

*Aeroporti tedeschi in sciopero: uno scenario all'italiana?*, di Giovanni Graziani

1. [Negli aeroporti tedeschi di sciopero](#). E si sciopero senza garanzia di servizi minimi o con gli altri vincoli posti dalla legge in Italia. E non solo: per adesso si tratta solo di "Warnstreik", ovvero sciopero di avvertimento; se non dovesse arrivare l'accordo, si potrebbe arrivare allo "Streik", che in italiano si traduce con sciopero ma che, in effetti, vuol dire "sciopero a oltranza".

Flug Flight	nach to	über via	planmäßig scheduled	erwartet estimated	Terminal Terminal	Halle Hall	Schalter Counter	Flugsteig Gate
LH 1278	ATHEN	CANCELLED	09 <sup>55</sup>		1	A	260-461	
AC 873	TORONTO	CANCELLED	10 <sup>00</sup>		1	B	674-677	
LH 010	HAMBURG	CANCELLED	10 <sup>00</sup>		1	A	260-461	
LH 050	HANNOVER	CANCELLED	10 <sup>00</sup>		1	A	260-461	
LH 438	DALLAS-FORT WORTH		10 <sup>00</sup>		1	A	260-461	Z50
LH 466	SAN DIEGO	CANCELLED	10 <sup>00</sup>		1	A	260-461	
AC 875	MONTREAL		10 <sup>05</sup>		1	B	674-677	B42
JP 117	LJUBLJANA		10 <sup>05</sup>		1	A	260-461	B11
LH 454	SFRANCISC	CANCELLED	10 <sup>05</sup>		1	A	260-461	
LH 696	ERBIL	CANCELLED	10 <sup>05</sup>		1	A	260-461	
WY 116	MUSCAT	CANCELLED	10 <sup>05</sup>		1	C	746-750	
LH 3608	KOELN HBF		10 <sup>09</sup>		1	A	260-461	T6
LH 3714	KASSEL WILHEMSH.	BHF	10 <sup>09</sup>		1	A	260-461	T4
LH 686	TEL AVIV	CANCELLED	10 <sup>10</sup>		1	A	260-461	
AA 705	CHARLOTTE	CANCELLED	10 <sup>15</sup>		2	E	959-968	
BA 8762	LONDON	CANCELLED	10 <sup>15</sup>		2	E	907-910	
KL 1764	AMSTERDAM	CANCELLED	10 <sup>15</sup>		2	D	801-805	
LH 100	MUENCHEN		10 <sup>15</sup>		1	A	260-461	A13
LH 462	MIAMI	CANCELLED	10 <sup>15</sup>		1	A	260-461	
LH 1112	MADRID		10 <sup>15</sup>		1	A	260-461	A34
LH 1126	BARCELONA	CANCELLED	10 <sup>15</sup>		1	A	260-461	
LH 1486	MINSK	CANCELLED	10 <sup>15</sup>		1	A	260-461	
DE 1402	FUERTEVEN	CANCELLED	10 <sup>20</sup>		1	C	752-785	
LH 758	CHENNAI	F	10 <sup>20</sup>		1	A	260-461	Z15
LH 392	LUXEMBURG	CANOELLED	10 <sup>25</sup>		1	A	260-461	

Aeroporto di Francoforte, 15 gennaio 2019, foto dal profilo twitter @mdbergfeld

Interessati allo sciopero sono 23 mila dipendenti di società private che svolgono le attività di controllo per la sicurezza sui passeggeri ed il loro bagagli. Per loro, [il sindacato dei servizi Verdi chiede un forte aumento salariale](#), quantificato in eur. 20 all'ora per tutti; mentre la controparte datoriale ha avanzato una proposta - che i sindacati quantificano in 40 centesimi all'ora - di un aumento del 6,4% (e [sostengono che la richiesta sindacale porterebbe ad aumenti per i singoli fino al 44%](#)).

2. La richiesta di aumento in cifra fissa invece che in percentuale, come è la controproposta datoriale, ricorda un po' "l'aumento uguale per tutti" dell'autunno caldo italiano; ma, dal punto di vista della strategia sindacale, va compreso soprattutto nell'ottica della mobilitazione organizzativa come strategia di rivitalizzazione dei sindacati tedeschi (e di altri paesi ma non, purtroppo, di quelli italiani). Le forti rivendicazioni, sostenute con iniziative conflittuali forti, sono cioè frutto di scelte che nascono dalla necessità di riconnettere gli interessi della base dei lavoratori e le strategie delle organizzazioni sindacali attraverso campagne di mobilitazione su obiettivi specifici forti. Una strategia che può portare ad esiti di conflittualismo esasperato (ma questo dipende anche dall'atteggiamento della controparte), o a soluzioni contrattuali fortemente innovative e condivise con le imprese, come è stato per il contratto dell'Ig Metall che prevede la possibilità per il lavoratore di ridurre il proprio orario di lavoro. Un contratto (che [in Italia ha spaventato i predicatori della moderazione salariale](#) come scelta senza alternative possibili) nato da una diversa maniera di sviluppare la stessa filosofia della mobilitazione organizzativa per la realizzazione di una politica contrattuale qualitativamente e quantitativamente acquisitiva per chi vive del proprio lavoro.

