

## Dicembre 2003 – gennaio 2004: gli scioperi degli autoferrotranvieri in Italia

di *Cosimo Scarinzi*

*Che cos'è un blocco del traffico  
di fronte all'orrore dell'ordinario traffico metropolitano?*

### *Alcune considerazioni preliminari*

Uno degli ultimi scritti di Paul Mattick si intitola “Nuovo capitalismo e vecchia lotta di classe” e in quel testo l'autore sviluppa la tesi che la crisi dell'economia mista, quella che impropriamente molti definiscono stato sociale, avrebbe determinato un vero e proprio riformismo al contrario consistente nella distruzione delle conquiste e delle garanzie che i lavoratori hanno ottenuto nell'età dell'oro del capitalismo venuta nei decenni immediatamente seguenti la seconda guerra mondiale.

Al riformismo al contrario Mattick riteneva che si sarebbe opposta la ripresa della vecchia lotta di classe basata sull'autoattività dei lavoratori non più inquadrabili nelle organizzazioni statalizzate del movimento operaio<sup>1</sup>.

Una valutazione delle recenti lotte dei lavoratori del trasporto urbano e degli aeroporti deve, a mio avviso, porre l'accento su alcune questioni non contingenti che proverò a riassumere:

I lavoratori del trasporto erano, sino a non molto tempo addietro, per la gran parte, una classica aristocrazia operaia. La collocazione in un segmento strategico della riproduzione sociale dava, e, nonostante tutto, da, loro un potere contrattuale tale da permettere l'ottenimento di buoni salari, della garanzia del posto di lavoro, di condizioni di lavoro migliori di altri settori della working class.

Si tratta, di norma, di lavoratori ad alto tasso di sindacalizzazione, con una formazione culturale e professionale discreta, caratterizzati da una cultura di gruppo che si trova raramente in altre categorie.

Le loro attuali lotte possono, se si tiene conto di queste caratteristiche dei diversi settori di questi lavoratori, essere interpretate come lotte contro la proletarizzazione<sup>2</sup>.

D'altro canto, se non sposiamo una visione apologetica della nascita del movimento operaio, è perfettamente evidente che le prime organizzazioni di classe non sono espressione degli strati più poveri, deboli, sfruttati della working class ma proprio dei settori semiartigiani della forza lavoro che resistono al degrado delle condizioni di vita e di lavoro.

Come si è spesso rilevato, la proletarizzazione è un processo straordinariamente doloroso, un sentirsi strappare la pelle di dosso, un perdere autonomia, identità, relazioni sociali.

La refrattarietà rispetto a questa dinamica, di regola, non è di tale forza da impedire la proletarizzazione stessa ma ne determina in misura significativa i caratteri, le lotte concorrono a definire cultura, identità, condizioni materiali del nascente nuovo proletariato esattamente come è avvenuto per le vecchie generazioni operaie.

I processi di privatizzazione dei servizi, che non colpiscono solo i trasporti, anzi, sono presentati dall'apologetica dominante come una riduzione dell'invasione dello stato rispetto alla società civile e come l'attacco a degli intollerabili privilegi che caratterizzerebbero i lavoratori di questi servizi,

---

<sup>1</sup> Si tratta, a mio avviso, di una tesi per molti versi unilaterale nel senso che attribuisce all'andamento dei salari e delle garanzie sociali una rilevanza che va, quantomeno, posta in relazione con altri fattori quali l'evolvere delle mentalità, delle culture politiche, delle modalità di organizzazione formale ed informale delle classi subalterne ma continuo a ritenerla, per l'essenziale, tutt'altro che infondata.

<sup>2</sup> Con questa definizione non intendo riferirmi ad un inesistente carattere di “classe media” dei lavoratori del trasporto ma a un processo tipico dello sviluppo del modo di produzione capitalistico e, cioè, ad una continua pressione per togliere alla working class i margini di autonomia che ha conservato o conquistato. Proprio in fasi di riformismo all'incontrario come l'attuale i processi di destrutturazione delle garanzie sociali determinano il deteriorarsi delle condizioni di vita e di lavoro sui segmenti della working class che, nella fase dell'età dell'oro del capitalismo, avevano conquistato condizioni decenti di sussistenza.

attacco volto a garantire ai cittadini servizi concorrenziali dal punto di vista dei costi e di migliore qualità.

Siamo, con ogni evidenza, di fronte ad una doppia menzogna.

