



# SCIOPERO

## No alla cancellazione del diritto. Nuove regole anche per le imprese

### ■ La legislazione attuale funziona, necessita solo di alcuni correttivi

Il Governo, con la presentazione del disegno di legge delega, dichiara di volere affrontare la questione dell'eccessiva conflittualità sindacale nel settore dei trasporti attraverso una nuova regolamentazione sostitutiva dell'attuale.

La legge 146/90 e le successive modifiche introdotte con la legge 83/2000 rappresentano una regolazione della materia che non giustifica interventi abrogativi o di radicale cambiamento.

La legge italiana è infatti quella che in Europa garantisce di più i cittadini attraverso un livello adeguato di servizi minimi e le norme relative alle franchigie, alle rarefazioni e al preavviso.

L'ultima relazione del Presidente della commissione di Garanzia riconosce che la legge 146/90 funziona e segnala i problemi presenti nel solo settore dei trasporti avanzando ipotesi di soluzione che sono molto differenti dal disegno di legge del governo. Nel funzionamento della legge le difficoltà maggiori vengono segnalate nel trasporto aereo, anche per l'evidente inadeguatezza della regolamentazione provvisoria messa in atto dalla Commissione.

La legge funziona e chiede solo dei correttivi e questo si evince dalla stessa relazione della Commissione, dove si evidenzia la preoccupazione di non agire sul diritto di sciopero attraverso norme relative alle modalità dell'esercizio. Non a caso il DDL è stato anticipato alla stampa il giorno prima della relazione della Commissione, in modo tale da vanificare il giudizio positivo sul funzionamento della legge e mettendo in discussione l'autonomia della stessa Commissione.

Nel disegno di legge del Governo invece le modalità con le quali si regola la materia nei trasporti rappresentano, di fatto, una grave messa in discussione del principio costituzionale.

### ■ L'infondatezza delle motivazioni alla base della proposta di legge

Tra le motivazioni che reggono la proposta di disegno di legge, quella principale è rappresentata dal numero elevato di proclamazioni di sciopero nei trasporti, che rappresenterebbero una grave lesione al diritto alla mobilità dei cittadini.

Il numero elevato degli scioperi non dipende solo dal numero delle Organizzazioni Sindacali presenti nel settore, ma anche dall'eccessiva frammentazione del sistema delle imprese, le quali, per esempio, solo nel settore del trasporto pubblico locale sono più di mille. Il grande numero di aziende

spiega in buona parte la quantità degli scioperi su cui si basa la propaganda che sorregge il provvedimento del governo.

Dalla relazione della Commissione di Garanzia risulta evidente che le vertenze aziendali rappresentano la parte ampiamente preponderante degli scioperi nei trasporti.

Dal rapporto emerge una forte differenza tra il numero di scioperi proclamati rispetto a quelli effettuati in quanto la stessa azione può essere stata proclamata più volte e da più Organizzazioni Sindacali.

Per quanto riguarda l'effetto annuncio, causato da presunte revoche tardive, ed i disagi che ne derivano in conseguenza, si trascurano le principali cause di questo fenomeno negativo.

In particolare non si tiene conto che esso deriva dall'eccessivo numero di sigle sindacali ma anche dal comportamento dei media che annunciano indistintamente blocchi della circolazione senza fare quasi mai alcuna utile specificazione sui soggetti che hanno proclamato lo sciopero.

Spesso infatti le notizie sugli scioperi non sono tempestive e ciò anche per responsabilità delle aziende che non emanano le comunicazioni nei tempi dovuti. Infine la confusione è dovuta all'indeterminatezza con la quale l'osservatorio presso il Ministero dei Trasporti e la stessa Commissione segnalano la natura e la possibile incidenza degli scioperi.

Le aziende, da parte loro, hanno messo in atto una prassi diffusa e consolidata che consiste nella riduzione drastica del servizio nelle giornate di sciopero limitandosi ai servizi minimi, anche quando è del tutto prevedibile una scarsa partecipazione allo sciopero. In questo modo le aziende che vivono di trasferimenti pubblici (tutta la vasta area del trasporto sussidiato) nella giornata di sciopero riducono i costi, incamerano le erogazioni pubbliche ma determinano per gli utenti disagi ben maggiori di quelli che sarebbero prodotti sul servizio dall'effettiva adesione allo sciopero. Ulteriore motivo di revoca degli scioperi sono gli interventi, con ordinanza all'ultimo minuto, sia della Commissione di Garanzia che delle autorità titolari del diritto di precettazione (Ministro dei Trasporti e Prefetti).

