

LUCIANO SCHIELMANN



RIVOLUZIONE COMUNISTA

Presentazione

Dedichiamo questo opuscolo a Luciano Schielmann, instancabile organizzatore operaio ed avanguardia politica rivoluzionaria, che la morte ha precocemente tolto dal suo posto di lotta.

L'opuscolo si compone di cinque parti: la prima dedicata alla biografia politica di Luciano; la seconda che riporta i documenti del suo lavoro per la costruzione del sindacato di classe alla SEA e tra i lavoratori aeroportuali; la terza che documenta le misure antisciopero e provvedimenti disciplinari; la quarta che riporta le prese di posizione discusse ed elaborate con Luciano dalla nostra Commissione Operaia; la quinta con il testo Operai e potere, pubblicato su Rivoluzione Comunista nel 1987, che affronta, alla luce dell'esperienza della storica lotta autonoma dei macchinisti e dei ferrovieri, il nodo dello sviluppo politico rivoluzionario delle lotte e dell'organizzazione di lotta operaia, sul quale Luciano ha tanto lavorato e meditato negli ultimi anni.

Mettiamo a disposizione delle avanguardie di lotta questo materiale perché lo utilizzino come Luciano faceva e voleva.

Milano 1 luglio 2002

L'esecutivo della Sezione di Milano

SEDI DI PARTITO - Milano: P.za Morselli 3 aperta tutti i giorni dalle ore 21; **Busto Arsizio:** via Stoppani 15 (c/o Circolo di Iniziativa Proletaria) aperta il lunedì martedì venerdì dalle ore 21.

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

Parte I

Luciano Schielmann
1953-2002

Il compagno Luciano Schielmann è morto nel pomeriggio del 4 marzo 2002, travolto da un'automobile lanciata a folle velocità, mentre percorreva in bicicletta la strada di Molinazzo, vicino a casa sua. Poche ore dopo, come ogni lunedì sera, dovevamo riunirci con lui, per discutere l'ultimo documento che stava elaborando per il "*Nucleo Promotore per la costituzione del Sindacato di Classe*" alla SEA.

Luciano, nato ad Avio (TN) il 20 settembre 1953, aveva solo 48 anni. Fin da ragazzo, Luciano era stato attivo nelle lotte per la casa e per l'occupazione di spazi sociali. Egli lavorava alla SEA dal 1979. Era operaio addetto alla pulizia degli aerei sul "*piazzale*" dell'aeroporto di Linate. In precedenza aveva lavorato al "*Quotidiano dei Lavoratori*", fino alla sua chiusura.

Appena assunto alla SEA, Luciano si è impegnato nelle lotte operaie, distinguendosi tra i lavoratori più attivi. Nel 1980 è stato eletto nel Consiglio d'Azienda, come rappresentante della sinistra CGIL. Ha deciso allora di non proseguire gli studi universitari (era iscritto a legge), per dedicarsi completamente alla lotta operaia e politica.

Fin dai primi anni '80, Luciano è entrato in conflitto con la politica filo-aziendale dei sindacati confederali e con un gruppo di compagni ha formato il "*Collettivo dei Lavoratori SEA*". In quegli anni Luciano ha maturato la sua esperienza di avanguardia di lotta.

All'inizio degli anni '90, allo scopo di collegare le agitazioni dei lavoratori di Linate a quelle condotte a livello nazionale nel settore aeroportuale, il "*Collettivo*" ha deciso di confluire nelle RDB-CUB, aderendo al SANGA, che faceva parte di quella confederazione di base. Alle ele-

zioni della nuova RSU di Linate, Luciano è stato nuovamente tra i più votati, entrando a far parte dell'Esecutivo RSU per il SANGA-CUB. Egli non ha tuttavia voluto avvalersi del “*distacco sindacale*”, considerandolo un privilegio che lo avrebbe separato dai compagni di lavoro e di lotta.

Il “*Collettivo*” di Linate non ha però condiviso la politica corporativa e la gestione verticista del SANGA, da cui si è staccato nel 1997 per costituire in SEA la rappresentanza aziendale del SULTA-CUB, che allora era particolarmente attivo tra gli assistenti di volo dell'Alitalia e tra i dipendenti dell'aeroporto di Fiumicino. Luciano ed i suoi compagni hanno inteso così rafforzare la lotta dei lavoratori di tutto il settore contro la politica di riorganizzazione del sistema del trasporto aereo, lanciata dallo Stato, dall'Alitalia e dai Comuni, incentrata sulla costituzione del nuovo “*hub*” di “*Malpensa 2000*” e sui progetti di “*privatizzazione*” delle società aeroportuali, di proprietà dei grandi comuni, e della compagnia aerea statale.

Luciano sapeva perfettamente che per i dipendenti della SEA, “*Malpensa 2000*” più la “*privatizzazione*” avrebbe significato e significano tuttora “*massima competitività aziendale*”, basata sulla disponibilità totale e sulla precarietà permanente del lavoro, con aumenti dei carichi di lavoro, riduzione dei riposi, turni più gravosi, introduzione dei contratti a termine, doppio regime salariale a danno dei giovani neo-assunti, maggiore pericolosità del lavoro, spezzettamento della società in più imprese per dividere i lavoratori, ecc...

Luciano è stato in prima linea contro la riorganizzazione della SEA, accelerata dopo la nomina di Albertini a Sindaco di Milano (1997) e quella di Fossa a Presidente (e poi anche Amministratore Delegato) della SEA.

Mentre CGIL-CISL-UIL firmavano uno dopo l'altro i famigerati accordi che hanno dato mano libera all'azienda, Luciano ed i suoi compagni si sono battuti con determinazione, sfidando la direzione, i confederali ed i meccanismi antisciopero messi in atto dallo Stato. La loro incisiva azione ha influenzato ed organizzato i giovani neo-assunti, perché ha attaccato il “*doppio regime salariale*”, strumento di divisione dei lavoratori, di ricatto occupazionale e di aumento dello sfruttamento. Grazie all'impegno ed all'esempio di Luciano molti giovani hanno trovato il coraggio di lottare.

Coerentemente con l'ispirazione classista della sua azione di avanguardia, Luciano non si è limitato ad organizzare i lavoratori della SEA, ma si è battuto contro il supersfruttamento degli operai delle imprese cui la SEA appaltava le pulizie e altri servizi.

Il SULTA-CUB di Linate e Malpensa, animato da Luciano e dai suoi compagni, ha così aumentato la propria influenza tra i lavoratori; ed ha continuato ad opporsi ed attaccare la politica di riorganizzazione condotta dai vertici aziendali, scontrandosi con gli apparati del potere: Prefettura, Commissione di Garanzia, Magistratura, Polizia, pronti ad intervenire in ogni occasione di lotta per prevenirla, soffocarla, reprimerla. Ad esempio, quando il SULTA-CUB ha proclamato per il 19 gennaio 2001 lo sciopero di protesta contro la morte sul lavoro dell'operaio Dario Comerio, rimasto fulminato a Malpensa pochi giorni prima, e per la tutela della sicurezza sul lavoro, il Prefetto di Milano ha subito ordinato il differimento dell'agitazione. Luciano e numerosi compagni hanno scioperato ugualmente, subendo l'immediata denuncia penale per *"inosservanza di provvedimenti dell'autorità"* e per giunta la sanzione di 600.000 lire a testa, decisa dal Prefetto in base alla legge anti-sciopero perché *"le sfavorevoli condizioni di lavoro non giustificano l'inosservanza dell'ordinanza"*.

In questa situazione di dura contrapposizione con l'azienda e con l'apparato statale, sono venuti al pettine i nodi dei conflitti tra la maggioranza del SULTA nazionale e il SULTA di Linate e Malpensa, costituito da Luciano e dai suoi compagni di lotta. La direzione nazionale è disposta ad accettare sia le norme anti-sciopero sia la stipula dei contratti anti-operai con l'azienda, pur di conquistare la cosiddetta *"rappresentatività sindacale"* con le relative garanzie (permessi, distacchi, ecc...). Luciano, che dal 1999 faceva parte della Segreteria Nazionale del SULTA, ed i compagni di Linate e Malpensa non hanno accettato di sottostare a questa castrazione sindacale, intendendo continuare a lottare senza compromessi per la difesa degli interessi operai. La rottura col SULTA è stata dunque inevitabile e si è consumata tra il 2000 e il 2001, con il *"commissariamento"* del SULTA lombardo da parte dei burocrati della direzione romana. Dopo l'eliminazione di Luciano e delle avanguardie della SEA, il SULTA si è piegato come i confederali alle esigenze di Fossa e Co.

I compagni che con Luciano facevano parte del *"Collettivo"* ed i giova-

ni che li hanno seguiti si sono divisi: la maggior parte ha proseguito l'azione sindacale di base, costituendo in SEA la rappresentanza dello SLAI-COBAS o quella della neonata CUB Trasporti (cui si sono uniti numerosi ex aderenti al Sulta di altri aeroporti).

Luciano, invece, ha voluto riflettere a fondo sulla situazione operaia, sui rapporti di classe con il padronato e lo Stato, ed ha fatto un bilancio dell'esperienza di due decenni di lotta autonoma. Egli è giunto alla conclusione che la difesa degli interessi di classe è possibile solo con lo sviluppo del partito rivoluzionario e del sindacato di classe; e che ogni lotta aziendale o di settore deve essere inserita in un quadro più vasto, di lotta proletaria, antipadronale e antistatale.

Luciano ha maturato questo bilancio sulla base dell'esperienza di lotta dei lavoratori del settore aeroportuale, dove la resistenza operaia ai processi di riorganizzazione aziendale si è scontrata costantemente con i meccanismi repressivi dello Stato; e dove i sindacati di base o autonomi hanno rivelato che i loro limiti professionalisti li conducevano inevitabilmente a sottomettersi alle esigenze aziendali ed alle leggi antis-ciopero, che tutelano quelle esigenze.

Luciano, fatto questo bilancio, si è lanciato con la passione e la modestia che l'hanno sempre caratterizzato nell'azione per la costruzione del *Sindacato di classe*.

Dal mese di ottobre 2001 ha partecipato stabilmente alle riunioni della Commissione Operaia della Sezione di Milano, analizzando la situazione dei lavoratori SEA; l'offensiva in atto contro di loro (le sanzioni e le denunce antis-ciopero); il disastro dell'8 ottobre 2001 a Linate e le sue cause; come costituire e sviluppare i nuovi organismi di lotta per sfidare l'azienda e lo Stato.

Luciano è stato instancabile, nell'elaborazione e nell'azione. È stato un "vulcano": ha scritto documenti e volantini; è intervenuto in ogni assemblea; dopo il disastro di Linate, che ha messo in luce l'estrema pericolosità delle condizioni di lavoro alla SEA, ha criticato la sottomissione operaia al produttivismo mortifero ed al profitto, ed ha preso di petto lo stesso presidente Fossa, denunciandone le responsabilità in occasione di una sua "visita" sul "piazze" di Linate. Per questo motivo, nel dicembre 2001 Luciano ha subito la sospensione dal lavoro, rischiando il licenziamento, che la SEA non ha potuto attuare di fronte alla sua fermezza ed all'appoggio immediato dei suoi compagni di lavoro. Da no-

tare che, nell'occasione, i rappresentanti di Cisl, Uil e Ugl hanno manifestato la propria solidarietà ... a Giorgio Fossa.

Luciano aveva costituito sul suo posto di lavoro il “*Nucleo promotore per la costituzione del Sindacato di Classe*”, che segnava il suo passaggio da avanguardia operaia, conosciuto e stimato in tutta Italia, ad avanguardia politica.

La morte lo ha colto nel momento di massimo impegno, togliendo ai suoi compagni di lotta e alla classe operaia milanese un “*capo*” esperto e fidato; ed alla nostra organizzazione un apporto vivo, una forza in movimento, un'avanguardia politica proletaria appassionata e capace.

I giovani e gli operai di avanguardia prendano esempio da Luciano, dal suo impegno risoluto, dal suo odio per lo sfruttamento e per gli sfruttatori, dalla sua fiducia nella capacità di lotta e rivoluzionaria del proletariato, della sua fiducia ed azione per il comunismo.

