



**Or.S.A.**

Organizzazione Sindacati Autonomi e di base

**SETTORE TRASPORTI**

SEGRETERIA GENERALE 00185 Roma, Via Magenta n.13 Tel. 06/4456789 Fax 06/44104333  
Sito internet: [www.sindacatoorsa.it](http://www.sindacatoorsa.it) e-mail: [sg.orsatrasporti@sindacatoorsa.it](mailto:sg.orsatrasporti@sindacatoorsa.it)

---

Roma, 24 Giugno 2009

## COMUNICATO

### *L'Or.S.A. Trasporti difende il Diritto di Sciopero*



Oggi, 24 Giugno 2009, si è svolto a Roma, presso il Centro Congressi Frentani, il Convegno “Regolamentazione del Diritto di Sciopero e Rappresentatività” organizzato dall’Or.S.A. Trasporti. Il Convegno è stato introdotto dalla relazione del Segretario Generale Or.S.A. Armando Romeo. Sono intervenuti al dibattito, come da programma, per la politica: Sen. Angelo Maria Cicolani (PDL), Sen. Tiziano Treu (PD), On. Francesco Saverio Romano (UDC), Ugo Boghetta (RIFONDAZIONE COMUNISTA), Paolo Brutti (ITALIA dei VALORI); per le Associazioni delle Imprese: Sergio Maria Macciò (Direttore Relazioni Industriali FEDERTRASPORTO), Guido del Mese (Direttore Generale ASSTRA); per le Organizzazioni Sindacali: Franco Nasso (Segretario Generale Filt CGIL), Giovanni Luciano (Segretario Generale Aggiunto Fit CISL), Giuseppe Caronia (Segretario Generale UIL TRASPORTI). Moderatore: Stefano Caviglia di Panorama

Economy. Il Convegno ha visto un'elevata partecipazione da parte di: lavoratori, iscritti, attivisti sindacali, rappresentanti delle Associazioni Imprenditoriali, delle Istituzioni e del Gruppo FS. Nel corso del Convegno l'Or.S.A. ha espresso una posizione fortemente critica nei confronti del Disegno di Legge Delega di Riforma del Diritto di Sciopero e ha sostenuto la scelta di strumenti di regolazione della rappresentatività sindacale e di verifica referendaria sulla validità dei Contratti Collettivi.

Si riporta, di seguito, la Relazione del Segretario Generale Or.S.A. Armando Romeo:



**Or.S.A. TRASPORTI**

---

**24 Giugno 2009**

***Convegno***

**“Regolamentazione  
del Diritto di Sciopero  
e Rappresentatività”**

Relazione di  
Armando Romeo

---

**Centro Congressi Frentani**  
**Via dei Frentani, 4 - Roma**

## DIRITTO DI SCIOPERO E RAPPRESENTATIVITA'

I temi di questo nostro Convegno costituiscono i fondamenti della libertà dei lavoratori di associarsi in organizzazioni e dell'esistenza del sindacato libero e indipendente in uno stato pluralista democratico.

L'importanza degli argomenti ci induce dunque a riflessioni e discussioni volte a scongiurare che il futuro, per lo meno quello più prossimo, sia condizionato da pregiudiziali e ideologiche iniziative ispirate da convincimenti che non vedono di buon occhio né il sindacato né lo sciopero.

A questo si aggiunga il contesto sociale, politico e sindacale particolarmente delicato, che sembrerebbe preludere, secondo gli auspici di una gran parte della nostra classe politica dirigente, ad una sorta di cambiamento nella stessa concezione di organizzazione sindacale.

Il nostro intento è quello di stimolare il confronto e il dibattito fra tutti coloro che istituzionalmente o operativamente si trovano a doversi relazionare con i temi del diritto di sciopero e della rappresentatività. Siamo convinti che una corretta, razionale e sistematica disciplina di questi temi possa contribuire a rendere il sistema delle relazioni industriali più equilibrato, trasparente e democratico.

Partiremo dall'assunto che il conflitto costituisce l'extrema ratio in un sistema di relazioni industriali, funzionante perché rispettoso delle posizioni, delle opinioni e della coesistenza di una pluralità, anche all'interno delle parti coinvolte. Una extrema ratio

che tuttavia assume pari dignità quale strumento dell'azione sindacale in un contesto concretamente democratico.

