



Il Far West dei Cobas

«Le loro richieste sono una alternativa al nostro progetto e Schimberni deve scegliere»
Franco Marini e Ottaviano Del Turco auspicano elezioni in fabbrica

Uno stop alle polemiche dopo il vertice Cgil, Cisl, Uil

Trentin: «I forti contro i deboli»

Questa però non è la febbre degli anni 60

BRUNO UGOLINI

C'è un Far West anche nei rapporti di lavoro? Sono segnali diversi e contraddittori, a volte inquietanti. C'è la conquista di un buon contratto nella sanità e c'è la disputa sui Cobas tra i ferrovieri. Non è la febbre degli anni Sessanta, salutare allora per il movimento sindacale, sfociata nel movimento di istanze di democrazia e di autogoverno. I dirigenti del sindacato parlano di assalto corporativo. Bruno Trentin ieri è stato categorico nel denunciare il fatto che la posta in gioco è il ruolo generale delle Confederazioni, la loro capacità di costruire la solidarietà tra i salariati. Viene fatto l'esempio dei ferrovieri, con il difficile equilibrio raggiunto tra la richiesta di aumenti tabellari (aumenti che riguardano tutti) e gli aumenti riferiti ad alcune categorie altamente professionalizzate come i capistazione, i macchinisti. Qualche padrone anche nelle ferrovie, può essere tentato dall'idea di far saltare questo equilibrio, tacitando i più forti, penalizzando i più deboli. È una visione miope che guarda così alla incombente ristrutturazione dei trasporti, ipotizzando che un mucchietto di soldi oggi possa servire per pagare i cosiddetti «suberi» domani. Ma il rischio è di mandare all'aria il contratto unico dei ferrovieri, di mettere un gruppo contro l'altro, di rendere l'azienda ingovernabile, frantumando la categoria. Il modello da seguire può essere quello della cosiddetta «gente dell'aria» con la nascita di decine di sindacati e sindacalisti tra hostess e controllori di volo?

Ma, certo, non si può nemmeno dire che i Cobas siano tutti figli di Schimberni, di Mortillaro, del governo. Gli stessi Trentin, Del Turco, Marini, Benvenuto riconoscono difficoltà ed errori delle Confederazioni. C'è chi fa risalire ogni male alla grande polemica di San Valentino, a quella ferita sulla scala mobile non ancora rimarginata. Hanno detto i comunisti, al Congresso di Bologna, in un ordine del giorno votato all'unanimità, a prescindere dalle diverse mozioni: «Le tendenze corporative sono il riflesso di processi materiali di segmentazione e del declino di visioni ideologiche, ma anche della sclerosi burocratica delle usuali forme di organizzazione collettiva». E così si

Più che polemica sui «Cobas» (devono partecipare o no alle trattative?) è polemica con Schimberni. Sono le Fs che giocano allo sfascio, cercando di dividere i lavoratori. La segreteria sindacale di ieri s'è conclusa così: con l'impegno a difendere, anche contro le spinte corporative, l'equilibrio della piattaforma dei ferrovieri. Altrimenti - dirà Trentin - «l'intesa tra i più forti sarà a scapito dei più deboli».

STEFANO BOCCONETTI

ROMA. Allontanate le polemiche sui «Cobas». Non risolte, perché esistono ancora «divergenze tattiche» sulla loro presenza alle trattative per il contratto ferroviario. Ma il sindacato ha deciso di affrontare i suoi «veri» problemi. Che sono: una vertenza difficile, una controparte che vuole dividere la categoria, la vecchia politica delle mance. La partecipazione del «coordinamento macchinisti» al negoziato con Schimberni diventa così un «problema secondario», che si

