

# Seminario sul Diritto di sciopero



Intervento sul Trasporto Aereo

**Nino Cortorillo** - Segretario nazionale Filt Cgil

E' importante utilizzare questo seminario non solo per riconfermare posizioni, ma per approfondire le molte sfaccettature e spesso contraddizioni che si presentano a chi, nel suo ruolo di sindacalista, deve applicare la legge sul diritto di sciopero.

La valutazione sullo stato della applicazione della legge la baso su tre elementi fondamentali, da cui dopo poter trarre delle indicazioni:

1. la regolamentazione provvisoria del trasporto aereo
2. la relazione della Commissione di Garanzia riferita al 2016
3. gli atti prodotti e le valutazioni maturate dalla nostra organizzazione nel corso degli anni. Direi ormai nei decenni.

L'attuale regolamentazione del trasporto aereo del 2014 è provvisoria, ma anche la precedente del 2001 era sempre provvisoria. Una provvisorietà cronica si potrebbe dire.

Questo configura l'impossibilità o l'incapacità dei soggetti operanti nel settore di trovare un equilibrio complessivo condiviso tale da poter essere poi recepito dalla Commissione di Garanzia.

Le ragioni risiedono sia nella estrema complessità e numero dei soggetti interessati (siano essi datoriali che sindacali) che nella stessa eterogeneità della articolazione e filiera delle attività coinvolte.

Fatto questo molto differente da altri settori dei trasporti.

Aggiungiamo la presenza (pensiamo alle compagnie aeree) di un mercato globale con operatori stranieri che gestiscono di fatto il 75% del trasporto aereo nazionale, con evoluzioni nella organizzazione e gestione del servizio oltretutto continui e rapidi. Basterebbe in questa analisi ricordare cosa era il trasporto aereo nel '90, poi nel 2001 e adesso. E come e da chi il servizio veniva gestito ed era erogato.

La relazione della Commissione di Garanzia del 2016 fa una fotografia, con una serie di dati sul numero di scioperi indetti, effettuati, sospesi e rinviati.

La contabilità è importante ma più rilevante è verificare un significativo incremento sull'anno precedente; che quasi il 40% degli scioperi hanno rilevanza nazionale, che le ragioni all'origine dei conflitti sono per oltre il 50% risalenti a ristrutturazioni, appalti, rinnovo contratto nazionale/aziendale.

Nel corso degli anni il compito di seguire e gestire le procedure molto articolate dettate da legge, regolamentazione provvisoria e delibere, è diventato oggettivamente molto difficile, con il rischio che ad ogni fase si presentino interpretazioni e forzature da parte dei vari soggetti coinvolti.

Tenendo conto che le procedure, pur originando da una articolata valutazione politica e sociale, sono atti amministrativi che hanno scansioni molto rigide e tempi di intervento correttivi spesso ridotti al minimo.

Il conflitto nato in Lombardia nella vertenza Alpina, che poi verrà meglio illustrata, è emblematica di come si scarica sulle procedure della Commissione di Garanzia temi sociali e assenza di regole dovuti alle inerzie oltre a errori cumulati negli anni anche degli enti di controllo, Enac in primis, spesso nella disattenzione politica del Governo.

Se le distorsioni del sistema non trovano soluzioni che riducano il ricorso al conflitto gli attori del sistema, ma anche gli stessi organi di controllo, rischiano di generare un effetto opposto che vede nella tendenza al superamento delle regole l'unico comportamento, pur come paradosso, ammesso.

Provo quindi a indicare sulla base della ormai lunga esperienza del settore aereo ma anche di altri settori maturata nel corso di molti anni, alcuni elementi di riflessione:

1. le ragioni alla base della legge 146 e la 83 successiva sono parte profonda delle motivazioni e dei comportamenti della Cgil. Senza quelle norme questo settore sarebbe privo di un sindacato generale e confederale e totalmente dominato da sindacati professionali (non solo nelle categorie alte) e/o aziendali.
2. Il contemperamento del diritto dei lavoratori e dell'utenza si è realizzato fondamentalmente legando tutta la procedura di indizione e effettuazione di uno sciopero ad una serie di procedure temporali e di assicurazione di un servizio minimo garantito.
3. La logica che chiamerò **quantitativa** ha prevalso in tutti noi. La metafora che mi viene è quella di un tiro alla fune con da una parte chi cerca come noi di difendere regole (o libertà) che altri vogliono restringere e dall'altra i molti (imprese, spesso la politica e i mass media) che vanno verso l'esatto opposto individuando sempre modalità oggettivamente limitative (referendum) o procedure sempre più complicate. In questa dinamica meccanica chi nel tempo è destinato a perdere è proprio il sindacato confederale. Questo anche perché i sindacati autonomi e di base agiscono rifiutando la cultura della legge ed anzi imputando alla libertà

assoluta di sciopero ogni problema esistente. Una pressione duplice: da un lato politica e opinione pubblica, dall'altra i fautori del superamento culturale prima ancora che di fatto, delle regole.

