

# Difesa sindacale

Bollettino di coordinamento dei Comunisti Anarchici e Libertari in CGIL n. 13 ottobre 2012

## Governo “tecnico” e CGIL

di Stefania Baschieri \*

Definire governo tecnico un Governo come quello Monti, significa non voler capire quale sia la logica politica che muove l'azione di questo esecutivo che in primo luogo ha protetto gli interessi delle banche, poi ha aumentato le tasse su larga parte della popolazione escludendo seccamente una tassa sui grandi patrimoni; successivamente ha aumentato a dismisura l'età pensionabile portandola al livello più alto in Europa, nonostante le casse dell'INPS siano in attivo.

Non ancora soddisfatto ha manomesso l'art. 18 delle “Statuto dei lavoratori” rendendolo sostanzialmente inefficace e per questa via rendendo precari, perchè più ricattabili, tutti i lavoratori e le lavoratrici italiane.

Parallelamente niente ha fatto per ridurre la precarietà visto che le 46 forme di assunzione previste dalla famigerata legge 30 sono rimaste sostanzialmente intatte.

Adesso il Governo Monti sta lavorando per liberalizzare i servizi pubblici locali, cioè sta avviando la più grossa opera di privatizzazioni che si possa ipotizzare in Italia. Un'operazione particolarmente gradita alla Confindustria che, dalla gestione privata dei beni comuni, confida di accaparrarsi grandi profitti. E' evidente quindi la natura politica di questo governo, ed è una natura spiccatamente di destra che sta dalla parte delle banche e dei padroni, contro il sindacato ed i lavoratori.

Eppure nonostante l'attacco portato avanti alle condizioni generali dei lavoratori, nonostante

l'aumento esponenziale della disoccupazione, delle ore di cassa integrazione, ordinaria ed in deroga ( che significa ulteriore perdita di posti di lavoro), il sindacato balbetta. La stessa CGIL, al di là dei comunicati e della dichiarazione di sciopero generale, per altro poi revocata senza aver raggiunto nessun risultato che giustificasse tale revoca, non è riuscita a mettere in campo un'azione di mobilitazione generale capace di coinvolgere tutto il mondo del lavoro contro la politica profondamente neoliberista di questo governo.

C'è una evidente subalternità da parte del gruppo dirigente di Corso Italia nei confronti del governo Monti, o meglio, nei confronti del Partito Democratico che lo sostiene. Tale subalternità ha impedito di fatto di dispiegare tutte le forze dell'organizzazione per contrastare un governo che persegue politiche ultraliberiste e antisociali, che rappresenta i poteri forti dell'economia mondiale.

Quello che colpisce di più in questa situazione è la condizione di totale immobilismo in cui versa anche la sinistra interna alla CGIL incapace di dare una risposta forte alla pericolosa deriva che il gruppo dirigente, a partire dalla Segretaria, sta intraprendendo e che rischia di portare la CGIL verso la più grave sconfitta del dopoguerra sul piano dei diritti e delle conquiste del mondo del lavoro.

L'area di “Lavoro e Società” è sempre più omologata alla maggioranza ed il suo gruppo dirigente nazionale, ma anche gran parte di quello territoriale, si dimostra incapace di uscire da quella logica tutta autoreferenziale in cui si è ormai avvitata.

La “CGIL che vogliamo” è sostanzialmente presente solo in FIOM e la sua azione a livello confederale è praticamente assente,

anche in considerazione del fatto che il suo gruppo dirigente non ha mai lavorato per costruire una opposizione larga in CGIL a partire dal confronto con i compagni e le compagne di Lavoro e Società, ma si è mosso su logiche altre, che rispondevano più ad un disegno di riposizionamento dei poteri dentro l'organizzazione piuttosto che alla costruzione di una sinistra sindacale e di classe in CGIL. Sempre più spesso l'opposizione alla linea della maggioranza si è manifestata solo con i voti contrari nei Direttivi Nazionali, senza poi dare consequenzialità al voto stesso portando il dissenso tra i lavoratori e dentro le categorie.

