

LO STIPENDIO SVIZZERO IN CAMBIO DELLO SCIOPERO ITALIANO

di PIETRO ICHINO

Pubblicato sul Corriere della Sera – 4 agosto 2005

Chiasso, 20 giugno 2005: la neonata società Tilo (Treni regionali Ticino-Lombardia), costituita in *joint venture* da Trenitalia e dalle Ferrovie svizzere per la gestione dei collegamenti tra Milano e il Canton Ticino, stipula il contratto collettivo con i sindacati dei ferrovieri elvetici. Milano, 5 luglio 2005: si apre la trattativa per l'analogo contratto collettivo con i sindacati dei ferrovieri italiani; ma questi, non appena vengono informati dell'accordo firmato a Chiasso, abbandonano il tavolo indignati. Perché tanto scandalo? Per una clausola dove si stabilisce che per la durata del contratto stesso (due anni e mezzo) non verrà posta in essere "alcuna azione che disturbi lo svolgimento del lavoro, come lo sciopero, l'annuncio di sciopero, misure simili allo sciopero, boicottaggio o serrata".

Definire furenti le dichiarazioni rilasciate dai nostri sindacalisti alla stampa (vedi il *Corriere* di sabato scorso) è dire poco: "è un caso per ora isolato ma gravissimo" denuncia Dario Balotta, segretario della Fit-Cisl lombarda; "un attacco inaudito ai diritti sindacali", secondo un altro sindacalista dei ferrovieri milanesi. E la direzione aziendale, intimidita da tanto strepito, si affretta a gettare acqua sul fuoco, precisando che non era sua intenzione proporre patti contrari alla legge italiana. Tutti, dunque, compreso il gestore del servizio, sembrano convinti che la nostra legge proibisca la clausola di rinuncia allo sciopero per la durata del contratto collettivo. Ma le cose stanno davvero così?

Niente affatto. Da almeno quarant'anni è pacifico in dottrina e in giurisprudenza che la clausola di pace sindacale è valida anche in Italia, come in tutti gli altri Paesi europei; e nei servizi pubblici dal 1990 essa è addirittura prevista e favorita da un'apposita legge (la sola questione aperta è se quella clausola vincoli il solo sindacato che la stipula - impegnandolo a non proclamare scioperi e ad attivarsi perché i lavoratori non aderiscano a scioperi proclamati da altri - oppure anche i singoli lavoratori che beneficiano del contratto). Perché dunque i nostri sindacalisti, e non soltanto gli "autonomi", ma anche i confederali, si stracciano le vesti per la proposta di una pattuizione del tutto legittima, che è assolutamente normale in Svizzera e potrebbe esserlo anche da noi?

I nostri sindacalisti del settore dei trasporti pubblici si trincerano dietro un inesistente divieto legislativo, per non dover mettere in discussione quella che in realtà è soltanto una loro libera opzione: quella in favore di un sistema di relazioni sindacali nel quale si sciopera in continuazione, prima e dopo gli accordi, per i motivi più svariati (in Italia negli ultimi dieci anni la frequenza degli scioperi supera largamente la media di due al mese, sia nelle ferrovie, sia nei trasporti aerei, sia in quelli municipali; e, incredibilmente, la stipulazione degli accordi non ha alcun apprezzabile effetto di tregua). Si potrebbe dunque pensare che gli autoferrotranvieri italiani, rafforzati dalla libertà di sciopero gelosamente custodita dai loro sindacalisti ed esercitata mediamente due volte al mese, godano di un trattamento nettamente migliore rispetto ai loro colleghi svizzeri, i quali invece non scioperano mai e sono quindi maltrattati e conculcati nei loro diritti. Senonché è esattamente il contrario: il trattamento di cui godono gli svizzeri è più del doppio di quello degli italiani sul piano economico (per la precisione: un macchinista svizzero con quattro anni di anzianità riceve l'equivalente di circa sessantamila euro all'anno) ed è nettamente all'avanguardia anche per gli aspetti non economici (garanzia di stabilità del posto, cinque settimane di ferie all'anno, un trattamento sanitario di prim'ordine, ecc.).

È ragionevole pensare che qualsiasi ferroviere italiano cederebbe volentieri il proprio stipendio di millesettecento euro (meno due giornate di sciopero) al mese in cambio del trattamento del suo collega svizzero (con clausola di tregua, rigorosamente rispettata). Anche i treni italiani viaggerebbero meglio; dunque starebbero meglio tutti i lavoratori italiani; l'intero Paese non soffrirebbe di questa malattia grave dei due giorni al mese di paralisi dei trasporti pubblici, che lo affligge - unico in Europa, seguito a distanza dalla sola Francia - e contribuisce al suo declino.

Ma allora fanno meglio il loro mestiere i sindacalisti svizzeri, che scambiano la promessa del servizio regolare con un ottimo trattamento per i loro rappresentati, o i sindacalisti italiani che considerano la promessa del servizio regolare come un inammissibile "attentato ai diritti sindacali"? Non sarebbe meglio che i nostri sindacalisti, invece di abbandonare ottusamente il tavolo, come hanno fatto nei giorni scorsi, si proponessero con la loro controparte di aumentare gradualmente fino ai li-

velli svizzeri il trattamento per i propri rappresentati e, di pari passo, lo standard di efficienza e regolarità del servizio per i viaggiatori?