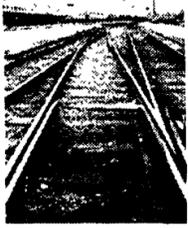


Emergenza servizi



Il Comu ha già presentato la denuncia al magistrato per comportamento antisindacale e promette tempesta se a giugno non ci saranno le 220mila lire dell'integrativo I Cobas del viaggiante offrono una tregua per il 25 aprile

Necci «taglierà» 6mila buste paga

Sciopero macchinisti, le Ferrovie confermano la ritorsione

Le Fs annunciano che sono 5.847 i macchinisti che, avendo scioperato rischiano di perdere 220mila lire del contratto da loro contestato. E il Comu promette tempesta se nelle buste paga di giugno quei soldi non ci saranno. Intanto i Cobas del viaggiante offrono la revoca del bocco nel «week-end» della Liberazione in cambio del loro riconoscimento. Finita la «pax ferroviaria» si appanna l'immagine di Necci.

RAUL WITTENBERG

ROMA. Sembra di essersi tornati ai tempi di Mario Schimberni, il «dura» che guidò le Fs dall'88 all'90. Ormai siamo alla guerra dichiarata e combattuta senza esclusione di colpi tra l'Ente e i macchinisti del Comu. Il «day after» dello sciopero di domenica contro l'integrativo bis ha visto l'amministratore straordinario Lorenzo Necci deciso più che mai ad applicare la sua inedita contromisura, l'esclusione dai benefici del contratto contestato i «galloriani» che hanno disertato le locomotive. Oltretutto in tal modo risparmierebbe un miliardo e 300 milioni. Sono quasi seimila i macchinisti che dovranno rinunciare alle 220mila lire al mese di aumento previste dal contratto integrativo a partire dal 1° giugno. Quindi il momento della verità sarà nelle buste paga del 25 giugno, e in questi due mesi vedremo a che cosa sortirà la battaglia legale ingaggiata dal Comu contro la decisione dell'Ente, invocando la Costituzione e lo Statuto dei lavoratori. Salvo un concordato dell'ultima ora. E se gli stipendi saranno tagliati rispetto a quelli degli altri 17mila colleghi, la battaglia del Comu dalla preta si estenderà all'esercizio ferroviario. «Non potremo che considerarlo un furto» ha dichiarato il leader Comu Ezio Gabrini - a cui risponderemo con azioni di sciopero e con renunce alla magistratura, intanto il Comu ha inoltrato le sue denunce attraverso i suoi legali, secondo i quali è probabile il ricorso al pretore del lavoro per comportamento antisindacale dell'azienda.

Per l'esattezza, i macchinisti esposti alla paga alleggerita sono 5.847. Nelle 24 ore dell'agitazione tra sabato e domenica, secondo le Fs sul 14.157 macchinisti di turno, hanno lavorato in 8.310 mentre 5.847 restavano a casa. Così la percentuale di adesione sarebbe stata del 41% (70% secondo il Comu). Quindi, meno del 45,5% registrato nell'ultimo sciopero del Comu di ottobre. Tuttavia il sindacato di Gallori - che ha smentito lo sciopero sotto Pasqua - si dice «soddisfatto» della prova di forza e denuncia l'atteggiamento repressivo dell'Ente e il ricorso al «smiaggio» illegalmente organizzato da più parti impiegando personale di altre qualifiche. In proposito l'Ente afferma invece di aver utilizzato personale qualificato: una decina di ingegneri di trazione, istruttori del personale di macchina, 50-60 capidposito e circa 70 coppie di genieri. Certo è che non sarà facile per Necci andare fino in fondo nella sua iniziativa. Gallori ricorda che gli aumenti dell'integrativo corrispondevano a precisi aumenti della produttività. Se non c'è l'uno, non dovrebbe esserci neppure l'altro. E allora l'azienda dovrebbe organizzare turni specifici per i seimila macchinisti, un quarto del totale, che hanno respinto il contratto integrativo. In altre parole, il caos nell'esercizio. La recrudescenza della conflittualità nelle ferrovie, non-

