
La lettera di Movimento Comunista

numero dodici

gennaio 2004

TRASPORTI URBANI IN ITALIA: il ritorno improvviso dell'autonomia operaia

Troppo presto seppellita, l'autonomia operaia morde ancora...

Lunedì 1° dicembre, Milano, capitale industriale, commerciale e finanziaria d'Italia, ed il suo agglomerato (3,5 milioni di abitanti) erano completamente paralizzati. Catastrofe naturale, ecologica (nuova Seveso), attentati? No, semplicemente la lotta autonoma degli operai in Italia e, nel caso specifico, quella dell'ATM (*Azienda Trasporti Milanese*), la compagnia semi-pubblica che gestisce i trasporti (eccetto quelli su ferrovia) dell'agglomerato.

Da quel giorno uno spettro ossessiona di nuovo l'Italia: quello del ritorno sulla scena sociale e politica della classe operaia che lotta contro lo Stato, i sindacati, i padroni e i partiti di sinistra, per aumenti salariali e senza preoccuparsi del quadro legale. In tre momenti, il 1° ed il 15 dicembre, durante le giornate d'azione sindacale, ed il 20 dicembre durante le trattative nazionali tra <<partner sociali>>, numerosi gruppi di salariati sono riusciti a perturbare il tran-tran del mercanteggiamento ufficiale sui termini della vendita della forza lavoro organizzato dai padroni ed i sindacati. Questi salariati sono quelli dei trasporti urbani delle principali città italiane.

Gli accordi salariali delle compagnie di trasporto (municipali, private o miste) sono rette da accordi collettivi quadriennali¹ nazionali integrati da accordi aziendali. Il nuovo contratto (per il 2004 – 2007) dovrebbe essere firmato entro il 31 dicembre 2003. Il diritto di sciopero è limitato (in seguito alla legge 146/90, rafforzata dalla legge 83/2000) per garantire un servizio minimo durante le ore di punta del mattino (dalle 5 alle 8,45) e della sera (dalle 15 alle 18). Lo sciopero ufficiale non può quindi iniziare che alle 8,45 (quando l'inizio del servizio ha luogo alle 5, preceduta dall'arrivo dei conduttori ai depositi verso le 4 del mattino), arrestarsi alle 15 e riprendere alle 18.

Le tre organizzazioni sindacali ufficiali CGIL, CISL e UIL² hanno lanciato, durante tutto il 2003, non meno di undici giornate di sciopero legale³ (precisamente il 02.04.2003, 19.07.2003, 13.10.2003 dalle 18 alle 22, 24.10.2003 e 07.11.2003). Fin qui niente era intervenuto a perturbare il calendario sindacale. In vista dell'avvicinarsi della scadenza per il rinnovo del contratto, queste organizzazioni sindacali proposero una nuova giornata di sciopero legale in tutto il paese per il 1° dicembre e un'altra il 15 dicembre. Il contratto riguardava circa 120.000 salariati del settore dei trasporti (esclusi i ferrovieri), raggruppati in circa 200 aziende.

I voti a favore dello sciopero furono: ATC di Bologna, 98%; ANM di Napoli, 99%; a Roma, 94%; a Venezia, 97%; a Pordenone e Gorizia, 90%; in tutta la Calabria, circa 95% ed in Sicilia, punte del 100% a Messina, Catania e Palermo. Se la tensione sembrava montare nessuno aveva previsto il colpo di tuono milanese, compresi i numerosi cosiddetti sindacati <<di base>> o di <<lotta di classe>>⁴.

¹ Con aggiustamenti ogni due anni per tener conto della differenza tra l'inflazione programmata (dal contratto) e l'inflazione reale. Il non rispetto da parte dei padroni è una delle cause dello sciopero.

² CGIL: *Confederazione Generale Italiana del Lavoro*, vicina ai vecchi stalinisti o nuovi (PRC e PDS), è numericamente la più importante con circa 5 milioni d'aderenti (di cui il 55% sono pensionati); CISL: *Confederazione Italiana dei Sindacati Liberi*, vicina alla Democrazia Cristiana, con circa 3,8 milioni di aderenti (di cui il 48% sono pensionati);

UIL: *Unione Italiana del Lavoro*, vicina ai socialisti ed ai repubblicani, con circa 1,5 milioni di aderenti (di cui il 20% di pensionati);

Esiste anche la CISNAL, *Confederazione Italiana dei Sindacati Nazionali del Lavoro*, sindacato fascista ed altri come la CISAL e la CONFSAL, sindacati di destra.

³ Gli scioperi hanno luogo a livello regionale, ma quello del 24/10/2003 entrava nel quadro intercategoriale e quello del 7/11/2003 era contro la riforma della previdenza. Prima del 1° dicembre, ci sono 32 ore di sciopero nei trasporti..

⁴ Come lo SLAI-Cobas (*Sindacato Lavoratori Autorganizzati Intercategoriale – Comitati di base*), CUB (*Comitati Unitari di Base*) ed altri RDB (*Rappresentanze Sindacali Di Base*).

Alcuni dati sull'ATM

La prima ATM fu fondata nel gennaio 1917, quanto il Comune recuperò la rete delle compagnie private che si erano disimpegnate dalle linee tranviarie. L'attuale ATM è stata creata nel gennaio 1999, quando ha cambiato di statuto sociale per diventare contrattante privilegiata ed essere trasformata in società per azioni. Essa dipende dai comuni dell'agglomerato milanese.

L'ATM gestisce 3 linee di metropolitana, 16 linee urbane e 2 linee suburbane di tram, 3 linee urbane di filobus e 53 linee urbane e 46 suburbane di autobus:

L'insieme delle linee sviluppa:

Tipo di trasporto	Urbano (KM)	Suburbano (KM)	Totale (KM)
Tram	176,7	24,7	201,4
Filobus	40,4	0	40,4
Autobus	432,3	624,5	1 056,8
Metropolitana	69,3		69,3

Si tratta, in totale, di circa 1.370 Km di strade che servono Milano e 85 comuni dell'interland, vale a dire 1.305.000 abitanti per 182 Km² e 1.543.000 abitanti per 870 Km². La dotazione è composta da 495 tram, 148 filobus, 1.572 autobus e 714 vetture del metrò. Nel 2001 l'ATM ha trasportato 511.047.000 passeggeri in zona urbana e 82.512.000 in zona suburbana, per un totale di 593.559.000 passeggeri. Le tramvie e gli autobus comprendono 9 depositi e tre officine per la manutenzione (Leoncavallo, Molise, ecc...).

Nel 2001 l'ATM impiegava 8.503 persone. La metropolitana comprende 3 depositi ed una officina per la manutenzione. Numerosi lavoratori sono assunti con contratto a termine. Alcuni hanno lavorato due anni a tempo determinato e poi hanno seguito un anno di formazione per un lavoro che conoscevano già, venendo pagati solamente all'85% del loro salario precedente. Questo quadro è più o meno lo stesso nelle altre città. Il costo della vita (comparato a quello di Milano) è minore per i grandi agglomerati urbani del Sud della Penisola. Le altre compagnie di trasporto per l'interland sono le Ferrovie dello Stato e la rete privata FNM (Ferrovie del Nord Milanese).

1° dicembre: sciopero <<selvaggio>> all'ATM

La granata operaia disinnescata

Nel dicembre 2000, l'accordo firmato dalla direzione dell'ATM e dalle tre confederazioni sindacali (CGIL-CISL-UIL) prevedeva, oltre che alcuni aggiustamenti alle condizioni di lavoro, un aumento salariale di 106 euro al mese al fine di recuperare il differenziale del potere d'acquisto provocato dallo scarto tra l'inflazione reale e quella programmata (per il biennio 2000-2001) e di quella prevista (per il biennio 2002-2003). Durante questi tre anni gli operai di ogni categoria non hanno visto il minimo aumento a causa del rifiuto ad ottemperare ai termini dell'accordo da parte delle aziende (in maggioranza ex municipalizzate) aderenti all'ASSNAV (l'altra associazione padronale è l'ANAV). Peggio, le proposte della direzione per il nuovo contratto 2003-2007 non prevedeva che 12 euro d'aumento mensile, con 400 euro una tantum di rimborso degli arretrati, nel nome della soddisfazione del cliente e della sopravvivenza dell'azienda.

In generale i salari reali degli operai si collocano, al di fuori dei premi e delle ore straordinarie, tra 800/900 euro per i meno qualificati e/o i lavoratori in contratto di formazione lavoro (salarati a statuto speciale, presenti in gran numero nel settore) e 1200/1300 euro. Quando si viene a sapere che Milano è la città più cara d'Italia, che il mercato immobiliare non cessa d'infiammarsi, che molti salarati sono giovani, provenienti dal Sud con le loro donne in gran maggioranza disoccupate, si comprendono facilmente le numerose difficoltà di sopravvivenza incontrate da questo settore di lavoratori, che ricordano quelle degli immigrati di Torino degli anni sessanta.

Su questo sfondo si è prodotta la rivolta operaia scoppiata a Milano il 1° dicembre 2003. Dalla ripresa del servizio alle 4, in tutti i depositi, si formano assemblee spontanee e decidono, spesso all'unanimità, di iniziare lo sciopero senza aspettare e d'impedire ogni ripresa del servizio effettivo alle 5. Il coordinamento tra i depositi è fatto tramite un utilizzo intelligente dei telefoni cellulari. Un solo bus circolerà quella mattina, nondimeno condotto da un partigiano dello sciopero legale che rientrerà al deposito alle 8 e 45. Lo sciopero è totale: non un metrò, non un autobus, non un tram. Secondo la Camera di commercio di Milano questo sciopero ha impedito a 150.000 persone di recarsi al lavoro e sarebbe costato 140 milioni di euro. Picchetti compatti e massicci vengono formati davanti alle porte dei depositi onde

prevenire qualsiasi intervento poliziesco o di manifestazioni d'utenti malcontenti. Questi ultimi si <<esprimeranno>> a fine mattinata con scambio d'insulti, di pietre e di proiettili diversi.

