

LAVORO

Donne meridionali Da madri a disoccupate

MICHELANGELO CIMINO

Al Nord le donne rappresentano l'avanguardia, la punta avanzata nelle nuove professioni; mentre al Sud, secondo la sociologa Renate Siebert (insegna a Cosenza, all'Università della Calabria, Sociologia della conoscenza) il loro ruolo sta faticosamente evolvendo: da madri e casalinghe a - niente meno - disoccupate (peraltro, altamente scolarizzate), forza lavoro di qualità, disponibile sul mercato del cervelli.

È un passo in avanti tutt'altro che incoraggiante, professoressa Siebert...

«Non ho mai sostenuto questo. La mia esperienza non mi dice che la situazione tra Settentrione e Mezzogiorno è diversa nelle tendenze: è diversa nei dati. Là dove esistono lavori avanzati, le donne hanno buone probabilità di inserimento, anche perché hanno una scolarità alta. Da tutte le ricerche svolte finora sulle donne meridionali, emerge il ruolo cruciale dell'istruzione come veicolo di mutamento dei corsi di vita, della soggettività e della condizione materiale complessiva.

Io ho sostenuto che, parlando in termini statistici, è in atto una trasformazione delle donne meridionali da inattive in attive; in termini culturali, da madri e casalinghe in disoccupate».

E allora che cosa muove una donna meridionale, ancora fortemente legata al ruolo di madre (forse meno a quello di moglie), alla ricerca di un lavoro? Desiderio di realizzazione, sfida all'universo maschile, bisogno di indipendenza economica?

«L'idea di essere donna oggi in qualche modo include anche avere un lavoro, nonostante non ci sia. Fa parte della propria identità, del pensarsi. Questo è emerso proprio da una mia ricerca e emerge ancor di più quando si parla con giovani donne. Però devo dire che c'è una singolare schizofrenia: da un lato esse assumono l'idea di lavorare dopo gli studi; dall'altro sono consapevoli che è difficile. Situazione che può portare a momenti di crisi e di disperazione».

E per questo che il raggiungimento di una identità diversa da quella «tradizionale» si esprime più che nella partecipazione al mercato del lavoro negli impegni di natura pubblica (in politica, ad esempio)?

«Sì, ho l'impressione che per le giovani donne meridionali dire "Io", assumere una pro-

pria identità emancipata si nutra di "pubblico". Ma "pubblico" non significa soltanto politica, ovunque include anche la sfera dell'associazionismo, dei nuovi stili di vita, del consumo: questo vale in particolare per il Mezzogiorno, perché qui il consumo, con le rimesse degli immigrati, è arrivato prima della produzione, delle fabbriche. L'essere parte della sfera pubblica significa stare al suo interno e non soltanto avere un lavoro.

