

IN SCIOPERO AD OLTRANZA

SOLIDARIETÀ AI LAVORATORI DEL TRASPORTO PUBBLICO FRANCESE E TEDESCO

I lavoratori del Trasporto Pubblico Francese e Tedesco sono in lotta ed effettuano Scioperi ad oltranza in difesa dello Stato Sociale e delle Pensioni, come fecero un mese fa i lavoratori della Metropolitana Londinese contro il fallimento di 32 società addette alla manutenzione del Metrò.

I LAVORATORI TEDESCHI E FRANCESI, PUR PRATICANDO FORME DI LOTTA AD OLTRANZA, RICEVONO LA SOLIDARIETA' DELLA MAGGIORANZA DELLA POPOLAZIONE.

IN ITALIA TUTTO QUESTO NON E' POSSIBILE

La legge 146 introdotta nel 1990 pone vincoli talmente stretti che in tutto il settore, specie in quello del servizio aereo, non è più possibile scioperare.

Prima di dichiarare sciopero le organizzazioni sindacali devono:

- a) Aprire lo stato di agitazione chiedendo un incontro (raffreddamento) all'azienda (questioni locali) o alle associazioni datoriali (questioni nazionali). L'incontro deve essere svolto entro il sesto giorno dalla richiesta.
- b) Se le parti datoriali si rifiutano di incontrare i rappresentanti dei lavoratori o se l'incontro non sortisce risultati positivi, le organizzazioni sindacali devono chiedere un incontro istituzionale (tentativo di conciliazione) con il Prefetto (questioni locali) o con il ministero dei trasporti (questioni nazionali). L'incontro deve svolgersi entro 5 giorni dalla richiesta.
- c) Se anche questo non viene concesso o non sortisce risultati positivi per la vertenza si potrà proclamare lo sciopero.
- d) Lo sciopero potrà avvenire dieci giorni dopo la proclamazione, ma non potrà essere concomitante con un'altra agitazione in atto nello stesso "bacino d'utenza"(*) anche se proclamato da altre organizzazioni sindacali.
- e) Per lo stesso bacino d'utenza, per la regola della "rarefazione oggettiva", gli scioperi devono essere effettuati con una distanza di 10 giorni l'uno dall'altro anche se proclamati da organizzazioni e con motivazione diverse.
- f) Nella medesima vertenza il primo sciopero potrà avere una durata non superiore alle 4 ore; il secondo 8 ore e solo il terzo potrà riguardare l'intera giornata, ma con limitazioni:
 - nel trasporto ferroviario, devono essere assicurati servizi adeguati nelle fasce orarie di massima utenza dei pendolari (6-9, 18-21), secondo i volumi normalmente offerti a tale settore di utenza. Devono essere garantiti i treni a lunga/media percorrenza nella misura minima di tre coppie di treni al giorno sulle principali direttrici Nord-Sud ed Est-Ovest, una almeno delle quali della categoria Intercity o Eurostar. Tali treni dovranno essere garantiti fino all'arrivo alla stazione di destinazione.
 - nel trasporto aereo dovranno essere garantiti i voli in partenza nelle fasce orarie 7-10 e 18-21, nonché, anche al di fuori delle fasce orarie, un volo intercontinentale in partenza per continente e i collegamenti con le isole
 - nel trasporto locale (bus-metrò) esistono "fasce orarie di garanzia" (tre bore al mattino e tre ore la sera) in cui è vietato scioperare, in genere corrispondenti alle ore di maggior utilizzo del mezzo pubblico cittadino (esempio a Milano lo sciopero di 24 ore ha le seguenti modalità - si potrà scioperare dalle 8,45 alle 15,00 e dalle 18,00 al termine del servizio).
 - nelle attività di supporto al trasporto ferroviario e aereo devono essere garantiti un numero minimo di lavoratori (deciso dalle parti datoriali) che spesso supera il numero stesso di lavoratori in normale servizio.
- g) In ogni caso lo sciopero non potrà durare più di 24 ore e dovrà avere caratteristica continuativa (salvo le fasce di garanzia), quindi, è vietato lo sciopero a "scacchiera".
(*) dato che il "bacino d'utenza" del trasporto ferroviario e il trasporto aereo è l'intero Paese, treni e ferrovie non possono scioperare contemporaneamente nel medesimo giorno
- h) Esistono interi periodi di franchigia in cui è vietato scioperare:
 - dal 18 dicembre al 7 gennaio;
 - dal 24 aprile al 2 maggio;
 - dal 27 giugno al 4 luglio;

