

**Bocciato il contratto**  
Orario di lavoro e durata dell'intesa i punti rifiutati

**Il Coordinamento:**  
«Se non interverrà il sindacato ci penseremo noi»

# Ed ora a Fiumicino ricompare lo spettro degli scioperi

**Milano**  
«Ma a noi l'accordo piace»

LUCA FAZZO

MILANO. Sono bastati pochi minuti dopo le dodici di venerdì, quando a Linate si sono chiusi i seggi ed è cominciato lo spoglio dei voti, per capire che il risultato del referendum confermava l'andamento delle assemblee. L'ipotesi d'accordo presentata dal sindacato raccoglieva consensi altissimi, più ancora che nel 1984: un voto che allora risultò determinante per ribaltare l'opposizione degli scali romani e sancire la ratifica del nuovo contratto. E questa volta le aspettative sul totale lombardo (Linate, Malpensa e Orio al Serio) dice che su 4266 aventi diritto hanno votato in 3563 (83%); di questi hanno detto sì 2818 lavoratori (79%), detto no 717 (20%), percentuali insignificanti le schede bianche e nulle. Un risultato inequivocabile, di cui prendevano atto anche gli scrutatori del «Coordinamento lavoratori aeroportuali» che nelle assemblee di Linate avevano dato battaglia contro l'ipotesi di accordo.

Contemporaneamente affluivano nella sede del Consiglio dei delegati i dati sull'andamento del voto negli aeroporti minori del resto d'Italia: anche qui, con la sola eccezione di Napoli, il risultato premia le scelte del sindacato. Ma l'attenzione era tutta rivolta alle notizie in arrivo da Roma: e quando sono arrivati i risultati di Fiumicino è apparso chiaro che il voto favorevole delle migliaia di lavoratori lombardi stavolta non sarebbe stato sufficiente ad approvare l'intesa.

«Siamo di fronte a un paradosso - è stato il commento a caldo di Franco Brioscchi, responsabile per il trasporto aereo della Flit Cgil lombarda - il contratto viene approvato con larghissime maggioranze in impianti come Linate e Malpensa, dove i lavoratori ricorrono dall'intesa solo benefici salariali. A Fiumicino e Ciampino, dove l'accordo porta anche consistenti avanzamenti sulla riduzione d'orario, anche se diluiti nel tempo, il voto contrario invece è massiccio».

È proprio il disorientamento, la sensazione di trovarsi di fronte ad una situazione con pochissime vie d'uscita è la sensazione che più immediatamente si poteva cogliere venerdì a Linate, tra i quadri attivi del sindacato ma anche tra i lavoratori, dagli addetti del check-in a quelli del trasporto bagagli. Un fronte di lotta rimasto unito durante tutti i sette mesi della vertenza contrattuale e rimasto unito anche nella fase di valutazione del risultato: «Unrisultato - come diceva la relazione alle assemblee di reparto - che raccoglie una parte importante delle nostre critiche alla mediazione di Formica e segna la sconfitta degli attacchi alla rappresentanza sindacale e al diritto di sciopero condotti durante le trattative dall'Alitalia e dall'Assoaeroporti».

E allora, perché Milano vota sì e Roma vota no? «L'unica spiegazione che ci sappiamo dare - è la risposta di Brioscchi - è che a Fiumicino non si è votato sul contratto ma sui rapporti tra lavoratori e sindacato. E così si sono saldate le componenti moderate con le frange estremiste».

