

CARTA DE ITALIA

NOTA SOBRE LA LUCHA DE LOS AUTOFERROVIARIOS Y SOBRE LA PROTESTA DE LOS SIDERURGICOS DE TERNI

En Italia hemos asistido recientemente a movilizaciones obreras teniendo en su base motivos y reivindicaciones muy diferentes entre sí, pero que más allá del ámbito territorial restringido en el que se han manifestado, están ligadas irremediablemente a la perdurante y aguda fase de crisis económica que desde hace algunos años enviste al mundo capitalista. Bajo este punto de vista Italia demuestra, más que ningún otro país de viejo y decadente capitalismo, todos los límites históricos de su burguesía -una media y pequeña burguesía mayoritaria y fragmentada, dividida y litigante, ya huérfana de verdaderos grupos gigantes nacionales de la producción y de las finanzas- históricamente habituada con sus politiqueros en alquiler a mantenerse siempre a flote jugando con dos barajas al mismo tiempo, para poder subirse en el momento justo al carro del imperialismo vencedor. En un contexto mundial, donde se encuentran los países occidentales más desarrollados con el deber de resolver una restauración económica que no parece tener salidas fáciles, son precisamente los eslabones más débiles de la cadena capitalista los más afectados por la crisis internacional que apremia, debiendo por necesidad de salvaguardia de la economía nacional hacerle frente, de modo inmediato y a través de drásticas medidas gubernamentales, a los problemas y a las contradicciones que el sistema mercantil mundial continúa provocando, saltándose cualquier frontera e invadiendo con sus ferreas leyes todos los ángulos del planeta.

En su pequeñez, la burguesía italiana, teniendo en cuenta la debilidad de su capitalismo, por una parte sólo puede asistir a la decadencia de amplios sectores de su industria, reestructurada o deslocalizada o, al mismo tiempo, comprada por grandes grupos extranjeros; por otra parte, para intentar mantenerse competitiva en una fase de reflujó, decide reducir o recortar en seco los costes sociales (servicios públicos, sanidad, pensiones, etc.), y al mismo tiempo tiende a aumentar la explotación de la clase obrera del propio país. En este sentido, las iniciativas de lucha de estos últimos meses, primero de todo el sector de los autobuses y tranvías y después de los trabajadores siderúrgicos de TERNI, no son más que algunos ejemplos de cómo el proletariado, bajo un ataque general y continuo contra sus condiciones de vida y de trabajo, pueda tener reacciones diferentes si no contrastantes frente a una realidad que es de total sometimiento a las compatibilidades impuestas por el capital y por su envoltura democrática.

La lucha intransigente que han lanzado los obreros de los autobuses y tranvías hace pocos meses, y que por los modos de hacer la huelga nos ha demostrado -aunque se expresen dentro de los límites de las reivindicaciones de categoría- cómo la clase, a

veces, sepa volver a despertarse bajo el empuje de necesidades económicas inmediatas y de apremiantes determinaciones materiales, pero que esto sigue siendo, por ahora, una excepción rara que confirma la regla de las habituales luchas de retaguardia influenciadas y controladas por los sindicatos tricolores (defensores de la bandera y de los intereses nacionales). En el ámbito italiano, últimamente ha habido muchas iniciativas que, desde su surgimiento, rápidamente han podido ser influenciadas y blindadas por el oportunismo sindical: las últimas luchas de los obreros de la Fiat, las movilizaciones de los metalúrgicos por el nuevo convenio, las recientes huelgas de los siderúrgicos de Terni por la defensa del puesto de trabajo y de las históricas producciones nacionales, todas las manifestaciones de protesta contra la abolición del Artículo 18, hasta aquellas -convocadas hace poco- contra la reforma de las pensiones. Para volver a encontrar un ejemplo de lucha clasista autónoma cercana a nosotros en el tiempo, debemos volver hasta febrero de 2002, cuando los proletarios empleados en los Ferrocarriles del Estado en la limpieza de estaciones y trenes hicieron huelga varios días, formando piquetes y bloqueando vías, para obtener una prórroga de la subcontrata que se cumplía y mejores condiciones de trabajo.

