

SCIOPERI IN ITALIA:
UNA GRAVE SITUAZIONE SALARIALE
SEGUITA DA UNA SCARSA LOTTA SINDACALE
(Prospettiva Marxista – gennaio 2024)

Ci soffermiamo, in questo articolo, sull'andamento degli scioperi di questo autunno, non che sia stato un autunno particolarmente conflittuale, l'ultimo rilevante ciclo di lotta di classe su scala nazionale in Italia risale ormai a decenni orsono, ma ci interessa comunque analizzare questa esigua tornata di scioperi per comprendere determinate dinamiche sociali, politiche ed economiche e come queste dinamiche si riflettono sulla nostra classe. In questi ultimi due mesi abbiamo assistito più a dibattiti e scontri politici sullo sciopero che ad un reale e fruttuoso coinvolgimento della classe salariata in una mobilitazione per i propri interessi. Soprattutto la Cgil, come vedremo, è stata protagonista di un dibattito mediatico con il titolare del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini. La Cgil e la Uil hanno messo in campo una campagna mediatica e di mobilitazione che in tempi recenti con altri Governi non si era vista. Come è prassi per la nostra scuola, possiamo distinguere due tipi di scioperi, quelli economici e quelli politici. Abbiamo assistito a scioperi contro il caro-vita in Germania, Francia e Gran Bretagna, ascrivibili alla prima tipologia di scioperi. Abbiamo recentemente analizzato la battaglia ingaggiata dal sindacato americano dell'automotive Uaw, scioperi squisitamente economici atti ad innalzare il salario contro il caro-vita e contro i maxiprofiti delle case automobilistiche. In Italia, Paese maturo imperialisticamente, la situazione è stata ben diversa. Non vi sono stati scioperi su questioni prettamente salariali che hanno innescato lotte a livello nazionale, annoveriamo, infatti, lotte salariali che rimangono circoscritte a livello locale e settoriale.

In alcuni tratti la lotta politica che i sindacati ingaggiano in Italia è paragonabile alla Francia dove per tradizione anche in quella realtà gli scioperi hanno tendenzialmente avuto più un risvolto politico che puramente economico.

Dopo il secondo dopoguerra il sindacalismo in Italia prende forma seguendo le orme di quelle che saranno le famiglie politiche che accompagneranno, per la seconda metà del '900, la politica italiana.

La crisi dei più importanti partiti di massa, punti di riferimento per le centrali sindacali, ha coinciso con l'inizio dell'epoca della concertazione e di una rinnovata linea di moderazione salariale.

Attraverso un accentuato processo di "istituzionalizzazione", le tre sigle confederali sono diventate sempre più un evidente e ulteriore fattore di garanzia del contenimento della conflittualità sociale, soprattutto a favore delle forze politiche della sinistra borghese e dei loro Governi.

La direzione sindacale della mobilitazione dello scorso autunno, come vedremo, ha fatto leva sulla questione salariale per finalità prettamente politiche.

Garanzia sugli scioperi a spese dei lavoratori salariati

Recentemente è uscita la relazione annuale sull'andamento degli scioperi della Commissione di garanzia sciopero (CGS), nell'introduzione non è mancata la critica nei confronti di una regolamentazione che non proteggerebbe a sufficienza un livello minimo di servizi per i cittadini. In Italia la disciplina sugli scioperi, nell'ambito dei servizi pubblici essenziali, è stata introdotta con la legge 12 giugno 1990, n.146 che contiene: «Norme sull'esercizio del diritto di sciopero nei servizi pubblici essenziali e sulla salvaguardia dei diritti della persona costituzionalmente tutelati. Istituzione della Commissione di garanzia dell'attuazione della legge».

Come viene riportato nel testo della relazione annuale, il raggiungimento di questa legge è:

«il frutto di un lungo confronto parlamentare, ma anche del dialogo e della condivisione dei suoi principi ispiratori con le principali organizzazioni sindacali che, mostrando grande sensibilità dinanzi alle preoccupanti conseguenze per i cittadini derivanti da una serie di scioperi “selvaggi” proclamati dai sindacati di base, hanno fornito un apporto fondamentale alla sua stesura, la legge italiana si fonda su una combinazione inedita tra legislazione e contrattazione».