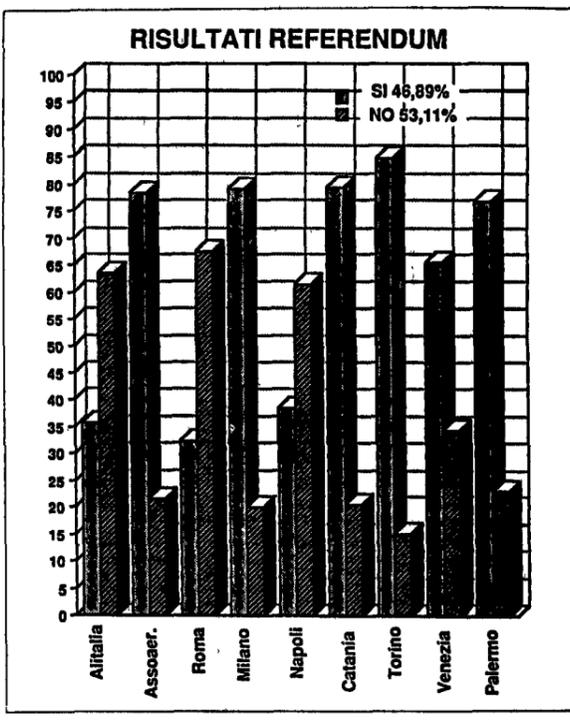
Ma alla domanda su cosa succederà adesso neanche Brioscchi sa rispondere: «Quel che è certo è che qui migliaia di lavoratori hanno giudicato questa ipotesi il più alto risultato raggiungibile in questa fase. Non sarà facile, adesso, spiegarci che bisogna ricominciare a scioperare».

«La vittoria del no nel referendum sul contratto è una vittoria di tutti i lavoratori italiani: per la prima volta è stato bocciato il sindacato dei burocrati e delle decisioni calate dall'alto». Giudizio durissimo, quello del Coordinamento lavoratori Alitalia di Fiumicino, i cosiddetti Cobas. Che adesso lanciano un avvertimento a Cgil, Cisl e Uil: riaprite voi la vertenza o ci pensiamo noi, dal basso.

GIANCARLO SUMMA

ROMA. Fiumicino: e adesso? «Adesso aspettiamo che il sindacato prenda posizione, che dica cosa pensa di fare. Ma si sappia che se dovesse servire, siamo pronti a ricominciare tutto da capo». Nuovi scioperi in vista? «Non per la prossima settimana, poi si vedrà». Chi parla è un addetto all'accettazione biglietti ai cancelli di imbarco per Milano. I colleghi intorno annuiscono, intervengono, precisano, «ma niente nomi, l'aria in aeroporto si è fatta pesante». Tutti vestiti con le giacche blu e le cravatte a strisce di servizio, fanno parte di quel 75% di lavoratori che a Fiumicino ha votato «no» al referendum. Chi parla è un addetto all'accettazione biglietti ai cancelli di imbarco per Milano. I colleghi intorno annuiscono, intervengono, precisano, «ma niente nomi, l'aria in aeroporto si è fatta pesante». Tutti vestiti con le giacche blu e le cravatte a strisce di servizio, fanno parte di quel 75% di lavoratori che a Fiumicino ha votato «no» al referendum. Chi parla è un addetto all'accettazione biglietti ai cancelli di imbarco per Milano. I colleghi intorno annuiscono, intervengono, precisano, «ma niente nomi, l'aria in aeroporto si è fatta pesante». Tutti vestiti con le giacche blu e le cravatte a strisce di servizio, fanno parte di quel 75% di lavoratori che a Fiumicino ha votato «no» al referendum.

questo nel nuovo contratto ci sono solo promesse. Inoltre - continua - volevamo un contratto per tre anni e, questo di fatto dura dieci mesi in più, col blocco per un anno della contrattazione integrativa». Poche battute sugli aumenti salariali: «Sono inferiori di solo il 20% alle nostre richieste. Il problema è che sono così scaglionati (120mila lire mensili medie in più solo tra 4 anni, ndr) che rischiano di valere ben poco. Ma sempre a Milano c'è un premio annuale di presenza di 450mila lire. Per forza che il vincolo si sia». Un bilancio non esaltante, insomma, per una vertenza che ha reso difficile volare nei cieli italiani per sei mesi e che ad ogni lavoratore, lira più lira meno, è costato un milione e 200mila lire. L'atmosfera comunque, ora è tranquilla, di attesa. Una calma che, in caso di ritardi del sindacato a riaprire la vertenza - assicurano per i Cobas Fabio Fratelli - «si tradurrà in una nuova ondata di scioperi». «Anche se sappiamo bene - dice però un lavoratore - che sarà difficile far riaprire il contratto ad Alitalia ed Inter-sind». E i passeggeri? Nell'affollamento dei giorni di Pasqua, i più si limitano a stringersi nelle spalle: «Ma che scioperi, qui il problema è che non funziona niente, che ci sono ritardi di ore».



