisti, sia tra operai delle fabbriche FIAT e con i nuclei di operai combattivi delle altre aziende capitaliste).

Gli operai Irisbus organizzati devono collegarsi alle mobilitazioni che ci saranno nel periodo di settembre, ottobre e novembre e utilizzarle per tessere legami e relazioni (allo stesso tempo queste mobilitazioni contribuiranno a creare condizioni favorevoli per allargare la mobilitazione degli operai Irisbus: per alimentare questa dinamica bisogna propagandarle bene sul territorio, davanti alla fabbrica e organizzare la partecipazione degli operai).

Bisogna inoltre portare fino in fondo l'“operazione primo autobus” che De Magistris a parole ha dichiarato di voler fare: gli operai dell'Irisbus decisi a riaprire la fabbrica, i sindacati dei trasporti, il comitato degli utenti, i sindacati irpini e tutti gli esponenti della società civile, della sinistra borghese e della sinistra sindacale sensibili alla questione devono concorrere alla realizzazione di questa operazione spingendo/costringendo De Magistris a passare dalle parole ai fatti. L'esito di questa operazione certamente contribuirà a smuovere le acque, a mettere ulteriormente “il pepe” alle Autorità e a spingerle ad attivarsi per trovare una soluzione per la vertenza, prima che sfugga loro di mano (ad es. concordare con la FIAT la riapertura della fabbrica usufruendo di contributi pubblici, farla riaprire da un altro capitalista, nazionalizzarla, ecc.).

L'“operazione primo autobus” servirà anche per verificare concretamente l'interesse reale che alcuni capitalisti (ad es. Pininfarina) hanno rispetto alla riapertura dell'Irisbus: il criterio guida in questi casi deve infatti essere “per verificare il tuo reale interesse passo dalle parole e dai tavoli ai fatti, metto in campo iniziative concrete che attirano sulla vertenza l'attenzione... anche quella dei tuoi concorrenti nel settore!”.

L'insieme delle forze e dei soggetti che si stanno attivando nella lotta per la riapertura della fabbrica sono anche i componenti del Tavolo permanente per la riapertura dell'Irisbus, che è un tassello fondamentale per vincere la battaglia come l'assemblea del 6 aprile a Grottaminarda aveva già ben indicato. Il Tavolo permanente è un coordinamento di organismi e individui decisi a darsi da fare per riaprire la fabbrica, contribuendo ognuno con le sue caratteristiche e specificità (ad es. gli operai Irisbus decisi ad andare fino in fondo nella battaglia, i sindacati irpini, i sindacati dei trasporti, gli utenti dei trasporti, i tecnici e professori progressisti e che hanno a cuore i beni comuni e il progresso, i parlamentari che abbracciano la battaglia, ecc.) e mettendo in campo iniziative efficaci per sviluppare la battaglia.

3. Rendere la lotta per la riapertura dell'Irisbus parte integrante del movimento per la costituzione di un governo d'emergenza popolare: in modo che sia sostenuta dalla forza di tutto il movimento e a sua volta contribuisca a rafforzarlo. Se si sviluppano Amministrazioni Comunali d'Emergenza (ACE) vi è un mercato per la produzione Irisbus. Un'unità produttiva è inserita in un contesto economico, politico e sociale ben definito, non è un'isola staccata da ciò che la circonda e che gode di vita autonoma. In una situazione come quella attuale in cui le fabbriche chiudono una dopo l'altra e in cui la disoccupazione aumenta giorno dopo giorno a causa della seconda crisi generale del capitalismo, la lotta per riaprire una fabbrica e per riuscire a tenerla aperta una volta raggiunto l'obiettivo del suo riavvio, per essere vincente deve contribuire al movimento più ampio e articolato di trasformazione della situazione vigente. È come quando c'è la peste: per salvarsi bisogna debellare il virus, bonificare l'area colpita e adottare le misure igieniche, sanitarie, urbanistiche, ecc. necessarie per impedire che ci sia una nuova epidemia (unendosi a tutti coloro che mirano al raggiungimento di questo obiettivo). Non basta chiudersi in casa: nel migliore dei casi, se ci si salva individualmente dal virus ci si ritrova circondati dalla devastazione e dalla miseria e molto probabilmente si morirà di fame a causa dell'assenza di rifornimenti alimentari e idrici. Che cosa significa in questa situazione “bonificare e ricostruire”? Significa contribuire a creare il contesto nazionale e internazionale adatto perché le iniziative per riaprire le fabbriche, per tenerle in piedi una volta riavviate e per crearne di nuove abbiano prospettiva di durata e di sviluppo. Bisogna

rendere la battaglia per l'apertura della singola azienda e per tenerla in piedi elemento propulsore di un movimento popolare di ribellione, mobilitazione, organizzazione in grado di rendere il nostro paese ingovernabile ai vertici della Repubblica Pontificia e che allo stesso tempo miri ad edificare un governo di tipo nuovo, un governo d'emergenza popolare, il Governo di Blocco Popolare che poggia sulle OO e OP, che è composto da esponenti che godono della loro fiducia e che dà forza di provvedimenti, decreti, leggi alle misure che queste indicano per ricostruire il paese. Facciamo alcuni esempi.