Al suo funerale, sabato 9 marzo 2002, erano presenti centinaia di lavoratori, colleghi e compagni, venuti da Milano e da tutta Italia, che lo hanno salutato a pugno chiuso, stringendosi vicino alla sua compagna di vita e di lotta alla SEA.

Non ti dimenticheremo, compagno Luciano Schielmann.

La Commissione Operaia della Sezione di Milano

Parte II

Luciano, avanguardia politica

I documenti del nucleo promotore per la costituzione del sindacato di classe (novembre 2001 febbraio 2002)

1. Bilancio di un ciclo di lotte e nuove prospettive davanti ai lavoratori aeroportuali

Il commissariamento del SULTA CUB Lombardia, portato avanti con perfetta simbiosi da Giorgio Fossa e dalla Segr. Naz. del SULTA, con l'azzeramento di tutto il quadro militante che in questi lunghissimi anni ha condotto le lotte di resistenza dei lavoratori aeroportuali e di altre categorie presenti sul sedime aeroportuale;

la fine del Sulta stesso con l'uscita di oltre il 90% degli iscritti negli aeroporti di Milano e le dimissioni di centinaia di lavoratori a livello nazionale;

la legge 83/2000 che ha di fatto eliminato l'arma migliore a disposizione dei lavoratori: lo sciopero;

le disposizioni legislative/contrattuali che di fatto impediscono la nascita e lo sviluppo dell'autonomia organizzativa sindacale (per esistere bisogna essere subalterni alle aziende e ai diktat governativi e firmatari di accordi sempre «più di merda»);

impongono ai militanti e ai lavoratori avanzati una riflessione ampia sulla strada fin qui intrapresa e i suoi risultati; e cosa più importante per chi non ha voglia di chinare la «testa» trovare la strada nuova per innalzare il livello di resistenza e lotta dei lavoratori. Il presente documento ha questo scopo.

Il nostro percorso

Come in tantissime altre situazioni chi ha dato vita a questa esperienza sindacale ha più o meno militato in precedenza nei sindacati confederali di categoria, da cui è uscito disgustato e su posizioni di netta e dura critica alla linea della svendita delle conquiste dei lavoratori in generale. Da quella scelta derivava non solo la necessità di smettere di criticare e basta, ma l'urgenza di organizzarsi autonomamente ed in prima persona. Nacque così il Collettivo Lavoratori SEA che raggruppava il nucleo centrale delle future scelte.

Questo nucleo iniziò un incessante lavoro di denuncia e critica alla linea sindacale e aziendale. Erano i tempi...di Manzi e dell'inizio di tangentopoli, in cui l'intrallazzo dei sindacati con l'azienda era sotto l'occhio di tutti (assunzioni/concorsi/favori/ecc). Quindi intrattenere un rapporto con i lavoratori era molto difficile e a ciò si aggiunse la *criminalizzazione* di tutto il nucleo, a causa di numerosi arresti politici di lavoratori in azienda nel 1982.

In seguito maturò all'interno del gruppo la comprensione di dover «fare di più». Si presero contatti con organizzazioni sindacali di base: prima le RDB e poi il Sanga/Cub; verso la fine del 1997 il congresso regionale decise di confluire nel Sulta. Questa decisione fu presa sulla base di valutazioni e analisi politico/sindacali che come abbiamo visto in seguito si sono rivelate infondate e che già qualcuno di noi aveva posto sul tavolo della discussione.

Le nostre lotte

In questi anni, numerose sono state le lotte portate avanti contro tutti. Con l'ingresso in SEA nel '96/97 di giovani lavoratori, le nostre lotte raggiunsero il loro apice prima e dopo l'apertura di Malpensa.

Nel '97, quando i sindacati firmarono un accordo che introduceva il doppio regime salariale e altre porcherie (polivalenza/aumento dei carichi di lavoro/meno giorni di riposo, ecc.) si ebbe una grande esplosione di lotte contro la precarietà lavorativa e il doppio regime di sfruttamento aziendale: grandi scioperi paralizzarono il trasporto aereo nazionale ed europeo, assemblee partecipate (quasi tutte fuori orario e di sera) e cortei portarono i lavoratori aeroportuali alla ribalta.

Queste lotte riguardavano anche la privatizzazione delle società e la loro *societarizzazione*, cavalli di battaglia dei vari gruppi di potere per spartirsi come pescecani un settore sempre portatore di affari ingenti.

Quando molti lavoratori incominciarono a verificare la «truffa» della previdenza privata aziendale, iniziarono denunce e lotte per lo scioglimento del fondo privato che videro la partecipazione (ancora in corso) di migliaia di lavoratori, con i sindacati confederali apertamente contrari (perché gestori del fondo).

Altro terreno di lotta e di scontro con l'azienda e i sindacati era ed è la lotta per la difesa della salute e la sicurezza sul posto di lavoro. Gli eletti del Sulta furono protagonisti assoluti in questa fondamentale battaglia, denunciando accordi scandalosi, e gravi inadempienze inerenti la L.626, avviando cause per il riconoscimento delle malattie professionali e per il danno biologico e furono promotori delle iniziative per il riconoscimento del lavoro aeroportuale come «lavoro usurante».

I risultati delle lotte

Se la lotta viene condotta con determinazione, con una piattaforma chiara e con il consenso attivo dei lavoratori porta quasi sempre a dei risultati.

Quando i giovani lavoratori si accorsero sulla loro pelle dell'illusione, subito persa, sulla favola di lavorare in SEA; quando impararono a guardarsi intorno ed a organizzarsi autonomamente; quando si relazionarono con il Sulta che della precarietà lavorativa era il principale oppositore; si innescò una miscela esplosiva che per molto tempo la direzione e i sindacati confederali hanno avuto difficoltà a controllare.

In tal modo numerosi accordi stipulati tra SEA e sindacati dovettero essere, anche se parzialmente, rivisti; ai giovani lavoratori fu «restituito» parte del maltolto; e, fatto importante, un ristretto gruppo di lavoratori si fece avanti e divenne protagonista del proprio presente e del proprio futuro.

Come in tutte le lotte dei lavoratori, i protagonisti hanno dovuto affrontare ricatti, intimidazioni, contestazioni, denunce e querele miliardarie, licenziamenti. Ciononostante, questi lavoratori hanno resistito di fronte a digos, prefetture, ministeri, commissioni di garanzia, aziende e sindacati.

In questo contesto è molto importante ricordare le lotte (ancora in corso) attuate nel settore delle pulizie aeroportuali, un settore super-sfruttato che era in mano alle «bande» sindacali confederali. Appena nacque l'organizzazione di base autonoma le denunce e le lotte esplosero con momenti entusiasmanti e durissimi in questo settore e, grazie alla combattività dei delegati e dei lavoratori, si ottennero e ancora oggi si ottengono risultati sorprendenti.

Le leggi antisciopero

Le nostre lotte partecipatissime e portatrici di risultati erano continue e travolgenti. Per questo non ci è giunta certo inaspettata la modifica (in peggio) della legge 146/90. Da allora le lotte si sono quasi fermate.

«*La commissione di garanzia dimezza gli scioperi dei servizi*» secondo un articolo del Sole 24 Ore del 22 febbraio scorso, a firma Giorgio Pogliotti, che analizzava, settore per settore, i dati sul funzionamento della nuova legge dal momento dell'entrata in vigore, nell'aprile dello scorso anno, fino alla fine del 2000. Veniva sottolineato che il numero di agitazioni revocate in seguito all'intervento preventivo dell'organo di «garanzia» erano più della metà di quelle segnalate. Uno sciopero su due tra quelli in cui la Commissione aveva ravvisato un fumus di illegalità, scriveva in buona sostanza il Sole 24 Ore, era stato revocato dalle organizzazioni sindacali.

Di più. Un gruppo di lavoro della Commissione di garanzia (secondo un dossier di Cesare Pinelli) ha successivamente aggiornato quei dati al marzo di quest'anno, con l'ulteriore conferma dell'efficacia e della tempestività dei dispositivi di prevenzione messi a punto dalla modifica della legge 146. Su un totale di 432 scioperi nei pubblici servizi su cui è intervenuta la Commissione ben 285 sono stati revocati. Non più uno su due, ma due su tre.

Non solo. Segnatamente nel settore aereo gli scioperi «disdettati» a seguito dell'intervento della Commissione sono addirittura il 76%. Quindi dire che i giornali padronali, i padroni e i governi sono contenti è dir poco; mentre per i lavoratori diventa una necessità obbligata denunciare e combattere una legge che di fatto annienta qualsiasi possibilità di difesa e di attacco, proprio alla vigilia di pesanti processi di ristrutturazione nel settore dei trasporti.

Il commissariamento

Il commissariamento del Sulta di Milano era da tempo nell'aria. Appena «entrati» nel Sulta nazionale emersero immediatamente le diversità di vedute e di pratica sindacale; già nel primo congresso nazionale a cui partecipammo, la struttura lombarda era schierata sulla mozione antagonista che raggiunse quasi il 25% del totale.

Lo scontro verteva su diverse questioni: sulla firma dei contratti di «merda» come prezzo necessario per esistere sindacalmente; sulla lotta risoluta contro l'introduzione della precarietà lavorativa nel trasporto aereo; sulla necessità di lottare concretamente contro le leggi antisciopero, sfidando e rifiutando praticamente (cioè scioperando) i divieti governativi, ministeriali, prefettizi; sull'urgenza di battersi contro l'attacco alle pensioni, denunciando il carattere meramente speculativo e degenerativo dei fondi pensioni aziendali; ecc. ecc.

Questa linea e pratica contrapposta portò all'abbandono di tutte le cariche nazionali e a sviluppare sempre più un progetto autonomo dal sindacato nazionale. Quando alla SEA arrivò Fossa con il compito di sbaraccare tutta la società, vendendola ai suoi «amici» romitiani, cominciarono le nuove e più raffinate «moine» per inglobare tutti i sindacati aziendali al volere del nuovo «padrone».

Però non c'era niente da fare: il Sulta era sempre quello che si rifiutava di firmare gli accordi di «merda»; che denunciava i pericoli della privatizzazione e della *societarizzazione* della SEA; che si batteva ancora contro il fondo privato; che rendeva pubblico lo scandalo delle «divise» nuove; che continuava a dire che Malpensa era una grande «truffa» e che i rischi negli aeroporti erano (come si evidenziò) enormi; ecc. ecc.

Fu così che un giorno i più stretti collaboratori di Fossa ci dissero (primavera 2001) che se non la smettavamo avrebbero pensato loro a farci commissariare da Roma. Il resto è sotto gli occhi di tutti: il Sulta si è ridotto ad un pugno di nuovi «servi» dell'azienda, l'intero gruppo militante commissariato è sottoposto a pesanti repressioni e l'azienda fa e continua a fare quello che vuole indisturbata. Qualche tempo prima, sempre in disaccordo con la linea sindacale del Sulta nazionale, un gruppo di militanti e di iscritti decise di uscire e costruire un altro sindacato, lo Slai Cobas, mentre recentemente la maggioranza degli ex iscritti Sulta ha costruito la Cub Trasporti.

Che fare

Nella situazione attuale è importante non disperdere un collettivo di esperienza e di lotte, che in questi ultimi 10 anni è stato in parte capace di opporre una resistenza all'attacco incessante delle controparti aziendali/governative/sindacali alle conquiste dei lavoratori.

La presenza di questo collettivo ha sicuramente rallentato/rinviato l'erosione delle conquiste operaie: senza questa «resistenza organizzata» tutto sarebbe stato più facile per l'avversario di classe.

Oggi con una realtà fatta di precarietà lavorativa immensa, di flessibilità/mobilità della forza lavoro impressionante, di ulteriore facilità nel licenziare e assoluta impossibilità di organizzazione autonoma sindacale, per questo collettivo/avanguardia di lotta è doveroso fare «un passo in avanti», senza ripetere esperienze organizzative sindacali, che hanno avuto sicuramente i loro pregi e la loro importanza, ma che in questo contesto non hanno spazio (e che potrebbero ulteriormente illudere i lavoratori).

