

# Lo sciopero dei bus? SI FA LAVORANDO

**Bloccare i mezzi pubblici è inutile. Meglio far viaggiare gratis o quasi i passeggeri. È l'idea della Cisl. Che fa discutere**

DI ROBERTA CARLINI

**C**ontrordine, tranvieri. Scioperare non paga. Parola di sindacato, o almeno di una sua parte: la Cisl dei trasporti, che lancia una campagna per lo "sciopero intelligente". Con un contratto di categoria scaduto già dal 2007, tredici scioperi nazionali effettuati e altri grandi e piccoli proclamati al ritmo di uno al giorno, arriva la presa d'atto: «Lo sciopero dei mezzi è su un binario morto», come recita uno degli slogan della campagna, che propone di far sì che le agitazioni di autisti e macchinisti non danneggino troppo i diritti degli utenti. Ma come? Rimborsando loro il biglietto (o una parte dell'abbonamento) quando sono costretti a viaggiare pigiati come sardine sui mezzi che girano nelle fasce protette, quando c'è sciopero nazionale. E facendo in modo che le agitazioni colpiscano anche i conti delle aziende locali di trasporto pubblico.

Nessuno sciopero a rovescio, né proteste virtuali o creative: soltanto mezzi fermi e pendolari (parzialmente) rimborsati. Basterà, per cambiare quello che la stessa Commissione di garanzia ha definito ormai come «uno sterile rituale, privo di effetti concreti»? Per Tiziano Treu «è un passo avanti, ma si può pensare a qualcosa di più radicale e coraggioso». Se il combattivo Maurizio Landini, dalla tolda dei metalmeccanici Fiom, sente il bisogno di allargare e cambiare le forme della protesta, per conquistare disoccupati e precari, e propone giornate nelle quali si lavora per scopi di utilità sociale, dalla frantumata rappresentanza di tranvieri e autisti non si arriva a tanto. Ma emerge una certezza: lo sciopero, così come l'abbiamo conosciuto e fatto, è diventato inutile.

Lo scorso anno quelli proclamati nel trasporto pubblico locale sono stati 397. Qualcuno è rientrato, altri sono stati unificati. Altri ancora, non messi nel conteggio, sono stati proclamati senza preavviso, modalità "selvaggia". Tutti

insieme, fanno «un'arma spuntata», dice oggi la Fit Cisl. Che fa sapere ai suoi e ai cittadini: abbiamo un problema. Lo spiega Giovanni Luciano, segretario generale dei cislino dei trasporti: «Ogni volta che scioperiamo nel trasporto pubblico, ci rimettono i lavoratori, che perdono lo stipendio, e i cittadini, che non possono usare i mezzi. Mentre le aziende guadagnano tre volte: risparmiano sui salari e sul gasolio per gli autobus che non escono, e in moltissimi casi prendono lo stesso i contributi pubblici».

Andrea Gatto, uno che di paralisi dei trasporti se ne intende - è stato il leader della protesta di Genova dello scorso autunno, cinque giornate in cui i tranvieri dell'Atm incrociarono le braccia ignorando la precettazione e mettendo in ginocchio la città - fa due conti in tasca alle sue controparti. «Se calcoliamo le ore di servizio non pagate e i mezzi che non escono, considerando che con un litro di gasolio si fanno tre chilometri, il conto è presto fatto: solo qui a Genova l'azienda si mette in tasca 200 mila euro, con uno sciopero nazionale di 24 ore».

Un affare. Che, secondo il cislino Luciano, spiega l'atteggiamento delle aziende di trasporto e delle loro associazioni rispetto agli scioperi dei loro dipendenti: «Totale indifferenza». In altre parole: «Gli facciamo un baffo», chiosa Andrea Gatto, che schiererà anche il suo sindacato, la Faisa-Cisal (una delle sigle più agguerrite degli autonomi nei trasporti), ai banchetti Cisl a raccogliere le firme per la proposta di legge di iniziativa popolare per lo "sciopero intelligente". Che, oltre a dare agli utenti i rimborsi per il poco e scomodo trasporto nelle giornate di sciopero, introdurrebbe un'altra novità: quando si fa uno sciopero nazionale, nei settori dei trasporti sovvenzionati con i contributi pubblici, le imprese perderanno i soldi dei rimborsi regionali, che andranno invece ai fondi bilaterali di solidarietà, a finanziare corsi per riqualificare i lavoratori, o altri sostegni per crisi occupazionali.

