

Trasporti, un'altra settimana di caos

La prima agitazione domani sera: fermi per 24 ore i macchinisti e i capistazione E a Milano scoppia la polemica. Cofferati: «Albertini si comporta da peronista»

MORENA PIVETTI

ROMA Da lunedì si ricomincia: sarà un'altra settimana difficile per i trasporti, ferroviari, marittimi e aeroportuali. E si ricomincia dalle ferrovie con lo sciopero di 24 ore dei capistazione dell'Ucs e dei macchinisti del Comu. Mentre il paese è a «rischio mobilità» e per i cittadini è sempre più impervio orientarsi nella selva di scioperi proclamati e magari disdetti, infuriano le polemiche politiche, scoppia il «caso Milano» e i sindacalisti si interrogano sul che fare per arginare il caos.

Ad aprire il fuoco, a Milano, è stato il segretario della Cgil che ha risposto alle accuse del sindaco Albertini attirandosi le ire del sindaco stesso, oltre che di tre assessori e del coordinatore regionale lom-

GUGLIELMO

EPIFANI

«Si a nuove regole sugli scioperi, ma l'astensione virtuale non mi piace»

le sue difficoltà e i suoi insuccessi utilizza argomenti come chiamare i cittadini che lo hanno eletto in piazza. Immaginare di scavalcare partiti, sindacati, associazioni e avere questo rapporto diretto con gli elettori è davvero un'idea di stampo peronista. Non c'entra con la nostra cultura». E ha rincarato la dose dicendo che Albertini

tende a occultare «problemi che sono solo suoi: l'essere riuscito a trasformare Milano in una delle città più sporche d'Italia e non aver ancora avviato una trattativa per la città pulita avendo perso un anno per decidere quali dirigenti dovevano gestire l'azienda».

Immediata controreazione del sindaco: «Scopro con sorpresa che Cofferati ritiene le piazze di sua proprietà. I cittadini hanno il diritto di manifestare il proprio pensiero senza dover chiedere autorizzazioni. Milano è effettivamente poco pulita: forse Cofferati può aiutarci a capire perché». Poi, a dar man forte al sindaco, una raffica di dichiarazioni: dal vice sindaco di An, De Corato («Cofferati rovescia sul sindaco responsabilità che sono in primo luogo dei tesserati Cgil dell'Amsa»), all'assessore alla Cultura Scalpelli («è il capo della

forza più biecame conservatrice e reazionaria che si muove in Italia: poiché Milano è insopportabile verso le burocrazie è chiaro perché la Cgil è detestata»), a quello all'Urbanistica Lupi («Cofferati si schiera a seconda della piazza: a Roma contro i tassisti, a Milano a favore dei vigili») per finire con Paolo Romani di Forza Italia («Basta dire a Milano cose diverse da quelle che fa a Roma»).

Sugli scioperi e la loro regolamentazione sono intervenuti anche Pietro Larizza e Guglielmo Epifani. Il segretario della Uil condanna gli scioperi «selvaggi» ma invita anche ad adottare correttivi «quando la situazione tornerà calma: le regole si fanno a bocce ferme». Il numero due della Cgil si dice contrario allo «sciopero virtuale» proposto da Cofferati: «È un'ipotesi che non ha senso».

UNA SETTIMANA NERA

Domani: dalle 21 sciopero di 24 ore deciso dall'Unione dei Capistazione (Ucs) e dai macchinisti Comu.

Martedì 17: si conclude alle 21 lo sciopero dei Capistazione e Comu.

Mercoledì 18: sciopero dei ferrovieri del posto verifica di Ventimiglia dalle 9 alle 18.

Giovedì 19: incrociano le braccia gli oltre 400 telegrafisti imbarcati su navi mercantili e passeggeri.

Sabato 21: problemi per Malpensa dove gli aderenti a Anpcat, Ugl, Cila-Av e Cisa-Av sciperano dalle 11 alle 15.

Fonte: AGI

P&G Infograph

L'INTERVISTA

La Filt: primo punto, la rappresentanza

ROMA L'appuntamento col ministro Treu per riprendere il dialogo sulle regole nel settore dei trasporti è per martedì: protagonisti, oltre al governo, i sindacati e Confindustria. Ne parliamo col segretario generale della Filt-Cgil, Guido Abbadessa.

Qual è la cornice entro la quale riprende la trattativa tra le parti?

«Per i trasporti siamo nella fase di passaggio dal monopolio pubblico alla liberalizzazione: il problema è che mancano le regole, gli indirizzi necessari a governare questo processo. Regole che valgono per tutti i paesi della Ue, che permettano alle imprese di competere nel mercato unico in un quadro

normativo certo. Non può essere che la Virgin, pur operando in Italia, sia assoggettata al regime fiscale, più vantaggioso, della Gran Bretagna. Così le nostre aziende prendono la scoriatoia della compressione del costo del lavoro. Secondo pilastro: i lavoratori che escono da aziende monopoliste, devono trovare altrove le stesse condizioni contrattuali».

E i contenuti del patto? La Cgil cosa propone?

«Nuove regole della rappresentanza, diritto di sciopero, riforma della contrattazione. Pensiamo a un accordo di profilo alto, che favorisca la crescita delle imprese e dei posti di lavoro, possibile solo

con scelte politiche adeguate. Il primo punto da affrontare, vista la frantumazione in decine di sigle e siglette che affligge il settore, è la rappresentanza. Per i trasporti va trovata una soluzione immediata, senza attendere l'iter della legge, ma anticipandola. Accogliendo in parte i contenuti della Bassanini che regolamenta il pubblico impiego e fissa al 5% la soglia minima per stare al tavolo negoziale».