Il Governo, prima con la presentazione delle linee guida (ottobre 2008) e successivamente con l'approvazione del disegno di legge delega (marzo 2009), ha avviato un'iniziativa mirata ad un'ulteriore restrizione dell'esercizio del diritto di sciopero, introducendo criteri quantitativi che escludono alcune organizzazioni sindacali dalla titolarità del diritto di sciopero, di fatto discriminando, proprio nell'esercizio dell'azione tradizionalmente più incisiva e costosa – e proprio per questo extrema ratio – tra le organizzazioni sindacali, a nostro avviso ponendo seri dubbi di costituzionalità per incompatibilità con la sostanziale libertà di organizzazione sindacale sancita dal primo comma dell'art. 39 della Costituzione.

## **Il Disegno di legge sul diritto di sciopero**

Nel passare alla disamina degli aspetti caratterizzanti il disegno di legge governativo, in primo luogo dobbiamo evidenziare che sarebbe un grave errore sotto il profilo democratico eludere il dibattito Parlamentare su una materia così delicata.

Ad oggi, la scelta di delegare il Governo, attraverso una legge delega, a sviluppare e redigere la riforma del diritto di sciopero, sembra invece andare in una direzione non auspicabile. Crediamo che non sia la strada giusta.

Nel merito, osserviamo che gli sbarramenti, che si intende introdurre, realizzano un assetto tale da vanificare, sotto il profilo sostanziale, la libertà di organizzazione sindacale di cui al primo comma dell'art. 39 Cost. - l'unico comma di tale articolo, come noto, che ha trovato attuazione nel nostro ordinamento - il cui nesso inscindibile con l'art. 40 è stato più volte evidenziato dalla Consulta.

Infatti, a molte organizzazioni sindacali, solo perché quantitativamente associano meno del 20% dei lavoratori del settore, soglia stabilita dal disegno di legge del Governo, sarebbe preclusa totalmente la possibilità di proclamare lo sciopero.

Inoltre, la soglia dello sbarramento al 50% di rappresentatività nel settore sarebbe tale che nessuna singola organizzazione sindacale potrebbe proclamare scioperi senza passare attraverso il referendum. Il disegno di legge sembra spingere verso un sindacato unico, appiattendolo ed elidendo storie, diversi modelli organizzativi e differenze culturali; ma questo, pur auspicato in altre epoche, non crediamo proprio sia stato il modello ispiratore del costituente.

Quanto alla dichiarazione preventiva di adesione allo sciopero, riteniamo che la stessa - mutuata dalla riforma del diritto di sciopero approvata in Francia nel 2008 - non possa essere trasportata nel sistema italiano, considerato che in Francia non sono garantiti servizi minimi da svolgere in occasione di sciopero, mentre nel nostro contesto vige la previsione di una notevole quantità di servizi minimi da garantire.

La dichiarazione preventiva di adesione nel sistema italiano, quando non consistente in mezzo di vera e propria pressione, costituirebbe un ulteriore strumento di vanificazione dello sciopero.

Non condividiamo l'introduzione del c.d. sciopero virtuale.

Il nostro sistema è sempre più caratterizzato da formalismi a discapito della sostanza. Occorre che, soprattutto nei servizi pubblici, l'efficienza, la sicurezza, la funzionalità possano essere evidenziati alla collettività che utilizza il servizio, anche attraverso la voce dello sciopero dei lavoratori, i più vicini alla produzione e talvolta alle storture del sistema e dai quali la denuncia può essere più tempestivamente avanzata.

Anche gli aspetti retributivi e normativi, infatti, condizionano il lavoratore, la sua libertà, la sua sicurezza, che, molto spesso, soprattutto nei trasporti, è strettamente connessa con quella del servizio. I morti sul lavoro, che nel mondo dei trasporti purtroppo non mancano, sono segnali che mostrano uno squilibrio nei rapporti tra impresa e lavoro; per questo pensiamo che lo sciopero virtuale amplificherebbe ulteriormente lo squilibrio esistente.

Inoltre, riteniamo che il c.d. sciopero virtuale sia la negazione dello sciopero stesso, nell'accezione propria del termine, sia sotto il profilo giuridico, sia nel significato proprio, che indica l'astensione volontaria dal lavoro, e che, per tal versante, rappresentando semmai una forma di manifestazione generica, sia da considerare giuridicamente incompatibile con il nostro ordinamento, proprio per il riconoscimento che i "padri" costituenti hanno inteso riservare allo sciopero attribuendogli il rango di diritto.

