

INDICE

Presentazione	<i>pag. 2</i>
CAP. 1°: <i>Lo sciopero improvviso degli autoferrotranvieri fa onore al movimento operaio. Abbasso la canea dei suoi denigratori!</i>	3
CAP. 2°: <i>Gli autoferrotranvieri bloccano le principali città ma non sfidano la precettazione. Potenziare l'organizzazione autonoma e i metodi di lotta</i>	10
CAP. 3°: <i>I delegati di base degli autoferrotranvieri formano un «coordinamento nazionale»; ma lanciano una blanda mobilitazione contro l'accordo siglato dalle Confederazioni sindacali</i>	15
CAP. 4°: <i>Conclusioni e prospettive della lotta degli autoferrotranvieri</i>	19
APPENDICE: <i>Gli scioperi dei conducenti ATM del 1984</i>	22

SEDI DI PARTITO – Milano: P.za Morselli 3 aperta tutti i giorni dalle ore 21. **Busto Arsizio:** via Stoppani 15 (quartiere Sant'Anna uscita A8 e superstrada Malpensa) presso il «Circolo di Iniziativa Proletaria - Giancarlo Landonio» aperta il lunedì martedì venerdì dalle ore 21.

SITO INTERNET: digilander.iol.it/rivoluzionecom e-mail: rivoluzionec@libero.it

Un sindacato di classe per la combattività operaia

(Cronaca della lotta degli autoferrotranvieri)

— RIVOLUZIONE COMUNISTA —

Presentazione

Il presente opuscolo raccoglie la cronaca della lotta degli autoferrotranvieri dallo sciopero improvviso di Milano del 1° dicembre 2003 allo sciopero nazionale del 30 gennaio 2004. La cronaca è apparsa a puntate sul nostro Murale, nei numeri 4/12 31/12/2003 15/1 15/2/2004, mano mano questa lotta si è sviluppata in dicembre e in gennaio. E riporta e valuta la mobilitazione della categoria nei suoi momenti più salienti.

Questi due mesi di mobilitazione degli autoferrotranvieri costituiscono una tappa avanzata del percorso di lotta operaia della categoria. E rappresentano una manifestazione specifica della fase d'autunno della situazione interna e internazionale che abbiamo compendiato nei seguenti caratteri: a) legalizzazione del lavoro a comando come piena signoria dei padroni sui lavoratori; b) protezione militaristica terrorizzante di questa signoria ad opera degli apparati di forza dello Stato; c) istantaneità della rottura di questa cappa di controllo da parte dei lavoratori come manifestazione di antagonismo immediato della classe operaia; d) trasformazione dello scontro sociale in confronto-scontro con le forze di polizia e gli apparati militari. Essi vanno quindi considerati e riflettuti attentamente per andare avanti.

In questa ottica, per fare i giusti confronti e apprezzamenti sul grado effettivo di avanzamento della categoria e sul da farsi riportiamo in appendice il nostro scritto sugli scioperi dei conducenti ATM del 1984.

Gli operai che intendono collegarsi con la nostra organizzazione possono prendere direttamente contatto con le nostre sedi oppure scrivendo alla sede centro di Milano P.za Morselli 3.

Milano, 3 settembre 2004

L'Esecutivo Centrale
di Rivoluzione Comunista

1) Avviare una nuova fase di lotta, estesa a tutto il personale ATM di superficie e di metrò (macchinisti, operai addetti ai depositi, ecc.) centrata contro il produttivismo, il logorio psico-fisico accelerato.

2) Impostare una piattaforma rivendicativa imperniata sui seguenti obbiettivi principali:

a) aumento del salario di 150.000 lire mensili uguali per tutti;

b) nessun taglio della scala mobile e adeguamento del paniere all'incidenza dei consumi attuali;

c) indennità di guida di agente unico, di galleria, nella misura richiesta dai macchinisti MM e conducenti ATM;

d) riduzione della settimana lavorativa a 33 ore in 5 giorni, con l'applicazione del principio: *impegno = lavoro* e conseguente modifica del nastro orario;

e) aumento degli organici;

f) addizione dei conducenti e macchinisti ad altre mansioni dopo un certo periodo di guida, che, in questa fase, si può fissare in 10-15 anni;

3) Opporsi all'aumento delle tariffe che si scaricano sugli altri operai, sui giovani, disoccupati, pensionati, contrastando con coscienza e responsabilità proletarie la politica *efficientistica*, antipopolare, della direzione aziendale.

4) Combattere la militarizzazione del lavoro in tutte le sue forme, meccanismi e procedure, affermando l'autonomia di movimento e di organizzazione nei comitati di difesa di classe, praticando in forme sempre più agguerrite la lotta operaia, trasformandola in lotta sociale e questa in guerra sociale.

Nota

1) L'intesa del 14/4/84, tra ATM-Burocrati CGIL-CISL-Coordinamento Conducenti ricalca l'accordo truffa del 29/3/84. Infatti sia l'una sia l'altro sono ispirati all'aumento della «produttività aziendale», cioè sfruttamento-stress-fatica, attraverso la mobilità dei conducenti anziani e «meno atti» a mansioni umilianti, di pulizia o di controllo al servizio del Comune, e la conseguente riduzione dell'organico del personale di guida. Infatti, nell'accordo del 14/4, non si prevede né l'aumento dell'organico né la sostituzione del personale dichiarato inidoneo e «mobilitato». Azienda e sindacati volevano legare anche l'indennità di guida alla presenza; ma il grande sciopero dell'11/4 contro la precettazione ha imposto il pagamento dell'indennità in paga-base, con un aumento del salario modesto ma significativo in questa epoca di riduzione del salario.

l'organizzazione proletaria che è la forma vincente nella sfida al sistema. Abbiamo visto una notevole volontà di lotta, ma una debole volontà di organizzazione proletaria. Nella categoria prevale, tuttora, la sfiducia sulla possibilità di avere rappresentanti operai fidati, che fungano da portavoce sia al tavolo delle trattative che sul terreno della lotta politica. È questa sfiducia che bisogna vincere ricercando questi rappresentanti fidati tra gli elementi più combattivi sul piano politico di classe senza smarrirsi o tormentarsi nella sterile ricerca del livello «*tecnico-sindacale*».

Ciò che deve partire, prendere il via, è il processo di costituzione dell'*avanguardia*, il quale non può venir fuori che dai depositi e da qui estendersi all'intera rete. Ricercare il *supporto* all'esterno è prolungare la ben nota, passivizzante, pratica della delega.

È inutile ripetere che tra operai non c'è accordo e che ognuno si comporta in modo diverso dall'altro, pensando al proprio personale tornaconto. Bisogna scontare il fatto che, per il momento, non esiste unità politica tra gli operai e che, in questa fase, continuano inevitabilmente a convivere tra gli operai molteplici posizioni. Bisogna, inoltre, scontare il fatto che la costituzione di un organismo rappresentativo valido, come quello che noi indichiamo con la formula *comitato di difesa di classe* non può essere che un processo di delimitazione interno alla stessa categoria dalle posizioni e tendenze succubi all'azienda.

Dunque il processo di costituzione della rappresentanza operaia deve avvenire mediante il coagulo degli elementi più combattivi, a livello di deposito, e, da qui, estendersi a tutta la rete; di modo che il personale di ogni deposito eserciti il controllo diretto sull'operato del membro prescelto.

La lotta operaia attuale comporta lo scontro: a) all'interno della categoria; b) contro l'azienda; c) contro lo Stato. Essa esige una forte volontà di lotta politica. Perciò il processo formativo della rappresentanza operaia non può essere limitato al terreno economico, cioè assumendo un atteggiamento neutrale, indifferente rispetto allo Stato, ai partiti, ai burocrati sindacali, ecc., ma deve essere finalizzato alla lotta contro lo Stato e ai suoi apparati politici e ideologici.

Separarsi e poi unirsi delimitando le posizioni e le tendenze proletarie dalle aziendaliste; costituire organismi di lotta (*comitati di difesa di classe basati sulla volontà di lotta e partecipazione diretta*); partendo dal deposito e investendo l'intera rete; legare l'ambito di deposito e di categoria al più vasto ambito sociale trasformando la lotta operaia in lotta sociale e questa in guerra sociale: è questo il cammino da fare; la risposta operaia alla sfida del sistema.

Elementi di piattaforma

A conclusione riprendiamo e proponiamo le indicazioni operative che abbiamo dato, dibattuto e sostenuto, prima e nel corso degli scioperi.

CAP. 1 LO SCIOPERO IMPROVVISATO DEGLI AUTOFERROTRANVIERI FA ONORE AL MOVIMENTO OPERAIO ABBASSO LA CANEA DEI SUOI DENIGRATORI!

Lunedì 1° dicembre 2003 è una data che fa *storia* per il movimento operaio in quanto, dopo due anni di scioperi disciplinati, è bastato un anticipo e un prolungamento dello sciopero programmato, decisi e attuati autonomamente dal personale, per fare emergere la potenza degli operai e la fragilità dell'ordine padronale.

