

# Così la nuova regolamentazione nei trasporti

**Più vincoli ora per il sindacato e per le aziende**

**Il documento firmato dalle parti e al quale aderiscono «di massima» gli autonomi - «Sanzioni politiche» per chi viola il codice**

ROMA — È stata battaglia fino all'ultimo: una parola in più o una in meno poteva compromettere il lavoro durato mesi. Ancora ieri pomeriggio ministro, sindacati e aziende si sono consultati freneticamente per mettere a punto alcune questioni ancora aperte. Ma alla fine, verso le 18, finalmente c'è stata la fumata «bianca»: nella sede del ministero dei Trasporti è stata siglata l'intesa per il nuovo codice di «regolamentazione» dei rapporti sindacali nel settore. È un lunghissimo documento che impegna tutti i sindacati (la Federazione unitaria, la Federtrasporti, la Cisl, le aziende private, il governo) a darsi precise regole di comportamento: i lavoratori disciplinano la propria azione di lotta, in modo da non penalizzare più l'utenza e le aziende accettano di fissare con esattezza come quando e dove si siederanno sul tavolo delle trattative, quanto dovranno durare le trattative e così via. Accettano, insomma, di regolare con precisione il proprio atteggiamento conflittuale, finora affidato solo alla buona volontà dei dirigenti. Ora il documento passerà alla verifica delle strutture sindacali di base.

Ma non è tutto. Sempre ieri al ministero dei trasporti sono arrivati i telegrammi dei più rappresentativi sindacati autonomi (quello dei marittimi, dell'aereo, del personale del trasporto aereo): anche loro dicono di «aderire in linea di massima al contenuto dell'intesa». Si aprirà una trattativa anche con loro, anche queste organizzazioni dovranno dotarsi di un proprio codice di comportamento (che dovrà essere simile a quello approvato ieri) nel più breve tempo possibile. Sembra insomma che le lunghe attese di fronte ai portuali, gli improvvisi «appiedamenti» dovuti agli scioperi selvaggi siano finiti. Probabilmente a far prendere questa decisione agli autonomi molto ha contribuito il fatto che la dichiarazione che il ministro ha fatto ieri mattina in una conferenza stampa e che accoglieva una precisa richiesta della federazione unitaria: «Il governo — ha detto Signorile — considera condizione sufficiente per interrompere i rapporti negoziali la non adozione di un codice di comportamento.

Tradotto vuol dire che il governo (e di conseguenza le aziende che gestiscono i servizi in concessione) non si siederanno più a trattare con chi non rispetta l'insieme delle regole varate ieri. Ma cosa prevede questo codice? Molti, presentando il documento — che era già conosciuto, nelle grandi linee — hanno insistito solo sulle limitazioni che d'ora in avanti avranno le agitazioni nei trasporti. È sicuramente un fatto importante che il sindacato abbia confermato la propria autoregolamentazione, varata tre anni fa, che l'abbia ampliata alla luce dell'esperienza, ma non è certo qui la novità.

Più che nella decisione di non effettuare le agitazioni a ridosso dei periodi di maggiore afflusso turistico (dicembre, luglio, agosto, sotto Pasqua), più che l'impegno a evitare agitazioni in più settori (in modo da non bloccare contemporaneamente i treni, le navi e gli aerei), più che l'obbligo dei 10 giorni di preavviso, tutte «regole» che la federazione unitaria da tempo rispetta, conta quella parte del documento che regola l'iter contrattuale. Nel documento è scritto esplicitamente che d'ora in avanti le piattaforme contrattuali dovranno essere presentate quaranta giorni prima della loro scadenza ed entro un mese le aziende dovranno iniziare le trattative. Se si constaterà l'impossibilità di procedere al negoziato, interverrà la mediazione del governo. C'è un termine massimo per la conclusione delle vertenze: sessanta giorni. Non è un fatto da poco: molto spesso, e c'è la recente esperienza dei ferrovieri a ricordarlo, le categorie sono state costrette a ricorrere agli scioperi solo per costringere le controparti a avviare il confronto. La stessa procedura, ovviamente con tempi molto più brevi, ci sarà anche per le vertenze locali.

Più che i singoli aspetti dell'intesa comune, conta il senso generale dell'iniziativa. «Non so se cambierà tutto nel giro di pochi giorni», è ancora Signorile, «ma certo è già cambiato il clima». Gli faranno eco i sindacati: «Con questa iniziativa non proviamo un'impulsione, ma un impegno. Le aziende, se vogliono incidere con il proprio comportamento sui trasporti: dai vigili del fuoco ai doganieri, fino ai rifornitori di carburante.

