

È una libertà che dovrebbe servire a far salire il numero degli occupati, secondo chi si accanisce contro l'articolo 18

Questa opinione è destituita di qualsiasi fondamento: in realtà si vuol solo colpire la parte più debole dei lavoratori

Licenziare non fa crescere il lavoro

Il tentativo del Governo di modificare l'articolo 18 dello Statuto dei Lavoratori va nella direzione di demolire l'impianto delle tutele giuridiche esistenti nel nostro paese. All'interno delle imprese, nel rapporto fra proprietà e lavoro, il più debole è il lavoratore. Non per niente il diritto del lavoro viene definito un "diritto diseguale", perché ha precisamente lo scopo di tutelare la parte più indifesa. Coloro che si accaniscono contro l'articolo 18 insistono molto sull'idea che la libertà di licenziare faccia aumentare l'occupazione. Questa opinione è destituita di qualsiasi fondamento e, volutamente, non prende in considerazione l'esistenza di una quantità di strumenti contrattuali e legislativi a disposizione degli imprenditori in termini di flessibilità: basti citare il lavoro interinale, il tempo determinato, il part-time verticale ed orizzontale. In realtà, se questo articolo venisse abrogato o peggiorato, arretrerebbe il sistema di tutele del mondo del lavoro. Come tutti sanno la normativa originaria del Codice Civile del 1942 contemplava la piena libertà dell'im-

prenditore di utilizzare il cosiddetto licenziamento "ad nutum" (al cenno), con il limite del semplice obbligo del preavviso. Solo con la legge 604 del 1966 venne introdotto il principio di necessaria giustificazione del licenziamento che inibiva ai datori di lavoro (nelle aziende superiori ai 35 dipendenti) la possibilità di licenziare in assenza di "giusta causa" o "giustificato motivo". In quel caso il lavoratore aveva il diritto di essere riammesso in

servizio entro tre giorni o, in mancanza, a vedersi risarcire il danno nella misura massima di sei mensilità. A tale regime, detto di "tutela obbligatoria", ha fatto poi seguito la Legge 300 del 1970 che, in ordine ai licenziamenti illegittimi nelle imprese con più di 15 dipendenti, ha introdotto la cosiddetta "tutela reale", cioè il diritto del dipendente in caso di illegittimità, nullità o

CESARE DAMIANO*

inefficacia del licenziamento, ad essere reintegrato nel lavoro e di percepire un risarcimento del danno subito. Inoltre, il lavoratore può decidere di optare, in luogo della reintegrazione, per una indennità sostitutiva pari a quindici mensilità. In questo caso è il lavoratore a scegliere tra opzioni diverse. Questa facoltà rappresenta un punto di forza del lavoratore stesso nei confronti dell'

impresa che si applica, non va dimenticato, solo nei casi accertati nei quali non esista una giusta causa o giustificato motivo per il licenziamento. Il Governo ha presentato una proposta, sperimentale, che prevede tre casi di sospensione dell'efficacia dell'art. 18: per il lavoratore assunto a tempo determinato che passa ad un contratto a tempo indeterminato; per il lavo-

ratore assunto in una azienda di 15 dipendenti, il cui ingresso porterebbe l'azienda nella sfera dimensionale della tutela prevista dallo Statuto dei Lavoratori; per le aziende che operano nel "sommerso", e che decidono di regolarizzarsi. Come si vede, questa proposta colpisce soprattutto i giovani lavoratori e le situazioni contrattuali più deboli e costituisce un pericoloso precedente. Il problema della tutela reale

contro i licenziamenti arbitrari solo in piccola parte è una questione di pur giusta difesa del lavoratore licenziato; essa è soprattutto strumento che consente la effettiva fruizione di tutti i diritti che definiscono il rapporto di lavoro e che impedisce possibili violazioni ed inadempimenti.

