



**Agli Onorevoli Membri Commissioni I° e XI°;**

**Agli Onorevoli membri Gruppi Parlamentari**

**Audizione USB Lavoro Privato del 20 ottobre 2015 sulle proposte di legge nn. 550, 1286 e 2006 inerenti la Regolamentazione Sciopero Trasporti Pubblici;**

L'oggetto di questa audizione su un tema così sensibile quale quello della rivisitazione della già restrittiva normativa sugli scioperi nei trasporti, impone alcune premesse sull'approccio che rileviamo sul tema in discussione:

Il primo elemento parte dall'attuale legge che regola il diritto di sciopero nei servizi pubblici essenziali in Italia: la legge 146/90 modificata dalla legge 83/2000 integrata dalle regolamentazioni vigenti in ogni specifico settore dei servizi pubblici, la quale sancisce, con estrema precisione e rigore, procedure di raffreddamento sui conflitti, rarefazioni oggettive e soggettive, durata minima e massima degli scioperi, divieto di concomitanza degli scioperi in più settori, prestazioni minime garantite durante le astensioni dal lavoro che in molti casi sfiorano il 60% dell'intera attività, prevedendo anche sanzioni amministrative elevate in caso di violazione di dette norme.

Di fatto l'Italia dispone già di una delle regolamentazioni più restrittive in vigore in Europa, severamente e pedissequamente controllata e spesso "liberamente" interpretata dalla Commissione di Garanzia, il cui intervento produce quasi sempre il deleterio effetto di distanziare di molti mesi le cause scatenanti il conflitto dal conflitto stesso, prolungando di fatto le vertenze e svuotandolo di effetti, a tutto ed esclusivo vantaggio delle parti datoriali.

Il secondo spunto di riflessione riguarda l'oggetto del contendere, ovvero gli "scioperi selvaggi" che avrebbero messo in ginocchio l'immagine del nostro Paese.

Non solo non si registrano scioperi che violino le norme elencate nella prima premessa, ma è diventata ormai una prassi definire "selvaggio" qualunque sciopero regolarmente indetto all'interno della stringente regolamentazione in vigore in Italia.

Come accaduto, a titolo di esempio, nel luglio scorso l'astensione regolarmente indetta da parte dell'Associazione Professionale Anpac sul personale navigante Alitalia che, per effetto della liberalizzazione nel settore del Trasporto Aereo, ha interessato meno del 10% dei voli. Questo è stato definito dal Presidente del Consiglio come "selvaggio".

Altrettanto "selvagge" sono state considerate anche le assemblee dei Lavoratori nei casi di Pompei e del Colosseo di Roma, convocate in base allo Statuto dei Lavoratori, regolarmente comunicate e autorizzate ai rispettivi Sovrintendenti nei tempi previsti dalla legge, che hanno provocato un immenso clamore quando la medesima azione svolta a Parigi dal personale della Tour Eiffel e del Museo D'Orsay, che ha prodotto il medesimo effetto, non ha scandalizzato nessuno in Francia. Se poi si andasse a cercarne i motivi di fondo, si scoprirebbero problemi strutturali di grande rilevanza, quali mancanze di personale, derivanti dal blocco del turn-over generato dalla privatizzazione di servizi che precedentemente erano svolti dal personale interno e blocco dei contratti.

Questo fatto pone il tema di come, in generale nei servizi pubblici e nel particolare dei trasporti, l'approccio da parte di Governi e di molti partiti politici continui ad accanirsi nel reprimere i sintomi piuttosto che concentrarsi sulle cause della malattia che pervade questi settori. Basti pensare a quanto accaduto all'interno del trasporto aereo, con un quarto degli occupati licenziati o sotto copertura di ammortizzatori sociali, oppure al fatto che i contratti nel TPL non si rinnovano da anni, oppure che i dipendenti degli appalti privati non percepiscono lo stipendio da mesi.

Questo introduce il terzo spunto di riflessione che tocca il tema di come la forte compressione e limitazione del conflitto dei servizi pubblici essenziali, invocata a tutela del diritto costituzionale alla mobilità dei cittadini, abbia in effetti contribuito a provocare danni ai cittadini stessi, alle prese con servizi sempre più costosi e qualitativamente peggiori. Cittadini che si sono sobbarcati i costi di fallimenti e pesanti ristrutturazioni societarie, insieme ai lavoratori che hanno visto tagliare l'occupazione e i salari, mentre è aumentata in modo esorbitante la precarietà in tutti i settori coinvolti. Noi riteniamo che siamo davanti al fallimento di un modello che, invece di pensare a come implementarlo ulteriormente, andrebbe profondamente ripensato.