## ■ I problemi non riguardano la disciplina dello sciopero, ma le cause che lo producono

L'insieme degli scioperi rappresenta comunque un numero elevato che consente, a chi vuole strumentalizzare, di sostenere che, con le attuali regole, non sarebbe temperato il diritto alla mobilità con il diritto di sciopero.

Valutando così la conflittualità nei trasporti si omette di dire che le infrazioni alle regole sono in numero estremamente ridotto e peraltro sempre puntualmente evidenziate dall'intervento della Commissione di Garanzia. Si utilizza invece, quasi sempre, l'argomento delle astensioni spontanee, dei blocchi improvvisi, delle proteste basate sull'uso dei regolamenti, che non sono scioperi, per creare il clima adatto al nuovo intervento legislativo che comporta una drastica restrizione nella possibilità di esercizio del diritto di sciopero. Le forme di trasgressione alla legge sono usate come pretesto per reprimere i comportamenti legittimi.

Si agisce, ancora una volta e pesantemente, sulla disciplina dello sciopero che rappresenta l'effetto di un sistema che non funziona, senza occuparsi di agire sulle cause che lo producono.

Si trascura di considerare la grave carenza di un efficace modello di relazioni sindacali in un comparto che, per sua natura, avrebbe bisogno di un sistema di regole in grado di ridurre le occasioni di conflitto le quali, invece, si moltiplicano per il disinteresse delle imprese a costruire un sistema adeguato.

## ■ Le responsabilità delle imprese nel conflitto

Spesso, nei settori fondamentali dei trasporti, sono le stesse imprese e le loro associazioni ad alimentare le occasioni di conflitto, in modo tale da utilizzare gli scioperi come forma di pressione verso la proprietà pubblica delle aziende o verso il Governo e gli Enti Locali.

Basti l'esempio dei contratti nazionali e delle trattative aziendali che riguardano la vasta area del trasporto pubblico locale: i tavoli non si avviano e rimangono bloccati fino a quando il governo o gli Enti Locali non intervengono, normalmente con la messa a disposizione di risorse aggiuntive.

Questi comportamenti, insieme al mancato rispetto degli accordi, sono le principali cause degli scioperi nel settore.

Agire anche nei confronti delle imprese, stabilire limiti anche alle iniziative unilaterali delle aziende e non solo al sindacato, rappresenta una questione irrisolta.

La legge 146/90 e gli interventi della Commissione di Garanzia non sono stati in grado di produrre un'azione equilibrata in un sistema che fornisce un fondamentale servizio pubblico. Se a questo si aggiunge la frammentazione della rappresentanza sindacale, alimentata dai comportamenti delle aziende, e la mancanza di regole per la rappresentanza e la misura della rappresentatività, il risultato non poteva essere molto diverso.

La Filt Cgil ha avanzato, in più occasioni, anche insieme a Fit Cisl e Uilt Uil, nei quasi vent'anni di vigenza della legge 146/90, proposte per uscire da una situazione che, affrontata come si propone di fare il Governo, non può che portare ad una crescente ed inaccettabile restrizione di un fondamentale diritto costituzionale.

## ■ E' necessaria una soluzione alternativa a quelle del DDL

Se l'obiettivo non è la messa in discussione del diritto di sciopero e l'eliminazione del dissenso in forza di legge una soluzione equilibrata alla regolazione della materia nel settore dei trasporti può essere ricercata.

A condizione che si individuino i problemi veri da risolvere e si riconoscano alcune questioni di partenza:

- La legge attuale funziona, anche nei trasporti;
- I correttivi da introdurre devono essere basati sull'esperienza e anche sui giudizi della Commissione di Garanzia, attraverso un esame attento e rigoroso che metta al centro la difesa del diritto costituzionale
- Il problema non è individuare chi può proclamare gli scioperi ma chi è titolare della contrattazione, ai vari livelli.