Eppure il ruolo dell'opposizione di classe in CGIL dovrebbe essere proprio quello di organizzare il dissenso coinvolgendo i lavoratori su proposte capaci di respingere l'attacco violento ai diritti dei lavoratori portato avanti da questo governo, attacco che ha cancellato in pochi mesi quelle conquiste fondamentali realizzate attraverso lotte e mobilitazioni del movimento sindacale.

Certo non è sufficiente aver sottoscritto i due referendum contro la modifica dell'art. 18 e contro l'art. 8 della riforma del mercato del lavoro. Al contrario tale scelta dimostra, una volta di più, l'incapacità di rilanciare un'azione di contrasto alle scelte di questo governo, delegando alla politica quello che avrebbe dovuto fare il sindacato con la lotta e la mobilitazione di tutto il mondo del lavoro.

Questa situazione sta trascinando la sinistra CGIL verso una vera e propria

## **Contratto delle attività ferroviarie: un pessimo accordo.**

di Dino Bocchi\*

Sul numero 5 di Difesa Sindacale eravamo già intervenuti in merito al "Contratto della Mobilità" che riguarda sia il settore degli

burocratizzazione ed è proprio quello che oggi appare come un pericolo molto concreto a chi guarda con preoccupazione al silenzio che, in maniera assordante, si leva da quella che dovrebbe essere l'opposizione dentro la CGIL.

Eppure mai come adesso serve una sinistra sindacale di classe capace di tenere aperto un ragionamento critico sia nelle analisi che nelle proposte, mai come ora è necessario dare a chi comunque continua a pensare ancora alla necessità di un sindacato partecipativo e rivendicativo, la possibilità di articolare in CGIL una vera svolta sindacale capace di mettere in campo proposte ed iniziative di lotta.

Siamo consapevoli delle grandi difficoltà che esistono per organizzare e mantenere una opposizione sindacale dentro la CGIL, ma siamo altrettanto consapevoli che questa sia l'unica strada percorribile per cercare di opporsi alla deriva verso un modello neo-corporativo ed autoritario e, allo stesso tempo, recuperare una visione critica della fase attuale cogliendo il malessere di tutti quei lavoratori ma *anche* di quei settori sociali in grande sofferenza ( studenti, immigrati, disoccupati, tanto per citarne alcuni) che, senza un punto di riferimento politico sindacale di classe, rischia di sfociare in un ribellismo sterile alla Grillo o, peggio, in una pericolosa rassegnazione.

*\*Spi Cgil Lucca*

"Autoferrotramvieri" (da ora in avanti TPL - Trasporto Pubblico Locale) che quello delle "Attività Ferroviarie"; in pratica un nuovo CCNL in grado di rappresentare tutti questi lavoratori.

Gli addetti del TPL sono attualmente circa 130.000, mentre quelli delle Attività Ferroviarie sono oltre 80.000 tra ferrovieri e dipendenti di ditte e cooperative dei servizi in appalto. Una forza d'urto notevole, quindi, in grado di esprimere un elevato potere di contrattazione soprattutto per quanto riguarda il trasporto collettivo delle persone. Ma come è stato usato questo potenziale di lotta? E quali risultati sono stati raggiunti in questa

lunga, ma non ancora conclusa, vertenza?

La necessità di un contratto della mobilità è un obiettivo accettato da tutte le organizzazioni sindacali perché la liberalizzazione in atto nell'Unione Europea pone dei problemi gravissimi nel settore, e quindi risulterebbe essenziale avere un CCNL in grado di costituire un elemento unificante e di limitare la concorrenza tra i lavoratori.

