

È finita l'era degli scioperi selvaggi

Il governo prepara una legge per regolamentare le agitazioni nei trasporti e garantire la mobilità dei cittadini. Previsti il referendum consultivo e l'adesione anticipata dei lavoratori. Ichino (Pd): «Sono misure necessarie»

di **Michele Brambilla**

■ A coloro che immancabilmente grideranno all'attentato alla Costituzione per l'annunciata legge che introdurrà lo «sciopero virtuale», occorrerà ricordare che fino ad oggi di «virtuale» gli italiani hanno avuto solo la certezza di poter contare (...)

(...) sui trasporti pubblici. Sono almeno trent'anni che nel nostro Paese prendere un bus, una metropolitana, un treno, un aereo, un traghetto rientra fra gli imprevisti. Il grado di attendibilità degli orari dei trasporti pubblici è largamente inferiore a quello delle previsioni del tempo, e appena superiore a quello degli oroscopi.

Esageriamo? Tenendo conto che in un anno ci sono circa 240 giorni lavorativi, il lettore sappia che: 1) tra servizi di terra, di mare e dell'aria, nel 2004 ci sono stati 83 giorni di sciopero; nel 2005 51; nel 2006 69; nel 2007 86; 2) tradotti in ore, gli scioperi hanno totalizzato 418.000 ore nel 2004; 358.000 nel 2005; 410.000 nel 2006; 861.000 nel 2007.

Lo sciopero è certamente un diritto del lavoratore. Si è sempre pensato tuttavia che fosse un diritto da esercitare a fronte di una situazione eccezionalmente grave, di una vertenza particolarmente aspra, di un sopruso da fronteggiare con urgenza. In Italia pare però che lo sciopero sia diventato ormai una ricorrenza fissa, un naturale intervallo tra i giorni di lavoro, una festività come quelle consacrate alla Patria o al santo patrono. Pietro Ichino, che è un uomo di sinistra, nel suo libro *A che cosa serve il sindacato* ha scritto ad esempio che i controllori di volo dell'Enav alla fine dell'estate del 2005 avevano già programmato l'agenda di astensioni dal lavoro per l'autunno. Un po' come il piano-ferie.

Chi volesse avere un'idea dell'impatto che hanno avuto gli scioperi sull'economia, e più in generale sulla vita quotidiana di ogni comune cittadino (i cittadini non comuni se ne fregano dei mezzi pubblici: si muovono con i mezzi loro, jet privati compresi) può trovare dati interessanti in un altro libro, *L'altra casta*, di Stefano Livadiotti. Ad esempio. Tra il 1° gennaio del 2005 e il 30 giugno del 2006 sono stati proclamati, secondo le cifre fornite dalla Commissione di garanzia, 2.621 scioperi, cioè 4,8 ore al giorno. Di questi scioperi solo il 60 per cento («solo» per modo di dire) si è regolarmente svolto. Il resto è stato proclamato in base alla strategia del cosiddetto «effetto annuncio»: noi diciamo che scioperiamo così la gente rinuncia all'aereo e prende la macchina invece

del tram, poi invece lavoriamo lo stesso, così noi non perdiamo un centesimo sulla busta paga ma i cittadini hanno comunque avuto i loro bravi scioperi.

È una delle tante furbate con cui si danneggia il prossimo senza la seccatura di una trattenuta. Un'altra è lo «sciopero bianco»: ciascun lavoratore decide di attenersi scrupolosamente a tutte le mansioni previste dal contratto, dettaglio per dettaglio. Di questa cristallina strategia hanno dato recentemente una brillantissima prova i dipendenti Alitalia: si va dal «briefing» (il pilota studia tutte le informazioni sul volo previste dal regolamento, accumulando un ritardo di 10-15 minuti) all'ispezione nelle tasche dei sedili che fa perdere un'altra mezz'ora; dalla lettura integrale di tutte le scartoffie da firmare (che sono sempre le stesse) al rigorosissimo rispetto dei limiti di velocità del pulmino che porta i passeggeri. Operazioni di routine ormai memorizzate al punto da essere solitamente eseguite in automatico, nei giorni di «sciopero bianco» vengono svolte alla stessa velocità di una melina, anzi di una moviola.

Colpisce poi la sproporzione tra le richieste sindacali e il danno procurato. Il 1° dicembre del 2003 Milano fu paralizzata da uno sciopero motivato da una richiesta di aumento di stipendio che sarebbe costato all'azienda dei trasporti pubblici, per i successivi due anni, 45 milioni; ma solo quella giornata di blocco costò alla città 60 milioni di euro. Sempre a Milano, lo sciopero del 30 novembre 2007 costò alla collettività ancora di più: 254 milioni. Eppure, tanto per dare un'idea di quanto sia efficace l'attuale autoregolamentazione, il totale delle sanzioni inflitte dal garante nel periodo 2004-2007 è stato di 167.870 euro.

Siamo la maglia nera dell'Europa. Tra il 2000 e il 2004 in Germania ci sono state 561.700 giornate di sciopero; in Italia 9 milioni e 336mila, sedici volte tanto. In Danimarca negli ultimi anni ci sono state più turbolenze sindacali che da noi (tra il 2000 e il 2003 i danesi hanno avuto 4.065 vertenze industriali contro le nostre 3.036). Eppure, in Danimarca ci sono stati in quel triennio 433.000 giorni di sciopero, un ventesimo di quelli che abbiamo avuto noi, 8 milioni e 645mila (in queste statistiche i giorni sono ovviamente calcolati sommando azienda per azienda).