Il primo dicembre si è svolto a livello nazionale lo sciopero dei 120.000 autoferrotranvieri dipendenti dalle aziende municipalizzate 200 in tutto. Lo sciopero, il 12° a livello nazionale (di cui 8 indetti dalle confederazioni, 4 dai cobas), era stato indetto, non per avere aumenti retributivi o riconoscimenti normativi, bensì per ottenere il recupero dell'inflazione concordata col contratto collettivo di lavoro 2000-2003. In *soldini*, come li chiamano i tranvieri trattandosi di pochi soldi, allo scopo di avere i 106 euro mensili mancanti dalla busta paga dall'inizio del 2002. Lo sciopero era stato indetto quindi per protestare contro l'inadempimento del contratto da parte delle aziende.

A Milano i dipendenti dell'ATM, circa 8.700, stupefatti di avere perso tante ore di lavoro senza essere ascoltati, hanno deciso di farsi sentire, anticipando lo sciopero e proseguendolo fin dopo l'orario programmato (l'astensione era fissata dalle 8,45 alle 15). I conducenti appena sono giunti in autorimessa alle cinque del mattino si sono riuniti in assemblea e si sono trovati subito d'accordo a non uscire con gli automezzi. In tutti i depositi la decisione di anticipare lo sciopero è plebiscitaria. Parte così lo sciopero che paralizza la città in una giornata piovosa; e che assume maggiore incidenza quando, all'orario fissato per il termine, i tranvieri decidono di prolungare la protesta ad oltranza.

Il coro anti-sciopero. I burocrati sindacali si schierano coi rapinatori degli operai

Appena sono informati della decisione dei tranvieri, televisione radio stampa iniziano a vomitare contro gli scioperanti le accuse più oscure allo scopo di montare un'onda di indignazione di massa contro lo *sciopero selvaggio*. Il miglior commento, uscito da questi *conventi*, è che i tranvieri, pur *comprensibilmente esasperati*, sono *irre-*

sponsabili e che sono visti come *irriducibili nemici* da altri lavoratori. Cosa quest'ultima montata ad arte avendo al contrario gli altri lavoratori capito l'importanza anche per loro dello sciopero improvviso.

Da parte loro autorità e associazioni padronali intervengono minacciosamente. Il sindaco Albertini definisce lo sciopero come «*azione di intollerabile violenza che sconfina palesemente nel sabotaggio*». Il presidente dell'Assolombarda, Perini, dichiara che lo sciopero non solo danneggia il mondo del lavoro ma che è «*un attentato alla popolazione*». Per questi reazionari lo sciopero è diventato un *atto terroristico*.

Il segretario della CGIL, Epifani, condanna l'anticipo dello sciopero senza avviso agli utenti, sentenziando stoltamente che «*quando si sciopera bisogna rispettare le regole*». La segretaria della CISL milanese, Maria Grazia Fabrizio, rincara la dose urlando che è da irresponsabili «*prendere in ostaggio un'intera città*». I burocrati sindacali, che portano in giro i lavoratori in scioperi inutili o peggio, appena questi si tirano su sputano il loro veleno per deprimerne il coraggio. È questo il mestiere dei servi del padrone.

Infine il lavorista Ichino non è mancato di strolicare che la città è *offesa* dall'anticipo dello sciopero e che occorre applicare sanzioni severe contro i tranvieri nell'interesse degli stessi agenti sindacali che non sono più in grado di controllare i lavoratori. È un coro unico, di *mass-media* autorità rappresentanti padronali politicanti responsabili aziendali, che strepita sulla *città tradita e offesa* e che reclama con furore sanzioni disciplinari e azioni penali contro gli scioperanti.

La precettazione e le minacce di sanzioni

Non c'è uno sciopero di una certa importanza che non si svolga sotto la cappa del controllo militare. I tranvieri, appena giunti nei depositi, trovano la polizia. Nel pomeriggio, quando dalle assemblee viene compatta la decisione di prolungare lo sciopero, si svolgono frenetiche riunioni in prefettura tra autorità e direzione aziendale. E senza tanto discutere il prefetto ordina la precettazione dei tranvieri. Lo sciopero dura 15 ore. Il traffico si normalizza alle 21.

La birbanteria aziendale, e non solo questa, pur inadempiente agli obblighi contrattuali, reclama sanzioni contro gli scioperanti richiedendo l'intervento urgente della *Commissione di vigilanza sugli scioperi* e della Procura della Repubblica. La *Commissione*, che da due anni tace sul fatto che le aziende violino il contratto, ha preso subito in serio esame lo sciopero con chiaro intento di intimidire pubblicamente i tranvieri. Anche la Procura ha sollevato la minaccia dell'indagine penale aprendo un

fondo, su ogni piano (sia politico, che sul tavolo delle trattative).

Durante l'agitazione non sono emersi operai disposti a svolgere il ruolo di avanguardia politica. Gli stessi conducenti più dinamici sul piano dell'azione pratica, hanno sempre voluto «*mantenere l'unità della categoria*» (hanno cioè cercato di non rompere con gli elementi più aziendalisti e conciliatori, esitando nel trasferire la lotta dal piano rivendicativo a quello antistatale).

Così, il dinamismo operaio - emerso prepotentemente sul piano politico con la «*sfi- da alla precettazione*» - si è arenato nel pantano di una impossibile conciliazione tra esigenze operaie e produttivismo aziendale, tra diritto di sciopero e reazione statale. I conducenti più combattivi stanno, ora, pagando la loro indecisione politica, subendo la vendetta giudiziaria dello Stato, con le 788 comunicazioni giudiziarie ai tranvieri sotto precettazione.

La militarizzazione del lavoro

Bisogna ben capire che la militarizzazione del lavoro è la vera forma moderna, attuale, della regolamentazione dei rapporti tra padroni e operai, tra capitale e forza-lavoro. Possiamo qui enucleare i vari meccanismi attraverso cui si è espressa nel nostro caso:

- a) *autoregolamentazione* sindacale;
- b) precettazione prefettizia;
- c) denunce e procedimenti penali contro gli scioperanti;
- d) più controllo aziendale e poliziesco del personale attraverso gli strumenti più moderni;
- e) sanzioni disciplinari.

La militarizzazione del lavoro è l'arma dello Stato e dei padroni per imporre bassi salari e produttività

I tranvieri milanesi ne hanno fatto *l'assaggio* fin dai primi scioperi autonomi. Sono stati i conducenti MM ad essere precettati per primi. Nell'ultimo sciopero si è poi rivelata una forma così organica di militarizzazione del lavoro tra Stato e azienda, in cui la precettazione di svariate centinaia di conducenti, ordinata dal prefetto, anziché essere notificata da ufficiali giudiziari o di polizia, è stata fatta **direttamente** dai funzionari ATM; i quali hanno anche trasmesso alla procura la lista degli scioperanti.

La risposta operaia alla sfida del sistema

L'esperienza degli ultimi scioperi conferma che la possibilità di battere l'azienda, combattere lo Stato, conquistare risultati immediati è legata alla volontà di lotta e al-

zione di una indennità di trasporto sul lavoro; d) riduzione del nastro orario da 14 a 12 ore di impegno quotidiano; e) adibizione a mansioni diverse dalla guida dopo 20 anni.

Ma ben presto questa ondata travaliva il *Coordinamento* e assume una portata più radicale nella forma e nel contenuto. Rimandando, per una analisi più dettagliata, a quanto abbiamo detto nelle nostre prese di posizione a caldo (murale 30/3, volantino e murale 10/4, volantino 12/4, murale 18/4, disponibili presso le nostre sedi), individuiamo in questa ondata tre momenti.

1) Il primo che va dal 27 al 30 marzo ed è caratterizzato dal carattere esplosivo dello sciopero. Da martedì 27 a venerdì 30 i 4.500 macchinisti paralizzano nelle ore di punta Milano (aspetto da noi evidenziato nel murale 30/3).

2) Il secondo momento, che va dall'1 al 10 aprile, è caratterizzato dall'intreccio di assemblee e scioperi in ore calme, connesso alle trattative successive all'accordo azienda-sindacati del 29 marzo (accordo sconfessato dalla maggioranza operaia).

3) Il terzo momento, che si esaurisce praticamente l'11 aprile, si compendia nello sciopero compatto dalle 14 alle 16 in sfida alla precettazione ordinata dal prefetto. Qual'è il significato e le caratteristiche di questa ondata di scioperi? Articoliamo la nostra risposta e il nostro giudizio per punti.

A) Il primo aspetto, che va evidenziato, sta nel fatto che alla base dell'azione operaia c'è la volontà di lotta contro l'abbassamento reale del salario e il logorio psico-fisico (dovuto alle condizioni attuali del traffico metropolitano e del prolungato impegno di lavoro). Ciò spiega, tra l'altro, il perché, per la prima volta, ai conducenti di superficie si sono uniti in segno di solidarietà i macchinisti MM.