Il panorama contrattuale nel settore vede infatti la presenza dei due CCNL/TPL e CCNL/AF, con diversità negli orari settimanali, nella classificazione del personale, nella struttura del salario, ecc... Inoltre c'è da considerare anche il "Contratto Aziendale F.S.", che riguarda circa 70.000 ferrovieri delle aziende del Gruppo F.S., che include alcune normative diverse rispetto allo stesso CCNL/AF. Nel settore del TPL, infine, hanno una grande incidenza gli accordi derivanti dalla diffusissima contrattazione aziendale.

All'inizio del 2009 era stata varata dalle maggiori organizzazioni sindacali del settore (Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Orsa, Ugl, Fast-Confasal, Faisa-Cisal) una piattaforma rivendicativa molto generica sulla maggior parte dei punti trattati, giustificata dalle Segreterie nazionali per il carattere di novazione del contratto, che dava a queste ultime mano libera per portare avanti una trattativa estremamente centralizzata. Ma, prima di parlare di questo, facciamo una breve rivisitazione delle fasi salienti della lunghissima trattativa.

Dopo la sigla dei protocolli di intesa del 30 aprile e del 14 maggio 2009, che avevano fissato le linee generali per il proseguimento del confronto per il "Contratto della Mobilità", il 15 maggio 2009 vi fu un accordo con il "Gruppo F.S." che introdusse su molti treni il *macchinista solo* (esisteva già il *macchinista unico* che però prevedeva in cabina di guida la presenza del Capotreno), con nuove pesanti flessibilità e con un grande recupero di produttività; il tutto, tra l'altro, a costo zero per F.S. !

Successivamente si giunse all'accordo del 30 settembre 2010 sulla cosiddetta prima parte del "CCNL della Mobilità", cioè gli articoli riguardanti il sistema delle relazioni industriali, i diritti sindacali, il mercato del

lavoro. Nell'ottobre del 2010 viene raggiunto un accordo in seguito al quale saranno poi introdotti turni individuali (IVU) per il personale degli equipaggi al posto dei turni collettivi e contrattati semestralmente; questo, combinato con le successive normative contrattuali, porterà i lavoratori di questo settore ad un forte peggioramento della propria condizione di lavoro. Il 17 novembre 2010 venne fatto un ulteriore accordo con il "Gruppo FS" in cui, per quanto riguarda il comparto del trasporto merci, furono introdotte nuove figure professionali ed un forte recupero di produttività, anche questa volta praticamente senza niente in cambio per i lavoratori, anticipando e condizionando di fatto l'intera trattativa del contratto nazionale delle attività ferroviarie su questo settore.

Intanto, vista la grande difficoltà di giungere ad un contratto omogeneo, soprattutto per le fortissime resistenze delle associazioni datoriali delle aziende del TPL, le Segreterie Nazionali delle OO.SS. si orientavano di fatto per un "Contratto della Mobilità" come contenitore dei due CCNL/TPL e CCNL/AF. Continuava comunque a persistere il vizio di origine di questa trattativa che vedeva le organizzazioni sindacali, sulla difensiva, confrontarsi sulle proposte avanzate dalle varie parti datoriali; nella sostanza questo ha significato un elemento di debolezza della parte sindacale costretta ad inseguire le aziende sul loro terreno rappresentato da proposte devastanti per quanto riguarda la flessibilità del personale, i carichi e l'orario di lavoro. Questo soprattutto nel settore delle attività ferroviarie che vedeva il CCNL/AF con l'orario di lavoro a 38 ore settimanali, mentre il "Contratto Aziendale F.S." conservava la conquista delle 36 ore settimanali.

A complicare ulteriormente lo scenario veniva l'accordo intercorso tra le OO.SS. (ad esclusione dell'Orsa) e la NTV di Montezemolo e Della Valle in cui, a fronte dell'accettazione della nuova azienda della parte generale già siglata del "CCNL della Mobilità", si introducevano capitoli sull'orario di lavoro e sulla struttura del salario diversi ed al ribasso rispetto al CCNL/AF allora in vigore. Naturalmente tutto ciò forniva l'occasione a Mauro Moretti,

Amministratore Delegato del Gruppo F.S., per proporre ulteriori e penalizzanti scenari contrattuali.