potrà risolvere nel giro di poco tempo. Per Cgil, Cisl e Uil, oggi, è più importante un'altra cosa. Riaffermare che comunque i «Cobas» sono «concorrenti» del sindacalismo confederale, che non c'è alcuna «continguità» tra le rivendicazioni dei «Cobas» e la piattaforma unitaria. E che soprattutto il pacchetto rivendicativo, approvato dai delegati unitari, non può essere stravolto. Non può accadere, insomma (anche se tante dichiarazioni dei dirigenti Fs lo fanno presagire) che Schimberni «bolla» come troppo oneroso le richieste confederali e poi si mostri comprensivo verso le rivendicazioni salariali di alcune figure professionali. «Tutto questo non può avvenire perché sancirebbe un patto che le 31 più forti a danno dei più deboli» (sono le parole di Bruno Trentin). La riunione dei «segretari confederali di ieri» - il primo vertice unitario dopo tantissimo tempo - ha insomma, spazzato via le polemiche dei giorni scorsi. O, meglio, che hanno controparte la Cisl alla Cgil (e alla Uil) sulla partecipazione, o meno, dei «Cobas» alle trattative.

La segreteria (dedicata all'analisi di tutta la stagione contrattuale) ha così spostato il tiro («espressione un po' stantia, ma è stata la più usata nella riunione di ieri»). In che senso? L'ha spiegato Trentin, in un breve incontro con i giornalisti al termine della riunione.

Non più tardi di un mese fa, le strutture del sindacato hanno approvato la piattaforma per il contratto. Una piattaforma che ha un «equilibrio» tra le richieste per le varie categorie. Vuol dire che il sindacato tiene conto delle necessità di riconoscere la professionalità dei macchinisti, ma considera anche le esigenze di tutti gli altri lavoratori. I sindacati come in ogni trattativa sono disposti a discutere sul «quanto», ma su una cosa sono intransigenti: quegli equilibri non vanno toccati. Non potrà avvenire, insomma, che Schimberni «regali» aumenti «super ai «Cobas» e poi risponda no alle altre rivendicazioni. Questo è il primo punto fermo deciso dalla segreteria.

Certo, però, che l'esplosione di tante richieste corporative deve far riflettere il sindacato. Una riflessione ieri appena abbozzata (ma che si farà presto: dopo Pasqua il «vertice» confederale dedicherà al tema un'intera giornata di dibattito). Ma della quale già si delineano i possibili sbocchi. Marini, segretario Cisl, sempre nella conferenza stampa ha detto: «Tutto ciò che sta avvenendo ci rimanda ad una situazione insostenibile: sono anni che i lavoratori non possono votare le proprie rappresentanze sindacali. Una soluzione sembrava essere a portata di mano, l'anno scorso, quando Cgil, Cisl e Uil si accordarono per la nascita dei «Cars» che avrebbero dovuto sostituire i consigli dei delegati. Ma poi quell'intesa saltò e nei posti di lavoro nessuno sa chi rappresenta, nessuno sa a nome di chi parla e tratta. «Dobbiamo prendere decisioni - è ancora Marini - nel giro di pochissimo tempo». E sullo stesso tema è intervenuto ieri anche Del Turco, numero due della Cgil che ha concluso a Milano un'assemblea dei tessili. Del Turco ha proposto il su-

paramento dei consigli di fabbrica. Magari tornando «alle vecchie commissioni interne», certo con gli opportuni correttivi «perché meglio garantiscono la rappresentanza di tutti i lavoratori». In più ha chiesto misure per «la cogestione e la partecipazione nelle società che gestiscono i servizi» e l'approvazione delle norme sugli scioperi.

Di fronte all'offensiva corporativa, insomma, il sindacato vuole dotarsi di nuove regole. Ma intanto c'è il problema, altissimo, della trattativa per il contratto Fs. Ci saranno o no i «Cobas» ai negoziati? Tutti d'accordo su un punto: in ogni caso - lo ha ricordato Marini - le Ferrovie possono discutere solo con chi rispetta il codice di autoregolamentazione. Un «codice» nel quale non sono previste tante delle forme di lotta adottate dal «coordinamento macchinisti». Il segretario della Cisl ha aggiunto: «È sta-