Per «un passo in avanti» s'intende che l'incessante lotta contro lo sfruttamento, per aumenti salariali consistenti, per la difesa della salute e della vita, per la riduzione dell'orario di lavoro, la stabilità occupazionale, ecc. deve essere basata sulla chiara coscienza che le lotte rivendicative, di qualunque natura e contenuto, devono essere espressione della lotta di classe, cioè che le avanguardie di lotta devono trasportare e far crescere le lotte dal terreno economico e puramente difensivo al terreno politico, con contenuti progressivamente rivoluzionari.

Su questo terreno e con questa immensa «sfida» piena di difficoltà vogliamo e dobbiamo entrare in campo alla «vigilia» di pesanti processi di ristrutturazione e spartizione del trasporto aereo (in alcuni casi già iniziati), con la proposta della costituzione del Comitato di Lotta per il Sindacato di classe.

Milano, novembre 2001

2. Non vendere la vita per un salario: perché altrimenti la prossima “fossa” è solo questione di tempo

Ci sono voluti 119 morti per scuotere la coscienza “sporca” di chi ha grandi responsabilità nell’ accaduto.

Dalla Commissione istituita dalla SEA (dopo la strage dell’8 ottobre), denominata provocatoriamente “*Valore sicurezza*”, a cui partecipano rappresentanze del Comune, della Provincia, della Regione, della Prefettura, del Politecnico e delle Organizzazioni sindacali, sono stati esclusi i delegati scomodi (unici eletti dai lavoratori) delle RLS “fatti fuori” qualche giorno prima da SEA e Sulta. Questa Commissione, quindi, raccoglie proprio coloro che hanno permesso l’apertura di Malpensa, in condizioni vergognose ed irresponsabili (i lavoratori coinvolti sono stati testimoni e “vittime” di fatti inauditi), e che hanno portato avanti la gestione di Linate (che stava cadendo a “pezzi” da anni), gestione finita proprio nel disastro dello smistamento bagagli (costruito cinicamente proprio a fine pista).

Dopo le 119 morti stanno facendo (quasi) di tutto per lavarsi la coscienza. Sono arrivati anche al punto di modificare le procedure di decollo e di atterraggio, perché se applicate bloccavano il traffico!

Sarà un caso che dopo il 6 gennaio a Malpensa (dopo la morte di Dario Comerio) si sono rifatti tutti i circuiti elettrici dei tabelloni di segnaletica sui raccordi di pista?

Sarà un caso che dopo l’8 ottobre a Linate tutto è rifatto a nuovo, perché quasi niente funzionava?

Recentemente Giorgio Fossa ha affermato in Consiglio Comunale che il rispetto delle procedure (fino all’8 ottobre completamente disattese) è l’elemento principale per salvaguardare la salute e la sicurezza, dei lavoratori e dei passeggeri. Di conseguenza coloro che hanno responsabilità nella gestione del personale, qualora non informino o non rispettino le procedure commettono una mancanza gravissima nei confronti dei loro subordinati.

Di fronte a 119 vite spezzate non possiamo esaurirci in lacrime, dobbiamo agire, organizzarci, instaurare il controllo permanente sull’am-

biente di lavoro, far pagare i responsabili, sostenere i familiari più bisognosi. La straziante fine di 119 vite non è che uno dei tanti omicidi bianchi che insanguinano quotidianamente i luoghi di lavoro, a causa del supersfruttamento dei lavoratori e delle infrastrutture, sempre più logore ed insicure perché la manutenzione viene ridotta all'osso con l'unico scopo di abbassarne i costi.

Negli aeroporti il pericolo è permanente e la sicurezza non può essere garantita da nessuna legge, se i lavoratori non svolgono la sola, unica e vera "prevenzione": bloccare il lavoro in caso di pericolosità o nocività, rifiutandosi di svolgere le proprie mansioni se non vengono rispettate le procedure, se mancano gli organici o sono inefficienti i mezzi di lavoro.

Tanto per essere più chiari se i lavoratori aeroportuali non la smettono di uscire sotto bordo senza CSB, senza rampa o peggio senza missione lavorativa, guidando mezzi non in regola o lavorando senza le attrezzature del caso; se i lavoratori della manutenzione non si prendono il coraggio di denunciare pubblicamente che spesso le squadre operano irresponsabilmente sott'organico; se i lavoratori del check-in non contestano l'imbarco fatto quasi sempre da un solo operatore; se i lavoratori aeroportuali (a volte per comodità propria) non fanno rispettare alle segreterie l'intervallo minimo tra un turno e l'altro; se non denunciano collettivamente e pubblicamente i tantissimi infortuni che accadono negli aeroporti e che vengono declassati in malattia (per gli operai da recuperare quando andranno in pensione); se accettano passivamente che moltissimi lavoratori diventino inidonei alla mansione (perché si rompono, perdendo anche due o trecentomila lire al mese) o non siano più presentabili al pubblico perché stremati psicologicamente e fisicamente, possono solo piangere sui corpi fracassati, bruciati o mutilati lacrime di "coccodrillo", come i veri responsabili che spesso li ricattano o intimidiscono.

Ciò che impressiona negli esempi citati, ma ne potremmo riportare una sfilza, non è tanto il sangue che sta versando ogni giorno la forza-lavoro in generale o gli infortuni che si subiscono, quanto l'atteggiamento dei lavoratori aeroportuali di fronte ai rischi e ai pericoli del/sul lavoro: l'indifferenza o l'accettazione del pericolo incombente. Tutti "sapevamo" che il toboga ma ci siamo adattati/sottomessi a rischio di morire o finire orrendamente mutilati ... per

sempre, lasciando “sole” le nostre famiglie e i nostri affetti.

Il lavoratore non deve accettare di pagare con la vita il bisogno di salario. L’organizzazione del lavoro, imperniata sul massimo rendimento, sul minimo costo e sull’uso estremo della forza lavoro, porta a questo (l’accordo del 8.8.’97 e del 20 luglio 2001 seguono questa strada!).

Bisogna impedire che questo avvenga!

Soprattutto i giovani lavoratori (già sottopagati e super utilizzati grazie alle concessioni dei sindacati) non devono accettare di mantenere il posto di lavoro, mettendo in conto anche il rischio di morire o restare orrendamente mutilati: le giovani generazioni debbono battersi in prima persona contro il produttivismo mortifero.

Per i giovani lavoratori c’è tutto il lavoro di contatto, di collegamento e di organizzazione da fare e questo va fatto con urgenza, con modestia e orgoglio perché - anche se non “rende” nulla in termini monetari - restituisce e garantisce la dignità e il senso di vita sociale, tutela la vita propria e quella altrui, impedisce di continuare ad andare al lavoro come al macello.

Non c’è alternativa, la difesa dell’integrità fisica, della salute e della sicurezza nei posti di lavoro significa far crescere e trasformare il malcontento, la protesta, la rabbia dei lavoratori in una stabile volontà di lotta anticapitalistica, costruendo i comitati di lotta per il sindacato di classe e operando per la costruzione nei luoghi di lavoro dell’organizzazione ispettiva operaia per contrastare la pericolosità del processo produttivo, che sono gli strumenti indispensabili alla difesa degli interessi dei lavoratori contro lo sfruttamento capitalistico della forza-lavoro.

Basta “prostituirsi” per fare un “favore” al responsabile di turno, bisogna mettere un freno all’usa e getta della forza lavoro e all’impunità e al terrorismo padronale/governativo/sindacale. E le vie per farlo sono:

- Attuare il controllo operaio sulle condizioni di lavoro bloccando l’attività in ogni caso di pericolo e nocività;
- Costituire in Sea e in ogni azienda aeroportuale i comitati ispettivi operai col compito di bloccare il lavoro in ogni caso di pericolosità fino alla eliminazione della fonte di rischio e/o di nocività;

- Punire i responsabili di ogni omicidio bianco e di ogni infortunio;
- Esigere dall'INAIL i dovuti indennizzi senza bisogno di estenuanti ricorsi e denunciare l'impunità dei responsabili degli infortuni, riconosciuta dallo Stato con la depenalizzazione dei reati (per non parlare ancora dell'INAIL che ripiana i suoi costi disconoscendo gli infortuni);
- Esigere la riduzione dell'orario a 35 ore settimanali in cinque giorni e di quelli pericolosi e/o nocivi/usuranti come quello aeroportuale a 30 a parità di salario;
- Inserire la difesa dell'incolumità fisica della salute e della dignità del lavoratore nel più vasto processo di attività per la costruzione dell'organizzazione autonoma operaia e di lotta contro il padronato e lo Stato.

Solo così le cose possono realmente cambiare per i lavoratori.

Mobilarsi contro le stragi nei luoghi di lavoro: prevenire, non piangere i morti. Tutti i lavoratori (e in questo caso anche chi viaggia per lavoro) che perdono la vita nei luoghi di lavoro, sono la conseguenza della logica del profitto, della folle competitività, del "libero mercato", delle direttive delle lobby padronali nazionali ed europee, logica che domina l'organizzazione della produzione e della società.

Milano, Dicembre 2001

3. Fossa assolto: condannati i lavoratori!

Non avevamo dubbi. Appena qualche giorno fa c'è stata l'assoluzione di Salvatore Ligresti per il rogo del 31 ottobre 1997 all'"Iperbarica" Galeazzi, una strage della sanità affaristica e mortifera dove la cura del malato è una questione secondaria: primaria e fondamentale è la cura del profitto. In quell'occasione morirono dieci pazienti e un infermiere. Oggi avviene la prima assoluzione di Fossa per la morte del nostro compagno di lavoro Dario Comerio il giorno 6 gennaio 2001, la

responsabilità ricade su un imprevedibile “salto” del trasformatore e su Dario stesso: immediatamente dopo scattò la corsa ai.....tardivi rimedi., sempre secondari anche qui e compatibili con i profitti.

Mentre Fossa è assolto, venti lavoratori sono multati e condannati a pagare 610 mila lire: la loro “colpa” è stata quella di scioperare, nonostante la precettazione della Prefettura, per continuare a denunciare le gravi problematiche legate alla salvaguardia della salute e della sicurezza negli aeroporti.

Agli occhi dei lavoratori appare una realtà drammatica: è vietato scioperare sempre e comunque, salvo che non si accetti di fare, ogni tanto e quando Lor Signori concedono uno sciopericchio di qualche ora, accompagnato da un breve “belato”. Tutto ciò è potuto avvenire grazie ai continui accordi sottoscritti dai sindacati (Patto delle Regole del 23 dicembre '98, Legge 83/2000 del governo D'Alema, amico loro e tante altre schifezze precedenti)

È vietato scioperare per difendere in maniera intransigente e preventiva la nostra incolumità psicofisica e dare un servizio in sicurezza per i passeggeri. E' vietato scioperare per difendere/migliorare le nostre condizioni di lavoro (il CCNL aeroportuali, appena rinnovato con 18 mesi di ritardo, è già scaduto il 31.12.01 e non se ne parlerà per anni.....). E' vietato scioperare per salvaguardare gli interessi dei lavoratori durante il “passaggio” imminente in altre peggiori aziende , dove grazie alle privatizzazioni e societarizzazioni il padronato si riempirà le tasche, svuotando quelle dei loro dipendenti.

Scioperare per difendere il diritto di sciopero

Respingere la militarizzazione del lavoro il disciplinarismo aziendale il produttivismo, la riduzione dei salari e i licenziamenti.

Rifiutare la Cassa Integrazione

Per l'assunzione degli stagionali, l'aumento dei salari e la parità di trattamento la riduzione dell'orario di lavoro a parità di salario

Per non vendere la vita per un salario

Per non piangere i morti dopo

Costruire il sindacato di classe, l'organizzazione autonoma, anti-patronale e anti-statale dei lavoratori.

Milano, Gennaio, 2002

4. Lotta di classe per difendere gli interessi dei lavoratori

Arbitrio nei licenziamenti, dispotismo sul posto di lavoro, precettazioni e sanzioni antisciopero sono tutte armi in mano ai padroni per calpestare la dignità dei lavoratori e sottometterli come schiavi.

L'autonomia, la volontà, l'organizzazione di lotta sindacale, politica e rivoluzionaria sono le armi dei lavoratori per affermare la propria dignità, difendere il salario e il posto di lavoro, attaccare gli sfruttatori ed il loro stato affarista, reazionario, guerrafondaio.

