

CHE FARE PER GLI SCIOPERI NEI SERVIZI PUBBLICI

Otto riflessioni sulle proposte del presidente della Commissione di Garanzia

di PIETRO ICHINO

(16 febbraio 2004)

Cerchiamo di tirare le fila del dibattito sull'ondata di scioperi – regolari e no – che ha investito il settore dei servizi pubblici negli ultimi mesi, anche per discutere delle proposte formulate nei giorni scorsi dal Presidente della Commissione di Garanzia.

1. *Perché nei trasporti pubblici.* Un dato è indiscutibile: negli altri settori – tranne le Poste – la frequenza degli scioperi è abbastanza ridotta e comunque contenuta entro limiti fisiologici, in Italia come nel resto di Europa. Se nei trasporti pubblici, da noi e in alcuni altri Paesi come la Francia, si sciopera molto più che negli altri settori è perché qui il servizio è svolto per lo più in regime di monopolio: l'utente insoddisfatto non può rivolgersi altrove; comunque il rischio di fallimento dell'azienda è (o è ritenuto) trascurabile. Inoltre, in questo settore lo sciopero colpisce l'intera collettività e non soltanto gli utenti diretti; il giorno dopo tutti ne parlano, chi lo promuove e chi vi aderisce ha la percezione di avere compiuto una azione di lotta efficace, di “essersi fatto sentire”, di essere stato protagonista, almeno per un giorno. Non accade lo stesso per lo sciopero di lavoratori metalmeccanici, tessili o edili.

2. *Chi “tifa” per gli scioperanti.* In una società in cui i lavoratori a reddito fisso sono sempre meno protagonisti e sempre più “invisibili”, è comprensibile che molti tra di essi, pur danneggiati dallo sciopero degli addetti ai trasporti, lo approvino e solidarizzino. Molti operai e impiegati dell'industria o del commercio vedono nei tranvieri o ferroviari, che si impongono al tavolo delle trattative incrociando le braccia, l'immagine di quello che vorrebbero poter fare anche loro, ma non possono fare perché rischierebbero la chiusura dell'azienda. “Tifano” per gli scioperanti come si tifa per un campione con cui ci si identifica idealmente, ma di cui non si possono imitare le gesta.

3. *Le regole e le sanzioni.* La realtà è che lo sciopero è uno strumento di autotutela sindacale molto rudimentale e costoso. Nei servizi pubblici accade sovente che lo sciopero produca un costo per la collettività superiore rispetto al valore della controversia sindacale. È giusto dunque che in questo settore si cerchi di correggere l'anomalia, ponendo regole precise e facendole rispettare; per questo l'Italia si è data una buona legge nel 1990 e la ha perfezionata nel 2000. Ma quando a violare le regole è un'intera categoria, le sanzioni sono, per lo più, difficilmente applicabili, o comunque inefficaci. Il Presidente della Commissione di Garanzia auspica, come è giusto, che le sanzioni previste dalla legge siano effettivamente applicate; ma la cosa è più complicata di quanto non si pensi.

4. *Il dovere di preavviso riguarda anche i singoli lavoratori.* È più praticabile – e a mio avviso molto sensata – un'altra idea lanciata dal Presidente dell'*Authority*: se imprese e sindacati sono obbligati per legge a preavvertire gli utenti circa lo sciopero e i suoi precisi effetti sul servizio, non si vede per quale motivo lo stesso obbligo non debba gravare anche sui singoli lavoratori intenzionati ad aderirvi. Contro questa proposta non possono accamparsi ragioni di riservatezza o di tutela contro le discriminazioni, poiché la scelta individuale di aderire o no è destinata comunque a diventare ben visibile nel giorno dello sciopero. Viceversa, la conoscibilità anticipata di chi vi parteciperà consentirebbe di avvertire gli utenti con maggiore precisione circa le sue conseguenze. Eventuali illecite pressioni esercitate sui singoli lavoratori per indurli a cambiare opzione sarebbero facilmente denunciabili e sanzionabili, a norma dello Statuto dei Lavoratori.