Ma i veri proiettili politici dovranno arrivare dal fronte comune del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Lunardi, delle autorità municipali, della direzione dell'ATM, delle federazioni sindacali (che hanno immediatamente denunciato l'azione illegale degli scioperanti) e dei media. Anche il moderato *Corriere della Sera* titola, il 2 dicembre, <<L'urlo della città: licenziateci!>>. Tutti in coro denunciano, alla rinfusa, <<l'incoscienza sindacale>> di cui danno prova gli scioperanti, la minoranza che fa sciopero per difendere i suoi privilegi, la violazione del diritto dei cittadini a spostarsi, ec... La vetta è raggiunta da Guglielmo Epifani, segretario nazionale della CGIL, il quale dichiara (ne *IL Manifesto* del 2 dicembre) <<di comprendere il risentimento dei salariati dei trasporti e sostenere la loro collera>> condannando la lotta <<perché essa sbeffeggia la legge prendendo gli altri lavoratori in ostaggio>>.

Il Prefetto minaccia allora di precettare i conducenti come prevede la legge integrata dagli accordi sindacali precedenti. Lo Stato mette tutto il suo peso sulla bilancia utilizzando questa misura per prevenire il formarsi di uno sciopero ad oltranza fino all'ottenimento delle rivendicazioni, come appariva dalle intenzioni dei numerosi scioperanti all'inizio del conflitto. Subito la Procura di Milano ha aperto un'inchiesta per determinare le responsabilità individuali nell'ipotesi di perseguirle per interruzione di pubblico servizio. I rappresentanti del governo (il Ministro della Sanità e del Welfare, Maroni, in primo luogo) si sono augurati l'introduzione di sanzioni legali più adatte per gli scioperi <<selvaggi>>. Le associazioni di consumatori hanno invocato il risarcimento dei danni. I consiglieri municipali di Milano di AN (partito post-fascista) ed alcuni eletti dei Democratici di Sinistra (vecchio partito stalinista) sono arrivato fino all'idea di fare appello all'esercito se casi simili si fossero ripetuti; altri, alla maniera del Presidente della Margherita (democristiani di sinistra) Rutelli ed il Sindaco di Milano Albertini hanno lanciato l'allarme dell'infiltrazione sovversiva e del terrorismo.

Come sempre i sindacati di Stato e i rappresentanti della sinistra si sono distinti nella caccia alle streghe, in perfetto accordo con il loro ruolo istituzionale di cani da guardia del gregge operaio che loro riservano le classi dominanti. Sempre pronti a manifestare la loro indignazione di facciata di fronte all'insensibilità del governo rispetto alle rivendicazioni dei lavoratori, essi hanno stigmatizzato il mancato rispetto della legge da parte degli scioperanti e denunciato il comportamento che <<colpisce la parte più debole della popolazione>>.

Se la sinistra ufficiale ha fatto il suo sporco lavoro tradizionale, gli <<antagonisti>>, il capo di *Rifondazione Comunista*, Fausto Bertinotti, e il Segretario della FIOM (Federazione dei Metalmeccanici della CGIL), Giorgio Cremaschi, in testa, hanno <<difeso>> la lotta degli autoferrotranvieri nel peggiore dei modi, assimilando questa pura battaglia di classe alle proteste interclassiste dei <<No global>>, degli <<Alternativi>>, dei pacifisti, ecc... Le loro arringhe piagnucolanti si appoggiano il più delle volte sull'arroganza (reale) del padronato per spiegare la collera operaia.

Quanto ai <<basisti>>, non hanno saputo spiegare il carattere politico offensivo di questo scontro. E ciò per interesse, poiché, nella migliore delle ipotesi, la sola soluzione che propongono ai lavoratori è di raggiungere dei sindacati di base immacolati, non compromessi dai lunghi decenni di cogestione. La strada dell'autorganizzazione politica operaia non passerà da loro.

Nel frattempo si è allargata la strada per un'uscita contrattuale avanzata nei mesi precedenti dal Presidente della Regione Lombardia, Formigoni (della Democrazia cristiana di destra, sostenitore di Berlusconi). Questa ipotesi d'accordo che, ben inteso, ha incontrato l'interesse delle organizzazioni sindacali ufficiali, comprenderebbe la messa in opera di contratti regionali, che si inserirebbero tra il livello contrattuale nazionale e quello aziendale. Le Regioni proporrebbero delle integrazioni agli altri due livelli accordo, aggiungendo un nuovo tavolo di contrattazione differenziato. Le ricche Regioni del Nord in particolare, la Lombardia prima di tutte, si dicono fin d'ora pronte a <<fare un passo economico significativo>>, al fine di sbloccare la situazione. Passo sicuramente più facile in quanto le aziende di trasporto urbano del Nord d'Italia sono, in gran parte, in attivo, contrariamente alla gran parte delle loro omologhe del Sud.

Se questo progetto divenisse realtà rappresenterebbe un primo passo importante verso l'introduzione delle cosiddette gabbie salariali. Le quali porterebbero a condizioni di lavoro e di retribuzione sempre più divergenti tra zone geografiche ed aziende del settore. Il contratto nazionale attaccato da ogni parte e messo in disparte dal 2000, sarebbe definitivamente seppellito. Un vecchio sogno sindacale e padronale da prima dell'ondata di lotte autonome iniziate alla Fiat di Torino nel 1969, al fine si concretizzerebbe. Un tale epilogo dovrebbe dunque essere interpretato come una grave sconfitta essenzialmente pagata dai lavoratori del Sud della Penisola.

Alcune caratteristiche della lotta

In questo 1° dicembre le assemblee, come i picchetti di massa con i quali si confondevano, tendevano ad avere natura permanente in ogni deposito e la comunicazione ha perfettamente funzionato su scala cittadina. Senza leader, senza banderuole sindacali, gli operai in sciopero dispiegavano la loro immaginazione per vincere. Durante questo lunedì gli sguardi degli scioperanti milanesi erano volti verso i loro colleghi di Roma nella speranza che, anche essi, iniziassero uno sciopero illegale. Purtroppo, quel giorno, l'indicazione di Milano non è stata ripresa dalla capitale né da alcuna delle altre città del paese. Nondimeno, alle 15, gli scioperanti decidono di prolungare lo sciopero fino a notte, in modo da ritirarsi in buon ordine, per meglio ripartire. I lavoratori dell'ATM arrestano lo sciopero il 2 dicembre.

La muta di giornalisti lacchè nei depositi non otterrà che una risposta alla domanda delle ragioni della collera: l'esibizione della magra busta paga. Le lingue dei lavoratori si sciogliono senza difficoltà. Troppi scioperi sindacali <<pacificati>> completamente inutili. Evocano allo stesso modo la durezza e l'arretratezza delle condizioni di lavoro del settore trasporti urbani in Italia, le numerose ore straordinarie. Denunciano una vita dietro il lavoro ridotto alla più semplice espressione in ragione di orari di lavoro proibitivi. I lavoratori in lotta si appellano alla capacità di lotta dei loro colleghi francesi durante i movimenti di novembre-dicembre 1995 legata, fra l'altro, alla caduta del governo, alle dimissioni del Primo ministro ed al ritiro del suo progetto di cancellazione dei regimi speciali di pensionamento dei ferrovieri.

Molto sindacalizzati, in maggioranza inquadrati nella CGIL ferocemente contraria da sempre a questo tipo di agitazioni, la quasi totalità dei delegati sindacali di base dell'ATM ha partecipato attivamente allo sciopero. Benché esistesse all'interno dell'azienda un sindacato di base molto attivo e combattivo (niente a che vedere con il SUD francese...), lo SLAI-COBAS, anche questi è stato allo stesso modo sorpreso dalla forza e dal carattere massiccio della reazione operaia. Si tratta dunque di un movimento autonomo e di massa di lavoratori che sconvolge tutto al suo passaggio. Tenuto conto del rapporto di forza sfavorevole, il ripiegamento è stato ben organizzato collettivamente. Purtroppo questo movimento non ha fatto nascere alcuna organizzazione formale tra depositi. A questo stadio è probabilmente il suo limite principale.

Lotte non necessariamente isolate

Per il fatto stesso del suo violento impatto sull'attività della città più industriale del paese, lo sciopero ha preso immediatamente una dimensione politica nazionale. Ma essa non è stata la sola di questa natura che ha avuto luogo negli ultimi tempi in Italia. Il 1° dicembre è la seconda volta in pochi mesi che i lavoratori riprendono l'iniziativa della lotta condotta in maniera autonoma dai sindacati. La prima fu quella dei 1 000 hostess e stewards dell'Alitalia (compagnia aerea nazionale), in reazione al piano di ristrutturazione dell'azienda che prevedeva il licenziamento di almeno la metà di essi. Già all'epoca i lavoratori avevano deciso in maniera del tutto indipendente di presentare a sorpresa, il giorno scelto per la protesta, dei certificati di malattia. Questa forma di lotta era stata scelta per evitare d'osservare i dieci giorni di preavviso legale e di garantire il numero minimo di presenze, senza incorrere nelle sanzioni previste dalla legge.

A seguito del 1° dicembre milanese le agitazioni si sono moltiplicate. La sensazione che il gigante proletario italiano si stia risvegliando è ben presente nello spirito delle classi dominanti e dei rari compagni ancora impegnati nella lotta politica e teorica per l'autonomia operaia.

Nei trasporti urbani non milanesi lo sciopero del 1° dicembre non si è allargato a macchia d'olio, ma solamente tre giorni dopo, il 4 dicembre, a Roma, i conduttori di bus si mettono in assemblea permanente. A Napoli, sempre il 4 dicembre, la metropolitana collinare si ferma per l'intera giornata. L'11 dicembre i salariati dell'Alitalia di Fiumicino (Roma) si mettono spontaneamente in sciopero contro la minaccia di 4 100 licenziamenti e il non rispetto da parte della direzione degli accordi sugli aumenti salariali (sebbene ridicoli). Nello stesso solco essi bloccano per due ore l'autostrada Fiumicino Roma. Dei tafferugli con le forze di repressione seguono.

Si tratta dunque di un periodo d'agitazione e di scontri. Il più delle volte scaturiscono dai gravi ritardi nell'applicazione dei contratti di lavori negoziati e firmati dai sindacati di Stato (controllori di volo, piloti dell'Alitalia, conduttori dei treni, pompieri, autoferrotranvieri). Talvolta, come nel caso dei metalmeccanici, la lotta – in questo caso organizzata dalla federazione di categoria CGIL (FIOM) – si oppone agli accordi separati, firmati unicamente dalle federazioni di categoria di CISL (FIM) e UIL (UILM).