Così come non riteniamo percorribile l'iter che conduce all'ampliamento delle c.d. procedure di raffreddamento e che dilata i tempi di rarefazione.

Questi ultimi, in particolare, già oggi rappresentano un vero e proprio sbarramento all'esercizio del diritto di sciopero. Ancor meno possono considerarsi plausibilmente accoglibili nel nostro contesto giuridico e politico, ove nella previsione si distingua, discriminando, tra le organizzazioni sindacali: ricordiamo che proprio tale discriminazione condusse la Commissione di Garanzia a ritenere non idonea la clausola dell'accordo del 1999 sui servizi minimi, che escludeva l'applicazione della rarefazione al caso in cui l'astensione fosse proclamata da organizzazioni che rappresentavano almeno il 50% dei lavoratori.

Quanto ai compiti di conciliazione ed arbitrato, che s'intenderebbe affidare alla Commissione per le relazioni di lavoro, evoluzione della Commissione di Garanzia, dobbiamo sottolineare che il ruolo alla medesima affidato dalla legge 146/90 e soprattutto l'esperienza di questo primo ventennio, non hanno delineato un soggetto sostanzialmente "terzo" e dunque idoneo a "giudicare" sulle vertenze. Anzi, in proposito, riteniamo che un organismo come la Commissione di Garanzia, considerati gli effetti, per lo più negativi, dei suoi interventi (a partire dalle inopportune regolamentazioni provvisorie che hanno di fatto impedito gli accordi in molti settori del trasporto), debba essere oggetto di radicali ripensamenti, in sede di riforma, in senso diametralmente opposto rispetto a quello del disegno di legge, ove s'intenda realmente incidere positivamente sul sistema delle relazioni industriali.



Tutt'al più all'istituenda Commissione per le relazioni di lavoro potrebbe essere affidato un compito meramente conciliativo.

Di scarso pregio, anche perché di relativa frequenza e profondamente negativa sotto il profilo umano, ci sembra infine la previsione di ampliamento delle sanzioni ai soggetti "che operano in settori diversi dai pubblici servizi essenziali". Infatti, si tratta di manifestazioni, per lo più concernenti casi gravi, di perdita di lavoro o di questioni relative alla sicurezza nei posti di lavoro, nelle quali i soggetti e le famiglie coinvolte possono trovare l'unica possibilità di far sentire e conoscere il loro disagio.

Riteniamo che una misura che sanzioni tali manifestazioni sia da considerare errata, perché ispirata e costruita in una logica autoritaria e meramente repressiva.

## **Lo sciopero in Europa**

Oggi l'Italia, fra i maggiori Paesi europei, è quello in cui l'esercizio del diritto di sciopero è sottoposto ai maggiori e numerosi vincoli: per la proclamazione, per la durata, per i servizi minimi garantiti; ciò nonostante l'esplicito riconoscimento della Carta Costituzionale.

Effettuare lo sciopero in Italia è un'operazione complicata, irta di difficoltà, a partire dalle procedure di raffreddamento (durata minima cinque giorni), che nella nostra

esperienza si sono rivelate come una procedura burocratica, assolutamente inutile dal punto di vista sostanziale.

Non ci risulta un solo tentativo di conciliazione (quantomeno a livello nazionale), dove l'autorità preposta abbia posto in essere un benché timido tentativo di conciliazione. Si tratta invece di una evidente, surrettizia, dilatazione dei tempi di proclamazione di almeno cinque giorni, che semplicemente si aggiungono al preavviso obbligatorio minimo di dieci giorni.

La fase successiva è quella della scelta della giornata in cui effettuare lo sciopero: si deve tenere conto dei periodi di franchigia (oltre 100 giorni l'anno), della rarefazione oggettiva per cui lo sciopero deve collocarsi a 10 giorni di distanza da qualunque sciopero dello stesso settore, anche locale.

Occorre poi auspicarsi che il giorno prescelto non coincida con altri scioperi di altri settori del trasporto; ove ciò accadesse, scatterebbe il c.d. divieto di concomitanza.

Alla fine di questo tortuoso percorso è possibile effettuare un primo sciopero breve di 4 o 8 ore a seconda del comparto interessato, garantendo i servizi minimi obbligatori (i successivi comunque non possono superare le 24 ore), a meno che la Commissione di Garanzia non rilevi qualche infrazione, o il Ministro dei Trasporti non decida di emettere ordinanza c.d. di precettazione o di differimento: in questi casi, come nel gioco dell'oca, si ritorna alla casella di partenza.

