

Deutsche Bahn: lo sciopero più lungo. Con una nota italiana

La Germania sta conoscendo in questi giorni lo sciopero più lungo della sua storia. Il braccio di ferro, questa volta, non interessa la categoria dei piloti e la compagnia Lufthansa, bensì i macchinisti dei treni (sia merci che passeggeri) e la nota società tedesca Deutsche Bahn.

La sigla sindacale tedesca GDL (Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer), che conta poco meno di 20.000 iscritti (approssimativamente il 9-10% del totale dei dipendenti della DB), ha avanzato alla società ferroviaria tre importanti rivendicazioni: una riduzione dell'orario di lavoro settimanale (da 39 a 37 ore), un aumento in busta paga del 5% e la possibilità di rappresentare anche le altre categorie di lavoratori delle ferrovie. In tutta risposta Deutsche Bahn ha fatto notare l'inammissibilità della piattaforma sindacale, rilanciando il confronto con la controproposta di un aumento salariale più contenuto (del 4,7% anziché del 5%, con un'erogazione "una tantum" aggiuntiva di 1.000 euro) unitamente a una risoluzione arbitrare della controversia.

Il negoziato ha però condotto ad un punto morto. Le parti non hanno raggiunto un'intesa e le accuse, reciproche, non sono mancate. Il vero pomo della discordia è consistito nel rifiuto dell'azienda di permettere alla GDL di siglare accordi anche per lavoratori diversi dai macchinisti. Il risultato è stato lo sciopero indetto proprio in questi giorni dal sindacato: da martedì mattina i macchinisti della Deutsche Bahn hanno incrociato le braccia, intendendo protrarre l'azione collettiva fino alla sera di sabato 9 maggio. La società ferroviaria, dal canto suo, è stata costretta a preparare repentinamente un "piano di emergenza", che, stando alle promesse, dovrebbe garantire almeno il 30% delle corse. Quel che pare comunque certo è che le ripercussioni sugli utenti saranno inevitabili.

Ad essere messa a dura prova non è solo la pazienza di pendolari e viaggiatori, ma altresì lo sviluppo economico di un intero paese. L'economista Stefan Kipar ha affermato che questo conflitto potrebbe costare al sistema tedesco più di 700 milioni di Euro. Oltre il danno si rischia la beffa, sicché l'evento potrebbe minare la reputazione della Germania agli occhi degli investitori stranieri e implicare, inoltre, una revisione al ribasso delle stime di crescita.

Il fronte politico non sta a guardare. Il ministro dell'economia Sigmar Gabriel ha voluto

Deutsche Bahn: lo sciopero più lungo. Con una nota italiana

evidenziare l'irresponsabilità della (minoritaria) sigla sindacale GDL, rea di mobilitare le maestranze solo ed esclusivamente per una lotta di potere all'interno della rappresentanza sindacale di categoria. La cancelliera Angela Merkel, da canto suo, si è resa disponibile per un tentativo di mediazione, auspicando una repentina soluzione. Persino il segretario generale della DBB (Deutscher Beamtenbund), Klaus Dauderstaedt, spera in un accordo tra le parti, invitando a non mostrare pregiudizi verso la possibilità di arbitrato.

Un'assonanza con il caso italiano è innegabile, soprattutto alla luce delle vicende più recenti. Si pensi alla mobilitazione nei trasporti locali che, promossa dai Cub, nei giorni scorsi ha bloccato la città di Milano. Eventi quali l'Expo amplificano il bacino di utenza colpito da azioni conflittuali di tal genere e garantiscono alle sigle sindacali, anche minori, una visibilità sicuramente amplificata. A queste condizioni, il ricorso allo sciopero è quindi ancor più appetibile. Forse sin troppo appetibile se il risultato è un calderone di rivendicazioni che spesso cercano soltanto risonanza. L'Italia non è certo il *Far West*, una norma di temperamento tra il diritto allo sciopero (art. 40 Cost.) e i diritti della persona costituzionalmente tutelati c'è ed è la legge 12 giugno 1990, n. 146. Pur tuttavia la coperta è corta, non pochi servizi sfuggono dalla definizione di essenzialità e anche le più piccole sigle sindacali possono tenere in scacco una moltitudine di utenti.

Il trade-off è il seguente: come conciliare il potere rivendicativo in capo alle organizzazioni sindacali con le necessità degli utenti? Nel parere di chi scrive, la vera soluzione passa per le relazioni industriali. In questo senso, le parti devono essere incentivate a ricorrere a incontri di confronto e composizione dei conflitti direttamente in azienda, ad esempio puntando sull'istituzione di commissioni paritetiche a ciò obbligatoriamente preposte, così da raggiungere in tali sedi aggiustamenti contrattuali e trovare reciproca soddisfazione.

Da un punto di vista giuridico, potrebbe essere utile legare la proclamazione dello sciopero ad una soglia di rappresentatività minima. A questo accorgimento, senza cadere in una burocratizzazione dell'azione collettiva, **seguirebbe l'organizzazione di c.d. "pre-strike ballots"**, proprio sul modello anglosassone, in modo da assicurare la reale sostenibilità e legittimazione dell'azione collettiva. In caso di una prospettata elevata adesione, per di più, le aziende potrebbero essere incentivate ad andare incontro alle pretese dei lavoratori, scongiurando in alcuni casi l'esplicitarsi della "prova di forza". Come notato da M. Menegotto, [Libertà di](#)

Deutsche Bahn: lo sciopero più lungo. Con una nota italiana

circolazione e diritto di sciopero. Il ddl Sacconi: un'occasione mancata?, in *Bollettino ADAPT*, n. 16/2015, qualcosa nelle aule del Parlamento c'è già. I fatti tedeschi sono probabilmente l'ennesima dimostrazione che un dibattito sul punto non è rinviabile. Fare ciò è soprattutto nell'interesse del sindacato, quello degno di questo nome, affinché eviti "effetti boomerang" e non pregiudichi se stesso.

Davide Mosca

Scuola di dottorato in Formazione della persona e mercato del lavoro

ADAPT, Università degli Studi di Bergamo

@Dav_Mosca

Scarica il pdf 