

Bassolino, Benvenuto, Patrucco, Signorile e Trentin a «l'Unità»

Quali nuove regole per gli scioperi nei servizi pubblici?

Auto-regolamentazione unica e referendum «Un altoforno non si ferma mai, facciamo lo stesso anche in un ospedale»



Trasporti, sanità, scuola come tutelare i cittadini



Antonio Bassolino

Ormai c'è una trattativa aperta per la revisione dei codici di autoregolamentazione del diritto di sciopero. Per ora nei trasporti. Ma gli stessi sindacati confederali hanno già annunciato la possibilità di estendere l'iniziativa a tutti i servizi pubblici: addio, al tempo, è in gioco il delicato equilibrio tra un diritto essenziale dei lavoratori e la qualità della vita della gente. Si apre, quindi, una fase nuova. Antonio Bassolino, responsabile dell'Ufficio lavoro della Direzione del Pci, ha il merito di aver lanciato il sasso nello stagno con una proposta coraggiosa, pubblicata la settimana scorsa da l'Unità. Riprendiamo qui la discussione con i contributi di ministri dei Trasporti, Claudio Signorile; di Bruno Trentin, segretario della Cgil; di Giorgio Benvenuto, segretario generale della Uil e di Carlo Patrucco, vicepresidente della Confindustria.



Claudio Signorile

Allora, ci si muove nella direzione giusta? **BASSOLINO** — Il caos dei giorni passati nei trasporti ci ha chiamato tutti al coraggio di scelte nuove. La presenza di più codici di autoregolamentazione del diritto di sciopero non ha impedito l'arbitrio di una parte. Ecco perché la mia proposta: procedere alla unificazione dell'autodisciplina sindacale e chiamare i lavoratori interessati ad esprimersi su di essa con un referendum. È importante che questa proposta abbia avuto un'eco, cioè che si avverta la necessità politica di salvaguardare l'insopprimibile legittimità del conflitto sindacale e, al tempo stesso, i fondamentali diritti del cittadino-utente. Sono convinto che regole democratiche nuove possono far convivere l'uno e l'altro diritto nei trasporti come su tutti i servizi collettivi. Le regole debbono valere, però, anche per le controparti: aziende e governo. Non dimentichiamo che gran parte dei problemi di oggi sono il frutto della presenza di codici di autoregolamentazione diversi, proprio il ministro Signorile ha ratificato.



Bruno Trentin

SIGNORILE — Ma io non potevo fare diversamente. È evidente che l'autoregolamentazione se la dà, appunto, autonomamente ogni singolo soggetto sindacale. E nei trasporti i soggetti sindacali sono più di uno. Ma quando è apparso evidente che uno dei codici — quello degli autonomi — consentiva arbitrii, perché non è stata data la disdetta? **SIGNORILE** — Sarei stato un folle: così gli autonomi avrebbero avuto campo libero per scorriere ancora peggiori. Del resto, tra il codice di autoregolamentazione dello sciopero firmato dai sindacati confederali e quello degli autonomi non c'è poi tanta differenza.



Giorgio Benvenuto

TRENTIN — E no, caro ministro, la differenza c'è. Anche se scostamenti possono essere fonte di caos. E lo abbiamo visto in questi giorni. **BASSOLINO** — Sarà anche piccola la differenza, ma permettere che si apra una vertenza con uno sciopero di 4 notti consecutive mi sembra francamente incredibile. Il ministro dei Trasporti può e deve pretendere che valga un'unica regola del gioco. **SIGNORILE** — Sono talmente d'accordo che ho già chiamato tutte le parti sindacali al tavolo di trattativa per un nuovo e unico codice. L'avevo soltanto detto a quelle vecchie regole non sono state proprio fallimentari. Negli ultimi due anni hanno consentito, anche se con risultati più o meno tangibili a seconda che si trattasse di sindacati confederali o autonomi, di ridurre drasticamente la conflittualità in un settore così delicato. È proprio perché questa esperienza è stata compiuta che oggi è matura la revisione e l'unificazione delle regole. Sono d'accordo anch'io: in tutti i servizi essenziali non facciamoci illusioni: nessun codice è in grado di per sé di eliminare la conflittualità; serve a ridurre i disagi per l'utente. Il problema vero, allora, come ridurre il conflitto: fare in modo, cioè, che una vertenza non parta inevitabilmente con lo sciopero, ma abbia nello sciopero un elemento di crisi del rapporto sindacale. Certo, ciò impone a tutte le parti in causa il rispetto di regole rigorose prima e durante la gestione delle vertenze.