- dal 27 luglio al 5 settembre;
- dal 30 ottobre al 5 novembre;
- dal giovedì precedente al giovedì successivo alla Pasqua;
- dal terzo giorno precedente al terzo giorno che segue le consultazioni elettorali nazionali, europee e regionali, le consultazioni referendarie nazionali;
- dal giorno precedente al giorno successivo alle elezioni politiche suppletive o alle elezioni regionali ed amministrative parziali per le sole aree interessate.

i) I Prefetti e il Ministero dei Trasporti potranno limitare, differire o revocare uno sciopero, anche se regolare, per i motivi più disparati (spesso pretestuosi) che vanno dall'ordine pubblico all'eccessiva concentrazione di scioperi.

j) La Commissione di garanzia dell'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali, istituita dall'art. 12 della Legge 12 giugno 1990 n. 146 (come modificata dalla legge n. 83/2000) è una Amministrazione "indipendente" composta da nove membri designati dai Presidenti della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica tra esperti in materia di diritto costituzionale, di diritto del lavoro e di relazioni industriali e nominati con decreto del Presidente della Repubblica. Essa vigila sul rispetto della normativa e dispone sanzioni economiche ai soggetti sindacali e ai singoli lavoratori che la violano, ma in molti casi da anche giudizi e arbitrarie interpretazioni di merito sulle vertenze, sulla condotta delle OO.SS. durante le procedure di raffreddamento e conciliazione. La commissione negli ultimi anni ha reinterpretato la legge sullo sciopero in senso restrittivo, autonomamente e senza passare dal Parlamento. Avverso le delibere della Commissione, che hanno il fine di revocare gli scioperi, è possibile presentare ricorso, ma solo dopo il ritiro dell'agitazione stessa.

k) Le sanzioni per le OO.SS. che violano le disposizioni di legge vanno da 2500 a 25.000 € ca. Per i lavoratori, invece, da un minimo di 250 ad un massimo di 500 Euro ca. per ogni giorno di sciopero fuori dalle regole. In più, i lavoratori, possono essere denunciati penalmente per "interruzione di pubblico servizio", precettati e sanzionati amministrativamente da Prefetti e Ministero, perseguiti e sanzionati disciplinarmente dalle aziende.

Il risultato che per ogni settore è consentito scioperare quasi una volta al mese, al massimo per una giornata e comunque, viste le restrizioni, con effetti marginali.

Da tempo le associazioni datoriali, i sindacati confederali e i partiti politici discutono su come vietare totalmente lo sciopero nei servizi di pubblica utilità, puntando allo "sciopero virtuale".

Nell'inverno tra il 2003 e il 2004 i lavoratori del Trasporto Pubblico Locale dell'ATM di Milano bloccarono spontaneamente il servizio per 5 giorni. Poi la protesta si allargò per tutta Italia.

Sulla testa dei circa 4000 Tranvieri Milanesi ancora oggi pendono: una denuncia penale per interruzione di pubblico servizio, una sanzione amministrativa da parte del Prefetto, 3 procedimenti disciplinari da parte dell'azienda, alcune richieste di risarcimento da parte di alcune associazioni di consumatori e di singoli.

IN ITALIA, PER I LAVORATORI DEI TRASPORTI CON LA LEGGE 146 E CON L'INTERPRETAZIONE CHE NE FA LA COMMISSIONE DI GARANZIA, IL DIRITTO ALLO SCIOPERO E' DIVENTATO UN DIRITTO "NEGATO".

Il diritto di sciopero è lo strumento democratico del lavoratore per rivendicare qualsiasi altro diritto ed è assolutamente necessario organizzare il fronte più ampio possibile per riconquistarlo.

A.L.Cobas-Cub Trasporti

19 novembre 2007 - segnalato da www.obiettivo.info/FabioNews