



Prodi replica a Cofferati: la legge sulla rappresentanza è bloccata da 423 emendamenti

## «Scioperi-caos, è anche colpa del Parlamento»

### Palazzo Chigi: entro luglio la verifica del patto sociale

ROMA. Il governo è consapevole dell'urgenza di regolare la rappresentanza sindacale e il conflitto, e i ministri, segnatamente Treu e Burlando, hanno fatto la loro parte. Chi non può dire altrettanto è il Parlamento. Così il presidente del Consiglio, Romano Prodi, ha difeso a catenaccio l'esecutivo dalle pallonate di Sergio Cofferati che l'aveva accusato di fare il notaio. Passando, a sua volta, la palla alle Camere.

«Abbiamo approvato un decreto legislativo che per la prima volta ha definito le regole per la rappresentanza del pubblico impiego - ha spiegato Prodi - e contribuito ad elaborare il testo del disegno di legge sulla rappresentanza sulla base della proposta del ministro Treu. Lavoriamo per accelerare l'esame dei 423 emendamenti proposti: questo rallenta molto il lavoro ma il nostro impegno è di andare avanti». Ed è stato il ministro Burlando a far partire il tavolo a tre per la concertazione nei trasporti: «Anche noi siamo interessati a superare l'eccessiva frammentazione sindacale che provoca un forte disagio agli utenti, in

particolare in vista del Giubileo». Prodi ha confermato che la verifica dell'accordo del 23 luglio comincerà prima della fine del mese e che i trasporti verranno associati alla discussione del tavolo a quattro per lo sviluppo e l'occupazione al Sud presso la presidenza del Consiglio.

«È un sistema, quello dei trasporti, messo sotto accusa soprattutto dal confronto con gli altri paesi - ha detto ancora il presidente del Consiglio - Servono cambiamenti del tutto radicali. Abbiamo già compiuto atti coraggiosi per porti, aerei e aeroporti. Continueremo: non sono disposto a trascurare nessuna battaglia. Ma bisogna anche saper dire quei no che la classe politica in passato non ha mai saputo dire».

Ci sono vincoli precisi di bilancio che impongono scelte nette: il governo indicherà con autorità le grandi opere, i grandi corridoi, i viali da garantire. Rimuovendo il campo da due equivochi: che nuove infrastrutture siano comunque positive, mentre vanno fatte laddove c'è una domanda adeguata, non esistono soluzioni alternative o si ac-

certano incompatibilità ambientali; che siano positive perché danno lavoro nei cantieri mentre va attivata occupazione stabile nella gestione delle opere e dei servizi costruiti, in grado a loro volta di innescare sviluppo.

Anche Sergio D'Antoni ha portato la sua ricetta per ridurre la conflittualità nei trasporti. Anzi due: una moratoria degli scioperi nel 2000 e l'estensione del modello Alitalia a tutte le aziende del settore. «Serve un patto per le regole - ha insistito il leader della Cisl - accompagnato però da un modello di partecipazione dei lavoratori alla gestione dell'azienda sul modello di quello che ha dimostrato di funzionare bene in Alitalia». D'Antoni è fiducioso che su questa proposta si possa arrivare a un accordo con le sigle più piccole. Martedì Cofferati aveva espresso l'opinione contraria: «Se e come comprare azioni resta affidato al singolo lavoratore, che decide come investire i suoi risparmi. Ma il sindacato deve rimanerne fuori». Sul tavolo generale di concertazione nei trasporti in mattinata era interve-

nuto anche il sottosegretario Soriero: «Ricordo che è stato proprio il ministero ad attivarlo. Alla Cgil chiedo se il problema della frammentazione delle sigle sindacali, oltre che problema nostro, del governo, non sia anche problema suo».