Il 15 dicembre si rimette la coperta

La preparazione dei sindacati contro lo sciopero illegale

Per l'insieme delle forze anti sciopero in nessun modo il 15 dicembre, a Milano, avrebbe dovuto rinnovarsi lo scenario catastrofico del 1° dicembre. I sindacati, CGIL in testa, sono andati tutti i giorni dal 4 dicembre nei depositi per convincere i lavoratori a non ripetere la prova. La CGIL ha convocato, deposito per deposito, i suoi delegati di base invitandoli a rispettare alla lettera le consegne della loro federazione contraria allo sciopero illegale. Davanti alla reticenza dei delegati ad accettare tale ipotesi, la CGIL ha semplicemente ordinato loro, pena d'essere esclusi dal sindacato e di perdere ogni protezione legale di fronte ad un probabile licenziamento, di uscire dai depositi le prime 5 ore. Il 15 dicembre alle 4 del mattino, tutti i depositi dell'ATM sono stati investiti da squadre nutrite di quadri sindacali, mobilitati per garantire la ripresa del lavoro.

Dal lato padronale la direzione ha fatto balenare la prospettiva di aumenti significativi a completamento del dispositivo nazionale in corso di negoziazione. A queste promesse allettanti si sono aggiunte le minacce della Prefettura di precettazione degli scioperanti indisciplinati. Questa tattica ha finito per pagare a Milano. Quel giorno non si sono avute defezioni. Ma gli operai delle altre aziende di trasporto urbano del paese hanno interpretato queste promesse della direzione dell'ATM come un'incitazione alla lotta. Quel che aveva ben funzionato a Milano, non rispettando la legalità, doveva ben riuscire altrove, consideravano.

Milano influenza tutta la penisola

Ancora una volta con la più grande sorpresa del padronato e dei sindacati, i lavoratori si sono ricordati dei loro cattivi ricordi. La <<malattia dello sciopero selvaggio>>, come la definiscono i giornali, ha colpito forte a Brescia, Genova e Torino ma anche a Perugia e Firenze. Nell'insieme, punte del 90% di scioperanti illegali sono state osservate a Napoli, 80% a Bari, Castrovillari, Cosenza, Foggia, Genova, Torino e 60% a Brescia. Una volta di più i salariati hanno dimostrato tutta la loro determinazione ad ottenere soddisfazione senza essere imbarazzati dal rispetto dei dispositivi legali anti-sciopero e contro i loro avversari coalizzati: le aziende, lo Stato e i sindacati.

Ma questa volta, il blocco sociale e politico reazionario ha saputo reagire rapidamente: ordinanze di precettazione firmate in cascata dai prefetti; rilancio delle discussioni tra partner sociali ed invio della polizia nei luoghi più caldi. Da rilevare che a Torino il prefetto locale ha utilizzato a sua volta i telefonini per comunicare, attraverso SMS, l'ordinanza di precettazione agli scioperanti. I tentativi polizieschi di disperdere i picchetti hanno nondimeno urtato con numerose reazioni violente degli scioperanti. Anche in assenza di picchetti numerosi operai hanno rifiutato di uscire dai depositi. Quando gli scioperanti sono stati costretti ad uscire con i loro bus, la maggior parte tra loro hanno scelto di applicare alla lettera il codice della strada circolando a bassissima velocità. Infine, l'arma del certificato medico è stata abbondantemente impiegata come nelle Puglie e in qualche città della Calabria, dove circa la metà dei lavoratori vi hanno fatto ricorso.

Tutti i riflettori puntati su Milano

Il dispositivo sindacale anti-sciopero ha perfettamente funzionato. Bus, metrò e tram hanno circolato nelle ore di punta. Lo Slai-Cobas e la direzione dell'ATM hanno dato le stesse cifre di partecipazione allo sciopero: 40% dei trasporti di superficie hanno funzionato durante lo sciopero per circa il 50% degli scioperanti, vale a dire il tasso più basso di tutta Italia per questo giorno. La Santissima Trinità sindacale ha rivendicato, da parte sua, il 90% dei partecipanti al movimento legale. Per lo Slai-Cobas che non aveva mai chiamato allo sciopero selvaggio a dispetto della partecipazione attiva di molti suoi membri a quella del 1° dicembre, si tratterebbe di dimostrare che i tre sindacati CGIL-CISL-UIL non rappresentano il personale. Da parte sua Nino Cortorillo, segretario della Filt-CGIL di Milano, ha dichiarato che <<dietro questa guerra di cifre si profila ancora un tentativo di rompere l'accordo nazionale e di sostituirlo con accordi locali>>. Per Maria Grazia Fabrizio, segretario della CISL milanese, lo sciopero <<ha confermato la piena rappresentatività dei sindacati e l'alleanza irreprensibile tra lavoratori dei trasporti urbani e utenti>>.

Aldilà di queste meschine querelle di bottega sindacale è certo che la vittoria riportata a Milano dal fronte dell'ordine non è stato ottenuto senza difficoltà. In numerosi depositi assemblee agitate hanno avuto luogo e numerosi salariati hanno manifestato la loro ferma volontà di opporsi ad un'eventuale precettazione. Di nuovo abbiamo potuto sentire numerose critiche ai sindacati, responsabili d'aver denunciato pubblicamente i fatti del 1° dicembre. I lavoratori hanno allo stesso modo accusato con insistenza i sindacati

di aver isolato gli scioperanti milanesi, all'indomani della loro azione più decisa, organizzando una giornata bidone per la vigilia della riapertura dei negoziati nazionali.

Al deposito di Viale Sarca un centinaio di conduttori si sono ritrovati davanti alle porte intorno ai bracieri appoggiati dagli studenti dell'università di Stato (la *Statale*) e da giovani precari in lotta di un centro sociale vicino. Un delegato centrale della CISL è stato accolto da grida ostili <<il sindacato siamo noi!>>, <<il nostro sciopero di un giorno ha fatto più di tutte le giornate d'azione bidone!>>. In assemblea questo rappresentante della CISL ha concesso che la giornata del 1° dicembre era stata importante, esortando i lavoratori a mantenere la calma poiché <<i sindacati subiscono una pressione enorme da parte del comune e dell'ATM>>. Per questo rappresentante sindacale l'essenziale era dunque di assicurare che il fuoco operaio milanese era sotto controllo, che le spinte autonome erano state annientate. Malgrado questi sforzi e lo scacco relativo del 15 dicembre, a Milano, il fuoco covava ancora.

Riedizione del 1° dicembre a Torino

Malgrado la precettazione decretata dal prefetto i lavoratori hanno adottato il modello milanese del 1° dicembre: tra le 6 e le 9 del mattino nessun bus o tram ha circolato in città e molto pochi sulle linee dell'interland. Questa volontà di uno strappo è stata confermata da una manifestazione di un centinaio di conduttori che hanno affrontato le forze dell'ordine. La precettazione ha riguardato circa 200 autisti, <<impediti>> a seguire gli scioperanti. Come a Milano il 1° dicembre le reazioni sono state ostili: denuncia degli scioperanti <<indegni>>, difesa del diritto degli utenti, critica dell'incapacità dei sindacati a controllare le loro basi, ecc...

Ma aldilà di queste palinodie c'era da una parte e dall'altra, tra sindacati, azienda, e municipalità, la volontà di giungere rapidamente ad un accordo per evitare il prosieguo dello sciopero illegale. Come ha ben riassunto Pezzotta, segretario generale della CISL: <<Tutti hanno interesse a fare uno sforzo per trovare un accordo rapido altrimenti ci potrebbe essere un errore di troppo>>. Più chiaramente, <<sbrighiamoci poiché potrebbe darsi che non potremo contenere gli scioperanti a lungo>>. Parallelamente il ministro del Welfare, Roberto Maroni, dirigente della razzista Lega Nord, e il sottosegretario al Lavoro e alle Politiche Sociali, Maurizio Sacconi, minacciavano di sospendere i negoziati in caso di proseguimento dello sciopero.

Colpo di fulmine a Brescia

Dalle 4 del mattino, dopo aver votato lo sciopero, i lavoratori del deposito unico di via S. Donino hanno occupato in massa i garage dalla presa effettiva del lavoro alle 5. I 170 autobus delle linee urbane della compagnia Brescia Trasporti non escono. È il primo arresto completo del servizio minimo di tutta la storia dei trasporti urbani a Brescia. Tuttavia le linee suburbane, gestite dalle compagnie private SAIA e SIA, hanno funzionato durante il servizio minimo. I picchetti, composti da 300/320 scioperanti, si riscaldavano a sorsate di vino caldo e grappa. Dalle 11 le forze repressive si presentano numerose e minacciosi davanti ai cancelli. Le loro provocazioni fanno brutalmente salire la tensione che si risolve in alcuni spintoni. Gli scioperanti tengono bene e l'occupazione prosegue senza altri intoppi. Alcuni utenti, dei delegati di base di altre aziende, alcuni membri dei centri sociali arrivano a portare la loro solidarietà. Il morale risale rafforzato dalle notizie degli scioperi selvaggi in altre città. Dalle 9 la direzione, sebbene disorientata, esige, per bocca del suo dirigente, Giorgio Schiffer, l'applicazione da parte del prefetto delle precettazioni. La Società dei trasporti urbani di Brescia invia comunque i suoi rappresentanti a discutere con gli scioperanti minacciandoli di misure disciplinari ed incitando i delegati sindacali a far rispettare gli accordi che garantiscono il servizio minimo.

Dal lato degli scioperanti la voglia di strappo restava forte e la volontà di non cedere sui 106 euro di aumento persisteva. La stampa ha presentato come leader dello sciopero Maurizio Murari, membro del centro sociale Magazzino 47, che si è particolarmente segnalato per aver apertamente contestato la legalità della prima lista di precettazioni stabilita dal prefetto. Alcuni vizi di forma erano in effetti scivolati via, rapidamente corretti dopo le 14, con la consegna di una nuova lista di precettazioni. Ma questa volta le forze della repressione faranno fiasco poiché gli scioperanti del primo turno non si trovano più sul posto, essendo rientrati a casa. Alle 14 e 30, all'inizio della seconda fascia oraria di servizio minimo, gli scioperanti non si piegano. All'inizio del pomeriggio il sindaco, Paolo Corsini, dirigente dei Democratici di sinistra, condanna lo sciopero selvaggio. I tre sindacati CGIL, CISL e UIL organizzano una manifestazione di un'ora bloccando la stazione dei pullman. I sindacati hanno accusato certi non sindacalizzati di aver fatto di testa loro e di essere influenzati dal centro sociale Magazzino 47 che, dopo tutto si è limitato a propagare la discussione delle assemblee generali attraverso la sua radio ed a spostare un pugno di suoi aderenti al deposito.

