

## **NUOVE REGOLE SULLO SCIOPERO NEI SERVIZI PUBBLICI SERVONO SOPRATTUTTO AL SINDACATO**

Intervista a Pietro Ichino curata da Rito Amoroso - *Il Messaggero*, 13 novembre 2008

### ***Gli ultimi atti della vicenda Alitalia, suggeriscono sempre più l'esigenza di un nuovo sistema di relazioni industriali. In che direzione deve andare questo rinnovamento?***

Deve andare nel senso di una più limpida democrazia sindacale. Né i lavoratori né l'impresa possono trarre giovamento da un sistema in cui i sindacati sono nove e devono necessariamente essere sempre tutti d'accordo, perché anche il più piccolo di essi può paralizzare qualsiasi decisione, quindi può paralizzare anche l'azienda e qualche volta l'intero Paese, come sta accadendo in questi giorni.

### ***Che cosa significa, in concreto, "una più limpida democrazia sindacale"?***

Significa un accordo-quadro che stabilisce i criteri di misurazione della rappresentatività di ciascun sindacato; e il riconoscimento reciproco, tra i firmatari dell'accordo, che la coalizione maggioritaria può contrattare con effetti estesi a tutta l'azienda. Nel settore dei servizi pubblici, poi, vedrei bene anche una clausola che limiti la facoltà di proclamare lo sciopero alla coalizione maggioritaria, oppure alla decisione espressa dalla maggioranza dei lavoratori mediante un referendum.

### ***In Italia sarebbe una novità rivoluzionaria, per molti sconvolgente?***

Ma non è affatto una novità nel panorama europeo: tutti i maggiori Paesi membri dell'Unione Europea, tranne la Francia, si sono dati da tempo una regola di questo genere. Tra queste esperienze dovremmo scegliere la migliore e introdurla mediante un accordo interconfederale. Ma la si potrebbe introdurre anche al livello della singola impresa, con un accordo aziendale. Sconvolgente non è questa prospettiva, ma semmai quella di conservare il nostro attuale regime di vera anarchia sindacale nel settore dei trasporti pubblici.

### ***Tranne la UIL, le altre confederazioni maggiori non sembrano molto favorevoli a questo passo.***

Ormai anche la Cisl e una parte consistente della Cgil sono convinte che, nel settore dei trasporti, una riforma contrattuale di questo genere è indispensabile. Negli ultimi trent'anni è stata proprio la mancanza di questa regola che ha consentito ai sindacati autonomi, minoritari, di mettere nell'angolo i sindacati confederali: è un regime che premia fortemente il sindacato più aggressivo e penalizza quello più responsabile. E il paradosso è che ora, in Alitalia, sono i sindacati minoritari, a loro volta, a essere messi nell'angolo da un comitato di lotta spontaneo. La verità è che questo regime distrugge il sindacato, gli impedisce di fare il suo mestiere.

### ***Ma quelli che non firmano l'accordo rimarrebbero liberi di fare quel che vogliono.***

No. In primo luogo, chi non firma l'accordo resterebbe fuori dal sistema di relazioni sindacali in azienda. Inoltre, la regola pattuita in materia di procedura per la proclamazione dello sciopero, se ratificata dalla Commissione di Garanzia, diventa vincolante per tutti i sindacati e i lavoratori.

### ***Da sinistra obiettano che il diritto di sciopero è un diritto del singolo lavoratore e che il sindacato non può disporne.***

È pacifico che il singolo lavoratore può soltanto aderire a uno sciopero proclamato da un'entità collettiva. Il vincolo riferito alla proclamazione dello sciopero è dunque sufficiente a regolare, indirettamente, anche i comportamenti individuali.

### ***Torniamo alla vicenda Alitalia. Cosa dovrebbe fare ora la Cai, secondo lei?***

Affrettarsi ad attivare la partecipazione di un grande vettore internazionale: Cai ne ha assoluto bisogno sia sul piano strategico, sia sul piano operativo immediato. Ma Cai ne ha bisogno anche per colmare i buchi di organico del personale di volo, derivanti dal rifiuto di qualche centinaio di piloti e assistenti di volo di Alitalia. Se, per esempio, nella Cai entrasse Air France-KLM, dal 1° dicembre la nuova Compagnia potrebbe diventare operativa senza problemi anche se tutti i piloti iscritti ai sindacati dissidenti Anpac e Up rifiutassero l'assunzione.

### ***Come giudica il ruolo e l'atteggiamento autonomo della Cgil, nella vicenda Alitalia e più in generale nelle diverse riforme contrattuali?***

Nel marzo scorso fu un errore gravissimo rifiutare l'accordo con Air France; ma di quell'errore la Cgil porta una responsabilità meno grave di quella della Cisl, la cui opposizione fu più netta e pregiudiziale. Nella successiva trattativa con la Cai, imputo come errore alla Cgil l'aver teorizzato l'impossibilità di un accordo senza i sindacati autonomi minoritari: in questo modo si riconfermava il loro potere di veto. Quanto all'annosa vicenda dell'accordo interconfederale per la riforma della struttura della contrattazione collettiva, il discorso è più complesso.

***In sintesi?***

Fin dall'inizio di questa vicenda, l'ala sinistra della Cgil ha sempre sostenuto che fosse sbagliato l'intendimento stesso del negoziato: quello di spostare verso la periferia il baricentro della contrattazione. Qualsiasi accordo che potenzi il contratto aziendale a spese di quello nazionale sarebbe considerato come un arretramento dai Cremaschi e dai Rinaldini. C'è anche, ovviamente, una parte cospicua della Cgil che su questo tema la pensa in modo più simile a Cisl, Uil e Ugl. Per tenere insieme queste due anime della sua Confederazione, Epifani non ha altra scelta che puntare al non accordo.