

Seminario sul Diritto di sciopero



Angelo Piccirillo - Segretario Filt Cgil Lombardia

Intervento sulla vicenda dell'assemblea all'aeroporto di Malpensa dell'agosto scorso, che ha portato ad una sanzione comminata alle organizzazioni sindacali da parte della Commissione

Intervengo sul settore del trasporto aereo su un tema specifico che è quello che è successo questa estate sugli scali milanesi. Un singola vicenda che però necessita di una premessa. Credo che sia importante tratteggiare per capitoli quale sia lo stato in cui sono avvenuti i fatti.

Noi veniamo da almeno quindici anni di fortissima turbolenza del sistema aeroportuale, dovuto, a livello generale, alle modifiche europee che hanno chiuso il sistema di monopoli e aperto ad una liberalizzazione a tutt'oggi priva di regole. Abbiamo avuto un avvento delle low cost, croce e delizia, perché sicuramente se per i passeggeri è stata una rivoluzione positiva, è stata invece totalmente negativa per quello che riguarda diritti e livelli occupazionali, assieme a diversi fattori esterni che hanno flagellato il trasporto aereo, quali la crisi, il terrorismo e le varie guerre, fattori che impattano su un sistema italiano totalmente privo di una guida politica che governi eventi che si sono abbattuti anche sul sistema del trasporto aereo degli altri stati, ma che lì non hanno prodotto i risultati nefasti che hanno prodotto in Italia.

Quindi non solo Alitalia e indotto, ma migliaia di posti di lavoro persi a seguito della chiusura di compagnie aeree straniere che avevano la sede in Italia e la pressoché totale perdita di compagnie aeree italiane con tutto ciò che questo ha comportato sulle attività di assistenza aeroportuale a terra. In questo contesto si inserisce, si sviluppa, rispetto a quando è stata promulgata la legge 146, anche una crescita del sindacato autonomo che si incrementa laddove il sindacato confederale è costretto a fare accordi di salvaguardia difficili, non sempre accolti in maniera positiva. Gli autonomi agiscono fondamentalmente su due leve: le vertenze di lavoro (le cause) e gli scioperi, saturando al di là di ogni reale rappresentanza i calendari degli scioperi della Commissione.

In questo contesto storico noi cerchiamo di mettere un perimetro di regole che principalmente è quello del contratto nazionale che, sebbene non possa essere imposto per legge, viene comunque applicato dai principali attori degli aeroporti con effetti positivi

soprattutto per le professioni più colpite dalle liberalizzazioni. In questo contesto, nel momento in cui si è raggiunto un fragilissimo equilibrio, in cui il contratto nazionale è riconosciuto e applicato, arriva a Milano Ryanair. Per la precisione a Malpensa e subito fa un accordo per l'assistenza a terra con un'azienda che si chiama Ags Handling che su Bergamo serve gli aerei di Ryanair per la parte di facchinaggio, quindi il carico e scarico (tutto quello che avviene sotto la pancia degli aerei), avvalendosi di una cooperativa che è all'interno stesso di Ags perché è una sua partecipata: la cooperativa Alpina, che con Ags condivide lo stesso presidente Cutrona. Questo evento chiaramente surriscalda subito un clima già predisposto, visto tutto quello che è accaduto sull'aeroporto di Malpensa e visto anche l'esperienza delle cooperative nel cargo di Malpensa, estremamente negativa.

Inizialmente, parliamo della fine 2015, le mobilitazioni portano ad un accordo sindacale con Ags che si impegna a non utilizzare il subappalto della cooperativa. L'accordo sostanzialmente non tiene da subito perché Ags utilizza, attraverso lo strumento del comando a distacco, la cooperativa sotto mentite spoglie e questo genera tutta una serie di ulteriori conflittualità che portano Ags a decidere di non applicare più l'accordo sindacale e ad attivare le procedure Enac per utilizzare la cooperativa. Procedure che sono assolutamente insufficienti e perfettamente eludibili. Se pensiamo che si può subappaltare solo il 30% del fatturato dell'impresa di handling sul singolo aeroporto ed all'aeroporto di Bergamo tutto il lavoro di facchinaggio dell'intero piazzale è subappaltato ad Alpina, capiamo benissimo la tenuta di questa regola che impone un tetto del 30% non c'è. Noi coinvolgiamo Enac Malpensa ed Enac si impegna a non far entrare il subappalto perché a Malpensa è in corso un processo di limitazione nel numero degli handlers analogo a quello introdotto a Fiumicino. Questo impegno crolla improvvisamente il 7 luglio quando Enac cambia idea e dice che la cooperativa può entrare. Può entrare da quando? Con una scelta lungimirante e lucida, il 1 di agosto, in pieno periodo di franchigia e quindi nell'impossibilità per un'organizzazione sindacale di svolgere uno sciopero corrispondente all'insorgere del problema.