Il centro destra, che ha propagandisticamente orchestrato una campagna di opinione contro i cosiddetti lavoratori "garantiti", con questa proposta discrimina i lavoratori con minori diritti. Per tutti questi motivi vanno sostenute le iniziative unitarie promosse da CGIL, CISL e UIL, la cui forza si è dimostrata negli scioperi effettuati nei giorni scorsi che hanno sottolineato la consapevolezza dei lavoratori sul significato dello scontro politico e sociale in corso nel nostro paese.

Solo su questa base si può immaginare, nel nuovo contesto dell'Europa dei diritti che dobbiamo costruire, l'apertura di una discussione sul nuovo Statuto dei lavori.

*responsabile lavoro segreteria nazionale D.S.

la foto del giorno



Pattinatori al tramonto sul lago Immeln nel sud della Svezia

segue dalla prima

Alitalia Diario di bordo

La cosa ha dato luogo (e continua purtroppo a farlo) ad una serie di errori perpetrati da vari management che si sono succeduti in questi anni, tesi più al mantenimento di poteri interni che al bene sostanziale dell'azienda.

Si assiste in primo luogo ad una proliferazione di dirigenti davvero unica nel settore (un rapporto di uno ogni 250 dipendenti) e laddove la situazione è veramente critica, ossia nel settore operativo che soffre da tempo la mancanza di personale, si attivano tagli che spesso sono la vera causa dei disservizi che si vengono a creare.

Nebulosa è pure la missione da compiere. Nonostante le ragioni sopra esposte facciano propendere per un vettore globale che abbia la fortuna, dovuta alla conformazione geografica dell'Italia,

di possedere due aeroporti con caratteristiche di nodi centrali (in gergo hub) così diversi (Malpensa per il Nord, Fiumicino per tutto il bacino mediterraneo e l'Oriente) la flotta è dimensionata principalmente sul settore corto medio raggio, dato che, stando alle direttive manageriali, il settore lungo raggio non da profitti. Sarà, ma allora ci si chiede come vettori con un potenziale inferiore al nostro continuo a mantenere la propria presenza a livello mondiale. La flotta stessa, a causa dello smembramento del settore volo in più compagnie, è divisa tra sei case costruttrici di aerei (Boeing, Mc Donnell-Douglas, Airbus, ATR, Embraer, Fokker) fatto che aumenta a dismisura i costi di addestramento equipaggi e manutenzione. Curioso è il caso dell'Olandese Fokker, i cui aerei

sono stati acquistati a casa produttrice già fallita...

Il sistema delle relazioni industriali ripropone la logica di potere invece della tecnica. Settori operativi vitali per lo sviluppo commerciale della Compagnia aerea, come ad esempio quello degli assistenti di volo, vengono da anni dequalificati sia economicamente che professionalmente, mentre in piena crisi si concludono accordi con altre componenti (pilotti) che prevedono aumenti salariali per cessione di attività (voli) a terzi (accordo denominato "Scope-Clause") e accordo transiti. Ma non è tutto.

Poco tempo fa i membri del consiglio di amministrazione si raddoppiarono gli stipendi, e invece di stipulare polizze sull'aumento dei costi del carburante (cosa che ha fatto risparmiare agli altri vettori circa 400 miliardi) se ne contraevano di personali, ai membri del collegio sindacale (pagate dall'Alitalia), che coprono danni derivanti da eventuali perdite della Compagnia.

Arriva l'11 Settembre e, con estremo senso etico, da una parte si fanno piani per licenziamenti massicci, mentre dall'altra si stanziavano 6 miliardi per il cambio del parco macchine dirigenziali. Ma la crisi non è uguale per tutti?

Cinque anni fa, per fronteggiare l'ennesimo mal momento, venne impostato un piano definito di stock-exchange, in pratica sacrifici in cambio di azioni. Cosa accettata da tutte le componenti di Alitalia, tranne che dai dirigenti, che definirono i titoli di allora carta straccia. Quando però si uscì dalla crisi (per poco tempo purtroppo) con un aumento del valore delle azioni si indisse una assemblea degli azionisti dove, con il solo voto favorevole del socio di maggioranza (allora era l'IRI) furono date ai manager 500 milioni di azioni cadauno, vendibili dopo un anno anziché in tre come tutti gli altri.