B) Il secondo aspetto sta nel fatto che il contrasto azienda-operai non è componibile mediante la *tradizionale* contrattazione, ma viene compresso e regolato dallo Stato attraverso il suo intervento sistematico (direzioni aziendali, sindaci, prefetti, ecc.); e, quindi, che solo con una lotta imponente possono raggiungersi successi temporanei.

C) Il terzo aspetto sta nel fatto che gli scioperi, fin dalla fase iniziale, hanno messo a nudo, non solo la putrefazione sindacale, ma anche il carattere conciliante del «*Coordinamento Conducenti*». Questo organismo ha sempre perseguito la via della trattativa ad ogni costo, con azienda e burocrati sindacali, sospendendo l'agitazione - il 30 marzo e il 12 aprile e firmando gli accordi-truffa del 29 marzo e dei 14 aprile (1).

D) Il quarto aspetto sta nel fatto che la sfida operaia alla precettazione prefettizia attuata con lo sciopero dell'11 aprile ha dimostrato che i macchinisti ATM, anche se non sono pronti alla guerra sociale, sono però spinti a contrastare il nuovo ordine produttivistico metropolitano.

E) Il quinto ed ultimo aspetto, che intendiamo mettere in luce, è che il problema posto da questa ondata di scioperi e dalla sua momentanea conclusione non sta né nella forza dello Stato né in quella dell'azienda, bensì nella mancanza di un «*organismo operaio*» veramente rappresentativo della categoria, capace di dirigere la lotta fino in

procedimento contro ignoti.

Quindi tutti i meccanismi di controllo, interdizione, sanzionamento e punizione, si sono messi in moto per stroncare lo sciopero improvviso e castigare gli scioperanti.

Il «rispetto delle regole» e l'illegalità dei comportamenti istituzionali

Non c'è soggetto, gruppo, ente del *mondo istituzionale* che contro i tranvieri non accampi il «*rispetto delle regole*». Non manca persino qualche notista rozzo di cronache operaie che non scriva che «*le regole i lavoratori dell'ATM le hanno infrante*». Questo del *rispetto delle regole* è un teorema da bari, agitato per penalizzare l'iniziativa operaia. Stiamo ai fatti. Chi è che non ha *rispettato le regole* nel conflitto di specie? Dall'esame della vicenda risulta, con estrema evidenza, che a violare sistematicamente le *regole* sono state e sono le direzioni aziendali, che fin'oggi non hanno ancora corrisposto il recupero lordo di euro 106 mensili stabilito dal contratto collettivo di lavoro. Non sono bastati 12 scioperi nazionali e un'infinità di scioperi locali a consentire ai tranvieri di percepire il recupero pattuito. Quindi chi non rispetta, e pervicacemente, le *regole* sono prima di tutto le aziende.

La cosa diventa poi più scandalosa se si risale alla catena di responsabilità pubbliche. L'Asstra e l'Anav, rappresentanti delle aziende di trasporto municipalizzate e private, nel giugno 2001 avevano avvertito Regioni Province e Comuni che sarebbe stato impossibile onorare la parte del contratto relativa al biennio 2002-2003. Tra enti locali e governo c'è uno scaricabarile indecente sull'esecuzione del contratto, che non si vede neppure in una sala da giuoco; e che, comunque, non esime nessuno di essi dalla responsabilità. Lo scaricabarile è questo: il governo non versa alle regioni gli stanziamenti dovuti; le regioni lamentano di non avere i fondi da passare ai comuni; i comuni dicono di non potere ripianare i bilanci delle aziende municipalizzate; queste ultime non pagano i tranvieri. Insomma a violare *le regole* sono, guarda caso, i «*tutor della legge*»; nell'ordine: Governo Regioni Comuni. Quindi lo *scenario* che viene fuori dall'esame della catena delle responsabilità pubbliche sul contratto degli autoferrotranvieri è quello vergognoso di un insieme di organi istituzionali che si riproduce su un complesso reiterato di comportamenti illegali.

Il trasporto pubblico sempre più degradato

Se non si trovano i soldi per i tranvieri e per il trasporto pubblico, ciò non si deve al fatto che i soldi non ci sono, si deve al fatto che il governo sostiene il trasporto privato e dà precedenza al finanziamento delle aggressioni belliche contro i paesi deboli.

C'è sotto una scelta politica. I progetti avanzati da Asstra e Anav sono quelli di degradare ulteriormente il trasporto pubblico, riducendo i chilometri di percorrenza i servizi di tram e metropolitane e aumentando le tariffe. Il modello di trasporto pubblico di chi urla contro i tranvieri, accusandoli di non *rispettare le regole*, è il modello della compressione del salario, dello scadimento dei servizi, dell'aumento dei prezzi, dell'assenza di manutenzioni, del mancato rinnovo del parco automezzi, dell'insicurezza e dei disastri crescenti. Questo sono i *predicatori del rispetto delle regole*.

Va detto ancora che questi *predicatori* hanno messo in onda un altro teorema inibitore, ancora più melenso, quello che «*non si sciopera contro i cittadini*». E c'è da osservare che questa bigotteria, propalata in nome dei cittadini ma per conto di interessi personalistici e parassitari, ha tutta l'aria di volere essere un ulteriore freno inibitore all'iniziativa autonoma dei lavoratori. Anche i bambini sanno che gli scioperi si fanno contro le aziende e non contro i cittadini e che i tranvieri milanesi protestano contro l'ATM e il Governo e non contro gli altri lavoratori nei cui confronti uno sciopero non potrebbe avere alcun senso. Perciò la grande furbizia di questi miopi sabotatori del trasporto pubblico, la cui arroganza ha costretto i tranvieri alla rivolta, di sfruttare le conseguenze dello sciopero per ricattare gli scioperanti non potrà andare molto lontano. Ben presto questi ciarlatani dovranno fare i conti, non solo con i tranvieri, ma anche con *i cittadini* e gli *altri lavoratori* fintamente difesi.

La soluzione regionale come passo per disfarsi del contratto nazionale

Quando c'è da domare i lavoratori autorità direzioni aziendali burocrati sindacali esperti invocano sempre «*regole certe*», vincoli cioè all'iniziativa autonoma operaia; ma non si accontentano soltanto di questi, escogitano nuovi strumenti, nuovi cate-nacci, per imbrigliare l'azione dei lavoratori o per dividerli. Dopo lo sciopero improvviso, tra le autorità lombarde e l'ATM ha preso interesse l'ipotesi di un accordo locale sulla base delle considerazioni che l'ATM è in pareggio e che a Milano, più ancora delle altre città, i soldi non bastano. Formigoni e Soresina stanno intrigando col governo sulla realizzabilità di un accordo separato a livello regionale. Il *governatore* lombardo pensa di prendere due piccioni con una fava: da un lato spezzare il fronte unitario di lotta degli autoferrotanvieri con la soppressione del contratto nazionale; dall'altro esercitare sul terreno negoziale la competenza regionale sul trasporto pubblico. Bolle quindi in pentola una soluzione di questo tipo.

A ciò spinge indirettamente l'Asstra, sia con la provocatoria proposta di chiudere la vertenza con una tantum di 400 euro per il 2002-2003 più 15 euro al mese per il futuro, sia con l'inconcludente suggerimento al governo di reperire i 650 milioni oc-

rio, che vuole farne un modello di città «*forte*», «*ordinata*», «*europea*», «*mondiale*», inserita nel circuito di punta della dinamica speculativa e militarista dell'imperialismo. Qui si concentrano le sedi di comando bancario, informatico, di ricerca e produzione militare. Ridimensionata drasticamente la base industriale tradizionale, Milano tende a trasformarsi in *città-ufficio*, parassitaria-informatica.

In questo «*nuovo*» modello di città il trasporto pubblico (Metrol, principali linee ATM, costruendo passante ferroviario) ha assunto e tenderà ad assumere una importanza crescente, che non aveva nella metropoli industriale degli anni '50-'60. Infatti i servizi pubblici devono funzionare senza soste, ordinatamente, in un traffico caotico, che è tutto un'ora di punta perché non esiste limite all'orario di lavoro di fronte alla flessibilità totale della giornata lavorativa.

La lotta dei conducenti e macchinisti

La categoria è in movimento, con agitazioni autonome (extra-sindacali) fin dal 1980. I primi ad entrare in azione sono stati i macchinisti MM, seguiti dai conducenti di superficie. Motivo comune delle agitazioni, via via succedutesi, è la reazione operaia al basso salario e al produttivismo (intensità dello sfruttamento).

Il personale di linea - che costituisce il *cuore* della categoria - ha tentato di risolvere questi problemi (che sono tipici della condizione operaia attuale), rivendicando un trattamento economico e normativo differenziato, con la richiesta di varie indennità di guida, di galleria, ecc.; e il riconoscimento della rapida usura psicofisica. In questa scia macchinisti e conducenti si sono mossi secondo una *logica di qualifica*, evitando lo scontro con la logica aziendale, e cercando, nel complesso, di *monetizzare* l'aumento di produttività. Ciò che è, quindi, mancata è una risposta di classe ai nuovi problemi sorti dall'attuale condizione operaia.