Martedì 29 gennaio CGIL-CISL-UIL hanno indetto lo sciopero regionale contro la politica di forza del governo Berlusconi, che ha sepolto la concertazione per varare le deleghe sulla libertà di licenziare in deroga all'art. 18 dello Statuto dei Lavoratori e sulla decontribuzione delle pensioni. E' bene ricordare che la concertazione è stata lo strumento delle peggiori decisioni contro i lavoratori negli anni novanta: leggi anti-sciopero, flessibilità e mobilità del lavoro, riduzione dei salari reali e delle pensioni, odiose differenziazioni salariali e normative fra giovani e vecchi lavoratori, ecc.

CGIL-CISL-UIL oggi sono sbattuti via dalla Confindustria e dal governo come stracci vecchi, perché la borghesia ha raccolto i frutti della concertazione e passa a mezzi più violenti per suonarle ai lavoratori. Gli scioperi indetti dai confederali contro gli schiaffi di Maroni e CO. non sono fatti per difendere gli interessi dei lavoratori, ma solo per consentire ai burocrati confederali di ritornare a sedersi attorno ad un tavolo che non c'è più per concertare le nuove misure di massacro dei salari e dei diritti operai, che il padronato esige per sopravvivere nella crisi profonda del sistema imperialista e nella guerra economica e militare in corso tra le grandi potenze.

Questo tipo di scioperi, quindi, porta i lavoratori in un vicolo cieco e con le spalle al muro. Da questo vicolo cieco bisogna uscire e affrontare lo scontro in atto con il padronato per vincerlo.

Da tempo gli operai, i giovani, gli immigrati e in generale i lavoratori si dibattono nella ricerca degli strumenti, dei metodi d'azione e degli obiettivi per difendere i propri interessi. Questa ricerca è troppo lenta e rispettosa di una democrazia inesistente, basata sulla violenza delle leggi antisciopero, dei decreti di rapina dei salari e del TFR, del man-ganello della polizia.

Per affrontare lo scontro con il padronato e il suo Stato occorre organizzarsi senza perdere altro tempo, sviluppare il sindacato di classe, dare corso alle lotte che affermino con decisione l'autonomia di classe e spezzino le gabbie antisciopero, difendano la dignità operaia, gli interessi comuni di tutti i lavoratori con rivendicazioni ed obiettivi di classe: forti aumenti salariali uguali per tutti, riduzione dell'orario di lavoro, comitati ispettivi operai per la difesa della salute e della vita sul posto di lavoro, salario minimo garantito per disoccupati, nessuna discriminazione tra giovani ed adulti, fra uomini e donne, fra italiani ed immigrati, pensioni uguali al salario e nessuna rapina del TFR.

In una parola, occorre armarsi della politica di classe e procedere nella lotta per abbattere il sistema capitalistico, distruttivo inquinante e guerrafondaio, e costruire il potere dei lavoratori e il comunismo.

Milano, Gennaio 2002

5. Solo l'iniziativa, la capacità di organizzazione e di lotta possono garantire il diritto di sciopero

I lavoratori hanno una sola arma: lo sciopero. Quindi solo loro hanno diritto di stabilire quando e come usarla.

Respingere la militarizzazione del lavoro: il diritto di sciopero non si tocca

Riscriviamo una breve storia fino ai giorni nostri della famigerata legge antisciopero per dimostrare ulteriormente a tutti i lavoratori che

di fatto oggi (anzi da diversi anni) è quasi praticamente impossibile scioperare, quindi quasi praticamente impossibile difendersi o conquistare nuovi diritti o aumenti salariali.

Con la legge 146/90 di fatto si è data una notevole spinta alla fine del diritto di sciopero: la legge è stata un punto di arrivo della lenta, ma progressiva “militarizzazione del lavoro”, iniziata negli anni settanta; e un punto di partenza delle “relazioni industriali” basate sulla flessibilità della forza-lavoro, sul produttivismo, sul sottosalario. In breve un codice dello schiavismo tecnologico.

Questa legge riguarda decine e decine di settori e coinvolge milioni e milioni di lavoratori, sempre in aumento. Più precisamente: 1) la sanità; 2) l’igiene pubblica; 3) la protezione civile; 4) la raccolta e smaltimento dei rifiuti; 5) le dogane; 6) l’approvvigionamento di energie, risorse energetiche e beni di prima necessità; 7) la giustizia; 8) la protezione ambientale; 9) la vigilanza sui beni ambientali; 10) i trasporti autoferrotranviari, ferroviari ed aerei; 11) i trasporti marittimi; 12) l’assistenza e previdenza sociale; 13) il credito; 14) l’istruzione pubblica, dalla scuola materna all’Università; 15) le poste e telecomunicazioni; 16) l’informazione radiotelevisiva pubblica.

Sono passati 12 anni dall’introduzione della legge 146/90 e quasi due anni da una sua parziale ma importante riforma (L. n. 83/2000) e basta leggersi le relazioni pubblicate periodicamente dalla Commissione di Garanzia per l’attuazione delle legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali, per capire in maniera chiara ed illuminante come sono riusciti, piano piano, a vietare lo sciopero, rendendolo sempre più inefficace. Presentiamo alcuni dati ufficiali a dimostrazione della nostra denuncia: 1) “La Commissione di garanzia dimezza gli scioperi dei servizi” titolava il Sole 24 Ore del 22 febbraio 2001; 2) Nei primi otto mesi di vita della nuova legge due scioperi su tre sono stati bloccati dalla Commissione di garanzia; 3) Nel settore del Trasporto Aereo gli scioperi “disdetti” a seguito di una indicazione della Commissione toccano addirittura il 76%, mentre nel Trasporto Urbano si arriva al 70% e nel settore ferroviario al 63% di revoche imposte. (dati tratti dalla Newsletter della Commissione di Garanzia del dicembre 2001).

Lo ripetiamo, davanti a questi risultati gli operai e tutti i lavoratori coinvolti devono respingere i bavagli. Spetta ai lavoratori stabilire come quando e in che modo scioperare. Nessun compromesso deve

intaccare l'autonomia operaia: pratica e organizzativa.

Per una maggiore comprensione e per costruire una consapevole e determinata risposta, segnaliamo alcuni articoli della legge antisciopero.

Art. 4: Preavviso minimo di sciopero. Il preavviso ha la durata minima di dieci giorni.

Art. 5: Preavviso massimo di sciopero. Il preavviso non può essere superiore a 45 giorni.

Art. 6: Revoca tempestiva dello sciopero proclamato. La revoca deve avvenire non meno di 5 giorni prima della data dello sciopero.

Art. 7: Durata massima dello sciopero. La durata massima della prima azione di sciopero è di 4 ore; le successive alla stessa vertenza hanno durata massima di 24 ore. (proprio nella ultima vertenza ALITALIA la Commissione è intervenuta per bloccare le 24 ore e addirittura le otto ore, multando di cinque milioni tutti i sindacati).

Art. 8: Franchigie. I periodi di franchigia, nei quali non potranno essere effettuati scioperi sono i seguenti:

-dal 18 dicembre al 7 gennaio;

-dal 24 aprile al 2 maggio;

-dal 27 giugno al 4 luglio;

-dal 27 luglio al 5 settembre;

-dal 30 ottobre al 5 novembre;

-dal giovedì precedente al giovedì successivo alla Pasqua;

-dal terzo giorno precedente al terzo giorno che segue le consultazioni elettorali nazionali, europee e regionali, le consultazioni referendarie nazionali;

-dal giorno precedente al giorno successivo alle elezioni politiche suppletive o alle elezioni regionali ed amministrative parziali per le sole aree interessate.

Art. 9: Collocazione oraria delle astensioni dal lavoro. E' garantita piena e regolare funzionalità in due fasce orarie (antimeridiana e pomeridiana) di tre ore ciascuna, coincidenti con le fasce orarie (7/10 e 18/21).

Art. 10: Modalità degli scioperi. Sono esclusi gli scioperi articolati per singola categoria, qualifica o profilo professionale e i cosiddetti "scioperi a scacchiera". Per vertenze che interessano più categorie sono esclusi scioperi articolati per più unità produttiva. (proprio nell'ultima

vertenza ALITALIA la Commissione è intervenuta per bloccare lo sciopero generale di tutte le categorie insieme: lo sciopero generale).

Art. 12: Divieto di scioperi concomitanti. In qualunque settore ed a qualsiasi livello, va esclusa la proclamazione e l'effettuazione di scioperi concomitanti, anche solo parzialmente, con astensioni dal lavoro di altre categorie dei trasporti (ferroviario, automobilistico di linea, marittimo).

Art. 15: Rarefazione soggettiva. Ciascun soggetto sindacale non può proclamare uno sciopero prima che sia trascorso un intervallo minimo di tre giorni dalla data di effettuazione dello sciopero precedente, da lui medesimo proclamato.

Art. 16: Rarefazione oggettiva. Le azioni di sciopero proclamate da diversi soggetti sindacali e sullo stesso bacino di utenza, devono essere distanziate tra di loro da un intervallo minimo di 10 giorni liberi.

Dulcis in fundo sono previste, prima dello sciopero, una serie di procedure di raffreddamento e conciliazione che qui non accenniamo talmente sono ridicole, interminabili e provocatorie.

Per quanto riguarda invece il versante delle *sanzioni* sono previste per le OO.SS. la sospensione delle trattenute sindacali, l'esclusione dalle trattative per almeno tre mesi e multe ai responsabili varianti dai 5 milioni ai 50 milioni, cifre che vengono raddoppiate in caso di sciopero "precettato" dalla Commissione. Per i lavoratori sono previste multe dalle 500 mila lire al milione. Multe che stanno arrivando sia ai lavoratori che ai sindacati proprio in questi mesi.

Respingere le vecchie e le nuove restrizioni. Costruire l'organizzazione autonoma di lotta proletaria.

In questo contesto anche un bambino comprende che ora che il padronato si trova approvata la nuova legge anti sciopero si sente più sicuro e più potente nel portare avanti la politica dei bassi salari, dell'alta produttività e del sistematico attacco ai più elementari diritti dei lavoratori: pensioni, art. 18, ecc.

In questo contesto diventa praticamente impossibile difendersi dalle privatizzazioni e dalle *societarizzazioni*, dove i lavoratori faranno passi da gigante indietro, dove nulla di buono verrà in tasca e dove saranno più deboli e divisi di prima.

Importante è quindi capire che al di là delle richieste e delle tattiche particolari, proprie di ciascuna categoria dei trasporti, gli scioperi di ieri e di oggi sono un'espressione settoriale dell'acutezza dello scontro sociale e una manifestazione specifica dell'irriducibilità del contrasto tra capitale e lavoro in un comparto nevralgico come il trasporto. Per questo i lavoratori sono oggetto di un attacco forsennato da tutte le direzioni.

I trasporti sono l'ago sensibile del capitalismo elettronico-informativo. Da un decennio il comparto è al centro di un processo continuo di ristrutturazione efficientistica e di flessibilizzazione della forza-lavoro. La *fabbrica flessibile* esige che la circolazione di uomini e merci avvenga 24 su 24 ore senza interruzioni e che tutta la forza-lavoro venga piegata a questa esigenza. Come giuntura nevralgica della *fabbrica flessibile* il comparto è così al centro dell'attacco padronale e statale. La legge anti sciopero è stata emanata per bloccare la reazione dei lavoratori del trasporto.

Tutte le successive misure restrittive e coattive del lavoro sono partite e partono da questo comparto. In esso si sperimentano le tecniche più sofisticate di accelerazione della produttività, flessibilizzazione e militarizzazione della forza-lavoro.

Nel comparto si gioca quindi una partita importante sul piano dei rapporti operai-patroni e su quello dei rapporti di classe: e la canea reazionaria contro gli scioperi in corso è dunque una spinta violenta alla militarizzazione ulteriore del lavoro.

Nei trasporti c'è quindi bisogno di un più deciso e lungimirante atteggiamento operaio. Le lotte operaie non possono fare da semplice contraltare alla riorganizzazione capitalistica; e non realizzare mai un vero e proprio miglioramento della condizione di classe. A base della lotta debbono stare come obiettivi quelli che rafforzano l'autonomia e l'unità del movimento operaio. In qualunque contesto di lotta l'interesse operaio è sempre quello di attaccare il padronato e d'impadronirsi del potere politico.

