

SCIOPERI NEI SERVIZI: PERCHÉ È NECESSARIO FARE COME IN GERMANIA

Intervista a cura di Claudia Marin.

La relazione di accompagnamento al suo *disegno di legge sugli scioperi* si apre con una citazione di Vittorio Foa, uno dei padri del sindacato in Italia: lo sciopero è uno strumento da utilizzare con “grande misura e parsimonia”. Principi estranei alle proteste degli addetti al sito di Pompei, degli operatori della metropolitana di Roma, dei piloti Alitalia, degli orchestrali della Scala che hanno minacciato lo sciopero per bloccare il concerto di apertura di Expo 2015, sotto i riflettori delle tv di tutto il mondo. Sicuramente estranei ai “sindacati più spregiudicati – esordisce Pietro Ichino, senatore Pd e giuslavorista da anni impegnato sulle delicate frontiere delle regole del lavoro -. Questo, infatti, è il momento cruciale per l’industria turistica nel quale lo sciopero causa più danni. E questo è proprio il motivo per cui gli abusi si concentrano proprio in questo periodo”.

Professor Ichino, come spiega e come valuta questo fenomeno?

Lo si spiega proprio con quello che lei ha osservato: come lo era il 1° maggio per l’Expo, questo è il momento cruciale per l’industria turistica, nel quale lo sciopero causa più danni. Dal punto di vista dei sindacati più spregiudicati questo è un ottimo motivo per farlo proprio ora. E, se non possono farlo, per sostituirlo scorrettamente con l’assemblea sindacale che ottiene lo stesso risultato. È una manifestazione di mancanza di senso civico e anche di buon senso: la storia insegna che il modo migliore per difendere i diritti dei lavoratori è evitarne gli abusi.

Chi sono i maggiori responsabili di questi abusi?

Sono per lo più dei sindacati minoritari, che ricorrono a queste forme di lotta perché non tengono in alcun conto gli interessi della collettività. Oppure sindacati di categorie professionali che detengono posizioni chiave, come quella dei piloti d’aereo o dei macchinisti dei treni, o del *métro* di Roma; e che ne approfittano senza scrupoli. Qualche volta questi sindacati non compiono neppure l’atto formale della proclamazione: restano dietro le quinte limitandosi a incoraggiare i loro aderenti a tenere comportamenti scorretti, come il “mettersi in malattia” tutti insieme in una giornata: ricordiamo tutti gli 800 casi di emicrania che colpirono i dipendenti Alitalia il 3 giugno 2003; oppure l’applicazione maliziosa delle regole, chiamata comunemente “sciopero bianco”: è il caso della metropolitana capitolina oggi.

Vuole dire che lo sciopero bianco non è legittimo?

La diligenza nello svolgimento della prestazione implica che il lavoratore si impegni a ottenere il risultato migliore, si comporti in modo da soddisfare al meglio l’interesse dell’utente. Lo sciopero bianco consiste in una caricatura della diligenza, che la trasforma nel suo esatto opposto: il lavoratore si propone di ottenere il risultato peggiore.

Se questi comportamenti sono illegittimi, perché non vengono sanzionati già ora?

Per grave difetto del *management* pubblico, che preferisce non esercitare le proprie prerogative direttive e disciplinari. Nel caso degli 800 di Alitalia del 2003 fece difetto anche l’intervento della magistratura penale: era un caso evidente di truffa, con il concorso attivo di qualche medico compiacente. Anche l’Ordine dei medici avrebbe dovuto intervenire sul piano disciplinare e vergognosamente non lo fece. Ma se vogliamo voltar pagina rispetto alla *routine* tutta italiana dello sciopero mensile dei trasporti occorre rafforzare la disciplina generale dello sciopero nei servizi pubblici.

Quale dovrebbe essere il ruolo della Commissione di Garanzia per lo sciopero?

È la chiave di volta della disciplina posta dalla legge del 1990. Ha una funzione importantissima nella produzione dei codici di autoregolamentazione dei singoli settori e nella loro applicazione. E la svolge, complessivamente, bene: in molti settori di servizi pubblici quella disciplina ha prodotto risultati eccellenti.

Il Governo in questi giorni ha indicato il disegno di legge di cui lei è primo firmatario in Senato sullo sciopero nei trasporti pubblici come una soluzione praticabile. Quali sono i suoi capisaldi?

Innanzitutto l'applicazione in questo campo dello stesso principio di democrazia sindacale che si applica in Germania e in Gran Bretagna: possono proclamare lo sciopero le organizzazioni che rappresentino la maggioranza dei lavoratori interessati, oppure quelle minoritarie che ottengano il consenso della maggioranza in un apposito referendum. Sia al livello aziendale, sia a quello di settore. Il progetto contiene anche alcune disposizioni volte a impedire ciò che accade in molti casi: cioè che il gestore del servizio finanziato con un contributo pubblico finisca col guadagnare, invece che perdere, in conseguenza dello sciopero.