In primo luogo, lo stato non solo non si ritira dalla società ma, al contrario, gestisce queste vere e proprie nuove recinzioni<sup>3</sup> al fine di favorire gruppi di potere che si appropriano, sotto costo, di quote di ricchezza sociale accumulata grazie al lavoro ed al denaro dei salariati e, per imporre questo processo di traumatica trasformazione sociale, svolge appieno la sua funzione propria, quella di garante dell'ordine sociale mediante, nel caso italiano la cosa è evidentissima, una legislazione antisciopero<sup>4</sup> che, a partire dal 1990, ha disarmato i lavoratori dei servizi a fronte delle operazioni di vera e propria macelleria sociale che hanno vissuto.

In secondo luogo, i mitologici ed astratti cittadini, di norma definiti prima come utenti e poi come clienti, hanno visto crescere i costi dei servizi sociali e scadere la loro qualità. Gli stati e gli imprenditori hanno, questo è evidente, utilizzato il rancore di settori di salariati del settore privato contro quelli del settore pubblico, rancore non sempre immotivato se ci riferiamo alla burocrazia statale, per isolare i lavoratori dei servizi ma, come si suol dire, i fatti hanno la testa dura e la massa dei lavoratori si è ben presto resa conto che si continua a viaggiare in carri bestiami, che le linee ferroviarie sono state tagliate, che l'unico "vantaggio" delle privatizzazioni consiste nel pagare prezzi "europei" per servizi pari o peggiori rispetto a prima.

Le lotte degli autoferrotranvieri che si sono svolte fra il dicembre 2003 ed il gennaio 2004 hanno una rilevanza tale che meritano, ora che quella lotta sembra lontana, una ricostruzione ed una riflessione che possa servirci a comprendere le potenzialità ed i limiti del conflitto industriale negli anni che ci attendono.

Pongono, infatti, all'ordine del giorno tutte le questioni essenziali dell'oggi: la natura e i limiti della lotta sindacale, la resistenza contro la precarizzazione, il rapporto fra i diversi settori della working class.

Milano 1 dicembre

Il 1 dicembre 2003 gli autisti dell'ATM di Milano hanno realizzato l'unica possibile critica pratica rispetto ad una legislazione sul diritto di sciopero che consegna i lavoratori stessi al pieno dispiegarsi del dispotismo aziendale ed hanno dato l'avvio ad una serie di scioperi che hanno movimentato la situazione sino al 30 gennaio 2004.

Trasformando lo sciopero rituale di CGIL-CISL-UIL, limitato ad una precisa fascia oraria, in uno sciopero dell'intera giornata e senza preavviso hanno dimostrato la vulnerabilità della struttura

---

<sup>3</sup> Comparabili a quelle che, nei secoli che precedettero la vera e propria rivoluzione industriale in Gran Bretagna, determinarono l'espulsione dalla terra di consistenti masse di contadini destinati a divenire lavoratori industriali.

<sup>4</sup> Certamente, quando scioperano i servizi essenziali, vi sono problemi veri di rapporto fra scioperanti e resto dei lavoratori, certamente è necessario un sindacalismo indipendente che sappia collocare le lotte aziendali e categoriali in una prospettiva più ampia ed è necessario ragionare seriamente sulle forme di mobilitazione e di coinvolgimento degli utenti.

Le lotte radicali di settori particolari di lavoratori scontano oggi la burocratizzazione delle relazioni sociali, la mancanza di un movimento di classe indipendente capace di produrre pratiche di solidarietà adeguate e di superare stabilmente la frantumazione del movimento dei lavoratori alla quale hanno lavorato da decenni governi, padronato e dirigenti della destra e della sinistra.

Ma questo è un problema nostro e non delegheremo certo ai governi e ai burocrati sindacali il compito di stabilire quali siano le corrette relazioni fra i diversi segmenti dei lavoratori.

Va, anzi, anche detto, senza alcuna ambiguità, che è proprio la normativa antisciopero il primo ostacolo da abbattere se si vuole andare in questa direzione.

Se, infatti, i lavoratori, per scioperare devono farlo "a sorpresa" pena la vanificazione dello sciopero stesso, è chiaro che i disagi per i cittadini non possono che crescere.

Paradossalmente, sono proprio i nemici della libertà di sciopero a rendere gli scioperi selvaggi tanto devastanti.

produttiva e sociale metropolitana. Secondo la Camera di Commercio di Milano lo sciopero ha impedito a 150.000 persone di recarsi al lavoro ed ha comportato un danno per le imprese per 140 milioni di euro.