Una chiara manovra politico-sindacale che permetteva ai sindacati confederali un ulteriore riconoscimento istituzionale, tanto caro ai loro dirigenti. La suddetta legge non trova applicazione nella scuola. Ma anche nel comparto scolastico un accordo del 2 dicembre 2020 ha imposto una nuova regolamentazione sugli scioperi: «in tale settore, secondo quanto previsto dal nuovo Accordo del 2 dicembre 2020, valutato idoneo dalla Commissione di garanzia, la prestazione indispensabile consiste non nella previsione di un numero minimo di ore di lezione nelle giornate interessate dall’astensione, bensì nella garanzia, spalmata sull’intero anno scolastico, dell’erogazione per ciascuna classe di un numero di ore non inferiore al 90% del monte ore complessivo stabilito annualmente da ciascun plesso scolastico».

In definitiva in Italia si configura una specifica condizione che limita l’attuazione di una giornata di sciopero a fronte dell’erogazione del servizio pubblico: «Le peculiarità del quadro normativo italiano appena descritto e il sistema di tutele approntato contribuiscono a spiegare perché in Italia, a differenza che in altri Paesi europei, tra gli effetti di uno sciopero non possa annoverarsi la totale compromissione del servizio pubblico essenziale erogato».

Negli ultimi mesi il ministro Salvini è riuscito a ridurre gli scioperi generali da 8 a 4 ore. L’attuale Governo, sostenuto da una forte componente piccolo borghese, ancora una volta si dimostra estraneo agli interessi della classe operaia e attua politiche coercitive nei confronti dei lavoratori salariati, mandati allo sbaraglio da sindacati confederali e di base che dimostrano la loro debolezza.

Alcuni dati sui conflitti

Secondo quanto riportato da diversi analisti, in Italia il 2009 è stato l’ultimo anno in cui l’Istat ha registrato i conflitti di lavoro: «Ciò ha comportato anche l’inevitabile interruzione, a partire dal 2010, della pubblicazione dei dati sui conflitti di lavoro nel nostro Paese da parte dello Year- book of Labour Statistics dell’Organizzazione Internazionale del Lavoro (ILOSTAT database of labour statistics), a tutt’oggi la principale fonte di dati sui conflitti di lavoro in un gran numero di paesi»¹. Per avere un quadro dell’andamento degli scioperi degli ultimi quindici anni si può attingere a una serie differente, sempre fornita dall’Istat, nella fattispecie le informazioni sulle ore di sciopero possono essere prese dalla *Rilevazione mensile sull’occupazione, gli orari di lavoro, le retribuzioni e il costo del lavoro nelle grandi imprese*². Vedremo in seguito, sulla base di questi dati forniti dall’Istat, in quali settori si concentrano maggiormente le ore di sciopero. Non possiamo che annotare che il disinteresse dell’ufficio statistico italiano è il riflesso di decenni di assenza di significative conflittualità da parte della nostra classe. Dopo i grandi conflitti degli anni ‘60/’70 dello scorso secolo, gli scioperi sono andati scemando sempre di più. Complice di questo arretramento delle lotte operaie è stato anche la ristrutturazione del comparto industriale dell’imperialismo italiano. Ed appunto un altro dato che emerge è la diminuzione dei conflitti nelle fabbriche, infatti la relazione della CGS riporta che: «Con riferimento al settore industriale, infatti, le grandi crisi economiche di fine secolo hanno comportato una “perdita di centralità della fabbrica”, con una riduzione del numero di lavoratori occupati e, conseguentemente, una certa diminuzione del ricorso allo strumento dello sciopero». Come vedremo, l’industria, anche se in declino, resta il settore dove il numero degli scioperi rimane più alto. I dati elaborati dall’Istat³ ci dicono, sostanzialmente, che in totale tra servizi e industria su 1.000 ore lavorate nel 2016 le ore di sciopero erano pari a 1,26 e nel 2022 erano 0,58. Nell’industria nel 2016 erano 2,00 ore di sciopero su 1.000 mentre nel 2022 si passa a 0,92 ore di sciopero. Per quanto riguarda il comparto dei servizi nel 2016 le ore di sciopero erano pari a 0,92 mentre nel 2022 sono

crollate a 0,43. Nei primi mesi del 2023 la media di scioperi, industria e servizi, è stata pari a 0,52 ore di sciopero su 1.000 lavorate.