Carlo Patrucco

TRENTIN — Si impone ormai una svolta nelle relazioni sindacali per i servizi collettivi. Non possiamo ignorare che nei trasporti, così come nella sanità, ci siamo trovati di fronte a forme di lotta inutilmente vessatorie per l'utente, decisamente sproporzionate e con conseguenze imprevedibili. Ma dobbiamo dire anche un'altra verità: questi comportamenti spesso sono scatenati, se non addirittura fomentati, da atteggiamenti irresponsabili delle controparti pubbliche. Penso alla vicenda incredibile degli ospedali romani: non c'è stata una sola branca dell'amministrazione che si sia mostrata responsabile nei confronti del bene pubblico, anzi sono state prese decisioni così contraddittorie e ambigue che sembrava-



Accordo per gli aerei, voli regolari In vista altri blocchi degli autonomi

Natta ribadisce la necessità che si segua un itinerario democratico per la formazione delle future norme di autodisciplina sindacale - Sul ricorso ad un'eventuale legge comune necessari ulteriori approfondimenti

ROMA — È stata disinnescata un'altra mina che minacciava gli spostamenti estivi degli italiani. Venerdì notte, dopo una trattativa estenuante partita alle due del pomeriggio e andata avanti fino alle 5 di mattina, è stato raggiunto l'accordo per i dipendenti di terra degli aeroporti. Quindi da oggi voli regolari. Dopo la decisione dei sindacati confederali di lanciare una «tregua estiva» per aerei e traghetti da e per le isole prosegue, intanto, la discussione sull'autoregolamentazione degli scioperi. In questa pagina pubblichiamo una tavola rotonda organizzata dall'Unità. Il segretario del Pci, Alessandro Natta è tornato interessato alla nuova posizione dei comunisti. La proposta avanzata da Antonio Bassolino che prevede l'unificazione dei codici di autoregolamentazione sulla quale dovrebbero esprimersi i lavoratori con un referendum. Alcuni giornali hanno dato interpretazioni forzate delle posizioni del segretario comunista e a queste interpretazioni si riferisce il sottosegretario Savino Melillo, liberale, il quale si dice interessato alla nuova posizione dei comunisti. Natta ha insistito sul fatto che nella formazione delle future norme di autodisciplina sindacale si segua un itinerario democratico, senza escludere poi il ricorso ad una legge sulla cui opportunità, in ogni caso, sono necessari riflessioni ed approfondimenti. Dal versante sindacale il segretario della Cgil, Antonio Pizzinato, ha insistito ieri perché l'adesione si giunga ad un codice unico di autoregolamentazione e non solo nei trasporti. Chi deciderà di non rispettare questa autodisciplina sindacale «non dovrà essere considerato controparte nella trattativa». «L'iniziativa della tregua estiva» — ha detto Pizzinato

— sta dando i suoi risultati. È stato raggiunto l'accordo per gli autotrasportisti e per i dipendenti di terra dell'Alitalia e degli aeroporti di Roma. Bisogna andare avanti su questa strada, il prossimo obiettivo è il contratto per i lavoratori del settore marittimo. È necessario che si proceda su due piani: la nuova autoregolamentazione unica e regole nuove per i negoziati. A questo proposito il segretario della Cgil lancia un appello a tutte le forze sociali, ai ministri, alle aziende perché facciano tutti quanti la loro parte. La regolarità estiva dei trasporti rimane sotto il tiro dei sindacati autonomi delle ferrovie che hanno proclamato altre quattro notti consecutive di sciopero dal 13 al 17 luglio; dal 20 al 24 e dal 27 al 31 luglio alle 21 del 1° agosto. L'11 si asterranno dal lavoro i dirigenti del movimento della stazione di Firenze di Santa Maria Novella. Lo sciopero notturno è indetto dalla Fisas. Domani i dirigenti di questo sindacato vanno da Signorile che li ha convocati per tentare di evitare in extremis un altro black out per i treni. E martedì dovrebbero incontrarsi con lo stesso ministro e i leader confederali per un primo esame tecnico della possibilità di unificare i codici di autoregolamentazione. C'è, quindi, ancora un margine di manovra per scongiurare lo sciopero di metà luglio. Ma gli autonomi della Fisas sono piombati in questi giorni in un clima di assoluta incertezza dirigenziale che potrebbe ostacolare la ricerca di una qualche presa di distanza da atteggiamenti sindacali barriercati. Ieri si è concluso a Chianciano con una clamorosa spaccatura al vertice il congresso di questo sindacato autonomo. Sono stati eletti due se-