Ciò detto sulla realtà odierna va osservato che **lo sciopero non può essere considerato un punto di arrivo**: ma va visto quindi come un punto di partenza di una lotta sociale e politica più vasta. Questa non può limitarsi alla difesa delle condizioni operaie ma deve tendere a superarle, a combattere cioè il potere, gli apparati di dominio, il blocco

dominante finanziario. Essa richiede non solo che gli operai e i lavoratori tutti si raccolgano in organismi autonomi extrasindacali ma che si uniscano in forme superiori di organizzazione, in un sindacato di classe e nel partito rivoluzionario.

L'esperienza degli organismi di base degli ultimi 15 anni ha chiarito a tutti che non è possibile un sindacalismo operaio senza prospettiva politica autonoma e senza prospettiva di potere. Tutte le formazioni operaie extrasindacali, basate sul professionalismo e sulla "tutela" economica dei lavoratori sono rimaste subalterne al potere dominante, si sono accodate o sono finite per accodarsi a questo potere, si sono allineate alla competitività aziendale trasformandosi in strumenti di controllo e di tutela dei bilanci aziendali. Il movimento operaio, senza autonomia organizzativa e prospettiva di classe, resta a rimorchio delle aziende.

L'esperienza di questi anni sugli effetti negativi delle "autoregolamentazioni sindacali" e delle leggi antisciopero, hanno ampiamente dimostrato che bloccano solo i lavoratori, mentre aziende e governi sono invece liberi di attaccare i lavoratori come e quando vogliono. Ma questo è solo il primo passo: impedire lo sciopero! Il secondo passo sarà la legge sulla rappresentanza, dove governi, aziende e sindacati pensano di chiudere definitivamente la partita con i sindacati conflittuali e con i lavoratori ribelli: questo chiedono Gino Giugni della Commissione di Garanzia (newsletter del dicembre 2001) e Abbadessa della Cgil (l'Unità del 16.2.02).

"Le due leggi, che oltre tutto recepiscono entrambe i codici di autoregolamentazione che i sindacati del settore si erano già imposti negli anni ancora precedenti, hanno già dato buoni risultati - ricorda Abbadessa - ma è solo con la legge sulla rappresentanza che potremo dichiarare chiusa questa partita". Più chiari di così ...

Infatti talmente sono buoni i risultati che i sindacati del trasporto aereo non possono più fare gli scioperi generali e quando si fanno sono un piccolo fastidio per le controparti, che però abilmente riescono a strumentalizzare l'utenza contro i lavoratori.

E' un potere di guerra applicato contro i lavoratori!

La legge antisciopero e le autoregolamentazioni sindacali esprimono quindi la durezza con cui lo Stato e il padronato conducono e tendono a condurre la propria guerra reazionaria contro le masse lavoratrici:

occorre reagire prima che sia troppo tardi!

Occorre seguire la strada perseguita in questi mesi dai lavoratori SEA che hanno respinto le precettazioni e scioperato lo stesso (nonostante le multe ricevute di 610 mila lire); dai lavoratori della Ligabue di Fiumicino e dai lavoratori delle pulizie dei treni che più volte hanno respinto la legge antisciopero e occupato sistematicamente i binari, per difendere la salute e la sicurezza e il posto di lavoro.

Per fare tutto ciò occorre che i lavoratori operino per la costruzione di un sindacato di classe, un sindacato che si batta esclusivamente per i lavoratori e che aspiri alla loro emancipazione dalla schiavitù salariale: cioè una organizzazione di massa con una precisa demarcazione di classe, anti-patronale e anti-capitalistica.

Milano, Febbraio 2002

Parte III

*Documenti sulla pratica disportiva
della Prefettura e della SEA*



Mo. 3

Il Prefetto della Provincia di Milano

PROT. 103/DIV/01 Div. DEP.

VISTO il ricorso presentato in data 8.3.2001 dalla Sig.ra _____ residente a _____
in via _____ avverso il sommario processo verbale redatto in data
2.2.2001 dalla Polizia di Stato - Ufficio di Polizia di Frontiera presso l'aeroporto di Milano-Linate;

RILEVATO che sono state osservate le disposizioni sulla contestazione;

CONSIDERATO che con il ricorso di cui sopra è stato rappresentato che lo sciopero era stato indetto a causa delle condizioni di lavoro poco favorevoli che esistono all'interno della S.E.A. S.p.A;

- che l'art. 8 della legge 12.6.1990 n. 146 così come modificato dalla legge 11.4.2000 n. 83 prevede che *"quando sussista il fondato pericolo di un pregiudizio grave e imminente ai diritti della persona il Prefetto o il corrispondente organo nelle Regioni a Statuto Speciale adottano con ordinanza le misure necessarie a prevenire il pregiudizio ai diritti della persona*";

- che le sfavorevoli condizioni di lavoro non giustificano l'inosservanza dell'ordinanza n. 16.5/09324238 adottata dal Prefetto di Milano il 17.1.2001;

VISTA la legge 12.6.1990 n. 146;

VISTA la legge 11.4.2000 n. 83;

VISTA la circolare n. 46 diramata in data 27.4.2000 dal Ministro dell'Interno;

D E C R E T A

di irrogare alla Sig.ra _____
600.000 (seicentomila).

il pagamento della sanzione amministrativa di €

Milano, 3 maggio 2001

p. IL PREFETTO
(IACONTINI)

La Contestazione di addebito

Linate, 13 dicembre 2001

Egregio Signor
Schielmann Luciano
Handling Rampa
Aeroporto Linate

Ai sensi dell'art. 7 dello Statuto dei Lavoratori e dell'art. 20 del vigente Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro,

Le contestiamo il seguente addebito:

in data 13 dicembre 2001, alle ore 13.40, il Presidente della Società, Dott. Giorgio Fossa si recava all'interno della sala Petaso per una visita ai locali ed ai dipendenti, in occasione delle prossime festività.

Nel corso dell'incontro Lei, in servizio con turno 13.30/21.00, si rivolgeva al Dott. Fossa, urlando le seguenti frasi: "Cosa vieni a fare qui, sei venuto qui a raddoppiarti lo stipendio ed hai sulle spalle due avvisi di garanzia e 118 morti, sei un magnaccia, te ne devi andare, te ne devi andare".

Si rivolgeva quindi ai colleghi sempre urlando: "È il padrone, non fatevi fregare è qui per toglierci i diritti sindacali".

Tale episodio avveniva in presenza di circa 60 dipendenti, tra i quali i Sigg.ri Antonio Seu, Roberto Manzoni, Amalia Maiocchi, Francesca Pancaldi, Laura La Ferla.

La informiamo che, anche facendosi eventualmente assistere dal Suo rappresentante sindacale, Lei potrà fornire le Sue giustificazioni, entro e non oltre cinque giorni dal ricevimento della presente.

In attesa della definizione della presente procedura il rapporto di lavoro è sospeso in via cautelativa, ai sensi dell'art. 20, punto 7, del vigente CCNL, parte specifica aeroportuali.

Distinti saluti

Il fonogramma dei servi sindacali del 13/12/2001

Egregio Signor
Dott. Giorgio Fossa
Presidente e Amministratore Delegato

Siamo venuti a conoscenza dell'increscioso episodio accaduto oggi presso l'handling rampa di Linate durante una sua visita di saluti ai lavoratori.

Episodio di grave irriverenza da parte di un lavoratore nei suoi riguardi con accuse infondate, inumane ed ingiuste.

Poiché l'atto incivile e senza alcun principio di corrette relazioni tra persone non rispecchia assolutamente né lo stile e la cultura sindacale né il pensiero dei lavoratori vogliamo esprimerle la nostra totale e sincera solidarietà.

Fit/Cisl- Franco Ciarcia e Raffaele Rosania
Uilt/Uil- Roberto Monticelli
Ugl- Salamone

dettato da Ciarcia ore 19.15

La risposta pubblica di Luciano

I fatti: Oggi 19 dicembre 2001.....ad integrazione della lettera del 18 dicembre 2001, il cui contenuto confermo integralmente, aggiungo: "il giorno 13 dicembre 2001 ho ricordato ad alta voce ai lavoratori del piazzale ed ad una distanza di 15/20 metri dal Dott. Fossa il suo ruolo come capo della Confindustria e l'attuale di Presidente SEA.

Volevo sottolineare che era stato protagonista dell'attacco agli interessi ed ai diritti di tutti i lavoratori, che era l'ariete dell'attacco alle pensio-

ni, all'art. 18, alla stabilità occupazionale e responsabile, a breve, del trasferimento di migliaia di addetti SEA in un'altra Società.

In secondo luogo ho sottolineato ai lavoratori i due avvisi di garanzia che aveva sulle spalle e la trovata geniale di raddoppiarsi lo stipendio in SEA, mentre, con l'accordo 8/8/97, a migliaia di lavoratori sono stati tolti circa L. 10.000.000 annui a testa.

A questo punto il Dott. Fossa si rivolgeva a me, sempre alla medesima distanza, sottolineando che in quel momento non stavo lavorando (come del resto tutti i presenti, in attesa di missione).

Rispondevo ai miei colleghi ricordando loro che sul piazzale c'erano i lavoratori che più di tutti faticano in quest'azienda e non dei magnaccia.

Preciso che il Dott. Fossa può andare dove vuole all'interno dell'azienda, critico però le modalità con cui vengono effettuate queste visite, fatte solo, a mia memoria, dopo l'incidente dell'8 ottobre 2001. Visite effettuate, probabilmente, per rifarsi un'immagine e che, di fatto, delegittimano il ruolo del delegato sindacale di reparto e dei preposti aziendali del Presidente.

Dopo qualche ora, alcuni lavoratori presenti al fatto mi comunicavano che qualcuno degli accompagnatori del Presidente aveva proferito una frase gravemente lesiva della dignità dei lavoratori del piazzale quale: "Glielo avevo detto che il piazzale è come il Bronx".

Non ho commesso alcuna mancanza, ma ho solo detto quello che pensavo ad alta voce, senza mai rivolgermi al Dott. Fossa.

Spazzare via le varie norme antisciopero,
precettazione, sanzioni disciplinari,
con la pratica effettiva di lotta e di organizzazione

La sospensione di 10 giorni

Linate, 21.12.2001

Egregio Signor
Schielmann Luciano
Handling Rampa
Aeroporto Linate

Trasmissione con Telegramma
Oggetto: Provvedimento disciplinare

Facciamo seguito alla nostra contestazione disciplinare del 13 dicembre 2001, il cui contenuto deve intendersi qui integralmente ritrascritto ad ogni effetto, nonché alle giustificazioni da Lei presentate per iscritto con lettera del 18 dicembre 2001 e verbalmente nel corso dell'incontro svoltosi il giorno successivo.

Le Sue giustificazioni non possono essere accolte, perché contrastano con il reale svolgimento dei fatti, puntualmente descritto nella lettera di contestazione e confermato da numerosi testimoni.

Il Suo ruolo di sindacalista, inoltre, è assolutamente irrilevante, perché i fatti contestati nulla hanno a che fare con la Sua attività sindacale.

Nonostante l'estrema gravità dei fatti contestati- che ben potrebbe legittimare l'immediata risoluzione del Suo rapporto di lavoro- ci limitiamo ad irrogarle la sanzione disciplinare della sospensione dal lavoro e dalla retribuzione per 10 giorni, avvertendola peraltro fin da ora che non saranno tollerate ulteriori mancanze.

Poiché, con l'assunzione del predetto provvedimento sanzionatorio si conclude il procedimento disciplinare aperto a Suo carico con la contestazione del 13 dicembre u.s., Lei è riammesso in servizio con effetto immediato.

Distinti saluti.

