

di Manuel Kellner*

Nella serata del 7 novembre, il sindacato tedesco dei macchinisti GDL (Gewerkschaft der Lokführer), ha annunciato per voce del suo presidente Claus Weselsky la fine dello sciopero, iniziato mercoledì, per sabato sera 8 novembre. È probabile che si tratti di una risposta alla forte pressione pubblica da parte dei media, del governo di coalizione SPD-CSU/CDU, nonché degli altri potenti apparati sindacali membri della centrale sindacale DGB (Deutscher Gewerkschaftsbund - la Confederazione sindacale tedesca che conta poco più di 6 milioni di membri). Tutti costoro avevano denunciato con forza la continuazione dello sciopero prevista fino a domenica 9 novembre. L'argomento essenziale: essa avrebbe reso impossibile a molte persone recarsi a Berlino per partecipare alle manifestazioni organizzate in occasione del 25° anniversario della "caduta del muro". Non viene fatta menzione in questa occasione, alla "notte dei cristalli" (Kristallnacht), cioè al violento pogrom che ebbe luogo tra il 9 e 10 novembre 1938, in tutta la Germania e nei territori recentemente annessi, Austria e Sudeti, ad opera dei leader del Partito nazista e delle SA, le squadre d'assalto.

I dirigenti del GDL, in dichiarazioni rilasciate ad alcuni canali televisivi, hanno sviluppato, a cominciare dal 5 e 6 novembre, un'argomentazione assai pertinente: 1. Il nostro sciopero si inserisce nella tradizione delle lotte, inizialmente minoritarie, condotte nella DDR (Repubblica Democratica Tedesca) contro un potere autoritario e poliziesco; 2. Le nostre rivendicazioni sono parte integrante delle rivendicazioni salariali in corso in Germania dopo anni di stagnazione dei salari rispetto all'aumento della produttività; 3. La rimessa in discussione, ormai da mesi, da parte del governo e del padronato del diritto di sciopero per quelle organizzazioni che non siano maggioritarie all'interno di un settore rievoca il triste ricordo del divieto di sciopero in DDR.

Tuttavia, la fine dello sciopero non significa assolutamente la fine del conflitto. Il GDL ha dato prova della sua capacità di azione e, forse, anche della sua flessibilità tattica. Deutsche Bahn AG, fino a nuovo avviso, è ben lungi dall'essere pronta a soddisfare le rivendicazioni di GDL. I prossimi negoziati diranno se sarà possibile un compromesso accettabile per la GDL o se lo sciopero riprenderà. Ricordiamo che il GDL rivendica un aumento salariale del 5% con una riduzione del tempo di lavoro, il che implica un aumento pari al 15%. La riduzione del tempo di

lavoro è legata a considerazioni relative alla sicurezza e alla salute sul lavoro. La direzione del GDL sostiene le proprie rivendicazioni non solo per i 19.000 macchinisti, ma anche per i circa 17.000 controllori e macchinisti di manovra. Queste ultime due categorie erano totalmente organizzate in seno all'Eisenbahn und Verkehrsgewerkschaft (EVG). Un fatto che conferma la crescita dell'influenza sindacale di GDL.

Nei media tedeschi, vi è un vero e proprio fuoco di fila contro lo sciopero dei macchinisti. È stato affermato che la decisione del loro sindacato, il GDL, di rilanciare lo sciopero per quattro giorni - dalla mezzanotte di mercoledì- sarebbe stato un disastro per l'economia tedesca e per gli utenti. L'unica ragione che avrebbe spinto il presidente di GDL a decretare lo sciopero sarebbe stato il desiderio di aumentare il suo "potere" e indebolire il sindacato concorrente tra i dipendenti della Deutsche Bahn AG. Le rivendicazioni di GDL sarebbero, sempre secondo i media, "assai esagerate". E lo stesso giudizio viene dato per i mezzi utilizzati, considerati eccessivi. Il ragionamento si conclude con la denuncia del fatto che una "piccola minoranza" di alcune migliaia di persone eserciterebbe una sorta di dittatura contro tutti gli utenti e l'intera popolazione tedesca. Ecc, ecc.

Il tabloid Bild è arrivato fino al punto di pubblicare il numero di telefono del presidente del GDL, Claus Weselsky, incitando i lettori a chiamarlo per insultarlo. Nella versione elettronica del settimanale Focus (Focus online) si informa in modo dettagliato dove egli abita, con la pubblicazione della foto della sua casa. Siamo di fronte ad una vera e propria campagna di molestie politiche ed antisindacali.

In questo contesto, è assai deplorabile che le direzioni dei sindacati della centrale DGB non abbiano organizzato alcuna azione di solidarietà con lo sciopero indetto dal GDL. Quest'ultimo, è vero, non è un membro del DGB, ma del Beamtenbund, la Centrale sindacale dei dipendenti statali; ma questo solo per ragioni storiche. Prima dell'inizio del processo di privatizzazione delle Ferrovie Federali (Bundesbahn)diventata poi la Deutsche Bahn AG, i macchinisti erano funzionari dello Stato; fatto che, in Germania, comporta alcuni "privilegi" (ad esempio pensioni più elevate rispetto a quelle garantite ai lavoratori del settore pubblico che non godono dello statuto di funzionario dello Stato). Ma sono anche soggetti a vincoli che non toccano gli altri dipendenti. Ad esempio, non hanno il diritto di sciopero.