Il ciclo di queste lotte, fatte dal personale di linea e MM, che va dal 1980 al 1983, ha visto la costante apparizione di rappresentanze autonome operaie, a livello di qualifica; tipo il «*comitato macchinisti*», il «*coordinamento conducenti*», ecc. Ma questi organismi hanno avuto vita breve e sono finiti sempre nell'accodamento sindacale e aziendale, testimoniando la mancata risposta operaia ai nuovi problemi posti dalla situazione; incappando nella repressione statale e nel boicottaggio aziendale. (L'ATM non ha voluto mai trattare con questi organismi).

Gli scioperi di Marzo-Aprile 1984

Gli scioperi di marzo-aprile vedono come protagonisti i conducenti di superficie. Iniziano il 27 marzo e terminano il 12 aprile. A dare il via, a questa nuova ondata di scioperi, è il «*Coordinamento Conducenti*», che pone le seguenti richieste: a) indennità di guida di 2.000 lire al giorno; b) aumento dell'indennità di agente unico; c) istitu-

Riportiamo l'opuscolo «Gli scioperi dei Conducenti ATM», edito il 17 luglio 1984 a cura della nostra Commissione Operaia col sottotitolo significativo di «Sfida operaia alla metropoli informatica». Lo scritto considera, come è deditto nella presentazione, la lotta dei conducenti ATM di marzo-aprile nella scia delle agitazioni della categoria nel corso di questi anni '80. Con lo scopo di evidenziare i tratti nuovi della lotta operaia nella metropoli informatica onde contribuire allo sviluppo dell'organizzazione proletaria.

GLI SCIOPERI DEI CONDUCENTI ATM DEL 1984

Ora che gli scioperi dei conducenti dell'Azienda Tranviaria Milanese sono terminati possiamo procedere, dopo i quotidiani interventi d'appoggio e di indirizzo, ad una valutazione d'insieme. È giunto il momento di fare un'analisi approfondita di questi scioperi per rilevare la natura, l'importanza, i limiti, di queste lotte operaie e sviluppare le nostre indicazioni pratiche. Ci pare giusto premettere, quale atto di riconoscimento della *dignità* di questi scioperi in relazione a quelli in corso nell'area europea, le parole con cui abbiamo aperto il nostro volantino del 12 aprile, nel momento in cui i conducenti sfidavano la precettazione.

«Ieri 11 aprile, la massa dei conducenti ATM ha proseguito l'agitazione, scioperando compatta dalle 14 alle 16 programmate, sfidando la precettazione. Finalmente una categoria operaia, qui a Milano, si è mossa contro la costrizione al lavoro; praticando, come è giusto, il diritto di sciopero, che non sta appeso alle carte costituzionali, ma esiste, vive e dipende dalla pratica di lotta e dalla forza organizzata operaia. Il diritto è forza! Siamo felici che i tranvieri hanno messo in pratica quanto detto nel nostro opuscolo del 1978 Giù le mani dal diritto di sciopero. Ed esprimiamo il nostro plauso ai conducenti ATM per questa loro sfida, sottolineandola a tutta la classe operaia; aggiungendo, prima di ogni altra considerazione che, comunque finirà l'agitazione, questa, come ha detto un tratviere, rimane, dopo questa sfida, un fatto storico per la categoria».

E così è anche dopo la fine degli scioperi.

L'importanza dei trasporti nella «città informatica»

Dobbiamo premettere, per l'esatta comprensione della natura di questi scioperi, una brevissima considerazione sull'importanza del trasporto metropolitano attuale. Milano d'oggi è retta dalla componente finanziaria-immobiliare del blocco parassita-

correnti con una accisa di 3 centesimi al litro sulla benzina. Il punto fermo, da parte dei tranvieri, è che gli arretrati vanno pagati tutti e senza ulteriori dilazioni. L'atteggiamento dei tranvieri milanesi su questo punto è netto e irremovibile: i soldi entro oggi, 4 dicembre, se no si andrà a un nuovo blocco. E non si vede come si possa demordere da questo atteggiamento. Dunque il conflitto entra ora nella fase culminante.

Forza e limiti dello sciopero del 1° dicembre

La protesta dei tranvieri milanesi va apprezzata per la sua decisione autonoma, per la sua compattezza e generalità, per la volontà di proseguimento dell'azione, per l'emarginazione dei controllori sindacali. I tranvieri hanno deciso che non si poteva più continuare a fare scioperi che non incidono, consci che contro l'arroganza del governo e lo scaricabarile delle regioni e delle direzioni aziendali bisognava dare un segnale di fermezza e far capire che i diritti operai non si calpestano impunemente. Essa esprime uno stato d'animo che è comune a tutta la categoria ed è una manifestazione locale di una situazione generale. Nel 2003 la classe operaia ha acquisito la consapevolezza che si è elevato il livello di scontro sociale e che per affrontarlo è necessario un adeguato attrezzamento politico-organizzativo. Se le aziende si ostinano a non dare questi miseri *soldini* si andrà a scontri più duri. È questo l'elemento specifico dello sciopero; l'aspetto che ne fa un'espressione della nuova fase di contrapposizione delle classi in cui siamo entrati con l'autunno. Questo il lato forte dello sciopero.

I limiti della protesta sono invece particolarmente due. Il primo è che lo sciopero dei tranvieri milanesi è rimasto isolato, nel senso che nelle altre città lo sciopero, benché fosse ovunque plebiscitario, non è stato né anticipato né prolungato. E questa *isolatezza*, oltre a rendere i tranvieri milanesi facile bersaglio della canea reazionaria, non ha consentito alla protesta quella estensività che avrebbe dato una dimensione molto più vasta alla *potenza operaia*. Il secondo limite è che la protesta ha ceduto all'ondata reazionaria piegandosi alla precettazione prefettizia. Su questo limite facciamo due rapide considerazioni. Innanzitutto i lavoratori non si debbono fermare per un malinteso *senso di responsabilità* di fronte a un potere che usa contro di loro, ormai in modo stabile, il dispositivo militare. Il massimo *senso di responsabilità* è quello di combattere contro questo potere con ogni mezzo. In secondo luogo la precettazione è un arnese statale sempre più in uso contro gli scioperi. È giocoforza per gli operai in lotta fare i conti con questo meccanismo militarizzatore, e contrastarlo con iniziative opportune; praticando lo sciopero ad oltranza. Proprio ieri i conducenti dei

bus di Los Angeles hanno concluso con successo, dopo 32 giorni continui di sciopero, la loro lotta contro la pretesa dell'azienda di trasporto locale di portare l'orario di lavoro da 10 a 12 ore settimanali per 4 giorni. Non si vede quindi perché lo sciopero debba piegarsi alla precettazione e debba finire prima senza ottenere il risultato.

Le lezioni da trarre e come attrezzarsi

Il fatto che nei depositi c'era già la Digos sin dalle prime ore del mattino indica che la direzione aziendale era ben al corrente dello stato d'animo dei tranvieri; e che, nonostante sapesse che poteva accadere di tutto, si è guardata bene dal comunicare in tempo utile *ai cittadini* la situazione. Per contro essa ha sfruttato il disagio degli utenti per criminalizzare gli scioperanti e montare il clima per la precettazione. Tutto ciò insegna che canea reazionaria e precettazione vanno a braccetto a protezione dell'arroganza governativa e dell'inadempienza aziendale. Quindi la prima lezione da trarre è che il diritto di sciopero non può sottostare a nessun limite e/o proibizione e che l'iniziativa operaia deve sormontare qualunque barriera con qualsiasi mezzo.

Un organismo che acquista sempre più importanza per il suo ruolo inibitorio e sanzionatorio dell'iniziativa operaia è la «*Commissione di vigilanza sugli scioperi*». Questa commissione è entrata subito in azione per colpire lo sciopero improvviso. Non dobbiamo permettere che essa pronunci giudizi validi sui comportamenti operai. In primo luogo essa va denunciata per collusione padronale e copertura delle violazioni aziendali nei confronti dei lavoratori. In secondo luogo essa va contestata nel caso concreto non potendo giudicare il comportamento degli operai in quanto i «*fattori di insorgenza del conflitto*» non derivano da una iniziativa rivendicativa operaia bensì dal mancato pagamento del recupero salariale da parte di ATM. Quindi la seconda lezione da trarre è quella di non accettare passivamente alcuna decisione di questa *Commissione* e di attaccarla come ingranaggio della militarizzazione del lavoro.

