Il Manifesto 2004

All'origine delle agitazioni, un accordo sottoscritto dal Governo quattro anni fa e mai rispettato

Sciopero "selvaggio": protesta estrema di lavoratori esasperati

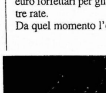
Martone (Commissione Scioperi): puniremo i responsabili. Ma i cittadini stanno con gli autisti

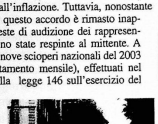
di Emanuele Isonio

Nelle ultime settimane, con una escalation impressionante, molti cittadini sono stati costretti ad affrontare una serie di improvvisi scioperi dei lavoratori autoferrotranviari, che, bloccando i mezzi di trasporto pubblico, hanno condannato al caos molte città italiane. Le agitazioni, iniziate nella città di Milano, hanno via via coinvolto, in maniera più o meno omogenea, un elenco lunghissimo di capoluoghi medi e grandi: Torino, Milano, Roma, Genova, Savona, Imperia, Bergamo, Livorno, Padova, Venezia, Bologna, Cagliari. Nella maggior parte dei casi, le percentuali di adesioni alla protesta sono state elevatissime, talvolta vicine al 100%.

La vicenda, esplosa in tutta la sua gravità nel dicembre scorso, ha, in realtà, origini molto più lontane e, in alcuni casi, retroscena assai più oscuri di quanto non sia emerso finora.

Quattro anni fa Governo e sindacati di categoria avevano siglato un contratto che avrebbe dovuto portare, nel biennio 2002-2003, un aumento mensile per tutelare i salari dall'inflazione. Tuttavia, nonostante gli anni trascorsi, questo accordo è rimasto inapplicato e le richieste di audizione dei rappresentanti sindacali sono state respinte al mittente. A nulla sono valsi i nove scioperi nazionali del 2003 (quasi un appuntamento mensile), effettuati nel pieno rispetto della legge 146 sull'esercizio del diritto di sciopero nei servizi pubblici, che impone di salvaguardare i diritti degli utenti serviti.





La sordità dimostrata dai referenti istituzionali ha finito per irrigidire le posizioni dei lavoratori che hanno ribadito le loro richieste - 106 euro lordi di aumento e 2900 euro lordi di una tantum, per i mesi arretrati – e hanno dato il via ai primi scioperi irregolari: "Non volevamo arrivare a questo punto – ha detto uno degli scioperanti - ma dopo tre anni di attesa, chiediamo semplicemente ciò che ci è stato promesso. Il nostro malcontento era palpabile già da tempo, ma hanno preferito ignorarci. Siamo stati costretti a protestare in questo modo. Per ricevere attenzione".

A Milano, l'esasperazione ha raggiunto il punto più alto. E proprio nel capoluogo lombardo, l'azienda di trasporti pubblici, è stata coinvolta in un caso piuttosto controverso: ai primi di dicembre, il quotidiano milanese "Libero" ha rivelato che l'ATM aveva investito dieci milioni di euro (sufficienti a coprire gli aumenti salariali richiesti) in bond Cirio. Inutile dire che, in seguito al fallimento del gruppo di Cragnotti, il valore di questi titoli è crollato a zero e divenuto inesigibile. A tal proposito, due domande: è mai possibile che un'azienda importante come ATM possa essere caduta nella trappola di titoli che promettevano rendimenti da capogiro e poi sono diventati repentinamente carta straccia? Ed è mai possibile che un'azienda, mentre rifiutava categoricamente aumenti ai propri dipendenti, potesse investire somme così ingenti nel mercato finanziario?

Al di là di questi lati oscuri, su cui, se lo riterranno necessario, dovranno indagare gli organi preposti, gli scioperi selvaggi hanno subito fatto registrare un tasso di partecipazione enorme in tutta Italia. Questo ha portato ad un infittirsi degli incontri tra Governo e sindacati confederali (CGIL, CISL e UIL) per arrivare ad un accordo. Ma l'intesa raggiunta il 21 dicembre è sembrata, agli occhi degli autoferrotranviari, un' ennesima beffa: 81 euro lordi mensili e 970 euro forfettari per gli arretrati, per di più distribuiti in tre rate.