Così facendo gli spazi di intervento riguardano le questioni delle regole sulla rappresentanza e rappresentatività, il sistema delle relazioni sindacali, i vincoli che lavoratori e imprese riconoscono in materia di procedure di confronto, la validazione di piattaforme e accordi, che combinate con le disposizioni della legge possono rappresentare una soluzione equilibrata e condivisa:

- la legge 146 e la successiva legge 83/2000, le funzioni attribuite alla Commissione di Garanzia, possono essere integrate ma rappresentano, anche nei trasporti, un'esperienza consolidata di regolazione;
- nel settore dei trasporti, in particolare per la parte relativa al servizio pubblico essenziale, devono essere introdotte regole certe ed esigibili sulla rappresentanza e rappresentatività

## IL TESTO DEL GOVERNO, LE COSE CHE NON VANNO

### **1. La scelta della legge delega**

*La scelta della legge delega impedisce al Parlamento il pieno e diretto coinvolgimento su una materia delicata che riguarda diritti costituzionalmente tutelati*

### **2. Le soglie di rappresentatività per dichiarare gli scioperi**

*Gli sbarramenti introdotti per la proclamazione dello sciopero, con i seri dubbi di validità costituzionale, determina un percorso che priva del diritto sindacati e lavoratori, in mancanza di regole certe di misurazione della reale rappresentatività dei soggetti proclamanti. Questa norma, se non modificata, può determinare attraverso le regole per la proclamazione, il venir meno del diritto costituzionalmente tutelato.*

### **3. La dichiarazione preventiva di adesione**

*La dichiarazione preventiva di adesione allo sciopero, nei trasporti, non trova giustificazione alcuna, essendo sempre previsti i servizi minimi. La sua introduzione rappresenterebbe una grave limitazione della libertà dei lavoratori e un inaccettabile disequilibrio nei rapporti tra imprese e dipendenti, oltre che la messa in discussione di un fondamentale principio democratico.*

### **4. Lo sciopero virtuale**

*La previsione dello sciopero virtuale non può essere sostitutivo dello sciopero. In casi particolari, disciplinati tra le parti sociali, va prevista un contributo economico da parte dell'impresa destinataria dello sciopero virtuale tale da rendere efficace la protesta.*

### **5. Procedure di raffreddamento e conciliazione, rarefazioni, revoca**

*Su questi punti la disciplina attuale è ampiamente sufficiente, considerate anche le provvisorie regolamentazioni da parte della commissione di garanzia, sarà invece necessario adeguare alle nuove norme queste procedure che, in alcuni casi, possono essere semplificate. Non si capisce infatti a cosa possa servire intervenire ancora sulle rarefazioni.*

### **6. Compiti e funzioni della Commissione di Garanzia**

*La trasformazione della Commissione di Garanzia la priva della necessaria indipendenza a garanzia del funzionamento del sistema. La trasformazione in autorità direttamente collegata al Ministero del lavoro non garantisce più la "terzietà" indispensabile in materia di garanzie di natura costituzionale. Altrettanto inaccettabile appare l'attribuzione del ruolo di conciliazione e arbitrato "anche obbligatorie" alla Commissione di Garanzia realizzando una profonda distorsione nel sistema relazionale.*

### **7. Sanzioni**

*La previsione di sanzioni pecuniarie per i lavoratori, in sostituzione delle attuali previsioni di sanzioni disciplinari, comporterebbe anche il venir meno del diritto alla difesa previsto dalla legge 300/70.*

attraverso l'elezione delle RSU in tutte le realtà produttive e modalità di verifica della rappresentatività che garantiscano un criterio oggettivo e condiviso;

- vanno definite regole per il sistema delle relazioni sindacali in grado di responsabilizzare anche le imprese e ridurre le occasioni di conflitto. In particolare ai limiti dell'iniziativa che i lavoratori si assumono devono corrispondere limiti anche alla libertà di iniziativa delle imprese in materia di relazioni sindacali. Analoga corrispondenza deve esistere in materia di sanzioni in caso di violazione del sistema di relazioni industriali che deve contenere regole di comportamento efficaci ed esigibili da parte dei lavoratori e delle imprese.
- Le modalità di proclamazione degli scioperi devono essere regolate anche in relazione al livello dell'iniziativa: scioperi generali, scioperi relativi ai rinnovi contrattuali, scioperi per vertenze aziendali.

La Segreteria Nazionale Filt-Cgil