In sintesi, lo sciopero del 1 dicembre ha realizzato quello che è l'obiettivo fisiologico degli scioperi: fare male all'avversario e, nel caso in questione, al Comune di Milano guidato dall'ineffabile Gabriele Albertini e all'insieme del padronato.

È, d'altro canto, perfettamente chiaro che la normativa antisciopero ha un unico obiettivo e cioè quello di impedire ai lavoratori che la subiscono (trasporti, scuola, sanità ecc.) la possibilità di contrastare efficacemente il taglio delle retribuzioni e dell'organico e l'esternalizzazione di quote crescenti di lavoratori.

I "difensori" degli interessi generali della cittadinanza, politici, burocrati sindacali, imprenditori hanno manifestato orrore di fronte alla mala creanza degli scioperanti milanesi come avevano fatto, mesi prima, quando il personale di bordo degli aerei Alitalia ha bloccato il servizio mediante una "malattia di massa". Allora i catoni della mutua che ci deliziano condannarono la mancanza di franchezza dei lavoratori, a dicembre hanno condannato la loro aggressività.

In un caso come nell'altro il loro vero obiettivo è la ripresa di iniziativa da parte dei lavoratori, una ripresa di iniziativa faticosa e complessa e che ha le sue radici nell'insopportabilità della situazione attuale.

Anche l'ultimo somaro, infatti, dovrebbe avere consapevolezza del fatto che se migliaia di lavoratori fanno, e sanno bene di farlo, uno sciopero vietato dalla legge è perché sono giunti al convincimento che con le attuali regole si va solo al macello.

È stato, infatti, evidente a tutti un fatto che, sul piano razionale, era noto da anni: la legge 146/90, mi si consenta la citazione maoista, è una tigre di carta<sup>5</sup>.

È certamente efficace come blocco rispetto a scioperi di minoranza, taglia le gambe ai sindacati non istituzionali che sono sottoposti a severe sanzioni se indicano scioperi irregolari e cioè gli unici efficaci ma non funziona bene o non funziona affatto se la situazione si radicalizza e si danno scioperi di massa non indetti formalmente da nessun sindacato.

I lavoratori del settore sono quasi 120.000, le imprese circa 200 e fra il 2002 ed il 2003 vi sono state 212 ore di sciopero per un contratto che vedeva i sindacati istituzionali richiedere 106 euro lordi d'aumento che avrebbero dovuto recuperare il differenziale fra inflazione programmata ed inflazione reale per il biennio 2000 - 2001 e l'inflazione programmata per il 2002 - 2003.

Si era, insomma, di fronte ad una piattaforma tutt'altro che esaltante e radicale. Il sindacalismo di base, che pure nel settore è presente, ha, ovviamente, una piattaforma diversa ma è bene ricordare che lo sciopero del 1 dicembre non si è sviluppato su questa piattaforma<sup>6</sup>.

Eppure l'Asstra, l'associazione che rappresenta le aziende del settore non ha potuto chiudere il contratto per il banale motivo che il governo nazionale non ha garantito le risorse necessarie.

---

<sup>5</sup> Basta pensare, a questo proposito, allo sciopero degli autoferrotranvieri di Trieste di un paio di anni addietro che sono stati assolti in tribunale dall'accusa di comportamento illegale ed alla malattia di massa di un anno addietro dei lavoratori dell'Alitalia che lasciato disarmato l'avversario dal punto di vista legale. Detto ciò, non va sottovalutato, anzi, il rischio che la legislazione sul diritto di sciopero subisca, a breve, un secco peggioramento.

<sup>6</sup> Ancora una volta, il movimento reale della lotta di classe, con tutti i suoi limiti e contraddizioni, pone alle organizzazioni formali del movimento dei lavoratori problemi importanti e mette in crisi le strategie costruite negli anni.

In particolare, il sindacalismo alternativo dimostra una correttezza di fondo nelle posizioni di dura critica alla legislazione antisciopero ma una capacità d'iniziativa, a mio avviso, insufficiente.

Va, infatti, rilevato che lo schema sul quale si è strutturato e cioè la presa di distanza dalle piattaforme di CGIL-CISL-UIL è necessario ma non sufficiente, non basta individuare obiettivi corretti sotto il profilo sindacale per battere il sindacato istituzionale e, soprattutto, per battere il padrone.

È necessario che le proposte del sindacalismo di base siano immediatamente connesse a forme di lotta e di iniziativa adeguate alle piattaforme stesse e che vi sia un intreccio efficace fra indipendenza progettuale, capacità di colpire l'avversario, pratica assembleare e che questo intreccio sia tale da determinare un'identità forte e chiara.