Per meglio comprendere le forze in gioco è utile passare in rivista le differenti reazioni ed interpretazioni politiche della lotta della terza città industriale della Penisola. Dino Greco, segretario CGIL

della Camera del lavoro di Brescia, definisce l'agitazione come <<un'iniziativa inutile alla vigilia dell'apertura della trattativa nazionale, iniziativa che, secondo lui, costringeva sulla difensiva patronato e governo>>. Più sottile, Claudio Lonati, segretario della Fit-CISL, affermava che, <<tenuto conto dell'esperienza del 1° dicembre a Milano, non avremo bisogno da ora in avanti di ricorrere ad azioni così eclatanti per farci sentire. Dobbiamo solamente farci sentire dagli utenti>>. Per questo sindacalista il 1° dicembre è un incidente, certo involontario, ma di cui bisogna servirsi nella discussione con lo Stato ed i padroni per ottenere i 106 euro. Pertanto bisogna tutto mettere all'opera perché non ci sia una seconda volta, conclude questo rappresentante sindacale.

Infine Maurizio Murari, pur dichiarando di <<comprendere i disagi degli utenti e degli studenti>>, rivendica la pertinenza di questo sciopero come <<la sola arma di cui dispongono i lavoratori>>. Ma la sua riflessione non andrà oltre e non spiegherà il significato politico offensivo ed autonomo del movimento. Egli giudica in effetti che <<se i sindacati hanno preso in conto la nostra rivendicazione dei 106 euro, è perché ascoltano la base>>. Ancor più, conduce una improbabile difesa del padrone pubblico contro il padrone privato: <<l'esempio di Brescia dimostra che quando i trasporti pubblici sono privatizzati al 49%, le condizioni di lavoro e la qualità del servizio degradano>>. Se tali idee sono sovversive.....

A Napoli i sindacati lasciano fare

A Napoli, dalla presa del servizio, i depositi dell'ANM cadono in mano ai lavoratori, come quelli di via Nazionale delle Puglie, di via Cavallegeri d'Aosta o di Capodimonte. L'ambiente è piuttosto da bravi bambini. Il tasso di scioperanti è di circa il 90%, tutte le qualifiche comprese. Le rivendicazioni salariali e il miglioramento delle condizioni di lavoro assomigliano a quelle degli altri autoferrotranvieri del resto d'Italia. A queste si è aggiunta l'esigenza espressa dai conduttori del metrò di integrare il contratto collettivo dei lavoratori dei trasporti urbani napoletani. Per adesso restano collegate a quelle dei ferrovieri⁵. I Sindacati sono stati informati della costituzione di picchetti e hanno lasciato fare. Davanti ai depositi si tengono assemblee aperte dove ritroviamo, tra l'altro, numerosi militanti delle formazioni anti-mondialiste venuti a portare la loro solidarietà. Alle 17, inizio della punta serale, le forze della repressione intervengono ai depositi di via nazionale delle Puglie per disperdere i *no global* ed impedirgli di raggiungere i picchetti. Dopo un breve rincorrersi nelle strade intorno al deposito, i manifestanti ritornano sui loro passi e partecipano al blocco per circa mezz'ora.

L'illegalità è a macchia d'olio

A Firenze numerosi gruppi di conduttori sono pervenuti a ritardare di un'ora l'uscita dei bus urbani dell'ATAF durante l'ora di punta del servizio minimo serale. I loro colleghi delle linee suburbane della Sita hanno fatto lo stesso.

A Perugia la piazza Italia (piazza centrale della città) è stata invasa per un'ora dalle 9 e 30 alle 10 e 30 dagli autobus condotti dagli scioperanti, mentre i conducenti dell'APM (linee suburbane) manifestavano davanti al palazzo della regione.

Se a Roma gli scioperanti hanno rispettato le ore legali di sciopero, in Sicilia la partecipazione è stata del 100% a Catania, del 95% a Palermo dove nessuno bus ha circolato, del 90% a Messina, Trapani e Siracusa e dell'80% ad Agrigento. Nelle compagnie che servono le campagne la partecipazione è stata del 70% di scioperanti. In Calabria pure, ci si confronta con delle partecipazioni eccezionali ai movimenti con una media del 97% a Cosenza e a Crotona, lo sciopero è continuato tutta la giornata. La lista è lunga dall'essere esaustiva.

L'ora di un primo bilancio

Se Rifondazione Comunista ha <<sostenuto>> gli scioperi di Brescia e Torino ed avvertito il governo che <<i lavoratori dei trasporti e tutto il mondo del lavoro avevano superato il limite dell'aspezzazione>>, il segretario generale della CGIL, Guglielmo Epifani, si è di nuovo distinto rifiutando di sostenere lo sciopero selvaggio. <<I lavoratori avevano dato una prova di maturità non esagerando (le loro azioni) e facendo prova della loro responsabilità tradizionale>>, si è rallegrato. Forte di questa analisi ha invitato <<governo, regioni, ed aziende ad astenersi dal chiudere la porta alle trattative>>. Per il ministro Maroni, che ha rifiutato ogni commento in vista della ripresa della trattativa, l'importante era concludere prima di Natale.

⁵ Napoli possiede due linee di metrò: la prima collega le differenti reti dell'interland delle ferrovie nazionali ed è gestita da queste; la seconda, in via di completamento, in galleria, collega il centro ai quartieri Nord, detta <<metrò collinare>>, è gestita dall'ANM.

Per i lavoratori, malgrado il rinculo di Milano il bilancio è globalmente positivo tanto in termini quantitativi quanto, soprattutto, qualitativi. Le azioni illegali di Brescia, Torino, Napoli e altrove hanno dimostrato che la determinazione degli scioperanti non era limitata semplicemente alla grande città lombarda che ha lanciato il movimento, ma che essa si è allargata un po' dappertutto nel paese. Le concessioni che la direzione dell'ATM ha fatto balenare hanno rafforzato la determinazione a condurre degli scioperi illegali, modo di lotta percepito come efficace a dispetto delle ordinanze di precettazione a cascata e dell'opposizione decisa dei sindacati. L'audacia dei lavoratori dell'ATM ha fatto scuola. E non solamente nei trasporti urbani. Il mercoledì 17 dicembre, facendo seguito ad una lunga lista di agitazioni condotte dall'estate contro la riorganizzazione dell'azienda, il personale di terra dell'Alitalia a Fiumicino cessano il lavoro e manifestano in massa sulle vie d'accesso all'aeroporto. Circa 80 voli sono annullati.

Nei limiti del movimento bisogna segnalare l'incapacità di coordinare le lotte locali in un fronte d'insieme. In più i rappresentanti sindacali, benché contestati aspramente nelle assemblee, non sono stati allontanati dai depositi, cosa che gli ha lasciato campo libero per denunciare <<l'illegalità>> di massa. Infine, le forze che si sono schierate dalla parte degli scioperanti non l'hanno fatto che in un quadro strettamente solidale e difensivo, limitandosi a giustificare la radicalità delle azioni intraprese a causa dell'arroganza padronale. Purtroppo nessuno si è impadronito, facendolo proprio, del significato politico offensivo della lotta degli autoferrotranvieri, né si è fatto carico della loro organizzazione sul luogo di lavoro, fino all'ultimo dei depositi investito dal movimento. I sindacati di base hanno sfruttato, senza grande successo, la situazione per rinforzarsi a scapito delle grandi confederazioni ufficiali, ma si sono rifiutati di favorire l'organizzazione indipendente della lotta.

Le giornate del 19 e 20 dicembre e le trattative nazionali

La posta cruciale di un accordo prima di Natale

Era chiaro per tutte le parti in causa – governo, aziende di trasporto e sindacati – che bisognava portare rapidamente a termine un accordo. In effetti, dopo lo sciopero del 1° dicembre, il clima sociale era divenuto piuttosto malsano per i loro gusti. Lo sciopero del 15 dicembre aveva mostrato che l'illegalità si amplificava e che le precettazioni emesse dai prefetti restavano, per la maggior parte del tempo, lettera morta. Bisognava fare presto e prima di Natale. Obiettivo tanto più urgente dacché, dal 19 dicembre sera, degli scioperi per accelerare le trattative erano incominciati. L'insieme dei partners sociali abilitati a negoziare ed il governo dividevano questo calendario. La CGIL in perfetta sintonia con i suoi interlocutori al tavolo delle trattative, vi aggiungerà un pizzico di pressione per ritrovare un poco della credibilità perduta nei giorni precedenti.

Le trattative riprendevano a Roma dal 19 dicembre alle 17. È un segnale che le assemblee di lavoratori traducono in altrettanti scioperi. Benché il servizio funzionasse regolarmente a Roma e a Milano, le assemblee che vi si tengono sono molto tese. Questa volta la miccia sarà accesa dagli autoferrotranvieri di Genova. Dalla presa del servizio effettivo al deposito di Staglieno, quest'ultimo è occupato da un picchetto massiccio e compatto di 300 lavoratori. Dei bus sono piazzati davanti all'uscita. Più niente si muove. <<Non si può vivere con 880 euro al mese, non c'è altro da dire>>, reclamano gli scioperanti in collera. <<Il comune, la regione, l'azienda, l'AMT⁶, sono tutti responsabili>>, accusano i salariati in lotta. Alle 11 il sindaco Giuseppe Pericu, accompagnato dal presidente dell'AMT, Enrico Zanelli, si reca nella fossa dei leoni dell'assemblea del deposito di Staglieno (via Montaldo) rinforzata da alcune altre centinaia di lavoratori venuti dagli altri depositi della città. Dopo averli ascoltati i lavoratori hanno rigettato con decisione la loro comprensione ipocrita, il loro sostegno di facciata e soprattutto il loro appello alla responsabilità dei salariati dell'azienda, appello destinato ad ottenere la sospensione dello sciopero. La discussione è viva, gli operai si piantano sulle loro posizioni e rifiutano d'inclinarsi ad accettare l'applicazione del servizio minimo. Lo sciopero continua.