La circostanza che ai tranvieri vengono corrisposti meno soldi e che il trasporto pubblico venga progressivamente degradato non dipende né da fattori economici né da fattori tecnici. È la conseguenza diretta di una politica di potere. Per cui i tranvieri non possono limitarsi a reclamare i *soldini* restando agnostici su questa politica del potere e sul carattere di classe di questo potere. Perciò essi debbono agire con una chiara visione dell'una e dell'altra cosa e battersi non solo per i propri interessi professionali, individuali e di categoria, ma anche e in particolar modo per i propri interessi generali di classe sfruttata che aspira al potere. La terza lezione da trarre è quindi quella di abbandonare ogni posizione economicistica e di organizzarsi sul piano operaio e su quello politico.

per i propri interessi. Il *sindacalismo di base* non rappresenta un'alternativa al *sindacalismo confederale*. Con la sua visuale economicistica della società rimane subalterno al sistema di potere e non va al di là di una lotta legalitaria. Ci vuole quindi uno strumento organizzativo che persegua fino in fondo gli interessi del salariato.

2^a) La seconda conclusione è che bisogna spezzare il quadro di ripiegamento e la logica di subalternità in cui direzioni aziendali e governo cercano di tenere imprigionata la categoria col loro attacco al salario e alla dignità e con la caterva di minacce penali sanzioni disciplinari e monetarie. Bisogna spostare in avanti la prospettiva di azione e attaccare l'arroganza del padronato del potere e del sistema punitivo con la lotta, senza affidare agli avvocati la difesa della irrestringibilità dell'iniziativa e della dignità operaia.

3^a) La terza conclusione è che lo sciopero ad oltranza è lo strumento necessario di lotta per ogni rivendicazione operaia: si tratti di ottenere integralmente gli arretrati o di promuovere una azione di aumento generale del salario o di qualunque miglioramento della condizione operaia. È l'*armamento* basilare di cui deve attrezzarsi l'intero *movimento operaio* per poter reggere lo scontro col padronato, nell'attuale fase di *riassetto dispotico* dei rapporti sociali sul piano lavorativo.

4^a) La quarta conclusione, e con questa terminiamo, è che per garantire l'unità della categoria non basta respingere le moderne *gabbie salariali* (insite negli *accordi territoriali*) e gli *accordi di scambio* (aumenti in cambio di carichi e ritmi di lavoro); occorre lanciare una battaglia rivendicativa-contrattuale per l'aumento del salario, la riduzione dei ritmi e della disponibilità, la difesa del TFR e del trattamento pensionistico, la detassazione della busta paga e dei redditi di lavoro almeno fino al livello del salario minimo garantito (1.033 euro). L'unità dei lavoratori si edifica sui loro interessi di classe.

il 26 e lo differisce al 30 gennaio. In queste condizioni lo sciopero perde ogni mordente e genera sensi di frustrazione.

Lo sciopero declinante del 30 gennaio

La giornata di mobilitazione avrebbe dovuto avere come suo perno la piazza di Milano. Ma proprio questa piazza non partecipa allo sciopero in quanto nello stesso giorno si svolge una manifestazione dei taxisti e lo *Slai-Cobas* non intende aggiungere *ulteriori disagi* alla circolazione. Lo sciopero viene effettuato da circa il 50% del personale (l'Asstra parla del 10%). In alcune città (Venezia, Bologna, Napoli) la percentuale raggiunge il 90%. Le punte più alte e la combattività maggiore si sono espresse nei luoghi in cui non è presente il *sindacalismo di base* (a Potenza e in Sardegna). Sul piano della partecipazione lo sciopero non è da sottovalutare; ma sul piano della lotta esso ha ben poco da dire. È il segno di un'azione in declino. I *Cobas* hanno tratto il giudizio che lo sciopero conferma il mandato a loro favore a proseguire la lotta. Si consolano pure con questo giudizio lusinghiero se stessi i *sindacati di base*. Sul piano democratico-legalitario, da essi perseguito, la lotta è abortita sotto tutti gli aspetti.

Dopo questo sciopero le Confederazioni sindacali considerano definitivo l'accordo del 20 dicembre. E si schierano, con più burocratismo: a) sull'attacco al salario (sia come perdita degli arretrati che come aumento); b) sul riassetto del sistema contrattuale (preferenza alla contrattazione territoriale tanto sul salario quanto sulla produttività); c) sulla repressione dell'iniziativa operaia (condivisione dei provvedimenti disciplinari assunti dalle aziende, delle sanzioni applicate dalla *Commissione di garanzia*, dei procedimenti penali promossi dalle Procure). Come si vede di per sé più le lotte sono ampie e aspre più emergono le *radici di classe* di ogni forza contendente. Perciò chi, sulla *natura* delle Confederazioni (ma questo vale anche nei confronti del *sindacalismo autonomo* e del *sindacalismo di base*), confonde le cose, lo fa o perché tende al compromesso o per far mercato degli operai.

Per un «sindacato di classe» e l'unità dei lavoratori

Dall'esame complessivo degli avvenimenti di dicembre e di gennaio, che abbiamo fatto sin qua, possiamo trarre e traiamo le seguenti conclusioni operative.

1^a) La prima conclusione è che gli autoferrotranvieri, ma questo è necessario per tutti i lavoratori, debbono passare a una forma superiore di organizzazione di lotta, al *sindacato di classe*, per avere la possibilità di battersi, stabilmente e risolutamente,

Infine e soprattutto ciò che occorre, e che deve diventare un'acquisizione definitiva, è che gli operai ragionino con la propria testa; e che si rendano conto che la *legalità statale* è una macchina di guerra controrivoluzionaria lanciata contro i lavoratori e i popoli oppressi (mediterranei, balcanici, mediorientali, centro-asiatici). Pertanto una lotta operaia, che non si ancori a queste premesse, per quanto energica e risoluta, non potrà mai sfuggire all'azione disgregante dello Stato e dei suoi apparati di dominio.

Fronte proletario di tutti i lavoratori locali ed immigrati

Dopo l'1 dicembre l'azione degli autoferrotranvieri per il recupero salariale può ripartire da un gradino più alto. E dunque, nell'assicurare il nostro appoggio, possiamo guardare con più fiducia ai suoi sviluppi. A conclusione e per questi sviluppi tracciamo le seguenti indicazioni operative.

- 1) Sciopero ad oltranza fino al pagamento immediato del recupero maturato.
- 2) Respingere ogni accordo locale e/o regionale mantenendo l'unità di movimento della categoria e preservando il contratto nazionale.
- 3) Costituire un coordinamento a livello nazionale della categoria al fine di imprimere alla lotta tempi e modalità concordati e incisivi.
- 4) Formare in ogni deposito gli organismi di lotta proletari, convogliando questi organismi nella più vasta organizzazione operaia di tutti i lavoratori, nel *sindacato di classe*.
- 5) Contrattaccare la precettazione, la *Commissione di vigilanza*, le indagini delle Procure, e tutti gli altri meccanismi di militarizzazione del lavoro, mediante iniziative di lotta articolate su ognuno di questi terreni, ancorate al principio che lo sciopero è un diritto irriducibile di ogni sfruttato.
- 6) Creare ed estendere il collegamento e la cooperazione tra tutti i lavoratori in lotta.
- 7) Promuovere una lotta offensiva per l'aumento del salario, la riduzione dell'orario, la crescita della dignità, il miglioramento del trasporto e la gratuità dello stesso per i senza salario gli studenti gli operai i pensionati.
- 8) Fronte di tutti i lavoratori, locali ed immigrati, a difesa delle condizioni di vita operaie e contro il padronato il governo lo Stato.
- 9) Guerra sociale rivoluzionaria contro la guerra statale controrivoluzionaria. Tutto il potere ai lavoratori.

Governo Regioni aziende municipalizzate calpestano gli accordi stipulati e degradano sempre di più il trasporto pubblico.

Il «senso di responsabilità», per i lavoratori, sta nel perseguire gli interessi collettivi di salariati perché così facendo salvaguardano gli interessi sociali della stragrande maggioranza del popolo.

Fronte proletario per difendere la dignità operaia e battere padroni governo apparati di controllo e repressione e i loro servi sindacali.

Piena solidarietà e appoggio agli autoferrotranvieri da parte di tutti i lavoratori arrabbiati e combattivi.

CAP. 2

GLI AUTOFERROTRANVIERI BLOCCANO LE PRINCIPALI CITTÀ

MA NON SFIDANO LA PRECETTAZIONE

POTENZIARE L'ORGANIZZAZIONE AUTONOMA E I METODI DI LOTTA

Lo sciopero improvviso di Milano è la miccia che fa divampare l'incendio della rabbia accumulata dalla categoria. Astensioni a sorpresa, parziali o totali, si verificano nei depositi di numerose città. Allo sciopero nazionale del 15 dicembre gli autoferrotranvieri partecipano in massa. A Torino lo sciopero è totale dalle 6 alle 9 in quanto non si muove alcun mezzo. Blocchi analoghi si hanno a Brescia, Bari, Cosenza, Foggia, Firenze, Genova, e in altre città. A Milano il prefetto decreta la precettazione preventiva. A Brescia la polizia cerca di far riprendere il servizio con la forza. L'intervento dei prefetti e della polizia si fa sempre più sollecito e minaccioso.