Da un punto di vista tecnico, ed è evidente che non si tratta essenzialmente di un problema tecnico, ci si è trovati di fronte ad una sovrapposizione di ruoli: le imprese e la loro associazione, le regioni ed i comuni, il governo centrale.

Le imprese contrattano ma non hanno risorse, il governo non contratta ma decide delle risorse, gli enti locali, in particolare in Lombardia, cercano di giocare un ruolo maggiore rispetto al passato ma devono fare i conti con i limiti delle risorse a loro disposizione e del loro potere.

In realtà vi sono state diverse contrattazioni: quella fra Asstra e governo, quella fra enti locali e governo, quella fra sindacati ed Asstra e, dopo lo sciopero del 1 dicembre, quella fra lavoratori e sindacati.

La politica governativa sembra di facile comprensione: taglio delle risorse agli enti locali e alle aziende che sono lasciati gestire le tensioni e, nello stesso tempo, preparazione, di fatto, del passaggio alla gestione aziendale regionale ed aziendale della materia.

Il fatto è che siamo in una situazione di guado, non funziona il vecchio modello di contrattazione centralizzata e non funziona nemmeno un eventuale nuovo modello di contrattazione regionale ed aziendale ed il prezzo della situazione lo pagano, e non è una novità, i lavoratori che non si vedono riconosciuto nemmeno quanto è previsto dalla concertazione.

I massimi dirigenti di CGIL, CISL e UIL, tanto per non smentirsi, si sono affrettati a condannare lo sciopero<sup>7</sup>.

In cosa consiste la dichiarazione in merito all'“l'essere a fianco dei lavoratori” non ci è chiaro, quello che è evidente è che centinaia di ore di sciopero fatte secondo le “regole” nel 2002 e nel 2003 non hanno spostato nulla e si sono risolte in una perdita secca per i lavoratori. D'altro canto, non ci risulta che le “regole” in questione siano state consegnate direttamente dal buon dio a Mosé sul Monte Sinai ed, anzi, è noto che sono state concordate dal governo e dagli stessi sindacati che ne invocano il rispetto.

Di fronte allo sciopero “selvaggio” Epifani e i suoi sodali scoprono che i lavoratori sono esasperati, se fossero in buona fede, e sappiamo che la buona fede si compra al mercato a un tanto al chilo, dovrebbero chiedersi le ragioni di questa esasperazione.

Il comune di Milano, il padronato e la destra hanno chiesto immediatamente sanzioni severe contro gli scioperanti, oltre che di multe si è parlato immediatamente di denunce per “violenza privata”, la Commissione di garanzia per l'esercizio del diritto di sciopero ha proposto un accrescimento dei propri poteri e al loro soccorso è corsa la sinistra “riformista” con in testa il buon Pietro Ichino, campione del giuslavorismo, che preme su CGIL-CISL-UIL perché non dimostrino alcuna cedevolezza<sup>8</sup>.

Nei giorni che hanno immediatamente seguito lo sciopero è circolata una lettura dei fatti suggestiva anche se, a mio avviso, parziale. Sembra che sia stata la stessa Asstra a prospettare ai sindacati istituzionali e, in particolare, a CISL e UIL l'opportunità di “scaldare” la situazione al fine di ottenere risorse aggiuntive dal governo (i tre centesimi di accisa sulla benzina) per finanziare il contratto. Ammesso che sia vero è altrettanto vero che non è credibile che i quadri CISL e UIL siano stati in grado di manovrare i lavoratori e di “indurli” ad uno sciopero selvaggio, al massimo si può pensare

---

<sup>7</sup> Guglielmo Epifani, Cgil, ha, finalmente dopo due millenni, battuto Ponzio Pilato affermando:

”Non condividiamo e condanniamo, la categoria è esasperata da due anni di ritardo ma quando si sciopera bisogna rispettare le regole. Il sindacato è a fianco di questi lavoratori e capisce anche l'esasperazione. Bisogna però essere molto netti e chiari quando si violano le regole è sbagliato, è inammissibile perché così si prendono in ostaggio altri lavoratori” da “Il Manifesto” del 2 dicembre 2003

<sup>8</sup> Quando si leggono su “Il Corriere della Sera” del 2 dicembre titoli come “L'urlo della città: licenziatevi” e, sulla prima pagina de “La Stampa” dello stesso giorno il fascista putrescente Forattini presenta gli scioperanti come stupratori, è perfettamente chiaro quale sia la posta in gioco: la libertà sindacale e la stessa possibilità di condurre lotte efficaci.

che un'attitudine diversa rispetto a quella usuale di settori dell'apparato sindacale abbia lasciato spazio all'iniziativa autonoma degli autoferrotranvieri milanesi.

