



Or .S.A.

Organizzazione Sindacati Autonomi e di base

SETTORE FERROVIE

SEGRETERIA GENERALE 00185 Roma, Via Magenta n.13 Tel. 06/4456789 Fax 06/44104333
Sito internet: www.sindacatoorsa.it e-mail: sg.orsaferrrovie@sindacatoorsa.it

Roma, 12 Ottobre 2009
Prot. n° 153/S.G./Or.S.A.

Ecc.mo Signor Presidente della Repubblica
Sen. Giorgio Napolitano
Palazzo del Quirinale
00187 Roma

Ecc.mo Signor Presidente,

è di questi giorni una nota del Suo Ufficio con cui si evidenzia che il Presidente della Repubblica *“Sta dalla parte della Costituzione”*.

Non abbiamo mai avuto dubbi e la nostra non è piaggeria.

Del resto, non potrebbe essere diversamente, poiché i principi costituzionali esprimono valori e come tali debbono trovare attuazione concreta nell'ordinamento, prescindendo da convenienze di natura politica, economica o sociale.

La Carta Costituzionale indica i principi e le regole fondamentali della convivenza, che tutti i cittadini assumono, con onori ed oneri, con benefici e svantaggi.

La ragione per cui ci rivolgiamo a Lei è collegata all'esercizio del diritto di sciopero, riconosciuto e sancito dall'art. 40 della Costituzione.

In proposito, la Legge 146/90 e le successive modifiche, unitamente agli accordi tra le parti o alle regolamentazioni provvisorie, nonché alle delibere della istituita Commissione di Garanzia, hanno, da una parte, assicurato l'effettuazione di servizi minimi anche durante lo sciopero - vietando l'adesione alla protesta ad una corrispondente quota di lavoratori - e, dall'altra, hanno costruito un complesso reticolo normativo, a maglie molto strette, che di fatto rende difficoltoso proclamare ed effettuare scioperi senza incorrere in violazioni; cosicché il lasso di tempo per poter indire un'azione di sciopero *“regolare”*, ossia senza prestare il fianco alle censure della Commissione di Garanzia, ammonta a uno o più mesi.

Tuttavia, neanche il corretto adempimento delle regole e dunque il superamento del predetto reticolo sembra, ultimamente, essere condizione sufficiente per poter esercitare il diritto di sciopero.

Basti pensare che, nell'ultimo anno, la nostra Organizzazione - particolarmente presente nel settore ferroviario - ha proclamato sette scioperi nel pieno e totale rispetto della legge, degli accordi (validati anch'essi dalla Commissione) e, finanche, degli orientamenti interpretativi espressi dalla medesima Commissione, garantendo, ovviamente, l'effettuazione di tutti i treni previsti dalle norme in occasione di scioperi.

Ebbene, la nostra O.S. è stata destinataria di ben sei **ordinanze del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti** volte ad impedire o limitare pesantemente le azioni di sciopero, seppur perfettamente conformi alla legge, norme, regole, ecc..

Alla fine, abbiamo effettuato un solo sciopero.

Nessuno degli interventi in questione è coinciso con i gravi motivi di ordine pubblico o di pericolo indicati nell'articolo 8 della Legge 146/90. Del resto, la nostra O.S. è particolarmente sensibile a tali aspetti, tanto che, di iniziativa, nell'ultimo sciopero indetto per i giorni 10-11 Ottobre 2009, aveva escluso la Regione Sicilia per i noti fatti luttuosi legati all'evento alluvionale di Messina. Ciò nonostante, una nuova, puntuale, ordinanza ha colpito anche quest'ultimo sciopero, dimezzandone la durata e confinando la protesta al periodo notturno con l'effetto di neutralizzarne la deterrenza e l'efficacia, al punto che gli stessi lavoratori ci hanno chiesto di spostarlo in altra data e fissare nuovamente uno sciopero di 24 ore.

