

Oreste Pivetta

MILANO Sei milioni in attesa di contratto. E si potrebbe concludere qui il quadro tetto: sei milioni di persone, lavoratori dipendenti, che da due anni o poco meno (la media è di sedici mesi di attesa prima di vedere il rinnovo) attendono un contratto che adegui il loro stipendio al costo della vita, sei milioni di persone che intanto vedono salire gli affitti, i prezzi della verdura, le tariffe dei trasporti pubblici, che non possono accorgersi di tasse in discesa e che devono sommare a tutto il resto la precarietà del posto e l'incertezza dell'avvenire. Non sanno per quanto tempo ancora potranno lavorare, ma non sanno neppure quando potranno andare in pensione. Leggono attorno a sé tutti i segnali della crisi: Tremonti che rastrella quattrini vendendo immobili d'arte, la Fiat che sopravvive alla giornata, interi settori industriali decimati: la Cgil vede nei prossimi sei mesi trecentomila posti in pericolo. Ma non possono che aspettare, salvo scioperare. Chi deve aspettare, appartiene a tante categorie diverse: commercio, edili, artigianato, tessili, chimici, gomma e plastica. Si aggiungeranno gli agricoltori dipendenti. Dei ferrovieri s'è detto. Più di un terzo del lavoro dipendente deve aspettare: sei milioni e per fortuna è stato da poco almeno raggiunto un preaccordo per la sanità, altrimenti i milioni sarebbero addirittura sette. Si sta peggio, e stando peggio, si tagliano i consumi, sarà un Natale povero, il cane si morde la coda: il cerchio magico (più consumi, lavoro, reddito) si è rotto.

Ovviamente vi sono state alcune novità. Un po' a sorpresa stiamo peggio tutti: al declino delle retribuzioni reali degli impiegati e degli operai s'accompagna l'arretramento di quadri, tecnici e impiegati, colpiti dalle ristrutturazioni e da modelli organizzativi che utilizzano aziende terze: un indotto fragile e comunque dipendente. Siamo il solo, tra tutti i paesi industrializzati, ad avere registrato una dinamica delle retribuzioni orarie al di sotto dell'inflazione tra il 1997 e il 2003: un andamento dell'inflazione complessivo del 15 per cento, un andamento delle retribuzioni inferiore al 13 per cento. Non è stato così in Francia, in Germania, in Inghilterra. Negli Stati Uniti, il nostro modello, di fronte a un'inflazione inferiore al 15 per cento i salari sono aumentati del trenta. Dal 2000 ad oggi, nei tre anni di euro, le retribuzioni reali degli italiani sono scese in alcune categorie fino al ventuno per cento. È un sondaggio soltanto (su circa ottocentomila profili retributivi), però è drammatico: pagano i dirigenti (meno 7,3 per cento), gli operai (9,3), soprattutto i dirigenti dell'auto

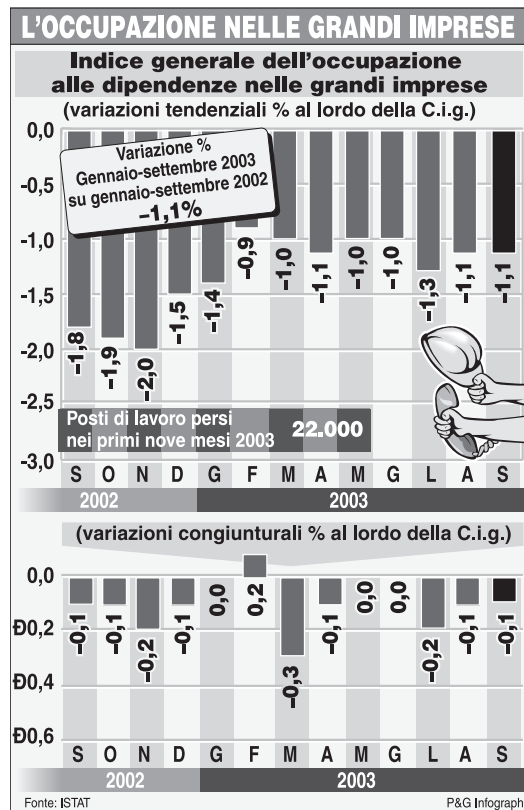
“ Sistema in crisi lavoro precario e posti di lavoro minacciati prezzi che corrono: ecco i regali per fine anno del centrodestra ”



