

Le idee

Lo sciopero
da riformaredi **Tito Boeri e Roberto Perotti**

● a pagina 25

Trasporti

Lo sciopero da riformare

di **Tito Boeri e Roberto Perotti**

Puntualmente, in occasione delle feste, come in prossimità dei weekend, si moltiplicano gli scioperi dei trasporti pubblici. L'ultimo della serie si è tenuto venerdì scorso. Il prossimo del trasporto pubblico locale si terrà il 22 dicembre, il venerdì dell'antivigilia. In conseguenza della regola che impone la cosiddetta "rarefazione", c'è una lunga lista d'attesa per ottenere l'autorizzazione da parte della Commissione di Garanzia a dichiarare uno sciopero nel settore: le diverse sigle si contendono i venerdì dei prossimi tre o quattro mesi.

Gli scioperi nei trasporti contano per circa il 40% del totale degli scioperi proclamati in Italia nonostante il peso occupazionale del settore sia del 5%. La forza contrattuale di chi li indice è nell'inferire un danno politico alla controparte datrice di lavoro, dato che il danno economico è inesistente quando non accade che lo sciopero giovi economicamente all'impresa, azzerando i costi per retribuzioni, carburanti e usura vetture, mentre gli abbonamenti non subiscono riduzioni: molte aziende del trasporto pubblico locale operano in deficit, e per loro ridurre il costo del personale grazie agli scioperi è addirittura un vantaggio. Gli scioperi servono invece per sanzionare il politico locale o nazionale che non va incontro alle richieste dei lavoratori. Tanto maggiore il disagio della cittadinanza, tanto più forte il danno inferto all'amministrazione locale o al governo, nel caso di sciopero su scala nazionale. Il problema è che nessuna delle parti in causa conosce la capacità di resistenza della controparte. Se la conoscesse, ci si potrebbe accordare in anticipo senza neanche un'ora di sciopero. E poi c'è la competizione fra le diverse sigle sindacali nel contendersi la rappresentanza dei lavoratori. In questo contesto, i cittadini vengono presi in ostaggio. Sono loro le vere vittime sacrificali.

Anche gli scioperi dichiarati per ragioni strettamente economiche, come durante i rinnovi contrattuali, hanno perciò una forte valenza politica. E poi ci sono gli scioperi che il Garante definisce esplicitamente come marcatamente politici. Abbiamo scaricato dal sito della Commissione di Garanzia Sciopero i dati sugli scioperi nazionali nel trasporto ferroviario passeggeri e nel trasporto pubblico locale (Tpl). Durante il governo Conte due ce ne sono stati 4 (2 nelle ferrovie e 2 nel Tpl); durante il governo Draghi 12 (2 nelle ferrovie e 10 nel Tpl); durante il governo Meloni 16 (7 nelle ferrovie e 9 nel Tpl). Tenendo

conto della diversa durata di questi governi, la frequenza di scioperi nazionali nelle ferrovie e Tpl è stata 3 volte superiore nel governo Draghi rispetto al governo Conte due, e di quasi 6 volte superiore nel governo Meloni rispetto al governo giallorosso. Nel trasporto pubblico locale il dato del governo Draghi è influenzato dalla vertenza per il rinnovo contrattuale, iniziata nel febbraio 2021, esattamente quando si è instaurato il governo, e finita a maggio del 2022, poco prima della caduta del governo. Il governo Meloni si è trovato a dover aprire il nuovo contratto, ma due terzi degli scioperi in questo caso hanno motivazioni politiche: la commissione ha classificato come "politici" 6 dei 9 scioperi del settore Tpl effettuati sotto il governo attuale. Anche per il trasporto ferroviario, uno sciopero su due in ciascuno dei governi Conte e Draghi era motivato dall'articolo 2 comma 7 della legge 146/1990, secondo cui il preavviso minimo non si applica nel caso di "protesta per gravi eventi lesivi dell'incolumità e della sicurezza dei lavoratori". Ma solo due su sette durante il governo Meloni avevano questa motivazione.

Nel complesso, è difficile sfuggire all'osservazione che gli scioperi sono diventati molto più frequenti sotto governi percepiti come più ostili, o meno amici, dei sindacati, e in particolare sotto l'ultimo. Lo sciopero politico è legittimo, ma è importante essere trasparenti. Soprattutto occorre individuare modi migliori di quelli trovati sin qui per conciliare il diritto di sciopero dei lavoratori con il diritto dei cittadini di viaggiare. Bisognerebbe, come in altri Paesi, imporre quorum minimi di adesione tra i lavoratori per poter dichiarare uno sciopero. Con gli strumenti attuali di comunicazione non è difficile organizzare referendum fra i lavoratori. A Trenord è stato trovato un accordo di questo tipo ma la consultazione riguarda i soli rappresentanti dei lavoratori, i membri della Rsu, anziché tutti i lavoratori. Imporre che uno sciopero possa essere dichiarato solo se almeno un terzo dei lavoratori è d'accordo servirebbe anche a impedire la polverizzazione degli scioperi: le diverse sigle dovrebbero mettersi d'accordo anziché competere tra di loro.

È un problema che i sindacati si devono porre; altrimenti - come il ministro Salvini ha ben capito - il ricorso alla precettazione sarà sempre più popolare. Ma la precettazione equivale a negare il diritto di sciopero. Non può certo essere la norma.

© RIPRODUZIONE RISERVATA