Ancora più preoccupante, se possibile, la situazione del TPL sottoposto alle problematiche derivanti dal taglio dei trasferimenti del Governo alle Regioni dei fondi per il settore. Tutto questo metteva a rischio migliaia di posti di lavoro, fronteggiati per il momento con accordi frammentati nei vari territori.

Per tutto il 2011 e l'inizio del 2012 il confronto è andato avanti stancamente, inframmezzato da alcuni scioperi inconcludenti, mentre il Governo Monti interveniva pesantemente con provvedimenti che ostacolavano l'applicazione di un unico Contratto nazionale del trasporto ferroviario: infatti, nel DDL sulle liberalizzazioni, veniva annullata la precedente norma che ne prevedeva l'adozione per tutte le imprese del settore.

Improvvisamente, a maggio di questo anno, avviene una accelerazione del confronto per il CCNL/AF, mentre quello per il CCNL/TPL rimane completamente bloccato. Questa accelerazione ha alla base lo sviluppo delle intese sindacali con F.S. Abbiamo detto che "Ferrovie dello Stato" non rappresenta tutto il mondo delle attività ferroviarie ma è evidente che, almeno fino ad oggi, permane la centralità del Gruppo nella contrattazione per il CCNL/AF. Questo non solo per il suo peso numerico nel settore, ma anche per quello economico; basta pensare che la maggior parte degli appalti e dei servizi lavorano per le aziende di Mauro Moretti.

Le intese che si sviluppano tra le OO.SS. ed il Gruppo F.S. vedono delinearsi, pur tra gli alti e bassi della trattativa, un chiaro cedimento sindacale sia sul fronte dell'orario di lavoro (abbandono delle 36 ore settimanali conquistate negli anni ottanta) sia nella normativa sempre più penalizzante soprattutto per il personale degli equipaggi (personale di bordo e di macchina). Queste intese sono precedute da una intensa campagna mediatica da parte di F.S.: ad esempio su "Linea Diretta", la newsletter aziendale distribuita ai ferrovieri, si lamenta l'assenza di qualunque obbligo di un Contratto unico del settore e quindi si chiamano i lavoratori a dare di più.

L'A.D. Mauro Moretti ammonisce che "*ci troviamo in una situazione di competizione crescente unita a una fase di recessione e di cambio delle regole*", mentre il Direttore delle Risorse Umane Domenico Braccialarghe diffonde delle tabelle in cui riporta i presunti costi dei ferrovieri e tuona minaccioso che "*è inimmaginabile sostenere la competizione quando si lavora di meno e si costa di più*".

Nello stesso tempo F.S. ritira alcune delle proposte più indecenti come quella della *base operativa* per il personale mobile, che prevedeva il termine della prestazione in un raggio di 40/50 Km. dal proprio impianto, probabilmente presentata proprio per costituire una merce di scambio. Rimane il nodo degli appalti che Moretti vorrebbe scaricare dal CCNL/AF dando in cambio, per avere l'assenso sindacale, un po' di soldi per i ferrovieri; i bene informati dicono che Fit-Cisl ed Ultrasporti erano propense ad accettare questa offerta mentre la Filt-Cgil, che ha un forte insediamento nel settore, teneva duro. Alla lunga sembra spuntarla la Filt-Cgil ma, con quali limiti, lo vedremo più avanti.

Il 28 giugno, dopo alcuni giorni e notti di *intensa trattativa* (come da copione), vengono firmati tra le parti il nuovo "CCNL delle Attività Ferroviarie" e quello "Aziendale del Gruppo F.S.". Quest'ultimo vede la "conquista" delle 38 ore settimanali (al posto delle 36 ore), mentre il CCNL/AF vede l'introduzione di pesanti normative per il personale di macchina ed il personale di bordo con un aumento della prestazione giornaliera ed una riduzione dei riposi e degli intervalli tra un turno e l'altro, una scala classificatoria ampliata, insufficienti aumenti delle competenze, aumenti salariali che sembrano sufficienti ma che in realtà sono costituiti in buona parte da una tantum e che - se considerati nell'arco dei sei anni (i tre precedenti la firma del CCNL, più i tre della vigenza contrattuale) - non recuperano certo il terreno perduto.