Da quel momento l'ondata di proteste, anziché attenuarsi, è cresciuta ancora, paralizzando i centri urbani e creando disagi enormi ai cittadini-utenti, che si sono trovati inaspettatamente appiedati.

La situazione è apparsa a tutti incandescente e vari Comuni e Regioni (Milano, Roma e la Regione Lazio in testa) hanno deciso di correre ai ripari, aprendo tavoli di trattativa con i sindacati locali per integrare quanto stabilito a livello nazionale e venire incontro alle richieste degli scioperanti. Forse ci si è resi conto che, in caso contrario, si sarebbe arrivati un punto di non ritorno nelle relazioni sindacali e si sarebbe ancor più indebolita la posizione dei sindacati confederali, la cui immagine si è fortemente appannata dopo l'accordo firmato il 21 dicembre.

Come è ovvio, una simile ondata di agitazioni ha portato con sé aspre polemiche, in particolare sulle sanzioni da comminare ai lavoratori che hanno aderito agli scioperi e sull'opportunità di modificare la legge sulla regolamentazione del diritto di sciopero.

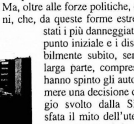
Come sempre, le forze politiche si sono divise. Sebbene la maggior parte abbia condannato il ricorso allo sciopero selvaggio, i due poli hanno utilizzato toni assai diversi: Governo e maggioranza parlamentare hanno "sparato a zero" sui manifestanti, parlando di "atto insurrezionale" e auspicando severi provvedimenti civili e amministrativi. Vari esponenti della Casa delle Libertà, tra cui il Ministro del Welfare, Maroni, hanno sottolineato la necessità di rivedere in senso più restrittivo la legge sul diritto di sciopero.

Molto duro è stato il commento giunto dal Presidente della Commissione di Garanzia sugli Scioperi, Martone: "Il 2003, in particolare il secondo semestre, è stato caratterizzato da significativi episodi di intenzionale violazione delle regole con intollerabile e grave lesione dei diritti costituzionali. Nei prossimi giorni verranno decise sanzioni (multe ai sindacati e giorni di sospensione dal servizio senza retribuzione per i singoli lavoratori) per gli scioperi selvaggi di dicembre nei trasporti pubblici e nel settore aereo".

Anche il centrosinistra ha condannato le manifestazioni ma ha cercato anche di riflettere sulle cause più profonde del clima di esasperazione che si è creato: "Violare le regole della legge 146 è stato uno sbaglio. Quando si mette in piedi un'azione sindacale bisogna tenere conto di chi si colpisce: in questo caso, i cittadini più deboli" – spiega il Sindaco di Roma, Walter Veltroni – "ma quando la protesta arriva all'esasperazione non basta non dire che è sbagliato. Occorre andare a fondo e capire: da troppi anni le vertenze contrattuali sono aperte, gli stipendi sono fermi e i prezzi corrono. Da troppi anni il settore dei trasporti pubblici viene trascurato dai Governi. L'esecutivo dovrebbe avere un sufficiente grado di sensibilità sociale per evitare certe forme di lotta".

Unica voce fuori dal coro, Rifondazione comunista, che ha difeso senza riserva l'azione degli autoferrotranvieri. "Hanno ragione loro" era il titolo esplicito del quotidiano Liberazione.

Ma, oltre alle forze politiche, cosa pensano i cittadini, che, da queste forme estreme di sciopero, sono stati i più danneggiati? Nonostante il disappunto iniziale e i disagi che hanno inevitabilmente subito, sembra che abbiano, in larga parte, compresi le motivazioni che hanno spinto gli autoferrotranvieri ad assumere una decisione così grave. Un sondaggio svolto dalla Simulation Intelligence sfata il mito dell'utente lagnoso rivelando che tanti italiani si schierano dalla parte dei lavoratori del trasporto pubblico: il 58,5% è infatti d'accordo con la forma estrema di protesta decisa dagli autoferrotranvieri. Per di più, alla domanda "di chi sono le responsabilità di quanto sta accadendo?", il 65,8% degli intervistati punta il dito contro il governo. Solo per il 20,5% degli intervistati la responsabilità è dei lavoratori.



