

AZZUFFARSI SULL'ORLO DEL PRECIPIZIO

intervista a Pietro Ichino

I tranvieri ribelli di Milano hanno vinto. A dispetto dei grandi sindacati che avevano raggiunto in sede nazionale un accordo diverso. A dispetto del prefetto che li aveva precettati. A dispetto dei cittadini che hanno subito i loro scioperi senza regole. A giudicare da quello che sta accadendo in questi giorni in Italia, una vittoria che non resterà senza conseguenze. C'è chi ha parlato del rischio di un "effetto domino". Vede anche lei questo rischio?

Di rischi ne vedo due, nel settore dei servizi pubblici: il primo è quello di un collasso del nostro sistema di relazioni sindacali. La perdita di rappresentatività delle grandi confederazioni sindacali in questo settore può essere un primo passo in quella direzione. Il secondo rischio è quello di una abrogazione di fatto della legge che regola i conflitti sindacali in questo settore: se i tranvieri hanno potuto violarla in massa impunemente, sarà forte la tentazione di farlo anche per i piloti di aereo, i ferrovieri, i pompieri, i distributori di carburante, e gli altri a seguire.

Incominciamo dalla crisi di rappresentatività di Cgil Cisl e Uil. È una crisi reversibile?

Certo che è reversibile. Ma solo se le tre confederazioni maggiori sapranno uscire dalla contraddizione in cui si sono cacciate.

Quale contraddizione?

Hanno praticato per anni il rispetto della legalità e una notevole moderazione nel ricorso allo sciopero, soprattutto nel settore dei trasporti ...

È stato un errore?

Questo no di certo. Il loro errore è stato difendere un sistema che garantiva ai sindacati autonomi e ai Cobas il diritto di non praticare la stessa moderazione. Un sistema nel quale lo sciopero può essere proclamato da un sindacato che rappresenta il 2 per cento della categoria e nel quale fino all'ultimo momento nessuno sa chi aderirà: se soltanto quel 2 per cento dei lavoratori, la metà o tutti quanti.

Se sono in molti i lavoratori che raccolgono l'appello allo sciopero, vuol dire che un problema c'è.

Oggi il problema sociale maggiore in Italia è costituito da milioni di lavoratori precari, irregolari, non protetti e non rappresentati da nessuno. Ma questi non scioperano mai. Anche i lavoratori delle grandi imprese manifatturiere, del resto, scioperano sempre di meno: il numero delle ore perse per agitazioni sindacali nell'industria e nel commercio è bassissimo rispetto agli anni 70 e 80.

Però Mario Capanna nei giorni scorsi su Repubblica ha indicato i tranvieri come la punta di diamante di un nuovo movimento di lotta dei salariati poveri.

Capanna, secondo me, ha preso un abbaglio: qui i salariati più poveri non c'entrano proprio per nulla. Quelli che scioperano un giorno sì e uno no, e che lo fanno violando le regole, sono una piccola parte della metà più protetta dei lavoratori. I mille controllori di volo dell'Enav, che hanno il record assoluto della frequenza degli scioperi, guadagnano 50 o 60 mila euro all'anno per lavorare la metà di tutti gli altri; gli standard di trattamento dei tranvieri, dei ferrovieri e dei dipendenti dell'Alitalia non sono pari a quelli degli uomini radar, ma sono comunque superiori alla media, a parità di livello professionale. Eppure la frequenza abnorme degli scioperi si registra proprio nel settore dei trasporti pubblici e soltanto lì.

Perché soltanto lì?

Innanzitutto perché il servizio è per lo più gestito in regime di monopolio o quasi-monopolio: l'utente insoddisfatto non può rivolgersi altrove. Nel settore dei trasporti, poi, più che in altri servizi pubblici, lo sciopero ha effetti assai incisivi, perché produce un danno enorme all'intera cittadinanza, un danno sempre molto superiore al valore della controversia sindacale: il blocco dei trasporti colpisce tutto il tessuto produttivo e la vita di quasi tutte le persone. Per questo all'indomani tutti ne parlano; così, chi vi partecipa ha la percezione di aver compiuto un'azione di lotta efficacissima.

E il sindacatino del 2 per cento che lo ha proclamato vive un giorno di gloria.

Certo. Non ci si può stupire se, sciopero dopo sciopero, quel sindacatino passa dal 2 al 4 per cento, e poi magari al 10 o al 15: perché riesce ad accreditarsi come difensore più agguerrito e incisivo degli interessi della categoria. Anche se poi, alla lunga, quello è un sindacalismo senza respiro e senza grandi prospettive.

Questo effetto perverso si può evitare?

In Germania non accade, neppure nei trasporti pubblici. Lì lo sciopero non può essere proclamato dal sindacatino del 2 per cento. Eppure il lavoro in Germania è protetto più che in qualsiasi altro posto al mondo. Nei Paesi del Nord-Europa si sciopera pochissimo; eppure sono i Paesi dove le disuguaglianze sociali sono più contenute e dove i più poveri, gli ultimi della fila, stanno meglio che in qualsiasi altro posto al mondo.