In Contratto è anche una occasione mancata per tutelare effettivamente i lavoratori degli appalti nei passaggi di impresa che si susseguono nelle gare che continuamente investono il settore; anzi, a noi sembra che la situazione sia addirittura peggiorata. Infatti

nel Contratto adesso si dice esplicitamente, all'art. 16 Bis, che *"...l'impresa appaltante inserirà nel bando di gara nel successivo contratto di appalto l'obbligo per l'azienda subentrante di assumere prioritariamente e con passaggio diretto gli stessi addetti (...) a condizione che siano armonizzabili e in relazione al perimetro e/o ai volumi delle lavorazioni/servizi oggetto di appalto"*.

Le Organizzazioni sindacali quindi, dopo una trattativa condotta in maniera burocratica ed ultraverbistica, hanno firmato con riserva in attesa dell'esito del referendum tra i lavoratori; una prassi, quella del referendum, che ha salde e vecchie radici tra i ferrovieri ed alla quale i sindacati non hanno potuto sottrarsi. L'Orsa, invece, lacerata al suo interno da forti contrasti tra i sostenitori e gli oppositori alla firma del CCNL/AF e del "Contratto Aziendale F.S.", ha scelto la strada del referendum interno che, ad oggi, non si è ancora concluso.

All'inizio di agosto l'ipotesi di accordo è stata infine approvata con una maggioranza del 70% (votanti il 60%). Il risultato, salutato con eccessiva enfasi dalle Segreterie Nazionali delle OO.SS., vede comunque delle zone importanti in cui è prevalso il NO (come ad esempio la Liguria), mentre si evidenzia la grande opposizione di interi settori come quello del personale di macchina e di bordo; la paura del "salto nel buio" ha indubbiamente pesato nel voto, ma anche se è prevalso il SI resta comunque una insoddisfazione generale che è destinata a crescere con le difficoltà che si evidenziano nell'applicazione del Contratto, insoddisfazione di cui rischia di fare le spese soprattutto la Filt-Cgil.

Ma, se questo è il calice amaro servito ai ferrovieri, dobbiamo purtroppo dire che non si è riusciti a centrare neppure l'obiettivo di un vero "Contratto della Mobilità", né quello di un rinnovo che non lasciasse indietro intere categorie. Mi riferisco in particolare al TPL la cui vertenza contrattuale è rimasta sullo sfondo e che adesso, mentre le associazioni datoriali ASTRA ed ANAV fanno ogni resistenza nella trattativa, vede questi

lavoratori lottare da soli. Ma, ci chiediamo, dove è finita la tanto sbandierata forza d'urto del settore della mobilità? Perché si è firmato il contratto di un solo settore, spezzando così il fronte vertenziale dei lavoratori?

Ma il problema non finisce solo con il TPL. In realtà anche il fronte degli appalti ferroviari vede una situazione di grande ambiguità con il CCNL/AF firmato solo da una parte delle associazioni datoriali; continuano così gli scioperi nazionali dei lavoratori degli appalti e servizi che in parte scioperano per il rinnovo del CCNL/AF, ed in parte perché le aziende firmatarie del Contratto..... non pagano la prevista una tantum!

Ci sembra quindi che l'azione sindacale abbia, per ora, mancato i suoi obiettivi: un vero e proprio "CCNL della Mobilità", applicato all'intero settore, è infatti di là da venire, mentre l'unificazione dei lavoratori e delle lotte ha subito una grave battuta d'arresto lasciando indietro interi settori come il TPL e parte degli appalti ferroviari. A fronte di questo deludente risultato ci sono stati forti cedimenti sulle normative, un aumento dell'orario di lavoro per i ferrovieri, un mancato recupero salariale.