Veniamo al conflitto e alla sua regolamentazione. Che si fa, si rafforzano i poteri sanzionatori della Commissione Giugni?

«Anche, sia verso i lavoratori che verso le aziende. Ma prima si deve intervenire a monte, scrivendo le

regole in base alle quali si esercita il diritto di sciopero. I passaggi dovrebbero essere: presentazione di una piattaforma, trattative, a trattativa interrotta procedura di conciliazione e allora, solo allora, proclamazione dello sciopero. Se Cisl e Uil concordano io farei un'altra proposta: che i grandi scioperi nazionali vengano decisi con referendum tra i lavoratori».

E per chi non rispetta le regole, sanzioni.

«Certo, che vanno applicate non solo ai lavoratori dipendenti ma anche agli autonomi, tassisti, autotrasportatori, che espletano un servizio pubblico».

Lo scontro vero è con Confindu-

stria, sui due livelli di contrattazione. La presenza di Carlo Callieri, martedì, è di buon auspicio?

«È una novità positiva. Noi chiediamo il riaccorpamento dei 58 contratti del settore e i due livelli di contrattazione. Chiudiamo i contratti nazionali aziendali, come Alitalia e Air One, e stipuliamo contratti per aree omogenee che, a livello nazionale, siano a maglie larghe, tutelino la soglia minima dei diritti. E, a livello decentrato, esaltino la contrattazione sulla produttività. Confindustria vuole un unico livello, nel quale inserire anche pezzi di produttività. È una scelta miope: spero ci ripensino».

Mo. Pi.

L'ARTICOLO

AIUTIAMO CHI VUOLE RINNOVARE IL SINDACATO

ROMANO BENINI

Sindacato palla al piede della sinistra? Da settimane molti quotidiani ospitano autorevoli commenti che indicano nel sindacalismo confederale e nel suo ruolo l'ostacolo maggiore per l'avvio con il governo D'Alema di una nuova stagione di riforme sociali. Addirittura c'è chi vede il sindacato quale capofila del fronte conservatore.

Se attribuiamo al sindacato esclusivamente la funzione di rappresentare e di aver cura degli interessi e dei bisogni degli iscritti delle sue categorie, buona parte di queste critiche sono strumentali e ingiuste. Non solo, ma è grazie a questo sindacato che le categorie del lavoro dipendente hanno saputo reggere quella politica di moderazione salariale che è risultata decisiva per il nostro risanamento.

Questo sindacato sa resistere alle tentazioni delle corporazioni e dei gruppi di pressione, con una politica di dialogo tra i lavoratori e con la controparte che ha limitato il conflitto a quanto socialmente accettabile. Non a caso il sindacato confederale oggi critica gli scioperi in atto nei trasporti, figli di una deriva corporativa da sempre gestita dal sindacalismo autonomo. Non a caso questo sindacato non ha problema nel chiedere lo smantellamento dei privilegi degli ordini professionali e di altre categorie protette.

Eppure un sindacato di questo genere, che risponde solo ai suoi, non può ignorare di rappresentare oggi solo una parte del mondo del lavoro, forse nemmeno la maggioranza. Se resta una mera sommatoria degli interessi delle sue categorie, anche se opera con moderazione spesso virtuosa, alla lunga potrebbe avere problemi ad estendere l'efficacia del suo operato a chi non rappresenta.

Se invece attribuiamo al sindacato una funzione più ampia, di servizio e tutela generale delle diverse condizioni nel lavoro, forse le critiche di una scarsa capacità di innovazione e di un progetto poco lungimirante non sono del tutto campate per aria. Del resto anche la politica ha in questi anni predicato innovazione più di quanto ne abbia poi effettivamente praticata.

La ragione del ritardo sta forse nella consapevolezza dei mutamenti in corso, della loro portata e significato. Resta ad esempio prevalente la convinzione di poter comprendere le trasformazioni semplicemente aggregando le diverse forme del lavoro mobile alle categorie tradizionali del lavoro dipendente e dell'impresa. Un atteggiamento difensivo.

Dalla consapevolezza degli aspetti e delle conseguenze dirimpenti prodotti dalla progressiva e trasversale prevalenza del lavoro mobile, a prestazione e licenziabile, dovrebbe derivare un'azione di profonda revisione degli assetti organizzativi del sindacalismo confederale. Una strada che potrebbe portare ad un sindacato in grado di rivolgersi direttamente alla singola condizione, superando la mediazione della categoria, ove necessario. Una strada auspicabile quanto complicata, con difficoltà immediate e vantaggi solo in un secondo momento.

Non tutte le confederazioni sembrano avere questa consapevolezza e queste intenzioni. È utile che i tanti «innovatori» stiano attenti a chi nel sindacato lavora con fatica a questo sbocco, alla evoluzione di un moderno sindacato del lavoro, aperto ed inclusivo. Passare dal riformismo proclamato a quello praticato dipende in buona parte dal successo dei loro sforzi.

Si spenderanno tante parole sull'Euro.

Tu invece spenderai sempre lo stesso.

coop
LA COOP SEI TU.