In questa circostanza, come nelle precedenti, siamo in presenza di un atto palesemente scorretto, prevaricatorio e, per certi versi, strategico contro la nostra O.S., la cui libertà di organizzarsi, garantita dall'art. 39 della Costituzione, viene ostacolata in concreto con ordinanze inibitorie che, per l'appunto, intervengono non solo in momenti topici delle vertenze, ma anche pochi giorni prima dello sciopero, negando così la possibilità di spostarlo, a breve ed efficacemente, senza dover attendere un altro mese; ciò accade in presenza di ragioni rilevabili invece con largo anticipo, come in questo caso.

L'analisi della vicenda non può condurre ad altre conclusioni.

Ad inizio settembre, un sindacato del trasporto aereo (l'UGL) ha sovrapposto, per la stessa giornata dell'11 ottobre, un proprio sciopero alla protesta indetta un mese prima dalla nostra O.S..

La Legge 146/90 - art. 2.2 e art. 13 c.1 lettera e) - nonché gli accordi o le regolamentazioni provvisorie prevedono chiaramente il divieto di concentrare e proclamare scioperi in concomitanza di azioni già indette nel medesimo settore dei trasporti. In particolare, per quanto riguarda il trasporto aereo, il **Divieto di scioperi concomitanti** è espressamente previsto nell'art. 12 della regolamentazione del settore.

A fronte di tale vistosa violazione, immediatamente rilevabile, la Commissione di Garanzia, incredibilmente, non è intervenuta sullo sciopero dell'O.S. UGL, cosicché, altre OO.SS. del

trasporto aereo, hanno ritenuto di poter sovrapporre propri scioperi sulla medesima giornata dell'11 ottobre, ma anch'essi indetti in aperta violazione delle regole.

Di conseguenza, la concomitanza di tali scioperi è divenuta ancora più vistosa ed evidente, ma la Commissione di Garanzia è rimasta silente, mentre il Ministero, a ridosso dello sciopero, ha dapprima trasmesso un "invito a desistere" a tutte le OO.SS. proclamanti e, successivamente - nonostante i reiterati chiarimenti, le spiegazioni e le proteste, scritte e orali, espresse dalla nostra Organizzazione - ha dimezzato la durata dello sciopero Or.S.A., lasciando inalterato lo sciopero di 4 ore irregolarmente indetto dall'O.S. UGL la quale, addirittura, non l'ha nemmeno effettuato.

E' del tutto evidente che un intervento inibitorio del Ministero rivolto agli scioperi del trasporto aereo irregolarmente indetti, avrebbe rimosso la concomitanza dello sciopero in più settori dei trasporti, assicurando l'esercizio del diritto di sciopero alla nostra O.S. e ai lavoratori rappresentati, poiché tale diritto veniva esercitato nel pieno e completo rispetto della legge così come tutelato dalla nostra Carta Costituzionale.

Episodi come quello descritto rischiano di incentivare "l'ingiallimento" dei sindacati, specie se poco rappresentativi, poiché essi potrebbero ricevere vantaggi dalle aziende se disposti ad utilizzare proclamazioni ad-hoc in modo da bloccare l'azione sindacale di altre OO.SS..

Tuttavia, il problema che intendiamo porre maggiormente è il ribaltamento della iniziale condizione che ha portato a regolamentare lo sciopero con la Legge 146/90. Infatti, se le norme legislative - brutalizzando il concetto - dovevano servire per evitare che il cittadino divenisse "ostaggio degli scioperanti", costringendo le aziende a cedere alle loro richieste, l'attuazione della Legge e la sua progressiva applicazione, sempre più stringente e impropria, ha finito, di converso, con l'alterare i processi di rappresentanza sindacale all'interno delle aziende del trasporto, le quali, potendo contare sull'azzeramento di fatto del conflitto sindacale, selezionano gli interlocutori a loro più congeniali e ghezzano gli altri.

Non è un caso se all'approssimarsi di questo sciopero il Gruppo FS ha, in concreto, interrotto le relazioni industriali con l'Or.S.A., attraverso convocazioni separate rispetto a tutte le altre OO.SS., tentando di isolare in tal modo la nostra Organizzazione.