Attualmente non resta che una minoranza di macchinisti che continuano ad essere funzionari statali. Il personale di Deutsche Bahn AG oggi è composto da 100.000 dipendenti

"normali" e da 40.000 funzionari dello Stato. E se la maggior parte dei macchinisti è rimasto o è entrata nel GDL invece di organizzarsi nella federazione di categoria del DGB denominata oggi EVG (Eisenbahn und Verkehrsgewerkschaft, in precedenza Transnet) - questo è dovuto solo alla inadeguatezza dimostrata da questa federazione nel difendere gli interessi dei lavoratori delle ferrovie.

Le ragioni del conflitto in corso

Il primo errore strategico di questo sindacato (EVG) membro della confederazione DGB è stato di non essersi opposto al processo di privatizzazione. È vero che un simile orientamento avrebbe richiesto una strategia centrata sul conflitto con il governo e un atteggiamento combattivo. Tutto ciò avrebbe implicato di non rispettare le regole di fondo della tradizione sindacale tedesca, come, ad esempio, il divieto di indire scioperi a carattere "politico". Ma il processo di privatizzazione ha rapidamente portato ad un peggioramento delle condizioni di lavoro dei dipendenti, accelerati dalla preparazione di Deutsche Bahn AG ad una sua quotazione in borsa. In questa prospettiva, essa ha ridotto sistematicamente il personale (e, di conseguenza, anche la sicurezza dei passeggeri), la manutenzione e, di conseguenza, la qualità dell'infrastruttura ferroviaria e del servizio (ritardi correnti). Il sindacato EVG non ha contrastato in alcun modo questa strategia aziendale, né tantomeno le sue implicazioni per il personale. Così, la situazione dei dipendenti non hanno fatto altro che peggiorare, in particolare per quel che riguarda l'intensità e durata del lavoro, con un costante aumento delle ore di lavoro straordinario. In questa politica di ristrutturazione aziendale permanente, l'apparato del sindacato EVG ha agito come cinghia di trasmissione della direzione di Deutsche Bahn AG, arrivando persino ad accettare l'assunzione di macchinisti interinali.

Una leggenda popolare diffusa in alcuni strati della popolazione tedesca vorrebbe che i salari dei macchinisti siano molto elevati, per presentarli così come una minoranza privilegiata. Questo non è vero. Prendiamo due casi esemplari: 1° Un macchinista di 25 anni con due anni di esperienza professionale riceve, prendendo in considerazione tutti i supplementi possibili, al massimo un salario netto che oscilla tra i 1.438 e 1.588 euro. 2° Un macchinista di 40 anni, con due figli e 17 anni di esperienza professionale, può contare su un salario netto che va dai 1.778 ai 1.928 euro. Si tratta di salari complessivamente assai modesti, soprattutto se si considera che i macchinisti, come tutto il personale viaggiante, lavorano giorno e notte, i week-end, i giorni

festivi e che il loro lavoro richiede un'attenzione continua e intensa.

Le rivendicazioni di GDL

Le rivendicazioni di GDL non sono quindi per nulla "eccessive". Esso rivendica un aumento salariale del 5% e una riduzione del tempo di lavoro da 39 a 37 ore settimanali, una limitazione delle ore straordinari ad un massimo di 50 all'anno e una riduzione della durata massima del tragitto a 8 ore. Quando si legge, in un "libro nero della Deutsche Bahn", la testimonianza di un macchinista che afferma che vi sono tragitti di 14 ore senza interruzione durante i quali si rischia di addormentarsi al posto di guida, ci si rende conto come le rivendicazioni di GDL siano oggettivamente nell'interesse non solo del personale, ma anche degli utenti.

Il conflitto è ormai in corso (la fine dello sciopero è prevista nella notte di sabato 8 novembre). Deutsche Bahn AG è uscita sconfitta, per lo meno davanti al giudice di primo grado, dal suo tentativo di vietare lo sciopero qualificandolo come "sproporzionato" o "irragionevole" ("unangemessen"). Riporrà la cosa in seconda istanza ed è difficile prevedere l'esito di questo attacco sul piano giuridico.

Purtroppo, persino Bernd Riexinger, uno dei due portavoce del partito Die Linke (La Sinistra), ha affermato pubblicamente che le rivendicazioni di GDL sono giustificate, ma che lo sciopero non lo sarebbe poiché dividerebbe i salariati. Queste parole di un leader di Die Linke, che tra l'altro è stato in passato un sindacalista di base attivo nella sinistra sindacale del sindacato Ver.di - il sindacato dei servizi membro della centrale DGB - sono certamente imbarazzanti, seppur, purtroppo, politicamente logiche. Certamente si può discutere sulla validità di una o l'altra rivendicazione, ma il primo dovere, di fronte ad uno sciopero come questo, è la manifestazione di una solidarietà incondizionata con gli scioperanti e la loro difesa contro la valanga di calunnie che si abbatte su essi.

