

Documento FF.SS.

RESOCONTO DEL DIBATTITO SVOLTO FRA ALCUNI COMPAGNI FERROVIERI DI UDINE.

Ci siamo riuniti fra alcuni compagni ferrovieri e abbiamo discusso dei nostri problemi da un punto di vista di classe. Abbiamo constatato amaramente che, mentre nelle grandi fabbriche la grossa combattività degli operai e l'azione degli organismi di base hanno fatto segnare il passo alla politica collaborazionista del sindacato, imponendo una linea anticapitalista, tendente all'egualitarismo, nelle ferrovie il sindacato disgregava l'unità dei lavoratori, facendo passare la sua linea chiaramente collaborazionista, che non solo non tendeva all'egualitarismo, ma aumentava le divisioni già esistenti. Infatti attraverso il "riassetto" degli aumenti da proporzionali diventavano inversamente proporzionali (più a chi aveva da 1 a 6,5, e da 1 a 8,2).

Si è giunti a questa situazione perchè, anche se i ferrovieri hanno alle spalle una grande tradizione di lotta, queste lotte non si sono legate mai alle condizioni di lavoro, ma sono state soltanto lotte politiche su temi generali, che, in quanto egemonizzate dall'ideologia revisionista, sono state soltanto lotte ideali che non hanno mai messo in discussione il sistema capitalistico. Ne fanno fede, negli anni '50, le battaglie vincenti contro la "legge truffa" e la repressione scelbiana, e, negli anni '60, contro le manovre fasciste del governo Tambroni. Queste lotte, di carattere squisitamente politico, rivelano i loro limiti negli anni successivi, in seguito allo sviluppo e al consolidarsi del centro-sinistra. Prende corpo il programma di inserimento dei sindacati nell'area riformista, dopo aver felicemente portato a compimento il progetto del primo dopoguerra, teso a "ricostruire l'Italia".

Nel settore pubblico la parola d'ordine della pace sociale ottiene maggior successo che nel settore privato: i dipendenti statali appaiono infatti come categoria privilegiata, a causa dell'immagine che padroni e sindacati hanno creato, ma che in effetti non è vera, in quanto all'interno delle aziende pubbliche accanto a strati privilegiati esistono larghi strati di lavoratori accomunabili per le loro condizioni di vita e di lavoro agli operai delle fabbriche. I sindacati, in particolare nelle FF.SS., approfittano di questo luogo comune, che è funzionale al loro ruolo, concordato con l'Azienda, di garanti del processo di razionalizzazione capitalistica. Ecco allora accentuarsi il carattere interclassista-riformista delle rivendicazioni sindacali (es.: aumenti economici

proporzionali agli stipendi, proposte di ristrutturazione dei tra_sporti). Dunque, la politica di divisione dei ferrovieri, la sem_pre maggior differenziazione tra i lavoratori, hanno acuito le con_traddizioni fra le diverse qualifiche, favorendo così il sorgere delle organizzazioni corporative, i sindacati autonomi e di quali_fica. Così mentre i sindacati "unitari" sono anni che parlano di u_nità, la loro azione rivendicativa favorisce le divisioni ed il cor_porativismo a tutto danno di noi ferrovieri. Di pari passo, si re_gistra un fenomeno nuovo, che i sindacati preferiscono ignorare: la delega della base, che paga sulla propria pelle l'aumento del traf_fico e quindi dei ritmi di lavoro, assume un carattere fideistico, che si rivela di fatto nella partecipazione svogliata agli sciope_mi (del resto proclamati sempre più raramente). Una situazione dun_que piena di contraddizioni, che si risolvono però in un dissenso disorganizzato ed episodico (per es., le recenti elezioni per il rinnovo del consiglio d'amministrazione FF.SS., di cui fanno parte o delegati sindacali, hanno fatto registrare un'alta percentuale di astensioni). Questo clima di disinteresse e di passività della massa dei lavoratori ha un riflesso anche fra le avanguardie, ri_flesso che è caratterizzato dalla sfiducia nella possibilità di trasformare in senso classista questo stato di cose.

Negando l'unità su basi di classe, che è l'unica unità vincente, i sindacati cercano oggi un'unità di vertice. Però così facendo acui_scono le contraddizioni già esistenti: ecco il terreno su cui può inserirsi ed operare un organismo politico rivoluzionario. Politi_co perchè non intende crearsi un quarto spazio all'interno dell'a_rea sindacale all'insegna di un neo-corporativismo su basi populi_ste; rivoluzionario perchè considera irrinunciabili i contenuti an_ticapitalistici di lotta, che sono i soli in grado di smascherare efficacemente il collaborazionismo sindacale, offrendo nel contem_po uno sbocco alla protesta di base. A tale scopo risulta indispen_sabile il collegamento con organismi analoghi sorti dentro e fuori l'Azienda, così da evitare l'isolamento di fronte alla prevedibile reazione sindacale. Questo è già un modo diverso di intendere la lotta, che fa piazza pulita del pacifismo riformista: questi, pur di non creare fastidi a mamma-Azienda, dice di scioperare la dome_nica e le altre feste comandate.