Secondo i dati riportati dalla Commissione, che analizza il periodo che va dal 2015 fino al 2022, il 2017 è stato l'anno in cui ci sono stati più scioperi, pari a 1.617 scioperi effettuati su 2.448 proclamati. Mentre l'anno della pandemia il numero di scioperi si attesta sui 894 per risalire nel 2021 a 1.009 e nel 2022 a 1.129 scioperi. Nel settore dei servizi, invece, il trasporto pubblico locale e nazionale ha avuto un incremento notevole del numero di scioperi, questione che è salita alla ribalta dei media nazionali in quanto il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, in ben due occasioni, prima con lo sciopero proclamato dalla Cgil e poi con quello proclamato dalla USB, ha imposto la riduzione degli scioperi.

Andamento degli scioperi nel trasporto

Se il comparto industriale negli ultimi vent'anni ha visto diminuire il numero di scioperi, il comparto dei trasporti, invece, ha visto incrementare la presenza dei conflitti. L'incremento non è notevole ma diventa politicamente interessante dal momento che comparti della nostra classe si spendono in una lotta contro le contraddizioni capitalistiche. In merito al comparto dei trasporti, il numero degli scioperi è in rialzo ma sempre inferiore rispetto al 2016. Come vedremo, gli scioperi nel settore dei trasporti hanno una loro importanza sociale, l'impatto dello sciopero rimane circoscritto ma la rilevanza politica ha un peso non trascurabile. Il proletariato italiano, in un clima sociale povero di conflitti di classe, subisce un attacco significativo.

Della grave condizione di debolezza del proletariato italiano è parte anche un livello terribilmente deficitario delle capacità di lotta e dell'organizzazione delle sigle sindacali. Una prostrazione, quella del mondo sindacale nel suo insieme, tanto dei sindacati confederali quanto di quelli di base, che deriva da un'ormai lunga storia di arretramenti e involuzioni e che è giunta, anche per quanto riguarda la Cgil, la più antica organizzazione del lavoro esistente in Italia, ad una radicata disabitudine all'idea stessa di conflittualità.

Per quanto riguarda i conflitti all'interno del comparto dei trasporti, troviamo differenze tra le diverse categorie. Tra il 2015 e il 2022 nel trasporto ferroviario, in termini assoluti, gli scioperi sono aumentati da 65 a 82 (uno ogni 4 giorni). Il trasporto aereo ha avuto un incremento maggiore in merito ai conflitti, dovuto anche alla ristrutturazione del comparto a livello internazionale, con le dismissioni di Alitalia e l'avvento di nuove compagnie che sono entrate nel mercato peggiorando le condizioni lavorative e salariali dei lavoratori. Il giornale degli industriali italiani, *Il Sole 24 Ore*, ha riassunto gli sviluppi del settore nei termini di una "necessaria cura dimagrante", ovviamente a spese dei lavoratori: «La chiusura dei confini e i salvataggi delle compagnie aeree che ne seguirono, hanno lasciato il settore indebolito sul fronte finanziario e a corto di personale e di aerei, i primi licenziati per ridurre i costi, i secondi venduti per fare cassa. Una cura dimagrante necessaria quando migliaia di aerei erano parcheggiati negli hangar»⁴. In pratica in termini assoluti per il trasporto aereo si passa da 54 scioperi nel 2015 a 138 nel 2022, uno sciopero ogni 2,5 giorni. Per quanto concerne, invece, il caso del trasporto pubblico locale (TPL) la situazione è diversa, perché vi è stata una diminuzione degli scioperi annuali in termini assoluti. Infatti si passa da 281 nel 2015 a 193 nel 2022, uno ogni 1,8 giorni. Tirando le somme, i trasporti, nel loro complesso, in termini di scioperi annui hanno un impatto pari al 36 per cento degli scioperi effettuati (contro il 28 per cento nel 2015): ogni tre scioperi uno si riferisce a questo settore. In base ai dati estrapolati dalla relazione della Commissione garanzia scioperi il comparto dei trasporti pubblici teneva banco fino al 2020, mentre dal 2021 il trasporto ferroviario ha avuto una maggiore incidenza negli scioperi.