Il botto operaio del 20 dicembre

Alle 5 del mattino, dopo dodici ore di trattativa, i sindacati lasciano il tavolo evocando l'insufficienza delle proposte del governo: 80 euro d'aumento mensile (i padroni proponevano 41 euro ed i sindacati premevano per 106) ed un premio di 500 euro per compensare il non rispetto dell'accordo del 2000. Il governo tenta di passare di forza aumentando a 600 euro il premio del recupero, prendere o lasciare. Il sottosegretario ai Trasporti, Paolo Mammola, dichiara che <<la CGIL ha bloccato le trattative>>.

⁶ La situazione finanziaria dell'AMT non è buona. L'azienda genovese ha un bilancio in deficit di 45 milioni di euro e le sue entrate non coprono le spese che in misura del 35%.

Guglielmo Epifani gli risponde che <<le regioni, le aziende ed il governo complicavano una situazione che era molto esplosiva>>, ma che i sindacati <<restavano pronti a trattare>>.

All'annuncio della rottura, al momento della ripresa del mattino, i lavoratori di Genova reagiscono. Lo sciopero è unanime. Nessun bus esce dai depositi. La paura della collera operaia ritorna. Dario Balotta, segretario generale della FIT-CISL della Lombardia, dichiara che <<se la proposta insufficiente del governo fosse sottoscritta, non era possibile rispondere più di niente>>. Lo si comprende: in Lombardia lo sciopero selvaggio non è mai stato così forte. Milano, Brescia, Bergamo, Como, sono paralizzate a differenti gradi.

A Milano lo sciopero decolla di nuovo. Solo 20 bus su 1200 hanno circolato e le tre linee del metrò sono rimaste ferme. Alle 11 il prefetto, Bruno Ferrante, convoca i rappresentanti sindacali per tentare di pervenire ad un compromesso. I delegati sindacali centrali dell'ATM vengono scortati da una manifestazione di 500 lavoratori arrabbiati. In queste condizioni nessun accordo può essere trovato. Con gran faccia tosta il responsabile della Camera del lavoro di Milano, Giorgio Roilo, giudica che <<i tre sindacati CGIL, CISL e UIL hanno fatto loro lo sciopero degli operai>>. L'ATM tratta tutti, salariati e sindacati, da irresponsabili.

A Brescia lo sciopero non inizia realmente che a mezzogiorno. Nessun bus della compagnia Brescia Trasporti esce dai depositi. Ma questo 20 dicembre lo sciopero non è stato accompagnato da una partecipazione importante di scioperanti alle porte dei depositi.

A Bergamo pure, i bus non lasciano i loro garage. Tuttavia si deplora una presenza insufficiente di lavoratori dell'ATB ai picchetti. Circa la metà degli autisti preferiscono restare a casa loro. La città è stata paralizzato tutta la mattinata. Il prefetto, Federico Cono, convoca i rappresentanti sindacali poi decide di ricorrere alla precettazione dei lavoratori rimasti a casa. Era la prima precettazione da 13 anni decisa in questa città. Malgrado questo il servizio resta debole nel pomeriggio e non è ristabilito che l'indomani.

A Como la situazione è analoga. Nessun bus la mattina con una città completamente bloccata per molte ore. Solo l'ordinanza di precettazione emessa nel pomeriggio dal prefetto, Guido Palazzo Adriano, permette di ristabilire parzialmente il servizio.

A Roma lo sciopero è iniziato alle 17,30. Le due linee del metrò e i treni della periferia (Roma-Viterbo, Roma-Pantano e Roma-Lido), gestite dal comune tramite la società ATAC, non hanno visto circolare alcun ramo. L'arresto del servizio dei bus è incominciato alla stazione ferroviaria Tiburtina, poi si è espansa a tutta la città.

A Napoli gli autobus ritornano ai loro depositi all'annuncio della firma dell'accordo. Questo sabato migliaia di passeggeri venuti a fare le loro compere di Natale si ritrovano privati di mezzi di trasporto. Certi utenti della CTP (compagnia che serve la periferia Nord) tentano di organizzare una protesta in piazza Garibaldi, vicino alla stazione centrale di Napoli. La manifestazione, dagli accenti passabilmente violenti, è dispersa dalle forze della repressione. Lo sciopero passa oltre.

A Venezia gli operai dell'ACTV si sono messi a loro volta in sciopero. Nessun bus ne battello ha circolato.

A La Spezia gli operai dell'ACT organizzano un'assemblea permanente. Nessun bus è in circolazione. Il sindaco, Giorgio Pagano, incontra una delegazione di lavoratori per tentare d'abbozzare un compromesso. Senza successo. La circolazione in città non è troppo colpita dall'agitazione per via del giorno di vacanza nelle scuole. Movimenti di scioperi sono stati osservati a Savona ed Imperia in Liguria, Massa Carrara, Pisa Livorno e Pistoia in Toscana così come ad Ancona nelle Marche.

Un accordo su misura

La temperatura sociale aumenta di nuovo, il presidente del Consiglio, Silvio Berlusconi, ha utilizzato la sua conferenza stampa di fine anno per lanciare un avvertimento solenne. Per <<riconoscendo che bisognava accordare un premio sostanziale agli operai dei trasporti per sanare la situazione esistente>>, egli ha dichiarato: <<gli scioperi selvaggi sono un grande pericolo>>. Questo intervento s'indirizzava allo stesso tempo ai sindacati ed alle imprese al fine che trovassero un terreno d'intesa particolarmente sul premio di recupero. Così il governo porta la sua offerta dai 600 euro proposti il mattino a 970 euro, aumento certo significativo ma che resta molto lontano dalle rivendicazioni degli scioperanti (2900 euro) ed anche dalla proposta sindacale di 1200 euro.

Finalmente trovato sotto l'egida del governo e presto firmato, alle 17,30, il 20 dicembre, dalle te principali confederazioni sindacali (CISL, CGIL e UIL) ed i rappresentanti delle imprese, l'accordo concede ai 120.000 salariati del settore un aumento salariale mensile di 81 euro mensili. Questo aumento è accompagnato da un'indennità di 970 euro, a guisa di recupero per i due anni trascorsi (2002 – 2003) nel corso dei quali il contratto salariale di settore non è stato rinnovato. Gli scioperanti reclamavano 2 900 euro, in particolare a Milano, dove il costo della vita è più elevato e dove tutti i lavoratori esigevano un

prolungamento locale ai termini dell'intesa nazionale tra partner sociali. I sindacati firmatari commentano l'avvenimento. Per Angeletti (UIL) <<gli operai apprezzeranno>>. Per Epifani (CGIL) si aprono <<nuove prospettive per la riforma>> poiché <<il contratto nazionale è stato salvato>>. Per Sacconi (UIL), l'<<accordo è equilibrato>>. La reazione dei lavoratori è tutt'altra. All'annuncio della firma lo sciopero s'intensifica, specialmente a Roma, rimasta piuttosto calma fin qui.

21 dicembre: reazione operaia rabbiosa contro l'accordo romano

La domenica 21 i lavoratori rifiutano in massa l'accordo firmato la vigilia. L'agitazione continua. Scioperi senza preavviso scoppiano in numerose grandi città del paese: Milano, Venezia, Roma, Padova, Brescia e Firenze. Malgrado le precettazioni emessa dai prefetti blocchi del lavoro seguenti si sono prodotti a Bologna, Genova, Torino, Cagliari (ATR), Ragusa, Trento, Siena, Varese, Reggio Calabria, Modena, Garbagnate Milanese e Montebelluna.

La maggior parte degli autobus e dei tram milanesi non si sono mossi in 7 depositi su 9. Solo una linea di tram e due do autobus hanno funzionato. <<Non è possibile prevedere se, nel corso della giornata, il servizio riprenderà completamente o in parte>>, confessa l'ATM in un comunicato, denunciando il carattere <<irresponsabile>> e <<illegittimo>> dello sciopero così come <<il disprezzo completo per le esigenze dei cittadini>>. Qui i lavoratori proseguono la lotta anche per ottenere un allungamento salariale locale, necessario per far fronte ad un costo della vita tra i più elevati d'Europa. Diverse centinaia tra loro si recano ad una manifestazione davanti alla sede sociale dell'ATM, al Foro Buonaparte.

A Venezia gli autobus ed i battelli sono paralizzati. Una manifestazione alla quale si uniscono dei lavoratori in sciopero spontaneo di Vicenza, Treviso, Conegliano, Padova e Rovereto è organizzata davanti alla sede dell'ACTV, l'azienda pubblica veneziana di trasporti. Secondo quest'ultima solo due navette circolano sui canali assicurando i legami con la vicina Mestre e con l'aeroporto. I manifestanti non nascondono la loro collera di fronte all'intervento delle forze di repressione davanti ad alcuni depositi di Milano e di Padova. I delegati sindacali si adoperano a calmare i lavoratori promettendo loro tempi supplementari di trattativa con le autorità locali. Senza grande effetto smobilizzante su partecipanti alla sfilata.

Nessun autobus nemmeno a Firenze dove un picchetto di sciopero di autisti ha immobilizzato un grande deposito di veicoli. A Roma il metrò funziona regolarmente ma, a dispetto di un'ordinanza prefettizia di precettazione, il servizio di bus e tram prosegue perturbato con solamente il 50% dei veicoli effettivamente operativi, secondo i dati divulgati dalla società locale ATAC. Altro fattore notevole di disorganizzazione del servizio, le linee fermate fanno ritorno, accrescendo così considerevolmente la saturazione del traffico automobilistico.

Il governo indurisce il tono

Di fronte a questa nuova fiammata di scioperi multiformi il governo italiano annuncia domenica di essere ricorso alle precettazioni generalizzate contro i lavoratori indomiti che persistevano a bloccare i trasporti urbani di numerose grandi città malgrado la firma, sabato, di un accordo tra partner sociali. <<Di fronte agli scioperi selvaggi a ripetizione di una minoranza di lavoratori, anche dopo la firma di un nuovo contratto (salariale), il ministro dell'Interno ha dato istruzioni a tutti i prefetti>>, possiamo leggere in un comunicato di minaccia dell'esecutivo. Il ministro dell'Interno, Giuseppe Pisanu, precisa lo stesso comunicato, ha preso misure precise affinché ogni violazione della legislazione in vigore sia accertata dalla Giustizia. Il ministro dice così di farsi <<interprete della viva preoccupazione del governo di fronte ai gravi disagi inflitti ai cittadini>>. Il governo indurisce brutalmente i termini dello scontro applicando alla lettera, per la prima volta in dieci anni, la normativa che garantisce un servizio minimo ed il deposito dei preavvisi di sciopero. Come avrebbero risposto i lavoratori?