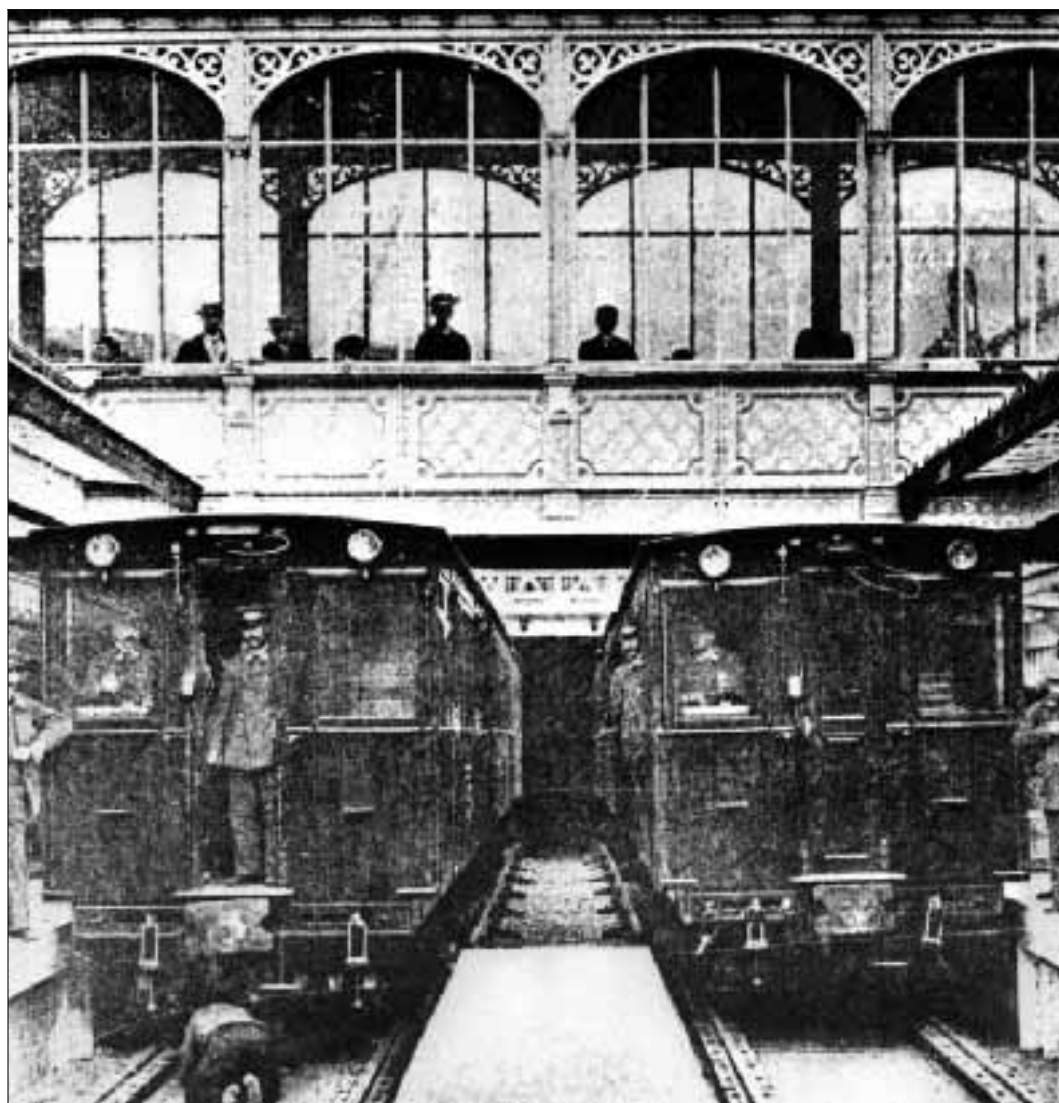
Piuttosto, l'idea del lavoro diventa importante, perché il lavoro è vissuto come il tramite necessario per quell'indipendenza che consente di far parte a pieno titolo della sfera pubblica. Il lavoro, dunque, diventa per molte soprattutto un terreno di visibilità e di identità sociale, più che l'appagamento del desiderio di svolgere una determinata attività professionale».

Perché - oltre ai motivi che si intuiscono - a suo dire «essere donne ed essere meridionali appare segno di una duplice discriminazione», ma allo stesso tempo di «una duplice potenzialità»?

«Essere donne e meridionali, storicamente parlando, ha avuto connotati negativi. Non mi pare ci possano essere dubbi. Il lato positivo mi pare consista nella possibilità di mutare sguardo sull'Europa. L'Italia grazie al Mezzogiorno può aprirsi al Mediterraneo. Anche una università come la nostra può pensarsi nella solita immagine di Sud dove ci si arrangia, oppure come un punto di incontro tra attività scientifiche che si svolgono nel Mediterraneo. Ecco: bisogna cambiare sguardo».

Le donne all'interno di questo contesto liberano potenzialità, anche per ciò che riguarda il settore della politica. Pensiamo al clientelismo, che è dentro le strutture meridionali, e alle disfunzioni che provoca. Anche le donne hanno approfittato di certe pratiche (come gli uomini); però non sono stati agenti attivi: non perché migliori ma per l'esclusione dalla politica che hanno subito e che è durata a lungo. E allora, se io non sono abituata a un certo andamento, prendere vie nuove è più facile. Le donne, come soggetti, sono più inclini al cambiamento, diversamente dagli uomini che hanno vissuto fino in fondo il loro ruolo. E poi perché stare con i figli e con i più giovani apre uno sguardo al futuro».