Salari grotteschi per i ferrotranvieri

Il portavoce dei Cobas spiega le ragioni degli scioperi

di Serena Fioravanti

L'anno 2003 è stato un anno "caldo". Questo è ciò che è emerso dalla relazione sull'attività della Commissione di garanzia sugli scioperi nei servizi pubblici, illustrata dal ministro del Welfare, Roberto Maroni. Gli scioperi totali realizzati nel corso dell'anno precedente sono stati 2.839, di cui 1.397 nel solo settore dei trasporti.

"Il numero di scioperi – afferma il portavoce dei Cobas, Piero Bernocchi – se paragonato a tre o quattro anni fa, è indubbiamente più alto, ma se prendiamo in considerazione i dati relativi agli anni Sessanta e Settanta, bisogna ammettere che queste sono in effetti cifre irrisorie, quasi invisibili. La verità è che nove scioperi su dieci hanno poca incidenza perché sono preventivati ovvero comunicati con 20 giorni d'anticipo e circoscritti entro determinate fasce orarie".

Gli scioperi selvaggi degli ultimi mesi hanno provocato notevoli disagi e paralizzato il traffico in molte città italiane. Ad essere penalizzati sono, inevitabilmente, gli utenti del trasporto pubblico cioè i cittadini in qualche modo costretti ad utilizzare i mezzi pubblici per andare a lavoro, a scuola. Cosa vi ha spinto a questa reazione "estrema"?

In primo luogo, non condivido l'espressione, spesso utilizzata, di sciopero selvaggio. Vorrei ricordare che la legge 146 del '90 ha ridotto drasticamente le possibilità e modalità di sciopero, configurandolo come uno strumento di lotta assai poco incisivo. Malgrado ciò sia i Cobas, che tutte le altre categorie, hanno sempre rispettato le prescrizioni di questo provvedimento legislativo al punto che il recente sciopero spontaneo rappresenta un'eccezione che non ha avuto seguiti: le proteste dei dipendenti Alitalia seguono procedure lecite, così come quelli delle agenzie fiscali e in generale di tutto il settore del pubblico impiego. I Cobas, in particolare, hanno scioperato per due anni senza mai violare le norme del settore, ad eccezione di questo caso, in cui si sono trovati di fronte una controparte assolutamente inadempiente che ha disatteso l'accordo di due anni fa. Il comportamento "selvaggio" è ravvisabile nell'atteggiamento dell'amministrazione statale, delle aziende e, troppo spesso, dello stesso Governo, incapaci di intervenire in modo risolutivo. Questa nuova "forma" di astensione dal lavoro ha contribuito a dare grande visibilità alla lotta sostenuta dagli autoferrotranvieri, che è stata seguita, però, da altri due scioperi assolutamente regolari, alla fine dei quali, ciò che i lavoratori hanno ottenuto non è stato altro che il ripristino di una piccola parte dell'inflazione degli ultimi due anni.

Quali sono, allo stato attuale, le condizioni di lavoro degli autoferrotranvieri?

Lo stipendio rimane bassissimo, se si considera che ci sono persone che guidano l'autobus 42-43 ore alla settimana per soli 900 euro al mese. I termini della questione sono elementari: o la controparte, le aziende, il Governo rispettano le regole, oppure è probabile che anche altre categorie tentino di emulare i loro "colleghi di sventura" per ottenere visibilità e, di conseguenza, maggiore incisività.

La protesta a oltranza portata avanti dai ferrotranvieri in diverse città può essere quindi giustificata dall'esasperazione per un contratto scaduto da oltre due anni e per il conseguente stato di precarietà?