Citamos ahora, en síntesis, los hechos que han movido a los trabajadores de los transportes públicos municipales a lanzarse a la huelga en gran parte de las ciudades italianas: trabajadores que en Milán han conseguido colocarse a la cabeza de la movilización del sector, transformando el centro lombardo en la fortaleza de esta batalla obrera. Con 2 años de retraso en la renovación del Convenio nacional del sector y tras 7 jornadas intercaladas de paros organizados con los habituales métodos derrotistas de los sindicatos confederales, al alba del 1º de diciembre los tranviarios y autobuseros de Milán unidos deciden anticipar la octava jornada de paro nacional del sector, cuyo inicio había sido fijado por los sindicatos confederales para las 9 de la mañana respetando obviamente las leyes sobre la regulación de las movilizaciones del transporte público. Desde las primeras horas del día los trabajadores cierran los parques o estacionamientos con la acción de los piquetes, bloqueando de este modo toda la circulación de los medios de transporte públicos municipales, con el resultado de que toda la ciudad de Milán se convierte en , un caos desde primeras horas de la mañana.

La huelga continuó así hasta la noche sin limitarse a las 8 horas establecidas por las confederaciones sindicales, difundiéndose y extendiéndose también a otras ciudades italianas como reflejo del ejemplo dado por los trabajadores milaneses.

Mientras los ciudadanos van y vienen andando con su "derecho" no ejercido, los órganos de prensa entretanto comienzan a montar una campaña reaccionaria contra la huelga "salvaje" de los tranviarios, ferroviarios y autobuseros, criminalizándolos y siendo declarados "fuera de la ley" por los plumíferos vendidos, por los politiqueros y por los mismos dirigentes sindicales, todavía acombrados frente a la iniciativa obrera que les había dejado al margen como a necios. En los días siguientes a la huelga, gobierno, empresas, ayuntamientos y sindicatos buscan remedio retomando apresuradamente las negociaciones para ponerse de acuerdo sobre la renovación del convenio; pero frente a los 41 euros de aumento propuestos por los patronos junto a los ministros y subsecretarios, el sindicato tricolor -que se hizo exigente de improviso- se radicaliza hasta la cifra de 106 euros. La negociación se apoltrona sin acuerdos durante otras 2 semanas, pero ya el 19 de diciembre los autobuseros autoorganizados de Geneva se cruzan de brazos, seguidos al otro día por los de Milán, Turín, Brescia, Venecia y Roma. Las ciudades italianas más grandes se bloquean por causa de las luchas proletarias extendidas como una mancha de aceite, convocadas las huelgas sin preaviso e indefinidas, las autoridades judiciales intimidan a los trabajadores para que cesen las movilizaciones, o de otro modo serán objeto de medidas disciplinarias. Las direcciones sindicales, dejadas al margen como necios por segunda vez, vuelven de nuevo a la mesa de negociación para intentar llegar a un acuerdo definitivo. A última hora de la tarde del día 20 de diciembre, sindicatos confederales, gobierno y empresas del transporte, alcanzan un acuerdo con un aumento de 81 euros y una cantidad de 970 euros para cubrir los atrasos de los últimos 2 años sin convenio. Pero, mientras las 3 partes festejaban el acuerdo y se vanagloriaban ante los trabajadores del buen resultado común firmado, a los autoferrotanviarios, todavía en lucha, el acuerdo no les gusta desde el primer momento y, por encima de las amenazas de sanciones recibidas por haber infringido varias veces las reglas sobre las huelgas en los servicios públicos, anuncian nuevas acciones de protesta después de las fiestas de Nochebuena, "sagradas" para la circulación de mercancías y consumidores. Y, efectivamente, el 12 de enero en Milán, donde los autoferrotanviarios parecen demostrar una cohesión y fuerza reivindicativa mayores, estalla una vez más una huelga sin preaviso e indefinida que arroja otra vez a la ciudad al caos total. Hacen su aparición ante estos eventos también los sindicatos autónomos de base que se unen a la lucha espontánea y autónoma de los conductores de tranvías y Metro, tratando de explotar el descontento de los proletarios contra los sindicatos confederales culpables, como de costumbre, por haber llegado a un acuerdo con rebaja. Pero, volviendo a los hechos, la acción de lucha intransigente que los obreros de los transportes de Milán