Negli altri principali Paesi europei, il diritto di sciopero è invece regolato in modo tale da renderne più agevole l'esercizio.

In **Germania** esiste l'obbligo del referendum con il 75% di consensi, ma va sottolineato che è solo una norma interna al sindacato e quindi non è condizione per la legittimità dello sciopero. In ogni caso, superato lo scoglio del referendum tra i propri iscritti, il sindacato non incontra praticamente altri vincoli nello svolgimento dello sciopero. Quindi nessun preavviso, nessun limite temporale, nessuna franchigia, nessun servizio minimo.

In **Spagna** vige il preavviso di dieci giorni e un livello di servizi minimi obbligatori sensibilmente più basso del nostro.

Anche in **Francia** è previsto un preavviso di cinque giorni e dal 2008 una dichiarazione preventiva di adesione allo sciopero in quanto il così detto "Service Minimum" non è garantito.

Più complessa la situazione in **Gran Bretagna**, ove, tuttavia, il diverso sistema giuridico (di common law) condiziona in radice anche l'essenza del sindacato e la conseguente azione. Qui esiste l'obbligo di consultazione preventiva dei lavoratori interessati, anche attraverso il servizio postale (ballot), ma successivamente non sono previsti ulteriori vincoli, come dimostra il recente sciopero di 60 ore che ha paralizzato la metropolitana londinese dal 9 al 11 giugno 2009, con non pochi disagi per la collettività.

## **L'esercizio del diritto di sciopero nell'Italia del futuro**

L'iniziativa che il Governo sembra aver intrapreso è quella di aggiungere altri vincoli a quelli già esistenti. Vincoli che principalmente ruotano attorno alla consistenza dell'organizzazione sindacale sotto il profilo quantitativo ed eventualmente al referendum preventivo rispetto alla proclamazione.

Nell'ipotesi descritta nel testo del disegno di legge, anche il sindacato più rappresentativo in un settore (ammesso che arrivi al 20% dei lavoratori del settore) per proclamare uno sciopero, in ogni caso di durata non superiore a 24 ore, con la garanzia di un'elevata quantità di servizi minimi da garantire, con i vincoli di rarefazione, di franchigia e di divieto di concomitanza, deve inerpicarsi in un ulteriore percorso caratterizzato da elevati costi organizzativi ed economici la cui durata temporale è difficile immaginare possa essere compatibile con la necessità di un'azione efficace e tempestiva.

Prova ne sia che, addirittura, in casi di urgenza stabiliti dalla legge 146/90, lo stesso legislatore elimina il periodo di preavviso al fine di conferire maggiore incisività all'azione, in tal modo tempestiva, ove si tratti di lesione di interessi di primaria importanza: la difesa dell'ordine costituzionale e in caso di protesta per gravi eventi lesivi dell'incolumità e della sicurezza dei lavoratori.

Probabilmente una spinta consistente perché il disegno di legge si indirizzasse in tale direzione è stata apportata dalla relazione svolta dal Presidente della Commissione di Garanzia (Prof. Antonio Martone) lo scorso 26 febbraio 2009, in cui viene elencata, asetticamente e, per tal motivo, superficialmente, una serie di dati sull'andamento del conflitto nei Trasporti, che sono stati poi utilizzati per avallare e riproporre le linee guida emanate dal Governo nell'ottobre dell'anno precedente, costituendo così un preparato preludio al Disegno di Legge, in seguito approvato.

## **La frammentazione del sistema delle imprese e dei sindacati**

Nel mondo dei Trasporti operano migliaia di imprese che applicano centinaia di contratti di lavoro diversi tra loro.

In Italia, unico caso tra i grandi Paesi europei, i contratti collettivi di lavoro, nonostante una previsione costituzionale, esplicita e chiara (art. 39 Cost.), non sono efficaci nei confronti di tutte le imprese operanti nel settore.

Questa situazione comporta, inevitabilmente, una difficoltà aggiuntiva per il Sindacato ad operare una sintesi delle vertenze convogliando le azioni di protesta. Per di più, quando questo riesce, il Ministro dei Trasporti, attraverso singolari interpretazioni e applicazioni del concetto di addensamento dei conflitti, sfoderando dal cilindro il pretesto del rischio per il diritto alla mobilità, ordina sovente il differimento dell'azione di protesta.

