

La riforma del diritto di sciopero - No alla cancellazione del diritto. La legislazione attuale funziona, necessita solo di alcuni correttivi. Nuove regole anche per le imprese

Il Governo, con la presentazione del disegno di legge delega il 27 febbraio scorso, 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 peraltro che la legge 146/90 funziona e segnala i problemi presenti nel solo settore dei trasporti, avanzando ipotesi di soluzione che sono di gran lunga differenti dal disegno di legge del Governo. D'altra parte, ancora più in particolare, lo stesso Presidente della Commissione afferma che, nel funzionamento della legge, le difficoltà maggiori vengono sostanzialmente circoscritte al trasporto aereo, anche, a parere della Filt-Cgil, per l'evidente inadeguatezza della regolamentazione provvisoria messa in atto dalla Commissione, oltreché per la straordinaria frammentazione del sistema delle imprese del settore, a partire dalle compagnie aeree. La legge funziona, cioè, e chiede solo dei correttivi. Questo si evince, ancora una volta, dalla stessa relazione della Commissione, dove si evidenzia la preoccupazione di non agire sul diritto di sciopero attraverso norme relative alle modalità del suo esercizio. E' anche per questo motivo che, 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, mettere in discussione l'autonomia della stessa Commissione e determinare, attraverso un oculato messaggio mediatico di segno opposto, l'occultamento di interessanti valutazioni di merito sulla reale situazione del diritto di sciopero in Italia. Nel disegno di legge del Governo, infatti, le modalità con le quali si intende regolare 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 adottate a sostegno della proposta di disegno di legge, la principale è rappresentata, appunto, 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, però, solo dal numero delle Organizzazioni Sindacali presenti nel settore, ma anche, come già accennato, dall'eccessiva frammentazione del sistema delle imprese, le quali, come altro 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, infatti, che le vertenze aziendali rappresentano la parte ampiamente preponderante degli scioperi nei trasporti. Dal rapporto emerge inoltre una forte differenza tra il numero di scioperi proclamati rispetto a quelli effettuati, in quanto la stessa azione riferita ad una medesima vertenza può essere stata proclamata più volte e da più Organizzazioni Sindacali. Per quanto riguarda il cosiddetto "effetto annuncio", causato da presunte revoche tardive, ed i disagi che ne derivano di conseguenza, le argomentazioni proposte da chi sostiene l'intervento legislativo del Governo trascurano le principali cause di un fenomeno, che comunque va considerato obiettivamente negativo. In particolare non si tiene conto del fatto che il fenomeno deriva certamente dall'eccessivo numero di sigle sindacali presenti nei trasporti ma anche – spesso, soprattutto - dal comportamento dei media, che di solito danno indistintamente notizia di presunti blocchi del servizio a causa di sciopero senza fare quasi mai alcuna utile specificazione sui soggetti sindacali che hanno proclamato lo sciopero stesso. Spesso, infatti, le notizie

all'utenza sugli scioperi non sono tempestive e ciò anche per responsabilità delle aziende che non emanano le comunicazioni nei tempi dovuti, in numerosi casi nemmeno a mezzo stampa. 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 (per esempio, tutta la assai vasta area del trasporto sussidiato locale e ferroviario) nella giornata di sciopero riducono i costi, incamerano le erogazioni pubbliche, incassano comunque gli introiti da abbonamenti, 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, infine, 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), tra le quali autorità spicca negli ultimi mesi proprio lo stesso Ministero.

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

In questo quadro, l'insieme degli scioperi proclamati, svolti, revocati o differiti rappresenta comunque un numero elevato che consente, a chi vuole strumentalizzare, di sostenere che, con le attuali regole, non sarebbe contemperato il diritto alla mobilità con il diritto di sciopero. Valutando in questo modo grossolano la conflittualità nei trasporti chi sostiene il nuovo provvedimento legislativo omette accuratamente di dire che le infrazioni alle regole sono in numero estremamente ridotto, come, ancora una volta, puntualmente evidenziato dalla stessa 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 però scioperi, sia in senso sindacale che in senso giuridico, per creare il clima adatto al nuovo intervento legislativo. Le forme di palese trasgressione alla legge, surrettiziamente ed impropriamente accomunate alle rare violazioni sanzionate, sono così usate come pretesto per reprimere i comportamenti legittimi e, con essi, lo stesso spazio di esercizio del diritto di sciopero. Si agisce così, ancora una volta e pesantemente, sulla disciplina dello sciopero senza occuparsi di agire sulle cause che lo producono, rappresentate, invece, in primo luogo da un sistema relazionale tra parti sociali che non funziona. Si trascura, cioè, 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, infatti, nei settori fondamentali dei trasporti sono le stesse imprese e le loro associazioni di rappresentanza datoriale 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 ed irrisolta rimane nella proposta legislativa del Governo. 'altra parte, 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 misurazione della rappresentatività, il risultato

non poteva essere molto diverso. Nel corso degli ormai quasi venti anni di vigenza della legge 146/90, la Filt Cgil ha avanzato, in più occasioni, anche insieme a Fit Cisl e Uilt Uil, 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 quella 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. La condizione è che si individuino i problemi veri da risolvere e si riconoscano alcuni elementi di partenza, e cioè: - la legge attuale funziona, anche nei trasporti; - i correttivi da introdurre devono essere basati sull'esperienza e anche sulle valutazioni 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. Sulla base di questi elementi, gli spazi di intervento riguardano le questioni delle regole sulla rappresentanza e la 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. Le possibili soluzioni di questi aspetti, combinati con le disposizioni della legge, possono rappresentare una configurazione complessivamente equilibrata e condivisa: • rispetto alla legge 146 e alla 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 sulla rappresentatività, attraverso l'elezione delle RSU in tutte le realtà produttive e con 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 simmetrici ed equivalenti 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.

Confronto serio su un diritto fondamentale

Nel corso delle ultime settimane si sono registrati importanti interventi di critica all'impianto legislativo proposto dal Governo attraverso il DDL delega sull'esercizio del diritto di sciopero. Il tema cioè, come è giusto che sia, sta coinvolgendo soggetti e competenze esterni al mondo sindacale e politico ed ogni qualvolta il confronto esce da quell'ambito si registra fra costituzionalisti e giuristi esperti di relazioni sindacali, anche fra coloro che pure complessivamente sostengono la necessità di un intervento legislativo profondo, diffuse critiche alla proposta governativa. Fuori dall'estremismo ideologico che spesso, su questa come su altre materie, ispira l'iniziativa di diversi "autorevoli" esponenti dell'Esecutivo, appare evidente che sulla proposta di DDL delega licenziata dal Consiglio dei Ministri il 27 febbraio scorso esistono spazi di intervento importanti. Spazi che vanno esercitati, ovviamente, in Parlamento, ma che intanto vanno alimentati con proposte che alla critica delle tante cose che non vanno nel DDL affianchi le proposte positive che, nell'alveo della Costituzione, risultino utili al lavoro, al Sindacato e agli utenti. In questo senso vanno le considerazioni, le valutazioni e le proposte prodotte in queste settimane dalla Cgil e dalla Filt-Cgil. In questo senso è auspicabile che, rapidamente, possa essere costruito un posizionamento comune insieme a Cisl, Uil e alle rispettive Federazioni dei trasporti.