Macchinisti a confronto	
ITALIA (FS)	FRANCIA (SNCF)
QUANTI SONO	
23.000 nella IV area a ridosso dell'area quadri	17.900 in due grandi categorie e 4 sottocategorie in manovra; 4.350 alla guida; 13.500
KM PERCORSI	
110 km al giorno media; 3.000 al mese max: 5.500 al mese	190 km al giorno minimo; 2.000 km al mese max: 18.000 al mese (Tgv)
RETRIBUZIONE MENSILE	
2.800.000 a fine '92 oltre 3.000.000 500.000 legati a km condotta min.: 2.400.000 max.: 3.000.000	2.500.000 (medie) 30% legato ai km percorsi 70% fisso
PERCORRENZA TOTALE (1989)	
270 milioni di Km	515 milioni di km
I SINDACATI	
3 confederali, 1 autonomo 2 di mestiere Fit Cgil (23% macchinisti) Fit Cisl (12% macchinisti) Uilt (4% macchinisti) Fisafs (1% macchinisti) Sma (23% macchinisti) Comu (20% macchinisti)	2 confederali Cgt 39% Cfdt 21% 1 autonomo Fgaac 36%
PENSIONAMENTO	
58 anni con 37 anni di contributi; 94% dell'ultimo stipendio Pensione integrativa dal 1.6.92	50 anni (gli altri ferr. a 55 anni) con il 72% del salario fisso lordo (il 60% del netto)
CARRIERA	
Passaggio automatico per anzianità in 8 anni 5°, 6°, 7° livello Al profilo superiore per concorso	Formazione di base per 12 mesi Sul Tgv, scelta della azienda
LE RETI	
16.000 km e 100 depositi	32.000 km e 100 depositi

(Fonte: Fit Cisl)

stante il dialogo fra Ente, confederali e l'autonomia Fisafs che ha portato all'integrativo «maledetto», dovrebbe registrare un altro blocco nel «week-end» della Liberazione. I Cobas del personale viaggiante (controllo biglietti) avevano deciso di fermarsi per 24 ore dalle 21 di sabato 25 aprile replicando la protesta del Comu, ieri però hanno scritto a Necci «costringendo la volontà di dialogo manifestata recentemente» per offrire la revoca dello sciopero in cambio di un incontro chiarificatore. In realtà, a fronte di un riconoscimento della struttura di base quale agente contrattuale. E proprio per questo Necci difficilmente accetterà, darebbe la stura ai moltiplicarsi senza fine degli interlocutori sindacali quando non esiste alcuna regola che ne misuri la rappresentatività. E forse i Cobas del viaggiante - i quali contestano anche loro l'integrativo - ma per ragioni opposte a quelle dei macchinisti - cercano di evitare il taglio della busta paga. Siamo dunque di nuovo alla guerra sindacale nelle ferrovie. E dire che Lorenzo Necci - che ieri ha ricevuto un attestato di solidarietà anche dalla Voce Repubblicana - il 14 giugno di due anni fa era giunto come messaggero di pace. Un mese dopo celebrava la chiusura del contratto nazionale di lavoro imposto dal suo predecessore Mario Schimberni. Quest'ultimo se ne era andato sbattendo la porta sul muso del ministro dei Trasporti Carlo Bernini, e non solo per l'Alta Velocità? Ebbene, Necci curò l'immagine del fine tessitore che riacchiava paziente i rapporti con tutti. «Su base contrattuale», amava dire, «con le istituzioni, il sindacato, le industrie». Con le industrie, vedremo oggi il piano di ristrutturazione. Con le istituzioni è andata malissimo. L'amministratore Necci è ancora straordinario. La riforma della riforma, ovvero della legge 210 che trasfor-



Gino Giugni

Le Fs fuorilegge? Giuristi divisi Giugni sicuro: «No»

PIERO DI SIENA

ROMA. Quali conseguenze potrà avere sulle relazioni industriali in Italia la decisione delle Ferrovie dello Stato di non pagare ai macchinisti che hanno aderito allo sciopero indetto dal Comu l'integrativo firmato dai sindacati confederali, dalla Fisafs e da altri sindacati autonomi? Che sia accaduto un fatto che non ha precedenti è indubbio. Si è rotta, infatti, sia pure in una situazione particolarissima, la condizione di fatto per la quale in Italia i contratti sono validi erga omnes, cioè sono applicati alle retribuzioni e ai rapporti di lavoro di tutti i lavoratori interessati. Si tratta di un fatto isolato? Oppure ha un qualche significato che le Fs giungono a una decisione di questo genere e dando si accinge a assumere la guida delle relazioni sindacali delle aziende pubbliche Felice Morittillaro, che già alla Fedemecanica non aveva mai nascosto che il suo ideale sarebbe stato, nella sostanza, l'«azzerramento» della controparte? Vi può essere cioè il pericolo che questo orientamento si generalizzi a altre situazioni e a altri rapporti di lavoro? Tutto ciò è possibile nelle Fs perché, per responsabilità del Comu, la vicenda dei macchinisti delle ferrovie corre il rischio di diventare l'anello debole delle relazioni industriali in Italia, per il carattere esasperatamente cooperativo della corruzione dei conflitti, per l'impopolarità di questi scioperi presso gli utenti. Ma, appunto, l'interrogativo a cui ci troviamo di fronte è se esso possa costituire un precedente. Non è di questa opinione il senatore Gino Giugni. I presidente della commissione Lavoro del Senato nella passata legislatura dice che non ne è convinto intanto perché gli è estraneo ragionare per «precedenti», poi perché è sua convinzione che il valore erga omnes dei contratti non è sostanzialmente in pericolo. «Solo in superficie» - dice Giugni - la questione sembra toccare la validità per tutti del contratto. Il problema vero è quello della rappresentatività delle organizzazioni sindacali, e della loro titolarità a contrattare. E ormai è matura la necessità di disciplinare per legge questa materia se vogliamo uscire dalla situazione attuale. Naturalmente anche la questione della rappresentatività non è di semplice soluzione. Ad esempio non c'è dubbio che il Comu sia rappresentativo della categoria dei macchinisti, ma