Tutto questo fa parte di denunce fatte dai sindacati. E viene da chiedersi come alcuni di loro, pur sedendo da anni nel consiglio

di Amministrazione, si siano svegliati adesso. Strettamente collegato a tutto quanto finora esposto è il fattore politico: l'attuale immobilismo è davvero sconcertante, ma i colpi mortali inferti da anni di politica dei trasporti indecifrabile non si contano.

Basti pensare a come è stato gestito l'intero affare Malpensa.

Il bacino di traffico del Nord Italia è di fatto il terzo al mondo e muove qualcosa come 7000 miliardi, soldi che vanno a riempire in gran parte le casse delle Compagnie straniere. Malpensa rappresentava l'occasione per far ritornare in Italia gran parte di questi proventi, attraverso un decreto, chiamato Burlando-uno, che sanciva il ruolo di Liniate a traffico solo nazionale, dato che il Forlanini, come purtroppo ampiamente dimostrato di recente non può svilupparsi a livello internazionale per problemi congeniti dovuti soprattutto al fatto della sua posizione di estrema vicinanza alla città. Invece, oltre al non disinteressato intervento della

UE ed alla levata di scudi operata dalla Regione Lombardia e dal Comune, tutti atti a mantenere lo status quo, siamo arrivati ad una debacle totale. Malpensa è di fatto un progetto da ricostruire. Alitalia ha perso una occasione unica di sviluppo, i cui costi continuano purtroppo a gravare, e Mr. Kinnock, allora commissario dei trasporti della UE, è adesso dirigente British Airways. La soluzione di tutti i problemi finora esposti della crisi Alitalia è molto simile a quella adottata dall'Air France più di dieci anni fa in una situazione simile.

Bisogna innanzi tutto creare un management tecnico che si occupi veramente di lavorare in stretta sintonia e conoscenza delle varie componenti aziendali, sfruttando in pieno le sinergie interne, che esistono a tutti i livelli, ed attuando con esse un dialogo finalmente trasparente e scevro da tutti i machiavellismi attuali. Il potere politico dovrebbe sostenere la Nostra Compagnia di Bandiera facendo tesoro di due lezioni

recentissime. Quella degli Stati Uniti che, all'indomani dell'11 Settembre (ma la decisione era nell'aria prima) hanno non solo stanziato 33.000 milioni di dollari alle Compagnie Aeree sopravvissute alla deregulation, ma hanno di fatto decretato la fine di questo processo intervenendo anche a livello azionario per supportare i vettori. E quella, tutta Europea, dove i tre vettori egemoni (British Airways, Lufthansa e Air France) hanno, in forma più o meno velata uno Stato che li finanzia e che di certo attua con la UE una politica di protezione.

Perché è ora di rendersi conto che il business delle compagnie aeree, a fronte di colossali investimenti rende, quando va tutto a gonfie vele, un massimo del 2%. Un settore dove la privatizzazione significherebbe la spazzatura del vettore, che deve essere efficientemente amministrato ed aiutato. a meno che non si voglia tornare a viaggiare in nave.

