

Segue dalla prima

confronto con le organizzazioni sindacali, ma è ancora in attesa di via libera sia da parte del Cipe sia da parte dell'azionista. Quel piano industriale è lo strumento con il quale rivitalizzare Tirrenia e con il quale arrivare al 2012 con un'azienda riorganizzata e, a quel punto, da privatizzare. Nel frattempo bisognerebbe verificare con le Regioni la possibilità di trasferire le società regionali in capo alle stesse Regioni che, peraltro, negli anni passati ne avevano fatto esplicita richiesta. Un'operazione che rafforzerebbe la posizione italiana a Bruxelles per sviluppare un percorso di rinnovo della convenzione fino al 2012.

Un altro tema scottante, in questi giorni, è quello delle Ferrovie. Sia sul fronte della liberalizzazione sia rispetto agli impegni che concernono il piano industriale...

È successo di tutto e il contrario di tutto: il governo prima ha realizzato un'intesa con i sindacati sul percorso di liberalizzazione dei servizi passeggeri e sulla definizione del servizio universale e poi, improvvisamente, in legge finanziaria è scomparso tutto. Anzi c'è l'esatto opposto. Si prefigura, cioè, un'idea di spacchettamento tra servizio redditizio e servizio sociale, che di fatto darebbe vita a due ferrovie, una ricca e una povera. E quella povera sarebbe essenzialmente collocata nel Mezzogiorno. Con l'effetto di predeterminare la chiusura di intere tratte e di intere linee ferroviarie.

Messa così, l'odissea dell'Eurostar Roma-Lecce bloccato nel ghiaccio per ore, mentre Prodi partecipava alla cerimonia di avvio del count down per la fine dei lavori dell'alta velocità Bologna-Milano, sembra un fatidico preludio...

Si: da un lato si mette la polvere sotto il tappeto col taglio dei nastri, e dall'altro un incidente, come ne possono capitare, diventa un incubo a causa del ritardo degli aiuti prestati ai passeggeri, un fatto che, in questi termini, non ha precedenti nella storia delle Fs. Il che la dice lunga sul gap di gestione complessiva dell'azienda. La responsabilità, però, non dipende tutta dal management. Il governo, in primis, non sta facendo la sua parte, dopo aver sbandierato promesse a destra e a manca: mille treni in più, più servizi nelle città e per il trasporto dei pendolari... e non c'è un euro in finanziaria. Parole tante, fatti pochissimi. Così si svilisce il rapporto con le organizzazioni sindacali e si allontana anche la possibilità di concertare un intervento politico per i trasporti che sia finalizzato all'integrazione tra modalità, tra vettori, privilegiando soprattutto quelli meno costosi e meno inquinanti.

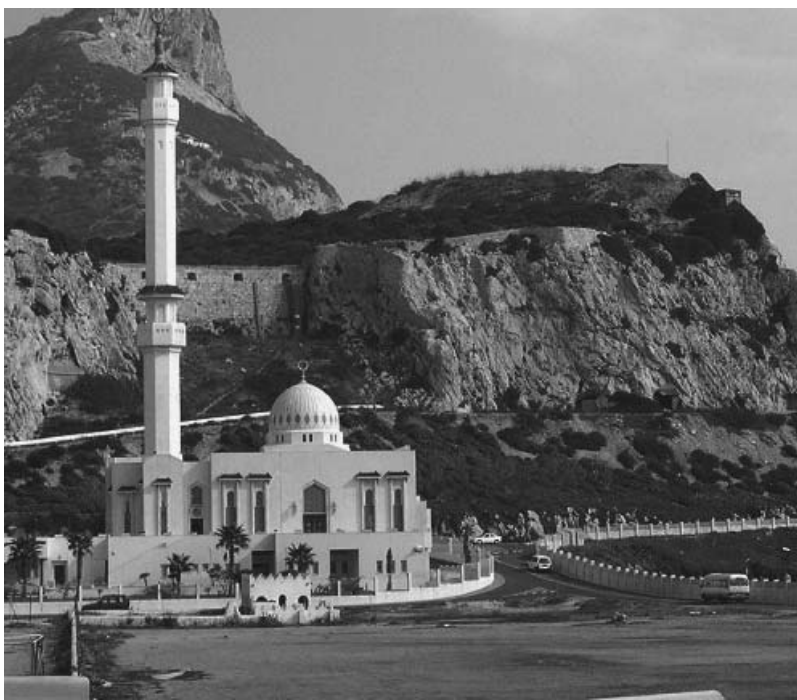
Sul fronte del trasporto pubblico locale, però, di recente c'era stata la schiarita del via libera alla riforma. Cosa è andato storto?