Nel tracciare un bilancio a caldo della Conferenza nazionale dei trasporti, definita nelle conclusioni da Prodi «importanti ed esaurienti» come il documento presentato che

sarà la base del nuovo Piano nazionale, il ministro Burlando ha sottolineato che se «è riuscita a far emergere il tema della concertazione per risolvere i conflitti sindacali ha centrato uno degli obiettivi principali che si era posta», oltre a quello di aprire il confronto. Sollevato anche nella sua relazione con la proposta di cercare un patto tra aziende e sindacati, il problema, secondo Burlando, riguarda comunque in gran



### Costa: al Sud servono grandi reti

«Il Mezzogiorno è una questione centrale: o il nostro Paese riesce a unificarci, o ha perso la sfida: lo ha detto il ministro dei Lavori Pubblici, Paolo Costa, alla Conferenza nazionale dei trasporti dove ha ricordato che occorre spostare l'attenzione dalle infrastrutture come opere in sé, alle infrastrutture come strumento di sviluppo. «Nel caso dei trasporti - ha sottolineato - bisogna passare dai mercati locali protetti a mercati a più dimensioni; questi infatti rappresentano un'occasione per il Mezzogiorno di essere luogo di produzione che vende in tutto il mondo». Per creare questi mercati servono opere mirate e grandi reti stradali e autostradali. Le priorità, secondo il ministro, sono quindi al momento la Salerno-Reggio Calabria («assurta a simbolo»), la Statale jonica e la Messina-Palermo. Per quanto riguarda invece il Ponte sullo Stretto, «è cambiato il contesto logistico-transportistico e occorre valutare la funzionalità di un'opera del genere nel nuovo scenario».

Morena Pivetti



Il presidente dell'Ente Ferrovie Demattè insieme all'amministratore delegato Cimoli; sopra attesa nella stazione Termini di Roma

Brambatti/Ansa

Nella seconda giornata della Conferenza nazionale dei Trasporti

## Demattè: «Fs, costo del lavoro troppo alto, se lo accoli lo Stato»

ROMA. Il presidente delle ferrovie rilancia alla Conferenza nazionale dei trasporti, rivolgendosi direttamente al presidente del Consiglio Prodi, la proposta di far accollare allo Stato una parte dell'extra costo dei ferrovieri. Ovvero quella parte del costo del lavoro che, in relazione ai ricavi, alla produttività, agli stipendi correnti nelle altre ferrovie europee, alle buste paga delle figure professionali similari risulta eccessivo per quasi il 30%. Claudio Demattè ha riproposto la questione al governo nel contesto di un patto «straordinario» con i sindacati e le istituzioni, in cui i ferrovieri dovrebbero a loro volta contribuire a ridurre quel «gap» nel costo del lavoro. Allo Stato toccherebbe anche accollarsi gli ammortamenti per le infrastrutture - come si è fatto in altri paesi europei.

Nel quadro della divisione contabile fra infrastruttura e servizi di trasporto, con la prospettiva delle due società distinte, la redistribuzione dei bilanci e l'esigenza dell'impresa di trasporto di essere competitiva con i

privati e i vettori stranieri impone di quadrare in qualche modo il cerchio. Gli altri paesi europei si sono ritrovati con gli stessi problemi di surplus di costi; e la Germania ha adottato appunto il modello fatto proprio da Demattè. Il quale, a fronte di un sacrificio da chiedere ai lavoratori, chiedeva al governo «quattro atti essenziali per garantire un futuro sano alle Fs: sollevare strutturalmente le Fs dal carico degli ammortamenti per le infrastrutture; accollarsi, come ha fatto lo stato tedesco, una quota dell'extra costo del lavoro, frutto dell'eredità monopolistica; instaurare una politica tariffaria che stimoli la qualità e l'efficienza e che dia certezza al management sulle fonti di ricavi; una politica di partecipazione dei lavoratori alle sorti economiche delle imprese ferroviarie attraverso l'azionariato nelle società rese competitive e redditizie». Ovvero, pagare i ferrovieri con azioni Fs si può anche fare, ma non certo con l'azienda in passivo strutturale: parteciperebbero ai debiti.

Demattè ricorda infatti che il risanamento previsto dal piano d'impresa '97-2000 prevedeva il pareggio nel 2000 o al più tardi nel 2001. «Anche se nel '97 il risultato industriale del piano è stato conseguito, la ritardata attuazione del nuovo contratto per quanto concerne l'organizzazione del lavoro e soprattutto alcune mutazioni di condizioni di riferimento (pensionamenti e tariffe) nonché il cambiamento delle modalità di erogazione delle risorse dello stato non consentono di conseguire il pareggio né nel 2000 né negli anni seguenti».

