

Seminario sul Diritto di sciopero



Intervento di **Giuseppe Santoro-Passarelli**

Presidente della Commissione di Garanzia degli Scioperi

Dopo la ricca e apprezzabile analisi teorico giuridica della professoressa La Macchia che in parte condivido, desidero osservare che ormai accanto alla titolarità individuale dello sciopero una buona parte della dottrina sostiene la titolarità collettiva, che non significa comprimere l'esercizio dello sciopero ma prendere atto che proprio il contesto in materia di regolazione dello sciopero nei servizi pubblici essenziali è mutato dopo la legge 146. So bene che Giugni è stato un sostenitore della titolarità individuale ma non dobbiamo dimenticare che Calamandrei ha sostenuto proprio nella Rivista giuridica del lavoro del 1952 la tesi della titolarità collettiva dello sciopero.

E tuttavia non voglio affrontare questi argomenti in questa sede che certamente sono importanti, ma preferisco concentrarmi sulle questioni pratiche sollevate sia nel trasporto ferroviario, sia nel trasporto pubblico locale sia nel trasporto aereo.

Questi, a mio avviso sono i problemi concreti dai quali bisogna partire. E pur condividendo molte affermazioni sostenute in questo dibattito debbo osservare, come presidente della Commissione di garanzia che questa istituzione, come stabilisce la legge 146 deve contemperare l'esercizio del diritto di sciopero, con il diritto degli utenti, in questo caso, al trasporto, alla mobilità, i quali utenti, a parte le cosiddette associazioni di riferimento, non hanno degli efficaci rappresentanti.

Io, più volte sono stato intervistato da giornalisti anche autorevoli o anche da colleghi che mi hanno chiesto: "Che fa questa Commissione di Garanzia?". "Alla fine non fa niente perché gli scioperi sono reiterati". E' stato anche detto che la Commissione non serve a nulla perché non opera come uno sceriffo.

A fronte di queste provocazioni da un lato, e dall'altro lato dei veri problemi sollevati sia da De Rose che da Cortorillo, voglio rispondere che i problemi del trasporto pubblico locale si avvertono in diverse città italiane ma non si può negare che in due città italiane, importantissime come Roma e Napoli, i problemi sono rilevanti perché le relative aziende, come è stato detto, sono in grave difficoltà. L'Atac, come è noto addirittura, in concordato preventivo.

Allora la domanda che si pone oggi il cittadino, l'utente: "è mai possibile che in un mese si facciano due scioperi del trasporto pubblico locale dell'Atac e dell'Anm". "E' mai possibile che questo comportamento posto in essere da sigle poco rappresentative, e non certo da quelle più rappresentative, debba essere praticato senza che la Commissione dica nulla o intervenga?"

So benissimo che la Costituzione e anche la legge 146 consente a tutti i sindacati, anche a quelli che non hanno la bacheca, di proclamare lo sciopero.

Però questo non significa affatto che tutto debba procedere sempre così, perché sta diventando una scenografia questa, dove una settimana proclama uno sciopero una piccola sigla, un'altra settimana lo proclama un'altra e tutto questo avviene a Roma e a Napoli mentre è vero che il problema a Milano si avverte molto di meno perché l'azienda funziona e il sistema dei trasporti è più efficiente. A Milano ci sono diverse metropolitane mentre a Roma ce ne sono due e basta che scioperano due persone e si blocca completamente la linea. In aggiunta spesso l'azienda non fornisce una puntuale e aggiornata informazione e l'utente trova la metropolitana chiusa. Di tutto questo bisogna tenerne conto perché sono problemi che operano sulle persone in carne ed ossa e sono proprio gli utenti più deboli che devono prendere i mezzi pubblici, non quelli che possono prendere il mezzo alternativo, il taxi o possono andare con mezzi propri.

Questi sono i problemi che la Commissione deve risolvere. E per questo ho apprezzato molto l'intervento riferito al trasporto aereo. E' mai possibile che un sindacato che non ha nemmeno diritto alla bacheca possa proclamare lo sciopero e ripetutamente.

Poi c'è il problema, sollevato dal segretario generale, degli scioperi generali che si attaccano agli scioperi locali che poi sono scioperi aziendali. Questa è la verità perché contro l'Atac e contro l'Anm gli scioperi sono aziendali. E' mai possibile che poi si avvalgano della copertura dello sciopero generale? Noi stiamo cercando di risolvere questo problema ma naturalmente non pensiamo di avere la verità in tasca o la bacchetta magica. Però negare o sottovalutare l'esistenza del problema non mi sembra realistico.

Bisogna pure prendere atto che a Roma ogni quindici giorni c'è lo sciopero dei mezzi pubblici. E se è vero, come ho già detto che nel trasporto pubblico locale non si può parlare di emergenza scioperi, non si può negare che a Roma questa emergenza ci sia. E' sotto gli occhi di tutti questa situazione. Allora pregherei, coloro che giustamente in certi casi ci hanno criticato di avere un atteggiamento costruttivo e di trovare una soluzione a questo problema perché, è inutile negarlo, il problema c'è ed allora in qualche modo va risolto.

So benissimo che la legge 146 è una delle leggi più avanzate in tema di regolamentazione dello sciopero. E' stata definita da Accornero una legge di civilizzazione del conflitto. E' noto anche che la legge prevede delle procedure e non interviene sui soggetti legittimati alla proclamazione dello sciopero. Io mi auguro comunque che in futuro il legislatore possa regolare questo tema e certamente non spetta alla Commissione dire come.

Secondo quanto prevede la legge, la Commissione sta per iniziare un'accurata audizione delle parti e io mi auguro che soprattutto le Confederazioni più rappresentative ci diano una mano costruttiva perché, non avendo bisogno di auto legittimarsi o di cercare visibilità, non ricorrono agli scioperi reiterati .

Ho ascoltato in questa sede molte critiche all'operato della Commissione sullo sciopero simbolico, anche sul metodo, forse anche fondate. Ma se mi consentite in questo momento come Commissione dobbiamo affrontare il tema dello sciopero reiterato. Qui c'è il delegato al trasporto pubblico locale e ferroviario prof. Carrieri, notoriamente non ostile al sindacato dei lavoratori. La Commissione, come è noto, è composta da cinque componenti, e con Carrieri c'è una totale coincidenza di vedute. Dico di più in questa esperienza alla Commissione ho imparato molte cose da lui e glielo riconosco pubblicamente. In questo anno e mezzo di esperienza della Commissione tutti abbiamo imparato a confrontarci con la realtà. I discorsi teorici sono indubbiamente utili ma non bastano perché qui bisogna risolvere i problemi a partire dalla realtà dei fatti. La proposta di Cortorillo che è stata adombrata, va presa in considerazione. A questo punto ci riuniremo e speriamo che vengano anche i vostri rappresentanti, per cercare di trovare una soluzione condivisa. Non pensiate che noi vogliamo essere un organismo autoritativo. La provvisoria regolamentazione è stata introdotta dalla legge 83 del 2000 perché le parti non sempre riuscivano a mettersi d'accordo ed è talmente noto che non ci sarebbe nemmeno bisogno di ricordarlo. Quindi questa provvisoria regolamentazione l'adottiamo non volentieri e quando le parti non trovano l'accordo.

La Commissione di garanzia è un organo terzo, un organo istituzionale e non cerca il favore di questa o di quella confederazione. Io sono convinto per educazione e per cultura ricevuta che gli agenti sindacali, i sindacati più rappresentativi sono i soggetti che devono farsi carico in prima istanza della regolazione delle modalità dello sciopero. Solo se non ci riescono interviene la Commissione di Garanzia.