Rifiutandosi come 4° sindacato, un organismo di base non rifiuta (come suggerirebbe un radicalismo piccolo-borghese) di utilizzare a proprio vantaggio (quando sia possibile) delle conquiste meramen_te sindacali, come per es. la commissione interna.

A questo proposito, non dimentichiamo gli insegnamenti del CUB di Roma Termini del 1970, i cui quadri più combattivi erano costituiti da ex-militanti sindacali.

Un organismo di base deve darsi una linea di massa: ecco il punto chiave. Che significa? Significa, partendo dagli interessi reali, quotidiani dei ferrovieri, ricostruire un'unità di classe, dispersa dalla politica di divisione sindacale. Nelle situazioni in cui siamo oggi è necessario formare un nucleo di comunisti ramificato nei diversi impianti. Que sto nucleo di comunisti, per assicurare una continuità ed una stabilità al lavoro di massa, deve garantire che l'organismo politico cresca su basi corrette e possa avere una propria vita autonoma. L'organismo di base, come prima cosa, deve porre degli obbiettivi unificanti di lotta.

In concreto e nel momento attuale, si impone la lotta per l'aumento degli organici e per la loro completa copertura, dopo l'esodo di personale provocato dai provvedimenti. Tale lotta non vuol dire soltanto reintegrazione di posti resisi vacanti, completata dall'assunzione fuori pianta del 5% degli agenti, ma va vista in rapporto all'aumento dei carichi e dei ritmi di lavoro. La soluzione sindacale di questo problema costituisce un'ulteriore prova di col laborazionismo. L'aumento dello sfruttamento si risolve di fatto nella contrattazione con l'Azienda di un compenso (chiamato "incentivante") che è un'accettazione incondizionata dei meccanismi di produzione capitalistica: una soluzione economica per un problema strettamente politico. Resta valido l'obiettivo alternativo delle 36 ore settimanali, inteso come obiettivo di classe per i ferrovieri che pagano la violenza padronale e il tradimento sindacale (manovali, manovratori operai ecc.), non come generalizzata diminuzione dell'orario di lavoro. Contemporaneamente va contestato lo strumento della "multa" e delle "note di qualificazione". La multa rappresenta la controrichiesta padronale alla richiesta sindacale dell'incentivante. Di essa non dobbiamo dare soltanto un giudizio morale (= residuo di paternalismo fascista, come le note di qualificazione), ma un giudizio politico. In definitiva l'Azienda, col pieno consenso sindacale, punisce i lavoratori per ogni momento di stanchezza, di rilassatezza, di rifiuto della logica del capitale. Gli obbiettivi enunciati non vogliono rappresentare una piattaforma organica, ma vogliono essere soltanto esemplificativi del fatto che sempre la conquista più grossa che vogliamo ottenere è l'unità reale e cosciente degli operai, per poter sconfiggere in quanto classe i padroni come classe.

L'attacco portato all'organizzazione del lavoro imposta nelle fer

rovie non può naturalmente andare disgiunto dal raggiungimento di obiettivi di natura puramente economica. Nella piattaforma rivendicativa '72 presentata dai sindacati, c'è un paragrafo-chiave, che prevede un "aumento mensile netto di almeno 15.000 lire, uguale per tutti". Indipendentemente dalla risposta governativa e dal relativo comportamento sindacale, questo ci sembra un buon punto di partenza. L'abbandono della proporzionalità rispetto agli stipendi da parte sindacale è un modo, abbastanza scoperto, di contenere la spinta della base, tentando nuovamente di catturarne il consenso.

Sindacati e Azienda si trovano perfettamente d'accordo (questa volta nel rimandarne la soluzione) su un altro problema: la sistemazione nei ruoli FF.SS. dei lavoratori degli appalti. Alcuni servizi ferroviari (es.: trasporto dei carri-merci a domicilio) sono gestiti da ditte private che realizzano grossi profitti mantenendo i propri dipendenti in condizioni di super-sfruttamento. Il gradualismo sindacale, coi suoi limiti di classe, qui esce sconfitto, e apre nuovi spazi per un intervento politico rivoluzionario, capace di collegare la lotta dei ferrovieri a quella dei lavoratori degli appalti, allargandola all'intera classe operaia, per battere con l'unità proletaria i padroni e i loro servi.