D'altro canto, la stessa Regione Lombardia ha proposto di chiudere il contratto su base regionale e di garantire risorse aggiuntive e, per la verità, CISL e UIL si sono dimostrate disponibili ad un'operazione del genere.

### *Lo sciopero del 15 dicembre*

Lo sciopero degli autoferrotranvieri, indetto da CGIL-CISL-UIL per recuperare il movimento e dall'insieme dei sindacati di base per dare sbocco alla tensione alla lotta unitaria che cresceva fra i lavoratori, del 15 dicembre era, con ogni evidenza, atteso come una verifica della situazione nella categoria e non solo.

L'11 dicembre gli operai dell'Alitalia di Fiumicino erano scesi in sciopero spontaneo contro la minaccia di 4100 licenziamenti e la mancanza del riconoscimento dei, sia pur miserevoli, aumenti contrattuali e avevano bloccato per due ore l'autostrada Fiumicino Roma con alcuni tafferugli con la polizia.

Era, insomma, evidente che lo sciopero del 1 dicembre aveva colpito l'immaginario di ampi settori dei lavoratori e che il modello milanese rischiava di estendersi a macchia d'olio.

Ed effettivamente questa estensione c'è stata se lo sciopero selvaggio è stato particolarmente forte a Torino ed a Brescia<sup>9</sup>, fatti simili sono avvenuti a Perugia ed a Firenze mentre ha rifatto la sua comparsa quella che potremo definire "malattia selvaggia".

Una valanga di certificati di malattia, con punte del 60%, è pervenuta alle aziende del trasporto urbano a Bari, Brescia, Castrovillari, Cosenza, Foggia, Genova, Napoli, Torino.

Non si tratta, questo è evidente, della forma di lotta più nobile che vi sia ma esprime a pieno la stanchezza dei lavoratori rispetto ad una situazione di degrado salariale e normativo e il tentativo di aggirare la normativa antisciopero.

I moralisti del sindacalismo farebbero bene a ricordare che il sabotaggio è una forma di azione alla quale i lavoratori tendono a ricorrere quando è bloccata la possibilità della lotta aperta e, in questo caso, contro lo sciopero selvaggio si erano schierati le aziende, il governo, i sindacati istituzionali.

Non solo, infatti, vi erano state riunioni nelle prefetture con i sindacati ma agli autisti è arrivata la precettazione e davanti ai depositi è stata inviata la polizia. La cosa più divertente è avvenuta a Torino dove gli autisti sono stati precettati mediante una SMS. Che il prefetto comunichi con i lavoratori su di un cellulare è un segno della potenza dell'innovazione tecnologica.

Ma, e non è una novità, a decidere non sono la tecnica o la volontà della burocrazia sindacale ma quella delle donne e degli uomini che si sono messi in sciopero.

D'altro canto, lo stesso intervento della polizia per far togliere i picchetti era di scarsa efficacia per almeno due motivi:

- anche senza picchetto molti lavoratori si sono rifiutati di uscire dai depositi;
- molti di quelli che, temendo sanzioni, sono usciti hanno applicato il boicottaggio facendo andare i mezzi a velocità ridottissima ed applicando alla lettera i regolamenti.

---

<sup>9</sup> Un buon esempio delle tensioni determinata dagli scioperi selvaggi del 15 dicembre lo possiamo riscontrare nelle citazioni seguenti:

"I casi sono due: o siamo di fronte a un vistoso scollamento fra i dirigenti sindacali e una base che non segue più le loro indicazioni oppure qualcuno nella riunione di domenica ha barato rappresentandoci volutamente una realtà falsa"

Sergio Chiamparino, sindaco di Torino su "La Repubblica" del 16 dicembre 2003

"Vorrei che il sindaco venisse nei depositi a cercare di calmare gli animi...Se vuole accusarmi di avere organizzato i blocchi sottobanco ha sbagliato numero di telefono....Noi ci siamo dati da fare sin dall'alba per garantire il rispetto della legge. Ma la situazione è talmente esasperata che bastano pochi lavoratori a convincere gli altri a forme di protesta illegali"

Franco Badii, della CGIL torinese, segretario di categoria sempre su "La Repubblica" del 16 dicembre 2003

Se a Torino la polizia si è presentata davanti ai depositi, a Brescia è penetrata all'interno sotto la guida di un eroe delle giornate di Genova.

