



Autoferrotranvieri e metalmeccanici una sola classe, una sola lotta!

di Eraldo Mattarocci

1990: dopo una campagna stampa senza precedenti tesa a dipingere i lavoratori del servizio pubblico come dei delinquenti irresponsabili e con la colpevole acquiescenza di Cgil-Cisl-Uil il Parlamento approva la legge 146 contro il diritto di sciopero;

1992: Cgil-Cisl-Uil si accordano con Confindustria e Governo sull'abolizione della scala mobile (meccanismo automatico di adeguamento parziale del salario all'inflazione);

1993: con gli accordi di luglio governo Amato, Confindustria e Triplice inaugurano ufficialmente la concertazione. I Contratti Collettivi Nazionali di Lavoro (CCNL) diventano quadriennali ed i sindacati confederali si impegnano a non rivendicare aumenti salariali superiori al tetto di inflazione programmato dal governo. Dopo due anni, con il rinnovo del secondo biennio del CCNL (parte economica), dovrebbe essere recuperata dai lavoratori la differenza tra l'inflazione programmata e quella rilevata dall'ISTAT, peraltro ben distante da quella reale.

Guarda caso, nel dicembre dello stesso anno viene sottoscritto da Cgil-Cisl-Uil l'accordo interconfederale sulle elezioni delle RSU nel quale si riservano di indicare (in modo mafioso) un terzo dei rappresentanti in quanto firmatari di contratto.

2000: il Governo di centrosinistra, con il pieno accordo di Cgil-Cisl-Uil, vara la legge 83 che restringe ulteriormente il diritto di sciopero.

2003: il 20 dicembre Cgil-Cisl-Uil firmano con il Governo e l'Associazione delle aziende di trasporto locale un accordo bidone che è ben distante dal recuperare quanto dovrebbe essere garantito dagli accordi del Luglio 1993 cioè la differenza tra inflazione programmata ed inflazione rilevata, insieme con gli arretrati.

Contratti di questo tipo sono stati sottoscritti per molte categorie, in pratica tutti tranne quello dei metalmeccanici, rinnovato dalle sole Fim e Uilm. Per questo i dirigenti dei sindacati confederali firmano, fiduciosi di poter far

passare questa ennesima svendita degli interessi dei lavoratori senza troppi problemi tranne l'opposizione, chiaramente messa in conto, degli iscritti ai Sindacati di Base. Ma, contrariamente alle loro previsioni, è tutta la categoria che insorge e con uno sciopero senza precedenti, spontaneo ed autorganizzato (sia pure con la copertura del sindacalismo di base) chiarisce al mondo dove possono autofilarsi non solo l'accordo, ma anche le leggi antischiopero. Dopo una serie di scioperi articolati in diverse città, il Coordinamento Nazionale di Lotta degli Autoferrotranvieri - che raggruppa al suo interno delegati di tutte le organizzazioni sindacali, comprese quelle confederali - ha organizzato ai primi di gennaio uno sciopero nazionale. Lo sciopero è riuscito molto bene, con punte di adesioni elevatissime in tutte le città più grandi comprese quelle, come Genova, dove il sindacato di base della categoria è debole.

È a questo punto che si inscrive l'ennesima provo-

cazione (come chiamarla diversamente?) di Cgil-Cisl-Uil che firmano un accordo locale a Milano con lo scopo chiarissimo di spaccare il fronte dei lavoratori, di demolire la contrattazione nazionale e di reintrodurre le gabbie salariali: non solo servi dei padroni, ma anche amici di Bossi. Con questa seconda firma la Filt-Cgil getta definitivamente la maschera e, schierandosi con Cisl e Uil, rivela la sua vera natura di sindacato giallo ed antioperaio. A questa frattura, deliberatamente perseguita, va addebitato il minor successo ottenuto dallo sciopero del 30 gennaio che, tuttavia, considerando l'ampiezza del fronte che raggruppa governo - sindacati confederali - commissione di garanzia, può considerarsi riuscito. La Filt-Cgil con il suo comportamento non solo tradisce gli autoferrotranvieri, ma pugnalala alla schiena anche la Fiom, l'organizzazione dei metalmeccanici della stessa confederazione che, in occasione del rinnovo del secondo biennio del CCNL (luglio 2001) fu

estromessa dalle trattative proprio perché non voleva firmare un accordo che non recuperava l'inflazione. Da allora i metalmeccanici hanno iniziato a lottare, senza successo, per far saltare quel primo accordo separato ed ora continuano a lottare, assolutamente isolati, per il rinnovo del CCNL perché non accettano quello firmato dalle sole Fim e Uilm. La lotta degli autoferrotranvieri è stata una boccata di ossigeno per tutto il movimento sindacale ed operaio, è la dimostrazione che si può lottare senza e contro i vertici burocratici delle tre confederazioni, veri e propri compagni di merende. Per i metalmeccanici è qualcosa in più, perché potrebbe significare la fine dell'isolamento cui sono costretti dall'assoluta mancanza di appoggio da parte della Cgil alla Fiom. Noi non siamo innamorati, come altri, della Fiom e tantomeno del suo gruppo dirigente, ma abbiamo sempre sostenuto che le scelte che questa organizzazione è stata costretta a fare spingono oggettivamente

per una ripresa del movimento di classe. Gli autoferrotranvieri hanno fatto un passo ulteriore ponendosi alla testa di questo movimento ma, proprio per la posizione che hanno conquistato, sono i più esposti alla repressione. Non è pensabile che vengano lasciati soli ad affrontarla, la solidarietà deve essere la più ampia possibile (deve comprendere anche quella degli utenti, a loro volta lavoratori) e coinvolgere non solo gli aderenti ai Sindacati di Base ma anche i lavoratori iscritti a Cgil-Cisl-Uil che, sicuramente, la pensano ben diversamente dai loro dirigenti.

Alle avanguardie dei lavoratori spetta il compito non solo di contribuire attivamente alla raccolta di fondi per la cassa di resistenza degli autoferrotranvieri, ma quello ben più difficile di appoggiarli allargando la lotta ad altre categorie, preparandosi già da ora a contrastare il tentativo di introdurre nuove e più repressive norme antischiopero.