

Ferrovieri tedeschi, scene di lotta di classe

Secondo sciopero dichiarato dai macchinisti del GdL. Frutto delle differenze introdotte insieme alla «aziendalizzazione» delle ferrovie e dei privilegi dei manager

RUDI OSTLER

Berlino

Per la terza volta in due settimane, i treni tedeschi si sono fermati. Ieri i macchinisti aderenti al sindacato autonomo GdL (Gewerkschaft der Lokführer) hanno scioperato dalle 2 alle 11. Lo avevano già fatto il 5 e il 12 ottobre, rispettivamente per 3 e per 22 ore. Attenendosi a una controversa decisione del tribunale del lavoro di Chemnitz, che vieta il blocco dei convogli passeggeri a lunga percorrenza e delle merci, lo sciopero si è limitato ai treni urbani e regionali. Secondo il GdL, l'85 % di questi collegamenti è saltato nell'est della **Germania**, mentre a ovest «più della metà dei treni» non avrebbe viaggiato. Le ferrovie parlano di percentuali più basse: 80% a est, meno del 40% a ovest, dove la Deutsche Bahn, trasformata nel '93 da azienda di stato in società per azioni (di proprietà pubblica, però), può contare su più macchinisti che conservano lo status di funzionari e perciò non possono scioperare. Oltre agli aderenti al sindacato dei funzionari Gdba, siedono ieri nelle cabine di guida gli iscritti al sindacato Transnet. Queste due organizzazioni tradizionali, cooptate negli organismi di cogestione aziendale, vedono minacciato il loro monopolio e accusano di «irresponsabilità» i colleghi del GdL, che chiedono aumenti di stipendio fino al 30% e il ritorno alla settimana lavorativa di 40 ore (ora è di 41 ore). Se lo sciopero è stato più massiccio a est, dove il GdL raccoglie molti aderenti, lo si deve al fatto che, dopo l'unificazione tedesca, a quei ferrovieri venne negato l'inquadramento come Beamte (funzionari statali). Non hanno quindi mai goduto di alcuni privilegi dei colleghi più anziani dell'ovest (per i nuovi arrivati, assunti tutti come semplici impiegati, non ci sono più differenze), a cominciare da quello della illicenziabilità. Ma hanno conservato il diritto di sciopero. O almeno credevano di averlo conservato, finché un giudice del lavoro non è intervenuto a coartarglielo per i treni merci e per quelli passeggeri a lunga percorrenza, sostenendo che i danni che ne verrebbero all'azienda e all'intera economia nazionale non sarebbero «proporzionati» alle rivendicazioni dei macchinisti. Quel tribunale del lavoro ha così ammesso che gli interessi dei pendolari, impediti a raggiungere il posto di lavoro, pesano meno del movimento delle merci e del traffico passeggeri a lunga percorrenza, due settori certo più lucrativi per le ferrovie. Contro la sentenza il GdL ha presentato ricorso. La decisione è attesa in settimana. Anche per questo il sindacato autonomo ha rinviato a domenica una decisione su altri scioperi, sperando di poterli estendere ai settori che fanno «più male» alle ferrovie. Se il verdetto del tribunale di Chemnitz sarà cassato, gli scioperi potranno essere condotti a oltranza. Finora il GdL li ha dosati con parsimonia, sapendo che un blocco prolungato dei trasporti locali gli metterebbe contro l'opinione pubblica. Il braccio di ferro continuerà finché il presidente delle ferrovie, Hartmut Mehdorn, non si risolverà a negoziare con il GdL un contratto separato da quello concluso con Transnet e Gdba. L'ultima offerta, respinta dai macchinisti autonomi come «paccottiglia», consiste nel firmare anche con il GdL il contratto «unico», facendo dipendere dal consenso dei sindacati tradizionali altre concessioni. Del resto, i primi a rompere i principi dell'inquadramento unico nelle ferrovie in regime di «libera azienda» sono stati proprio i dirigenti, che si sono recentemente concessi aumenti del 60% alle loro paghe milionarie. A chi lo accusa di corporativismo professionale, come il sindacato Transnet e ora anche il presidente dell'Spd Kurt Beck, il GdL replica che il salario netto di una macchinista è di 1500 euro.

il manifesto 19-10-07