Scaramucce politiche sopra il capo dei lavoratori salariati

Pur scontando una carenza di fonti in termini di verbali delle assemblee svoltesi in vista della mobilitazione di Cgil e Uil di fine novembre, possiamo dire con un certo grado di

sicurezza che nel profondo del tessuto di quella classe operaia che affonda le proprie radici nei distretti produttivi e in ciò che resta delle grandi concentrazioni industriali italiane, qualcosa si è mosso. La stagnazione salariale, resa repentinamente fattore d'allarme a fronte di un'impennata inflazionistica – quella degli ultimi due anni – della cui magnitudine s'era persa memoria, ha certamente generato un'increspatura sulla superficie pressoché piatta della conflittualità sociale del proletariato in Italia. Del disagio emerso in quelle assemblee abbiamo l'eco propagatasi tramite la bocca dei segretari generali di Cgil e Uil, Landini e Bombardieri, che riferiscono in conferenza stampa di come, tra i concetti che con più insistenza giungevano dalle platee operaie, vi fosse quello secondo il quale «Se non scioperiamo quando non aumentano i salari e tagliano sanità e pensioni, quando dobbiamo farlo!»⁶. Tuttavia, questi segnali di insofferenza si sono dimostrati ampiamente insufficienti a disarticolare quei profondi legami di subalternità delle maggiori burocrazie sindacali al patto fondativo, che si disvelano principalmente (ma non unicamente) nella volontà di non belligeranza nei confronti di Confindustria, nonché nell'individuazione dello Stato quale controparte a cui chiedere di far fronte alla compressione salariale operata dalle aziende tramite una diversa distribuzione del welfare pubblico. Possiamo notare infatti come, ancora una volta, l'oggetto alla base dello sciopero non sia stato tanto la questione salariale, ma la legge di Bilancio, così come di conseguenza la controparte si è confermata essere lo Stato e non Confindustria, che non ha assolutamente assunto un ruolo di primo piano nel dibattito, così come Cgil e Uil non l'hanno pressoché chiamata in causa. Ma soprattutto, possiamo notare come la spinta giocoforza debole di una classe operaia fiaccata da decenni di immobilismo sociale, verso una mobilitazione tesa a recuperare terreno su temi quali salari, pensioni e sanità, non solo non sia stata per nulla valorizzata, ma ancora una volta sia stata ulteriormente depotenziata. Si è infatti ripetuto grossomodo lo stesso copione dello scorso anno, con uno sciopero generale diviso in diverse giornate, nelle quali gruppi di lavoratori appartenenti a regioni diverse si sono avvicendati nell'astensione al lavoro, smorzandone così l'impatto.

Vediamo qui quali sono state le principali differenze organizzative negli scioperi generali proclamati dai confederali contro le leggi di Bilancio nel 2022 e nel 2023. Entrambi organizzati dalle sole Cgil e Uil (la Cisl è infatti troppo “responsabile” per indire uno sciopero, anche di fronte a condizioni salariali e di lavoro che spingono quasi il 12% della forza lavoro italiana nella platea dei *working poor*), notiamo come nel dicembre del 2022 la Uil non abbia dichiarato sciopero in ben 8 regioni (Abruzzo, Alto Adige, Campania, Friuli, Molise, Puglia, Sardegna e Veneto), mentre nel 2023 si può parlare compiutamente di sciopero unitario Cgil – Uil, con entrambe le sigle sindacali impegnate nella mobilitazione in tutto il territorio nazionale.

