

## L'OVERBOOKING DEGLI SCIOPERI

di PIETRO ICHINO

*Publicato sul Corriere della Sera – 9 agosto 2005*

Agosto, tempo di tregua sindacale nei trasporti pubblici: gli accordi di regolamentazione dello sciopero imposti dalla legge garantiscono la regolarità dei collegamenti ferroviari, navali e aerei. Le parti potrebbero approfittarne per tentare di risolvere, con trattative serrate, i problemi rimasti aperti. Ma questo è troppo chiedere: anche i negoziatori hanno diritto alle ferie. E appena cesserà la tregua estiva, puntuali come l'equinozio riprenderanno le agitazioni.

Per i trasporti pubblici municipali di tutta Italia gli undici sindacati del settore hanno già proclamato, con motivazioni diverse, il blocco di un'intera giornata per il 21 settembre e ne preannunciano altri a ruota: un autunno caldissimo. Per il trasporto aereo, fin dal giugno scorso tutti gli spazi consentiti dai codici di regolamentazione per gli scioperi sono già saturati fino a novembre dalle agitazioni proclamate per le diverse categorie di addetti. Questi gli scioperi di rilievo nazionale proclamati: controllori di volo il 6 settembre, su iniziativa di nove dei loro tredici sindacati; piloti aerei il 7 settembre (Ugl); personale aeroportuale Alitalia di Linate e Malpensa (Cgil, Cisl e Uil) e controllori di volo di tutt'Italia (Cisl, Ugl, Cisl e Assivolo) il 27 settembre; assistenti di volo Alitalia l'8 ottobre (Cgil, Cisl, Uil, Ugl e Anpav); tutto il personale di terra del settore trasporto aereo il 10 ottobre (Sult); controllori di volo di Milano e di Roma il 19 ottobre (Cisl, Ugl, Cisl); piloti Alitalia il 21 ottobre (Anpac); controllori di volo di Fiumicino l'11 novembre (Anpcat). È vero che mediamente uno su due degli scioperi proclamati viene poi revocato; ma, come tutti sanno, basta la proclamazione per fare un danno grave all'affidabilità del servizio.

In tutti gli altri settori del terziario e dell'industria oggi si sciopera, se proprio non si può farne a meno, per il rinnovo biennale del contratto e in poche altre occasioni straordinarie. Nei trasporti pubblici, invece, ci siamo assuefatti da decenni all'interruzione del servizio mediamente una o due volte al mese. I contratti vengono rinnovati per lo più con grande ritardo rispetto alle scadenze, col risultato che, chiusa la vertenza per un rinnovo, si apre subito quella per il rinnovo successivo. Gli scioperi vengono sovente proclamati da un sindacato contro l'accordo stipulato da un altro sindacato.

I sindacalisti dei trasporti pubblici lamentano ritardi e inadempienze delle aziende. Ma quando, come in questo comparto, un accordo stabile e capace di far cessare le agitazioni non si raggiunge da decenni, non ha alcun senso chiedersi se la prima colpa sia di una parte o dell'altra: è il sistema di relazioni sindacali come tale che non funziona. E il costo per la collettività, per la competitività delle aziende italiane nell'economia globale, è molto alto.

La prassi dello sciopero come *routine*, che costituisce ormai la regola in questo comparto, è lontanissima dalla concezione espressa dal leader della Cgil Giuseppe Di Vittorio all'Assemblea costituente quando il diritto di sciopero venne istituito: «Noi oggi cerchiamo di evitare al massimo, nella misura del possibile, degli scioperi in regime democratico e repubblicano, perché noi desideriamo concorrere, con tutte le nostre forze, a consolidare e a sviluppare questo ordinamento» (12 maggio 1947). E in quella sede la stessa idea dello sciopero come evento grave, come strumento di lotta cui fare ricorso con grande misura, in un sistema di relazioni sindacali tendente a creare e mantenere un quadro di cooperazione tra i produttori, veniva espressa da un altro padre del nostro movimento sindacale: Vittorio Foa.

Per recuperare quella misura, occorrerebbe che gli imprenditori e i sindacalisti dei trasporti incominciassero a studiare le esperienze dei Paesi a noi vicini – come la Germania, l'Austria, la Svezia, la Gran Bretagna, la Svizzera – dove il sistema di relazioni sindacali è capace di risparmiare ai lavoratori, alle imprese e alla collettività il costo assurdo del conflitto permanente. L'unico vantaggio dell'essere un Paese arretrato sta nella possibilità di copiare il meglio delle esperienze dei Paesi più civili ed evoluti.