Non solo. Si fanno più penetranti e punitivi gli interventi della *commissione di garanzia*. Il 17 il presidente Martone avvia l'indagine contro i tranvieri di Bari Brescia Brindisi Firenze Foggia Lecce Taranto Torino per *“mancato rispetto delle fasce di garanzia”* durante lo sciopero del 15. E promuove accertamenti su quanto è avvenuto a Cosenza Genova Napoli allo scopo di individuare comportamenti *non regolamentari* sancibili con multe pesanti. Anche questo trombone stonato, che avrebbe dovuto sancire le aziende per flagrante violazione contrattuale, suona senza alcun ritrimento la carica contro i lavoratori, per lui ormai consapevoli *“che solo violando le regole si può ottenere qualcosa”*. Quindi tutti gli apparati e organismi di Stato (polizia, prefetti, commissione di garanzia) operano e cooperano allo stesso fine: stroncare la protesta dei lavoratori.

una una tantum di 300 euro lordi non utili al fine del TFR; c) mensilizzazione della predetta somma di 300 euro lordi a decorrere dall'1/1/2005 con le esclusioni e le limitazioni di cui al capoverso b). Quindi l'ipotesi di accordo riconosce ai tranvieri milanesi, in cambio di maggiore flessibilità, quei 25 euro di differenza tra l'accordo sottoscritto il 20 dicembre e i 106 euro spettanti, con messa a regime tra un anno senza alcuna incidenza sugli istituti contrattuali. Siamo sempre lì: se a trattare ci sono i burocrati sindacali ogni accordo è nella *logica aziendale*.

Senza elevare il livello di scontro non si va avanti; si torna indietro.

L'autonomia di organizzazione deve avere un fondamento politico di classe altrimenti finisce a rimorchio delle burocrazie sindacali.

CAP. 4

CONCLUSIONI E PROSPETTIVE

DELLA LOTTA DEGLI AUTOFERROTRANVIERI

Ripetere gli «errori» deprime

Le pratiche autolimitative nel corso di una lotta che ha raggiunto alti livelli di scontro sono più logoranti e deprimenti di quanto si possa immaginare. Il 15 gennaio il *Coordinamento Nazionale*, riunitosi a Milano, lancia uno sciopero di 24 ore per il rigetto dell'accordo milanese e per ottenere le spettanze maturate, fissandolo per il 26 gennaio. Esso informa altresì che si costituirà un *collegio di avvocati* per difendere i lavoratori dalle multe e dalle denunce nonché una *cassa nazionale* per il sostegno alle lotte. Anche questa volta esso si impone di rispettare le *fasce di garanzia* dichiarando che ciò serve ad *allargare le organizzazioni di base*. In realtà uno sciopero, che parta dal rispetto delle norme anti-sciopero, non può allargare il *fronte dei lavoratori* perché si preclude in partenza un simile sviluppo. Infatti solo una mobilitazione a oltranza, specie dopo i numerosi *accordi locali* (all'incirca una ventina) siglati dai Sindacati di categoria, avrebbe potuto innescare una spallata decisiva dei lavoratori. Ma la *pratica autolimitativa* del *Coordinamento* non finisce qui. Dopo la proclamazione dello sciopero la *Commissione di garanzia* dichiara che lo sciopero è illegittimo e lo sposta al 30 gennaio. Il *Coordinamento*, invece di insorgere contro la decisione della *commissione anti-sciopero*, ritira lo sciopero fissato per

che, a 20 anni di distanza dal formidabile sciopero autonomo del 1984, va a sondare lo stato d'animo dei tranvieri, si sente rispondere: «*non molliamo ci guardano tutti, se la spuntiamo partono anche gli altri*»; «*questa lotta è per i nostri figli, per chi si ammazza di lavoro ed è pagato da schiavo*»; «*l'unica cosa che funziona bene in ATM è l'ufficio disciplina; ti multano su tutto*». Comune ATM Sindacati di categoria si rendono conto che non si può più continuare a tirare la corda e dichiarano di riprendere un trattativa *non stop* per concludere la vertenza (la trattativa sull'integrazione era iniziata a dicembre). Nello scontro solo la risolutezza è quindi decisiva.

L'accordo locale del 14 gennaio

Il 14 mattina, dopo 14 ore di trattativa, Comune ATM FILT-FIT-UILT con il concorso del *coordinamento RSU ATM* raggiungono un'intesa. L'intesa, denominata *ipotesi di accordo aziendale*, è articolata in otto punti e corredata da una *scheda tecnica* a specificazione dei *progetti settoriali* indicati al punto 5 e così ripartiti: a) area esercizio; b) area manutenzione impianti e officine; c) area amministrazione e servizi. I primi quattro punti prevedono l'*impegno delle parti* a una gestione efficiente del trasporto, a una politica di concertazione, all'*ottimizzazione dell'organizzazione del lavoro*. Prevedono cioè la mano libera di ATM SPA nella riorganizzazione produttivistica del lavoro. Il punto quinto, integrato dalla *scheda tecnica*, stabilisce: a) una riduzione del 10% delle prestazioni straordinarie (che può allungarsi al 20 o al 15% a seconda della coincidenza o meno della località di inizio con quella di termine) al fine di riequilibrare le prestazioni del personale dell'area operativa; b) la predisposizione in base *alle esigenze organizzative* del lavoro diurno e notturno per gli addetti alla manutenzione; c) la predisposizione del lavoro in base *alle esigenze di alternanza e/o plurimansione* per gli addetti all'area amministrativa. In altri termini stabilisce più flessibilità del personale. Il punto sei, che è l'unico punto dell'*ipotesi* che contiene elargizioni a favore dei dipendenti in quanto il punto sette riguarda la *proceduralizzazione del conflitto* e l'otto l'approvazione dell'accordo da parte dei soggetti rappresentati, prima di tutto richiama il coinvolgimento dei lavoratori nel *miglioramento della qualità del servizio* in base all'accordo aziendale 13 marzo 2003 relativo al *Premio di Risultato*, e poi su questa premessa prevede: a) una anticipazione di 250 euro sul *Premio di Produzione* relativo all'esercizio 2003 da conguagliare nel mese di giugno a favore del personale avente titolo; b) la corresponsione, a favore della flessibilità di cui al punto quinto, a favore dei dipendenti a tempo indeterminato con esclusione degli addetti ai *Servizi Ausiliari* e al 50% per gli assunti con contratto di formazione-lavoro, con la retribuzione di febbraio 2004 di

Lo sciopero di Genova del 19 dicembre

Venerdì 19 i 2800 dipendenti della ATM attuano il loro sciopero improvviso. Più di 500 tranvieri iniziano alle 4 del mattino una assemblea e stabiliscono di fare uno sciopero a oltranza. Gli altri tranvieri condividono in pieno la decisione e si uniscono via via allo sciopero. La città si paralizza. Lo sciopero, promosso con una determinazione fermissima, prosegue con la stessa determinazione senza cedere né alle pressioni dei burocrati sindacali né alle pressioni degli amministratori locali né a quelle dei politicanti. Alle 17, dopo convulse consultazioni e un crescendo di minacce, il prefetto precetta gli scioperanti. Tra i lavoratori ci sono reazioni varie. Per una buona mezzora nessuno si muove. Poi alcuni accendono i motori; altri seguono; e, nel giro di un'ora, il servizio riprende. Solo un centinaio di conducenti rimane fermo fino a tarda sera nella rimessa di Boccalesse. La precettazione la spunta.

Da notare che anche in questo sciopero i giovani sono i più combattivi. E ciò non perché essi siano digiuni di esperienza sindacal-contrattuale o perché cerchino visibilità mediatica; bensì perché essi percepiscono un salario più basso e non riescono a quadrare il cerchio dell'esistenza quotidiana.

Gli scioperi a oltranza dopo l'intesa fellona di Roma

Per domare l'incendio della protesta e dividere i lavoratori Confederazioni sindacali Governo Aziende municipalizzate nella notte del 20 dicembre siglano a Roma un accordo imbroglione. Da un lato riducono, a livello nazionale, l'ammontare degli arretrati riconoscendo solo 81 euro al mese sui 106 euro dovuti e solo 970 euro per il biennio trascorso, per giunta da corrispondersi sotto forma di *una tantum*. Dall'altro lasciano aperta la porta ad accordi locali. L'intesa, sottoscritta riservando formalmente ai lavoratori la scelta di approvarla, è un ulteriore atto di umiliazione della categoria. Essa irrita i tranvieri, che si sollevano spontaneamente al nord e al sud. Ovunque corre una sola risposta: «*avevamo diritto a 106 euro e non accetteremo alcun accordo al ribasso*».