Siamo gli unici in Europa a vedere pesantemente intaccato il potere d'acquisto Negli Stati Uniti aumenti salariali da noi il bonus figli

La prima emergenza del Paese: i salari

Sei milioni di lavoratori attendono il rinnovo e l'aumento già divorato dall'inflazione



Autoferrotramvieri nel deposito di Milano durante lo sciopero di lunedì scorso

Luca Bruno/Agf

(meno ventidue per cento). Nessun ceto sociale sembra riuscire ad aggirare l'effetto depressione sulla busta paga.

Persino l'Istat appare preoccupato: «Valutando prospetticamente la quota dei contratti in vigore, nei prossimi sei mesi si assisterebbe, ove non intervenissero rinnovi, ad una situazione pressoché stazionaria fino a dicembre e a un repentino abbassamento del grado di copertura a partire dal gennaio 2004».

L'altra novità arriva per legge e si chiama legge 30. Contratti a termine, flessibili, atipici che diventano un'universo o una banca per le imprese: pescano come vogliono. Ma per chi lavo-

Trasporti, ancora due stop prima della tregua di Natale

MILANO Mancano all'appello due sole giornate di protesta, quella dei controllori di volo milanesi del 6 e quella, di 24 ore, dei ferrovieri dell'11-12 dicembre, e poi per l'intero periodo delle festività natalizie non ci saranno più scioperi nel settore dei trasporti. Secondo il calendario delle franchigie previste per le festività di fine anno, infatti, l'esercizio del diritto di sciopero è escluso tra il 18 dicembre e il 7 gennaio per il trasporto aereo e ferroviario. Per il trasporto pubblico locale, il divieto è anticipato di un giorno, al 17 dicembre, per finire sempre dopo la Befana. Terminato il periodo di tregua, però, le proteste

riprendono immediatamente: già l'8 gennaio, infatti, tornano ad incrociare le braccia i controllori dell'Enav mentre i dipendenti Alitalia hanno proclamato una nuova astensione di otto ore per una giornata di gennaio la cui data deve essere ancora individuata. Probabili disagi per chi viaggerà in treno i prossimi 11 e 12 dicembre. L'Orsa, organizzazione dei sindacati autonomi dei trasporti, ha confermato lo sciopero nazionale di 24 ore del personale del gruppo Ferrovie, che scatterà alle 21 di giovedì 11 dicembre fino alle 21 del giorno dopo. Durante la protesta, a sostegno del rinnovo contrattuale dei ferrovieri non sottoscritto dall'Orsa, saranno garantiti i servizi minimi.

ra cresce solo il bilancio della precarietà: siamo oltre il contratto, siamo nell'evanescenza del contratto e del reddito che oggi ci sono e domani non più. Anche l'Inps, come l'Istat, appare preoccupato: vi sono aziende che assumono collaboratori piuttosto che dipendenti per pagare il 12 per cento anziché il 32,7 per cento della contribuzione per la pensione. Vi sono aziende che preferiscono "assumere" soci: così non pagano nulla. I "soci" si dovranno pagare poi le loro assicurazioni.

Si vorrebbe qualche cosa di meglio ancora: la Lega lo chiama «gabbie salariali», ma anche Formigoni lo propone per la sua sanità e per i suoi trasporti. Significa mettere da parte i

tuale che nessuno osa più nominarla. Poi, ogni due anni, si dovrebbe recuperare la differenza: ma l'esperienza e i tramvieri insegnano quanti ostacoli si possano incontrare.

Però gli italiani che lavorano sempre più poveri (il centro destra ha cancellato anche il reddito minimo di inserimento che era stato introdotto dalla finanziaria del '98), con i pensionati (i più tartassati con un taglio netto del trenta per cento del potere d'acquisto), potranno godere di alcune novità vantaggiose grazie al governo Berlusconi Bossi Tremonti Fini: un buono per i figli che frequentano le scuole private e mille euro per il secondo figlio, purché lo facciano alla svelta.