Nel campo dei diritti dei lavoratori ci sono voluti anni di dure lotte, di sacrifici, anche di lutti, per ottenere quelle conquiste che in poco tempo si possono perdere. E' quello che sta accadendo in questo settore che, se indirizzato diversamente e su una linea di classe, avrebbe invece delle grandi potenzialità di lotta e possibilità di resistenza anche in tempi di crisi; è questo che, pur con grande difficoltà, dobbiamo cercare di portare avanti tra i lavoratori e le lavoratrici del settore ferroviario e del trasporto pubblico locale.

*\*operaio ferroviere Filt Cgil*

# L'uso della crisi per riscrivere la legislazione del lavoro

di Carmine Valente

La Spending Review nel testo approvato definitivamente con la conversione in legge 135/2012, ha come titolo “ *Disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini*”. Questo capolavoro linguistico, che ricorda la neo-lingua di Orwel, tenta di camuffare il taglio indiscriminato di tutti i comparti pubblici, con una operazione di razionalizzazione e ottimizzazione che non dovrebbe avere effetti negativi sui servizi. Un tentativo di mistificazione che tende a raccogliere il consenso dei cittadini affermando l'invarianza dei servizi, facendo credere ancora una volta che il problema sia il lavoro pubblico, quando è evidente, come già registriamo in questi giorni che sono i servizi ad essere colpiti per primi.

E' partendo da queste mistificazioni che vorrei provare a sviluppare una chiave di lettura che inquadri il senso strategico di questi provvedimenti.

Nella relazione tecnica di accompagnamento al decreto, quando si spiegano alcuni comma dell'art. 2, si afferma che le modifiche degli art. 5 e 6 del Dlgs 165/2001, cioè la legge che disciplina il rapporto di lavoro pubblico, tendono ad estendere alcuni istituti di partecipazione sindacale, affermazione quantomeno strana, perché sappiamo che ciò rappresenterebbe una controtendenza rispetto ai processi di limitazione del ruolo sindacale messi in atto in questi anni, ed in effetti dall'esame della legge ci accorgiamo che è esattamente il contrario, infatti la dove nel 165/2001 si parlava di consultazione del sindacato, nel nuovo articolato si parla semplicemente di informativa e peraltro in ambiti più limitati di quelli fin qui conosciuti; l'ampliamento della partecipazione del sindacato che si legge nella relazione tecnica è quello previsto per la gestione degli esuberanti, mettendo in atto un tentativo spudorato per

cercare la complicità sindacale sulle espulsioni.

Queste ultime incursioni sugli aspetti normativi che disciplinano il ruolo e le prerogative dell'azione dei lavoratori attraverso le loro libere associazioni sindacali, sono la continuazione di quel processo che, volendo darsi una periodizzazione, ha avuto inizio con il decreto Brunetta nell'estate del 2008. Da quel momento, come tutti noi sappiamo, si apre quella divaricazione di giudizi con la CISL. Differenza che non riguardò solo il diverso atteggiamento sui tagli economici: salario accessorio, blocco dei contratti ecc., sui quali la Cisl ha privilegiato una bassa mediazione tendente a raccogliere le briciole, ma ben più marcato fu il diverso giudizio sulla manipolazione di tutto l'apparato normativo che fino ad allora aveva governato il settore pubblico. Quello che noi abbiamo colto con estrema chiarezza è stato il completo capovolgimento del rapporto tra legge e contrattazione. Il dlgs 29/93 e il dlgs 165/2001 avevano sostanzialmente sottratto il rapporto di lavoro dei pubblici dalla legge, ricordiamo che i contratti fino ad allora erano recepiti in DPR, consegnandoli, così come avviene per i settori privati alla contrattazione.