L'irruzione, in effetti, non è servita a nulla per il banale motivo che i lavoratori si sono seduti per terra e si sono rifiutati di uscire.

La polizia democratica e repubblicana non si è spinta, come le camice nere durante gli scioperi del 1944, a far uscire i mezzi con alla guida i militi (d'altronde nel 1944 il principale effetto di questa scelta fu la distruzione di un buon numero di mezzi a causa dell'imperizia dei conducenti).

Alcune considerazioni sullo sciopero del 15 dicembre sono possibili:

- l'effetto domino ha funzionato. Molti lavoratori hanno pensato che se era stato possibile bloccare Milano altrettanto si poteva fare altrove;
- il controllo sindacale è stato inadeguato. È evidente che molti iscritti e delegati dei sindacati istituzionali hanno scioperato e che i gruppi dirigenti di CGIL-CISL-UIL hanno, diciamo così, qualche problema;
- la forza stessa della mobilitazione ha modificato la percezione degli scioperi nel trasporto a livello generale<sup>10</sup>. Si parla, è ovvio, del fatto che gli scioperi dei trasporti "colpiscono altri lavoratori" ma si parla anche, e questo è il fatto politicamente importante, della condizione salariale del personale, degli effetti della precarizzazione e, soprattutto, del fatto che l'attuale normativa antisciopero ha favorito lo smantellamento dei servizi pubblici.

Gennaio 2004

Il Coordinamento di Lotta degli Autoferrotranvieri, nato dalla mobilitazione e che raccoglie i sindacati alternativi presenti nel settore del trasporto urbano e consistenti gruppi di lavoratori non organizzati dal punto di vista sindacale o che fanno ancora riferimento ai sindacati istituzionali ha organizzato due scioperi, che hanno visto una buona adesione il 9 ed il 30 gennaio.

Un dato che colpisce in queste settimane è l'alone di simpatia che circonda gli scioperi<sup>11</sup>.

Lascio ad altri la dubbia pretesa di fare ed esibire sondaggi attendibili, mi limito a partire dalla mia diretta esperienza e da quella di molte persone che frequento. È evidente che, nonostante questi scioperi abbiano creato problemi reali a molte persone e nonostante la campagna del governo e dei sindacati istituzionali a difesa degli "utenti", molte persone hanno visto negli scioperi degli

---

<sup>10</sup> Oggi moltissimi cittadini italiani sanno come è andata la vertenza dei ferro-tranvieri. Sanno che il loro contratto è stato violato per due anni, e che ciascuno di loro vantava crediti per migliaia di euro dalla azienda. Sanno anche che i tranvieri, nonostante l'adeguamento strappato dai sindacati (e che non tutti hanno accettato) ricevono uno stipendio molto leggero, non certo al livello della durezza del loro lavoro. Sanno che molte famiglie di tranvieri vivono, magari in quattro persone, con ottocento o mille euro al mese, e la metà - o di più - se ne va per l'affitto. Quindi sono sotto la soglia di povertà, anche se hanno un impiego fisso e di notevole importanza.

Come mai moltissimi italiani, che fino a un mese fa ignoravano tutto sul contratto dei tranvieri, ora lo conoscono così bene? Perché i tranvieri milanesi (e poi di altre città), con un atto sovversivo e illegale, hanno scioperato a gatto selvaggio e paralizzato le città, creando enormi disagi tra la gente.

Piero Sansonetti "I lavoratori fantasma" da L'Unità del 27 dicembre 2003

<sup>11</sup> "...una volta c'era una parola di cui sono orgogliosa e che fa parte della mia infanzia: proletariato. Oggi purtroppo non la usa più nessuno....E' il proletariato che ha sempre alimentato la nazione. Ci dovrebbe essere più rispetto. Se questa classe sociale si ferma la nazione cade. Oggi, invece, tutti se la sono presa con i tranvieri, ma si sono accorti di loro solo quando si sono fermati."

Carla Fracci, intervista a "La Repubblica" del 5 dicembre 2003

autoferrotranvieri un segnale di rivolta e di rottura della gabbia di ferro che condiziona la possibilità dei lavoratori, di tutti i lavoratori, di esprimere la loro contrarietà al degrado che viviamo.