Bersani: cari signori, firmate i contratti

Non si possono tenere in ostaggio milioni di persone. Il governo non ama i tavoli del confronto

Laura Matteucci

MILANO «Da due anni il settore trasporti è in un vicolo cieco. Il combinato disposto della chiusura dei trasferimenti statali agli enti locali, dell'assenza di politiche di incentivo, e del totale disamore di questo governo per i tavoli di discussione, creano una situazione non accettabile». Pierluigi Bersani, responsabile economico dei ds, non concede nulla a nessuna delle parti in causa, dopo la protesta che a Milano ha esondato dagli argini degli accordi. Da una parte ci sono «le regole da rispettare», al di là di ogni ragionevole esasperazione, e dall'altra parte c'è la «vergogna per il fatto non si sia tenuto vivo il tavolo di rinnovo contrattuale».

In mezzo, un elemento sostanziale: in tutta Italia lo sciopero è riuscito, con medie di adesione di oltre il 90%, «il che rende evidente che questi lavoratori non ne possono più». Dovrebbe evidenziarne anche un altro, di fatto: la necessità da parte di governo e aziende di chiudere il rinnovo con un'offerta più realistica dei 12 euro di cui invece si parla, massimo sforzo dopo due anni di trattative.

Bersani, partiamo da un dato incontrovertibile: lo sciopero degli autoferrotramvieri è riuscito in tutta Italia.

«Assolutamente. È un risultato di portata storica, un successo enorme. Ha aderito il 90% dei lavoratori, segno evidente che non ne possono più. Io l'altro giorno ero a Roma, e lì tutti hanno potuto vedere che di autobus

non ne passava nemmeno uno. Lo stesso è accaduto dappertutto in Italia».

Sottinteso: non c'era bisogno di dare ulteriore clamore alla protesta, come è accaduto a Milano?

«A Milano i lavoratori hanno fatto e si sono fatti un danno incalcolabile, rischiando di oscurare le proprie ragioni con questa specie di illegalità di massa a carico dei cittadini. Non è così che si cambiano i rapporti di forza. Esistono delle regole, determinate anche con il concorso dei sindacati, cui tutti devo-

no attenersi. L'idea di regolare gli scioperi nel settore pubblico appartiene alla storia del sindacato, trasgredire significa danneggiarsi e danneggiare il sindacato».

Il sindacato, soprattutto.

«Sì, soprattutto il sindacato. È importante che venga messo nel mirino il sindacato per quanto è successo. Quello di Milano è stato uno strappo che bisogna cercare di ricucire».

La spia di uno strappo che potrebbe allargarsi?

«Non lo vedo un fenomeno gene-

ralizzato. Il sindacato è in grado di rappresentare i lavoratori. Il problema è un altro, non sindacale: quello che manca è l'attitudine a fare tavoli di confronto, in tutti i campi. La tenuta dei salari e del potere d'acquisto sono quelli che tutti conoscono, i problemi stanno iniziando a marciare. Se ci fosse una maggiore attenzione i rischi che si verificassero fenomeni come quelli di lunedì a Milano sarebbero minori».

Attenzione da parte del governo.

«Chiaro. Rispetto ai trasporti c'è

un combinato disposto: la chiusura dei trasferimenti statali agli enti locali, il blocco della possibilità per i Comuni di contrarre mutui, l'assenza di politiche di incentivo. In più, pesa il totale disamore del governo per le forme di concertazione, per qualsiasi tavolo di confronto. Sarebbe buona cosa se su trasporto pubblico e viabilità si iniziasse una riflessione d'insieme, presenti enti locali e confederazioni sindacali. Perché la questione è complessa, e il quadro comprende anche la prossima liberalizzazione del settore, peraltro av-



Il deputato dei Ds Pierluigi Bersani Giuseppe Giglia/Ansa

volta nella più completa confusione legislativa. La discussione contrattuale non deve essere avulsa da una panoramica d'insieme, perché questo induce le imprese a non prendere alcun impegno, e i lavoratori all'esasperazione».

Questi sono lavoratori che prendono 1000-1100 euro al mese, arrivano a 1400 con il massimo dell'anzianità. L'offerta di aumento è di 12 euro, cioè nulla soprattutto per chi vive a Milano, che è una delle città più care d'Italia. Potrebbe essere un motivo per cui i lavoratori milanesi hanno radicalizzato la protesta, oltretutto dopo sette scioperi "regolari"?