Ricordiamo, ma solo per memoria, che, da un anno a questa parte, su cinque scioperi proclamati dalla nostra Organizzazione, nelle ferrovie, ci sono stati cinque differimenti e

che si è trattato di differimenti relativi ad un solo sciopero, sempre lo stesso, proclamato e differito per ben cinque volte. Insomma la negazione dell'esercizio del diritto di sciopero.

Anche la frammentazione sindacale, che pure esiste, viene assunta a pretesto di ulteriore regolamentazione dell'esercizio del diritto di sciopero, sotto il profilo soggettivo.

Va tuttavia evidenziato che le organizzazioni sindacali, che posseggono un'autonoma capacità di reale conflitto, non sono più di quattro o cinque per ogni comparto dei trasporti. Tale affermazione è facilmente dimostrabile osservando il calendario dei conflitti nei trasporti. Peraltro va considerato che quelli proclamati da una sola organizzazione sindacale sono vere e proprie rarità. Non sembra quindi possa plausibilmente individuarsi alcuna correlazione tra numero delle organizzazioni sindacali e numero dei conflitti.

Altra perentoria affermazione, posta a giustificare l'intervento legislativo sulla titolarità a proclamare gli scioperi, concerne la possibilità che pochi scioperanti possano bloccare il sistema.

In realtà non crediamo che questa affermazione corrisponda al vero se riferita indiscriminatamente ai singoli sistemi dei trasporti (Aereo, Ferroviario, Trasporto pubblico Locale, Marittimo). Molto più incisive sotto il profilo del disservizio e dell'inefficienza si rivelano spesso le scelte errate o poco ponderate di una dirigenza, talvolta incapace o negligente, come è accaduto per l'Alitalia negli anni scorsi, che mai nessuno ha pensato di censurare o di sanzionare per il danno arrecato alla collettività.

Se escludiamo gli addetti ai sistemi di controllo del traffico aereo, i cui scioperi sono tra l'altro poco frequenti, la nostra esperienza ci dice che oggi, con l'effetto dello sciopero fortemente attenuato dalla garanzia dei servizi minimi obbligatori, solo con la partecipazione maggioritaria degli addetti alla protesta si possono produrre effetti visibili sul sistema di trasporto.

Anche l'affermazione che motiva l'intervento legislativo sotto il profilo del c.d. effetto annuncio non corrisponde al vero. La realtà è che a fronte dell'intervento tempestivo della Commissione di Garanzia (e lo è quasi sempre) la revoca della protesta va fatta entro cinque giorni e quindi, tenendo conto del preavviso minimo (dieci giorni), la notizia della protesta proclamata e poi revocata, nella maggior parte dei casi non arriva nemmeno sui mezzi di informazione; con buona pace dell'effetto annuncio.

Dobbiamo in effetti rilevare che, in questi venti anni circa di attività, la Commissione di Garanzia ha introdotto una quantità enorme di vincoli (molto spesso artificiosi e addirittura contraddittori tra di loro) rendendo la proclamazione di uno sciopero nei trasporti, in particolare se nazionale, una procedura così complessa, in cui solo pochi esperti si possono cimentare.

Anche le motivazioni addotte a giustificare l'introduzione nel nostro sistema della dichiarazione preventiva di adesione allo sciopero, contenuta nel disegno di legge, riteniamo siano, nel nostro contesto, infondate e costituiscano uno strumento inutile, salvo che non possa servire alle imprese come forma occulta di dissuasione, quindi evidentemente illegittima.



Infatti, le imprese operanti nel settore trasporti, esclusi casi rarissimi ed eccezionali, sono, per lo più, in grado di prevedere i livelli di adesione ai diversi scioperi proclamati dalle diverse organizzazioni sindacali.

Alcuni elementi di criticità, che invece sono presenti nell'attuale sistema di regolazione del diritto di sciopero, sono stati solo sfiorati dalla relazione del Presidente della Commissione di Garanzia.

Un primo problema è quello della rarefazione oggettiva. Se incentrata sul binomio proclamazione-effettuazione (come dalla legge previsto, ma per lo più eluso dagli operatori e dalla Commissione di Garanzia stessa) la rarefazione oggettiva comporta che non si possa proclamare uno sciopero se prima non sia stato effettuato l'eventuale sciopero già proclamato e insistente sullo stesso bacino di utenza.

Questa condizione porta ad una sorta di gara di velocità nella proclamazione al termine dello sciopero anzidetto, con tutte le distorsioni che sono facilmente immaginabili.