Ancor più grave e significativo è il fatto che, mentre il Ministero attivava le procedure inibitorie (art. 8, legge 146/90) ed emetteva ordinanze in cui l'alta rappresentatività dell'Or.S.A. veniva utilizzata per pronosticare i gravi effetti dello sciopero e giustificare quindi il proprio intervento, nello stesso momento, l'azienda di trasporto interessata, cioè il Gruppo FS, ignorando la nostra disponibilità al confronto, stipulava ulteriori accordi con altre OO.SS.; accordi riguardanti i medesimi settori lavorativi su cui il Ministero certifica l'alta rappresentatività dell'Or.S.A. e interessanti proprio gli argomenti oggetto della vertenza in corso e, in particolare, l'accordo 15 maggio 2009 non sottoscritto e non condiviso dall'Or.S.A.

Ma le dinamiche che si innescano sono ancora più perverse.

L'impossibilità di esercitare un'adeguata e tempestiva pressione sindacale (è di giugno 2009 il precedente intervento inibitorio del Ministero) ha consentito alla società Trenitalia (Gruppo FS) di attuare l'accordo contestato dall'Or.S.A. nei nuovi turni di lavoro introdotti a metà giugno; accordo che prevede modifiche al CCNL e al Contratto Aziendale di cui Or.S.A. è parte stipulante.

Tra i motivi del dissenso espressi dalla scrivente, figura al primo posto la sicurezza dell'esercizio e dei lavoratori che, a nostro avviso, non è stata adeguatamente tutelata.

Non potendo attivare altre iniziative, su nostra indicazione, i lavoratori si sono opposti, rifiutando l'applicazione dell'accordo in questione, ma sono stati oggetto di pressioni, ritorsioni e minacce di ogni genere, con l'effetto di spingere a desistere la larga maggioranza di essi, al punto che il sindacato ha ritenuto di adire il Giudice del Lavoro per chiedere la cessazione di tali condotte aziendali, con la speciale e veloce procedura di cui all'art. 28 della Legge 300/70. Paradossalmente, ignorando gli immensi impedimenti all'espletamento di un "normale" conflitto sindacale nel settore dei trasporti, il Giudice ha soprasseduto alla questione posta, ritenendo che l'ambito di intervento dell'O.S. dovesse essere circoscritto a quello sindacale (ossia alle azioni di sciopero) e non legale, sostenendo che l'azione legale può essere espletata come azione individuale dal singolo lavoratore, senza, tuttavia, considerare che la procedura ordinaria comporta tempi lunghi e inadeguati.

Non è finita, all'esito del ricorso, oltre alle pressioni, ritorsioni e minacce - che continuano, seppur in modo più accorto - la società ha aggiunto l'attività disciplinare contro i lavoratori che, nonostante tutto, proseguono nei comportamenti indicati dal sindacato; comportamenti che, si ribadisce, riguardano, per lo più la tutela e l'incolumità degli stessi lavoratori e la sicurezza dell'esercizio ferroviario.

A fronte di tale scenario, non possiamo registrare in silenzio l'intervento di neutralizzazione dello sciopero da parte del Ministero. La difesa in concreto di un diritto come quello allo sciopero, è un atto dal quale si sottraggono in tanti, troppi, e gli stessi organi di stampa appaiono sovente deboli sul tema.

La difesa del diritto di sciopero può essere un argomento impopolare, specie quando riguarda i servizi.

Non abbiamo altro che ricorrere all'aiuto delle Istituzioni; non possiamo che chiedere ausilio alla S.V., nella qualità personale ed istituzionale di garante dei principi costituzionali democratici, che proprio perché riguardano comparativamente i pochi, non per questo meritano minore tutela, ma richiedono maggiore sensibilità democratica.

Con deferenza e rispetto

Il Segretario Generale
(Armando Romeo)