Lo sciopero del 2022 è stato articolato in 5 giornate contigue (dal 12 al 16 dicembre) in cui i gruppi di regioni impegnati di volta in volta spesso presentavano notevole disomogeneità territoriale: il 12 dicembre scioperava la Calabria; il 13 la Sicilia e l'Umbria; il 14 la Puglia, il Trentino, la Valle d'Aosta e il Veneto; il 15 le Marche, l'Abruzzo e il Piemonte; il 16 scioperavano le rimanenti 11 regioni (Alto Adige, Basilicata, Campania, Emilia Romagna, Friuli, Liguria, Lombardia, Molise, Sardegna, Toscana e Lazio). Viceversa, lo sciopero del 2023 presentava una dislocazione temporale discontinua ed una organizzazione territoriale più omogenea: venerdì 17 novembre scioperavano i lavoratori del Centro Italia (8 ore di sciopero) in contemporanea con lo sciopero nazionale del trasporto pubblico (inizialmente indetto per 8 ore e poi ridotto a 4 a seguito della precettazione di cui tratteremo a breve) e del pubblico impiego; lunedì 20, quelli della Sicilia; venerdì 24 novembre quelli del Nord Italia; lunedì 27 quelli della Sardegna, mentre venerdì 1° dicembre sarebbe stata la volta dei lavoratori del Sud. Forse anche questa separazione temporale, questa diluizione dello sciopero nell'arco di 15 giorni da parte di sindacati che si mostrano sempre più attenti a tenere sotto controllo le spinte rivendicative dei lavoratori piuttosto che a farsene portavoce, è un segnale di come nelle assemblee sia emersa un'insofferenza più consistente del solito. Certamente, questa cervellotica organizzazione di uno sciopero, che con un certo grado di forzatura s'è voluto definire come “generale”, ha lasciato alla Commissione di garanzia ampi spazi d'intervento per imporre rimodulazioni e riduzioni degli orari di astensione dal lavoro in alcuni comparti,

anche e soprattutto su pressione del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il titolare del ministero, nonché vicepremier Salvini, infatti, fattosi portavoce di una borghesia e di una classe politica borghese non più abituate ad un clima di protesta (per quanto ancora a bassissima intensità), parlando all'assemblea della Confederazione Nazionale dell'Artigianato e della Piccola e Media Impresa, ha subito indicato la linea: «È prevista tutta una serie di scioperi da qui ai prossimi mesi. Guai a mettere in discussione il diritto allo sciopero e alla rivendicazione delle lavoratrici e dei lavoratori, ma le giuste rivendicazioni di qualche categoria, penso allo sciopero indetto per 24 ore per venerdì 17 novembre, non possono negare il diritto al lavoro di altri milioni di italiani. Non possono esserci scioperi di 24 ore, non puoi fermare il Paese per 24 ore»⁶. A partire da quel momento, fioriva un intenso dibattito all'insegna della personalizzazione e dell'infantilizzazione. Nel caso dello sciopero di fine novembre di quest'anno, l'etichetta descrittiva più utilizzata è stata quella dello "scontro Landini – Salvini". Scontro da bar – aggiungiamo noi – stanti le note su cui s'è consumato, degne del peggior linguaggio da social. «Milioni di italiani non possono essere ostaggio dei capricci di Landini che vuole organizzarsi l'ennesimo weekend lungo», affermava in una nota la Lega, che accusava peraltro Landini di ignorare «perfino l'Abc delle mobilitazioni, così come chiarito dal Ministro Salvini». Non si faceva attendere la risposta di Landini che, non elevando di fatto il livello dello scontro verbale, dichiarava: «[...] Forse Salvini, che non ha mai lavorato, pensa al suo weekend»⁷.