## La vertenza infinita dei quasi Cobas

Una vertenza nata quasi in sordina nel settembre scorso. E piombata prepotentemente sotto i riflettori delle telecamere il 24 ottobre scorso: il giorno prima gli aeroportuali avevano indetto uno sciopero non condiviso da Cgil-Cisl-Uil. Fu la prima «ribellione» dei 12.000 di Fiumicino. L'Alitalia per mesi offrì una cinquantina di mila lire di aumento. E Goria pensò anche ai tetti salariali...

PAOLA SACCHI

ROMA. I giornali escono con titoli «gridati»: «Nascono i Cobas con le ali». È una domenica di fine ottobre (il 24 del 1987 quando scoppia il «caso Fiumicino»). Il sabato precedente nell'aeroporto romano era stata una giornata di calvario per migliaia di passeggeri. Uno sciopero, indetto dalle strutture di base di Cgil-Cisl-Uil, in disaccordo con i rispettivi vertici, aveva paralizzato lo scalo per ore. A nulla valsero gli appelli di Cgil-Cisl-Uil a sospendere l'agitazione. Marini, il segretario generale della Cisl, aveva addirittura minacciato di commissariamento i suoi della Flit Cisl. In realtà era nato un fenomeno, è vero di netto dissenso e anche di lacerazione, ma ancora tutto interno a Cgil-Cisl-Uil. Il tasso di sindacalizzazione ha punte assai elevate nell'aeroporto della capitale.

Quella vertenza dei 24.000 aeroportuali italiani si caratterizza subito agli occhi del paese come la vertenza di «quasi Cobas», circa 12.000, la metà della categoria. Da lì a svariati mesi quella battaglia catalizza su di sé non solo l'attenzione di ignari passeggeri,

ma anche «appetit» politici in un clima in cui determinate forze invocano soluzioni autoritarie attraverso la legge anti-sciopero. E lo stesso Goria più tardi ne approfitta per rilanciare con grinta, ma inutilmente, la questione dei «tetti salariali».

La vertenza riguarda i dipendenti di terra degli aeroporti. È un panorama assai complesso e frammentato: va dagli operai delle officine della manutenzione degli aerei, agli impiegati del check-in e delle biglietterie, ai dipendenti delle agenzie Alitalia di città, a quelli che lavorano presso i centri contabili, amministrativi e di elaborazione dati. Si tratta di lavoratori che, ad eccezione dell'aeroporto romano gestito praticamente direttamente dall'Alitalia, in gran parte dipendono da varie società di gestione aeroportuali, con la partecipazione degli enti locali, che da tempo hanno attuato la riduzione dell'orario. La piattaforma per

il contratto di questa schiera di dipendenti, spesso difficilmente assimilabile, viene presentata nel settembre '87. Prevede un aumento medio (per il terzo livello) di circa 220.000 lire, con l'accordo i sindacati otterranno poi 180.000 lire. Le controparti padronali, Alitalia, Inter-sind (l'associazione delle aziende controllate dall'Iri come la compagnia di bandiera) e l'Assoaeroporti (l'associazione che raggruppa le varie società di gestione aeroportuali), si presentano il 10 settembre al tavolo di trattativa con un'offerta giudicata «ridicola e provocatoria» da Cgil-Cisl-Uil: una cinquantina di mila lire di aumento medio mensile.

Il malcontento tra i lavoratori sale. E soprattutto nello scalo romano, ma anche negli altri aeroporti, in molti non si stancano di ripetere, come un vecchio ritornello, che i «quasi Cobas» - grido in coro gli aeroportuali - in nome dell'u-

nità nazionale i sindacati firmarono un accordo che prevedeva un aumento medio mensile scaglionato in tre anni di 180.000 lire. L'Alitalia in cambio prese impegni che però non rispettò».