Le organizzazioni sindacali si attivano, il clima si surriscalda, tutte le istituzioni, la politica sono informate, nessuno interviene. Viene attivata una procedura di raffreddamento a cui Ags Alpina non risponde nei tempi dovuti. Non solo non risponde nei tempi dovuti ma procede unilateralmente su un tema oggetto della procedura di raffreddamento. Cosa espressamente vietata dalla 146 laddove si dice che le parti si astengono da iniziative unilaterali oggetto della procedura. Di questo viene informata la Commissione di Garanzia che non produce interventi noti. E questo ci porta al 31 di luglio, giorno in cui la Prefettura di Varese si prende l'impegno di far almeno spostare la data di inizio attività della cooperativa per scavallare il 1 di agosto. Intervento che non funziona perché Ags Alpina non ascolta, diciamo, la moral suasion della Prefettura di Varese. Il 1 agosto si arriva alla situazione a noi nota. Già al 31 luglio, i lavoratori, saputo del fallito tentativo della Prefettura, tentano delle forzature che le organizzazioni sindacali fermano. Tenete presente tutte le organizzazioni sindacali presenti negli scali, 8 sigle, per la prima volta si erano unite rispetto alle proprie divisioni politico-sindacali. Il primo agosto viene indetta questa assemblea alla quale partecipano i lavoratori, che produce dei disservizi di un paio di ore a Linate e di qualcosa di più a Malpensa, che però produce anche la decisione di

Enac di posticipare a data da destinarsi l'ingresso della cooperativa. Rispetto a questa vicenda è stato aperto un procedimento, al quale abbiamo risposto in maniera estesa (ho visto che è stato incluso nel materiale odierno) richiedendo anche di avere un'audizione verbale a difesa che si è svolta il mese scorso, il 26 ottobre.

Audizione che, evidentemente, non è stata utile ad alleggerire la presunta responsabilità, delle organizzazioni sindacali e che però ci ha dato modo di capire alcune dinamiche della Commissione stessa, rispetto alle quali qualche elemento di critica riteniamo di poterlo muovere, soprattutto rispetto all'impermeabilità, alle interferenze esterne alla Commissione. Perché al di là di aver riportato i fatti e di essere stati ascoltati, riteniamo che non sia compito della Commissione criticare le organizzazioni sindacali per la poca decisione e la poca animosità avuta nei confronti dei governi precedenti così come riteniamo che non sia compito della commissione utilizzare un articolo sul Corriere della Sera, per giustificare la decisione di non soprassedere sui fatti del primo di agosto. Invece questo è quello che ci siamo sentiti dire dai membri di Commissione.

Noi riteniamo che vada fatto un "tagliando", se non alla 146, al modo in cui la Commissione la interpreta. Ad esempio noi avevamo chiesto la possibilità di fare uno sciopero politico perché su questo tema del subappalto è inutile scioperare contro le aziende, singolarmente, una per una, con dodici procedure di raffreddamento, andando a saturare le prefetture di Milano e di Varese, se il tema è in mano all'Enac che deve decidere una nuova regolamentazione per autorizzare i subappalti. Questa possibilità di fare lo sciopero politico ci è stata negata perché la norma lo prevede solo a livello nazionale. Nel frattempo la cooperativa è tranquillamente entrata e noi abbiamo una situazione di tensione e di difficile governabilità identica a quella di questa estate che, inevitabilmente, alla prima clausola sociale in cui un lavoratore dovrà passare da un'azienda strutturata alla cooperativa, esploderà e tutti probabilmente ci chiederanno ma che sta succedendo lì?

Credo che non ci sia assolutamente un'emergenza scioperi. Per il semplice fatto che ci sono, almeno in Lombardia, i dati a dirlo. Volendo uscire dal trasporto aereo, in Atm che è la più grande azienda lombarda, negli ultimi quattordici anni, al di fuori degli scioperi per il rinnovo del contratto nazionale, si è fatto un unico sciopero. In Trenord, l'azienda, a fronte della proclamazione di sciopero di sindacati minoritari cancella corse come se avesse scioperato l'universo, cancella treni e convogli, creando disagi ai pendolari e anche lì sarebbe interessante andare a capire per quale sia la ragione, se non quella del contenimento dei costi.

Nel trasporto merci gli autonomi organizzano presidi per giorni e giorni con persone esterne armate di asce e coltelli, bloccando l'uscita anche di farmaci salvavita. Nel momento in cui la Prefettura viene informata di ciò ci dice che non entra in logiche di competizione sindacale. Questa per noi non è competizione sindacale.

Noi pensiamo anche che si debba fare un ragionamento sulle motivazioni dietro le proclamazioni degli scioperi, perché se io rompo un tavolo di confronto e vado ad uno sciopero, è diverso da chi un tavolo non lo ha mai avuto e porta avanti da anni le stesse

motivazioni senza la minima possibilità di poterle ottenere attraverso lo sciopero. Se l'obiettivo è quello di continuare a contemperare il diritto di sciopero con il diritto alla mobilità, è necessario introdurre un principio di proporzionalità, una misurazione della rappresentanza, lontano da quello che è contenuto nei disegni di legge Sacconi-Ichino, e con modalità che non inficino l'utilizzo del diritto costituzionale allo sciopero. Quindi no a: adesione preventiva, referendum, preavviso di cinque giorni, assemblea, aumento delle sanzioni e quant'altro contenuto nei Ddl prima citati, ma iniziative che riconducano lo sciopero al suo alveo originale, riducano i disservizi all'utenza legati al semplice effetto annuncio, che è devastante, desaturino il calendario degli scioperi, restituiscano al sindacato uno strumento negoziale destinato alla risoluzione dei problemi e non all'affermazione dell'ultima sigla in cerca di visibilità.