22 dicembre: a parte alcune importanti eccezioni la lotta contro l'accordo ed il giro di vite del governo diviene minoritaria

Le precettazioni dei prefetti, firmate il 22 dicembre mattina, non hanno effetto a Genova, Venezia, Siena, Varese e Trento, dove gli scioperi non calano d'intensità.

A Genova, riuniti in assemblea dalle 4 del mattino, i lavoratori votano l'arresto del lavoro fino al 24 dicembre. Le ingiunzioni e le esortazioni del sindaco, Giuseppe Pericu, a rispettare i <<diritti degli utenti>> e le precettazioni del prefetto sono buchi nell'acqua. Alla ripresa del servizio solo due bus circolano.

A Bologna, sull'insieme della rete urbana, una decina di bus su 500 circola. I tre depositi (via Battindarno, via Ferrarese, via Due Madonne) sono nelle mani dei tranvieri. I tre depositi sono tenuti da

picchetti di massa. Due bus erano stati messi di traverso alle entrate dalle 4 e 30 del mattino. Alcune delegazioni di sindacati di base così come di militanti *No global* hanno partecipato alle assemblee che hanno votato in massa contro l'accordo romano.

A Venezia, all'ATCV, è il Cobas che chiama con successo allo sciopero illegale. Nessun bus ha circolato nel centro città, in compenso alcuni battelli hanno servito la Laguna.

A Modena una forte minoranza di scioperanti ha impedito l'uscita dei bus dal mattino. Solo la linea che serve l'aeroporto di Bologna ha funzionato.

A Varese gli operai dell'ATV e delle compagnie suburbane hanno massicciamente arrestato il lavoro. La stessa situazione si è prodotta a Rovereto e a Trento dove i lavoratori della ferrovia locale hanno aderito al movimento.

A Siena gli operai della compagnia Train hanno chiuso l'accesso al deposito dei Due Ponti. Nessun bus è uscito. A Reggio Calabria lo sciopero è stato totale alla compagnia municipale ATAM. Nessun bus è uscito dal deposito di Foro Boario davanti la porta del quale i lavoratori si erano dati appuntamento. Una delegazione si è recata in prefettura dalle 7 per indicare il motivo dello sciopero: protestare contro l'accordo nazionale.

A Milano, il mattino, solo due depositi d'autobus erano sempre paralizzati. Delle assemblee si sono qui tenute. Se le linee 1 e 2 del metrò funzionavano normalmente, sulla linea 3 il servizio era molto perturbato. Alle 7 i lavoratori votano la ripresa del lavoro. Al deposito di Viale Sarca dei leggeri scontri hanno luogo tra dei salariati che riprendono il lavoro e dei giovani squatters di una casa vicina.

A Brescia gli autobus sono usciti regolarmente in città con dei cartelli affissi indicanti <<lavoratore precettato>>. Numerosi autisti hanno praticato lo sciopero dello zelo rispettando scrupolosamente il codice della strada. A Firenze si rilevano degli arresti sporadici del lavoro.

Primo bilancio di dicembre

La giornata del 22 segnerà la data di una battaglia globalmente persa dagli autoferrotranvieri. Prova ne è che la <<tregua dei confettieri>> è stata rispettata. Dopo ventidue giorni d'agitazione punteggiata da tre momenti forti, i lavoratori medicano le ferite e ricostituiscono le forze (ed i salari). L'avversario può ormai giocare su più tavoli.

Il primo luogo trattative locali seguiranno all'accordo nazionale. In numerose città, tra le quali Milano, l'apertura di discussioni per il rinnovo dei contratti aziendali viene anticipata. Là dove il movimento si è radicato più solidamente le amministrazioni locali e le società di trasporto urbano concedono degli aumenti per ricreare <<un clima di fiducia>> con i loro salariati.

In secondo luogo i sindacati firmatari dell'accordo romano proseguono la loro opera di demoralizzazione e di recupero. Infine, l'esecutivo incomincia a maneggiare il bastone delle sanzioni pecuniarie potendo andare fino a circa 1 000 euro contro i lavoratori colpevoli di sciopero illegale. Licenziamenti sono auspicati dalle autorità. Tenuto conto dei tempi lunghi dei processi giudiziari, la minaccia va a planare sugli scioperanti sufficientemente a lungo per dissuaderli dal prendere dei rischi ulteriori.

Di conseguenza questo complesso cocktail anti-operaio ha molte possibilità di riuscire a ridurre definitivamente la lotta all'uscita disegnata dai partner sociali patrocinata dal governo e dall'opposizione di sinistra, a dispetto dell'opposizione massiccia dei lavoratori.

Questo perché l'ora del bilancio si avvicina a grandi passi per la parte più cosciente e determinata del movimento. Prima acquisizione di questo bilancio necessario: la capacità dei lavoratori di sbarazzarsi d'un tratto in una volta della camicia di forza di leggi restrittive degli scioperi e degli imbonimenti sindacali. Secondo elemento importante: l'emergenza improvvisa dell'autonomia operaia, capace d'operare una demarcazione su chiare basi di classe dell'insieme della società civile e di formazioni politiche e sindacali che la strutturano al servizio del modo di produzione dominante.

Per la prima volta da molto tempo la sinistra istituzionale (Democratici di sinistra e CGIL in primo luogo) ha dovuto schierarsi apertamente dalla parte dei padroni e del governo tanto odiato di Silvio Berlusconi nella condanna dell'illegalità operaia. Questo deve essere interpretato come un fattore politico positivo poiché permette di ridefinire precisamente le frontiere politiche, normalmente previste per restare confuse, a partire dall'esercizio della lotta delle classi.

Terzo fatto, componenti di classe geograficamente e sociologicamente nuove hanno fatto la loro apparizione nella guerra di classe⁷. La maggior parte dei partecipanti al movimento sono giovani e con

⁷ Ecco una tabella non esaustiva, ottenuta incrociando dei dati, ma che dà un'idea del rapporto di forze nelle principali città durante gli scioperi di dicembre.

deboli livelli di qualifica. Il mito dell'«aristocrazia operaia» degli autoferrotranvieri è superato. Le parole degli scioperanti che descrivono la loro vita, le loro magre buste paga, le loro condizioni di lavoro, sono sufficienti ampiamente a sotterrare ogni interpretazione del movimento fondato su un preteso corporativismo, o ad una «lotta contro la proletarizzazione» di settori di classe privilegiati.

Da dicembre a gennaio

Per i sindacati, CGIL in testa, si tratta adesso di tentare di riprendere in mano le loro truppe tentando di fare avvallare l'accordo nazionale. È per questo che, dal 22 dicembre, la CGIL propone la convocazione di assemblee, città per città, deposito per deposito, a partire dal 7 gennaio. Nel frattempo agitazioni sporadiche, assortite con manifestazioni hanno luogo il 29 dicembre ed il 4 gennaio a Venezia⁸, Padova, Genova o ancora Cagliari per protestare contro le prime misure repressive padronali.

Quanto ai sindacati di base (Sult, Sin-Cobas, Flt-Cub, Slai-Cobas e RdB-Cub), essi sperano di beneficiare degli scioperi illegali per sviluppare la loro influenza. Essi organizzano così una giornata di sciopero legale di 24 ore per il 9 gennaio. Il 3 gennaio si tiene a Firenze una conferenza nazionale dove partecipano un centinaio di lavoratori dei trasporti urbani di numerose città italiane, membri dei sindacati di base promotori ma anche aderenti alle confederazioni ufficiali e non sindacalizzati. L'operazione sbocca nella costituzione di un coordinamento nazionale della lotta, aperta ai salariati non inquadrati nei sindacati di base. Minoritari un po' dappertutto (salvo a Venezia e Firenze), questi ultimi tentano d'invitarsi tramite una giornata d'agitazione al tavolo dei negoziati nazionali. L'idea da cui procedono è di rinnovare le discussioni ufficiali con le aziende dei trasporti urbani e l'esecutivo al fine di ottenere gli obiettivi fissati dai lavoratori: 106 euro d'aumento mensili e 2 900 euro d'indennità sul contratto firmato nel 2000. Allo stesso tempo i sindacati di base contano di allargare il loro auditorio e fare concorrenza in maniera vantaggiosa ai tre sindacati di Stato del paese (CGIL, CISL e UIL).

Per essi, in questo inizio anno, la partita è lungi dall'essere vinta. A Venezia, per esempio, un lavoratore su tre non è ritornato al lavoro per causa di malattia. L'insoddisfazione persiste ma è a questo stadio difficile sapere se si tradurrà in azione collettiva. Quando la CGIL convoca assemblee il 7 e l'8 gennaio, i sindacati fissano come sola scadenza lo sciopero di venerdì 9 gennaio. Questa giornata dovrebbe articolarsi in manifestazioni alle prefetture che hanno deciso di precettare i salariati in sciopero. L'uscita positiva della giornata del 9 non è garantita. Ciò perché il Coordinamento decide di fare rispettare le fasce orarie di lavoro obbligatorio «al fine di favorire la più larga partecipazione allo sciopero, compresi i lavoratori che non aderiscono al sindacalismo di base e per impedire il malevolo utilizzo delle difficoltà provocate dall'agitazione nei confronti degli utenti» (comunicato del Coordinamento del 7 gennaio 2004). Questa confessione di debolezza contraria più d'un lavoratore.

A Milano, in certe depositi, conducenti non nascondono la loro delusione. «Meglio colpire di sorpresa», dichiara l'8 gennaio a Paolo Foschini, giornalista del *Corriere della Sera*, un conduttore di bus del deposito ATM di via Giambellino a Milano. «I nostri rappresentanti sindacali, compresi i Cobas, hanno buttato via l'occasione che si era creata in dicembre. Quando ci fu il famoso lunedì nero, bisognava continuare la protesta senza guardare in faccia a nessuno. L'intera categoria sarebbe stata disposta a farlo e avremmo portato a casa quello che chiedevamo. Invece ci siamo fatti prendere in giro», aggiungeva. Ci si è allora incamminati verso una nuova giornata di lotta sindacale «normale», anche se essa contestava un accordo nazionale firmato dalle tre organizzazioni ufficiali. Tutto sembra a posto per uno sciopero «senza storia».