Persino i tentativi di presentare gli autoferrotranvieri come dei privilegiati ben pagati e scarsamente operosi non ha funzionato come l'avversario si aspettava e sappiamo bene come la gretta invidia reciproca fra i diversi settori della working class abbia potentemente funzionato per favorire la frantumazione politica della classe: lavoratori industriali contro pubblici dipendenti, precari contro lavoratori con un posto fisso, giovani contro anziani e via dicendo.

L'azione, insomma, ha avuto il potere di cambiare il quadro di riferimento di ogni presa di posizione sulla questione sociale assai più di diecimila discorsi magari ben argomentati e fondati.

Non sto, naturalmente, negando la funzione positiva di un discorso critico sull'esistente ma ponendo l'accento sul fatto che la critica teorica e la volenterosa propaganda trovano nella prassi la loro verità pratica e ne vengono straordinariamente arricchite, verificate, potenziate.

Vale la pena di riflettere sulle similitudini e sulle differenze rispetto alla "lotta sporca", alla radicale mobilitazione dei lavoratori delle imprese di pulizia della FS che, nell'inverno – primavera 2002 paralizzarono il traffico ferroviario, diedero vita a coordinamenti di lotta, si opposero con tutti i mezzi che furono in grado di utilizzare ai licenziamenti di massa ed al degrado delle loro vite

Si trattò di una lotta, come quella degli autoferrotranvieri straordinaria, come quella degli autoferrotranvieri toccò il delicato settore del trasporto e riuscì a bloccare parzialmente i processi di espulsione dal lavoro di migliaia di persone nonostante le minacce di gravi sanzioni contro gli scioperanti, minacce che furono vanificate dalla mobilitazione di massa che rese impraticabile la repressione.

Vi è, però, una differenza importante, noi sappiamo bene che i lavoratori delle imprese di pulizia sono gli iloti della moderna società industriale, il sottoproletariato all'interno del proletariato sia per reddito che per garanzie. La loro rivolta, che ha assunto immediatamente caratteri radicali, era, da questo punto di vista, "normale".

Al contrario, gli autoferrotranvieri sono un settore centrale della working class, un segmento di forza lavoro che per competenze, collocazione produttiva, coesione interna ha sempre giocato un ruolo importante dal punto di vista politico e sindacale.

Ricordo, per personali esperienze e frequentazioni, i Comitati Unitari di Base che si svilupparono all'ATM di Milano nel 1969 e il legame con una storia decennale di lotte e di organizzazione che stava alle loro spalle e che rimandava agli scioperi del 1944 svoltisi sotto l'occupazione tedesca e pagati con la deportazione e la morte di molti lavoratori.

La loro mobilitazione è un segno che non ne può più lo stesso corpo centrale della classe, quel segmento sociale dalla cui, relativa, tranquillità dipende la stessa tenuta dell'ordine sociale.

Dunque gli scioperi degli autoferro hanno posto all'ordine del giorno la questione salariale. Il continuo impoverimento della massa dei lavoratori dipendenti, quell'impoverimento che è stato concertato fra padronato governi e sindacati e presentato come inevitabile, è oramai non tollerabile e, soprattutto, non tollerato.

Già da alcuni anni il porsi come centrale della questione salariale era evidente ma la lotta degli autoferrotranvieri ne ha svelato il carattere radicale e ha lanciato un preciso segnale all'insieme della classe: è possibile rompere la gabbia della concertazione e della legislazione antisciopero, è possibile farlo collettivamente, è possibile vincere.

Contemporaneamente, la lotta degli autoferrotranvieri pone in evidenza gli effetti devastanti della precarizzazione della working class. Le imprese del trasporto urbano, come tutte le imprese, hanno usato a man salva la legislazione che ha destrutturato il mercato del lavoro e l'impossibilità per i lavoratori di opporsi sino a quando restavano sul terreno della legalità per assumere personale con Contratto di Formazione Lavoro riducendone radicalmente retribuzioni e diritti di un numero crescente di lavoratori. La lotta ha ricomposto il fronte fra lavoratori fissi e lavoratori assunti con CFL. Un altro segnale importante delle possibilità di ricomposizione di un fronte di classe sulla cui scomposizione si è prodotta una letteratura sin troppo vasta a fronte di una disponibilità all'intervento pratico e quotidiano da parte degli stessi compagni, a mio avviso, sovente inadeguata. Penso, a questo proposito, a quanto si va sviluppando nell'universo del feudalesimo industriale del call center.

Gli scioperi, è bene insistere su questo punto, hanno funzionato perché non hanno rispettato la legislazione antisciopero.