están en condiciones de continuar durante otros 2 largos días, a pesar de las numerosas sanciones recibidas y la campaña difamatoria realizada por la alterada prensa burguesa, consigue surtir el efecto de un nuevo y ventajoso acuerdo respecto al alcanzado a nivel nacional. De este modo, por medio del arma de la huelga que empuja a la negociación en curso entre sindicatos, ayuntamiento de Milán y Empresa Municipal de Transportes, el 14 de enero los autoferrovianos obtienen el aumento inicial propuesto por los sindicatos confederales, de 106 euros, junto a los 970 euros de una paga única y a otros 550 euros como anticipo sobre el plus y como cobertura de los aumentos de todo el año 2004. A este punto, los eventos significativos terminan.

Sólo podemos añadir que los COBAS, en las siguientes semanas de esta última prueba de fuerza de los trabajadores milaneses, han intentado dirigir el descontento de los obreros de las otras ciudades organizando para el 30 de enero un paro general de los transportes públicos que, sin embargo, no ha aportado oxígeno a la lucha económica de un sector que ya había entrado en fase de estancamiento, y que la CGIL-CISL-UIL, han vuelto a condicionar y a controlar a través de la dilación y del arma del referéndum sobre el acuerdo con rebaja alcanzado con empresas y gobierno el 20 de diciembre de 2003.

Aún moviéndose por objetivos exclusivamente económicos, en esta situación los trabajadores de los transportes públicos municipales nos han demostrado que al persistente ataque patronal contra sus condiciones de trabajo, impuestas bajo la óptica de la limitación y de la reestructuración del coste "improductivo" como el de los salarios pagados en los servicios, es posible responder de modo clasista, con unidad y con una fuerza resueltas que se alimentan del mismo empeoramiento repentino de su situación material. Situación que indudablemente deberá empeorar de modo relevante: de hecho, en los años pasados el sector de los tranviarios, a la par que los maquinistas de los ferrocarriles, siempre han conseguido de la patronal un "trato favorable", vista la importancia estratégica del transporte público respecto a otros servicios y teniendo en cuenta la tradicional combatividad que estos trabajadores han manifestado en decenas de luchas reivindicativas. La patronal, añade ahora a las políticas de moderación salarial y de reducción de personal fijo de plantilla, el aumento de la flexibilidad y de los ritmos de trabajo, el incremento de la precariedad para los obreros de nueva contratación y más jóvenes y la ampliación del horario de trabajo. Por tanto, han sido las necesidades inmediatas objetivas las que han empujado a una lucha que primero fue de odio y acción enérgicos y, luego, de conciencia y organización racional de las fuerzas y de los medios de que han podido disponer en el flujo de la lucha, para oponerse a un estado de cosas ya insostenibles (**"Si la situación no se desbloquea, continuaremos. Estamos en autogestión desde hace dos días, después de 8 huelgas**

convocadas por los sindicatos confederales hemos visto que no sucedía nada" - La Republica, 22-12-2003).

Enseguida han impuesto la fuerte reivindicación de un aumento concreto de salario en relación a la pérdida de poder adquisitivo, que recuperase también los atrasos de dos años por pérdidas de la no renovación del convenio (106 euros de aumento mensual y 2.900 euros como recuperación de dos años sin subida). En esta vicisitud, otro aspecto importante es la autonomía de la iniciativa que los huelguistas han impuesto sobre el terreno para defender los propios y exclusivos intereses de clase (**"No hay ninguna sigla sindical hegemónica. Sólo somos trabajadores autoorganizados que conseguimos comprometer también a colegas afiliados a los sindicatos confederales"** - La Republica, 22-12-2003).