L'esasperazione è la chiave di lettura più rispondente alla realtà. Ci sono contratti che vengono chiusi con 3-4 anni di ritardo, e gli aumenti concordati lo sono solo formalmente ma non in busta-paga. Non si può negare che questo conduce ad una situazione salariale di immiserimento, che vale non solo per i ferrotranviari, ma per la grande maggioranza dei lavoratori dipendenti che hanno stipendi assolutamente inadeguati al vero costo della vita, che non è certo quello fornito dagli istituti di statistica. A ciò si somma un meccanismo di "precarizzazione" dilagante: tra i lavoratori che hanno condotto la lotta a Milano un terzo erano precari, autisti a contratto a termine, i cosiddetti "apprendisti-autisti". Non ci sono garanzie lavorative stabili e, in compenso, c'è una minaccia fortissima alle pensioni. Con queste premesse la tensione non può che essere elevata.

Ai ferrotranvieri che incrociano le braccia con modalità assimilabili quasi al ricatto sono state imposte delle sanzioni molto pesanti. Così ne parlo? Lo sciopero dovrebbe essere libero come lo è stato per decenni in Italia, perchè è una forma di lotta che comporta di per sè un costo per il lavoratore. Astenersi dal lavoro significa perdere in media 50-60 euro al giorno e, da questo punto di vista, quella è già una sanzione; aggiungere altre è assurdo.

Qual è stata la reazione degli utenti cioè di quelli che tutti i giorni prendono i mezzi pubblici, dopo questa lunga serie di scioperi?

Questa volta i cittadini, che in genere sono sempre stati ferocemente aggressivi nei confronti di simili forme di sciopero, hanno espresso una solidarietà inaspettata, anche i sondaggi successivi hanno confermato che la netta maggioranza degli intervistati comprendeva le ragioni della nostra protesta. Il cittadino medio si è forse immedesimato nei panni del lavoratore dipendente senza diritti. Decisamente più sorprendente è stata la solidarietà dimostrata dai mass media. Questa volta non hanno sparato a zero sul cosiddetto sciopero selvaggio, ma al contrario è sembrato quasi che fossero promotori del suo successo.

Si è parlato anche di "lotta di classe". È corretto secondo lei definire in questi termini una lotta di rivendicazione dei propri diritti lavoratori?

Nella terminologia tradizionale tale espressione si fondava sulla netta distinzione tra un padronato – che utilizzava i metodi di produzione per estorcere valore al lavoratore – ed il dipendente salariato – che veniva sfruttato e che sviluppava quindi una "coscienza di classe", un sentimento di appartenenza alla classe dei salariati ostile a quella dei padroni –. I margini di questa situazione sono molto più ampi. Penso che il problema superi la "classe dei salariati", cioè che il disagio investa ormai non solo tutto il lavoro dipendente classico – penso alla situazione di precariato dilagante che vivono addirittura i medici e che ha costituito il motivo principale dell'insurrezione dei professori universitari –, in più c'è un malessere generalizzato di tanti settori popolari. Mi pare di poter dire che più che la ribellione di una classe, si può parlare di una importante percentuale di lavoratori dipendenti che vi sta a condizioni sempre peggiori, che non riesce magari a trovare l'unità perché nessuno gliela costruisce, perchè i sindacati confederali hanno concertato con i governi e con padroni; perché i governi, sia di centrosinistra che di centrodestra, hanno approvato questa situazione, hanno precarizzato il lavoro in maniera omogenea. Il governo di centrosinistra ha introdotto leggi che hanno precarizzato il lavoro anche più del governo di centrodestra.

Perché non c'è un sindacato a livello nazionale, ma esclusivamente locale?

