

l'ultima

storie

Dicembre 2005: i Transit Workers fermano New York

Così bloccammo la metropoli

Nell'inverno scorso la città capitalista per eccellenza si è completamente fermata per tre giorni, per un conflitto sindacale ma anche sociale e razziale

Laura Curcio

Come è possibile bloccare una metropoli? La domanda attorno a cui molti militanti europei si arrovellano, sembrerebbe aver trovato una almeno temporanea risposta in una fredda vigilia di Natale del 2005 al di là dell'oceano. E non in un posto qualsiasi, ma di una delle metropoli globali per eccellenza, New York, bloccata per tre giorni dallo «sciopero selvaggio» dei *transit workers*, lavoratori del trasporto pubblico. In una città in cui il sistema di bus e metropolitana muove circa 8 milioni di persone al giorno e genera più di 350 milioni di dollari alla settimana, è facile capire cosa significhi il sabotaggio delle forme del consumo e del lavoro all'apice del periodo natalizio. E il *Transport Workers Union of America* (Tvu), abbandonando il tavolo di trattativa con la *Metropolitan Transportation Authority* (Mta) per il rinnovo del contratto, ben conosceva l'impatto che lo sciopero avrebbe avuto sull'intera città.

Thuggish Workers

Nelle 60 ore di sciopero tra il 20 e il 22 dicembre, i *transit workers* hanno affrontato l'azienda, il governo dello stato e la municipalità, e soprattutto hanno sfidato la draconiana «Taylor law» che vieta lo sciopero nel settore pubblico. Ciò gli è valso l'appellativo da parte di un infuriato Bloomberg, sindaco repubblicano della città, di *thuggish*, letteralmente teppisti criminali.

Il provocatorio epiteto, che ricorda il termine *racaille* con cui Sarkozy etichettò i *banlieusards*, è così apparso la cifra del ricorrente processo di *razzizzazione*. Di fronte ad una forza-lavoro prevalentemente composta da afroamericani, latinos, caribici e asiatici è infatti venuto a galla il «razzismo istituzionale», sottolineato da Josh Freeman, uno dei maggiori studiosi delle lotte dei trasporti a New York. Nello stesso tempo, la risposta di New York è uno specchio attraverso cui è possibile leggere, anche con risvolti inaspettati, l'intreccio di classe e razza nelle lotte metropolitane. Nonostante i disagi, «molti» - commenta Steve Downs, *train operator* - hanno visto il rapporto tra *union* e azienda come il confronto tra un'organizzazione di lavoratori *black & latinos* e le strutture del potere bianco.

Intorno ai lavoratori in sciopero si è quindi sviluppata una diffusa solidarietà: il 71% degli ascoltatori della *New York Radio Station* ha affermato di essere a sostegno dello sciopero. In quelle giornate si è manifestato ciò che la storica Molly Nolan descrive come «un perverso piacere di affrontare le cose difficili, con l'orgoglio di essere *new Yorkers*. La gente camminava per strada nonostante il freddo e in un'atmosfera carnevalesca ci si sosteneva reciprocamente». Dai microfoni di *Democracy Now!*, noto network radiotelevisivo indipendente, un «utente» sostiene lo sciopero perché «servono molti soldi per vivere a New York»; allo stesso tempo, secondo Jaime Veve (*train operator* di origine portoricana), «tutta la black community, anche persone non vicine al sindacato, hanno solidarizzato con i *transit workers* perché avevano percepito la dinamica razziale».

Ma a sostenere lo sciopero c'erano pure - per usare le parole di Frank Goldsmith, funzionario della *union* - «esponenti della classe me-



Un pendolare sulla banchina della metropolitana di New York, il 15 dicembre 2005, legge il giornale che annuncia lo sciopero dei trasporti nei giorni successivi. Foto Ap

dia progressista che si oppongono a Bush e alla guerra in Iraq». Anche i *graduate students* in sciopero alla New York University hanno dato un attivo sostegno. Una di loro traccia un significativo paragone che ben restituisce il clima delle giornate: «In molti hanno individuato nelle autorità politiche i responsabili dei disagi. È stato un po' come a New Orleans, quando di fronte all'immobilismo dello stato abitanti della città e attivisti hanno dato vita a forme spontanee di cooperazione, organizzando i primi soccorsi».

Sistema da piantagioni

Lo sciopero, nato per rigettare un contratto che prevede la revisione del sistema pensionistico, è stata l'occasione, per dirla con il *conductor* nella *subway* Andrew Croft, «per pretendere rispetto dall'azienda». Nel relativamente stabile - se paragonato al privato - settore pubblico statunitense, il taglio di benefici e tangenziali si unisce così alla resistenza contro il costante peggioramento dei rapporti con la direzione, mentre i *transit workers* si fanno soggetti delle lotte alla precarietà. Significativa è in merito la riflessione di Stanley Aronowitz, teorico militante del movimento sindacale: «Più che per i soldi i *transit workers* si mobilitano contro l'azienda perché si sentono trattati come servi: nessuna attenzione per le loro esigenze, continui abusi di potere e 15 mila sanzioni disciplinari all'anno», cioè circa una per ogni due lavoratori.