gretari che ora si accusano a vicenda di essere usurpatori della carica. Una parte del congresso ha dato il suo voto ad Antonio Papa, segretario di un «pezzo» della Fisas, quel Saps, sindacato del personale di stazione, che ha mandato in tilt le ferrovie una settimana fa e che vorrebbe bissare l'esperienza a metà mese. Papa ha l'appoggio della sua organizzazione, di quella dei macchinisti e degli addetti alle navi. Contro un'altra decina di sigle autonome organizzate dalla Fisas che hanno concentrato i loro voti su Cassio Pietrangeli, il leader che per anni è stato alla guida del sindacalismo autonomo dei trasporti. I due segretari hanno fornito alla stampa contenuti diversi con la notizia dell'elezione accusandosi reciprocamente di oscure manovre. L'accordo per i dipendenti di terra degli aeroporti chiude una vertenza aspra. L'intesa interseca circa 20 mila lavoratori e prevede un aumento di 85 mila lire in tre anni a partire dal primo gennaio '86 ed un aumento «mobile» legato alla produttività. Per il momento è stata girata la questione dell'orario di lavoro su cui in un primo tempo si erano verificate le frizioni più acute. Se ne riparerà a settembre. Lo scioglio è stato superato concordando di comune accordo una commissione paritetica che avrà il compito di analizzare la situazione delle singole realtà di lavoro e che riferirà alla fine dell'estate. Il segretario della Fil-Cgil Luciano Mancini ha detto di essere soddisfatto per l'accordo raggiunto. La prossima settimana parte il negoziato per steward ed hostess che però non dovrebbe presentarsi, dicono i sindacati, le stesse difficoltà che si sono avute per il personale di terra.

no voler proprio far salire la tensione. E in questo modo che tutto diventa ingovernabile. Quindi, regole sì, ma soprattutto occorre rimuovere le cause vere del conflitto. È lo scorporo soltanto che crea un sistema di relazioni sindacali trasparente, serio, efficace. Cominciamo col dire che deve finire una buona volta l'andazzo per cui basta gridare e fare più danno per sedersi per primi al tavolo di trattativa. **PATRUCCO** — Già, dobbiamo pur chiederci perché questi esplosivi scoppiano. Perché si accende così nella pubblica amministrazione e meno negli altri settori. La risposta è semplice: i sindacati hanno avuto interlocutori con una cultura di relazioni sindacali che ha illimiti tremendi. Quante volte abbiamo sentito i leader delle confederazioni lamentare di essere stati scavalcati da questo o quel ministro con un po' di demagogia e l'arguzia di qualche manciò? Questi comportamenti non solo danneggiano la gestione del bene pubblico, ma innescano processi di corporativizzazione pericolosi per tutta l'economia. E non solo per l'economia. Ricordiamoci l'elemento di crisi del rapporto sindacale. Certo, ciò impone a tutte le parti in causa il rispetto di regole rigorose prima e durante la gestione delle vertenze. **TRENTIN** — Non sarò io a negare che ci siano stati comportamenti delle aziende pubbliche all'insegna dell'irresponsabilità. Ma insisto: così come ieri è stato obbligato il passaggio dei diversi codici, oggi l'unificazione dell'autoregolamentazione è la condizione essenziale per andare a una gestione più lungimirante dell'insieme dei rapporti sindacali. L'autoregolamentazione, cioè, può ora stare assieme a norme pattizie, come si chiamano, che impegnino i sindacati e le aziende. Si potrà anche essere in disaccordo, ma almeno si saprà su cosa e perché si determina un contrasto. Questo passo in avanti consente di superare positivamente un vecchio dilemma: inserire o meno il codice di autoregolamentazione all'interno del contratto di lavoro. Io credo che ciò ora sia possibile. E rappresenti anche la soluzione più valida, perché così le nuove regole acquisiscono valore erga omnes, cioè valgono per tutti. Dico, però, di no alle sanzioni. Ma per chi si sottrae al rispetto di questo codice deve scattare una conseguenza ben più cogente: la perdita automatica della propria rappresentanza contrattuale. Siamo entrati in un terreno da tempo considerato minato: con quali strumenti rendere efficace un nuovo assetto delle relazioni sindacali nel sistema pubblico: sanzioni, inserimento nei contratti o legge? **PATRUCCO** — Voglio dire una cosa, anche se so che fa scandalo. Negli Stati Uniti, dove l'amministrazione pubblica funziona, la sanzione arriva fino al licenziamento. Ricorderete l'episodio clamoroso dei controllori di volo americani mandati a casa da Reagan perché scioperando non assicuravano un servizio rispettato. Una amministrazione che non vuole subire i ricatti così fa. E fa anche la formazione professionale per il suo «esercito» riserva. Possibile che anche in Italia, dove abbiamo tanti giovani disoccupati, non si possa battere questa strada? **TRENTIN** — Insomma, vuol che lo Stato addestri i crumiri? **PATRUCCO** — Non ho parlato di crumiri, ma di come garantire la funzionalità dei servizi essenziali. **TRENTIN** — Fatto è che l'Unità

