

Lo sciopero rituale.



Di Claudio Negro

Più di qualche dubbio ha suscitato lo sciopero di due ore indetto dai Sindacati dei Ferrovieri in relazione al drammatico incidente al Frecciarossa di giovedì 6 febbraio. In effetti non molti hanno capito per quale motivo fosse necessario aggiungere ulteriori danni e disagi a passeggeri innocenti, con la concreta possibilità di provocare una reazione esattamente contraria al sentimento di commozione e solidarietà che si voleva invocare. Molto più saggia, dal punto di vista concreto e comunicativo, la decisione dell'Azienda di destinare alle famiglie dei due macchinisti l'equivalente delle due ore di retribuzione non corrisposte per lo sciopero. Poteva pensarci il Sindacato!

Come mai non ci ha pensato? Perché nei momenti di crisi scatta nel sindacato italiano il riflesso pavloviano dello sciopero? È veramente l'unica arma di cui dispone per far valere le proprie ragioni? C'è una radicata tradizione culturale in questo senso, che considera le relazioni industriali come proiezione del conflitto tra capitale e lavoro e ne valorizza, di conseguenza, i caratteri di contrapposizione. Del resto il Sindacato Italiano non ha mai realmente saputo aprirsi ad una pratica di relazioni industriali fondata sulla cooperazione anziché sul conflitto: modelli diffusi e praticati in Europa, come la cogestione delle imprese tramite la presenza del Sindacato negli Organismo Societari, o l'azionariato dei lavoratori, o il sistema duale (organi decisori governati dall'impresa e organi di vigilanza cogestiti), non sono mai stati recepiti come impegno programmatico da nessun Sindacato Italiano. Tutto questo sul piano ufficiale; nella realtà nelle imprese il sistema partecipativo-cooperativo è diffuso e in forte crescita: sindacato aziendale e impresa cooperano per migliorare performance produttive mettendo in gioco investimenti, flessibilità, retribuzione e lo sciopero è riservato ai casi di crisi estrema, o come tributo rituale al rinnovo del Contratto Nazionale.

C'è quindi un condizionamento culturale che i Gruppi Dirigenti del Sindacato faticano a rimuovere (e che potrebbe anche provocare una divaricazione significativa tra Organizzazioni e Sindacati Aziendali). Ma, ad onor del vero, non è solo questione di pigrizia culturale. Ho fatto il sindacalista per quasi 40 anni e mi rendo conto di cosa vuol dire dare risposta ad una base che, come certamente è stato nel caso di cui parliamo, preme per "fare qualcosa", per non dare l'impressione che il Sindacato si disinteressa. E allora, nella fretta e nella concitazione, si ricorre allo strumento che si conosce bene: lo sciopero. Del resto, altro il mercato non ha pronto! A rischio di farsi un autogol, perché lo sciopero rituale individua nell'Azienda la responsabile, con annesse lamentazioni sulla scarsità degli investimenti per la sicurezza, per l'outsourcing eventuale dei servizi di manutenzione o per la scarsità di organico e/o di retribuzione degli addetti. Per poi magari venire smentiti dagli esiti dell'inchiesta...

In realtà in un settore delicato come quello del Trasporto Pubblico, dove lo sciopero non ottiene il fine di danneggiare economicamente la controparte ma i consumatori, al fine di provocare una pressione politica sui decisori politici che li induca ad intervenire sulle aziende (pubbliche) per indurle ad una maggiore disponibilità alle richieste sindacali, le alternative allo sciopero non sono semplici da trovare, ma ci si può ragionare, a partire dal principio che lo sciopero dei lavoratori deve danneggiare l'azienda, e non utenti innocenti. Le proposte esistono: non ragionarci da parte del Sindacato sarebbe davvero pigrizia mentale, con il rischio che qualcuno, prima o poi, pensi che le attuali tollerantissime norme sullo sciopero nei servizi pubblici siano insufficienti e vadano rimpiazzate con un chiaro ed efficiente divieto di sciopero ...!