La «politica della frusta» è ciò che definisce la qualità dei rapporti interni a partire dalla crisi finanziaria che ha colpito New York alla fine degli anni '70. Tuttavia, tali caratteristiche del lavoro assumono una particolare connotazione attraverso il *transit strike*. È ancora il *nyorican* Jaime Veve ad offrire parole e meta-

fore in grado di descrivere la situazione: «La maggior parte dei lavoratori, che sono neri e latini, hanno istintivamente sentito il lavoro come se si trattasse del *plantation system*: il management concepisce solo le sue esigenze senza considerare quelle dei lavoratori».

Il background

In questo quadro la tradizione di militanza della *Union* ha rappresentato un fondamentale bagaglio di esperienze. Ben salda è la memoria dello storico sciopero del 1966 che ha consegnato alla leggenda la figura dell'irlandese Mike Quill, fondatore nel 1936 del Tvu e ucciso da un attacco di cuore che l'ha colto in carcere proprio durante le giornate di lotta. Numerosi lavoratori hanno poi direttamente partecipato agli 11 giorni di sciopero del 1980. Molti sostengono così di aver scelto un simile lavoro anche «per le opportunità organizzative e di conflitto» che senza soluzione di continuità collegano le prime lotte della *union* allo sciopero dello scorso dicembre. Negli anni '90 particolarmente significativa è stata l'esperienza militante di New Directions. Con una prospettiva simile a quella avviata da John Sweeney nell'Aif-Cio, ma senza nessun diretto collegamento, il gruppo - come spiega Naomi Allen, *car inspector* - «ha costruito rapporti con realtà sociali ed altre Unions, soprattutto per organizzare i lavoratori contro la burocratica leadership di quel tempo».

Si è trattato, come aggiunge Steve Downs, uno dei fondatori, di «colmare l'assenza di un'ampia visione politica nella *Union*». A partire dalla seconda metà degli anni '90 New Directions aveva attivato una newsletter, praticato costanti attività di base e combattuto con forza il workfare imposto da Rudolf Giuliani, il famigerato sindaco della tolleranza zero; in occasione dei triennali rinnovi del contratto aveva dato vita a campagne di protesta e boicottaggi, allargando il consenso. Nel 2000 ha raggiunto la presidenza della *Union* con Roger Toussaint, che ha portato con sé un ricco background di lotte dentro e fuori il sindacato.

Le esperienze politiche pregresse accomunano per la verità molti *transit workers*: dalle mobilitazioni del movimento globale a quelle più recenti contro la guerra per i più giovani; dal movimento per i diritti civili, al *black power*, alle battaglie femministe e alle lotte contro la guerra in Vietnam per la generazione degli anni '60 e '70. Dalla filigrana dei conflitti dei *transit workers* sembra inoltre deflagrare nelle metropoli occidentali il peso, la memoria e l'esperienza dei movimenti anticoloniali. Lo sottolinea Josh Freeman: «molti militanti del sindacato sono caribici cresciuti in un clima anticoloniale. Toussaint ha cominciato a far politica a Trinidad combattendo il colonialismo, così come i leader irlandesi della generazione precedente avevano messo a frutto le tradizioni politiche delle lotte di indipendenza dalla corona inglese». E almeno nell'evoluzione, il suo nome sembra rimandare a Toussaint L'Ouverture, lo storico leader della rivolta dei giacobini neri di Haiti immortali nel libro di C.L.R. James. Tuttavia, la tradizione di militanza e i percorsi politici che confluiscono nello sciopero non dispensano il Tvu dalle fratture che abitualmente attraversano le relazioni tra leadership e lavoratori.

Il nodo della rappresentanza

Nel corso dello sciopero da una parte i lavoratori membri si sono fortemente politicizzati: come sottolinea Josh Freidstern, giovane *train operator*, «tutti hanno voluto contribuire alla gestione delle *picket lines*» - storica forma di lotta a partire dallo sciopero dei tessili di Lawrence in Massachusetts nel 1912. Tuttavia, soprattutto con la fine dello sciopero, sono cresciute le critiche all'operato della leadership. Il disorientamento che attraverso i lavoratori è ben sottolineato dal *train operator* Mike Cosella: «Con il potere che avevamo per aver bloccato

New York, nessuno riusciva a giustificare il ritorno al lavoro senza contratto». Secondo un esponente della leadership, invece, «molti lavoratori, privi di una concreta visione politica, non hanno capito che altri giorni di sciopero volevano dire farci del male. Il loro interesse era solo andare contro l'azienda senza considerare il rinnovo del contratto». Per Roger Toussaint «gli scioperi non sono un gioco: riguardano direttamente la vita di migliaia di persone, devono essere il più brevi possibile e una volta ottenuto il ritiro della riforma delle pensioni è stato importante uscire di scena».