to proprio Schimberni, due mesi fa, a insistere su questa clausola. E se i «Cobas» firmeranno, nessuna difficoltà - e non potrebbe essere altrimenti per la Costituzione - da parte confederale all'avvio di trattative con l'ente. Sull'idea di sedersi tutti attorno allo stesso tavolo, però, ci sono invece ancora difficoltà. Sono quelle «differenze tattiche» di cui ha parlato Trentin. Ma non sembrano insuperabili. «Quando sarà il momento ne parleremo», chiosa Marini. Nessuno comunque accusa più gli altri di «connivenza» con i Cobas. Trentin, ieri mattina ad un convegno Cgil, aveva addirittura detto che la battaglia contro le tendenze corporative era costata alla Cgil, tra i ferrovieri, cento iscritti. Tra chi se n'è andato - o è stato mandato via - non c'è comunque Gallori, il capo dei «Cobas»: che ieri ha tenuto a precisare di avere ancora la tessera Cgil.

Le nuove norme all'esame della Camera: intervista a Ghezzi

Quella legge che doveva rendere civile il conflitto

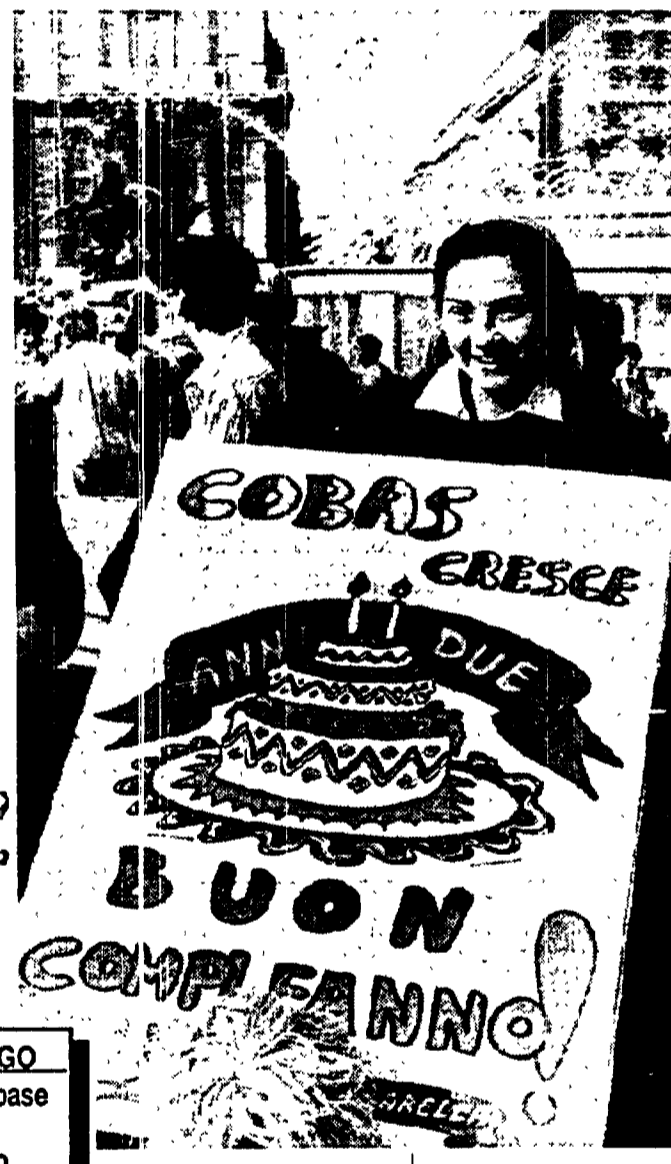
Un disegno di legge che da due anni fa il giro delle commissioni di Camera e Senato mentre le polemiche crescono. Stiamo parlando della legge che dovrà disciplinare il diritto di sciopero nei servizi pubblici essenziali. La filosofia di Giorgio Ghezzi: «Riuscire a contemperare gli interessi dei lavoratori con quelli dei cittadini e definire regole che accertino la rappresentatività reale dei soggetti della contrattazione».