Il contratto '87-'88 si carica di una marea di aspettative, «deve essere un contratto di recupero», dicono i lavoratori. Il negoziato si interrompe per la prima volta nell'ottobre scorso. Alla fine del mese entra in campo la mediazione dei ministri del Lavoro e dei Trasporti. Ma sono giornate inutili di trattativa. L'Alitalia offre ancora una cinquantina di mila lire di aumento. E il 27 novembre ci pensa Goria a dare la stretta di vite: ritira il mandato a trattare a Formica e Mannino. Un accordo che riprende al ministero del Lavoro a dicembre. Domenica 13 arrivano i segretari generali di Cgil-Cisl-Uil e per la prima volta arriva anche il presidente dell'Alitalia, Umberto Nordio. È una giornata tesa, convulsa

che finisce nella notte con la presentazione della proposta di mediazione dei ministri e la sospensione dello sciopero in precedenza proclamato per il giorno successivo. I sindacati non hanno il tempo materiale di informare i lavoratori, di discutere con loro su quella proposta definita ancora insufficiente, ma che costituisce finalmente, dopo mesi, una base con unque accettabile sulla quale poter proseguire il negoziato. Fiumicino risponde il lunedì successivo con uno sciopero improvviso. All'aeroporto romano è il caos. Il negoziato riprende all'inizio di gennaio e subito si interrompe. Per Alitalia, Assoaeroporti e Inter-sind la proposta dei ministri è già l'accordo. Un accordo che riprende al ministero del Lavoro a dicembre. Domenica 13 arrivano i segretari generali di Cgil-Cisl-Uil e per la prima volta arriva anche il presidente dell'Alitalia, Umberto Nordio. È una giornata tesa, convulsa

### Referendum perso, sindacati riuniti nei prossimi giorni

Seppure in misura ridotta il no ha prevalso. Che fare? I sindacati, in un comunicato emesso venerdì sera, annunciano che «le segreterie nazionali delle confederazioni e delle federazioni dei trasporti hanno avviato l'esame della situazione e, per approfondire più specificamente le analisi e prendere le decisioni conseguenti, riuniranno gli organismi dirigenti nei prossimi giorni». È probabile che una riunione si svolgerà giovedì prossimo.

### De Carlini (Cgil): «Un voto che ci obbliga a pensare»

Lucio De Carlini, segretario confederale della Cgil, uno dei firmatari dell'intesa insieme a Trucchi (Cisl), Veronese (Uil) e i dirigenti di categoria, ha definito «una prova negativa» il risultato del referendum sul contratto dei lavoratori del trasporto aereo. «Ha prevalso - ha osservato De Carlini - anche se di misura, il no, essenzialmente nelle aziende Inter-sind-Alitalia di Roma e di Napoli. Valuteremo con attenzione nei prossimi giorni sia gli organismi dirigenti che con i lavoratori il senso e le dimensioni di questo no». «Quello che è certo - ha concluso - è che vogliamo mantenere un contratto unico del personale di terra del trasporto aereo. Dobbiamo però discutere e rispondere a quelli che hanno votato no ma anche a quelli che hanno votato sì».

### Veronese (Uil): «Referendum su modifiche al contratto»

Silvano Veronese, segretario confederale della Uil, dal canto suo, ha dichiarato che il risultato del referendum è fortemente contraddittorio ed apre una fase assai difficile. Veronese lancia poi un'ipotesi. «La Uil - afferma - ha deciso di proporre che le alternative perseguibili per determinare le modifiche utili alla chiusura del contratto siano sottoposte, ancora attraverso un referendum, ai lavoratori affinché l'oggetto della discussione (e poi del confronto e delle stesse eventuali future lotte) sia ben chiaro per tutti. «È in ogni caso fondamentale - ha concluso Veronese - che si tenga conto del giudizio di tutti, anche dei numerosi sì e che si eviti nel modo più assoluto altro caos negli aeroporti italiani».

### Trucchi (Cisl): «Percentuali che non ci aspettavamo»

Una dichiarazione anche da parte di Domenico Trucchi, segretario confederale della Cisl che insieme a De Carlini e Veronese ha firmato l'intesa a nome delle tre confederazioni. «Sapevamo - ha detto - che a Fiumicino i lavoratori non erano di certo entusiasti ma le percentuali di dissenso che sono emerse non le immaginavamo davvero. Martedì e mercoledì si svolgeranno le riunioni delle strutture responsabili (si tratterà probabilmente di riunioni separate in vista di quella unitaria, ndr) per valutare i risultati». «Cercheremo - ha concluso Trucchi - di prendere decisioni che tengano conto degli interessi dei lavoratori di Roma e del resto del paese».

