

LETTERE

Noi macchinisti, l'incudine Schimberni il martello sindacato

Mentre leggete questa lettera i macchinisti delle ferrovie stanno effettuando il loro 18mo sciopero in poco più di due anni. Tutti gli scioperi finora effettuati sono pienamente riusciti con percentuali tra l'80 e il 100% e state pur certi che queste saranno anche oggi le percentuali di adesione, nonostante le veline dell'ente ferrovie e il silenzio che ormai da qualche mese i mass-media hanno steso sulla nostra vertenza.

Per essere considerati un soggetto contrattuale ci è stato detto che dovevamo possedere uno statuto e aderire al codice di autoregolamentazione. Non abbiamo avuto difficoltà a dotarci di questi requisiti, visto che fin dall'inizio avevamo individuato una rappresentanza nazionale liberamente eletta nei depositi e osservato le norme di autoregolamentazione dello sciopero. Abbiamo subito una precettazione di massa, ricatti e condizionamenti continui. Negli ultimi due scioperi, oltre ai militari del genio, l'ente è ricorso agli ingegneri e ai capi deposito compiacenti per garantire alcuni treni. Abbiamo sempre inutilmente richiesto all'ente di contrattare preventivamente un calendario di treni che avremmo garantito. Mentre in parlamento giace una legge, condivisa dai sindacati, che prevede l'obbligo di assicurare i servizi minimi (ma quella nostra richiesta cos'era?), la riforma dell'istituto della precettazione è l'estensione della nozione di servizi pubblici essenziali ad una decina di settori con circa 4 milioni di lavoratori indipendenti dalla natura giuridica del rapporto di lavoro.

Schimberni ha finalmente convocato qualche tempo fa il Coordinamento nazionale macchinisti uniti ad una trattativa che si è rotta sul punto dell'agente unico alla guida dei treni e sulla pretesa di revisione totale dell'attuale nostro orario di lavoro anche in cambio di forti incentivi. I sindacati unitari hanno prima tentato di mediare e stemperare questo movimento, per poi arrivare (Filt-Cgil) alla proposta di espulsione di una decina di coordinatori ancora iscritti. Nel 1905 Giolitti statalizzò col consenso dei socialisti le ferrovie, anche a causa del disimpegno delle società private in concessione, che rinunciavano all'ammodernamento e alla manutenzione delle linee e dei mezzi col risultato di gravi e ripetuti disastri. A pochi anni dalla riforma, oggi si discute di una ulteriore revisione della natura dell'ente e Schimberni ha ripetutamente proposto di costituire una Spa aperta ai gruppi privati. In ogni caso i macchinisti sono l'elemento di disturbo e devono essere battuti. La solitudine in cui si è finora svolta la lotta, con le sofferenze e le difficoltà che una mobilitazione come la nostra, potete immaginare, ha potuto comportare è la misura dell'involuzione della società in cui viviamo e della cecità di ciò che resta di una sinistra che nel nostro caso ha fatto finta di ignorare, quando non ha condiviso con schemi e certezze superate gli argomenti dei nostri avversari.

Massimo Taborri, macchinista Fs

Roma