

Il conflitto sindacale non è la stessa cosa nell'industria e nei trasporti

DUE SCIOPERI DIVERSI

di PIETRO ICHINO

Pubblicato sul Corriere della Sera - 6 luglio 2001

La giornata di ieri ha visto accomunati nelle cronache del conflitto sindacale i metalmeccanici aderenti allo sciopero nazionale proclamato dalla Fiom-Cgil e diverse categorie del settore del trasporto aereo; ma la coincidenza temporale non deve far perdere di vista la profonda diversità fra i due episodi. Nell'industria il ricorso all'astensione dal lavoro per la soluzione delle vertenze sindacali nell'ultimo quindicennio è andato riducendosi drasticamente; si sciopera, per lo più, soltanto per il rinnovo del contratto collettivo; la percentuale italiana delle ore di lavoro perse per motivi sindacali nelle fabbriche si è allineata con quella dei paesi economicamente e socialmente più avanzati. Nei trasporti pubblici, invece, le agitazioni sindacali si susseguono in ciascun settore con una frequenza impressionante: negli ultimi anni, mediamente più di due interruzioni del servizio al mese; tra un rinnovo contrattuale e l'altro si sciopera con frequenza immutata, per i motivi più disparati, sovente anche per motivi occulti, mascherati sotto i più vari pretesti, noti solo agli addetti ai lavori; e le interruzioni del servizio per sciopero in Italia sono spaventosamente più numerose rispetto a quelle di tutti i nostri partner europei. Soltanto un esempio: tra il 1998 e il 2000 nel settore dei controllori di volo, dai quali dipende tutto il traffico aereo, in Italia sono stati proclamati 40 scioperi nazionali e 210 scioperi locali, dei quali effettivamente attuati complessivamente 151; in Francia nello stesso triennio due soli scioperi; in Germania zero.

Detto questo, va però anche sottolineata una significativa analogia tra lo sciopero di ieri dei metalmeccanici e quello degli addetti al trasporto aereo: in entrambi i casi non si è trattato di scioperi proclamati unitariamente dalle organizzazioni del settore, ma di scioperi proclamati separatamente da un sindacato o gruppo di sindacati in contrapposizione con le altre organizzazioni concorrenti. È sempre più frequente, e non soltanto nel settore dei servizi pubblici, l'uso dello sciopero come strumento per misurare il consenso raccolto da una coalizione in contrapposizione con una o più altre. Anche questa è un'anomalia del sistema italiano di relazioni sindacali. Logica vorrebbe che si trovassero metodi meno costosi per censire il consenso e il dissenso dei lavoratori dalle scelte delle loro associazioni. Metodi meno costosi per tutti: lavoratori, imprese, utenti, consumatori; ma soprattutto meno costosi per i sindacati maggioritari, i quali – come l'esperienza insegna – avrebbero assai meno bisogno dello sciopero di quanto ne abbiano i sindacati minoritari, per far valere le proprie rivendicazioni, e trarrebbero invece grande giovamento in termini di credibilità e di potere negoziale effettivo da una regolamentazione che impedisse l'uso ostruzionistico dello sciopero da parte delle minoranze.

La legge n. 83 dell'aprile dello scorso anno aveva fissato un termine di sei mesi per la contrattazione, in tutti i settori dei servizi pubblici, di una nuova disciplina dello sciopero tendente a una rarefazione delle agitazioni e a una più intensa tutela degli utenti. Da allora è passato più di un anno senza che Cgil Cisl e Uil abbiano saputo cogliere l'occasione che la legge offriva loro per voltar pagina rispetto alla progressiva degenerazione della lotta sindacale a cui si assiste in questi settori ormai da un quarto di secolo. Le misure restrittive che la Commissione di Garanzia si appresta a emanare nei prossimi giorni, in attuazione della legge n. 83 e in seguito all'inerzia autolesionistica dei sindacati maggioritari, proteggeranno in realtà questi ultimi dall'aggressività dei sindacati minori, non meno di quanto proteggeranno – questo almeno è l'auspicio - i viaggiatori.