La protesta inizia a sorpresa sin dalle prime ore della mattina del sabato e si estende in gran parte del paese. A Roma viene bloccata subito la metropolitana. A Brescia, Bergamo, Como, Pavia, Verona, c'è il blocco totale dei mezzi nonostante le precettazioni disposte dai prefetti. Il blocco totale dei mezzi viene attuato anche a Bologna, Ancona, Firenze, Imperia, Savona, Pisa, Pistoia, Napoli, Cosenza. Dappertutto i tranvieri respingono le istanze dei sindaci e dei sindacati a riprendere il servizio. A Milano c'è assemblea continua nei depositi Giambellino Molise Sarca; mentre

un corteo di tranvieri manifesta da Foro Bonaparte alla Prefettura contro la precettazione e le minacce antisciopero. Domenica 21 la protesta si generalizza sia nelle grandi che nelle piccole città. E raggiunge il culmine della partecipazione. È il *referendum*, plebiscitario e bruciante, della categoria contro l'intesa sindacale.

La protesta prosegue poi in modo vigoroso anche il lunedì 22. A Napoli il ripudio dell'intesa è totale. A Venezia un corteo di tranvieri dell'Actv sfila da Mestre fino alla sede del consiglio regionale. A Genova il blocco dei mezzi è generale senza neppure picchetti alle rimesse. Il prefetto precetta i lavoratori sentenziando che *"hanno rotto il patto con la città"*. A Bologna la protesta è massiccia. E lo è anche a Modena, Parma, Reggio Calabria, Cosenza, Siena, Trento, Rovereto, Varese, e in altre città. I prefetti decretano dappertutto la precettazione. A Padova trenta poliziotti spingono a forza i tranvieri a prendere servizio. Nel deposito milanese di v.le Sarca gli agenti prendono a calci il picchetto per fare ripartire i mezzi.

"Scippato – tradito – precettato"

La protesta termina nella giornata e nella notte di lunedì sotto la cappa della precettazione. Il servizio riprende regolarmente in tutte le città. Molti conducenti espongono sui mezzi cartelli con le scritte: *"lavoro perché precettato"*; oppure *"scippato – tradito – precettato"* con specifico riferimento ai comportamenti delle direzioni aziendali, dei burocrati sindacali, dei prefetti. I cartelli condensano la *coscienza riflessa* della categoria. Gli autoferrotranvieri hanno ben capito il comportamento banditesco delle aziende, la copertura fornita dal sindacalismo istituzionale, il sostegno armato assicurato dallo Stato. Ma si sono forzatamente piegati alla precettazione prefettizia.

Tuttavia la ripresa forzata del lavoro non segna la resa dei tranvieri al padrone e allo Stato. È una pausa di riflessione per stabilire come procedere e con quali mezzi. A nessun tranviere è sfuggita la comprensione, sia dell'alto livello di scontro cui è costretta la stessa difesa del salario, sia della necessità di nuove forme di organizzazione idonee. La volontà di costituire una nuova forma di organizzazione dal basso, fuori dai sindacati che *svendono gli operai* e non solo dagli anni '70, si sta facendo strada rapidamente. C'è un gran fermento per il *coordinamento nazionale* che dovrà scaturire dalla riunione dei delegati fissata per il 3 gennaio a Firenze. Il 29 dicembre i tranvieri romani della *Trambus*, ex *Atac*, hanno tenuto un'assemblea sotto la pioggia, in primo luogo per respingere l'intesa fellona e ribadire il recupero dei 106 euro mensili e dei 2500 euro di competenze arretrate, in secondo luogo per annunciare l'uscita in massa dai sindacati confederali da Cisl e Uil e per darsi una organizzazio-

questo riguardo sparare a zero sul *referendum* come mezzo di scelta, senza capire che il problema vero è quello della *rappresentanza*, non potendosi peraltro escludere in linea di principio che anche una grande lotta operaia possa essere decisa dal voto degli scioperanti. Il problema della *rappresentanza* è il problema dell'*organizzazione* e senza affrontare e risolvere questo problema si continuerà inevitabilmente a deprecare gli *accordi bidone*. L'8 gennaio, mentre fervono i preparativi della mobilitazione del 9, i burocrati sindacali sottoscrivono *accordi locali* a Roma e a Venezia, procedendo nella divisione e nella *territorializzazione* della categoria. È un giuoco spudorato e senza ritegno svolto dalle centrali sindacali, che indigna anche quei lavoratori che scioperi non ne farebbero mai. Non si capisce quindi la dialettica tra il *sindacalismo di base* e le *Confederazioni Sindacali* se non all'interno di una divisione dei ruoli nell'ambito del sistema.

Lunedì 12 gennaio gli 8.000 autoferrotranvieri di Milano bloccano a sorpresa nuovamente la città e decidono di agire ad oltranza. La decisione *fa giustizia* dei tentennamenti del *coordinamento nazionale* e riporta il livello di scontro al punto più alto raggiunto e alla portata della categoria. Lo sciopero di venerdì 9 gennaio aveva lasciato con la bocca amara. Da mezzanotte di domenica il passa parola è *«domani tutto fermo»*. E lunedì mattina non c'è un mezzo che si muove all'infuori di quello condotto dall'unico *crumiro*, diventato famoso, il Petitti uscito dal deposito di Baggio. La città rimane paralizzata. La forza dello sciopero improvviso è imponente. Nelle assemblee la posizione generale è *«senza accordo non ci muoviamo»*. Alle 16 il prefetto Ferrante, resosi conto che i tranvieri non mollano, emana un eccezionalissimo provvedimento anti-sciopero precettando gli scioperanti fino a sabato con lo specioso motivo di *«evitare ulteriori gravissimi danni alla collettività»*. Ovviamente i danni paventati dall'organo di potere locale non sono le rapine quotidiane dei salari dei lavoratori, bensì i presunti 350 milioni di euro che, secondo la stampa padronale, verrebbe a costare alle imprese milanesi un giorno di sciopero a oltranza. I tranvieri, nella stragrande maggioranza, non si piegano alla precettazione e proseguono lo sciopero.

Il 13 è un altro giorno di paralisi e di caos. In alcune stazioni della metropolitana i passeggeri infrangono le vetrate e si susseguono manifestazioni di ostilità nei confronti dell'ATM. Da parte sua lo *staff* aziendale minaccia di andare a scovare gli assenti coi carabinieri e agita un elenco di 2.000 dipendenti da passare al prefetto per le sanzioni. Nonostante le minacce e il terrorismo anti-sciopero i tranvieri tengono duro. La fermezza dei tranvieri milanesi suscita entusiasmo nella categoria. Al loro sciopero si uniscono i tranvieri di Monza, Bergamo, Brescia. La forza trascinante dello sciopero a oltranza è tale che può ripartire tutta la categoria. Il Corriere della Sera

Lo sciopero nazionale, ma poco incisivo, del 9 gennaio

Lo scarto tra il livello di scontro e il mezzo di lotta balza agli occhi di tutti gli autoferrotranvieri nella giornata di sciopero nazionale della categoria del 9 gennaio. Le organizzazioni proclamanti, ossia il *coordinamento*, decidono che lo sciopero si svolga nel rispetto delle cosiddette *fasce di garanzia*. La limitazione preventiva dell'incidenza dello sciopero viene giustificata con la errata e pietosa tesi di favorire la massima partecipazione e di impedire l'uso strumentale del disagio degli utenti contro i lavoratori. Tesi sbagliata perché i lavoratori hanno dimostrato una partecipazione plebiscitaria allo sciopero improvviso e sono spinti dalla volontà di raggiungere risultati effettivi in tempi brevi; pietosa perché solo gli utenti medio e piccolo-borghesi hanno disapprovato, come è nella logica delle classi, lo sciopero mentre gli utenti operai, pur soffrendo, lo hanno condiviso. E così lo sciopero, che spicca per l'alto livello di partecipazione, svolgendosi nell'osservanza dei limiti imposti dalla legge antis-ciopero (la 146/90), ha scarsa incidenza in quanto la circolazione va.

Ciò rilevato va messo in evidenza che la partecipazione allo sciopero è elevata. Nelle grandi città (Roma Milano Napoli Torino Genova Bologna Venezia Brescia) tocca l'80-90%. L'Asstra parla del 25% pur ammettendo che nella fascia mattutina ci sono state punte del 90% (Ataf di Firenze e Bt di Brescia) e dell'80% (Amt di Genova). Al di là delle percentuali l'adesione allo sciopero è stata generale investendo grandi e piccoli centri. Questo dato, essendo stato lo sciopero indetto per protestare contro l'accordo siglato il 20 dicembre da Cgil-Cisl-Uil, segna non solo la disapprovazione dell'accordo (il vero *referendum* operaio) ma anche una sfida alle Confederazioni Sindacali sul piano della *rappresentanza*. I lavoratori manifestano, nella loro stragrande maggioranza, che non si può continuare a perdere salario. In apparenza sembra che ci sia una ripresa del *sindacalismo professionalistico, alternativo*; ma è solo un'apparenza. Gli autoferrotranvieri hanno bisogno di un'organizzazione, non solo autonoma dalle centrali sindacali, ma anche capace di difendere i loro interessi al *tavolo delle trattative* in contrasto con le burocrazie sindacali e di agire nel perseguimento di questi interessi contro padroni e potere statale. La spinta alla lotta indica questo. E il dibattito nei depositi ha messo chiaramente in luce questa esigenza e questo passaggio.