L'importante non è tanto se locale o nazionale, in quanto noi stessi – come Cobas – siamo un'organizzazione nazionale e ci muoviamo con dinamiche nazionali; la questione vera è se il sindacato fa il suo mestiere o meno. Ovvero se il sindacato organizza e difende il lavoro dipendente, oppure se si mette d'accordo col padronato pubblico e privato e sviluppa relazioni di gestione generale di tutto quello che c'è, dimenticandosi così di difendere le condizioni dei lavoratori, accettando anzi tutte le imposizioni padronali, pur di conservare la propria posizione di potere. Cgil, Cisl e Uil hanno sviluppato un grande potere in questi anni, tralasciando, nel corso del tempo, quelle che erano le condizioni di vita, di lavoro e di diritti dei lavoratori dipendenti.

Quando è nato il vostro sindacato?

Come Cobas siamo nati nel 1987, sull'onda di questo vuoto che si è venuto a creare, che ha provocato un'aggressione continua nei nostri confronti da parte dei sindacati confederali, i quali non hanno certo promosso leggi che potevano misurare l'effettiva rappresentatività, perché la cosa che ha colpito molto i cittadini in questa lotta è stata la possibilità di verificare che quelli che si dichiaravano sindacati rappresentativi di questa categoria, di fatto non lo erano: sono andati a siglare delle trattative sconfessando quello che i lavoratori volevano, e quando c'è stata poi una lotta che ha dimostrato il dissenso della stragrande maggioranza dei lavoratori, i cittadini italiani hanno potuto verificare che non c'è una regola di reale rappresentatività; per esempio non esistono, nelle varie categorie, elezioni nazionali che possano stabilire se un sindacato è più rappresentativo di un altro. Per questo motivo un'organizzazione come i Cobas, conosciutissima a livello nazionale ed internazionale, non è tuttavia considerata rappresentativa, non va quindi alle trattative, non ha nessun diritto sindacale e non ha neppure diritto di fare assemblea nei luoghi di lavoro; questo perché Cgil, Cisl e Uil hanno conservato una posizione di "monopolio", garantita sia dai governi di centrodestra, sia da quelli di centrosinistra. Pertanto sono le regole del gioco che andrebbero cambiate: andrebbe verificato quali sindacati siano davvero rappresentativi. Per cui ci troviamo in situazioni paradossali, nelle quali vanno ai tavoli delle trattative siedono rappresentanti che i lavoratori non riconoscono come tali. Questo costituisce una vera e propria anomalia che sfocia in esasperazione, rabbia e anche in forme di lotta che vanno al di là di quelle che sono le regole del gioco.

Questo è il caso della sigla dell'accordo del 20 dicembre scorso…

Esattamente… Una sigla che è stata sconfessata dai due scioperi successivi del 9 e del 31 gennaio, scioperi peraltro assolutamente regolari, dichiarati in anticipo, con le fasce orarie garantite. Il primo ha avuto un partecipazione dell' 80-85% e il secondo del 60-65%: scioperi nettamente maggioritari, che non hanno, però, cambiato il contratto nazionale. Solo in alcune città, come a Milano, c'è stato un contratto integrativo che ha restituito la differenza dei 25 euro che speravano ai lavoratori e lasciando comunque il contratto nazionale invariato.

Che tipo di rapporti intercorrono tra i Cobas ed i sindacati ufficiali CGIL, CISL e UIL?

Praticamente nessun rapporto, in quanto loro non vogliono neanche ammettere che esista un'area di organizzazione sindacale che non ha professionisti (nessuno di noi fa il sindacalista per mestiere, siamo lavoratori e lavoratrici che si difendono nel tempo libero organizzandosi sindacalmente) e che mette in discussione il loro monopolio. Per cui la loro forma di difesa è ignorare qualsiasi tipo di rapporto con noi, non accettare nessun dialogo e non accettare soprattutto che vengano fissate delle regole per stabilire chi ha diritti e chi no, anzi sono loro che fanno il possibile per toglierci le assemblee ed i diritti minimi che abbiamo. Più che di rapporti buoni o cattivi, parlerei di non-rapporti, ma non per nostra responsabilità.