### Cosa prevede il contratto bocciato

Ecco cosa prevede l'ipotesi d'intesa per il rinnovo del contratto dei 24.000 dipendenti di terra degli aeroporti. Si tratta di lavoratori il cui stipendio nella grande maggioranza dei casi mediamente oscilla intorno ad un milione e duecentomila lire. L'accordo prevede un aumento medio (per il terzo livello) che va dagli operai delle officine agli addetti al check-in mensile scaglionato in tre anni e sei mesi di 234.000 lire. La cifra comprende scatti ed una serie di rivalutazioni. L'aumento sulla paga base è di 182.000 lire a fronte di una richiesta iniziale dei sindacati di 220.000 lire circa. Orario di lavoro: per tutto l'88 la situazione resterà quella attuale e cioè a Fiumicino, ad esempio, 42 ore e mezzo settimanali, mensa compresa. L'accordo prevede, entro il '91, quindi entro la vigilia contrattuale (dal gennaio '88 al giugno '91), il raggiungimento per i turnisti sulle 24 ore di 37 ore e mezzo settimanali. Riduzione d'orario in misura inferiore ed entro il '93 per i turnisti sulle 16 ore. Si tratta di risultati - dissero i sindacati - che migliorano la proposta dei ministri.

### Le contestazioni dei lavoratori di Fiumicino

Ma nel corso delle assemblee svoltesi a Fiumicino i lavoratori hanno duramente criticato l'intesa. E i rappresentanti del comitato di coordinamento dei lavoratori Alitalia e della società «Aeroporti di Roma», una sigla che comunque per ora non è l'espressione organizzata della protesta, hanno chiesto durante gli incontri con Cgil-Cisl-Uil la riapertura del negoziato almeno a Fiumicino sulla questione della riduzione dell'orario di lavoro. In sostanza la richiesta è che a Fiumicino si attui subito le 37 ore e mezzo settimanali così come si fanno già.

## Intervista a Fausto Bertinotti, segretario della Cgil

«È in crisi il nostro progetto, e quindi la nostra rappresentatività»

# «Se non riconoscono più il sindacato...»

STEFANO BOCCONETTI

ROMA. Tutt'attorno al «no» di Fiumicino c'è la vittoria delle elezioni a Mirafiori - da dieci anni «buco nero» dei metalmeccanici -, ci sono le duecentomila donne venute a Roma sabato scorso, c'è la manifestazione sul fisco, ci sono le battaglie per i contratti dei lavoratori delle piccole fabbriche, dove fino a ieri il sindacato non aveva neanche diritto di cittadinanza. Come dire? Tanti segnali dicevano di un sindacato in ripresa. Poi, la bocciatura del contratto degli aeroportuali. La prima volta, in 40 anni di storia sindacale, che una categoria rifiuta l'intesa sottoscritta dai suoi dirigenti.

«Allora, Fausto Bertinotti, segretario della Cgil, il «no» di Fiumicino significa che quei segnali erano «fuochi di paglia»? Il «risultato» del sindacato sulla scena è durato un attimo? Tutte le cose positive che hai

lanterne. - E quale sarebbe la «alternativa»? Ti ripeto: i problemi della rappresentatività e della democrazia. - Perché, oggi Cgil, Cisl, Uil non possono parlare in nome dei lavoratori? Non dico questo. Faccio un discorso più complesso. Oggi - mi pare - non sono molte le ragioni per cui un lavoratore può identificarsi con il sindacato. - Spiegate meglio. Oggi - e mi riferisco a quella ripresa d'iniziativa sindacale di cui parlavamo prima - riusciamo a mobilitare i lavoratori su obiettivi che rappresentano interessi oggettivi, interessi concreti. Vedti il successo, poco tempo fa, della manifestazione sul fisco, che significava anche battaglia per la restituzione di un «pezzo» di salario. Interessi immediati, che - sia