Autonomía que los sindicatos tricolores CGIL-CISL-UIL han contribuido, a su pesar, a que se formase: su obra consuetada de dedicación a la pasividad y a la colaboración efectiva con empresas y gobierno, en este caso no ha hecho más que precipitar una situación que ya era grave por las determinantes económicas, obligandoles luego a volver a recorrer la realidad de la movilización hasta su epílogo. Desplazados varias veces por la dureza y por el recrudescerse de los métodos y de los caracteres de la lucha impuesta por los tranviarios, fueron obligados así a retornar afanosamente a la mesa de negociaciones con el arma de la huelga en acción, apuntando siempre sobre sus espaldas. La iniciativa de los tranviarios ha roto el blindaje, que desde hace años, utilizaban los confederales para controlar la lucha reivindicativa: su acción ha ido así más allá del margen impuesto por los sindicatos, transformándose en lucha contra la patronal

y contra sus sindicatos y en autoorganización autónoma de clase. Al mismo tiempo, hemos podido observar la actitud y el papel que han tenido los sindicatitos alternativos, o sea, los COBAS, que en el vacío dejado por la impericia de los dirigentes confederales han tratado a menudo de apropiarse la lucha "espontánea" de los obreros de los transportes públicos, intentando aprovecharse acrecentando el peso numérico de la propia representación entre los trabajadores y confirmando de este modo que tienden a calcar los mismos pasos democráticos que CGIL-CISL-UIL, con el propósito de quitarle afiliados bajo la influencia de la protesta anticonfederal a la triada tricolor, ampliando así la propia cuota de la parte social que aspira a sentarse en la mesa de la negociación con patronal y gobierno. En esta vicisitud, frente a la demostración de fuerza expresada por los trabajadores hemos asistido también a una durísima reacción de la "opinión pública" burguesa, la cual por motivos obvios ha montado una ardiente propaganda antiobrera durante las largas jornadas de lucha, vomitando a través del papel prensa y del tubo catódico todo su odio y su hastío hacia los "irresponsables que con su protesta han osado bloquear las ciudades y violar el derecho de los ciudadanos a la libre circulación". También este ejemplo de invectiva reaccionaria de la burguesía, sumado al terrorismo de las sanciones practicado por los aparatos del régimen, nos puede dar la dimensión de como la resuelta iniciativa puesta en práctica por los tranviarios haya provocado un daño momentáneo pero incisivo a una sociedad que parece acordarse de los asalariados que explota solamente cuando estos paran para reivindicar aquello que la burguesía ya no sabe garantizarles, es decir, las más elementales y humanas condiciones de vida y de trabajo.

La historia enseña que los mejores tribunales sindicales, los que verdaderamente acaban provocando las luchas, sin ningún tipo de deseo, son los empresarios. Ellos, que tienen que servir al MONSTRUO, a la BESTIA, para que produzca y produzca, para que ACUMULE y ACUMULE son los que provocan y acumulan el descontento, la gasolina, ante esa acumulación de gases, la chispa incendiaria, la gota que colma el vaso, salta por cualquier cosa. Los nuestro no es provocar lo que ya está obligada a provocar la burguesía tomando medidas antiobreras, nuestro papel es propagar las reivindicaciones y los métodos de la lucha clasista, las formas de funcionamiento y de organización que permitan

sostener la lucha hasta la victoria inmediata y le den continuidad al movimiento organizado. Nuestra función es ELEVAR a la masa en movimiento al nivel de la TEORÍA, nunca rebajar la TEORÍA al nivel de la masa, sino afinarla y precisarla, preparando el instrumento Partido que influencie, encuadre y dirija, en la insurrección, a la sola clase potencialmente revolucionaria frente al sistema capitalista y a sus variadas formas de gobierno, hacia y hasta la revolución proletaria mundial, que acabe con el MONSTRUO devorador de millones y millones de personas y de las fuentes de vida durante las crisis y durante las guerras imperialistas.