3. Un paragone interessante con l'Italia riguarda le modalità dello sciopero nei servizi di pubblico interesse: che da noi, per legge, devono provocare il minor danno possibile e quindi perdono ogni efficacia come arma di pressione sulla controparte. Per cui il massimo della conflittualità italiana è un'astensione dal lavoro con largo preavviso (almeno 10 giorni), che non può essere mai totale (perché va garantita la continuità dei servizi minimi), deve essere limitata nel tempo (qualche ora nel corso di una giornata, con la prestazione del servizio nelle "fasce" di garanzia), ed è sottoposta ad un ferreo controllo da parte dell'autorità pubblica potendo essere oggetto di un ordine di differimento, di precettazione dei lavoratori e di sanzioni successive da parte dell'autorità garante. Il caso tedesco conosce invece, come già detto, due livelli di sciopero: quello di avvertimento e quello a oltranza. Il primo livello serve a far pressione durante le trattative per il rinnovo del contratto collettivo, il secondo livello segue alla rottura delle trattative.

Gli scioperi attualmente in corso rientrano nella categoria del "Warnstreik", e sono cioè solo il primo livello dell'azione conflittuale: ma la novità di questo conflitto è che l'avvertimento è molto pesante. Non si limita cioè ad un'interruzione simbolica, di un'ora o due, con cui mostrare la compattezza dei dipendenti e la loro disponibilità al conflitto ad oltranza. Questa volta sia la durata dello sciopero, una giornata intera, sia la tattica di coinvolgere contemporaneamente più aeroporti hanno prodotto un effetto che è quello di bloccare, e non solo di ostacolare, il traffico aereo. Il primo livello dell'azione conflittuale tedesca attualmente in corso, quindi, in termini di pressione sulla controparte raggiunge un'intensità che in Italia è preclusa ai nostri sindacati anche ricorrendo a dieci o cento giornate di sciopero: non potendo scioperare fino in fondo, l'impatto sugli utenti viene diluito, ma la durata del conflitto risulta infatti dilatata.

4. Qua però si pone un problema nuovo. In Germania, infatti, non c'è alcuna legge sullo sciopero, ma esistono un costume ed una giurisprudenza dei tribunali che impongono un "principio di proporzionalità" fra quello che si rivendica e lo strumento conflittuale messo in campo. Ad esempio, lo sciopero ad oltranza è ammesso solo come "ultima ratio", in presenza di un contratto scaduto e di rottura delle trattative. Mentre lo sciopero di avvertimento è ammesso, anche prima della scadenza del contratto ed in presenza di trattative, come arma di pressione, ma senza potersi protrarre a tempo indefinito.

Di fronte ad un uso radicale del diritto allo sciopero di avvertimento, i datori di lavoro hanno posto il problema della proporzionalità. E lo hanno fatto anche in termini politici, sollecitando indirettamente ma chiaramente una legislazione che, un po' come quella italiana, limiti l'esercizio del diritto di sciopero a tutela degli utenti.

Anche fra i sindacati c'è chi paventa il rischio che l'uso radicale del diritto di sciopero possa provocare un intervento del legislatore soprattutto nel caso, considerato probabile, che nella prossima legislatura si possa formare una coalizione fra democristiani, verdi e liberali (questa è [l'opinione espressa, ad esempio, da Wolfgang Schröder](#), un professore di diritto del lavoro considerato vicino alla Ig Metall).

5. Nel conflitto aperto c'è dunque una posta in gioco molto alta. Il sindacato Verdi punta ad un risultato che ne rafforzi l'autorevolezza come rappresentante effettivo dei lavoratori dimostrando l'efficacia della sua politica contrattuale, ed attrarre così sempre nuove adesioni: i datori di lavoro potrebbero essere tentati dal puntare ad uno scontro che indebolisca agli occhi dell'opinione pubblica la legittimità dello sciopero nei servizi, e poter chiedere così un intervento legislativo che limiti l'esercizio del diritto.

Tradizionalmente, questi problemi vengono, se non cancellati, almeno ridimensionati quando si riesce a concludere il conflitto con un buon accordo. E proprio per questo ci permettiamo di sconsigliare ai tedeschi di intraprendere la strada italiana della devitalizzazione dello sciopero nei servizi pubblici. Il ritardo patologico nelle trattative sui rinnovi dei contratti collettivi (oltre all'impoverimento dei contenuti acquisitivi per i lavoratori) sono infatti l'altra faccia della situazione italiana, dove i disagi per gli utenti sono diluiti come impatto immediato ma anche dilatati nel tempo (il mancato rinnovo dei contratti provoca nuovi scioperi).

*(15 gennaio 2019)*