Stefano Bocconetti



ROMA — Stretta di mano finale tra Signorile, Lama, Marini e Benvenuto

E per chi non rispetta le regole? È stato forse questo uno dei punti più delicati della vicenda. L'accordo si è trovato su questo: le sanzioni saranno di carattere «politico», per usare l'espressione del ministro. Ci sarà, insomma, una pubblica denuncia (si pensa a fare apparire un documento di denuncia della violazione su almeno tre giornali a carattere nazionale). Un «metodo all'inglese», ha aggiunto Signorile, «che forse a qualcuno potrà apparire insufficiente, ma lo credo che possa bastare a far desistere le aziende o le organizzazioni sindacali da comportamenti scorretti». Se durante il negoziato uno dei soggetti denunciati «atteggiava un non confidante ai fatti della controparte, una figura «ai di sopra di tutti» designata d'intesa dal sindacato e dall'azienda — deciderà come e dove rendere pubblica la violazione.

ANCORA, nel documento c'è l'impegno delle aziende a dotarsi di propri uffici sindacali, anche periferici (quante agenzie locali si privilegiarono «in finito» perché non si sa chi deve decidere?), c'è l'impegno, in particolare delle Ferrovie, a verificare il proprio regolamento per renderlo compatibile con la disponibilità del sindacato ad arrivare ad un codice di autoregolamentazione anche per quelle categorie che possono incidere con il proprio comportamento sui trasporti: dai vigili del fuoco ai doganieri, fino ai rifornitori di carburante.

Più che i singoli aspetti dell'intesa comune, conta il senso generale dell'iniziativa. «Non so se cambierà tutto nel giro di pochi giorni», è ancora Signorile, «ma certo è già cambiato il clima». Gli faranno eco i sindacati: «Con questa iniziativa non proviamo un'impulsione, ma un impegno. Le aziende, se vogliono incidere con il proprio comportamento sui trasporti: dai vigili del fuoco ai doganieri, fino ai rifornitori di carburante.

Stefano Bocconetti

## Un codice in 5 capitoli per tutelare gli utenti

tenze e di dollari, nei limiti delle capacità aziendali, di sedi di confronto fornite di adeguati poteri decisionali. Le aziende forniranno anche agli utenti ogni possibile notizia sulle prevedibili interruzioni dei servizi.

**PREMESSA** — Nella premessa vengono affrontate alcune questioni «di principio». In sostanza le parti riconoscono la specificità del settore, e da qui nasce la necessità di nuove relazioni contrattuali. C'è anche l'impegno che assumono sia i sindacati, sia le aziende «per mantenere più corretti ed efficaci rapporti per un miglioramento delle relazioni e per un più efficiente esercizio del servizio». Il protocollo — spiega ancora questa parte — si applica «al trasporto-persona, ferroviario, aereo, marittimo, urbano ed interurbano, gestione pubblica e privata».

**COMPORTEMENTO DELLE AZIENDE** — Questa parte del documento prevede l'impegno delle associazioni e delle aziende a intrattenere rapporti sindacali solo con le organizzazioni firmatarie dei contratti collettivi. «Limitando così di fatto — è scritto — forme di autonomia sindacale abbastanza diffuse nel territorio». Le società di gestione accettano anche di favorire forme di pubblicazione dei termini delle vertenze e di dollari, nei limiti delle capacità aziendali, di sedi di confronto fornite di adeguati poteri decisionali. Le aziende forniranno anche agli utenti ogni possibile notizia sulle prevedibili interruzioni dei servizi.

**AREE NEUTRE** — Queste norme sono dirette a ridurre al massimo i disagi per gli utenti. Percorreranno le confederazioni individuali e le altre categorie (vigili del fuoco, doganieri, etc.) che possono ostacolare il funzionamento del servizio e si adopereranno per dotare anche questi lavoratori dei codici di autoregolamentazione.