D'altronde non è per nulla vero che gli scioperanti lottino solo per sé stessi. Possiamo e dobbiamo usare la loro lotta per rilanciare la lotta per la riduzione dell'orario di lavoro a parità di salario (cosa che GDL rivendica) e l'assunzione proporzionale di personale, sotto il controllo dei dipendenti per quel che concerne le condizioni di lavoro (cosa che GDL non chiede, comprensibilmente nell'attuale rapporto di forza). Possiamo e dobbiamo usare questa lotta per avviare un dibattito sugli strumenti della lotta sindacale, sulla necessità di organizzare veri movimenti di sciopero che abbiano una reale efficacia, cioè degli scioperi in grado di far indietreggiare il padronato; tutto questo in opposizione a scioperi di fatto sempre più o meno simbolici che non fanno male a nessuno. Scioperi che prendano le mosse dall'attività e dall'autorganizzazione dei lavoratori sui luoghi di lavoro, collegati ad un sindacato efficace e democratico. In questo modo sarà possibile rivolgersi direttamente agli utenti ed alla popolazione. Cosa che GDL non fa quasi mai, trattandosi di un'organizzazione molto centralizzata, in parte a causa della sua stessa struttura e della composizione dei suoi membri, in particolare se si pensa che si tratta di lavoratori come i macchinisti che svolgono il proprio lavoro da soli o in piccole équipes. Inoltre GDL deve affrontare un compito difficile: allargare il movimento ad altri settori (cosa che dipende di fatto e principalmente dall'impegno dei militanti delle altre federazioni), data l'importanza del coinvolgimento di questo sindacato (numericamente piccolo) in una battaglia che ha una dimensione politico-sindacale molto ampia.

Il significato politico dello sciopero

Sì, lo sciopero proclamato da GDL non fa male solo ai padroni di Deutsche Bahn AG. Disturba anche agli utenti. Ma, come spesso affermano i sindacalisti francesi del settore ferroviario: uno sciopero nel settore dei trasporti che non ha un impatto sulla società, sul funzionamento dell'economia, e quindi anche sugli utenti, è destinato al fallimento. Inoltre, in Germania, la mobilità delle persone attraverso l'uso della ferrovia riguarda solo il 7% del totale (il trasporto di merci il 14%). Il capitale ed i suoi rappresentanti politici temono soprattutto che gli scioperanti GDL possano incoraggiare altri settori di salariati ad imboccare la strada dell'azione collettiva e di sciopero "per davvero", e non solo "scioperi di avvertimento" nel contesto dei negoziati già prestabiliti (dove l'aumento salariale del 7% rivendicato ad inizio trattative, si sa già essere stato fissato al 3,5% alla fine delle stesse!).

È vero che GDL guadagna nuovi iscritti in tutti i settori del personale ferroviario e vuole diventare il rappresentante ufficiale di tutto il personale, non solo dei macchinisti. Può pensare di avere successo in questo tentativo fintanto che riuscirà ad apparire come molto più combattivo e più efficace dell'organizzazione rivale, la federazione EVG membro della confederazione DGB di cui abbiamo parlato qui sopra. Ed è probabilmente vero che questo tema della concorrenza abbia un ruolo importante nella strategia complessiva di Claus Weselsky (presidente di GDL, membro della CDU, il partito cristiano conservatore guidato dalla cancelliera Angela Merkel, che non si presenta come un classico uomo di sinistra). Una dinamica di unificazione sindacale, partendo da un settore combattivo, potrebbe portare alla creazione di una federazione sindacale democratica e combattiva. Ma è assai improbabile nell'attuale clima e dati gli attuali rapporti di forza, sia sul piano sociale che tra gli apparati sindacali, che un simile obiettivo possa essere raggiunto. Non è quindi un tema all'ordine del giorno.

La posta in gioco nell'attuale quadro politico è rappresentata dal progetto del governo Merkel (grande coalizione di CDU e dei socialdemocratici dell'SPD), che vuole una legge ("Tarifeinheitsgesetz") che impone che una sola organizzazione sindacale sia riconosciuta per negoziare e concludere contratti collettivi di lavoro e che solo questa organizzazione sindacale avrà il diritto di organizzare scioperi nelle aziende, sulla base del voto dei salariati. Si tratta, evidentemente, di una legge che vuole i piccoli sindacati combattivi come GDL. In realtà, sarebbe una nuova limitazione del diritto di sciopero. Di conseguenza, il significato politico dello sciopero indetto da GDL è anche quello di combattere questo progetto di legge reazionario. Progetto, d'altronde, criticato da un certo numero di rappresentanti delle maggiori federazioni sindacali affiliate al DGB. È anche in questo senso che gli scioperanti di GDL si battono per i diritti di tutti i lavoratori.

** Manuel Kellner è direttore del SoZ - Sozialistische Zeitung. L'articolo è apparso sulla rivista spagnola **Viento sur** il 7 novembre 2014. La traduzione è stata curata dalla redazione di Solidarietà del Cantone Ticino.*