Parte IV

I documenti della Commissione Operaia di Milano

1. Il disastro di Linate figlio dell'affarismo

*Nella società dominata dal «Dio denaro» si può perire ogni momento in qualunque situazione. Senza battersi contro questa società il cordoglio per le vittime diventa «ipocrisia sociale»
I lavoratori aeroportuali debbono porre la «sicurezza delle condizioni di lavoro» a base della lotta permanente a salvaguardia della salute e dell'integrità fisica e battersi contro le direzioni aziendali con determinazione e lungimiranza altrimenti il prossimo disastro è solo questione di tempo.*

L'8 ottobre alle ore 8 del mattino un aereo di linea MD80 della SAS, mentre stava decollando all'aeroporto di Linate, si è scontrato con un aereo privato di tipo Cessna, che gli ha tagliato la pista provenendo dalla zona riservata all'aviazione privata. L'MD80, dopo avere distrutto il piccolo Cessna, è andato a schiantarsi sull'hangar della movimentazione bagagli. Nell'incendio, che è divampato, sono perite le 110 persone che si trovavano a bordo, i 4 passeggeri del Cessna, 4 dipendenti della SEA mentre altri 4 operai sono rimasti feriti. L'assurdo e colossale disastro non ha nulla di accidentale è la conseguenza materiale di come è organizzato e funziona l'aeroporto di Linate. Infatti l'evento poteva accadere in occasione di ogni decollo perché nello scalo mancano le più elementari misure di sicurezza. Manca, per stare all'essenziale, il radar di controllo dei movimenti a terra, senza il quale i

controllori di volo non hanno il controllo effettivo dei movimenti degli aerei sulle piste, soprattutto in caso di nebbia; mancano segnali acustici e visivi per fermare i veicoli privati, che per risparmiare tempo e carburante, si portano spericolatamente dalla zona ad essi riservata alla zona di decollo attraverso una scorciatoia che incrocia la pista principale. Quindi il patatrac ha la sua precisa causa e la sua inconfondibile fonte di responsabilità.

Subito dopo il disastro è iniziato lo scontro scaricabarile tra la SEA (società che gestisce l'aeroporto, di proprietà del Comune di Milano, diretta da Giorgio Fossa nominato dal Sindaco Albertini), l'Enav (Ente di assistenza al volo, da cui dipendono i controlli di volo), l'Enac (Ente di controllo sull'aviazione civile); ciascuno dei quali nega la propria responsabilità per accollarla agli altri, e ributtarla sul pilota tedesco del Cessna. In realtà SEA ed Enti sono responsabili della strage di Linate e delle altre situazioni di pericolo, a volte gravissimo, che l'hanno preceduta, in quanto non hanno attrezzato l'aeroporto delle apparecchiature necessarie. SEA Enav ed Enac, come aziende privatizzate, si sentono solo in dovere di produrre profitto, massacrando i lavoratori e i tecnici con flessibilità e organici al minimo; e lesinando sugli investimenti per la sicurezza del lavoro e dei voli. Negli ultimi anni il massacro della forza-lavoro e la lesina degli investimenti sono stati tanto più forti in quanto Linate ha cercato in questo modo di arginare la sua perdita di importanza rispetto a Malpensa. Linate è stato oggetto delle manovre affaristiche legate alla privatizzazione della SEA ed alla crisi dell'Alitalia nonché delle manovre politiche di sindaci (Albertini), ministri dei trasporti (Burlando e Lunardi), ecc., servitori di questa o quella cordata di affaristi in gara per prendere il controllo della SEA. Il disastro di Linate è dunque il prodotto della politica affaristica della società, degli Enti Pubblici e degli uomini di governo.

Non possiamo chiudere la nostra denuncia del disastro senza considerare l'atteggiamento dei lavoratori. I lavoratori della SEA e i tecnici dell'Enav non hanno opposto alla linea affaristica e massacrante delle direzioni aziendali un'adeguata resistenza, pur conoscendo perfettamente la situazione di pericolo permanente in cui lavorano. Questo atteggiamento subalterno giustificato con l'argomento che prima di tutto bisogna preservare il posto di lavoro, impedisce ai lavoratori di

arginare la catena di omicidi bianchi che insanguinano i luoghi di lavoro; e non assicura d'altra parte la conservazione del posto di lavoro, che è sempre legata alla convenienza del padrone. Quindi i lavoratori aeroportuali, se non vogliono continuare a fare la fine del topo, debbono assumere una posizione indipendente, che sia in grado di difendere i propri interessi immediati, di respingere i diktat anti-sciopero usati per impedire ogni reazione operaia, di porre la sicurezza sul lavoro come obiettivo per chi lavora negli aeroporti e per chi viaggia. In pratica, per evitare disastri come questi, bisogna contrastare i piani della SEA, del Comune di Milano, dell'Enav, dell'Alitalia e del governo. Per fare questo bisogna adeguare l'organizzazione dei lavoratori, in primo luogo formando una organizzazione aperta che superi gli attuali steccati posti dagli organismi nati su base professionalistica. In secondo luogo adottando e praticando una ferma linea operaia inserita in una prospettiva anticapitalistica. In terzo luogo marciando verso il sindacato di classe.

Attuare il controllo diretto dei lavoratori sulle condizioni di lavoro e di sicurezza degli impianti, bloccando immediatamente le operazioni in caso di pericolo e fino alla rimozione dello stesso.

Milano 9/10/2001

2. Solidarietà con i lavoratori sanzionati ed inquisiti

La gabbia delle misure antisciopero si rompe con l'organizzazione di lotta autonoma permanente, classista.

Il 6 gennaio 2001 l'operaio della SEA Dario Comerio moriva fulminato mentre lavorava sulla pista di Malpensa.

Per protestare contro la morte del compagno di lavoro e per la tutela della sicurezza sul lavoro, il SULTA-CUB indiceva uno sciopero di quattro ore per il 19 gennaio 2001. All'agitazione aderivano numerosi

lavoratori, sfidando il solito “ordine di differimento” emanato dal Prefetto di Milano e Varese in base alla legge antis-ciopero.

Il 3 maggio 2001, il Prefetto di Milano decideva di irrogare ai lavoratori che avevano scioperato la sanzione di 600.000 lire, motivandola con il fatto che “le sfavorevoli condizioni di lavoro non giustificano l’inosservanza dell’ordinanza” di differimento dello sciopero.

A fine 2001, la Direzione Provinciale del Lavoro ha avviato la procedura esecutiva di pagamento della sanzione, nel frattempo aumentata a 610.000 lire per ogni lavoratore.

Per di più, alla fine di febbraio 2001, i lavoratori che avevano scioperato hanno saputo di essere indagati dalla Procura della Repubblica per “inosservanza di provvedimenti dell’autorità”. Questo procedimento penale non risulta archiviato, mentre lo sarebbe stato quello aperto a carico di Giorgio Fossa sulla morte di Dario Comerio.

L’ingiunzione di pagare 610.000 lire ed il procedimento penale in corso contro i lavoratori che avevano giustamente scioperato sono due strumenti utilizzati dal potere per colpire la dignità operaia ed imporre il dispotismo padronale: sono misure tipiche della legge antis-ciopero (la famigerata 146/90) e della più complessiva militarizzazione del lavoro.

La nostra Commissione Operaia denuncia dalla fine degli anni ’70 i metodi e la pratica di militarizzazione del lavoro, utilizzati dal padronato e dal suo potere statale per intimidire, ricattare, sottomettere in modo brigantesco, espropriare i lavoratori. Questa pratica è da tempo approdata al più selvaggio “illegalismo”, che calpesta impunemente le stesse leggi sul lavoro (come quella sulla sicurezza del lavoro, che negli aeroporti milanesi è spesso inesistente per i lavoratori e per i viaggiatori.).

Di fronte a questa brutale metodologia anti-operaia, noi chiamiamo i lavoratori ad agire come oggi si può e si deve fare, attuando azioni di lotta decisa, che esprima la volontà dei lavoratori di difendersi e di attaccare il padronato sfruttatore ed il suo potere militarizzatore.

A questo scopo, diamo ai lavoratori della SEA le seguenti indicazioni d’organizzazione e movimento:

1) Prima di tutto, va sottolineato che gli operai che hanno scioperato il 19/1/2001 contro la morte di Dario Comerio, rifiutando il decreto pre-

fettizio, ha fatto bene. Quest'esempio di lotta è il punto di partenza per farsi valere e difendere gli interessi comuni.

2) Bisogna proseguire su questa strada, unendosi, raggruppandosi, mobilitandosi contro le arroganti sanzioni antisciopero del Prefetto e le minacce penali, che offendono la dignità operaia. Su queste basi, si può e si deve richiedere la solidarietà delle altre categorie dei lavoratori.

3) Non pagare le sanzioni. Esigere il loro immediato ritiro e comunque impedire che il salario di chi lavora e lotta sia rapinato da queste sanzioni.

4) Dimostrare alla SEA, a tutto il padronato aeroportuale, alla Confindustria, al governo e ai loro reggicoda confederali, la volontà e la decisione dei lavoratori di difendere: il posto di lavoro, contro i licenziamenti di massa programmati da SEA, Alitalia e aziende varie; - la salute, l'incolumità e la vita contro la "scientifica insicurezza delle condizioni di lavoro" e le stragi sul lavoro, figlie del produttivismo e della flessibilità; -la dignità operaia contro il dispotismo padronale e la militarizzazione del lavoro; -gli interessi di classe contro quelli degli sfruttatori.

5) A questo scopo, usare i metodi più adeguati ed energici d'azione, anche il blocco degli aeroporti e dei servizi aeroportuali, senza farsi intimidire dalle misure antisciopero. Rafforzare a Linate e Malpensa l'organizzazione autonoma, sviluppando il Comitato di Lotta, primo passo verso la costruzione del sindacato di classe, per difenderci dallo sfruttamento capitalistico e costituire il più vasto fronte proletario.

6) Unirsi a Rivoluzione Comunista, per attaccare il sistema di potere parassitario, reazionario, militarizzatore e guerrafondaio della borghesia italiana ed affermare il potere dei lavoratori

Milano, 21 gennaio 2002

3. Sugli “esuberanti” all’Alitalia

Respingere i contratti di solidarietà. Esigere la riduzione dell’orario di lavoro e l’aumento del salario.

Rifiutare ogni logica di compatibilità con l’azienda, salvaguardando la propria autonomia professionale e organizzativa.

Rompere con ogni organizzazione sindacale e con ogni associazione di categoria che si subordina agli interessi dell’azienda.

Formare organismi di lotta proletaria nella prospettiva di un “sindacato di classe”.

La “sinfonia” è sempre quella: scaricare sui dipendenti ogni problema dell’azienda.

Dopo la vergognosa “intesa” del 23 gennaio, sottoscritta dai rappresentanti di governo Alitalia FILT CGIL UIL Trasporti FIT CISL UGL ANPAC UP ANPAV SINPA ATV, diretta a “sacrificare” i lavoratori al proclamato “sviluppo del sistema aeroportuale e del trasporto aereo”, i mercanti di forza-lavoro sono ora all’opera per stabilire entro il 15 febbraio le “riduzioni di salario” e le “rotazioni” a sostegno dell’Azienda. Lo strumento, con cui si intende ripartire l’alleggerimento del “costo del lavoro” a favore dell’Alitalia, è quello degli scellerati “contratti di solidarietà”: i congegni di “autorepressione” e di guerra interna tra lavoratori.

Nel “piano biennale” dell’Alitalia si parla di 2100 “esuberanti” (circa il 10% dell’organico comprendente, esclusi dirigenti e quadri, impiegati operai piloti tecnici di volo e assistenti di volo per un totale al 31 dicembre di 21.557). Quota questa che si sarebbe ridotta, secondo la direzione aziendale a 1700 circa a seguito del mancato turn-over. L’“alternativa”, posta dall’Alitalia ed accettata dai “firmatari” della “intesa”, è che i lavoratori si “autoriducano” lo stipendio e l’orario coi contratti di solidarietà altrimenti saranno eliminati gli “esuberanti”.

Bisogna respingere totalmente questa “alternativa” con tutti i presupposti sindacali e politici che vi stanno a base. Innanzitutto va contestato che ci siano gli “esuberanti” dichiarati dall’azienda. Gli “esuberanti” sono creati costantemente dalle aziende a seguito dell’uso di metodologie produttivistiche e di strumenti di flessibilizzazione del lavoro. Alitalia,

come gli altri gruppi, rimpiazza continuamente i dipendenti in pianta stabile con neo-assunti a termine e con manodopera usa e getta. Quindi gli “esuberanti” dichiarati dall’Azienda sono il “frutto” della sua “strategia”.