Partendo da queste premesse, USB Lavoro Privato esprime forte contrarietà a qualunque ipotesi di restrizione ulteriore del diritto di sciopero nel comparto dei trasporti così come quello dei servizi pubblici essenziali.

Non intendiamo, pertanto, entrare nel merito delle proposte di legge da voi presentate in quanto si pongono tutte nel solco di un intervento restrittivo da noi ritenuto – appunto - dannoso non solo per i lavoratori interessati ma per l'intero sistema economico e sociale e per la cittadinanza che si dichiara pretestuosamente di voler tutelare.

Allo stesso tempo, riteniamo che ci siano alcune questioni di carattere generale sui quali invitiamo i membri delle commissioni a riflettere attentamente:

1) Innanzitutto si pone un problema di carattere costituzionale nei contenuti delle proposte di legge presentate alla nostra attenzione.

Lo sciopero è un diritto individuale costituzionalmente garantito. Sottraendolo al singolo lavoratore attraverso proposte di legge che permettono soltanto a soggetti collettivi (le Organizzazioni Sindacali) e vincolandolo a severe condizioni, di indire lo sciopero e/o soltanto a seguito di referendum tra tutti i lavoratori, stabilendo soglie che in molti casi escludono a priori questo diritto anche alle OO/SS che raggiungono soglie non esigue di rappresentatività, si infrangono il diritto costituzionale e quanto affermato dalle sentenze della Corte Costituzionale su questo argomento.

2) In secondo luogo, in molti Paesi europei le limitazioni allo sciopero sono concentrate su CHI può indire ma poi non ci sono ulteriori limitazioni di durata massima, preavviso, rarefazioni oggettive o soggettive.

In Italia la libertà di indire è ancora assicurata in quanto diritto individuale costituzionalmente garantito, ma la legge 146, le successive modificazioni e le interpretazioni a nostro avviso spesso illegittime della Commissione di Garanzia, limita i tempi, i preavvisi e in generale l'insieme delle modalità di effettuazione, in modo sempre più restrittivo e repressivo.

Le tendenze che si riscontrano dalle proposte di legge presentate e dalle affermazioni di politici e aziende in questa fase nel nostro Paese, oltre al punto sopra descritto, fanno chiaro riferimento all'introduzione di limitazioni anche sul CHI possa indire (OO/SS che hanno più del 50% di rappresentanza, o Referendum, etc.).

Si costruirebbe così un sistema che "garantirebbe" il peggio dei due sistemi, cioè la limitazione sul CHI può indire lo sciopero, mantenendo però le fortissime limitazioni sui tempi e le modalità dello sciopero.

Un rischio reale che di fatto annullerebbe il diritto di sciopero in alcuni settori dei servizi e lo limiterebbe drasticamente in tutte le attività produttive e dei servizi.

3) USB Lavoro Privato ritiene del tutto poco credibile produrre una diminuzione del conflitto attraverso l'attribuzione di maggiori poteri arbitrari e sanzionatori della Commissione di Garanzia verso gli agenti della vertenza.

Ciò non solo si scontra con l'ipertrofismo negoziale delle controparti datoriali, raggiunto grazie proprio alla limitazione del potere conflittuale nel settore, ma necessiterebbe di una completa revisione dell'intero impianto legislativo.

Non è credibile, infatti, appaltare con queste regole a terzi la prevenzione del conflitto; ciò avviene solo in presenza di relazioni industriali efficaci che sono per loro natura basate esclusivamente sui rapporti di forza tra capitale e forza lavoro. L'indebolimento di una parte, il lavoro, ha solo permesso l'espansione dell'altra e ciò non ha prodotto alcun beneficio per lavoratori e cittadini.

Quanto successo in Alitalia con gli scioperi dell'allora SULT (adesso USB Lavoro Privato) 2005/2006 contro l'operato dell'Amministratore Delegato Cimoli, poi condannato per reati contro la Compagnia, e quanto appena accaduto durante la gestione scellerata successiva all'incendio all'Aeroporto Leonardo da Vinci di Fiumicino del 7 maggio scorso, dimostra che maggiore libertà di sciopero e minore intrusione della politica e dei suoi organismi, primo fra tutti la Commissione di Garanzia, non significano minor tutela per la cittadinanza e per l'intero sistema. Infatti, l'esito negativo di queste vertenze, anche a causa dell'impossibilità di una risposta adeguata da parte dei lavoratori e delle Organizzazioni Sindacali a quanto stava accadendo nelle loro luoghi di lavoro, ha prodotto enormi danni umani, sociali, pubblici e privati a carico di tutta la collettività.

Roma, 20 ottobre 2015

USB Lavoro Privato