Guido Gazzoli
capocabina Alitalia

Episodi di crudeltà contro gli animali

Letizia Cuscela, Parma
Egregio Direttore,

Vorrei esprimere pubblicamente tutta la mia rabbia ed indignazione in riferimento a due episodi di sevizie compiute ai danni di alcuni cuccioli di cane. Il primo è accaduto a Mantova nei giorni che precedevano il Santo Natale: un cucciolo è deceduto dopo parecchi giorni di indicibile sofferenza dovuta alle ustioni causategli dall'immersione in una pentola d'acqua bollente da parte di un "uomo" di sessant'anni. Il secondo è successo la notte di San Silvestro, in località Costa di Rovigo: alcuni minorenni si sono resi responsabili di aver orrendamente martoriato con i mortaretti due cagnolini. Affinché questi episodi di sadismo, emblematici del vuoto esistenziale, della stupidità e della vigliaccheria di esseri che non si possono definire umani, non si possano più ripetere con tanta facilità, occorre fare opera di sensibilizzazione nei confronti delle nuove generazioni. Se dalle famiglie non ci si può sempre aspettare la trasmissione di valori positivi includenti anche il rispetto per gli animali e la compassione per la sofferenza altrui, allora deve essere la scuola a colmare queste deficienze. Si permetta alle associazioni di volontariato, comprese quelle animaliste, di collaborare con gli insegnanti nella diffusione di

questi valori di cui la nostra società è carente. E noi persone sensibili, diventiamo concretamente portatrici di una nuova cultura. Combattiamo soprattutto l'indifferenza che offusca le nostre coscienze e non arrendiamoci con rassegnazione se ancora crediamo nelle possibilità di progredire dell'umanità nonostante gli episodi di barbarie a cui quotidianamente assistiamo. Distinti saluti.

È bello il libro di Natta su Serrati

Maurizio Ferraroni, coordinatore Ds Formigine (Mo)

Cara Unità, ti scrivo per chiederti di segnalare la pubblicazione dell'ultima fatica del nostro grande compagno Alessandro Natta. Magari una recensione. Il libro, "Serrati. Vita e lettere di un rivoluzionario", edito dagli Editori Riuniti, costituisce una lettura avvincente per lo stile sempre vivace dell'Autore, ma anche perché porta alla conoscenza dei lettori aspetti poco conosciuti della nascita nel 1921 del Partito Comunista d'Italia, e delle tante lacerazioni della sinistra dell'epoca, che costituiscono un monito più che attuale alle frammentazioni che rendono in parte inefficace oggi l'attività della sinistra italiana. Ritengo inoltre che una simile lettura costituisca il miglior omaggio alla memoria dell'ultimo Segretario del Pci. Distinti saluti.

I Unità

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

DIRETTORE RESPONSABILE **Furio Colombo**
CONDIRETTORE **Antonio Padellaro**
VICE DIRETTORI **Pietro Spataro**
Rinaldo Gianola (Milano)
Luca Landò (on line)
REDATTORI CAPO **Paolo Branca** (centrale)
Nuccio Ciconte
ART DIRECTOR **Fabio Ferrari**
PROGETTO GRAFICO **Mara Scanavino**

Alessandro Dalai
CONSIGLIERE DELEGATO
Francesco D'Ettore
CONSIGLIERE
Giancarlo Giglio
CONSIGLIERE
Marialina Marcucci
CONSIGLIERE

"NUOVA INIZIATIVA EDITORIALE S.p.A."
SEDE LEGALE:
Foro Bonaparte, 69 - 20100 Milano

Certificato n. 3408 del 10/12/1997
Iscrizione al numero 243 del Registro nazionale della stampa del Tribunale di Roma, Quotidiano dei Gruppi parlamentari dei Democratici di Sinistra - l'Unità. Iscrizione come giornale murale nel registro del tribunale di Roma n. 4555

Direzione, Redazione:

■ 00187 Roma, Via dei Due Macelli 23/13
tel. 06 696461, fax 06 69646217/9
■ 20126 Milano, via Forzezza 27
tel. 02 255351, fax 02 2553540

Stampa:

Sabo s.r.l. Via Carducci 26 - Milano

Fac-simile:

Sies S.p.a. Via Santi 87, - Paderno Dugnano (MI)
Serom S.p.a. Via del Fosso di Santa Maura - Torre Spaccata (Roma)

Distribuzione:

A&G Marco Spa Via Forzezza, 27 - 20126 Milano

Per la pubblicità su l'Unità

Publikompass S.p.A.

Via Carducci, 29 - 20123 MILANO

Tel. 02 24424443 Fax 02 24424490
02 24424533 02 24424550