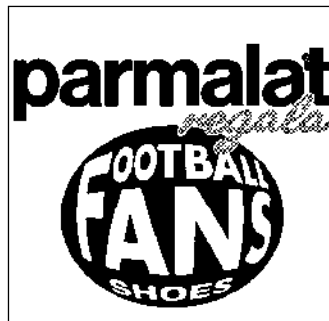


L'Unità

Metropolis

4 OTTOBRE 1998

LE CENTO CITTÀ



MICROCLIMI

Una "jacquerie" balneare minaccia il parco

ENZO COSTA

Parco di Portofino. Riassunto dell'adunata precedente: Maria Pia Fanfani con i piedi in mollo; Tiziana Maiolo a gola spiegata; Grillo (non Beppe, il comico, ma Luigi, il trasformista già diciannovesimo segretario del governo Ciampi, al momento forzista convinto) in "jacquerie" balneare; una flottiglia di leghisti rivieraschi battente bandiera "Padania libera"; il fuggiasco Maurizio Raggio modello "descamisado-dandy"; Silvio & Bettino presenti in spirito. Questo (ricordate?) fu l'immediato risultato del decreto Ronchi sulla riserva marina: un'impressionante concentrazione di fauna polista-celtico-vip in sit-in navale ("Ship-in") che io, che abito non distante, non ricordavo da decenni. Non so se il provvedimento del ministro pecchi di integralismo ecologista. Ma se sceme automaticamente in zona simili assemblaggi umani, temo possa essere assai controproducente per l'ambiente.

II CASO

Lo sciopero, dall'Atac ai controllori

A Roma 765 autisti dell'Atac si sono messi in malattia. Di solito la media di malati nell'azienda non supera il 6 per cento, ieri era il 12 per cento, un tasso sospeso, secondo l'Atac, al terzo giorno della precettazione del prefetto Giorgio Musio, dopo la proclamazione dello sciopero di 48 ore da parte degli autisti aderenti al sindacato autonomo Cnl. Ma vale per Roma come per Milano e per qualsiasi altra città d'Italia. Vale per gli autotrasportisti, per i macchinisti ferroviari, per i capistazione, per i controllori di volo e per molte altre categorie di addetti ai servizi pubblici. Uno sciopero ed è caos. Con contor-

no di polemiche. Perché quegli scioperi, spesso promossi da organizzazioni sindacali di dimensioni ridotte ma animate da molto risentimento, sono visti - e quasi sempre lo sono - come lotte corporative. A difesa, cioè, di piccole aree di privilegio, lontane dagli interessi generali. Raramente, però, ci si interroga sulle ragioni di queste manifestazioni di protesta. Non sono cosa di questi anni, le proteste corporative. Non sono una novità di fine secolo neppure i settori, e i soggetti, più direttamente e frequentemente coinvolti. In questi anni però hanno radicalmente cambiato connotazione e obiettivi. Negli anni sessanta e settanta, nella

loro fase d'attacco, facendo leva su un forte potere contrattuale, avevano come obiettivo l'ampliamento dell'area dei privilegi. L'allargamento dei cordoni di una spesa pubblica facile. E l'azione era spesso coronata da successo. Per la soddisfazione degli interessati e l'ammirazione rabbiosa degli esclusi. Queste lotte, negli ultimi tempi, hanno assunto un carattere spiccatamente difensivo. A tutela dei residui di quei privilegi conquistati allora e, insieme, delle prospettive future. Non è un caso che siano concentrate in quei settori - vedi trasporti, telecomunicazioni, energia, poste - gestiti per decenni dai monopoli pubblici e che sono

adesso in fase, più o meno accelerata, di privatizzazione. Una fase che spesso si accompagna a passaggi pesanti di riorganizzazione e piani industriali che parlano di esuberi, a decine di migliaia. Ma se, nelle motivazioni, alcune esplosioni di protesta si possono comprendere, spesso, le modalità e le conseguenze di queste manifestazioni - è il caso dello sciopero di 48 ore degli autisti dell'Atac di Roma, messo in atto dal Cnl - appaiono intollerabili. Che cosa è necessario, e possibile, fare per evitarle senza lasciar incancrenire i problemi? Il sindacato, quello confederale, un'idea ce l'ha, chiara. Servono - lo sottolinea Walter Cerfeda, segretario

nazionale Cgil - nuovi accordi di settore. E una nuova contrattazione, su regole ed obiettivi definiti, dell'organizzazione del lavoro. Alternative non ce ne sono. Oggi è un pullulare incredibile di contratti e contratti. Nel solo settore dei trasporti i contratti nazionali sono 57; lo stesso Enel, oltre al contratto aziendale, ha un proprio contratto nazionale. L'humus è ideale per la proliferazione di piccoli sindacati corporativi e per il moltiplicarsi di azioni di lotta contro le ipotesi di riorganizzazione. Per non scaricare le conseguenze sui cittadini, la strada è obbligata. E spetta ai confederali farsecarico.