ENRICO FIERRO

ROMA. La scena è nota a quanti domenica scorsa hanno tentato disperatamente di prendere un treno da una delle stazioni italiane: baggagi a terra, passeggeri in attesa, mancanza di informazioni sulla partenza dei treni, nervosismo alle stelle. È solo una delle conseguenze degli scioperi selvaggi e senza preavviso. Allora, dicono quelli che amano le maniere forti, il problema si risolve cancellando o quanto meno limitando drasticamente il diritto di sciopero per chi lavora nei servizi pubblici essenziali. Altri, e sono coloro i quali da anni seguono la materia, più realisticamente invocano la necessità di costruire un sistema di regole chiare e certe che insieme garantiscano i diritti dei lavoratori e quelli dei cittadini utenti. Dal luglio 1988 il Senato ha «licenziato» il testo di un disegno di legge per la disciplina del diritto di sciopero nei servizi pubblici. «Una legge necessaria e urgente», dice il parlamentare comunista Giorgio Ghezzi, capogruppo della commissione Lavoro del-

quello dell'utenza. Accanto a questo, però, si tratta di definire, aggiunge il parlamentare del Pci, «le regole che riguardano l'accertamento di una rappresentatività reale e controllabile e non soltanto presunta dei soggetti collettivi della contrattazione». Purtroppo, la discussione su queste proposte, che il gruppo del Pci ha presentato da vari mesi, si è arenata in commissione Lavoro e affari costituzionali. «È di lì che dobbiamo partire - dice Ghezzi - perché la stessa disciplina dello sciopero nei servizi pubblici può non servire a molto se non si fanno appunto regole chiare e moderne in tema di rappresentanza e di democrazia del mandato. Altrimenti si corre il rischio di prendere il toro per la coda anziché per la corna». Quindi, nessuna abolizione o menomazione di un diritto, quello di sciopero, che

è uno dei punti qualificanti del nostro impianto costituzionale, ma «coordinamento» con gli altri diritti dei cittadini. A garantire tutti, un'apposita commissione di garanzia, prevista nella legge, «i cui membri - sottolinea Ghezzi - sono nominati, così come avviene per il garante dell'editoria, dai presidenti delle due Camere e non più dal governo, che invece deve recettare la sua funzione di «terzieta» soprattutto nei contratti del pubblico impiego nei quali svolge un ruolo di controparte». Insomma, sia pure a passi troppo lenti, si sta forse arrivando a quella che Ghezzi definisce «un primo contributo e di non scarso rilievo per una legislazione di sostegno della democrazia sindacale».



Una manifestazione dei Cobas della scuola, nel maggio 1988, a Roma



La mappa del dissenso

Costituisce un'associazione di categoria. Il successo dello sciopero di domenica 1 aprile li ha portati alla ribalta. Vogliono fino a 400mila lire in più di quanto chiedono i sindacati confederati e autonomi in a, dice Nicotia, «sui soldi si può sempre di-

scuter». È sulla valorizzazione della professionalità che non transigono: «Tutti i capistazione, il cui livello professionale di base è identico per ciascuno di noi, devono passare al livello del quadri» invece che i soli «sovrintendenti» come vorrebbe la piattaforma sindacale. Nicotia ribadisce di volersi confrontare con Fiat-Fit-Uil e Fisafs a cui aderiscono 10mila dei 12mila capistazione delle Fs.

TRASPORTO AEREO Cobas di Fiumicino. O meglio, «Coordinamento lavoratori Alitalia degli Aeroporti di Roma», ma Cobas «di fatto», ammette uno dei dirigenti Fabio Frati, tuttora delegato Cgil per il personale di terra. Nati nell'estate '87 durante il rinnovo del contratto per esercitare una pressione sia sull'azienda che sui vertici sindacali, a fine anno faranno il primo sciopero contro un'intesa confederale col ministro del Lavoro che non avrebbe tenuto conto della loro categoria. Poi altri scioperi, fino al referendum vinto nel 1988. Ma in moltissimi ce ne siamo andati, racconta Franco Baglioni, «non voleva-

mo stare in una organizzazione del tutto esterna al sindacato».