Un meccanismo sul quale già si litiga, scendendo nelle technicalità: l'associazione che rappresenta le aziende di trasporto, l'Asstra, nega che queste guadagnino con lo sciopero, e sostiene che i contributi sono legati ai chilometri effettivamente percorsi. Ma le regole variano parecchio da regione a regione, e in molti casi (come per esempio nel Lazio) il rimborso è forfettario: in caso di sospensione del servizio, il contributo pubblico viene ridotto del 25 per cento. «E poi», chiede Luciano, «chi certifica quanti sono i chilometri effettivamente percorsi?».

Dispute numeriche a parte, resta il dato forte della denuncia Cisl, che suona anche come un'autodenuncia: scioperiamo da anni senza un risultato. «È questo è un problema, siamo sempre più impopolari verso i cittadini, ma anche i lavoratori stessi si disaffezionano», dice Luciano. Parole che fanno capire che la svolta dei tranvieri della Cisl sullo sciopero è stata dettata anche da crescenti difficoltà a mantenere il consenso tra gli iscritti; benedetta da una segreteria confederale in transizione (favorevoli l'uscente Bonanni e l'entrante Annamaria Furlan), è tutt'altro che una passeggiata: da adesso parte la campagna in piazze e stazioni per raccogliere 50 mila firme certificate in sei mesi. Poi, se l'obiettivo sarà raggiunto, la proposta di legge andrà in parlamento.

È un primo passo, ma non è abbastanza: Tiziano Treu, già ministro sia dei Trasporti che del Lavoro, storicamente vicino alla Cisl, chiama i sindacati a fare di più. «Può esser vero che, con un meccanismo che penalizza maggiormente le aziende, queste potrebbero essere più attive nel cercare di evitare lo scontro. Ma resta il fatto che in questa proposta lo sciopero resta, il disagio agli utenti anche: mentre si potrebbero fare proposte più coraggiose e radicali». Treu pensa allo sciopero virtuale, di cui spesso in passato si è discusso e che è stato tentato, con scarso successo, nella vertenza della

compagnia aerea Meridiana, a scio-  
pero nel quale si lavora lo stesso, e sia  
lavoratori che imprese versano «la giorna-  
ta» in attività socialmente utili. ▶

Un modo per far gravare i sacrifici  
sulle imprese e sui lavoratori che lo fan-  
no, ma non sugli utenti. Ma si tratta di  
modelli che da noi non hanno mai attec-  
chito. Treu ricorda: «Il problema è pro-  
prio il settore dei trasporti: ogni piccolo  
sciopero ha effetti pesanti e le sigle sin-  
dicali sono ultra-frammentate». E invita  
a sperimentare forme nuove, «non è  
che serve per forza una legge». «Ma  
cosa possiamo fare? Non far pagare i  
biglietti? Se stacciamo le macchine  
obliteratrici ci denunciano», ribatte  
Andrea Gatto, secondo il quale il pro-  
blema è e resta uno solo: «Se hai una  
controparte alla quale dello sciopero  
non frega niente, questo diventa ineffi-  
cace. E allora, si crea un problema in più:  
i lavoratori si esasperano, e passano ad  
altre forme di protesta, anche non legiti-  
me». E spesso la pagano. A Genova  
stanno aspettando l'esito del ricorso  
contro le sentenze per i fatti di novem-  
bre: se saranno confermate, ogni sciope-  
rante dovrà pagare attorno ai 5.000  
euro. Dice Gatto: «Sono trent'anni che  
faccio il sindacalista, ho visto cambiare  
il concetto di sindacato: c'è meno appa-  
rtenenza, ci si iscrive se serve e si pianifica  
un'azione se può avere dei risultati.  
Forme di protesta alternative si possono  
trovare, ma non simboliche, i lavoratori  
devono poter vedere i risultati».