Dal canto suo, la Commissione di garanzia, in linea con gli stimoli provenienti da quelle frazioni borghesi che oggi sostengono il Governo, procedeva a ridimensionare gli effetti di uno sciopero già mortificato dai suoi stessi organizzatori. Secondo la Commissione, lo sciopero del 17 novembre non poteva considerarsi "generale", come invece sostenevano Cgil e Uil, poiché escludeva circa 16 settori ed era spalmato su ben 5 giorni. Si trattava piuttosto di uno sciopero "plurisettoriale", che, come tale, avrebbe dovuto rispettare le normative vigenti per i singoli settori, che disciplinano durata e rarefazione. Dunque, stante la concomitanza di altri scioperi proclamati da altre sigle sindacali, l'astensione dal lavoro indetta da Cgil e Uil per il 17 novembre non avrebbe potuto, secondo la Commissione, aver luogo nel trasporto aereo e nel Corpo dei Vigili del Fuoco. Infatti, solo nel caso di uno sciopero generale riconosciuto come tale dalla Commissione, è eccezionalmente previsto che possano interrompere il servizio per 24 ore i lavoratori di tutti i mezzi di trasporto (aerei, navi, treni). Per ottemperare alle disposizioni elaborate dalla Commissione, Cgil e Uil avrebbero dovuto limitare a 4 ore lo sciopero del trasporto pubblico, escludendo per giunta il comparto aereo. In un primo momento Cgil e Uil si ammantavano di una parvenza assai battagliera, confermando le modalità di svolgimento dello sciopero del 17 novembre, e chiamando in causa, non tanto l'esplicito mandato ricevuto nelle assemblee dai lavoratori, ma piuttosto, come ormai è avvilente consuetudine, la Costituzione italiana. Ma mentre la Lega commentava la decisione della Commissione utilizzando l'ormai consueto registro da bar dello Sport («Il Garante mette in castigo il capriccioso Landini» e la sua «pretesa» di trascorrere «un weekend lungo sulla pelle di milioni di italiani»), Cgil e Uil decidevano di «esentare dallo sciopero generale nazionale del 17 novembre l'intero comparto del trasporto aereo, personale di volo, personale di terra (gestori, handlers, catering, servizi in appalto della vigilanza privata aeroportuale), personale Enav e di concentrare l'astensione per il Corpo dei Vigili del fuoco nell'arco temporale 9-13»⁸.

Un passo indietro non sufficiente per il ministro Salvini che, tre giorni prima dello sciopero, firmava il decreto di precettazione per il trasporto pubblico, limitando la protesta a sole 4 ore, dalle 9 alle 13, contro le 8 inizialmente previste. Il mancato rispetto dell'ordinanza di precettazione comporta, per l'organizzazione sindacale, una sanzione amministrativa che va da un minimo di 2.500 euro a un massimo di 50.000, a seconda della consistenza economica dell'organizzazione e della gravità delle conseguenze dell'infrazione.

Ma ad essere penalizzati sono anche i singoli lavoratori che, nel caso non rispettino l'ordine di precettazione, incorrono in sanzioni individuali che vanno da 500 a 1.000 euro, prelevati direttamente in busta paga, per ogni giorno di sciopero non autorizzato⁹.

A seguito di questa mossa, Cgil e Uil, per evitare che le sanzioni economiche ricadessero

sui lavoratori, ufficializzavano la riduzione dello sciopero dei trasporti pubblici a sole 4 ore.