«Le specificità esistono. Parlare di 12 euro non è lo stesso in tutta Italia, sarebbe sbrigativo pensarlo. Questo non giustifica nulla, però. Anche perché possono esserci altre forme per risvegliare l'opinione pubblica, per far capire alla gente che Lunardi non convoca una riunione. Di sicuro, invece, le specificità locali evidenziano che nel settore trasporti pubblici il rapporto tra dimensione nazionale e contrattualistica locale è più intricato che in altri».

Una situazione complessa. Il governo non è consapevole, secondo lei?

«L'impressione netta è che il governo non sappia nemmeno di che cosa si stia parlando».

Una brutta giornata, quella di lunedì, per il sindacato.

«Per il sindacato una giornata con l'amaro in bocca. E anche per la sinistra».

Il piano di ristrutturazione della compagnia di bandiera prevede 2.700 esuberi. Al via una nuova stagione di tensioni e di lotte sindacali

Alitalia e sanità, altri settori sensibili alla protesta

MILANO Lo "scandalo" del trasporto pubblico locale è esploso. Nel peggiore dei modi, con gravi conseguenze per i cittadini di Milano. Ma il futuro rischia di riservare altri scogli sindacali durissimi, dal momento che la nuova strategia (non certo quella dei rappresentanti dei lavoratori) sembra essere quella di trascinare in lungo gli accordi e di cercare la spaccatura tra le sigle sindacali e, come è accaduto a Milano, tra gli stessi lavoratori e le confederazioni.

Ha già lasciato intravedere qualcosa di simile la vertenza aperta in Alitalia, che durante la scorsa estate ha toccato il suo momento di massimo inasprimento quando centinaia di dipendenti della compagnia di bandiera hanno disertato il lavoro presentando certificati medici che li dava-

no per malati. La crisi del comparto aereo ha condotto i vertici di Alitalia a una scelta radicale: un taglio dei costi, che si traduce in licenziamenti di migliaia di dipendenti. Ma, evidentemente, i candidati all'esuberano non ci stanno e - sostenuti dai sindacati che contestano nel merito manageriale le strategie dell'azienda - per questo le agitazioni e gli scioperi si susseguono da mesi. L'ultimo risale a venerdì scorso, ma altri sono già in vista. La commissione di garanzia è intervenuta più volte per bloccare gli scioperi, ma intanto la trattativa tra le parti continua a non registrare alcun passo in avanti.

Sempre nei trasporti, poi, resta aperta la questione delle ferrovie, una vertenza che ricorda da vicino quella degli autoferrotramvieri. La frammentazione delle Fs in

diverse società di settore e l'apertura alla concorrenza privata ha rotto gli equilibri precedenti. In dieci anni il numero dei lavoratori risulta pressoché dimezzato, mentre le buste paga non si muovono da anni.

Anche in questo caso, anche per effetto delle iniziative dei sindacati di base, sono stati numerosi gli interventi della commissione di garanzia in occasione di scioperi. E anche in questo caso non si sono aperti spiragli significativi nelle trattative nel merito. Il nodo sembrano essere soprattutto le agitazioni dei lavoratori, non le loro rivendicazioni.

Ma anche la sanità soffre una situazione di stagnazione contrattuale e di forte tensione tra i lavoratori a causa dell'eterno tergiversare delle controparti (pubbliche).

Il contratto collettivo - in ossequio alla nuova "usanza" - è infatti scaduto da due anni. Lo sciopero generale del settore, indetto per il 28 novembre scorso, è stato revocato soltanto all'ultimo momento con una pre-intesa siglata appena tre giorni prima il blocco dei servizi (e i prevedibili disagi dei cittadini).

Per i 600.000 lavoratori suddivisi in un migliaio di aziende sanitarie la parte economica dell'ipotesi di accordo prevede un aumento di 109 euro (in sostanza soltanto il recupero dell'inflazione nel biennio), oltre ad alcune voci nell'ambito delle cosiddette "indennità professionali" in favore di figure come gli infermieri. Basterà ad evitare che si riproponga una rivolta?

gp.r.