Consideriamo, invece, maggiormente efficace e meno invasiva, una rarefazione oggettiva, che tenga conto anche dei tempi di preavviso, basata solo sull'effettuazione degli scioperi, poiché snellirebbe il sistema, evitando dichiarazioni di sciopero fatte solo per occupare il cosiddetto slot libero.

Infine, nella relazione sull'attività della Commissione, manca qualunque riferimento statistico sull'uso degli strumenti di cui all'art. 8 della legge 146/90 (ordinanze di

precettazione, differimento e/o riduzione) il cui uso disinvolto è, a nostro avviso, enormemente aumentato negli ultimi anni.

La formulazione attuale dell'art. 8 lascia spazio a valutazioni squisitamente politiche sull'uso di dette ordinanze che, come dicevamo prima, sono state emanate e reiterate in questi ultimi anni con estrema disinvoltura. E' invece indispensabile una demarcazione più precisa e puntuale sull'uso di tale strumento, la cui applicazione concreta di questi ultimi tempi ha di fatto negato l'esercizio del diritto di sciopero.

In definitiva non possiamo non rilevare che, molti degli elementi invocati dalla Commissione a favore di un ulteriore intervento legislativo sull'esercizio del diritto di sciopero, non trovano un concreto fondamento nella realtà del nostro Paese, ma sono dettati dalla più o meno recondita intenzione di camuffare i problemi reali dei servizi, di trasporto in questo caso, attraverso la compressione del diritto di sciopero. Del resto dobbiamo ricordare che proprio molti degli interventi della Commissione di Garanzia hanno via via , sempre più, "degradato" il diritto soggettivo costituzionale di sciopero a vero e proprio interesse legittimo.

Le misure concrete e democraticamente sostenibili per la riduzione del conflitto riteniamo risiedano, invece, nella puntuale regolazione della rappresentatività sindacale, delle rappresentanze sindacali e nella validazione ed efficacia dei contratti collettivi.

## **Osservazioni conclusive**

L'articolo 40 della Costituzione riconosce: "il diritto di sciopero si esercita nell'ambito delle leggi che lo regolano".

Al legislatore ordinario è quindi riservato il potere-dovere di approvare leggi che regolino l'esercizio del diritto di sciopero, diritto soggettivo costituzionalmente sancito, nel senso giuridico, ossia interesse giuridicamente rilevante direttamente tutelato dall'ordinamento. Per questo riteniamo che i titolari di tale diritto soggettivo siano e rimangano i singoli lavoratori, che tale diritto non possa, legittimamente, neanche di fatto, essere soppresso e che la libertà di organizzazione sindacale non possa essere compressa attraverso interventi che incidono sull'uso discriminante degli strumenti dell'azione sindacale.

Inoltre, secondo i fondamenti del diritto, non riteniamo possibile che la riserva, ancorché relativa, determini un intervento legislativo che si limiti a generiche indicazioni e al conferimento di poteri discrezionali nella specificazione dei limiti del diritto; per questo nutriamo seri, e crediamo fondati, dubbi circa la compatibilità con il nostro sistema costituzionale degli interventi della Commissione di Garanzia, che, in questi anni, hanno ulteriormente compresso il diritto di sciopero.

L'intervento così confezionato come nel disegno di legge, anziché intervenire su questi aspetti, svela, invece, un intento più sottilmente volto ad indebolire il sistema sindacale nel nostro Paese, minandone il fondamentale principio di effettività riferito alla libertà associativa.

Situazione aggravata, nel nostro sistema, dalla mancata applicazione dei commi 2, 3 e 4 dell'articolo 39 della Costituzione e, proseguendo, con il vulnus determinatosi a seguito e

per gli effetti prodotti dal referendum abrogativo dell'articolo 19, lett. a) della legge 300/70, da cui è scaturito un sistema che riconosce titolarità di diritti sindacali alle sole associazioni firmatarie di contratti collettivi di lavoro, prescindendo da ogni criterio oggettivo di rappresentatività.

Pensare che i problemi sindacali, occupazionali e di concorrenza selvaggia, innescati dai processi di liberalizzazione in atto nel sistema dei Trasporti, si possano superare sopprimendo di fatto il diritto di sciopero non soltanto rappresenta una pretesa velleitaria, ma rivela un errore di natura ideologica e di prospettiva, che può condizionare in modo negativo il futuro democratico del nostro Paese.