I guai di un «modello indulgente»

Aris Accornero: la sfida dei sindacatini e quella dei sindacati

ANGELO FACCINETTO

«Dietro questi fatti vedo la fine del "modello indulgente". Un modello che non si concilia con le esigenze di efficienza delle aziende imposte dal mercato». Lo interpreta così, il sociologo del lavoro Aris Accornero, quanto accaduto nei giorni scorsi all'Atac, l'azienda dei trasporti di Roma. «Ma servono anche nuove regole, a cominciare dalla legge sulla rappresentanza sindacale».

Un «sindacatino» che proclama lo sciopero dei trasporti pubblici, un prefetto che interviene con la precettazione, molti dipendenti - il 12%, contro il 6% considerato "fisiologico" - che risponde non presentandosi al lavoro adducendo motivi di salute, il traffico che va in tilt. Professore, come giudica dal punto di vista sindacale questo tipo di comportamento?

«Cominciamo col ricordare che la sigla Cnl sta per Confederazione nazionale dei lavoratori. Già in questa denominazione, evidentemente esagerata, c'è un pezzo del problema, cioè l'assoluta mancanza di verifiche dei livelli di rappresentatività, dal momento che questa organizzazione è forte soltanto in alcuni depositi dell'Atac-Cotral di Roma. Nessuno può chiamarsi confederazione se non rappresenta più categorie in varie zone del Paese. E qui sarà la legge sulla rappresentanza, che speriamo venga presto, a dire una parola definitiva. A parte questo, qui abbiamo una piccola organizzazione che chiama alla lotta i lavoratori di un'azienda contro un accordo firmato dai sindacati maggiori. La cosa si protrae da alcuni mesi e lascia supporre che la critica ci sarebbe stata anche di fronte ad un accordo migliore: criticare un'intesa firmata dalle organizzazioni maggioritarie significa ottenere una legittimazione tra i lavo-



Una manifestazione di protesta degli autisti dell'Atac davanti al Campidoglio

SISTEMA IN CRISI

Una parola definitiva verrà probabilmente dall'approvazione della legge sulla rappresentanza

attività un po' per tutti. Il problema va risolto. Non si possono far scioperi, che provocano disagi ai cittadini, per verificare se un accordo va bene o no.

Più in generale, però, questi comportamenti ripropongono la questione del rapporto tra diritto di sciopero e diritti dei cittadini utenti.

ratori. Naturalmente quell'accordo non dev'essere perfetto, visto che un po' di gente ha accolto il messaggio della Cnl. E ciò significa che, nella sostanza, c'è un problema di verifiche di rappresentatività un po' per tutti. Il problema va risolto. Non si possono far scioperi, che provocano disagi ai cittadini, per verificare se un accordo va bene o no.

Pensa sia giusta la proposta avanzata dallo stesso Giugni, nella sua qualità di presidente della Commissione di garanzia per l'attuazione degli scioperi nei servizi pubblici essenziali, di limitare a un massimo di 24 ore la durata delle agitazioni?

«Penso sia giustissima e potrebbe essere introdotta nel contratto

nazionale. Non credo che i sindacati di categoria firmatari dell'accordo difendano le 48 ore. Al più chiederanno qualcosa in cambio. L'intesa del resto è del '91».

Ma davvero in questo Paese chiunque, forte solo di una carta intestata, può proclamare uno sciopero?

«È un grosso problema. In base all'interpretazione prevalente, per l'articolo 39 della Costituzione chiunque ha diritto di far sciopero. In questo molti giuristi leg-

gono anche un diritto di proclamare sciopero, che è un'altra cosa. A mio avviso gli articoli 39 e 40 vanno letti così: tutti possono fare uno sciopero indetto da qualcuno, ma non che tutti possono indire uno sciopero. E qui viene il problema della titolarità che, a mio avviso, andrebbe collegato alla legge sulla rappresentanza. Non

DEMOCRAZIA E STRUMENTI

L'obiettivo di fissare la titolarità di chi promuove una agitazione

nei servizi pubblici ci troviamo di fronte a diritti collidono. È possibile secondo lei definire una linea di demarcazione varcata la quale si possa parlare di superamento dei confini del diritto di sciopero?

«La legge attuale si basa sul principio del contemperamento. Se ci

si tratta, insomma, di restringere il diritto di sciopero, ma di risolvere questa questione, tenendo presente che la titolarità e responsabilità devono marciare insieme».

Nel caso di sciopero

«C'è uno studio americano che descrive cosa accade in una grande azienda quando viene meno quello che viene chiamato "il modello indulgente". Ecco, dietro i fatterelli di questi giorni leggerai proprio la fine di questo modello. Il modello dell'imprenditore pubblico che non si concilia con la necessità di un approccio manageriale più efficiente. Con quel che ne consegue».

L'inchiesta

Le botteghe si ribellano agli ipermercati

In coincidenza con la riforma Bersani, i commercianti lanciano un Sos: «La grande distribuzione ci strozza. Ogni giorno chiudono 160 negozi». La risposta degli ipermercati: «In Italia ci sono troppi punti di vendita rispetto all'Europa. Chi migliora i servizi resiste».

