

PIETRO
GARIBALDIAL LAVORO
PER PUNIRE
L'AZIENDA

L'ultimo sciopero dei dipendenti della vecchia Alitalia, nei giorni in cui l'azienda si trovava in amministrazione straordinaria e a un passo dalla bancarotta, aveva suscitato indignazione nell'opinione pubblica. Senza nemmeno i fondi per pagare i carburanti, la vecchia Alitalia perdeva di più quando gli aerei volavano rispetto a quando gli aerei restavano fermi.

In quelle condizioni, è evidente che l'interruzione del servizio non reca alcun danno economico alla controparte aziendale, ma reca invece un ingente danno a tutta la collettività. L'indignazione dell'opinione pubblica era effettivamente giustificata. Questa situazione paradossale, in cui lo sciopero finisce per recare un beneficio economico a un'azienda in perdita, è purtroppo una realtà molto diffusa in tutti gli scioperi dei trasporti pubblici essenziali, siano essi aerei, treni e servizi pubblici locali. Queste aziende operano strutturalmente in perdita e i loro bilanci spesso finiscono per migliorare grazie a un giorno di sciopero. L'elemento paradossale dello sciopero dei trasporti pubblici è proprio legato al fatto che il danno associato alla scelta dei lavoratori finisce per essere subito interamente dagli utenti e dai consumatori, soggetti che non hanno nulla a che fare con il tavolo delle trattative aziendali.

A causa di queste anomalie, lo sciopero nei trasporti pubblici essenziali in Italia ha finito per essere uno dei più clamorosi esempi in cui il diritto di sciopero, che rimane un diritto fondamentale di ciascun lavoratore, ha perso in larga parte il significato originale, quello di causare un danno al datore di lavoro. Per mantenere il diritto di sciopero dei lavoratori, e al tempo stesso risolvere il paradosso, lo sciopero dovrebbe essere virtuale, nel senso che lo sciopero dovrebbe effettivamente essere proclamato, ma i lavoratori dovrebbero

andare regolarmente a lavorare per garantire il servizio ai cittadini. In quest'ottica, è un fatto positivo che la bozza di disegno di legge delega sulla regolamentazione dei trasporti, che sarà presto esaminata dal Consiglio dei ministri, contenga un riferimento ben preciso allo sciopero virtuale. L'idea dello sciopero virtuale, lanciata alcuni anni fa da Pietro Ichino su *lavoce.info*, può davvero funzionare in modo semplice. I lavoratori in sciopero virtuale rinunciano effettivamente al loro stipendio e l'azienda, allo stesso tempo, paga il doppio o il triplo del costo del lavoro a un fondo per opere pubbliche. In questo modo l'azienda incorrerebbe davvero in un danno e i cittadini vedrebbero davvero garantito il loro servizio. Ci vorranno certamente mesi prima che in Italia si abbia uno sciopero virtuale e l'opposizione dei sindacati sarà probabilmente dura.

Un secondo elemento paradossale dello sciopero dei trasporti pubblici è il fatto che molto spesso tali scioperi vengono proclamati da sindacati con pochissima rappresentatività in azienda. In queste condizioni, pochi lavoratori di un'azienda di trasporto locale possono bloccare un'intera città. Per evitare questi paradossi, la legge delega contiene un elemento importante, in quanto sostiene che per proclamare uno sciopero nei trasporti sarà necessario un referendum consultivo preventivo obbligatorio. L'unica eccezione è quella che si tratti di sindacati che hanno più del 50% di rappresentatività. È molto probabile che su questa norma vi sia il parere positivo della Cgil, il sindacato largamente più importante sul luogo di lavoro.

Sia lo sciopero virtuale che il criterio di rappresentatività per la proclamazione dello sciopero rappresentano elementi essenziali per un sistema di relazioni industriali più moderno nel campo dei servizi pubblici. La strada da fare perché tutto ciò diventi legge dello Stato e che venga poi attuata regolarmente è però ancora lunga. Dalla bozza di legge delega alla fine di «aquila selvaggia» manca certamente molto tempo, ma un passo avanti importante è stato fatto.