Coordinamento degli assistenti di volo. Si è recentemente costituito in sindacato, raccogliendo 150 tra hostess e steward rispetto ai mille Cgil, 600 Anpac, 400 Cisl e 200 Uil. Nato l'anno scorso col rinnovo del contratto nazionale, il battesimo del fuoco è nei vari scioperi della primavera '89, non sempre riusciti. Da poco hanno presentato la piattaforma per il contratto intergativo.

PUBBLICO IMPIEGIO Molti li chiamano Cobas, ma le Rappresentanze di Base (Rdb) sono un sindacato a tutti gli effetti. Non confederale, quindi autonomo. Ma furono alcuni delegati Cgil, Cisl, Uil dell'Inps che nel 1979 crearono le Rdb dopo l'espulsione dai rispettivi sindacati per uno sciopero da questi ultimi sconfessato. L'anno dopo toccò ai vigili del fuoco, ed ora sono presenti soprattutto all'Inps; e poi nel resto del parastato, poste e Asst. enti locali, qualche ospedale. Affermano di voler lasciare il potere decisionale al lavoratore aspirando forse a presentarsi come «autonomi di sinistra». Inoltre l'anno scorso i postelegrafonici Cgil di Parma si ribellarono per come la segreteria nazionale conduceva il contratto Stp. Sembrava che stessero per nascere nuovi Cobas, ma la Cgil è riuscita ad assorbire la protesta.

Le nuove corporazioni La prima volta fu nella scuola

Un cocktail fra anima corporativa, movimentismo barricadero, rivolta contro una politica contrattuale che aveva appiattito le professioni: ecco il pianeta Cobas nel pubblico impiego, spina al fianco del sindacalismo confederale. Ne ricostruiamo la storia e la mappa parlandone con i protagonisti. A cominciare dalla scuola, da cui il fenomeno ha preso il via.

RAUL WITTENBERG

ROMA. Specialmente nel pubblico impiego, più ancora nell'area dei servizi, i Cobas possono ben essere definiti la spina al fianco del sindacalismo confederale: zone della ribellione a Cgil, Cisl, Uil con movimenti «di base» che vogliono distinguersi dal sindacalismo autonomo classico. Per cui spesso è incerto il confine tra il solito rivendicazionismo corporativo, e la reazione a precedenti appiattimenti combinati al rifiuto di certe compatibilità che un sindacato solido non può non tenere in conto. E non tutti sono strutturati come veri Cobas. È ai trasporti che spetta la palma dei più numerosi «coordinamenti»

di proprio da loro.

SCUOLA. Cobas. La prima uscita è al liceo Virgilio di Roma, l'11 novembre 1986, con l'Assemblea cittadina degli insegnanti e dei comitati di base e di lotta, alla quale seguì quella nazionale al Magistero nel gennaio '87, contro la piattaforma rivendicativa di Cgil, Cisl, Uil; rifiutarono le previste inasprimenti e l'istituzione dei formatori per l'aggiornamento degli insegnanti. La contestazione dei comitati, che saranno i primi ad assumere il nome di Cobas, porterà a quattro mesi di blocco degli scrutini. Nel 1988 ecco la loro vera conquista, il contratto delle 500mila lire in più (ma già si era staccata la costola di «Gilda»): una «vittoria economica e una sconfitta normativa», commenta il leader Antonio Ceccotti. Ed ora che fanno? Aspettano la scadenza contrattuale di fine '90. Intanto si battono contro la riforma della scuola elementare. Quasi tutti sono usciti dai confederati, e nelle loro bandiere ci sono tanti no: al sindacalismo come mestiere, all'au-

TRASPORTO FERROVIARIO Coordinamento macchinisti