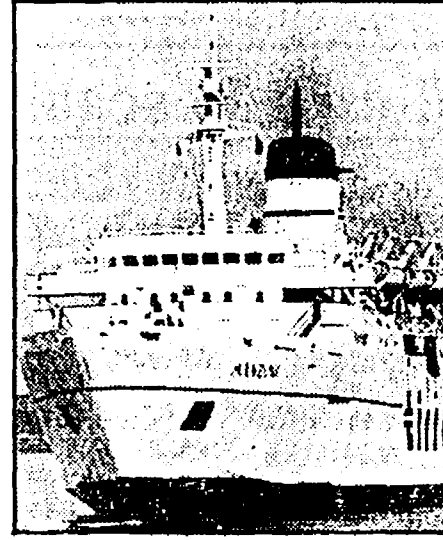
Le norme tecniche prevedono: la non effettuazione degli scioperi nei periodi di picco (le festività, il traffico (tutte le festività, le elezioni e così via) l'impegno ad evitare agitazioni in settori concomitanti (aerei, treni, navi) e a sospendere immediatamente le astensioni di scioperi «eventi eccezionali» di particolare gravità. La titolarità a dichiarare e sospendere gli scioperi sarà delle strutture nazionali, regionali, territoriali e aziendali a seconda del tipo di vertenza.

**NORME PATTIZIE** — Riguardano le procedure negoziali, di mediazione dei conflitti da inserire nella contrattazione collettiva. È prevista una precisa sequenza temporale per fornire scadenze sia ai lavoratori che alle aziende. Le organizzazioni dei lavoratori si impegnano a presentare le piattaforme rivendicative 40 giorni prima della loro scadenza. Le associazioni datoriali dovranno iniziare le trattative entro 30 giorni dalla presentazione del documento. Se si constatava l'impossibilità a proseguire il negoziato si «attuava un

recoconto alle sedi politiche competenti, che entro 3 giorni, dovranno dar luogo a interventi atti a rimuovere le difficoltà. Trascorsi 60 giorni dall'inizio del negoziato senza che si sia raggiunta un'intesa si ricorre al ministero del Lavoro o all'autorità «tradizionalmente competente nel settore» (il ministero della Marina mercantile per i marittimi). Per questa ulteriore mediazione c'è tempo altri trenta giorni. Entro quel periodo il contratto dovrà essere siglato.

Nelle vertenze che nascono per la mancata applicazione degli accordi, il negoziato deve avviarsi entro 15 giorni dalla denuncia di violazione. Trascorsi altri 15 giorni, si dovrà fare ricorso ad un'altra sede di conciliazione.

**NORME DI ATTUAZIONE** — Riguardano il ricorso ad una sede neutrale preventiva individualità di comune accordo, in caso di violazione delle norme. Il soggetto neutrale, accertata la violazione dei patti, provvederà a denunciare all'opinione pubblica il «violatore» (attraverso i giornali, comunità stampa, inserti tv, ecc.). Le sanzioni che riguardano i lavoratori sono invece demandate ai prossimi rinnovi contrattuali. Infine il ministero dei Trasporti si impegna a verificare l'effettiva applicazione dei codici di autoregolamentazione e dà tempestiva notizia pubblica dei comportamenti difformi.



## Lama: «Un atto che affronta un problema di democrazia»

**Positivi i giudizi anche degli altri sindacati Gorizia: «L'autoregolamentazione non serve»**

ROMA — Nessuno pensa a mettere il cappio alle lotte. Ti dirò di più: io credo che il conflitto sia il sale della vita, sia necessario alla democrazia. Con questo codice abbiamo fatto tutt'una cosa: abbiamo dato razionalità alle relazioni sociali nel settore. Donatella Turtura, segretaria della CGIL, ha in mano il documento finale con ancora scritte le mani che il ministro ha fatto ieri mattina in una conferenza stampa e che accoglieva una precisa richiesta della federazione unitaria: «Il governo — ha detto Signorile — considera condizione sufficiente per interrompere i rapporti negoziali la non adozione di un codice di comportamento.

zioni dei lavoratori e le aziende si siano date regole di comportamento per migliorare le relazioni sociali, che erano davvero arretrate. Questo codice, se correttamente applicato, dovrebbe ridurre, finanche stroncare, la conflittualità degli autonomi che tanto ha influito l'efficacia delle lotte dei lavoratori.

Ha appena finito di parlare quando Luciano Lama, segretario generale della CGIL, seduto al tavolo assieme al ministro ed ai rappresentanti delle aziende, chiede la parola. Anche lui vuole commentare brevemente il nuovo «codice» che si sta varando. Dice che a nessuno deve sfuggire la «deicità» della questione sulla quale oggi abbiamo stabilito delle regole di comportamento. Noi — continua — abbiamo affrontato una delle questioni più spinose per la democrazia: qual è il confine che esiste tra il rispetto dei diritti individuali e l'interesse sociale, l'interesse pubblico. È un confine labile, non è sempre il medesimo, ma cambia a seconda delle situazioni storiche, delle vicende. Proprio per questo il lavoro che abbiamo fatto acquista un significato che va ben al di

di della materia specifica che abbiamo regolamentato.