Ma la situazione milanese ha, una volta di più, modificato il dato. Forte del suo bilancio finanziario positivo, la direzione dell'ATM aveva annunciato di essere pronta a dare del denaro supplementare in cambio di un aumento della produttività da tradursi nell'estensione degli orari di lavoro e nella diminuzione

CittàCompagniaEffettivi01/12/0315/12/0319/12/0320/12/0321/12/0322/12/03 Sciopero legaleSciopero illegaleSciopero legaleSciopero illegaleSciopero illegaleSciopero illegaleSciopero illegaleSciopero illegaleMilanoATM9 00006 0004 500006 0004 0001 500RomaATAC bus + tram8 8008 00002 000006 0004 0000ATAC Metrò2 6002 40001 000002 000 0 0TorinoGTT5 2404 800003 00002 5002 5000NapoliANM4 3004 250003 50003 50000GenovaAMT3 2002 700001 9001 9002 9001 5002 000FirenzeATAF3 0002 50002 500300001 0000VeneziaACTV2 8802 70000002 7002 5002 200PalermoAMAT2 2002 15002 10000000BolognaATC1 8801 80001 7000001 0001 500CataniaAMT1 2001 15001 15000000BariAMTAB1 00070000800040000ModenaATCM8006000600000600400ComoSPT58050005000050000PerugiaAPM56345000450 028000MessinaATM500480045000000La SpeziaATCLS45040004000040000BresciaBrescia Trasporti4153500032003202500BergamoATB40035003500024000VareseAVT3002800280000140140TOTALE49 30836 5606 00017 53010 2701 90027 74017 4907 740

⁸ 400 operai manifestano davanti alla sede della regione all'appello del COBAS.

da 20 a 15 minuti delle pause di fine corsa. Il 7 gennaio propone un premio straordinario di 250 euro per l'anno 2003 pagabile immediatamente più 300 euro per il 2004 pagabili dal 1° febbraio 2004. L'ATM si impegna anche a rendere permanente questo premio di 300 euro annuali dal 2005. Dopo 20 ore di trattativa, l'8 gennaio alle 5 e 30 del mattino, i tre sindacati ufficiali lasciano il tavolo delle trattative a dispetto degli ultimi tentativi di conciliazione del prefetto, Bruno Ferrante

Nino Cortorillo, segretario generale della FILT-CGIL di Milano, nel respingere lo scambio di denaro contro un accrescimento dell'intensità e della durata del lavoro, dichiara che <<è la direzione dell'ATM che porterà ogni responsabilità in caso di successo dello sciopero del 9 gennaio>>. Conoscendo bene l'ambiente incandescente nei depositi, i sindacati ufficiali hanno così fatto la scelta di non isolarsi da subito dalla loro base. In più, sul piano nazionale, la firma di un accordo separato a Milano avrebbe scatenato agitazioni a cascata nelle altre città facendo definitivamente fallire l'accordo nazionale del 20 dicembre. Ricordiamo che la principale ragione d'essere di questi sindacati è di conservare le prerogative esclusive di trattativa con le aziende e le istituzioni. Il sipario può dunque levarsi sul 9 gennaio.

Il 9 gennaio lo sciopero è legale

Uno sguardo d'insieme

Fatta eccezione di un tentativo abortito in un deposito di Genova, non si è quasi avuto sciopero illegale. Secondo tratto importante della giornata del 9, lo stabilirsi di una cesura importante tra la maggior parte delle città del Nord, dove lo sciopero legale ha raccolto un'adesione massiccia, ed il Sud della Penisola dove gli scioperanti sono stati poco numerosi. Anche a Napoli, dove si contano circa il 60% di scioperanti, nessuna azione decisa è stata prodotta. A Roma si è avuto il 75% circa di scioperanti. Le linee A e B del metrò sono state chiuse dalle 9 del mattino. A Firenze si sono contati tra l'80 ed il 90% di scioperanti. Qui abbiamo assistito ad un tentativo di solidarietà da parte degli <<utenti>> attraverso uno sciopero del pagamento del biglietto.

Tradizionalmente piazza forte dei sindacati di base, Venezia ha sfiorato il 100% di scioperanti. Si noteranno il 95% di scioperanti a Trieste, 80% a Udine, 70% a Gorizia e 80% in media nell'insieme della regione veneta.

Tuttavia a Torino non si è avuto che il 40% di scioperanti, nessun deposito è stato bloccato, né alcuna manifestazione è stata segnalata. I conduttori erano stati massicciamente precettati dal Prefetto, Achille Catalani.

A Bologna la quasi totalità dei salariati dell'azienda di trasporti urbani ha partecipato allo sciopero legale. Nessun deposito è stato bloccato. Una manifestazione di circa 250 persone ha avuto luogo davanti alla prefettura esigendo, tra l'altro, la cancellazione delle sanzioni a seguito dello sciopero illegale del 22 dicembre. La sfilata è proseguita fino alla stazione centrale per portare il suo sostegno a quattro ferrovieri licenziati per aver denunciato le condizioni di lavoro.

A Genova si tenta lo sciopero illegale

Questa volta ancora i lavoratori genovesi si sono posti alla testa del movimento. Lo sciopero legale ottiene tra l'80 ed il 90% di partecipazione, mentre dalle 4 del mattino il deposito di Mangini della Foce era in sciopero totale con bus che barravano l'uscita dal deposito. Un po' più tardi la situazione era la stessa al deposito di Sampierdarena e di Boccadasse. Ma anche questo bel tentativo iniziale di sciopero illegale ha fatto cilecca. Paradossalmente il deposito di Staglieno era stato la punta di lancia del movimento di dicembre, registra un debolissimo numero di scioperanti. La linea di metrò e le funiculari non circolano. La parte ovest della città non era servita dai bus, nonostante ad Est alcuni circolassero.

A Milano il fuoco cova sempre sotto le ceneri della mobilitazione sindacale

Lo sciopero legale è riuscito a paralizzare le linee del metrò. Solo la linea 1 ha funzionato in modo ridotto in frequenza e percorso. La circolazione dei bus è stata erratica. In totale si sono contati circa tra il 60 ed il 70% degli scioperanti. Il rappresentante dello SLAI COBAS, Giacomo Capettini, ha precisato che <<i>lavoratori non avevano voluto penalizzare gli utenti>>. Questo sciopero ha avuto sullo sfondo contrasti sulla rappresentatività tra lo SLAI COBAS ed i tre grandi sindacati nazionali⁹. Dopo lo scacco dei negoziati locali con l'ATM, le organizzazioni milanesi di categoria della CGIL, CISL e UIL avevano cessato d'opporsi frontalmente allo sciopero facendo ricadere la responsabilità sull'azienda. La CGIL, da parte sua,

⁹ Lo SLAI COBAS è accreditato di 600 aderenti, la FIT CISL di 1 600, la FILT CGIL di 1 600 e la UIL di meno di 400.

ha reiterato la sua domanda di referendum sull'accordo nazionale del 20 dicembre, proposta ripresa dall'insieme delle forze presenti, Coordinamento compreso. In totale se il 9 gennaio a Milano non si è avuto nulla di comparabile a al 1° dicembre, è molto probabile che la vecchia talpa continuava a scavare. Più voci di lavoratori si sono levate per chiamare ad una nuova ondata di scioperi a sorpresa dal lunedì 12 gennaio.

A Brescia le manovre di ricomposizione del paesaggio sindacale vanno di buon passo

Benché perfettamente legale lo sciopero è riuscito: dall'80 al 90% di salariati di Brescia Trasporti hanno partecipato. Pertanto, alle 4 e 15 del mattino, al deposito di bus della città, appena 20 lavoratori (tra cui alcuni esterni all'azienda) tentano di organizzare un picchetto davanti alla porta. Senza successo. Le fasce orarie di servizio pubblico sono state rispettate salvo un servizio incompleto dalle 5 alle 6 del mattino dove solo 3 bus su 25 hanno circolato. Le due compagnie di bus suburbane, SIA e SAIA, non sono state toccate dallo sciopero. Una manifestazione alla Prefettura organizzata dai COBAS è stata scortata da 20 autobus in sciopero. Il 9 gennaio una forte polarizzazione si è prodotta tra una piccola minoranza di salariati disposti ad andare più lontano ed un'altra minoranza di lavoratori allineata sulle consegne legali dei sindacati ufficiali. Questi ultimi non hanno tuttavia risparmiato i loro sforzi per tentare di riassorbire a loro vantaggio lo iato.

In questo senso il segretario della camera del Lavoro della CGIL, Dino Greco, ha ricordato che *<<i> sindacati non erano contro lo sciopero che esprimeva la collera legittima degli operai>>*. Aggiungeva che *<<non bisognava avere interpretazioni manichee su questa giornata>>* e che *<<non era questione di scambiare aumenti salariali contro aumenti della produttività>>*. In segno di rappacificazione, Maurizio Murari, animatore del *Coordinamento degli autisti del 15 dicembre* aderente al Coordinamento nazionale, gli rispondeva che *<<lo sciopero non era diretto contro le tre confederazioni>>* ma solamente *<<contro l'accordo del 20 dicembre>>*. Le grandi manovre per la ricomposizione del paesaggio sindacale sono riprese..... Anche la molto reazionaria Lega Nord si è espressa in favore dell'apertura di *<<trattative regionali>>*, troppo felice di poter smantellare un pezzo di contratto collettivo nazionale. In compenso, sorda ad ogni tentativo di pacificazione, la direzione di Brescia Trasporti, attraverso il suo amministratore, Giorgio Schiffer, ha contestato l'accordo nazionale poiché giudicato troppo generoso per i lavoratori.

Sempre in Lombardia, a Varese, il numero degli scioperanti ha raggiunto il 90% del totale dei lavoratori ed il 77% a Lecco.

