

# 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. Cioè 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



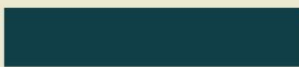
## Gli scioperi nei trasporti

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

**360**



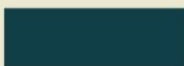
autisti  
e tranvieri



**150**



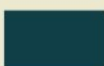
ferrovieri



**90**



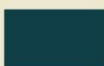
addetti  
al volo aereo



**50**



addetti merci  
e logistica



**50**



marittimi



**20**

giorno  
di sciopero  
più gettonato

**venerdì**

centimetri