

*Nella società dell'informazione non vince chi prende la cittadinanza in ostaggio,
ma chi ne conquista il consenso*

SCIOPERO E OPINIONE PUBBLICA

di PIETRO ICHINO

Publicato sul Corriere della Sera - 29 gennaio 2002

Oggi sciopero generale, dell'industria e dei servizi; ma non è la stessa cosa quando a scioperare sono gli operai di una fabbrica e quando a farlo sono i conducenti di tram e autobus.

All'azienda municipale dei trasporti una giornata di sciopero costa ben poco. Anzi, per lo più gliene deriva, in termini contabili, un beneficio: sia perché essa opera normalmente in perdita, essendo (giustamente) il prezzo del servizio al pubblico inferiore al costo di produzione, sia perché sono numerosissimi gli utenti che col loro abbonamento mensile pagano il servizio anche per la giornata in cui ne sono privati. La realtà è che l'efficacia dello sciopero dei trasporti pubblici è data essenzialmente dal costo che esso impone alla cittadinanza. Le confederazioni sindacali maggiori farebbero bene a tenerne conto più di quanto oggi non facciano (anche se va dato loro atto della parsimonia molto maggiore, rispetto ai sindacati autonomi, con cui proclamano scioperi nel settore dei servizi): il costo dello sciopero per la collettività si ritorce immediatamente contro i lavoratori, in termini di perdita di consenso nell'opinione pubblica. È proprio inevitabile che in questo settore la necessaria dialettica sindacale, garantita dalla nostra Costituzione, si svolga a spese della cittadinanza?

Un modo per ricondurre il conflitto sindacale nei servizi pubblici alle sue conseguenze normali esiste, ha già incominciato a essere sperimentato in qualche caso isolato e l'*authority* competente, la Commissione di Garanzia presieduta da Gino Giugni, ha dato l'anno scorso alcune indicazioni positive in proposito. Un accordo collettivo può prevedere la possibilità che, in alternativa allo sciopero tradizionale, venga proclamato uno "sciopero virtuale", durante il quale il servizio viene svolto regolarmente, ma i lavoratori rinunciano alle proprie retribuzioni e l'azienda si obbliga a devolvere a un'iniziativa socialmente utile una somma pari a un multiplo dell'ammontare delle retribuzioni stesse. In altre parole, si riporta lo sciopero nel servizio pubblico agli effetti che esso produce in qualsiasi azienda industriale: i lavoratori esercitano la propria pressione sulla controparte in modo diretto, incidendo immediatamente sul suo bilancio, e non in modo indiretto, prendendo in ostaggio l'intera collettività. Il costo dello sciopero virtuale per il datore di lavoro può essere determinato moltiplicando le retribuzioni perdute dai lavoratori per due, per tre, per quattro: un costo che lo sciopero oggi per lo più non produce per l'azienda erogatrice del servizio pubblico di trasporto; un costo, comunque, di molto inferiore a quello che oggi lo sciopero dei trasporti produce ingiustamente per la collettività.

Certo, alla diffusione di accordi collettivi di questo genere gioverebbe una legge che esentasse da imposte e contributi previdenziali le retribuzioni a cui i lavoratori rinunciano con l'adesione allo sciopero virtuale. Ma gli accordi possono essere stipulati anche prima di questo intervento legislativo. A prendere l'iniziativa dovrebbero essere le confederazioni maggiori, più attente agli interessi della collettività: è infatti proprio la loro maggiore attenzione e parsimonia nel fare ricorso allo sciopero nei servizi pubblici che offre ai sindacati autonomi l'opportunità di presentarsi ai lavoratori del settore come difensori più determinati e aggressivi dei loro interessi.

Il ricorso allo sciopero virtuale renderebbe meno incisiva l'azione del sindacato? Non credo proprio. Nella società dell'informazione, non vince chi si mette contro l'opinione pubblica. Viceversa, una minima parte delle risorse rese disponibili dallo sciopero virtuale basterebbe al sindacato per lanciare alla collettività, dagli schermi televisivi e dalle pagine di tutti i maggiori quotidiani, questo messaggio: "Siamo in lotta per questi e questi motivi; ma abbiamo fatto in modo che la nostra lotta non rechi danno agli utenti del servizio, anzi consenta questa e quest'altra iniziativa socialmente utile. Contiamo sul vostro sostegno". I motivi dello sciopero, siano essi sindacali o - co-

me oggi – politici, raccoglierebbero molti più consensi tra i lettori o ascoltatori di quel messaggio che tra i cittadini appiedati nelle città invase dalle auto e dallo smog.