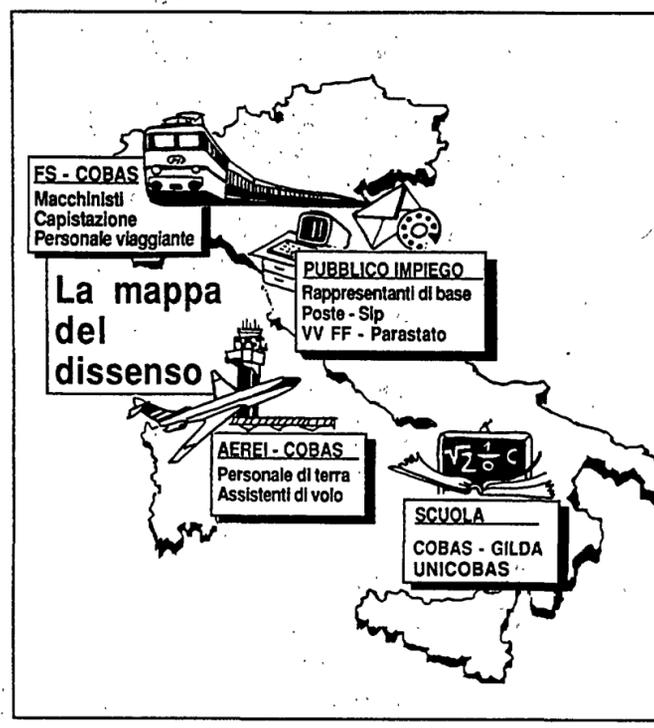
«Il nome ce l'hanno affibbiato i giornali» dicono loro. Vediamo le varie sigle, le diverse storie, gli scontri interni

Ecco i Cobas: macchinisti, insegnanti, capistazione...

Ecco la mappa dei Cobas, le sigle, la loro storia, gli scontri interni. Definiti corporativi, movimentisti, autonomi di sinistra, Cobas nascono tra gli insegnanti della scuola nel novembre '86, per poi attecchire tra i macchinisti delle FF.SS., i capistazione, i manovratori, il personale viaggiante. E poi all'Alitalia e nel pubblico impiego. Alla Cgil ritengono che abbiano «perso peso politico».

ALESSANDRO GALIANI

ROMA. La parca Cobas a molti non piace. «Un'etichetta che ci hanno affibbiato i giornali» dice Ezio Ordigoni, leader stonco veneziano dei ferrovieri macchinisti del Comu. E anche Sandro Giugliotti, romano, tra i fondatori di Gilda, l'associazione degli insegnanti uscita dai Cobas nel dicembre '87, storce la bocca: «I comitati di base da cui provvenivamo erano un'altra cosa». Tuttavia da quel lontano 11 novembre '86, quando al liceo romano Virgilio si riunì per la prima volta l'Assemblea cittadina degli insegnanti e dei comitati di base ed i lottatori, cui seguì nel gennaio '87 l'assemblea nazionale il termine Cobas è diventato una sigla, una specie di marchio unificatore. Ed i Cobas, a oro volta, sono diventati una realtà nuova e spesso scomoda del panorama sindacale italiano. «Autonomi di sinistra» per alcuni, «corporativi» per altri. Sicuramente una spina nel fianco per le Cgil, Cisl e Uil. «Anche se sostiene Pino Schettino, segretario generale della Cgil funzione pubblica - in questi ultimi anni si è determinato un certo contenimento del loro peso politico». I Cobas nascono dunque nella scuola, tra gli insegnanti, per passare poi nella ferrovie (maggio '89), tra i macchinisti, tradizionale caposcuola della Cgil, ed estendersi successivamente tra i capistazione (febbraio '90) e l'anno scorso tra i manovratori e il personale viaggiante. Un'altra propaggine s'infiltra all'Alitalia. E, sotto una sigla diversa, quella delle rappresentanze di base (Rdb), nel pubblico impiego e in particolare tra i vigili del fuoco, all'Inps, alle poste, negli enti locali. Un movimento ramificato ed eterogeneo, all'interno del quale non mancano scontri e differenziazioni: Cobas della scuola contro Gilda ed Unicobas, macchinisti del Comu contro personale viaggiante del Cnpu. Difficile anche fare delle quantificazioni. «Non abbiamo un'anagrafe formale», dice Antonio Ceccotti, leader dei Cobas insegnanti - solo recentemente abbiamo introdotto un versamento in cambio di ricevuta, ma da noi non c'è né tessera, né trattamento sullo stipendio». Il pianeta Cobas è inoltre assai fluido. I Cobas insegnanti, secondo Ceccotti, rappresentano il 20% della categoria, che però non possono essere considerati aderenti. Simpatizzanti, dunque? Può darsi, anche se prendendo i dati delle elezioni per i consigli scolastici, dove i Cobas non si presentano ovunque, osserviamo che nel 1989, cioè sulla scia delle lotte vincenti del contratto '88, Gilda prende il 4% e i Cobas il 7% e nell'ultimo scrutinio del '91 entrambi non superano il 3-3,5%. «Dopo l'esplosione del 1988 - dice Dario Missaglia, segretario generale della Cgil scuola - le due organizzazioni hanno logorato la loro ven-



