

In Parlamento la riforma non decolla sul binario morto le proposte di legge

**LE ELEZIONI ALLE PORTE
NON AIUTANO
E C'È CHI TENTA
LA STRADA DEGLI
EMENDAMENTI
ALLA MANOVRA**

LE MODIFICHE

ROMA Indignazione a bizzeffe, ma poi di fatto il nulla. A ogni sciopero dei trasporti paralizzante per le città, con enormi disagi per cittadini inermi, in questi ultimi anni politici e governanti hanno fatto a gara a condannare la prepotenza delle piccole sigle sindacali che riescono a tenere in ostaggio intere metropoli. Con un coro unanime: la legge del 1990 di regolamentazione del diritto di sciopero nei servizi pubblici essenziali, in particolare nei trasporti, è ormai obsoleta. Urge una riforma con norme più stringenti.

Il ministro dei Trasporti Graziano Delrio l'ha detto in varie occasioni: «Non si possono lasciare a piedi centinaia di migliaia di persone perché è grave che una minoranza poco numerosa condizioni la vita di intere collettività. Dobbiamo darci nuove regole». E così il premier Gentiloni: «Basta con questa maledizione del venerdì nero dei trasporti».

Ma la riforma non è mai arrivata. Anzi, peggio. Di fatto non è partita nemmeno la discussione a livello legislativo. I governi non hanno chiesto né voluto deleghe in materia, rinviando al Parlamento l'onere della nuova regolamentazione. E il Parlamento a sua volta ha fatto orecchie da

mercante. I disegni di legge presentati sull'argomento - che pure ci sono e hanno firme autorevoli, come quelle di ex ministri del Lavoro e insigni giuslavoristi (tre proposte al Senato e una alla Camera) - giacciono sugli scaffali delle varie commissioni. E lì rimangono, fermi e impolverati. Perché la questione scotta: lo sciopero è un diritto costituzionale, si può limitare - è ovvio - se lede altri diritti costituzionali come quello altrettanto sacrosanto della mobilità, ma l'equilibrio è delicato. Ancor di più per un governo e una maggioranza parlamentare di sinistra, che dovrebbero avere nel proprio dna la difesa delle conquiste dei lavoratori.

LA RAPPRESENTANZA

Il principale vulnus della vecchia legge riguarda la rappresentanza. Non ci sono regole. Anche un piccolo sindacato che raccoglie meno del 10% di iscritti può dichiarare sciopero. E con vari escamotage bloccare l'intera azienda, o quasi. Le proposte presentate intervengono tutte sul punto, prevedendo che può proclamare sciopero chi rappresenta più del 50% dei lavoratori dell'azienda, mentre gli altri devono passare per un voto referendario. Non manca chi propone maggiori poteri al Garante, con un ruolo anche di mediatore e non solo di notaio.

Ovviamente più ci si avvicina alle tornate elettorali, più l'argomento diventa incandescente. E nessuno ha voglia di bruciarsi le mani. Cosicché la polvere sulle proposte di legge si accumula. La possibilità che venga spazzata

via e che l'iter dei provvedimenti finalmente inizi, è pari a zero. Delle due l'una: rassegnarsi al fatto che se ne occupi - chissà come e quando - la prossima legislatura; tentare un colpo di coda. Maurizio Sacconi - ex ministro del Welfare, presidente della commissione Lavoro del Senato, relatore del provvedimento che unifica le tre proposte di legge sull'argomento depositate a Palazzo Madama - è consapevole che ormai il treno non partirà più, e quindi ha scelto la seconda opzione, quella del colpo di coda. Ha così messo a punto due emendamenti alla legge di Bilancio che affrontano nodi cruciali del diritto di sciopero nei trasporti: l'obbligatorietà della comunicazione anticipata della revoca dello sciopero da parte delle sigle sindacali (per contrastare il cosiddetto effetto-annuncio che spesso provoca enormi danni alle aziende); l'obbligo della comunicazione preventiva (7 giorni prima) dell'adesione allo sciopero da parte del singolo lavoratore. «In questo modo - spiega Sacconi - le aziende sono in grado di dare piena informazione agli utenti sugli effetti degli scioperi, possono programmare le corse e le tratte annullate. Il tutto incide sulle entrate tariffarie e quindi ha attinenza con la legge di bilancio». Insomma, è l'ultimo disperato tentativo di inserire le norme in un percorso certo (quello della manovra, appunto) per dare almeno un'aggiustatina agli aspetti più distorsivi dell'attuale regolamentazione.

Giusy Franzese

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Gli scioperi nei trasporti

Giorni di sciopero nell'ultimo anno
(giugno 2016-giugno 2017)
tra nazionale e locale

360



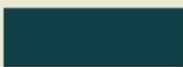
autisti
e tranvieri



150



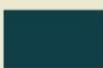
ferrovieri



90



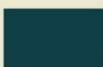
addetti
al volo aereo



50



addetti merci
e logistica



50



marittimi



20

giorno
di sciopero
più gettonato

venerdì

centimetri