Quando, nei giorni successivi allo sciopero, la leadership accetta di sostituire i tagli al sistema pensionistico con l'aumento dei costi per le cure mediche i rapporti interni alla *union* si deteriorano in modo definitivo. La frattura interna si consuma nel mese di gennaio, in occasione della votazione per il contratto. Da una parte, una «leadership autoritaria», così definita dalla cleaner Kim Hill; secondo il *conductor* Juan Alvarez, essa «gestisce i rapporti con l'azienda senza considerare i lavoratori». Dall'altra degli iscritti militanti, che si ricompattano intorno alla campagna «Vota No! - Per un contratto giusto», che raccoglie giovani attivisti della *Union* e molte figure provenienti dall'esperienza di New Directions. Nella dinamica di relazione interna al Tvu sembra cioè confermarsi la questione della crisi della rappresentanza: senza soluzione di continuità tra le due sponde dell'Atlantico, ma ancora una volta senza risposte organizzative in positivo, all'altezza della potenza dei conflitti.

I militanti e politicizzati *transit workers* si ritrovano così di fronte all'irrisolto «che fare?» senza riuscire a sciogliere, dopo essersi appropriati per tre giorni dello spazio metropolitano, l'intricato nodo di un superamento della rappresentanza.

scheda

Lo sciopero in pillole

Dopo giorni di inefficaci trattative per il rinnovo del contratto, dal 20 al 22 dicembre il Tvu entra in sciopero coinvolgendo 32 dei 34 mila lavoratori. Il 27 dicembre la leadership accetta il contratto offerto dall'Mta, che prevede un lieve aumento degli stipendi, lasciando inalterato il sistema pensionistico e introducendo i costi per le cure mediche. Il 20 gennaio il contratto viene rigettato dalla base sindacale. In aprile il tribunale dello stato di New York condanna la *Union* per aver violato la Taylor law ad una multa di 2,5 milioni di dollari, revoca il versamento dei contributi dei lavoratori e decreta 10 giorni di prigione per il suo presidente. Il 24 aprile Toussaint, accompagnato da un corteo, entra nel carcere di New York. Qualche giorno prima, in una seconda votazione i lavoratori avevano approvato il contratto, che però l'azienda rifiuta di sottoscrivere. Per ulteriori informazioni si veda il sito ufficiale del Tvu: www.twlocal100.org; sulle posizioni della membership è possibile consultare www.transitcontract.org e www.rankandfileadvocate.org. Un approfondimento analitico dello sciopero è offerto dai numerosi articoli e interventi sulle riviste Labor Notes (www.labornotes.org) New Labor Forum (www.newlaborforum.org).

Una seria tradizione I Transit Workers hanno ottenuto l'appoggio di buona parte degli abitanti

mentre i *transit workers* si fanno soggetti delle lotte alla precarietà. Significativa è in merito la riflessione di Stanley Aronowitz, teorico militante del movimento sindacale: «Più che per i soldi i *transit workers* si mobilitano contro l'azienda perché si sentono trattati come servi: nessuna attenzione per le loro esigenze, continui abusi di potere e 15 mila sanzioni disciplinari all'anno», cioè circa una per ogni due lavoratori.

La «politica della frusta» è ciò che definisce la qualità dei rapporti interni a partire dalla crisi finanziaria che ha colpito New York alla fine degli anni '70. Tuttavia, tali caratteristiche del lavoro assumono una particolare connotazione attraverso il *transit strike*. È ancora il *nyorican* Jaime Veve ad offrire parole e meta-

SOSTIENI UN BENE COMUNE

MERCOLEDÌ 9 AGOSTO

TRIESTE - CASA DEL POPOLO DI BORGO S.SERGIO
via di Peco 7 - ore 18.00

L'INFORMAZIONE DI FRONTIERA.
GIORNALI DI "MINORANZA", I GIORNALI
DELLE MINORANZE...

Incontro con Gabriele POLO

A seguire cena di sottoscrizione per il manifesto
per prenotazioni: puntocriticofvg@gmail.com

PER INFORMAZIONI www.ilmanifesto.it 06.68719888 EMAIL assemblee@ilmanifesto.it

GIOVEDÌ 10 AGOSTO

ROCCELLA JONICA - FESTA DI LIBERAZIONE,
c/o Lungomare Area fitness - ore 21.30

LIBERI DI INFORMARE.
INCONTRO A FAVORE DEL MANIFESTO

partecipa: Ida DOMINIANNI

introduce: Alessandra MALLAMO

intervengono: Nuccio JOVENE SENATORE,
Paolo POLLICHIENI giornalista Sky News
organizza: circolo "Ombre rosse"



ARTISTI IN TOUR

mercoledì 9 agosto

JAVIER GIROTTO-AIRES TANGO
Gubbio no borders - Italian jazz festival
Gubbio (PG) - ore 21.00

RICCARDO TESI & BANDITALIANA
Pastorizia in festival
Picinisco (FR) - ore 21.30

manifesto cd
musica.ilmanifesto.it