Riteniamo che una prima, sostanziale svolta, tale da incidere sul livello di conflittualità nel settore, possa consistere nell'attuare, finalmente, in modo organico e completo, il dettato dell'articolo 39 della Costituzione, regolando quindi la rappresentatività sindacale e di conseguenza l'efficacia e l'applicazione erga omnes dei contratti collettivi di lavoro.

Sarebbe questa la realizzazione del sistema "razionale" e altamente democratico prospettato dai nostri Costituenti, che, non a caso, hanno collocato, in una sequenza logica, l'art. 39, sulla efficacia dei contratti collettivi e sui meccanismi di rappresentatività dei sindacati, prima dell'art. 40, sulla regolamentazione dell'esercizio del diritto di sciopero; in entrambi i casi affidandone alla legge la disciplina.

Attuando criteri obiettivi di rilevamento della rappresentatività, anche ricorrendo ad elezioni da tenersi in tutte le imprese e settori - come d'altronde avviene in molti Paesi d'Europa - sotto il controllo di soggetti terzi, riteniamo sia possibile determinare i soggetti abilitati alla

contrattazione, il cui esito possa poi produrre l'efficacia erga omnes, evitando così che questo aspetto possa costituire occasione e motivo di conflitto sindacale.

Quanto ai terzi cui affidare il controllo sullo svolgimento delle operazioni di voto e sulla corretta applicazione dei criteri, pensiamo agli Ispettorati del lavoro, che sono già in possesso del requisito di capillarità sul territorio necessario a svolgere un compito del genere.

E' un meccanismo che riteniamo sia necessario applicare a tutte le organizzazioni sindacali, anche datoriali, rientranti nella previsione dell'art. 39 cost..

Crediamo, inoltre, che occorra prevedere la validazione attraverso referendum tra i lavoratori interessati sia dei contratti collettivi nazionali, sia di quelli aziendali, al fine di conferire loro maggior valenza ed efficacia sotto il profilo politico-sindacale.

Se realmente si intende prevenire il conflitto occorre intervenire sulle ragioni che lo determinano e non, come s'intenderebbe fare, ricorrendo ad arbitrarie ed autoritarie limitazioni dell'esercizio del diritto di sciopero. Occorre dunque predisporre altri strumenti democratici di pari o superiore efficacia. Tra questi: criteri oggettivi di rappresentatività, misurata sugli iscritti e sui risultati elettorali delle RSU, da svolgere in tutti i luoghi di lavoro e da valutare, ovviamente, sulla base del puro dato elettorale, senza "riserve" o conteggi privilegiati per alcuno; regole per l'efficacia "erga omnes" dei contratti collettivi nazionali; contratti collettivi di lavoro sottoposti al consenso dei lavoratori interessati tramite referendum.

Certamente i tempi sono cambiati rispetto agli anni in cui i Governi cercavano di “mettere le mani sull’esercizio del diritto di sciopero” di alcune categorie di lavoratori; anche perché oggi, ormai, ci sono riusciti.

Ma anche oggi dobbiamo convenire con un Grande Sindacalista, che, per essere stato componente della III sottocommissione della Costituente, quella che appunto discusse e sviluppò gli articoli sul lavoro, e per la sua statura, supera ogni barriera d’appartenenza, Giuseppe Di Vittorio, quando ha rilevato come sia scandaloso, in un regime democratico, che si presentino e discutano disegni di legge di tale rilevanza in conventicole e anticamere ministeriali “senza che siano stati discussi dall’opinione pubblica e dagli interessati, cioè dai lavoratori”. E’ un’affermazione ancora oggi attuale.

Infine, sul merito, nell’esprimere la nostra opinione sul tema, senza alcun pregiudizio, ma con estrema convinzione, affermiamo di non condividere né lo spirito, né i contenuti degli interventi che si intendono praticare sul diritto di sciopero, perché riteniamo che essi, così formulati e introdotti nel sistema, si collochino in una prospettiva manifestamente autoritaria ed antidemocratica.

E’ necessario che tutti i cambiamenti siano accompagnati e sviluppati da un processo dialettico, che ponga sullo stesso piano la voce dei lavoratori, quello delle imprese e della classe politica governante, perché la sintesi possa raggiungere livelli del più alto grado. Il disegno di legge continua, invece, nella logica dell’esclusione dei lavoratori che intendono esprimere il loro dissenso.