Il governo tenta di chiudere in fretta e furia

L'esecutivo è rimasto molto discreto di fronte alla giornata di sciopero del 9 gennaio. Manifestamente preferisce lasciare il campo libero ai sindacati ufficiali per tentare di riassorbire la collera degli autoferrotranvieri. Per esso la partita è terminata il 20 dicembre con la firma dell'accordo nazionale. Nondimeno l'ineffabile sottosegretario al Welfare, Maurizio Sacconi, vecchio dirigente della CGIL oggi membro eminente di Forza Italia, ha fatto i suoi abituali commenti provocatori. Dichiarando *<<fallito lo sciopero dei Cobas ad eccezione di alcune grandi città>>*, non ha perso l'occasione di rimettere sul tappeto la questione delle sanzioni contro gli *<<scioperanti minoritari>>*. *<<Soprattutto nel metrò è sufficiente una piccola minoranza per infastidire il più gran numero. Questo non è giusto>>*, ha dichiarato. Egli dunque incita le grandi confederazioni sindacali ad *<<assumere le loro responsabilità al fine di partecipare alla riuscita della modernizzazione di un settore in crisi profonda>>*. Indicando ai partner sociali la strada da seguire per i prossimi due anni, Maurizio Sacconi ha finito affermando che, *<<tenuto conto che il contratto collettivo nazionale è ormai dietro di noi, l'obiettivo prioritario è di far risalire la situazione finanziaria delle aziende del settore colpite pressoché ovunque da gravi deficit di bilancio e da debiti attraverso degli accordi tra istituzioni centrali, locali e sindacali. >>*

Ai proletari coscienti trarre degli insegnamenti da questo episodio della vita della classe

La battaglia del 22 dicembre – globalmente persa dagli autoferrotranvieri – avrebbe potuto essere l'inizio di una ondata di lotte della categoria. La *<<tregua sociale>>* del lungo periodo festivo della fine dell'anno è stata rispettata. Durante questo periodo, dopo ventidue giorni di agitazione punteggiata da tre momenti forti, i lavoratori hanno curato le loro ferite e ricostituito le loro forze (ed una parte delle loro riserve in denaro). La convocazione, il 9 gennaio, di una nuova giornata nazionale d'azione non ha modificato il fondo di questo dato. Se questa giornata è stata comparabile a quelle di dicembre per la sua partecipazione in numerose città del Centro Nord della Penisola, sul piano della sua intensità segna un passo

indietro. Lo sciopero illegale non è stato tentato che in tre depositi genovesi, senza grandi risultati. Una grande parte del suo successo numerico è dovuto all'abito delle trattative milanesi dell'8 dicembre.

I sindacati di base hanno giocato pienamente un ruolo di sfogo della collera dei salariati. Ha rinforzato la loro posizione nei confronti dei sindacati legalmente abilitati a trattare, guadagnando un supplemento di rappresentatività dando in pegno un controllo assoluto di eventuali straripamenti dei lavoratori. Dopo lo sciopero l'uscita proposta dal governo di trattative locali basate sul principio di soldi aggiuntivi contro sforzi di produttività non è stata chiusa e resta ancora di piena attualità. In numerose città si parla d'anticipare l'apertura delle discussioni per il rinnovo dei contratti aziendali. Non è affatto da escludere che nelle grandi città del Nord, dove il movimento si è radicato più solidamente, le amministrazioni locali e le società di trasporti urbani concedano degli aumenti per ricreare <<un clima di fiducia>> con i loro salariati. Contrariamente alla grande maggioranza delle città del Sud d'Italia, lo stato delle finanze locali permetterebbe tali arrangiamenti. Se un'eventualità di questa natura prevalessesse, il quadro stesso del contratto collettivo nazionale finirebbe in frantumi, dando, comunque, ragione agli uccelli di malaugurio sindacali che avevano giustificato la loro firma in base all'accordo per la difesa della trattativa centralizzata.

I sindacati firmatari del contratto romano proseguono la loro opera di demoralizzazione e di recupero. La proposta della CGIL, ormai accettata dalla totalità dei sindacati di categoria (compreso il Coordinamento), d'organizzare un referendum su scala nazionale dei lavoratori del settore per convalidare l'accordo nazionale del 20 dicembre va in questo senso. In effetti lo sciopero contro l'accordo del 9 gennaio ha ricevuto soltanto adesioni dal 25% (secondo l'associazione padronale) al 40/45% (secondo conteggi più completi) della totalità dei lavoratori dei trasporti urbani del paese.

Infine l'esecutivo si prepara ad utilizzare il bastone delle sanzioni pecuniarie potendo andare fino a circa 1000 euro contro i lavoratori colpevoli di scioperi illegali. Licenziamenti sono ugualmente auspicate dalle autorità. Tenuto conto dei tempi lunghi delle procedure giudiziarie, la minaccia va a planare sugli scioperanti sufficientemente a lungo da dissuaderli dal prendere ulteriori rischi.

Questo cocktail anti operaio potrebbe riuscire a canalizzare definitivamente la lotta dentro i limiti stabiliti dai partner sociali patrocinati dal governo e dall'opposizione di sinistra. A dispetto dell'opposizione massiccia dei lavoratori.

Bisogna tuttavia considerare l'ipotesi contraria. Certe reazioni degli scioperanti milanesi d'altronde, durante la giornata di lotta del 9 gennaio, l'autorizzano. Nei depositi milanesi di Palmanova e Viale Sarca numerosi erano i salariati a constatare i gravi limiti dello sciopero legale. <<Abbiamo fatto sciopero legale e cosa abbiamo ottenuto? Siamo stati considerati come buoni, coraggiosi, rispettosi, ma non abbiamo ottenuto niente>>. <<È stato uno sciopero bidone in più; il solo modo di riuscire è fare lo sciopero illegale>>. <<Niente è definito, vedremo bene la settimana prossima>>, ripetevano. <<I depositi sono delle polveriere; niente in cambio dal lato dei padroni, ciò esploderà>>, constatano i più moderati. <<Il problema non è d'ottenere un nuovo accordo ma d'applicare il precedente>>, riassumevano.

Un epilogo milanese sotto il segno della divisione dei lavoratori in lotta

Gli operai dell'ATM avevano aperto il ballo il 1° dicembre e l'hanno chiuso il 14 gennaio. Come avevamo indicato, la tensione era grande nei depositi dopo lo sciopero del 9 gennaio. Da lunedì 12 mattina tutti i depositi dell'ATM votano lo sciopero illegale: nessun mezzo di trasporto circola riprecipitando la città nel caos. Ma l'azione milanese trova poca eco. Nondimeno il movimento è rimandato per il martedì 13. Azienda/comune/sindacati premono. Bisogna trattare. Il martedì mattina lo sciopero prosegue ma, solo punto debole, la linea 3 del metrò riprende parzialmente l'attività. La prefettura annuncia sanzioni da 250 a 516 euro per ogni giorno di sciopero illegale. A Genova la randellata è già arrivata: 1 000 conduttori ricevono un multa di 250 euro.

La speranza rinasce con gli autoferrotranvieri di Bergamo, Monza e Brescia, che si associano allo sciopero dei Milanesi. Ma il tentativo di generalizzazione va male. A Brescia il fronte dei lavoratori si crepa. Dopo la precettazione del prefetto la metà dei salariati riprende il lavoro, poi lo sciopero si arresta. Stessa cosa a Bergamo e Monza. A Brescia, comunque, fino all'ordinanza di precettazione arrivato alle 9 e 30, nessun bus circolava. I proletari più determinati hanno dapprima ottenuto l'adesione dei colleghi durante un'assemblea. Ma la tendenza non confessata era a favore della ripresa. In assenza di prospettive concrete di allargamento del fronte della lotta si è avuto il ripiegamento.

Altrove si guarda alla lotta dei Milanesi con simpatia, ma non succede niente. Le trattative procedono bene e tutto sembra congiurare per un arresto dello sciopero. Pertanto, alle 23 e 40, i tranvieri del

deposito di via Messina votano al 60% per il proseguimento del movimento. Solamente 300 salariati partecipano al voto.

La debolezza delle conclusioni dell'assemblea della notte non tarda a manifestarsi. Mercoledì mattina lo sciopero si arresta e l'accordo, come per incanto, è annunciato alle 9,15. Un premio di 250 euro sui guadagni di produttività realizzati nel 2003 sarà versato con la paga di gennaio. Un altro premio di 300 euro seguirà in febbraio. Ripartito su 12 mesi, diventerà definitivo dal 1° gennaio 2005. I sindacati chiamano alla ripresa del lavoro nel pomeriggio. Il metrò funziona di nuovo ed i bus escono dai depositi. Il COBAS chiamano, senza successo, a proseguire l'agitazione per riaprire le trattative nazionali con la loro partecipazione. La sua voce resta isolata.

A Bologna i salariati dell'ATC riprendono per conto loro l'indicazione dei Milanesi. I trasporti urbani della città sono paralizzati. Ma, come a Brescia, l'ordinanza di precettazione del prefetto, Vincenzo Grimaldi, non si fa attendere. Solo il deposito delle Due Madonne resiste fino all'inizio del pomeriggio.

Innegabilmente l'ultima battaglia dei lavoratori dell'ATM ha parzialmente pagato quanto all'obiettivo di un supplemento locale di salario da aggiungersi alle concessioni nazionali fatte il 20 dicembre. In compenso la prospettiva di una generalizzazione del movimento autonomo si è seriamente allontanata. Allo stesso modo la difesa delle condizioni di lavoro e di remunerazione dell'insieme della categoria ha fatto un passo indietro con l'accordo milanese.

La totalità degli attori istituzionali si sono attivati per spegnere il nuovo fuoco acceso da migliaia di lavoratori lombari e bolognesi. Gli straripamenti sono stati finalmente arginati. Ormai s'apre la fase difficile del regolamento dei conti: nei depositi, tra lavoratori pro o contro la continuazione della lotta, e da parte del padronato e dell' Stato determinati ad infliggere una severa lezione a quelli che si sono distinti nello sciopero illegale. Di conseguenza la partita è sospesa. Ma c'è una buona ragione di sperare: i tranvieri non sono stati totalmente sconfitti. Segue.....

Bruxelles-Parigi, lo 14 gennaio 2004.

<i>Per tutta corrispondenza, scrivere, senza altra menzione, a : B.P. 1666, Centre Monnaie, Bruxelles, Belgica.</i>