I SERVIZI

ALLE PAGINE 4 e 5

Chiesa

Le nuove fatiche del parroco

Don Sirtori, sacerdote in due comunità del Milanese, racconta i suoi trent'anni di attività. «Un lavoro massacrante: oggi è tutto un esser scolaro prima che maestro». Sull'altro fronte, quello della lotta al crimine, l'esperienza di don Fasullo in prima linea contro la mafia a Palermo.

LACCABÒ E SOAVE

ALLE PAGINE 2 e 3

Urbanistica

Nuovi cantieri Venezia città aperta

La città lagunare in questo momento è forse il più grande cantiere di recupero urbano in Italia. Dopo anni di abbandono, vengono riscoperti i vecchi edifici industriali della Giudecca e di Murano per trasformarli principalmente in residenze ricorrendo l'utopia di riportare i veneziani in città.

PARISINI

A PAGINA 7

BIANCA DI GIOVANNI

ROMA «Non c'è che da rispettare la legge. Quindi, che partano le visite fiscali. Se 700 sono troppe, si scelga un campione». Così ieri il presidente della Commissione di Garanzia sullo sciopero nei servizi pubblici. Gino Giugni ha commentato l'ultimo episodio di «astensione camuffata» dal lavoro: dopo essere stati precettati, i lavoratori dell'Atac-Cotral (l'azienda di trasporti romana) si sono dati malati. Risultato: traffico alla paralisi.

La posizione di Giugni non lascia dubbi: le regole ci sono, basta applicarle. Ma dire «regole» in una materia tanto delicata non è sempli-

Nella selva dei diritti e delle regole

Giugni richiama al rispetto, Alleva denuncia la confusione

ce. Perché qui si tratta di contemperare il diritto individuale di sciopero con le necessità fondamentali dei cittadini. Sull'argomento è in atto una discussione, che coinvolge forze politiche, sindacati e la stessa Commissione presieduta da Giugni. L'organismo fu istituito in seguito alla legge 146 del '90, che fonda l'idea di regolamentazione sul principio dell'accordo tra le parti sociali. Il testo non affida alla Commissione poteri coatti-

vi. Anche se la sua attività ha via via acquistato un valore più che morale, perché le autorità precettanti si sono sempre più basate su quello che la commissione indicava. L'idea è: aiutiamo le parti a trovare un'intesa che salvaguardi i diritti dell'utenza. Oggi c'è chi vorrebbe conferire alla Commissione il titolo di arbitro dei conflitti, con poteri sanzionatori. Altri ritengono che questa soluzione sarebbe oltremodo antidemocratica, nel senso che il

diritto di sciopero non si può né reprimere, né coartare, ma solo regolare (come d'altronde già prevede la 146). Semmai la Commissione dovrebbe estendere i propri compiti nella ricerca delle condizioni più efficaci per la regolamentazione. E in questo ambito che si è aperto il dibattito su eventuali nuovi strumenti sanzionatori, o sull'effettiva rappresentatività delle organizzazioni sindacali, nei casi in cui queste non possano garantire con i

propri iscritti quei servizi minimi necessari alla tutela degli utenti. Finora, comunque, non si può dire che la 146 non abbia funzionato. «In molti settori sono stati raggiunti accordi efficaci», dichiara Pier Giovanni Alleva, docente di diritto del lavoro all'università di Ancona - come ad esempio la sanità, la scuola, gli istituti di credito o le telecomunicazioni. L'unico settore in sofferenza sono i trasporti». Alleva spiega il motivo di questo «ritardo»

con una battuta: «Per far volare un aereo ci vogliono otto contratti collettivi, e devono anche funzionare». Insomma, è la segmentazione della categoria (che spesso ingenera conflitti anche tra i lavoratori) ad intralciare il raggiungimento di un accordo capace di assicurare il servizio. «In questo caso - continua Alleva - la Commissione potrebbe chiedere che gli accordi in materia di minimi garantiti di servizio siano contestualmente sottoscritti

da tutte le categorie e le associazioni che afferiscono a quel servizio». L'importante, per Alleva, è che si mantenga lo spirito negoziale della legge. «In un Paese non militarizzato - dichiara - è molto importante raggiungere il consenso, anche se è una cosa molto difficile. L'incontro tra il diritto di sciopero e la tutela dell'utenza è come un appuntamento in orbita su due astronavi. È molto difficile definire per legge qual è il minimo sociale a cui i cittadini hanno diritto. Soltanto le parti in causa possono farlo, fermi restando i poteri di precettazione, che anch'essi non possono essere arbitrari, ma mirati anch'essi all'equilibrio dei due diritti».



HEIMAT 2

di Edgar Reitz

La videocassetta del primo episodio: "L'epoca delle prime canzoni"

In edicola **L'U** a 18.000 lire L'occasione colta