

SELVAGGI. C'È IL RISCHIO DI UNA RINCORSA RIVENDICATIVA. PANZERI RIFLETTE SULLA LINEA CONTRATTUALE

Ci prega la Madonna, la Cgil i ferrotranvieri

Se di fronte alla crisi economica del paese, dal crack della Parmalat agli scioperi selvaggi degli autoferrotranvieri che hanno bloccato Milano, Comunione e Liberazione arriva a dirsi tanto preoccupata da invitare i fedeli ad elevare una preghiera alla Madonna di Loreto per il bene dell'Italia, significa che qualcosa è cambiato. Se poi, di fronte «alle avvisaglie di crisi che alcuni fatti segnalano», non nasconde neanche il timore di un futuro meno prospero e stabile, significa che a cambiare, partendo da Milano e dalla Lombardia, è l'umore profondo del paese.

Uno scenario che non può non preoccupare il governo, ma che allo stesso tempo scuote fortemente l'opposizione. Con Fassino che tenta di mostrarsi comprensivo verso i "selvaggi" di Milano e Veltroni che va a prendersi gli applausi di quelli di Fiumicino; entrambi impegnati nel difficile tentativo di riportare la situazione sotto il controllo dei sindacati confederali, prima che la radicalizzazione dello scontro finisca per compromettere ogni ambizione di unità riformista, per non parlare di unità sindacale. Tanto è vero che persino l'esponente di punta dell'area liberal dei Ds, Enrico Morando, prima di affermare che «da legge si cambia, non si viola unilateralmente» e che i responsabili di simili reati andranno perseguiti, sente l'esigenza di fare almeno due premesse. La prima riguarda la

drammatica esasperazione dei lavoratori e delle famiglie in generale per l'aumento dei prezzi. La seconda «l'incredibile comportamento di Berlusconi», che addebita il caro-vita all'«euro di Prodi», mentre uno dei clamorosi vantaggi della nuova moneta per un'economia «a petrolio» come la nostra, spiega, sarebbe proprio il prevedibile calo dei prezzi di tutte le benzine, dovuto all'apprezzamento sul dollaro e almeno parzialmente vanificato dal governo stesso con la scelta di aumentare

le accise sulla benzina. Responsabilità del governo, dunque, che si aggiunge a quella di aver liquidato gli accordi sulla politica dei redditi del '93, che finché sono durati «hanno garantito i rinnovi anche delle categorie più combattive, tanto da meritarsi un posto tra le nazioni più virtuose d'Europa in termini di conflitti sociali».

In questo quadro, conclude il senatore ds, prima per l'incapacità del centrosinistra di riformare il patto del '93, poi per responsabilità del centrodestra che quel patto ha stracciato, abbiamo creato le condizioni per la questione salariale che ora sta esplodendo, con il disagio drammatico di tanti lavoratori, non solo nei servizi pubblici.

Sulla stessa lunghezza d'onda Antonio Panzeri, che parla di una fase difficile e impegnativa da cui nasce l'esigenza di definire un

quadro più stabile: «Il tema - afferma - è ripensare la politica contrattuale e concertativa».

Tuttavia le preoccupazioni tanto della sinistra quanto di Corso Italia negli ultimi giorni sembrano essere state attenuate dalla firma del contratto degli autoferrotranvieri, che avrebbe scongiurato il rischio che la tenaglia Cobas-Cisl aggirasse la trincea della contrattazione nazionale su cui è attestata la Cgil, stritolando anzitutto la roccaforte riformista della Camera del Lavoro di Milano guidata da Panzeri. Una trincea che per Corso Italia è essenziale per non perdere il contatto con categorie fondamentali come quella "storica" dei tranvieri. Nei trasporti pubblici infatti la Cgil ha da tempo seri problemi di legittimazione, ma la sua vera difficoltà sta nell'esigenza di conciliare la linea del contratto nazionale con una realtà che vede aziende e

condizioni di lavoro estremamente differenziate, da imprese dinamiche e ricche di liquidità ad autentici carrozzoni. Senza contare le differenze emerse all'interno delle stesse categorie, con tranvieri cinquantenni iper-tutelati e generazioni successive assunte con contratti di formazione o di subfornitura di manodopera.

Un'analisi che Panzeri non sembra condividere. La presa del sindacato confederale sui lavoratori, dice, non è in discussione, come dimostrano anche i buoni dati sul tesseramento.

«Semmai - prosegue - si pone un problema di efficacia della nostra azione, nella difficoltà a colmare la divaricazione tra rivendicazioni e obiettivi raggiunti». Uno dei motivi di tale difficoltà è la fine della concertazione; un altro è dato dai cambiamenti sia nel mercato del lavoro, sia nelle stesse prestazioni.

«La soluzione trovata sui tranvieri - prosegue Panzeri - mostra quanto sarebbe utile che si facesse il punto della situazione, delineando un quadro più certo e stabile delle relazioni sindacali e delle evoluzioni contrattuali». L'accordo sui redditi del '93 è in scadenza e si sono rinnovati importanti contratti, manca però un quadro coerente delle soluzioni contrattuali, «dunque abbiamo l'esigenza di monitorare la situazione, per ripensare modalità e strumenti della contrattazione».

Naturalmente, salvaguardando il contratto nazionale. Tuttavia, dice Panzeri, ci sono due modi per "suicidare" un contratto: «Un modo è non farlo lasciando fiorire gli accordi "fai da te". Un altro modo è farlo senza prendere in adeguata considerazione le differenze». In altre parole, nella situazione attuale il contratto nazionale è ancora uno strumento valido, ma per salvarlo occorre innanzi tutto tener conto dei cambiamenti intervenuti nel mondo del lavoro. Panzeri parla di una «visione dinamica», che non significa contratti separati, ma che ad esempio permetta di premiare il lavoratore che svolgano le loro prestazioni in condizioni oggettivamente più difficili di altri. ■

Le intese nazionali non bastano, bisogna capire le differenze