5. *Un modo per contarsi meno costoso.* Perché il blocco del servizio di trasporto cessi di costituire una forma di protesta e autotutela ordinaria, di *routine*, occorre comunque costruire un sistema sindacale più evoluto, nel quale i lavoratori dispongano di altri modi per contarsi e farsi sentire efficacemente: come accade in tanti civilissimi Paesi del centro e nord Europa, dove il lavoro è ben rappresentato e protetto, pur con tassi di sciopero minimi o pari a zero. Da noi gli scioperi dei trasporti sono proclamati per la maggior parte in funzione di un regolamento di conti tra sindacati: un modo troppo costoso per stabilire chi ha più consensi tra i lavoratori.

6. *La questione del referendum.* Il presidente della Commissione di Garanzia propone di subordinare la proclamazione dello sciopero a un referendum tra i lavoratori interessati. Senonché il referendum ha il difetto di dare voce prevalente al consenso o dissenso effimero, non alle strategie

sindacali meditate. Assai meglio è legare la proclamazione dello sciopero al disegno strategico di un'organizzazione sindacale, o coalizione di sindacati, le cui scelte maturino attraverso un'elaborazione non estemporanea, ma di ampio respiro, e abbiano un periodo di tempo adeguato per essere sperimentate e dare frutti. Per ottenere questo, occorre un sistema di rappresentanza che consenta ai lavoratori di ogni settore e azienda di scegliere periodicamente e democraticamente, a maggioranza, la coalizione sindacale abilitata a rappresentarli tutti nella negoziazione collettiva per due o tre anni; e che consenta ai sindacati minoritari di candidarsi a sostituirla alla prossima scadenza. La Cgil e la Uil si sono pronunciate da tempo a favore di un intervento legislativo di questo genere; la Cisl due settimane fa si è detta disponibile a discuterne. Il governo farebbe bene a prestare molta attenzione agli sviluppi di questa discussione.

7. *Incentivi e alternative.* È interessante la proposta avanzata da Eugenio Somaini (sul sito *lavoce.info*): dove il trasporto è finanziato con il denaro pubblico, sarebbe utile che una parte del contributo venisse correlata al tasso di regolarità del servizio. In questo modo, tra l'altro, si incentiverebbe la sperimentazione di forme alternative di lotta sindacale, come lo sciopero virtuale o "solidale". Quella dello sciopero virtuale – ripresa anch'essa dal Presidente della Commissione di Garanzia – può apparire una proposta ingenuamente buonista; ma non lo è affatto: nel settore dei trasporti questa forma di lotta può rivelarsi fortemente incisiva sia nei confronti dell'azienda (imponendole costi anche superiori rispetto a quelli dello sciopero tradizionale), sia soprattutto sul piano politico, nei rapporti con l'opinione pubblica, attraverso la campagna mediatica che la coalizione in lotta potrebbe porre in essere, con i fondi "prodotti" dallo sciopero virtuale. Il problema è che una campagna mediatica di questo genere giova soltanto a chi ha delle buone ragioni da far valere, che reggano bene al confronto con quelle della controparte. Per esempio, per i controllori di volo far conoscere dettagliatamente all'opinione pubblica le ragioni dei loro scioperi costituirebbe nella maggior parte dei casi un clamoroso autogol.

8. *Basterebbe un accordo.* Per rendere praticabile lo sciopero virtuale o solidale non sarebbe indispensabile una legge: sarebbe sufficiente un accordo-quadro preventivo, anche al livello aziendale. E un accordo basterebbe anche per incominciare a sperimentare un sistema di rappresentanza sindacale fondato sul censimento periodico dei consensi e sull'accettazione, da parte dei sindacati firmatari, del principio di maggioranza nella contrattazione collettiva e nella proclamazione dello sciopero. Un accordo di questo genere, se approvato dalla Commissione di Garanzia, potrebbe diventare norma vincolante per l'intera azienda o l'intero settore, senza bisogno di nuovi (difficili e per molti aspetti inopportuni) interventi legislativi. Se le confederazioni maggiori se ne facessero promotrici, un accordo di questo genere consentirebbe loro di togliere ai sindacati autonomi il potere di veto che essi oggi . Esso consentirebbe comunque ai lavoratori di essere più uniti e più credibili nei rapporti con la controparte. E dimostrerebbe che si può essere protagonisti, contarsi e farsi sentire dentro e fuori dell'azienda, anche senza fare danno alla cittadinanza; anzi, stabilendo con essa un rapporto positivo.