4. L'invito è quindi riflettere se la natura dello scambio, *riduzione libertà di sciopero senza vincoli a favore degli utenti*, non vada compensata da un diverso assetto complessivo che attenga alle regole del lavoro e delle relazioni sindacali anziché a quelle dello sciopero.
5. La legge non poteva oggettivamente che limitare una libertà assoluta (al di là della autoregolamentazione preesistente in molti contratti). Ma a quei lavoratori cosa è stato dato in cambio? Se si dice che non si può passare col rosso, la strada non può essere buia e magari il semaforo non funzionare.
6. Solo al sindacato ed ai lavoratori è stato chiesto di ridurre la propria libertà di sciopero (risottolineo che è stato giusto). Gli altri soggetti, imprese soprattutto, hanno solo avuto un beneficio indiretto senza in nulla modificare i propri comportamenti e relazioni sindacali.

Tra le ragioni che l'ultima relazione del 2016 mette nella insorgenza dei conflitti sono quelle che attengono a licenziamenti collettivi, cessioni di rami di azienda, ristrutturazioni, clausole sociali disapplicate, rinnovo contratti nazionali.

7. Alcuni di questi iter sono applicati dalle imprese sulla base di norme universali (la 223/1991 o la 428/1990). La differenza tra un settore industriale e quello dei trasporti determina che il sindacato prima di riuscire ad effettuare una azione di conflitto si vedrebbe il licenziamento o il trasferimento effettuato. Di fatto lo sciopero risulta nullo ed inutile. Per l'iter della clausola sociale i tempi sono talmente ristretti che non si riesce ad esperire nemmeno la prima fase di raffreddamento e quindi nemmeno il primo incontro con la controparte.
8. L'esperienza mi ha portato a maturare che serve un riequilibrio che però non va cercato nelle procedure né nella attuale legge. Serve un diverso approccio e andrebbero stabilite facoltà differenti proprio in considerazione della necessità di limitare il conflitto e della indispensabile esigenza di dare al settore stabilità e regole anche ad hoc. Spostando il cuore del problema dalla gestione del conflitto alle regole ed alle relazioni sindacali su punti quali:

***riconoscimento contratto collettivo nazionale di lavoro;***

***tempi procedure di legge adeguati alle dinamiche della legge sullo sciopero;***

***clausola sociale universale nei cambi di appalto o passaggio di attività***

***regole e relazioni sindacali che prevengano il conflitto.***

9. Ultimo tema il sommarsi tra titolarità alla indizione dello sciopero e rappresentanza. L'abuso determinato dai sindacati di base o dalle mille sigle prive di rappresentanza o presenti in singole realtà aziendali è ormai evidente ed è un effetto degenerativo

ad oggi incontrollato. Scioperi generali dei trasporti indetti a ciclo continuo che servono per far confluire tutte le tensioni aziendali esistenti. Ricerca del consenso attraverso lo sciopero e non attraverso le votazioni e/o l'iscrizione. Così vince l'emotività, l'organizzazione priva di responsabilità, il confluire in scioperi senza alcuna piattaforma. ***Il paradosso, ma a me appare come una grave distorsione del principio di rappresentanza, è che lo stesso sindacato, o associazione, che non ha diritto di avere una bacheca e affiggere un suo comunicato ma può indire uno sciopero anche nazionale.*** La libertà assoluta di indizione da parte di soggetti che agiscono in evidente e permanente sfregio della legge e che sono privi di rappresentanza è una contraddizione che va maneggiata con cura. Purché si prenda atto che esiste e che ignorarla porta nel tempo a soluzioni legislative più restrittive o uno svilimento culturale della stessa azione di sciopero. Pensiamo a come uno sciopero in una società come Enav ( controllo del traffico aereo) indetto da sindacati con adesioni sotto al soglia dell'1% portino a dover cancellare voli in anticipo non potendo essere certi dell'esito di quello sciopero. Così come sono ormai noti i punti delicatissimi nella catena del comando che permette a pochissime persone di fermare interi settori. Con questa logica la conclusione sarà di avere molti scioperi con sempre minore adesione, oppure concentrata in singole attività, ed uno snaturamento dell'indispensabile azione del conflitto.

10. Aggiungo che oggi una singola Rsa, di uno dei tanti sindacati aziendali, potrebbe indire uno sciopero nazionale di una compagnia aerea.

Servirebbe e basterebbe allineare la titolarità dello sciopero ed il suo bacino di effetto al corrispondente livello sindacale.

In sintesi la mia esperienza mi ha dimostrato che dovremmo provare a uscire dalla meccanica discussione della 146 su quanto potere dare ad un soggetto o quanta libertà darne ad un altro o quanto diritto ad un altro ancora.

A coloro che hanno risposto ad un interesse generale, la volontà generale dovrebbe rispondere in termini di regole e diritti legati alla specifica condizione di lavoro.

Così come il diritto di sciopero privato di alcun legame con la rappresentatività finirà nel tempo per rendere più debole il sindacato confederale e farà prevalere o le istanze più estreme ed episodiche o quelle corporative o aziendali.