Un padrone vuole delocalizzare? Il governo interviene per costringerlo a tenere aperta la fabbrica, a salvaguardare i posti di lavoro e a crearne di nuovi, pena l'espropriazione. Dei lavoratori vogliono riaprire la loro fabbrica chiusa? Il governo li sostiene dando loro commesse e materie prime, costringendo le banche ad aprirgli un credito, mettendo a loro disposizione tecnici e ingegneri. Una produzione è inutile, dannosa per l'ambiente, per la salute fisica o spirituale delle masse popolari? Il governo interviene per riconvertire la produzione, destinando i lavoratori ad altre mansioni. Occorre attivare lavorazioni ma gli organismi promotori (OO, OP o altri) non hanno i soldi necessari? Il governo elimina le grandi opere e le spese militari e investe questi soldi per creare posti di lavoro attraverso cui bonificare il territorio, mettere in sesto le infrastrutture, potenziare i servizi pubblici, ecc.

Solo concorrendo alla costruzione di un governo di questo tipo la lotta per la riapertura della fabbrica e per mantenerla in piedi una volta riavviata sarà vincente, di prospettiva e contribuirà a creare una situazione economica, politica e sociale diversa, superiore.

La lotta per la riapertura dell'Irisbus non ha ancora raggiunto il suo obiettivo, la riapertura della fabbrica. Il suo esito non è affatto scontato e sicuro. Ma è già un'esperienza ricca di avvenimenti e insegnamenti. Proprio per questo bisogna elaborare con cura l'esperienza fin qui fatta per ricavare linee e metodi superiori. Quando esistono le condizioni generali della vittoria, l'esito di ogni singola battaglia dipende dalla linea e dai metodi particolari seguiti. D'altra parte dall'esperienza fin qui fatta nella lotta per la riapertura dell'Irisbus è possibile ricavare una serie di criteri, principi, insegnamenti utili per tutti coloro che si cimentano in un'impresa del genere.

Le lotte in corso per tenere aperte le aziende, riaprire quelle che i padroni hanno chiuso, creare nuovi posti di lavoro sono parti essenziali del movimento per la costituzione del GBP e avanzare verso l'instaurazione del socialismo. Senza queste lotte difficilmente il movimento per la costituzione del GBP potrebbe avere successo. Senza movimento per la costituzione del GBP quelle lotte non potrebbero prendere un largo sviluppo e conseguire vittorie durature.

Lo studio scientifico dell'esperienza di queste lotte e lo scambio dell'esperienza costituiscono due componenti fondamentali del processo di elevazione qualitativa della lotta rivoluzionaria. La lotta rivoluzionaria è guidata da una scienza sperimentale che avanza attraverso tentativi (esperimenti, esperienze-tipo), il bilancio dell'esperienza fatta e l'estrazione da essa di criteri e principi, lo scambio dell'esperienza e la diffusione del sapere, nuovi e superiori esperimenti, nuove e superiori sintesi. È un processo che si può sviluppare all'infinito ("la realtà è infinitamente conoscibile") dotando il proletariato in lotta per la sua emancipazione dal capitalismo e in particolare la sua avanguardia (il Partito comunista) di un patrimonio di conoscenze, di metodi e di strumenti sempre più avanzati, scientifici, raffinati: quindi sempre più potenti ed efficaci.

A questo lavoro vogliamo contribuire con questo *Avviso ai Naviganti*. Invitiamo quindi tutti i compagni che stanno partecipando alla lotta per la riapertura dell'Irisbus a contribuire a loro volta a questo processo di elaborazione, collettivizzando le loro riflessioni. La stesura di osservazioni, domande e anche di critiche a questo nostro scritto possono essere un primo passo per contribuire a questo lavoro. Estendiamo il nostro invito a tutti coloro che hanno esperienza di lotta per la riapertura di una delle tante fabbriche e aziende chiuse dai padroni o che intendono cimentarsi in questa impresa.