La sociologa Renate Siebert parla di occupazione come identità sociale



LA «GRANDEUR» DELLA FRANCIA

Due mila operai nei cantieri a venti metri di profondità «La mascotte dei parigini» non venne festeggiata con una cerimonia ufficiale

Il 19 luglio di cento anni fa, si inaugurava la metropolitana di Parigi. Un miracolo della tecnica, accompagnato dalle meraviglie dei lampioni floreali di Guimard collocati ai lati delle stazioni. Sotto, l'immagine di un métro avveniristico

Un secolo di metro simbolo di Parigi

Cent'anni fa si inaugurava la prima linea

ANNA TITO

Per celebrare la «grandeur» della Francia e la Repubblica, solida ma ancora scossa dall'affaire Dreyfus, dall'agitazione degli anarchici e dalle nostalgie dei monarchici, Parigi ospitò nel 1900 la più ludica e stravagante delle Esposizioni Universali. E per l'occasione volle dotarsi di un treno metropolitano. In ritardo, sì, rispetto a New York, Londra, Glasgow, Budapest e Vienna, ma in compenso la municipalità e il governo, che per vent'anni si erano dati battaglia sul pagamento delle spese, vollero all'unanimità «il metropolitano più moderno e competitivo dell'epoca». Si accordarono per dichiarare di «interesse pubblico la creazione di una ferrovia metropolitana a trazione elettrica destinata al trasporto dei viaggiatori e dei loro bagagli a mano», e fu messo al lavoro, di gran carriera, l'ingegnere bretone Fulgence Bienvenüe, «la talpa più industriosa mai formatasi all'École des Ponts et Chaussées», di cui la stazione di Montparnasse porta ancora il nome.

«Con la folgora rapita a Giove, la razza di Prometeo è trasportata nelle profondità»: il motto enfatico che conio il buon genio co-



struttore la dice lunga sullo spirito dell'epoca: l'elettricità, che aveva avuto la meglio una volta per tutte sul gas e l'acetilene, sarebbe stata la protagonista assoluta del nuovo secolo. «La notte», scriveva Paul Morand nei giorni frenetici dell'Esposizione - i fari

spaziano sul Champs de Mars, la Senna è color lilla; l'elettricità la si accumula, la si condensa, la si trasforma, la si imbottiglia, la si mette in bobine, poi la si scarica nell'acqua, è il flagello, la religione del 1900». Dall'ottobre 1898 al luglio 1900, nei cantieri scavati

a venti metri di profondità, lavorarono, a turno, giorno e notte, due mila operai. Puntuale, l'8 giugno venne il giorno del collaudo, che si svolse senza nessun incidente «con la soddisfazione di tutti gli ingegneri presenti». Si prevedeva per i treni - dotati di

quattro vagoni di prima e seconda classe - una frequenza di due minuti. Da subito il metropolitano, come lo si chiamava, non ancora «métro» tout-court, divenne, al pari della Tour Eiffel, il simbolo di Parigi, «la mascotte dei parigini» per dirla con «le Figaro».

Trasporto in pochi mesi diciotto milioni di passeggeri, l'anno seguente cinquantacinque milioni, e nel 1905 la rete, notevolmente ampliata, ospitò ben centocinquanta milioni di viaggiatori. Eppure quel 19 luglio di cent'anni fa nessuna cerimonia ufficiale, nessun nastro tagliato né discorso delle autorità accompagnarono l'inaugurazione della prima linea, che collegava la porte de Maillot alla porte de Vincennes, attraversando la città in trenta minuti, la metà del tempo che impiegava il tram. I parigini invece applaudirono entusiasti: fin dal primo giorno si accalcarono all'entrata delle stazioni, intorno ai candelabri e alle insegne, nei freschi corridoi decorati in ceramica bianca e nelle vetture in legno verniciato della metropolitana. Creazioni tutte, realizzate a tempo di record, dell'architetto Hector Guimard nel più puro stile «art nouveau».