Uno dei motivi di questa, chiamiamola così, «anomalia italiana», è il proliferare incontrollato di sindacati. Una volta c'era la Triplice: Cgil, Cisl e Uil. Non si incrociavano le braccia senza la loro benedizione. Adesso le sigle sono infinite, ci sono sindacati che hanno un solo iscritto (il segretario) ma lo stesso diritto di proclamare uno sciopero, e quindi di procurare l'«effetto annuncio» che dicevamo.

Urge una regolamentazione. «I tempi sono maturi per studiare autonomamente delle regole per un uso corretto del diritto di sciopero»: è una dichiarazione della Cgil. La data: 1975. Dopo quattro anni di elaborazione delle regole, nel

DIRITTI E DOVERI Da strumento grave ed eccezionale lo sciopero sembra una festività, un naturale intervallo tra i giorni di lavoro

PRIORITÀ Già negli anni Settanta s'invocava una legge per prevenire gli abusi. E perfino la Cgil scriveva nel 1975: «I tempi sono maturi»

BUCO NERO Spesso c'è il trucco: molti fingono di aderire, invece lavorano. Loro non perdono un euro, ma i disagi ci sono lo stesso

1979 Luciano Lama annunciò: «I tempi sono maturi». Nel marzo del 1981, in pieno caos, l'allora segretario della Dc Flaminio Piccoli dichiarò: «I tempi sono maturi per una forma legislativa che regolamenti lo sciopero nei pubblici servizi». Nel luglio del 1982 un giornale titolava: «Braccio di ferro a Fiumicino, il governo è per la linea dura, i tempi sono maturi per una legge». Ritrovo le stesse parole in un'intervista del ministro dei Trasporti nel 1985: «Credo nell'autoregolamentazione, i tempi sono maturi».

Lascio queste citazioni, e i dati precedenti, al collega che fra trent'anni troverà questo pezzo in archivio, nel giorno in cui qualcuno avrà detto che i tempi sono maturi.

Michele Brambilla

Fermi 3 mesi l'anno E prendere il bus diventa un'impresa

*Da trent'anni il sistema ha bisogno di regole
Ormai l'agitazione è una sorta di ricorrenza*

I PROSSIMI BLOCCHI

Un tram dell'Atm di Milano fermo a Porta Genova. Nei prossimi giorni sono in programma diversi scioperi: si comincia oggi a Roma (metropolitana ferma dalle 8.30 a fine turno). Domani a Torino tram e bus resteranno fermi dalle 8 alle 14.30 e dalle 17.30 alle 19. Lunedì 2 marzo sarà la volta della Sardegna (ferrovie ferme dalle 9 alle 17) e di Napoli (sciopero Anm dalle 9,30 alle 13.30). Mercoledì 4 marzo giornata nera per chi vuole volare: il personale di Alitalia-Cai si fermerà per tutta la giornata. In agitazione anche il personale Sea (aeroporti di Malpensa e Linate) dalle 10 alle 14. Fermi anche i dipendenti dell'aeroporto di Bologna dalle 12 alle 16. Venerdì 13 marzo il black out riguarderà nuovamente il trasporto locale di Roma: ferma la Tevere Tpl, Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uilt-Uil e Ugl incroceranno le braccia dalle 8.30 alle 16.30, mentre i lavoratori di tram e bus si fermeranno dalle 11 alle 15. Il calendario completo degli scioperi è disponibile sul sito www.trasporti.gov.it/page/NuovoSito/site.php?p=scioperi

LE IPOTESI AL VAGLIO

La riforma delle regole per gli scioperi nei trasporti pubblici su cui sta lavorando il ministro Sacconi



REFERENDUM CONSULTIVO PREVENTIVO OBBLIGATORIO PER I SINDACATI CHE NON SUPERANO LA SOGLIA DEL 50% DI RAPPRESENTATIVITÀ PER LA PROCLAMAZIONE DELLO SCIOPERO



OBBLIGO DI COMUNICAZIONE "CON CONGRUO ANTICIPO" DELLE REVOCHE DELLE PROTESTE



PER L'AUTOTRASPORTO: PRESTAZIONI ESSENZIALI DA GARANTIRE E REGOLE PER LA DURATA MASSIMA DELLE ASTENSIONI NEL COMPARTO



ADESIONE INDIVIDUALE DEL SINGOLO LAVORATORE IN SERVIZIO IN ATTIVITÀ DI PARTICOLARE RILEVANZA



VIETATE LE FORME DI PROTESTA LESIVE DEL DIRITTO ALLA CIRCOLAZIONE, COME QUELLE SULLE STRADE O SUI BINARI



LO "SCIOPERO VIRTUALE" POTREBBE ESSERE RESO OBBLIGATORIO PER ALCUNE CATEGORIE PROFESSIONALI CHE EROGANO SERVIZI STRUMENTALI O COMPLEMENTARI NEI TRASPORTI

ANSA-CENTIMETRI