Il problema è che per la parte relativa alle regole, la proposta non prevede la clausola sociale. Vuol dire che si apre il mercato, si dà corso alla liberalizzazione - rispetto alla quale non ci siamo mai messi di traverso - e si sono dimenticati della clausola sociale che per noi è essenziale. Vuol dire, cioè, che si fa la riforma tagliando su salari e condizioni che sono il frutto di conquiste sindacali consolidate per anni nei contratti nazionali e aziendali.

Ester Crea

PRODI-SARKOZY-ZAPATERO SLANCIO EUROMEDITERRANEO

Il rilancio della cooperazione con il Mediterraneo al centro del vertice di ieri sera a Roma fra i tre leader europei Prodi, Sarkozy e Zapatero. Sul piatto due visioni: da parte italiana e spagnola si insiste sulla necessità di rafforzare i meccanismi comunitari di partenariato esistenti, sulla scia del Processo di Barcellona del 1995, mentre i francesi difendono la creazione di una nuova "Unione Mediterranea" come aggregazione istituzionale parallela all'Ue che coinvolga i 22 paesi affacciati sul Mare Nostrum.



Alla ricerca di un punto di incontro con la Francia, l'Italia potrebbe accettare "un progetto che non si sostituisca a quello che c'è già, ma sia un'iniziativa complementare": uno strumento "leggero, centrato su progetti concreti" suggeriscono le fonti. Italia e Spagna non mettono quin-

di il veto, in via di principio, a un dispositivo di coordinamento aggiuntivo fra le due sponde del Mare Nostrum, che "potrebbe anche comportare incontri periodici ad alto livello", aggiungono fonti diplomatiche, a

patto che resti, appunto, "un quadro complementare". Nel loro incontro i tre leader hanno cominciato a "mettere delle idee sul tavolo" e a confrontarle, con l'obiettivo di far prender forma a un nuovo assetto eu-

ro-mediterraneo durante la prossima presidenza semestrale francese dell'Ue, che inizierà a giugno del 2008, confermano fonti del governo di Madrid. È non è escluso che Prodi e i suoi ospiti abbiano parlato an-

che di dossier incombenti di politica estera come il Kosovo e il Libano. Ma soprattutto sull'incontro incombeva il dossier più propriamente italo-francese di Alitalia-Air France, in vista della riunione convocata per oggi del Cda del vettore italiano sulla privatizzazione della compagnia. Il presidente del Consiglio ha però escluso personalmente che la questione fosse in agenda ed è decisione del governo riservarsi un esame approfondito della scelta che intende chiudere entro metà gennaio. Resta la delusione su un paese, il nostro, che ormai arranca dietro la Spagna (il cui pil ha superato quello dell'Italia) e la Francia. Un paese difficilmente destinato a potersi assumere la guida euromediterranea.

Ra.Vi.

Istat, disoccupazione ai minimi dal 1992

Disoccupazione al 5,6%, il dato migliore dal 1992. Questi i numeri dell'ultima rilevazione Istat, rispetto al terzo trimestre. I disoccupati erano 1 milione e 401 mila con un calo di 88 mila unità rispetto al 2006. A livello territoriale, la disoccupazione è scesa al Nord al 3,3% (-0,3%), al Centro al 4,7% (-0,8%) e nel Mezzogiorno al 10,3% (-0,4%). Nel Settentrione, tre quarti della crescita dell'occupazione (+0,9%, dato destagionaliz-

zato congiunturale) è dovuta agli stranieri. L'Istat specifica che nel Centro (+0,2%) la dinamica dell'occupazione sconta l'impatto della crescita della popolazione, in parte legata anch'essa alla componente di stranieri. Il calo della disoccupazione è il diciottesimo consecutivo dal secondo trimestre 2003. La metà dei senza lavoro si concentra comunque nel Mezzogiorno (759 mila con un calo di 22 mila unità) mentre al Nord i disoccupati sono 404 mila (-34 mila) e al

Centro 238 mila (-32 mila). E' boom per l'occupazione part time. Su 416 mila nuovi occupati nel terzo trimestre 2007, gli occupati in più a tempo parziale sono stati 300 mila "Se quindi - spiega l'Istat - gli occupati nel complesso sono aumentati dell'1,8% i lavoratori part time sono cresciuti del 10,2% toccando quota 3 milioni e 223 mila persone". Per il segretario confederale Cisl, Giorgio Santini, "i dati sono positivi. E' significativa, per il Mezzogiorno, l'inver-

sione di tendenza rispetto ai periodi precedenti". "Positivo l'aumento del part time, anche se bisognerebbe verificare se si tratta di fenomeni legati al lavoro stagionale, ad esempio nel settore turistico, considerato che l'Istat si riferisce ai mesi di luglio, agosto e settembre. E' necessario dare continuità alle politiche di contrasto al sommerso e di regolarizzazione del lavoro, in particolare nei servizi".

G.Ga.