Rapporti di forza

Quella del 17 novembre è stata la seconda di ben 4 ordinanze di precettazione emesse dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in poco più di due mesi e mezzo. La prima risale al 29 settembre a scapito dello sciopero di 24 ore del trasporto pubblico locale indetto dall'Usb. La terza è quella che ha colpito lo sciopero di 24 ore del trasporto pubblico indetto da Adl Cobas, Cobas Lavoro Privato, Sgb, Cub Trasporti, Usb Lavoro Privato per il 27 novembre, mentre la quarta ha colpito lo stesso sciopero che era stato spostato dai sindacati di base dal 27 novembre al 15 dicembre. In tutti e quattro i casi i sindacati, siano stati essi confederali o di base, hanno capitolato, riducendo l'astensione dal lavoro a 4 ore e impugnando le ordinanze davanti alle sovrastrutture giuridiche borghesi, quali il Tribunale amministrativo regionale. L'unico tentativo di resistenza è stato rappresentato dall'Usb, che in occasione dello sciopero del 15 dicembre ha scelto di non rispettare la precettazione. Se infatti il sindacato di base diverrà destinatario della sanzione, potrà impugnare la decisione del ministro davanti ad un Tribunale ordinario. Nello scegliere di "immolarsi" per perseguire un orizzonte strategico dagli esiti più che zoppicanti, l'Usb ha posto in chiaro che ai lavoratori non era richiesto alcun sacrificio. All'atto pratico dunque, nonostante il sindacato non abbia proceduto alla modifica degli orari dello sciopero, che rimaneva quindi di 24 ore, i lavoratori rappresentati da quello stesso sindacato avrebbero potuto astenersi dal lavoro per le sole 4 ore previste dall'ordinanza di precettazione, in modo da non incorrere in sanzioni individuali¹⁰.

Non ci saremmo stupiti se quattro ordinanze di limitazione degli spazi di lotta di un settore di proletariato che è duramente provato da tempi di lavoro sempre più intensi accompagnati da salari fortemente inadeguati come quello del trasporto pubblico, avrebbero conseguito, se poste in essere in altre realtà imperialistiche mature, reazioni ben diverse da quelle che abbiamo qui sopra descritto, a partire da un rilancio della durata dello sciopero stesso, fino all'intensificazione delle iniziative di lotta accompagnanti l'astensione dal lavoro. Non ci saremmo stupiti, poiché in altre realtà imperialistiche che abbiamo potuto osservare e analizzare, non mancano, pur con tutti i loro limiti e le loro contraddizioni, sindacati largamente rappresentativi che non escludono opzioni di lotta contro i datori di lavoro. Si tratta di un altro modello di lotta sindacale, formatosi in diversi contesti sociali, incentrato per lo più nel difendere il potere d'acquisto dei lavoratori rappresentati insieme a condizioni di lavoro migliori e non certo nell'innescare scioperi riguardanti aspetti prettamente politici, né tanto meno nel trasformarsi (più o meno goffamente) in soggetto rivoluzionario. Si tratta di sindacati che, proprio perché consapevoli che la difesa degli interessi dei lavoratori può comportare un conflitto, cercano di attrezzarsi per reggerlo al meglio. Magari con quelle casse di resistenza che hanno permesso a decine di migliaia di operai del settore automobilistico negli Stati Uniti di scioperare tra il 15 settembre ed il 30 ottobre senza rimetterci il proprio salario e che, ipoteticamente nel caso italiano, avrebbero potuto coprire i costi delle sanzioni ai lavoratori in caso di mancato rispetto dell'ordinanza di precettazione.

In Italia, la subalternità di tutto l'arco sindacale, dai confederali alle sigle di base, alle logiche di un patto fondativo il cui baricentro si sposta sempre di più verso la piccola borghesia ed il parassitismo, in azione sinergica e autorigenerante con la debolezza del proletariato, cronicizzatasi in decenni di assenza di conflittualità, ha prodotto una tale spirale viziosa che per uscirne occorrerà una quantità di energia alla quale quella emersa dalle ultime assemblee non sarà paragonabile. Da un lato vi è un proletariato disabituato a forme di sacrificio che non siano quelle imposte dai datori di lavoro, dallo Stato, dai creditori. Dall'altro vi sono sindacati la cui organizzazione e il cui carattere risentono del tessuto sociale, fortemente condizionato dalla piccola borghesia, del capitalismo italiano. Ad esempio, nella caotica frammentazione organizzativa delle sigle sindacali di base ravvisiamo lo stesso caotico e frammentato modello capitalistico a forte connotazione piccolo borghese italiano. Dal punto di vista di una tattica sindacale, manca la messa a disposizione di mezzi, anche economici, con cui le grandi organizzazioni sindacali confederali dovrebbero far fronte

alla ritrosia e alle difficoltà del proletariato ad affrontare scioperi più estesi nel tempo. Ma annotiamo che viene meno anche la possibilità di difendere i lavoratori, da parte dei sindacati, lì dove sorgono sanzioni individuali per la mancata osservanza delle precettazioni. Così come è successo sia per Cgil e Uil, che hanno dovuto fare retromarcia sullo sciopero generale, sia con lo sciopero generale dell'Usb.