corporativa e adesso scontano una forte crisi. Solo l'irresponsabilità del governo sul nuovo contratto di giugno potrebbe rimetterle in gioco». SCUOLA Cobas. Il momento magico viene in occasione del contratto '88, con la conquista delle famose 500mila lire in più (ma la costola di Gilda si è già staccata). I comitati di base, danno già prova della loro forza nel maggio '87 portando 40mila insegnanti in marcia a Roma, poi cominciano a dividersi, da una parte gli egualitaristi che chiedono più soldi per tutti, dall'altra quelli che rivendicano l'aggiornamento agli stipendi degli associati dell'università. E adesso? I Cobas chiedono un massimo di 20 alunni per classe, l'aggiornamento sabbatico e un aumento di 500mila lire nette l'anno a testa. Non hanno partecipato all'accordo sui servizi minimi del luglio '91 (che esclude il blocco degli scrutini), essendosi costituiti in sindacato ma non avendo mai sottoscritto il codice di autoregolamentazione. «Siamo pronti a fare il blocco a giugno» dice Ceccotti.



Felice Morittillaro presidente dell'Agens

Gilda. Esce dai Cobas il 7 dicembre '89. I suoi punti di forza sono a Roma, a Bari e in Sardegna. Gilda ha sottoscritto l'accordo di luglio, anche se, secondo Missaglia «in caso di blocco degli scrutini a giugno è probabile che anche lei finisca per accettare il blocco». UNICOBAS. Un'altra costola dei Cobas. «Ma rappresentano - secondo Ceccotti - meno di un quarto della nostra forza». FF.SS. Coordinamento macchinisti uniti (Comu). Nascono l'8 maggio '87. «All'inizio non volevamo sindacato, poi via ci siamo rafforzati». Al primo sciopero a Venezia parteciparono il 95% dei macchinisti. «Ora - prosegue Ordigoni - contiamo su 45 coordinatori, 3 per ogni compartimento e 5 coordinatori nazionali, uno dei quali a turno fa il responsabile legale. Non abbiamo tessera, pratichiamo delle tratte ma ogni anno ripartiamo da zero con le iscrizioni. L'ultima battaglia è quella recentissima di questi giorni, per la quale Ordigoni parla di «un gravissimo attacco alla libertà di sciopero». Capistazione. La loro organizzazione nazionale nasce il 5 febbraio '90. Si sono trovati in difficoltà nel recente scontro tra macchinisti e personale viaggiante. Sul piano delle rivendicazioni salariali si sentono appagati ma se la richiesta di portare tutti i macchinisti a capistazione dovesse passare anche loro potrebbero riaprire la conflittualità. Manovratori e personale viaggiante. Sono i Cobas più recenti, nati l'anno scorso. ALITALIA Coordinamento degli assistenti di volo. Costituito di recente, raccoglie 150 tra hostesse e steward. Cobas di Fiumicino. Nati nell'estate '87, riunisce sia lavoratori Alitalia che Aeroporti di Roma. PUBBLICO IMPIEGO In realtà si chiamano rappresentanze di base e sono dei sindacati veri e propri. Sono presenti all'Inps e tra i vigili del fuoco, soprattutto a Roma e nel Nord (Lombardia e Piemonte). Per quanto riguarda il parastato li troviamo nelle poste e negli enti locali. Nella sanità sotto la sigla comitati di base, sono forti a Roma, a Genova, Firenze e Milano. In quest'ultima città secondo alcuni sarebbero stati uno dei motivi per i quali il Sal, il sindacato della Lega, non avrebbe attecchito più di tanto.

SABATO 18 APRILE
CON L'Unità
Storia dell'Oggi
Fascicolo n. 39 ONU

Giornale + fascicolo ONU L. 1.500