potrebbe titolare questo passaggio della discussione: «Crumiraggio e nuove tecnologie». **PATRUCCO** — Insomma, il problema si deve risolvere o no? Quanto alla questione legge o non legge, è chiaro che l'autonomia delle parti va rispettata, e quindi escluso un intervento d'imperio. Piuttosto, la soluzione potrebbe essere in una legge che recepisce quanto è stato pattuito dalle parti, e che subisce supramente erga omnes, così come è stato fatto per dare valore generale alla scala mobile. **BENVENUTO** — Guardiamo la situazione con realismo. Se dobbiamo parlare di autoregolamentazione, è chiaro che ognuno si autodisciplina come crede. Potremmo anche arrivare a un unico codice, ma ciò non ci esime dal nodo politico di una evoluzione dell'autoregolamentazione in direzione di nuove norme contrattate e vincolanti per l'una e l'altra parte. **TRENTIN** — C'è, comunque, una distinzione da fare, anche nell'ipotesi che sia un contratto a dare validità erga omnes a nuove norme che disciplinano l'esercizio dello sciopero. Perché questo è un diritto che appartiene anche al singolo individuo, almeno quando non c'è un sindacato di Stato. E mi sembra pure paradossale o puramente demagogico il sostenere, come ha fatto anche il mio compagno di partito Lucio Libertini, la soluzione — a mio avviso autoritaria — di una regolamentazione per legge del diritto di sciopero. Per giunta, attaccando poi, con le stesse invettive dei sindacati autonomi, l'eventualità di una decisione, assunta democraticamente dai sindacati confederali, tesa ad assicurare per un determinato periodo, e di fronte a circostanze davvero eccezionali, il funzionamento dei servizi collettivi di primaria importanza e la salvaguardia degli interessi dell'utenza po-

polare, che un sindacato di classe deve riuscire a tutelare con lo stesso scrupolo con il quale difendono i rivendicazioni dei lavoratori dipendenti. **BENVENUTO** — Questo è il punto. L'obiettivo di una svolta nel rapporto tra i lavoratori e gli utenti chiama il sindacato a non limitarsi alla difesa dei soli interessi più immediati dei propri associati, ma a farsi carico degli interessi più generali della collettività. **BASSOLINO** — Il tema è tanto controverso quanto delicato. Io sono convinto che la strada giusta sia quella che porta al rispetto dei beni universali della collettività, quali sono i trasporti, la sanità e la scuola. Su questa strada si rafforza lo stesso diritto di sciopero, perché quando poi lo si esercita si ha più consenso e maggiore efficacia. Per questo ho presentato la mia proposta come alternativa sia alla «democrazia impotente», come la chiamano, che subisce supramente arbitrii e irresponsabilità, sia all'obbligo per legge, che solleva delicati problemi sindacali, politici, istituzionali e persino di diritti individuali (il singolo che non si riconosce in quella disciplina d'autorità diventa forse un «memico»). Ciò che conta è che tutto si sviluppi attraverso un sicuro itinerario democratico. Dunque, consenso e democrazia reale. Per questo ho parlato di un referendum a cui giungere utilizzando questa tregua estiva per soluzioni più avanzate nell'insieme dei più grandi servizi civili. **TRENTIN** — D'accordo. Se lasciamo passare il momento, avremo perso una occasione preziosa... **PATRUCCO** — La scelta della tregua fatta dalle organizzazioni confederali l'ho apprezzata. Ma non vorrei fosse solo una mossa tattica, solo perché in questo momento a scioperare sono gli altri, gli autonomi. **TRENTIN** — Non è vero. La nostra iniziativa punta a relazioni