Dal 2008 fino alle modifiche contenute nell'ultimo provvedimento, si è avviato un lavoro di erosione e demolizione di quella struttura contrattuale che ha imbrigliato la contrattazione nell'alveo stretto della Legge, della Corte dei Conti, degli Ispettori del MEF; svilendo la stessa contrattazione di secondo livello che secondo noi per poter svolgere un ruolo positivo deve poter essere sviluppata nel livello di confronto aziendale e nella piena responsabilità delle parti.

In sostanza il processo che ci portò dalla legge al contratto è stato capovolto ripristinando la supremazia della legge. Questo processo, pignolo, certosino, di modificazione delle istanze contrattuali che ha mortificato il ruolo delle rappresentanze sindacali dei lavoratori, fa paio con l'analoga tendenza che si è sviluppata anche nel mondo del lavoro privato che, vedi Fiat, ha teso ad emarginare il ruolo della contrattazione, con l'attacco al CCNL, e a discriminare le

organizzazioni sindacali come la FIOM che hanno provato a contrastare questo disegno.

Avere chiaro questo processo di ridefinizione del potere di contrattazione dei lavoratori, che ricomprende tutta quelle normative di tutela dei diritti, frutto di quel potere, cioè malattie, 104, pensioni, ma anche le norme sui licenziamenti, sulla mobilità, sull'accesso al mercato del lavoro, ci fa comprendere quale sia il disegno dei padroni, (*riprendiamo l'abitudine di chiamarli come sono*), e del Governo circa lo sbocco che si prefiggono al di là della crisi economica.

Sulla crisi economica più volte la nostra organizzazione anche in tempi non sospetti aveva segnalato la gravità della situazione sollecitando adeguate politiche per il sostegno dell'economia e proposto articolate piattaforme per il riequilibrio del debito pubblico. Ricordo l'iniziativa sulle politiche fiscali, sulla quale abbiamo costruito uno sciopero generale, e che oggi rimane pienamente valida per quanto sostanzialmente disattesa dal Governo.

Crisi che nell'altalena dello spread ha finito per convincere molti lavoratori, nonché la pressoché totalità delle forze politiche, della oggettività di questa crisi e quindi della necessità di provvedimenti lacrime e sangue.

La riflessione parte da qui. La crisi economia segnala l'impossibilità del capitale di poter garantire uno sviluppo lineare e armonico della società e ancora una volta la valorizzazione del capitale in presenza di un processo profondo di sovra produzione di capitali cerca la propria valorizzazione nel mercato fittizio della finanza speculativa. In assenza di processi economici concreti fatta di merci e di lavoratori, il corto circuito della crisi è inevitabile.

La crisi prodotta dal capitale viene gestita dagli uomini che questa crisi hanno favorito, colpendo i lavoratori con provvedimenti pesantissimi che minano il loro potere di acquisto falciandolo con le tasse, dalla disoccupazione e dal blocco salariale. Questo attacco economico è utilizzato dal Governo come testa d'ariete per disarticolare la forza organizzativa dei lavoratori e smantellare l'apparato delle tutele e dei diritti sedimentati nella legislazione del lavoro. Per fare questo sono oramai alcuni

anni che disseminati in una sequela di leggi e leggine, vi è tutto un armamentario di modifica normativa teso a svuotare il potere di rappresentanza dei lavoratori. Il Governo consapevole che questi provvedimenti amplificheranno il disagio sociale e in previsione di una intensificazione del conflitto, prepara in anticipo gli strumenti per reprimerlo, così nell'art. 8 (Riduzione della spesa degli enti pubblici non territoriali) in sede di conversione in legge è stato inserito il comma 3bis che modifica le sanzioni per i così detti scioperi selvaggi, ovvero quelli fatti fuori dalle procedure della legge 146/90, raddoppiandoli, -per le OO.SS. la sanzione passa dagli attuali 2500 – 25000 euro, minimo- massimo, a 5000- 50000-.