A fine mattinata anche l'amministratore delegato Giancarlo Cimoli aveva affrontato la questione delle relazioni industriali legate al risanamento riconoscendo con Burlando che le cose vanno bene nelle aziende ristrutturate col consenso dei sindacati: «È vero - ha detto Cimoli - ma il governo deve anche dire questo accordo si deve realizzare ad ogni costo», oppure alle precise condizioni indicate dalla direttiva Prodi per cui «anche il costo del lavoro per unità di

prodotto deve essere ricondotto a livelli medi europei».

L'amministratore delegato è partito all'attacco nel pretendere dal governo una scelta: «Le ferrovie sono effettivamente l'asse portante della politica dei trasporti e non a margine come nel passato». Anche perché le Fs «hanno la possibilità di passare dalla logica necessaria, ma a lungo andare perdente delle ristrutturazioni alla logica dello sviluppo».

Nel menù c'è anche il piatto per l'industria ferroviaria e in genere per le imprese che lavorano per le ferrovie. Cimoli annuncia all'industria dei treni che «sarà necessario concentrare il numero dei fornitori per sviluppare imprese efficienti capaci di competere anche all'estero o in altri settori di trasporto, giacché i soli diritti acquisiti sono quelli che si ottengono fornendo prodotti e servizi competitivi». E Demattè con una punta di veleno pone il problema dei «contratti stipulati con durata abnorme o proprio alla vigilia (1994) dell'entrata in vigore dell'obbligo delle

giare europee». I contratti dell'ultima ora sottoscritti dalla gestione Necchi, e che adesso «andrebbero rivisti con apposita normativa».

Sulla riforma del trasporto locale tutti hanno fatto riferimento alla nuova responsabilità delle Regioni e ai loro ritardi nel recepire la normativa nazionale. Ma il presidente della Conferenza dei presidenti delle regioni Vannino Chiti ha precisato che finora quattro Regioni hanno approvato la legge, in altre nove il disegno di legge è passato in Giunta. E siccome il ministro Bassanini ha accettato di ricorrere al potere sostitutivo 90 giorni dopo la scadenza (1 luglio), secondo Chiti i tre mesi di disposizione permetteranno a tutte le Regioni di recepire la riforma. Ma il sindaco di Catania Bianco, presidente dell'Anci ha avvertito che «non si fanno le nozze con i fichi secchi», lo Stato deve garantire risorse perché i canoni delle Fs scarseggerebbero nei bilanci comunali 15.000 miliardi l'anno.

Raul Wittenberg

cambiamento, disponibilità ad accettare un'occupazione sempre più flessibile, mobile nel territorio e discontinua nella durata, e contemporaneamente accentuare l'insicurezza e la dipendenza della sua condizione? Togliendogli anche la certezza che, se svolge correttamente la sua prestazione, nelle nuove condizioni date, non potrà vedere rimesso unilateralmente in discussione il suo rapporto di lavoro?

Io non credo che un'impresa moderna che investa (come tutti predicano a parole) sulle competenze e la creatività del fattore umano possa affermarsi facendo strage dei diritti e della libertà dei singoli lavoratori, per potere meglio negare loro il diritto alla formazione, il diritto a partecipare al governo del proprio tempo di lavoro e di vita, il diritto di difendere le prerogative professionali e la dignità (non monetizzabile) della loro persona.

Caro Ichino, non è in gioco una questione di indennizzi. È in gioco una questione di libertà della persona umana, che, caduta la finzione economica e giuridica della «merce lavoro» diventa, con la crisi del modello fordista, il soggetto e l'oggetto del rapporto di lavoro. Ed è gran tempo che un culture di diritto del lavoro prenda in conto questo «piccolo» cambiamento di scenario.

Bruno Trentini

### Dalla Prima

## Caro Ichino, la libertà non si licenzia

quel lavoratore. Egli deve cioè, prima di tutto chiedersi, per poter giudicare: «Perché questo lavoratore e non un altro?». Evidentemente se esiste una marcata differenza fra le prestazioni di un lavoratore e quelle di un suo compagno, si dovrà potere stabilire che questo è imputabile a sue responsabilità, ossia al mancato adempimento dei suoi obblighi contrattuali (che sono stati rispettati invece, per la parte che gli compete, dal datore di lavoro). In tale caso (e non mi commuove, anzi, mi insospettisce la preoccupazione di Ichino), «il lavoratore resterà senza posto e senza indennizzo». Perché si tratta di un licenziamento per giusta causa.

