

Scioperi, chi ci perde e chi ci guadagna

La crisi economica globale e da ultimo la tragedia in casa nostra del terremoto in Abruzzo, rendono severi questi giorni. In periodi come questo, l'emergenza porta a chiamare a raccolta gli interessi, le persone, e le questioni, selezionando i temi da trattare alla luce delle cose urgenti e tralasciando quello che al momento sembra non servire per tirare avanti o stimolare la ripresa. Noi vogliamo approfittare di questo tempo, che può essere una occasione importante di riflessione, e questo clima di voglia di chiarezza, per affrontare un argomento delicato ed importante come lo sciopero nel nostro settore. In particolare quello che vorrei analizzare è la tesi secondo cui lo sciopero sarebbe in definitiva un piccolo affare per le aziende perché la non erogazione del servizio e delle retribuzioni nelle giornate di astensione dal lavoro dei dipendenti, le farebbe risparmiare. Si tratta di una tesi di cui tanto abbiamo sentito parlare e stra-parlare fino a poco tempo fa quando il ministro Sacconi aprì il capitolo, oggi in sospenso, della riforma dell'esercizio del diritto di sciopero nei trasporti pubblici. Un capitolo che forse non verrà mai ripreso, ma comunque vadano le cose, ci sembra importante ad onor del vero smentire una volta per tutte quella che non esito a definire una leggenda metropolitana, che è stata molto utilizzata soprattutto nei dibattiti sullo sciopero virtuale per affermare, appunto, che l'aspetto positivo dello sciopero virtuale risiederebbe nel fatto che le imprese finalmente pagherebbero qualcosa. Questa tesi del risparmio delle aziende con lo sciopero è, oggi, un falso clamoroso che affonda le radici negli anni '80, cioè prima della legge sulla regolamentazione del diritto di sciopero. Prima dell'entrata in vigore della 146/90, infatti, lo sciopero di 24 ore dava effettivamente luogo a minori perdite aziendali ed a forti riduzioni salariali per i lavoratori, oltre che naturalmente alla totale privazione del servizio per i cittadini. Ma dagli anni novanta in poi, se le fasce di garanzia vengono rispettate, tutti i mezzi che partono nell'ambito delle fasce arrivano comunque a destinazione ed il servizio riprende in modo integrale dal primo minuto successivo alla conclusione dello sciopero. In questo modo oltre l'85% degli abbonati non risente minimamente degli effetti dello sciopero. L'altro 15% è invece generalmente coperto nella fascia mattutina mentre trova più difficoltà in quella pomeridiana-serale; gli studenti pendolari hanno comunque maggiori garanzie di coincidenza delle fasce con le loro esigenze nei servizi automobilistici extraurbani, i lavoratori pendolari sono invece più tutelati nel servizio urbano e nei servizi ferroviari. Si tratta comunque anche in questo caso di anticipare o posticipare uno degli utilizzi giornalieri del mezzo di trasporto, non di esserne totalmente privi. E' chiaro che da questo punto di vista le aziende forniscono un servizio quasi normale agli abbonati, cioè a coloro che lo hanno anticipatamente pagato. Le stesse aziende perdono invece totalmente gli introiti generalmente incamerati dai biglietti ordinari acquistabili da parte di chi avrebbe voluto fruire del servizio e non l'ha potuto fare causa sciopero. E questa è una perdita secca. Quindi lo sciopero, quando è attuato secondo le regole, non comporta più benefici economici per le aziende. Per non parlare dei contratti di servizio parametrati sui chilometri percorsi! Lo sciopero secondo le regole ha invece effetti benefici, rispetto al passato, sulle tasche dei lavoratori scioperanti, in particolare di tutto il personale di bordo e viaggiante. Nell'ipotesi che tutte le regole vengano rispettate, la trattenuta media che si ha per il personale viaggiante va da meno di 1 ora e 30 minuti in caso di sciopero di 4 ore a poco più di 2 ore in caso di sciopero di 24 ore (se la giornata lavorativa è di circa 8 ore). Infatti gran parte del turno è lavorato e quindi ovviamente retribuito. Ne consegue che per perdere l'equivalente di 1 giornata di retribuzione il singolo lavoratore appartenente al personale viaggiante deve fare da 3 a 5 giornate di sciopero. Non ci troviamo quindi assolutamente di fronte ad aziende che risparmiano con gli scioperi ed a lavoratori pesantemente salassati! E' vero invece che gli scioperi, soprattutto quelli di 24 ore, colpiscono pesantemente le buste paga degli operai e degli impiegati che vi aderiscono, per i quali davvero si tratta di giornate di retribuzione completamente persa. E non è un caso che nei settori diversi dal personale viaggiante l'adesione agli scioperi sia drasticamente diminuita nel tempo attestandosi su una media non superiore al 30-35%. Proprio per questo valutiamo positivamente la proposta contenuta nel disegno di legge delega riguardante la dichiarazione preventiva individuale di adesione/non adesione allo sciopero. Tanti ormai non scioperano più, ma poiché basta un 30% di scioperanti perché il servizio non si effettui, sfuggono alle trattenute rendendosi disponibili per un lavoro/servizio che non c'è, e che, se anche ci fosse, sarebbe probabilmente casuale e quindi non utilizzato da una clientela non a conoscenza dell'offerta. Se invece ci fosse la predichiarazione di adesione o non adesione allo sciopero, le aziende avrebbero per tempo conoscenza dell'entità del personale a disposizione e potrebbero, con giorni di anticipo, comunicare alla clientela di quali servizi potrà fruire anche durante le ore di sciopero. Non si tratta pertanto di fare indagini discriminatorie al fine di compilare liste di proscrizione, ma di far emergere chi si dice disponibile a lavorare e può venire proficuamente utilizzato per svolgere servizi effettivamente fruibili da parte di cittadini preventivamente informati.

