

## QUEI PRECARI DELL'ISOLA DEL GIGLIO

**ATIPICI  
A CHI?**

**Bruno  
Ugolini**  
GIORNALISTA



**T**ra giornali, talk-show, riprese dirette, il racconto della tragedia sull'isola del Giglio, ha riempito giornate e serate. Con grandi dibattiti sul comandante fellone (Schettino) e il comandante eroe (De Falco) nonché sull'Italia paragonata alla semi-sommersa «Concordia» e abitata da tanti Alberto Sordi (o tanti Berlusconi). Sono però apparsi anche i racconti dei precari dei mari. Erano cuochi, camerieri, inservienti, adibiti al governo di una vera e propria città di oltre 4 mila abitanti, protagonisti di atti di abnegazione nel faticoso salvataggio notturno. I veri eroi della vicenda, anche se spesso non addestrati a sufficienza alle straordinarie mansioni richieste in quella tremenda occasione. C'è però da osservare che questi lavoratori della Costa Crociere, in larga misura extracomunitari, sono precari particolarmente.

Spiega Massimo Ercolani dirigente della Filt-Cgil, il sindacato dei trasporti, come la Costa mantenga un qualche rispetto per le norme contrattuali. I suoi marittimi sono certo divisi tra quelli considerati Crl (continuità rapporto di lavoro), ovverosia a tempo indeterminato, e quelli con contratti a termine, ma spesso inseriti in una lista prioritaria. Un mantenuto legame con l'azienda. Hanno così una qualche garanzia di poter essere richiamati. Re-

sta il fatto che siamo di fronte ad una «fabbrica» particolare, la nave, dove non si «produce» per tutto l'anno. Spesso si rimane fermi. Una specie di lavoro stagionale, comunque meglio retribuito e rispettato di tanti lavori stagionali. Certo c'è ancora molto da fare. C'è, ad esempio, una legge sugli orari che Ercolani considera «infame» e che spesso costringe a turni massacranti il personale di bordo. E ci sono società (il sindacato cita la Carnival e la Msc) dove le norme contrattuali, le regole, spesso sono calpestate e vilipesse. Ecco: «il rispetto delle regole».

Questo credo sia, in verità, il tema centrale emerso dalla discussione sulla tragedia del Giglio. Tanti italiani hanno sposato con enfasi le parole del comandante De Falco («Torni a bordo») non per un rigurgito stalinista, non per nostalgie biecamente autoritarie, non per virile disprezzo nei confronti delle debolezze umane di Schettino. Molti italiani hanno visto, in quel grido, la semplice esigenza di vedere rispettate le regole. Quelle che obbligano il comandante di una nave a compiere il proprio dovere fino in fondo. Un incanto che vale per tanti: i gioiellieri evasori, le società di crociera che non tengono conto di norme e contratti, i tipi alla Marchionne che tengono in considerazione solo le proprie di regole (e leggi). E vale anche, magari, per i tanti populistici intenti a difendere a denti stretti il proprio orticello, incuranti del baratro che in Europa si sta aprendo per tutti. Lo si è visto in tanti commenti alle misure di Monti.

<http://ugolini.blogspot.com>

## DECRETI TIMIDI CONTRO GLI OLIGOPOLI

**AUTHORITY  
TRASPORTI**

**Mario  
Lovelli**  
DEPUTATO PD



**C**on il decreto «salvitalia» e con quello sulle liberalizzazioni, il Governo Monti ha certamente individuato la strada giusta per il settore dei trasporti mostrando di voler andare oltre incertezze e pasticci del triennio precedente. Però dall'insieme dei due decreti e del «milleproroghe» ora in fase di conversione, emerge comunque un quadro contraddittorio e sostanzialmente timido nei confronti dei grandi monopoli od oligopoli pubblici e privati. Appare per esempio poco comprensibile il percorso confuso delineato per arrivare ad istituire una vera Autorità indipendente di settore. Perché ad esempio prevedere una lunga fase transitoria nella quale l'Authority dell'energia svolge funzioni di regolazione «facendo salve», da una parte le competenze dell'Agenzia per le infrastrutture stradali e autostradali sulle «vecchie» concessioni, dall'altra mantenendo in capo ad Enac le funzioni di Autorità di vigilanza per la determinazione dei «nuovi» diritti aeroportuali? E poi che senso ha demandare ad un «apposito disegno di legge da emanare entro tre mesi dalla conversione» del decreto liberalizzazioni il compito di «istituire una specifica autorità indipendente di regolazione dei trasporti» quando in IX Commissione alla Ca-

mera dei deputati è depositato da inizio legislatura la proposta di legge n.1057 del Pd a mia prima firma che va esattamente nella direzione auspicata ed è già stata incardinata e condivisa da tutti i gruppi (compreso il Pdl con una sua proposta)? A questo punto, se la scelta è quella di una nuova «Authority» che eviti oltretutto di fare nell'Autorità energia un «monstrum» ingovernabile perché dalle competenze amplissime, se ne può uscire rapidamente in due modi: o emendando il decreto in fase di conversione con l'immediata istituzione della nuova Autorità, o accelerando i tempi di approvazione del pdl 1057 in IX Commissione per l'aula con una sorta di doppio binario con l'esame del decreto liberalizzazioni al Senato. Altre soluzioni rischiamo solo di essere dilatorie e fanno sorgere il sospetto che la fase transitoria si allunghi più del dovuto (magari oltre la durata di questo governo) e continui ad essere dominata da vecchie logiche, compreso il settore ferroviario, per il quale è tutto rinviato all'istituzione effettiva dell'Authority.

Così invece in due mesi si può fare tutto e gli strumenti attuativi possono essere demandati ad atti regolamentari che il Governo può rapidamente predisporre, sia per l'utilizzo delle risorse umane e strumentali già disponibili nel ministero e nelle agenzie esistenti, sia per regolamentare la partecipazione delle società controllate agli oneri di funzionamento come avviene per le Autorità esistenti. E perciò senza gravare sulla finanza pubblica. ♦

**ACCADDE OGGI**

**l'Unità 23 gennaio 2005**

### Iraq, e la chiamano missione di pace

Dolore per la scomparsa del compagno d'armi Simone Cola in Iraq. Ma anche un'amarezza profonda, venata di collera, verso l'ipocrisia di chi, al governo, continua a cullarsi nell'illusoria immagine della missione di pace. Questo emerge dal diluvio di messaggi con cui i soldati italiani stanno inondando i siti Internet.

### Maramotti

QUALCHE FISCHIO NELLA BASE LEGHISTA DISORIENTATA

MARONI NON PUO' PARLARE E BOSSI NON SA PIU' QUELLO CHE DICE!



**l'Unità**

Quotidiano fondato da Antonio Gramsci nel 1924

**DIRETTORE RESPONSABILE**  
Claudio Sardo

**VICEDIRETTORI**  
Pietro Spataro, Rinaldo Gianola, Luca Landò  
**REDATTORE CAPO** Paolo Branca (centrale)  
Daniela Amenta, Fabio Luppino,  
Umberto De Giovannangeli  
**ART DIRECTOR** Loredana Toppi  
**PROGETTO GRAFICO** Cases i Associati

**NUOVA INIZIATIVA EDITORIALE SPA**  
via Ostiense, 131/L - 00154 Roma

**CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE:**  
**PRESIDENTE E AMMINISTRATORE DELEGATO**  
Fabrizio Meli

**CONSIGLIERI**  
Edoardo Bene, Marco Gulli