chiaro - non vogliono dire solo interessi materiali. Pensa, ancora, alle donne. Anche la loro mobilitazione è riuscita perché era su una parola d'ordine immediata, sebbene non direttamente rivendicativa: il recupero di un ruolo, di uno spazio. Ma tutto questo, questi obiettivi sui quali di volta in volta aggregiamo i lavoratori, non può fornire le ragioni sufficienti per lo stare assieme, non può giustificare l'appartenenza ad un sindacato confederale. - E con questo che vuol dire? Voglio dire che gruppi di lavoratori, soprattutto nel pubblico impiego, sono indotti dai processi di terziarizzazione che hanno coinvolto la società ad organizzarsi sulla base di interessi immediati, in quanto tempo fa, della manifestazione sul fisco, che significava anche battaglia per la restituzione di un «pezzo» di salario. Interessi immediati, che - sia

il senso di appartenenza ad un sindacato confederale, ad un sindacato di classe che «cura» gli interessi di una categoria, ma dentro gli interessi generali. - Cosa manca allora a questo sindacato? Ti rispondo in modo davvero schematico. Negli anni 50 il cemento delle lotte operaie era l'ideologia. Si facevano anche allora le vertenze di fabbrica e di categoria, ma la ragione dello stare assieme era la contrapposizione - ti ripeto: ideologica - al potere della borghesia. Un progetto politico-sindacale c'è stato anche negli anni 70, quando i giovani che allora erano alla catena di montaggio pensavano che dalla fabbrica si poteva partire per cambiare il resto della società. Nel decennio scorso era questo il progetto che unificava la classe operaia. - E allora? E allora certo non possiamo

Oggi, dopo le sconfitte subite in questi anni, dopo la frammentazione del mondo del lavoro, s'è smarrito, s'è perso il senso di appartenenza ad un sindacato confederale. Ed è stato un successo della nostra controparte, è stato un successo - perché vergognarsi ad usare certe parole? - della borghesia capitalista. Di fronte ai ricatti della ristrutturazione, nelle fabbriche si è fatta strada l'idea del «mi salvo da solo». Nell'area pubblica, invece, il ricatto del posto di lavoro, ovviamente, non ha funzionato. Ma anche il pensiero si sia introdotta una tentazione «separatista» che si è manifestata anche nelle vertenze contrattuali. Vertenza dove spesso non si vede dietro un'idea di riforma. Tensioni e conflitti che poi però hanno finito per ribaltarsi anche contro chi in un certo senso le aveva favorite. - E allora? E allora certo non possiamo

dire all'Alitalia: ben vi sta. Il problema è nostro. Dobbiamo superare la concezione del sindacato come associazione temporanea per la difesa d'interessi. Dobbiamo recuperare il nostro progetto di cambiamento. Qui si gioca la partita della rappresentanza.

### Ma il caso Fiumicino pone anche altri problemi al sindacato: per esempio quello della democrazia.

Certo. E non mi riferisco solo al referendum, che comunque - soprattutto dopo il voto di Fiumicino - andrà difeso da quanti vorranno sopprimerlo. Penso anche ad altro. Penso ad un mandato preciso dei lavoratori a trattare. Attraverso le assemblee, attraverso un voto sulle piattaforme - che comunque non possono più essere onnicomprensive - i lavoratori danno un mandato preciso al sindacato. Penso al coinvolgimento dei lavoratori e in particolare dei delegati in tutti i passaggi decisivi delle vertenze. Così il sindacato non perde in libertà d'azione, al contrario il sindacato diventa uno strumento democratico. Che non firma un'intesa di cui magari i lavoratori vengono a conoscere i contenuti dai giornali.



**LOTTO**  
DEL 2 APRILE 1988

Città	7 24	8 12	13	X
Bari	62 33	87 27	74	X
Capigliari	79 33	78	62	1
Firenze	17 28	7 68	83	1
Genova	84 21	80 84	48	X
Milano	69 32	78	72	1
Napoli	1 88	18	23	6
Palermo	15 78	58	81	87
Roma	56 87	3 81	29	X
Torino	39 48	34	33	41
Venezia				X
Napoli II				X
Roma II				X

LE QUOTE:  
al punti 12 L. 22.188.000  
al punti 11 L. 1.148.000  
al punti 10 L. 88.000