Non si tratta, almeno a mio avviso, di fare un'apologia, tanto stupida quanto deviante, dell'illegalità. L'illegalità non è un valore in sé, altrimenti il barista medio che non batte lo scontrino quanto ti serve il caffè sarebbe un'avanguardia della rivoluzione sociale. Il vero passaggio a nord ovest per il movimento di classe è la presa d'atto che solo l'esercizio della forza collettiva su precisi obiettivi permette di ottenere dei risultati e che questa forza si esercita solo se si è in grado di spezzare i vincoli che l'avversario ci vuole imporre. A questo punto, la norma appare esattamente per quello che è: uno strumento delle classi dominanti e dello stato per imporre il proprio dispotismo e come tale è trattata. Scioperando fuori delle norme gli autoferrotranvieri si sono bruciati i vascelli alle spalle e hanno imposto, al di là di qualsiasi progetto precostituito, nuove regole del gioco.

Il movimento degli autoferrotranvieri è stato spontaneo, questo è evidente, se abbiamo chiaro che spontaneo non vuol dire cieco ed irriflesso. Certo, le contraddizioni fra sindacati istituzionali e governo, fra enti locali e governo centrale, fra aziende e ceto politico, fra segmenti del ceto politico hanno favorito lo sviluppo del movimento. Ma dicendo questo non facciamo che prendere atto di un fatto abbastanza ovvio, le contraddizioni dell'avversario sono un fattore favorevole al movimento di classe. Quello che conta è che le contraddizioni interne ai dominanti hanno dato spazio all'emersione della contraddizione radicale fra lavoro e capitale, fra dominanti e dominati.

La lotta di dicembre gennaio si è chiusa con un accordo generale che garantisce ai lavoratori, a livello nazionale, parte di quanto previsto dalla piattaforma di CGIL-CISL-UIL e, a livello locale, in molte aziende una cifra aggiuntiva in cambio di concessioni sull'organizzazione del lavoro.

Dal punto di vista sindacale, si può valutare questo accordo come inadeguato alla mobilitazione espressa dai lavoratori o come il prodotto, comunque, di una mobilitazione che ha sbloccato la situazione.

Se si crede, come credo, che non vi sono mai "buoni" accordi ma solo accordi che ratificano un rapporto di forza le considerazioni che si possono fare sono due:

- in primo luogo quelli che possiamo definire come veri e propri controfuochi. È evidente che, se un movimento sorprende, in qualche misura, gli stessi militanti più radicali, lo fa ancora di più per quel che riguarda le controparti governative ed imprenditoriali e gli apparati sindacali. Ma la sorpresa non è l'annichilimento. Le aziende hanno lavorato a segmentare le categorie concedendo aumenti dove se ne davano, dal loro punto di vista, le condizioni. Sappiamo benissimo che non si tratta di aumenti straordinari ma, con questi chiari di luna, non è poco, anzi.
- paradossalmente ma non troppo, la mobilitazione degli autoferrotranvieri ha favorito l'accentuazione del ruolo della contrattazione aziendale sulla quale puntavano il padronato e settori del sindacato istituzionale con in testa la CISL e ha stimolato l'apparato sindacale istituzionale ad assumere posizioni più "radicali" nei confronti del governo<sup>12</sup>.

---

<sup>12</sup> «Fino a 10 anni fa il rischio era quello di avere un terzo di esclusi. Oggi non è più così. Oggi sembra che questa piramide si sia rovesciata e che ci sia soltanto un terzo della popolazione che sta bene, mentre un altro terzo è povero e la parte restante rischia. Negli ultimi dieci anni, poi, è aumentato il divario retributivo tra Nord e Sud»

«La lotta è nei fatti, sta già avvenendo....Di fronte alle difficoltà delle famiglie c'è una mobilitazione che cresce. Tanto più se il governo non dà risposte. Il malessere sociale c'è. O il sindacato lo governa o questo sfocia nel ribellismo o nel corporativismo»

Guglielmo Epifani da "Il Corriere della Sera" del 2 febbraio 2004



- la mobilitazione degli autoferrotranvieri ha spostato su posizioni critiche verso la concertazione settori non marginali di lavoratori e militanti. La rete organizzativa che si è costruita sulla base di quest'esperienza potrà giocare un ruolo sul medio periodo.

In estrema sintesi, due approcci vanno evitati, l'esaltazione di un'esperienza che non era, né poteva essere, l'espressione di una svolta radicale del movimento di classe e la sottovalutazione di quanto ha espresso e, soprattutto, ha anticipato e permesso di comprendere sulle modalità della moderna lotta di classe.