E' chiara la scelta strategica che guida il Governo, utilizzare la crisi economica per riscrivere tutta la normativa del lavoro in modo che quando ripartirà l'economia il mondo del lavoro non solo sarà più povero dal punto di vista economico, ma sarà anche più debole sotto il profilo delle tutele formali garantite dalle norme.

Quello che si prospetta è il disegno dichiarato di uscire dalla crisi con un modello statale di ispirazione liberale. Vedi l'inserimento del pareggio di bilancio in costituzione e i vari e ripetuti tentativi di modifica costituzionale di quegli articoli quali l'art. 1 e l'art. 41 che pur nella loro inefficacia sostanziale e nella loro stesura che risente di una pesante mediazione con le componenti liberali, affermano due principi, la centralità del lavoro e i limiti alla libertà d'impresa che stridono con l'orizzonte della centralità dell'impresa propria della maggioranza delle forze politiche che governano il paese.

L'azione del Governo svuota gli stessi istituti della democrazia parlamentare tanto che la segretaria generale della Fp Cgil Rossana Dettori, sulla sequela dei voto di fiducia che caratterizzano i Governi afferma che " Siamo alla mortificazione della nostra democrazia parlamentare."

A fronte di questa situazione appare a noi tutti evidente che lo sciopero del 28 di settembre è indispensabile per provare ad arginare questa deriva, ma non solo, è anche l'indicazione

che i lavoratori pubblici lanciano a tutta la CGIL affinché si rompano gli indugi e si programmi una vasta articolazione di mobilitazione e di lotta che coinvolga tutto il mondo del lavoro.

Risposta che si rende necessaria non solo per il quadro strategico dell'iniziativa Governativa delineata, ma anche perché i riflessi dei tagli indiscriminati che stanno calando sui nostri settori hanno implicazioni dirette con il sistema dei servizi privati utilizzati nei settori pubblici. Analogamente lo stesso risparmio dei consumi e dei beni intermedi richiesti allo Stato e agli Enti, se non inserito in un contesto di ripresa economica non fa che mortificare ancor più i consumi interni con l'inevitabile conseguenza della riduzione degli occupati dei settori merceologici interessati.

Lo sciopero riguarda tutti i settori pubblici, nessuno escluso e ciò proprio perché paradossalmente i primi ad essere colpiti dai tagli ai settori pubblici sono quelle lavoratrici e quei lavoratori del mondo degli appalti e dei servizi. Le prime conseguenze dei tagli sono i ritardi dei pagamenti da parte dei committenti pubblici, Comuni e Aziende Sanitarie e la riduzione dei fondi destinati al sociale. Solo per fare un esempio vi segnalo che in alcune RSA abbiamo un preoccupante calo degli anziani avviati nelle strutture in sostituzione dei decessi e questo non perché non vi siano

liste di attesa, ma semplicemente perché i comuni non li avviano per risparmiare sul contributo a loro carico.

La lunga teoria di manomissione di consolidati istituti contrattuali e di diritti sanciti nella legislazione del lavoro, compreso la fissazione per legge del tetto dei buoni pasto, fino ad oggi oggetto di contrattazione è l'esempio più evidente che anche il diritto di per sé non è garanzia di tutela, considerato che questi diritti, che in altri tempi venivano definiti diritti acquisiti, vengono stracciati d'imperio; questa violenza sui diritti peraltro è la linea di unione di tutti i provvedimenti che abbiamo richiamati e che confermano che l'unica garanzia per la tutela dei nostri interessi di lavoratori sta solo nella capacità di imporre rapporti di forza a nostro favore.

L'uscita dal tunnel è nelle nostre mani, la politica si appassiona ai leader e alle alleanze, ma è lontana dai bisogni del mondo del lavoro, oggi più che mai la CGIL deve rivendicare la sua autonomia dal governo e dalle forze politiche e aprire una stagione conflittuale per ridare voce e centralità al lavoro e alle lavoratrici e lavoratori.

*\*Carminé Valente*

*Segretario Generale FP Cgil Livorno*