In secondo luogo va opposto senza mezzi termini che, quand’anche ci fosse temporanea “eccedenza” di forza-lavoro, non è giustificato e non si può ammettere che a pagarne le conseguenze siano i dipendenti, al posto dell’Azienda, perché i salari sono mezzi di sussistenza e sono peraltro erosi quotidianamente dall’aumento del “costo della vita”. Lo stipendio se lo “autoriducano” dirigenti e quadri! Pertanto questa “alternativa” va rifiutata e combattuta.

Gli aeroportuali e i lavoratori in generale non possono limitarsi a resistere al peggioramento in nome delle “competitività” aziendali, debbono salvaguardare la propria autonomia e affermare i propri interessi, ponendoli come principale e unica “compatibilità” professionale sociale e politica. Concludendo:

- 1) respingiamo i “contratti di solidarietà” e le soluzioni similari;
- 2) salvaguardiamo il posto di lavoro;
- 3) esigiamo l’aumento del salario e la riduzione della giornata lavorativa;
- 4) difendiamo la nostra dignità incolumità e salute;
- 5) piena iniziativa operaia contro le leggi antisciopero e il sanzionismo disciplinare;
- 6) rafforziamo l’autonomia organizzativa il collegamento e l’unione tra le varie categorie e tutti i lavoratori;
- 7) dirigiamo l’azione operaia contro il padronato, nonché contro le cricche di potere e di governo.

Milano, 12/02/2002

Parte V
Operai e potere

I problemi di organizzazione e di lotta
nello «Stato reazionario»

La formazione di organismi autonomi operai rappresenta un grande passo avanti nello sviluppo, *politico-sociale*, delle categorie in lotta. Il fatto, che un numero cospicuo di lavoratori si organizza fuori dei sindacati, rappresenta un indubbio progresso politico: un momento qualificativo di *autonomia operaia*. Questo va detto, e sottolineato, per avere la massima chiarezza sulla *dinamica operaia* attuale; e perché i limiti, *politici e organizzativi*, che la caratterizzano non ne facciano perdere di vista la *qualità* nuova rispetto allo scorso decennio: il rifiuto del vecchio mondo politico-sindacale.

Lo spirito di esclusivismo e di chiusura, *l'autoprotettivismo* più o meno esasperato di cui è carica o venata — a seconda delle circostanze — questa *dinamica*, non è un limite generale del movimento rivendicativo, ma un limite particolare, proprio della componente *professionalista* di questo movimento, anche se, per il momento, maggioritaria nel seno dello stesso. E la distinzione del movimento rivendicativo in due componenti o tendenze — la *professionalista* e la *classista* — non cancella la predetta *qualità*, ma ne misura solamente il grado.

Quindi il tratto fondamentale del *dinamismo operaio* attuale è e rimane il *carattere politico* della sua autonomia di movimento.

Organismi operai e Cobas

Questo carattere distintivo delle attuali lotte operaie autonome va tenuto presente sia per avere, come sopra detto, una corretta visione del *dinamismo operaio* nel suo complesso, sia per comprenderne le ten-

denze interne, che, in particolare, per definire il rapporto tra organismi operai e potere (tra autonomia operaia e Stato), che è l'aspetto più importante e decisivo per il presente e per il prossimo futuro del movimento. Ci occupiamo, ora, di questo aspetto; dando prima, per completezza, un rapido sguardo alle tendenze interne.

L'immagine di *Cobas* ribelli, fanatici dello sciopero e sprezzanti dei sindacati, è una immagine di comodo creata dalla stampa senza alcuna corrispondenza con la realtà. I *Cobas* operai non sono questa furia scatenata. Sono semplici organismi temporanei di sciopero; o, come si suol dire in termini operativi, forme *di movimento*. Essi sono imbevuti di professionalismo e seguono una logica *internista*, subalterna al sistema di potere. I *Cobas* esprimono l'esigenza di organismi protettivi di categoria, non potendo più (dal 1978 all'incirca) i lavoratori tutelare la propria forza-lavoro che fuori dai sindacati, confederali e autonomi. Ma non infrangono, né la rete sindacale, né i rapporti con le centrali sindacali. Essi mantengono, e come (si veda l'esempio dei *coordinamenti dei macchinisti uniti*), i loro rapporti con i burocrati sindacali. Quindi i *Cobas* non sono il *pericolo pubblico* n° 1, demonizzato dalla crociata anti-sciopero, bensì organismi provvisori e settoriali di movimento.

Pertanto, e con ciò chiudiamo lo sguardo gettato sulle tendenze, i *Cobas* non possono assurgere a modello di organismo operaio, da estendere e generalizzare a tutti i lavoratori, rappresentano una *forma di movimento* limitata, sul piano *politico e organizzativo*, che bisogna superare al più presto.

Autonomia operaia e Stato

Ciò detto, passiamo all'esame dell'aspetto menzionato. Gli organismi autonomi operai non possono rivendicare l'autonomia di movimento solo rispetto ai sindacati. Essi debbono rivendicarla e praticarla, prima di tutto, nei confronti del potere. *L'autonomia operaia* richiede, infatti, la completa indipendenza degli operai dallo Stato. E l'esistenza, lo sviluppo, di questa *autonomia* non è possibile e concepibile che come lotta contro lo Stato. Quindi il rapporto tra autonomia operaia e Stato è imperniato e poggia tutto sulla lotta reciproca: dell'una contro l'altro e viceversa.

Questo significa che l'autonomizzazione degli operai dal sindacato burocratizzato è *solo* un passo preliminare per la formazione degli organismi operai e che il vero banco di prova della solidità e sviluppo di questi organismi è la loro volontà e capacità di lotta contro lo Stato.

L'autonomia operaia ha carattere *politico non economico*. Non è decisivo che si sviluppino fuori dai sindacati un numero crescente di organismi operai. È decisivo che gli organismi operai si confrontino e scontrino con gli apparati di potere; che sappiano reggere il confronto-scontro, superando i settorialismi nel nome dei comuni interessi di classe. Quindi, volenti o nolenti, tutti gli esistenti organismi operai, *Cobas* compresi, sono indistintamente coinvolti nello scontro politico.

Rottura degli equilibri e ruolo delle forze organizzate

Il fatto *storico* effettivo è che la formazione di organismi autonomi operai ha rotto l'equilibrio esistente: il sistema delle *relazioni industriali* basato sul *negoziato ad oltranza* e sull'*autoregolamentazione*, imposti, nel periodo 1983-86, a tutti gli operai (pubblici e privati) da confindustria-governo-confederazioni sindacali. Il fatto *politico* dirompente è che un numero crescente di operai si solleva, ed è costretto per sopravvivere a sollevarsi, contro gli attuali insopportabili rapporti di sfruttamento. Questo è il fatto importante che ha impresso, ed imprime, come abbiamo osservato in precedenza, un nuovo ritmo, un nuovo marchio allo scenario sociale. Ora, quando nei rapporti sociali si rompe l'equilibrio esistente, tutto è rimesso al *giuoco* delle forze organizzate, alla forza dell'una e dell'altra parte: di chi si solleva e di chi domina.

Per quanto riguarda chi domina, ossia il padronato, lo *Stato reazionario*, che ne è lo strumento, dal 1980 in avanti, ha potenziato i meccanismi di coazione al lavoro, sia sul piano tecnico-produttivo (mobilità, flessibilità, ecc.), che su quello giuridico-sanzionatorio (disciplinarianismo, penalità, ecc.). Ed oggi, in definitiva, opera come *apparato militarizzatore*. Quindi la nuova forma Stato è attrezzata, preparata, determinata, a bloccare il movimento rivendicativo autonomo e a stroncare *l'autonomia operaia* con qualunque provvedimento anti-sciopero, repressivo, fino al pugno di ferro.

Per quanto riguarda chi si solleva, ossia gli organismi operai e i lavoratori attivi, questi sono molto consapevoli del *ruolo* e delle *intenzioni* dello *Stato reazionario*. Sanno, cioè, per esperienza quale *democrazia* questo Stato applica nei loro confronti (il ricatto, la precettazione, ecc.). Su questo versante non ci sono ombre o perplessità. Non hanno ancora, invece, nella loro totalità o maggioranza, una altrettanta consapevole e conseguente volontà di lotta contro questo Stato. E c'è, quindi, al loro interno pluralità di posizioni.

Per gettare sulla bilancia del confronto-scontro col padronato e con lo Stato il peso della loro forza organizzata, le categorie in lotta debbono dare maggiore ampiezza e politicità alla loro azione. Gli organismi autonomi operai, in particolare, debbono superare ogni chiusura di categoria, ogni senso di *neutralità o equidistanza* politica, perché ogni conflitto settoriale riporta al nodo di tutti i conflitti sociali: alla logica di supersfruttamento che impregna la politica statale. E, comunque, ogni limite posto alla lotta è un limite posto al suo successo. Pertanto i nuovi organismi operai, che vanno sorgendo, debbono svolgere fino in fondo, senza limitazioni, la ragione sociale e politica della lotta; elevando e sviluppando la propria azione rivendicativa settoriale, mediante *il fronte proletario*, in un processo di guerra sociale allo *Stato reazionario*.

Contro lo schiavismo tecnologico non basta l'organizzazione di categoria, occorre il fronte proletario

La volontà di resistere, di contrastare il supersfruttamento (la flessibilità, il produttivismo, il sottosalario, il disciplinarismo, in sintesi lo schiavismo tecnologico), che va diffondendosi tra gli operai, non deve rinchiudersi nell'ambito ristretto della categoria o restare prigioniera di steccati settoriali. Deve estendersi alle altre categorie, raggiungere dimensioni di massa, trasformarsi in volontà generale, organizzarsi in *fronte proletario*, perché così e solo così gli operai possono resistere e contrastare gli effetti dilaceranti dello schiavismo tecnologico e mirare a sottomettere le potenze della tecnica a servizio dell'uomo. Quindi ogni organismo autonomo operaio, ogni categoria in lotta, deve tendere, confluire, verso la più vasta e necessaria organizzazione: *nel fronte proletario*.

Chiariamo meglio la *ragione storico-sociale* di questa *necessità*, perché, senza una chiara visuale *storico-sociale*, non si può percorrere lunga strada. Il nuovo modello di società e di Stato, che si sono imposti in Italia e in Occidente negli anni ottanta, rappresentano un nuovo stadio nel dominio del capitalismo. Questo nuovo stadio, visto dall'angolazione operaia, può essere caratterizzato come *fine* dell'industria metalmeccanica e come *avvento* dell'industria mecatronica; ossia come trasformazione del lavoratore metalmeccanico in lavoratore elettronico. Orbene, come esso ha sconvolto e sconvolge, aggravandole, le condizioni di esistenza operaie; così ha reso, e rende, più instabile e vulnerabile il dominio borghese. Quindi gli organismi autonomi operai

non possono limitarsi a contenere il peggioramento generale indotto da questo modello di società; debbono andare oltre e trasformare la resistenza allo schiavismo tecnologico in guerra sociale con la prospettiva assoluta di infrangere i rammodernati rapporti di sfruttamento.

Lo scontro è globale

È vero che all'interno degli attuali organismi operai non c'è un approfondito dibattito sulla prospettiva politica. Questo è un limite evidente. Ma è altrettanto vero che al fondo di ogni discussione sul che fare; su ogni decisione di sciopero, iniziativa pratica, ecc., emerge prepotentemente — in modo diretto o indiretto — la questione della *direzione* di movimento, della *prospettiva* politica. Non si possono assolutamente scindere, come pretendono gli *operai professionalisti*, le rivendicazioni di categoria dalla lotta allo Stato, perché, come detto sopra, la politica statale si regge sulla logica di supersfruttamento e lo scontro è globale. Quindi è giusto, utile e necessario, sviluppare il dibattito sulla prospettiva politica; sviscerare i contrasti interni; portare fino alle logiche conseguenze le diversità di posizioni; per superare i limiti professionali, democratici, economicisti, che frenano gli attuali organismi operai, ed elevare il tiro del movimento rivendicativo.