Tutto ciò non vuol dire che quest'anno  
avremo una tregua nella guerra quoti-  
diana del trasporto pubblico. Non solo  
perché su questo la stessa Fit-Cisl non  
garantisce («dipende dalle dinamiche  
che si creano»), ma anche perché le sigle  
e le vertenze sono tante quante sono le  
città italiane.

Sul fronte confederale, la Cgil traspor-  
ti reagisce con freddezza alla proposta  
(«È un'iniziativa loro, no comment»),  
mentre la Uil potrebbe essere più favo-  
revole ma al momento le comunicazioni  
nel ramo trasporti sono interrotte per le  
beghe riguardanti la vertenza Alitalia.  
Dal lato degli autonomi, poi, è da regi-  
strare la netta opposizione allo «sciopero  
intelligente» dei duri dell'Usb: «Lo  
sciopero nei trasporti non funziona per  
colpa della legge che lo imbriglia», dice  
Roberto Cortese, dell'esecutivo nazio-  
nale della unione dei sindacati di base.  
Per lui «non dobbiamo limitarlo ancora  
di più, disarmare i lavoratori, ma dirige-  
re lo sciopero verso il vero obiettivo: che  
sono le istituzioni che devono garantire  
il servizio, Regioni, Comuni, governo».  
Le stesse che non hanno un quattrino in  
cassa e, ricorda Luciano, in sette anni si  
sono sedute raramente e solo per forma-

lità al tavolo delle trattative con contrat-  
to nazionale, senza favorire alcun risul-  
tato concreto.

La Commissione di garanzia sugli  
scioperi, dal canto suo, non si esprime  
ufficialmente sulla proposta dello sciope-  
ro intelligente, ma aveva già messo  
nero su bianco, nella sua relazione an-  
nuale, il rischio che gli scioperi nei servi-  
zi pubblici essenziali diventino «uno  
sterile rituale, privo di effetti concreti». Il  
suo presidente, Roberto Alessi, chiama  
però in causa governo e Regioni, più che  
le aziende e i sindacati: «Il settore del  
trasporto pubblico locale è al collasso, e  
non si fa niente per affrontarlo. Molte  
Regioni hanno speso i fondi dei traspor-  
ti per ripianare i debiti della sanità.  
Servono investimenti produttivi, e la  
capacità di calarsi nel merito delle con-  
troverse di lavoro, non solo contare le  
ore di sciopero». ■

## LE ASTENSIONI DAL LAVORO DEI CONDUCENTI NON DANNEGGIANO LE AZIENDE. MA SOLTANTO GLI UTENTI

### In principio fu Danilo Dolci

«Non assicurare lavoro a questa gente è un assassinio». Così il sociologo e attivista Danilo Dolci rispondeva alla polizia siciliana il 2 febbraio del 1956. Finì in carcere, con l'accusa di resistenza a pubblico ufficiale e occupazione abusiva del suolo. Cosa aveva fatto? Da Partinico, 30 chilometri di povertà a Sud di Palermo, aveva portato centinaia di contadini disoccupati a lavorare su una vecchia strada, necessaria per raggiungere i campi, ma lasciata all'incuria dalle istituzioni. Lo chiamò «sciopero alla rovescia», proprio come il segretario della Fiom Maurizio Landini, in un'intervista a "l'Espresso" due settimane fa, ha definito la sua idea di protesta per l'Italia in crisi. «Il lavoro è un diritto ma anche un dovere», sosteneva Dolci, che studiando le ragioni della violenza e della miseria di quella parte di Sicilia dove s'era trasferito dopo la laurea in Ingegneria, aveva trovato le cause nella massa di sottoccupati che viveva di stenti. Così, l'autore di "Inchiesta a Palermo" e "Banditi a Partinico", due libri-cardine degli studi sulla povertà, lo Stato e la mafia nel Sud, venne processato per quella marcia non violenta. A sua difesa intervennero Carlo Levi, Elio Vittorini, Piero Calamandrei. Convinti, come lui, che non si poteva arrestare chi metteva in atto l'articolo 4 della Costituzione, che riconosce ai cittadini il diritto al lavoro. **Fra. Si.**

### Ce n'è uno al giorno