sindacati innovativi nei servizi pubblici: definiamo i tempi del negoziato, le tappe intermedie e, perché no, anche come assicurare la gestione dei servizi fondamentali che non dovrebbero mai venir meno, neanche quando si sciopera. **BENVENUTO** — È possibile così far evolvere i codici di autoregolamentazione nella direzione di norme vincolanti per entrambe le parti dentro la contrattazione. Nell'industria a ciclo continuo è esperienza consolidata. **PATRUCCO** — E quelle norme prevedono delle sanzioni. **TRENTIN** — È vero, ma sono di carattere contrattuale, impegnano i soggetti collettivi, i sindacati e le aziende che firmano gli accordi, non l'individuo, il singolo lavoratore. Insomma, nei nuovi contratti dei servizi pubblici, potrebbero essere inserite norme che regolano, ad esempio, la presenza di un certo numero di lavoratori in un ospedale così come avviene per le cosiddette «comandate» ad un altoforno siderurgico o al cracking di un petrochimico? **TRENTIN** — Esattamente. Perché un ospedale non deve forse funzionare 24 ore su 24 come un altoforno? Per l'altoforno è il sindacato autonomamente a disporre, nel corso di uno sciopero, quanti e quali lavoratori debbono garantire la salvaguardia degli impianti. E così può avvenire per i servizi pubblici essenziali. Il problema, comunque, potrebbe considerarsi risolto solo se tutti i sindacati, confederali e autonomi, accettassero le nuove norme. Ma in caso contrario? **TRENTIN** — Non a caso stiamo parlando di norme pattizie, come si dice in gergo. Nel senso che chi si sottrae a quanto contrattato non può logicamente vedersi riconosciuta una qualche rappresentanza contrattuale. E fuori, ma da tutto. **BENVENUTO** — Anche questo del rapporto con i sindacati autonomi è un nodo politico da sciogliere. Con chi è effettivamente rappresentativo noi confederali un rapporto dobbiamo averlo, ma noi abbiamo il sindacato autonomo dei bancari: in questo caso, anche con risultati contrattuali positivi, come è avvenuto con l'apertura degli sportelli bancari di pomeriggio. Anche il settore pubblico ci sono specificità e tradizioni che non si possono ignorare. Un rapporto è cominciato con i ferrovieri autonomi proprio in questi giorni per l'unificazione dei codici di autoregolamentazione. Certo, un rapporto nella chiarezza, che tagli i ponti — contrattuali e politici — con chi si rende responsabile di trasgressioni o rifiuti di riconoscere alcuni standard minimi di diritti collettivi. **E il referendum?** **BENVENUTO** — Questa battaglia passa naturalmente attraverso il referendum che sempre più si configura come un moderno strumento di democrazia sindacale. Ma ha ragione Bassolino, non può essere limitato a un solo settore, deve bensì coinvolgere il complesso dei servizi pubblici essenziali: dai trasporti agli ospedali. Altrimenti sarebbe difficile anche per noi. Non dimentichiamoci il rischio dello scavalco. Quanto danno, ad esempio, hanno fatto gli applausi spericolati ai medici che scioperavano senza alcuna autoregolamentazione? **TRENTIN** — Di esempi se ne possono fare tanti. È facile scovare i sindacati confederali senza una piattaforma seria e chiedendo solo dei soldi. Tanto più quando poi si trova una pubblica amministrazione convulsa. E anche a queste prassi che si deve porre la parola fine. Il referendum su queste scelte più di fondo creerebbe una situazione diversa. L'occasione della riunificazione dello sviluppo contrattuale dei codici di autoregolamentazione deve comunque servire non solo ad aprire un rapporto nuovo e corretto. E il sindacato di autonomi, ma anche con tutte le forme associate degli utenti. Anche questo è un fattore potente di consenso: penso, ad esempio, al Tribunale dei malati e al contributo che questa associazione può dare alla soluzione positiva della gestione di un ospedale durante lo sciopero. Noi su questa strada ci sentiamo impegnati. Ma può dire altrettanto la nostra controparte? Non vorrei, cioè, che la crisi del governo si trasformasse in un colpo di mano per sottrarre al confronto contrattato affidabili e consapevoli delle proprie responsabilità. **SIGNORILE** — Sono d'accordo, la crisi non può essere l'alibi per il disimpegno. Questo rischio indubbiamente c'è. Ma un governo in crisi ha comunque compiti di ordinaria amministrazione. E il funzionamento della macchina pubblica è ordinaria amministrazione a cui non ci si può sottrarre.