«Si stipano, gioiosi, nei vagoni», riportava «Le Figaro». Sì, che ci si divertiva sul metropolitano: «Le giovani operaie ridono come matte» scriveva «La Presse». E proseguiva: «È uno splendido giocattolo a disposizione dei cittadini (...) ma il giocattolo deve diventare lo strumento di lavoro più bello della capitale: su di esso conta la grande massa dei lavoratori». Proponeva dunque di ridurre i tempi d'attesa, poiché «è assurdo aspettare fino a dieci minuti per l'arrivo di un treno dove poi ci si trova stipati come aringhe», e chiese consenta almeno di fumare una sigaretta! In ogni vettura un impiegato apriva e chiudeva le porte, e la Compagnia prometteva l'attivazione, entro un paio di settimane, di quattro nuovi treni sarebbero stati attivati, e che la frequenza sarebbe stata ridotta a due minuti. Inoltre, nel giro di tre settimane, si sarebbe inaugurata la linea per congiungere l'Étoile al Trocadero. Il caldo tropicale, trentotto gradi all'ombra misurati in quei giorni dal termometro del palazzo che ospitava «Le Figaro» contribuì ulteriormente ad attirare i passanti nei freschi corridoi del metropolitano. I giornali facevano a gara per mettere in guardia gli utenti: «Attenzione alle flussioni pleuropolmonari!». Certo, una persona che arriva trafelata e si precipita al freddo, «si espone ai peggiori pericoli» avvertiva «La Nature». Lo si considerava il mezzo di trasporto più moderno e più sicuro del mondo. E quando il 11 agosto 1903, vi persero la vita in un incendio ottantatré viaggiatori, i più diedero la colpa alla fatalità: per la veggente più in auge di Parigi, madame de Thèbes, sommando le cifre dell'anno 1903 - uno, nove, zero, tre - si ottiene tredici, il numero della disgrazia. Il pamphlettista più noto dell'epoca, Henri Rochefort, diede invece la colpa all'elettricità, sempre lei! «Chi si può accusare? - scrisse - l'elettricità non è altro che folgore immagazzinata, e a nessuno si può addossare la responsabilità di un fulmine che cade. L'esplosione di Parigi è come quella della montagna Pelée alla Martinica, come un terremoto o un bolide che esplode».

SEGUE DALLA PRIMA

«I RAGAZZI DEL SUD»...

Peccato, per questi figli del Sud. Peccato che non abbiano alcuna intenzione di emigrare nelle fabbriche padane. Non si tratta di pigrizia né fatua rassegnazione. Si sono fatti semplicemente due conti: tirarsi dietro la famiglia, lasciare casa, cercar casa, mettere da parte diploma e laurea per andare a fare gli operai generici (è il 99 per cento della ricchezza di lavoro, sual Nord...). Sono costosi, puntuali, implacabili. Per questo preferiscono non andare. Nel dopoguerra quel costo era inevitabile; oggi, dopo mezzo secolo, appare intollerabile.

Mezzo secolo di progresso civile, di questioni meridionali lautamente ricompensati ad ogni elezione, mezzo secolo di Casse per il Mezzogiorno e di nuovi welfare, mezzo secolo speso nella convinzione che all'umile cultu-

ra dell'emergenza e della sopravvivenza saremmo riusciti a sostituire - prima o poi - il diritto alla felicità. O comunque ad esistere migliori, senza strappi, senza fughe, senza lacerazioni. E adesso - dopo cinquant'anni di Repubblica, dopo tre governi di centrosinistra - vorremo tornare ad affrontare il problema della disoccupazione nel Mezzogiorno affidandoci ad un nuovo esodo di emigranti? Esattamente come mezzo secolo fa?

Non ne abbiamo il diritto. Anche perché questo tempo non è trascorso invano. Abbiamo imposto al mercato del lavoro nuove flessibilità, ci siamo battuti contro il feticcio del posto fisso per creare forme sempre più dinamiche di mobilità, abbiamo rivoltato come un calzino ogni forma di garanzia sociale immaginando che la nuova occupazione dovesse farsi carico anche di una quota necessaria di precarietà, abbiamo incentivato gli investimenti al Sud con ogni mezzo ai confini liceità fiscale, abbiamo

spremutato l'Europa come un limone e diagnosticato orgogliosamente novantamila miliardi di sicuri investimenti. E alla fine l'unica cosa che riusciamo a dire ai ragazzi del Sud sarebbe questa favola di far valigie e via prima che tunisini e marocchini gli soffino il posto al tornio? Davvero crediamo che questi nostri figli siano disposti a lasciar tutto e ad emigrare come i padri dei loro padri? Siamo proprio convinti che i 40 mila immigrati stranieri toglierebbero lavoro a calabresi e siciliani? Ce li immaginiamo davvero così, questi ragazzi del Sud, a sbucciare arance sul ferri boat come i poveri cafoni di Elio Vittorini? O forse abbiamo deciso di regalare ai padroncini del nord-est il pretesto per far entrare in nero i loro extracomunitari, per farli lavorare in nero, per farli vivere in nero in attesa che anche i disoccupati meridionali decidano di esercitare l'unico diritto che ci sentiamo di dover garantire: quello all'emigrazione?

CLAUDIO FAVA

Sabato

Metropolis

Le cento città

In edicola con
l'Unità

