

U purpu u l'è cottu? Vedremo chi è il polipo.

Come sovente capita nel corso di accanimenti importanti un dettaglio apparentemente insignificante rende evidente un aspetto rilevante della situazione.

Leggo sul profilo facebook di Gad Lerner questa frase "Il mio affettuoso sostegno a Marco Doria, sindaco perbene di Genova. Don Gallo direbbe a Grillo di vergognarsi" accompagnata dalla foto del sindaco Doria in compagnia di Don Gallo.

Per certi versi stupisce che una persona intelligente come è Gad Lerner consideri centrale la difesa della onorabilità del sindaco Doria che per la verità nessuno ha messo in discussione a fronte dell'emergenza sociale che attraversa la città di Genova ma quest'attitudine ci dice qualcosa sulla distanza fra sinistra politica, anche nella sua versione "società civile" e la questione sociale.

E' infatti evidente che siamo di fronte a la dimostrazione, caso mai ve ne fosse bisogno della sostanziale irrilevanza della politica istituzionale. Per parte mia infatti resto convinto che anche se il sindaco si fosse chiamato Fieschi non avrebbe fatto né meglio né peggio.

Ritengo che una valutazione per quanto è possibile equilibrata degli eventi genovesi debba tener conto sia di alcune invarianze che di alcune importanti novità.

La pressione sul trasporto pubblico locale e di conseguenza sugli autoferrotranvieri e le conseguenti rivolte hanno punteggiato la storia sociale degli ultimi anni, basti ricordare, per fare un solo esempio lo sciopero selvaggio degli autoferrotranvieri milanesi del 2003.

La rivolta degli autoferrotranvieri genovesi è nata dal rifiuto di un progetto di privatizzazione dell'azienda nella quale lavorano ed ha preso di sorpresa avversari ed opinione pubblica per la sua radicalità e la sua tenuta ed ha portato ad una vittoria per quanto parziale e problematica.

Quanto è avvenuto a Genova, insomma, è una riprova che l'azione diretta fuori dai vincoli statuali si dimostra, ancora una volta, l'unico strumento reale di azione dei lavoratori.

Sappiamo bene che le lotte radicali dei lavoratori devono spezzare la burocratizzazione delle relazioni sociali, in forma inevitabilmente traumatica come traumatico è il blocco di una città come Genova per diversi giorni.

D'altro canto, paradossalmente, è proprio la normativa antis-ciopero il primo ostacolo da abbattere se si vuole ridurre il disagio per i cittadini.

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

A fronte di questa invarianza vi è però una novità positiva straordinariamente interessante e che gli stessi media istituzionali hanno dovuto registrare. Una parte consistente della popolazione, nonostante gli inevitabili disagi che ha subito, ha manifestato solidarietà nei confronti degli autoferrotranvieri in sciopero. Se escludiamo l'ipotesi di una straordinaria bontà d'animo della popolazione, resta come spiegazione quella che molti lavoratori e cittadini hanno visto in questo sciopero il manifestarsi di una supplenza rispetto a la passività sociale generale. E' un aspetto di quanto è avvenuto che meriterebbe una riflessione approfondita, è la forza nel suo aperto dispiegarsi che spazza via le ragnatele del ideologia dominante, le lamentazioni impotenti, la rassegnazione rancorosa.

Detto ciò resta vero che, quando scioperano i servizi essenziali, vi sono problemi di rapporto fra scioperanti e resto dei lavoratori e che è necessario un sindacalismo indipendente che sappia collocare le lotte aziendali e categoriali in una prospettiva più ampia e che è necessario ragionare seriamente sulle forme di mobilitazione e di coinvolgimento degli utenti.

Scontiamo insomma la mancanza di un movimento di classe indipendente capace di produrre pratiche stabili ed adeguate di solidarietà 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 e fra lavoratori ed utenti e, in ogni caso, alcuni passi avanti in questa direzione si sono dati.

Una caratteristica peculiare dello sciopero genovese è stata il fatto che fra gli autoferrotranvieri, dal punto di vista sindacale, non sono egemoni CGIL CISL UIL e che il primo sindacato è l'autonoma FAISA CISAL, seguita a distanza dalla CGIL mentre la CISL è poca cosa e la UIL è pressoché inesistente. La FAISA CISAL genovese è notoriamente un ircocervo che tiene insieme attitudini corporative, basta pensare allo striscione "Né rossi né neri solo tranvieri".

Piaccia o meno, a differenza che in altre situazioni, il sindacato istituzionale aziendale è stato presente nella mobilitazione e non è stato scavalcato da assemblee e coordinamenti di base.

Questo ruolo gli ha permesso, almeno a quanto se ne sa mentre scrivo, di firmare un accordo e di porre termine allo sciopero nonostante l'assemblea che ha ratificato l'accordo allo sciopero abbia visto una forte contestazione.

Come è noto l'accordo rimanda di un anno la privatizzazione ed esclude ricadute sul salario per il personale e, se non si tiene conto di alcuna ambiguità, è dal punto di vista dalla tecnica sindacale un accordo nemmeno malaccio visti i tempi.

Non va però sottovalutato il fatto che i sindacati istituzionali e, in particolare la FAISA CISAL, hanno gestito la votazione in maniera, ad essere buoni, sbrigativa e che ci sono legittimi dubbi su quale fosse l'effettivo orientamento dei lavoratori.

Per di più la chiusura dello sciopero degli autoferrotranvieri ha tagliato le gambe ad una possibile estensione, di cui si vedevano i segnali, della mobilitazione alle altre municipalizzate ed ad altri settori di lavoratori.

Anche in questo caso il sindacalismo corporativo mostra la sua forza nel esprimere interessi particolare e i limiti profondi della prospettiva nella quale si muove.

Per di più, e non è con ogni evidenza questione di dettaglio, ai lavoratori che hanno scioperato stanno arrivando multe pesantissime – due milioni di euro per circa mille scioperanti – e colpisce che l'accordo non abbia preso in considerazione una mazzata che, se passasse impunemente, taglierebbe le gambe ad ogni sciopero selvaggio futuro.

In ogni caso se, come ritengo sia necessario, leggiamo la vertenza genovese come espressione di una tensione più generale e se sapremo coglierne appieno le indicazioni quanto è avvenuto è stato indubbiamente un successo.

Nei prossimi giorni verificheremo se l'affermazione di Claudio Burlando, Presidente della Regione Liguria "U purpu u l'è cottu" si applica ai lavoratori o al ceto politico che ha gestito la situazione.

Cosimo Scarinzi