Lo sciopero di Milano del 12-13 gennaio

È ovvio che al *tavolo delle trattative* debbono starci i rappresentanti dei lavoratori, altrimenti ciò che è conseguito *sul campo* sfuma nel negoziato. È ingenuo a

ne autonoma. Quindi non c'è ripiegamento, si va avanti.

L'insidia dei "tavoli locali" e della "via lombarda"

Asstra Prefetti Confederazioni sindacali per arginare e dividere i lavoratori, oltre a ricorrere al *pugno di ferro*, blandiscono i tranvieri delle città più forti con l'appannaggio di accordi migliorativi locali. L'intesa di Roma infatti non solo ha *impiccato* il contratto nazionale, negando l'uniformità dell'inflazione (che resta la stessa al di là delle situazioni locali); ma ha aperto anche la porta ai cosiddetti *tavoli locali*. A trattative cioè su magri incentivi in cambio di maggiori prestazioni e disciplina. Va detto subito che da questi *tavoli locali* ben poco possono spuntare i tranvieri, prima di tutto perché solo una decina della massa di aziende municipalizzate ha un bilancio in pareggio; in secondo luogo perché ogni erogazione verrà subordinata a nuovi carichi di lavoro e a nuove soggezioni. Per cui questi *tavoli* è meglio perderli che trovarli.

A Milano Pavia e Varese sono però in corso tra amministratori locali e sindacati trattative di questo genere per staccare i tranvieri lombardi dal fronte di lotta. Il 19, prima dell'intesa di Roma, il vice-sindaco di Milano ha dichiarato che l'ATM è in attivo e che è pronta a mettere in busta paga i 106 euro lordi richiesti. Anche la Regione si è dichiarata disponibile facendosi carico di trovare le risorse purché le trattative si svolgano in modo diretto e autonomo da quelle nazionali. Il 22 poi il presidente ATM è stato più esplicito facendo sapere che potranno essere concessi *incentivi locali* sotto forma di *premi di risultato* se i tranvieri ratificheranno l'intesa di Roma, se ci saranno risultati positivi e se verranno accettate le *regole a difesa dei cittadini*. Come si vede in questi *tavoli* si confezionano caramelle velenose da cui è quindi meglio stare alla larga.

Il mese degli autoferrotranvieri

Al termine dell'esame degli scioperi di dicembre sono opportune alcune considerazioni conclusive.

1^a) Il mese di dicembre è il mese degli scioperi improvvisi ed a oltranza dei tranvieri. Ci sono stati altri scioperi ed episodi importanti di lotta operaia. Ricordiamo l'assemblea dei piloti e assistenti di volo di Fiumicino del 17 dicembre trasformata in un travolgente corteo che ha bloccato lo scalo romano in segno di protesta contro il piano di licenziamenti e per il recupero integrale del *contributo di solidarietà* (si tratta di circa 30.000 euro nel biennio 2002-2003). Ma la lotta che ha contrassegnato l'intero mese e l'autunno è questa degli autoferrotranvieri. E va presa a indice, a ter-

momometro, della *volontà operaia*.

2^a) La lotta dei tranvieri, avendo ad obbiettivo il recupero salariale pattuito, è una tipica lotta difensiva. Nonostante questa caratteristica legalitaria essa si è scontrata e si scontra con gli apparati di violenza dello Stato. Ciò significa che il salario, in tutti i suoi aspetti ed elementi, è il nodo dei rapporti sociali tra operai e padroni (rapporti sociali che, nella fase attuale delle crisi generale, sono rapporti di sopravvivenza). E che ciò che conta in questo rapporto è la capacità di lotta e di organizzazione.

3^a) Ogni lotta operaia conta e istruisce solo se è ancorata agli interessi comuni, di classe, dei lavoratori; e solo se guarda avanti, alla prospettiva del potere proletario. Le aziende, non solo quelle municipalizzate, ma tutte le aziende, il *sistema Italia*, continuano a sospingere indietro i lavoratori costringendoli a lotte di ripiego: al recupero di un arretrato, alla resistenza contro sanzioni o pene arbitrarie, ecc. Bisogna spezzare la linea del ripiegamento e portarsi sulla linea delle rivendicazioni dell'attacco e dello scontro. Il livello del salario, per limitare la questione al salario, è così basso che occorre una battaglia risoluta e generalizzata per il suo aumento. I tranvieri debbono quindi esigere, non solo il recupero integrale degli arretrati, ma un forte aumento salariale respingendo gli incentivi schiavizzanti.

4^a) Una categoria che si blocchi per ordini impartiti dai prefetti è condannata all'umiliazione e alla schiavitù. Respingere il ricatto del potere, accettare lo scontro, sono *ragioni* di sopravvivenza; in quanto non c'è spazio di sviluppo per lotte salariali e/o normative senza il *confronto-scontro* con gli apparati di forza dello Stato. I tranvieri, come tutti i lavoratori, non possono eludere o aggirare questo *confronto-scontro*. È bene quindi accettare lo scontro con questi apparati, sfidando la precettazione con la forza della compattezza e dell'iniziativa autonoma.

5^a) Infine ci vuole l'organizzazione adeguata, di difesa e di lotta, il *sindacato di classe*. Come è noto il problema dell'organizzazione non è di ordine tecnico o strumentale, ma di carattere politico. È inseparabile dagli obbiettivi che si intendono raggiungere e dai mezzi di lotta che si intendono adoperare. Da diversi decenni i reparti più avanzati della classe operaia sperimentano organismi di lotta extrasindacali ma senza risolvere questo problema. Non è quindi sufficiente che i tranvieri, fuoriuscendo dai sindacati istituzionali, si *autorganizzino dal basso*, in quanto il problema è proprio quello di stabilire quale impianto e quale linea debbono permeare questa organizzazione dal basso. Quello che occorre dire qui a questo riguardo, rimandando per il resto alle nostre posizioni e analisi sull'argomento, è che la nuova organizzazione deve avere a suo collante gli interessi di classe dei lavoratori e non solo quelli *professionalistici* della categoria, e la volontà di battersi per questi interessi contro padroni potere e Stato.

CAP. 3

I DELEGATI DI BASE DEGLI AUTOFERROTRANVIERI
FORMANO UN «COORDINAMENTO NAZIONALE»;
MA LANCIANO UNA BLANDA MOBILITAZIONE
CONTRO L'ACCORDO SIGLATO DALLE CONFEDERAZIONI SINDACALI

Il «coordinamento nazionale di lotta autoferrotranvieri»

Il risultato organizzativo degli scioperi di dicembre è la costituzione del *coordinamento nazionale di lotta* degli autoferrotranvieri. Il 3 gennaio si riunisce a Firenze un centinaio di avanguardie della categoria in rappresentanza di una cinquantina di aziende di trasporto pubblico, provenienti dal *sindacalismo di base* e dalle *realità di lotta*, col compito di formare un organismo di direzione nazionale e di tracciare le linee di un'azione unitaria. Sono presenti delegati di ogni parte d'Italia: del Sud (Catania Cagliari Bari Cosenza Napoli) del Centro (Roma Perugia Terni Livorno Lucca) del Nord (Bologna Milano Brescia Venezia Cuneo Torino). A conclusione dei lavori l'assemblea costituisce un *coordinamento nazionale di lotta* della categoria. E stabilisce le seguenti linee operative: a) mobilitazione dei lavoratori per il proclamato sciopero nazionale del 9 gennaio contro l'accordo del 20 dicembre per l'ottenimento del recupero maturato (3000 euro + 106 di aumento dal primo dicembre 2003); b) difesa dell'unicità del contratto nazionale; c) presentazione al governo e alle aziende di una piattaforma per il rinnovo del contratto; d) proseguimento dell'iniziativa di lotta anche contro le eventuali sanzioni e azioni disciplinari a repressione degli scioperi improvvisi.

La risoluzione è sottoscritta da Sult-TPL, Sin-Cobas, Fltu-CUB, Slai-Cobas, Rdb-CUB Trasporti, Cobas Autorganizzati. E contiene l'impegno finale a invitare le *associazioni degli utenti* a concordare «*iniziative unitarie per il rilancio del trasporto pubblico locale*». Da notare che la risoluzione non esalta né ratifica lo sciopero improvviso come strumento di lotta; non sfida la precettazione e il sistema sanzionatorio in nome dell'iniziativa operaia; non contiene dichiarazioni di ostilità contro *staff* aziendali governo centrali sindacali; auspica un'ibrida e impossibile alleanza con gli *utenti* senza investire minimamente il sistema di potere, responsabile del *caos* del sistema pubblico. Essa ripropone in modo stantio posizioni professionaliste e democraticiste, che intralciano l'impeto dei lavoratori; e che questi ultimi debbono necessariamente superare se vogliono ottenere gli stessi arretrati maturati.