Alla necessità della classe operaia di un salario adeguato al costo della vita non ha corrisposto né la capacità né la volontà dei sindacati confederali di ingaggiare una lotta, sul modello di altre rivendicazioni che arrivavano da fuori del contesto italiano, contro i datori di lavoro e il Governo in carica per innalzare i salari. Gli attuali rapporti di forza sono sfavorevoli al proletariato, manca ancora la forza in grado di scardinare quell'assetto politico-sindacale, tra importanti frazioni borghesi e sindacati confederali, emerso dagli anni '90.

NOTE:

¹ Lorenzo Bordogna, "Conflitti di lavoro: un vuoto di informazione ormai decennale", *Giornale di diritto del lavoro e di relazioni industriali*, Anno di pubblicazione 2018.

² La rilevazione è condotta su circa 1.470 imprese (nella base 2010 le imprese considerate erano circa 1.300) individuate nell'Archivio Statistico delle Imprese Attive (ASIA 2015). Le imprese selezionate rappresentano il 23,0 per cento del totale delle posizioni lavorative dipendenti presenti nell'archivio per il 2010; la quota è pari al 17,7 per cento per l'industria e al 26,1 per cento per i servizi.

³ La rilevazione è condotta a cadenza mensile e interessa tutte le imprese dell'industria e dei servizi aventi almeno 500 dipendenti che svolgono la loro attività economica nei settori B-S della classificazione economica ATECO-2007. Attualmente la rilevazione è condotta su circa 1450 imprese (nella base 2010 le imprese considerate erano circa 1297) individuate nell'Archivio Statistico delle Imprese Attive (ASIA 2015). Le imprese selezionate rappresentano il 23,0 per cento del totale delle posizioni lavorative dipendenti presenti nell'archivio per il 2015; la quota è pari al 17,7 per cento per l'industria e al 26,1 per cento per i servizi. L'indagine fornisce degli indicatori per l'analisi di breve periodo dell'andamento congiunturale dell'occupazione, delle ore lavorate, delle retribuzioni e del costo del lavoro nelle imprese di grande dimensione.

⁴ Charly Triballeau, "Il settore aereo torna ai livelli pre-covid per capacità offerta (ma a costi più alti)", *Il Sole 24 Ore*, 9 ottobre 2023.

⁵ Massimo Franchi, «Le cinque giornate di Cgil e Uil: "Noi coerenti contro Meloni"», *il manifesto*, 9 novembre 2023.

⁶ «Sciopero dei trasporti, Salvini: "Non si può scioperare per 24 ore"», *Il Sole 24 Ore* (edizione online), 10 novembre 2023.

⁷ «Scontro Lega-Cgil: "Landini fa capricci". "Salvini nervoso"», *Ansa*, 12 novembre 2023.

⁸ «Cgil e Uil vanno avanti sullo sciopero ma escludono il trasporto aereo. Salvini: "Interverrò"», *Ansa*, 14 novembre 2023.

⁹ «Sanzioni da 500 a 1000 euro per i lavoratori, fino a 50mila per i sindacati: cosa rischia chi sciopera in caso di precettazione», *il Fatto Quotidiano* (edizione online), 15 novembre 2023.

¹⁰ «Sciopero del 15 dicembre 2023, USB: istruzioni per l'uso», USB (sito web), 13 dicembre 2023: https://www.usb.it/leggi-notizia/sciopero-del-15-dicembre-2023-istruzioni-per-luso-1320.html?utm_source=pocket_saves.