Il *sistema Italia* e, con esso, il sistema imperialista, è nel pieno della tappa aggravata della crisi prolungata che lo appesta da 15 anni. La crisi di regime si è trasformata in crisi istituzionale. E, accanto a questa, si è venuta sviluppando una progrediente crisi sociale. Nel quadro interno e internazionale, che si è così determinato, assume un peso decisivo la volontà di lotta anti-statale degli operai e delle masse proletarie. Pertanto portare le forze attive della classe operaia su posizioni avanzate, di lotta offensiva, è determinante per il successo del movimento rivendicativo e basilare per l'attacco al potere borghese.

Avanguardie e Cobas

Dovere di ogni rivoluzionario e di ogni operaio d'avanguardia è cimentarsi in questo compito. Battersi all'interno degli organismi operai, affinché si affermi un orientamento politico classista e prevalgano giuste metodologie di azione, è una parte fondamentale di questo compito. Noi stiamo svolgendo già questo compito. Quindi si tratta di proseguire in maniera conseguente.

Chi si ostina a sostenere che la *politica* divide gli operai, ritenendo che

a unire siano soltanto gli obiettivi economici o, peggio ancora, i *concreti interessi di categoria*, intralcia, come i *Cobas*, l'autonomia operaia e, pur esaltando il movimento rivendicativo, ne pregiudica, in definitiva, l'incisività in quanto resta in posizione subalterna rispetto al sistema statale e ai sindacati. La *politica*, intesa come deve essere intesa — non come *affarismo* (è questa la politica governativa, democratica, riformista) ma come *indirizzo e pratica di classe* —, è l'unico *cemento* degli operai; inevitabilmente divisi o in concorrenza sul terreno economico. Questa *politica*, la nostra politica, non divide se non da chi si accoda al padronato o si china allo schiavismo tecnologico. Perciò, chi caccia la *politica di classe* dalle rivendicazioni operaie procede come il gambero: invece di andare avanti va indietro.

Illustriamo questa considerazione, esaminando rapidamente la lotta operaia più interessante del momento: quella dei *macchinisti uniti*. I macchinisti FF.SS. hanno attuato *all'unanimità, o quasi*, i due scioperi nazionali di luglio e di settembre 1987. Abbiamo visto che, alla partecipazione massiccia, si è arrivati dopo *adesioni sottoscritte* e assemblee. Sarebbe, però, sbagliato ritenere che *questa* partecipazione massiccia sia dipesa dalle *adesioni sottoscritte*, o dallo *spirito di qualifica*, e dalle comuni richieste economiche. In effetti ciò che ha spinto i macchinisti a muoversi è il forte disagio, il profondo malcontento, esistente nella categoria a *causa* della riorganizzazione produttivistica dell'Ente. L'esclusivismo o la chiusura dei *macchinisti uniti*, rispetto agli altri stessi ferrovieri, e la comune piattaforma (peraltro ancora da definire) non sono state che manifestazioni esteriori, la forma di estrinsecazione di questo disagio e di questo malcontento, modalità di azione. Per cui enfatizzare le *forme* del movimento sulle *ragioni* del movimento giuoca brutti scherzi, perché porta a scambiare gli effetti con la causa. E chi, come i *Cobas*, esalta l'esclusivismo di qualifica, non fa che esaltare i limiti del movimento dei *macchinisti uniti*: la gracilità organizzativa, il rispetto dell'autoregolamentazione, l'apoliticismo, ecc. Quindi, agendo tra i *macchinisti uniti*, o sostenendo la lotta dei *macchinisti uniti*, bisogna tra l'altro lavorare per debellare l'esclusivismo di qualifica, per superare l'apoliticismo, per giungere a una solida e stabile organizzazione autonoma dell'intera categoria; incominciando, intanto, nei prossimi giorni a definire in termini avanzati e anti-produttivistici la piattaforma rivendicativa.

A quest'ultimo proposito ci pare opportuno sottolineare che, nello *Stato*

reazionario, qualunque piattaforma operaia che si rispetti, non può non incappare, in un modo o nell'altro, nelle prescrizioni, divieti, *tetti*, ecc., della legislazione statale. Si pensi alla *legge finanziaria*: lo strumento con cui il governo pianifica l'annuale livello di ruberie ai danni dei lavoratori e finanzia profitto e rendita. Pertanto anche le piattaforme rivendicative vanno definite tenendo conto dei nessi tra condizione di categoria e situazione complessiva; e vanno, conseguentemente, inserite nel piano di attacco al blocco dominante parassitario. In altri termini debbono, imprescindibilmente, favorire l'allargamento del movimento rivendicativo, la trasformazione della lotta operaia in guerra sociale.

Conclusioni e prospettive

Da quanto abbiamo detto sin qui si possono trarre le seguenti conclusioni operative.

1°) Nel movimento autoprotettivo, di resistenza allo schiavismo tecnologico, sulle rivendicazioni strettamente professionalistiche, monetizzabili con una maggiore produttività, e, quindi, compatibili col nuovo assetto produttivo, debbono emergere e prevalere gli interessi comuni e le esigenze collettive, quindi le rivendicazioni unificanti, anti-meritocratiche, ecc. Pertanto all'interno degli organismi autonomi operai (e questo vale, ovviamente, per qualsiasi organismo di lavoratori) sulla componente professionalista deve prevalere la componente antiproduttivista. E, nel contrasto tra le due componenti, quest'ultima deve difendere la propria autonomia per mantenere o assumere la direzione del movimento. *La difesa operaia* è solo possibile come momento interno e inseparabile della lotta offensiva allo schiavismo tecnologico.

2°) Il mantenimento e lo sviluppo dell'autonomia *operaia* dai sindacati, padroni e Stato, richiedono un indirizzo e una pratica classista; una condotta solidale, anti-capitalistica e anti-statale. Pertanto gli attuali organismi autonomi operai debbono ripulirsi di ogni spirito esclusivistico, di ogni pregiudizio democratico, di ogni *politicismo* subalterno (di cui *l'apoliticismo* è la forma più comoda); e marciare più spediti e più decisi nell'estensione progressiva dell'organizzazione autonoma all'intera categoria in lotta e a tutti i settori in lotta, per formare il più vasto *fronte proletario*: livello di organizzazione di massa necessario a combattere in modo efficace lo schiavismo tecnologico e a soddisfare i bisogni di sopravvivenza della massa dei lavoratori.

3°) Il nuovo ordine di sfruttamento e di repressione, da noi definito *schiaivismo tecnologico* sul piano economico-produttivo e *Stato reazionario* su quello politico-istituzionale dell'organizzazione del potere di classe; questo nuovo ordine di sfruttamento e di repressione impone agli operai (e a tutti i proletari) un nuovo — più esteso e capillare — e più forte, del passato, livello di organizzazione e di lotta, perché questo nuovo ordine, basandosi sulla trasformazione del tempo di vita in tempo di lavoro (flessibilità), investe e coercisce ogni aspetto e ogni momento del ciclo vitale della forza-lavoro. È sfruttamento e repressione totali. Pertanto le nuove leve operaie debbono costituire, verificandolo alla luce dell'esperienza pratica di lotta, il livello di organizzazione necessario ed accettare il nuovo livello di scontro con consapevolezza e decisione, senza paura dei costi che esso comporta.

4°) Nella non breve storia della classe operaia ci sono stati periodi bui e periodi luminosi. Periodi in cui la classe operaia ha subito pesantemente lo sfruttamento e periodi in cui essa lo ha combattuto energicamente. Periodi in cui gli operai si sono fatti trascinare dal carro industriale e periodi in cui essi ne hanno frenato la corsa frenetica cedendo a migliori condizioni le proprie energie. Lo schiaivismo tecnologico apre il periodo della dipendenza totale della forza-lavoro al capitale. E, al contempo, e per converso, dell'antagonismo totale, tra padroni e operai, sul terreno della produzione e su quello della riproduzione sociale. Pertanto ogni lotta rivendicativa, posta in essere da questa o quella categoria o gruppo di operai, deve permearsi di questa visione globale dei problemi operai. Conseguentemente la *lotta operaia* deve articolarsi come momento della strategia di classe ed ispirarsi alla tattica della lotta offensiva perché solo così può incidere sull'ordine del supersfruttamento e della militarizzazione.

5°) Ricordiamo che Lenin, 70 anni fa, aveva avvertito che la società imperialistica, allora impiantata da poco, sarebbe stata un finale catastrofico di orrori (vedi *L'imperialismo fase suprema del capitalismo*). Lo schiaivismo tecnologico è distruzione organizzata di ogni base umana di vita, ovvero produzione crescente di catastrofi sul piano locale, nazionale, planetario. Da questa società non si esce senza lotta offensiva, senza guerra sociale, senza rivoluzione. Ed è ipocrita *piangere il morto*.

(da *Rivoluzione Comunista* n. 6 del 30/9/1987)

INDICE

Presentazione	pag. 2
Parte I: Luciano Schielmann 1953-2002	3
Parte II: Luciano, avanguardia politica. I documenti del nucleo promotore per la costituzione del sindacato di classe (novembre 2001 febbraio 2002)	8
- Bilancio di un ciclo di lotte e nuove prospettive davanti ai lavoratori aeroportuali	8
- Non vendere la vita per un salario: perché altrimenti la prossima “fossa” è solo questione di tempo	14
- Fossa assolto: condannati i lavoratori!	17
- Lotta di classe per difendere gli interessi dei lavoratori	19
- Solo l’iniziativa, la capacità di organizzazione e di lotta possono garantire il diritto di sciopero	20
Parte III: Documenti sulla pratica dispotica della Prefettura e della SEA	27
- La sanzione del Prefetto di Milano	27
- La contestazione di addebito della SEA del 13.12.01	28
- Il fonogramma dei servi sindacali	29
- La risposta pubblica di Luciano	29
- La sospensione di 10 giorni	31
Parte IV: I documenti elaborati con la Commissione Operaia di Milano	32
- Il disastro di Linate figlio dell’affarismo	32
- Solidarietà con i lavoratori sanzionati ed inquisiti	34
- Sugli «esuberanti» all’Alitalia	37
Parte V: Operai e potere. I problemi di organizzazione e di lotta nello «Stato reazionario»	39

Luciano Schielmann 1953-2002

Il compagno Luciano Schielmann è morto nel pomeriggio del 4 marzo 2002, travolto da un'automobile lanciata a folle velocità, mentre percorreva in bicicletta la strada di Molinazzo, vicino a casa sua. Poche ore dopo, come ogni lunedì sera, dovevamo riunirci con lui, per discutere l'ultimo documento che stava elaborando per il "*Nucleo Promotore per la costituzione del Sindacato di Classe*" alla SEA. Luciano aveva solo 48 anni.

Era operaio addetto alla pulizia degli aerei sul "*piazzale*" dell'aeroporto di Linate e per decenni è sempre stato in prima fila nelle lotte, approfondendo ogni energia nella costruzione dell'organizzazione autonoma operaia. Luciano aveva costituito sul suo posto di lavoro - dopo il *commissariamento* del SULTA Lombardia da lui animato - il "*Nucleo promotore per la costituzione del Sindacato di Classe*", che segnava il suo passaggio da avanguardia operaia, conosciuto e stimato in tutta Italia, ad avanguardia politica.

La morte lo ha colto nel momento di massimo impegno, togliendo ai suoi compagni di lotta e alla classe operaia milanese un "*capo*" esperto e fidato; ed alla nostra organizzazione un apporto vivo, una forza in movimento, un'avanguardia politica proletaria appassionata e capace.

I giovani e gli operai di avanguardia prendano esempio da Luciano, dal suo impegno risoluto, dal suo odio per lo sfruttamento e per gli sfruttatori, dalla sua fiducia nella capacità di lotta e rivoluzionaria del proletariato, della sua fiducia ed azione per il comunismo.

Al suo funerale, sabato 9 marzo 2002, erano presenti centinaia di lavoratori, colleghi e compagni, venuti da Milano e da tutta Italia, che lo hanno salutato a pugno chiuso, stringendosi vicino alla sua compagna di vita e di lotta alla SEA.

Non ti dimenticheremo, compagno Luciano Schielmann.