Ma lì la solidarietà, l'attenzione al bene comune, si respirano nell'aria. Noi italiani siamo un popolo di individualisti.

È vero. E paghiamo cara questa nostra caratteristica. In questo momento, poi, rischiamo di pagarla carissima, con una vera e propria disgregazione della nostra struttura sociale. Però a noi capita anche di arrivare sull'orlo dell'abisso e all'ultimo momento dare un colpo di reni che ci salva; quando addirittura non ci consente di realizzare anche risultati migliori degli altri.

Siamo sull'orlo dell'abisso?

Per certi aspetti credo di sì.

Per il rischio che il contagio dello sciopero selvaggio si diffonda?

C'è quel rischio. Ed è favorito dall'allargarsi delle differenze di reddito, delle disuguaglianze sociali. Ma, ripeto, in Italia oggi i più poveri e diseredati sono anche i più pazienti.

Allora gli scioperi selvaggi non sono il preludio di un nuovo "autunno caldo" come dice Capanna?

No: gli scioperi illegali dei tranvieri restano puramente e semplicemente un atto di prepotenza di una parte niente affatto diseredata del mondo del lavoro, che rischia di essere seguito da atti di prepotenza analoghi di altre minoranze, anch'esse niente affatto derelitte.

Sul Corriere il sociologo Franco Ferrarotti ha sostenuto che gli scioperi selvaggi di questi giorni frantumano le nostre certezze, lacerano il tessuto civile, provocano danni psicologici devastanti per il funzionamento di una società complessa.

È così: lo sciopero a sorpresa in un servizio pubblico essenziale come quello di trasporto è un atto di guerra al resto della collettività; è il rifiuto di una cornice di regole entro le quali anche i conflitti più aspri dovrebbero invece sempre restare. Una grande città moderna non può funzionare se non sa darsi quella cornice, fondata su di un minimo di solidarietà, di tessuto connettivo che unisce tutte le sue componenti. Ma questo è solo un aspetto particolare del rischio più grave che corre oggi il nostro Paese.

Qual è il rischio più grave?

L'entrata nel sistema della moneta unica europea sta mettendo a nudo le magagne del sistema-Italia, nel comparto pubblico e in quello privato. Le inefficienze, le rendite parassitarie, gli sprechi, che prima coprivamo con gli aiuti di Stato e con la svalutazione della lira, ora vengono tutte impietosamente alla luce, aprendo ogni giorno un nuovo focolaio di crisi. E alle crisi il movimento sindacale risponde bloccando qualsiasi tentativo di ristrutturazione che comporti una minima mobilità dei lavoratori: è quello che hanno fatto alla Fiat e che adesso stanno facendo all'Alitalia. Così i problemi si aggravano invece che risolversi. E si rischia il collasso economico generale.

Come se ne esce, secondo lei?

Occorrerebbe che Governo, imprenditori e sindacati avessero almeno una consapevolezza comune dei vincoli generali, dei problemi da risolvere, della necessità di serrare i ranghi, di proporre a tutti un maggiore rigore e maggiore disponibilità al cambiamento. Ma questo implicherebbe un minimo di fiducia reciproca.

Non tira quest'aria.

No. Anche perché è difficile rilanciare la cultura delle regole con un Governo che dà dei pazzi ai giudici e distribuisce condoni e sanatorie a piene mani. È difficile chiedere al sindacato di discutere di ristrutturazioni e di politica dei redditi con un Governo e una Confindustria che dichia-

rano di non credere né nella concertazione, né nella politica dei redditi. Anche l'opposizione, del resto, sa dire soltanto che "i posti di lavoro non si toccano", che non si toccano neanche le pensioni, che non si tocca neppure una virgola della vecchia legislazione del lavoro.

In attesa che il quadro politico generale migliori, che cosa possono fare i sindacati confederali per uscire dalla crisi di rappresentatività in cui si sono cacciati?

Possono solo far leva sulla loro capacità di rappresentare in qualche misura tutti quanti: lavoratori del settore e viaggiatori, che sono in grande maggioranza anch'essi lavoratori. E puntare su di un gioco a somma positiva: standard di qualità del servizio sempre più alti (compresa la garanzia di continuità del servizio, senza sorprese per i viaggiatori), per standard sempre più alti di trattamento dei lavoratori che vi sono addetti. Collegare strettamente le due cose. Altre strade, in questo contesto, non ne vedo.

Questo, però, significa spostare il baricentro della contrattazione collettiva nelle città, nelle aziende: è la fine del contratto collettivo nazionale?

Non necessariamente: il contratto nazionale può conservare il ruolo di standard minimo, "rete di sicurezza" applicabile dappertutto, anche nelle zone più povere. Ma se non si vuole che lo standard di qualità del servizio si attesti dovunque sui livelli minimi, occorre un forte incentivo economico al miglioramento; e questo incentivo può essere dato solo da contratti decentrati. Quando i lavoratori si accorgeranno che a scioperare meno e produrre un servizio migliore si guadagna tutti di più, anche i sindacati confederali riguadagneranno terreno e gli scioperi selvaggi potranno diventare un brutto ricordo del passato.