Fondazione
Marco Biagi

Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia



Filo diretto
con il Centro Marco Biagi/21

ADAPT

Riflessioni europee sulla flessibilità

Un dato incontestabile emerge dall'esame del confronto tra le parti sociali europee sollecitato dalla consultazione sul Libro Verde: la divergenza di posizione sul modo di far evolvere il diritto e i mercati del lavoro europei. Le associazioni imprenditoriali hanno accolto favorevolmente il richiamo del Libro Verde ad una maggiore flessibilità per la realizzazione di un mercato più inclusivo. BusinessEurope ha sostenuto l'adozione della flexicurity come paradigma per i mercati del lavoro europei affermando l'importanza di rimuovere le rigidità quali ostacoli alla creazione di nuovi posti di lavoro. Piuttosto che imporre restrizioni alla possibilità di assumere e licenziare e all'utilizzo di forme di lavoro flessibili, i nuovi interventi dovrebbero supportare lavoratori e imprese nei cambiamenti con maggiore attenzione a istruzione e formazione. Dal canto suo, la confederazione europea dei sindacati ha adottato un documento che si

pone il preciso obiettivo di confutare completamente le modalità che il Libro Verde prospetta per promuovere un mercato del lavoro più flessibile ed inclusivo. L'Etuc ne critica infatti l'assunto di fondo, il superamento del tradizionale modello di rapporto di lavoro a tempo indeterminato eccessivamente tutelato nel senso della promozione di forme alternative di lavoro. Anche Etuc ribadisce l'importanza della formazione seppure in un contesto ove si accentuano le misure volte a promuovere soprattutto il passaggio da contratti di lavoro temporanei o part-time a contratti a tempo pieno e indeterminato. La priorità da questa prospettiva è rappresentata, infatti, dalla riduzione della segmentazione del mercato attraverso una serie di diritti comuni a tutti i lavoratori. Sul tema della distinzione tra autonomia e subordinazione, poi, la parte datoriale si pone su una linea di conservazione rispetto alle nozioni esistenti a livello nazionale, mentre

Etuc sollecita la Commissione a promuovere un quadro giuridico europeo costituito da una combinazione di regole del gioco e di standard minimi e certi per tutti i lavoratori. Da tali divergenti impostazioni generali non possono derivare contrastanti riscontri sulle questioni specifiche. Sui rapporti di lavoro triangolari, ad esempio, le parti sociali ripropongono le posizioni già assunte nel dibattito, infruttuoso, sul lavoro interinale. Etuc si concentra sull'opportunità, da tempo rivendicata, di individuare standard minimi a tutela dei lavoratori per completare la direttiva sul distacco e la c.d. direttiva servizi. Le associazioni imprenditoriali, per contro, ritengono sufficiente la fonte nazionale di regolazione. Analoga contrapposizione di vedute si coglie con riferimento alla c.d. responsabilità a catena negli appalti: se i sindacati sono favorevoli ad una iniziativa comunitaria per affrontare il problema della responsabilità di somministratori e imprese utilizzatrici, BusinessEurope ribadisce che tale responsabilità rappresenta un onere eccessivamente gravoso per gli imprenditori. Se si guarda poi al tema degli orari Etuc esclude ogni ripensamento della attuale regolazione comunitaria, mentre le associazioni delle imprese la criticano e sostengono che le norme Ue sono state mal concepite là dove devono essere gli Stati membri ad intervenire. Sul lavoro sommerso, infine, le organizzazioni sindacali chiedono

l'istituzione di una struttura europea permanente di coordinamento, una sorta di "European socio-pol", per garantire l'applicazione del diritto comunitario. BusinessEurope ritiene invece che il ruolo dell'Ue dovrebbe essere solo di organizzare scambi di esperienze fra i servizi ispettivi lasciando le azioni di contrasto al lavoro sommerso alle autorità nazionali.

Francesco Lucrezio Monticelli

Approfondimenti

Il tema della flexicurity è stato approfondito in numerosi Dossier Adapt disponibili in www.fmb.unimore.it (vedi in particolare i nn. 10, 14, 15, 32, 33 del 2007). I documenti qui commentati sono raccolti nel Bollettino Adapt, ed. speciale, 2007, n. 45 dello scorso 6 dicembre su I nuovi principi comuni di flexicurity e alla voce Flexicurity e Libro Verde della sezione riservata all'Indice A-Z in www.fmb.unimore.it. Vedi anche l'articolo di Anna Maria Sansoni Flexicurity per avvicinarsi a Lisbona in Conquiste del lavoro dello scorso 14 dicembre. Il tema sarà oggetto di approfondimento monografico nel fascicolo n. 4/2007 della rivista Diritto delle Relazioni Industriali.

a cura di Adapt - Fondazione Marco Biagi, Scuola internazionale di Alta formazione in Relazioni industriali e di lavoro