Ma se non è così, che cosa sanzionerebbe questa monetizzazione forfetaria e liberatoria (per l'impresa) di un diritto del lavoratore a non essere licenziato senza giusto motivo? La pratica della decimazione? Un licenziamento discriminatorio più o meno mascherato? O, in ogni caso, un licenziamento arbitrario, che non ha alcun rapporto con il danno recato da un singolo lavoratore ma che serve, questo sì, a

fare regnare sul luogo di lavoro un clima di insicurezza e di paura.

E per raggiungere questo obiettivo, rispondo così alla seconda domanda, può valere la pena di pagare anche un prezzo elevato, se esso sottrae chi paga all'onere della prova e se può indurre il lavoratore a rinunciare all'esercizio - sempre carico di incertezze - di un suo diritto.

Non mi interessa francamente discutere in questo momento dell'entità dell'indennizzo, che potrebbe anche ridursi con l'avvento di un'altra generazione di magistrati (che mi auguro Ichino non auspichi con favore). Mi interessa che, in ultima istanza, il giudice possa accertare se è stato lesa o meno il diritto di un singolo lavoratore a non essere licenziato senza motivo e di comprendere le ragioni che hanno portato l'impresa a scegliere lui e non un altro per rimediare ad una perdita economica rilevante. L'ultima domanda di Ichino: il 50% dei lavoratori quelli delle piccole aziende (che magari sono segmenti di una impresa multinazionale) viene escluso da questa particolare tu-

tela? Sì, oggi è così. Ma non è una buona ragione per estendere a tutti una normativa che ha sempre meno giustificazione in un mercato del lavoro nel quale alla moltiplicazione delle piccole unità produttive, incoraggiata anche da assurde norme di legge, si associano forme di occupazione a tempo determinato, a tempo parziale, ad interim, e nuove figure contrattuali il cui lavoro è segnato dalla discontinuità e dalla precarietà. Si tratta semmai di rivedere quella normativa per potere conciliare per tutti i lavoratori subordinati, come scrivono innumerevoli rapporti della Commissione Europea flessibilità e nuova sicurezza del lavoro.

Faccio io, a questo punto, una domanda ad Ichino e ai suoi sperduti sostenitori nel mondo imprenditoriale. Ma davvero credete possibile nello stesso interesse di una impresa competitiva e non parassitaria, chiedere ad un lavoratore maggiori responsabilità, capacità di intervento a difesa della qualità del prodotto o del servizio, acquisizione (magari a sue spese) di maggiore competenza, adattabilità al

dare una qualche legittimazione, appunto ideologica (la maggiore occupazione), alla volontà di fondare una maggiore autorità e un potere discrezionale delle gerarchie dell'impresa sulla crescente insicurezza e sulla precarietà (nei tempi e nei contenuti) del rapporto di lavoro.

Non possiamo, quindi, caro Ichino, ignorare il contesto politico e sociale che segna di sé una discussione apparentemente accademica sulla legittimità di determinazione per legge dell'ammontare dell'indennizzo che il datore di lavoro dovrebbe versare al lavoratore il quale, mantenendo il suo impiego, produrrebbe all'impresa «una perdita rilevante». Ma con ciò vengo molto rapidamente alle tue domande e soprattutto alla prima: dalla risposta che diamo ad essa discendono inevitabilmente le risposte che si possono dare anche alle altre.

Primo: perché lasciare al giudice la competenza di giudicare, e non affidare al legislatore la fissazione di una soglia monetaria che definisca il costo da pagare per un licenziamento, per il quale non c'è più bisogno di giustificare «il giusto motivo»? Ma perché, questa è la mia risposta, il giudice non deve soltanto stabilire l'entità di una penale. Egli deve innanzitutto stabilire se esiste realmente una perdita rilevante per l'impresa e se questa perdita è attribuibile soltanto a