Lama, parlando degli impegni reciproci presi dal sindacato e dalle sue controparti per «razionalizzare i conflitti», ha sostenuto che molto dipende da come sarà attuato il codice. «Dipenderà se saremo e sarete capaci di fare scelte coraggiose se la regolamentazione diventerà concreta o resterà una speranza da realizzare. Ed ha fatto un esempio: nel documento c'è l'impegno delle aziende a non trattare con chi non si autoregolamenta. «Mi rendo conto che per molte aziende è un passaggio difficile, arduo, ma qui ci chiamiamo la credibilità dei nostri accordi». Lama ha voluto fare un'ultima considerazione: ciò che abbiamo siglato è soggetto a critiche, ci sono lacune ed è importante che tutti assieme abbiamo deciso di verificare da qui a breve la sua attuazione. Possono però restare margini di situazioni nelle quali il diritto pubblico in ogni caso deve essere rispettato. E lo credo che possano essere soccorsi da una forma di regolamentazione giuridica, che consenta carattere di obbligatorietà, penso a una riforma democratica

della preaccettazione che in situazioni eccezionali deve far prevalere l'interesse della società».

Analogo apprezzamento anche dagli altri dirigenti sindacali presenti alla trattativa. Silvano Veronesi, della UIL, ha sostenuto che il protocollo d'intesa «costituisce un buon risultato perché instaura un sistema di relazioni che privilegia non lo scontro ma la conciliazione». Sulla stessa linea, Franco Marini, numero due della Cisl. Anche lui ha apprezzato il lavoro del ministro e, per quanto riguarda le procedure, ha chiesto «una verifica che può essere fatta anche utilizzando lo strumento dei rinnovi contrattuali».

C'è anche chi però non è soddisfatto dei risultati raggiunti. È il ministro Gorizia. Dalle sue parole comunque traspare che più che dissenso sui contenuti di lui non sta bene il metodo del consenso. Dice Gorizia: «Lo sciopero non può essere considerato materia di contrattazione (P. n.d.r.); i fatti dimostrano che l'autoregolamentazione non ha dato risultati. Da qui la necessità di arrivare magari a leggi che regolamentino la materia. E perché non abolire anche il sindacato?»

## Traghetti, da oggi gravi ritardi. Ecco il calendario dei disagi

**Fino a venerdì la Federmar-Cisal bloccherà per 10 ore le partenze da tutti i porti Ieri un'altra giornata di forti difficoltà a Fiumicino - Aerei e treni, che succede**

ROMA — Le agitazioni previste per oggi e i prossimi giorni sono davvero all'insegna della precarietà: la più grave è forse quella dei traghetti, che rischia di mandare a monte molti progetti di vacanza. Ieri il presidente della Federmar-Cisal, promiscuo che, da tutti i porti, le partenze saranno posticipate di dieci ore, ma le Capitanerie hanno precisato che il ritardo reale sarà di almeno dodici ore. Sempre ieri si è diffusa in Sicilia la notizia che — almeno per quanto riguarda la Siremar — nei singoli scali non vi sarà alcun preavviso e che l'astensione dal lavoro potrà essere decisa a passeggeri, merci e auto già imbarcati. Vediamo comunque in dettaglio il calendario dei disagi.

**TRAGHETTI** — Durerà quattro giorni, a partire da oggi, lo sciopero dei marittimi autonomi, proclamato dalla Federmar-Cisal. Tutti i collegamenti con le isole a mezzo traghetto — saranno fino a venerdì quantomeno ritardati di 12 ore. È quanto ha

dichiarato ieri Giuseppe Auricchio, attenuando l'impatto di un'agitazione che era stata preannunciata a gatto selvaggio (a scacchiera, senza preavviso, nei vari porti italiani). Il contratto dei marittimi è scaduto da 6 mesi. È rientrato, invece, il previsto sciopero di oggi dei portuali.

**AEROPORTI** — I passeggeri in partenza, arrivati in transito da Fiumicino hanno

ieri vissuto un'altra giornata di disagi. È continuata, infatti, l'agitazione dei lavoratori iscritti al sindacato autonomo Sanga, concentrati nelle operazioni di carico e scarico bagagli. Nessun volo cancellato, dunque, ma ritardi che si sono accumulati nel corso della giornata, passando dai 30 ai 50 minuti sulle rotte in partenza. Arrivano, invece, da Fiumicino hanno

vando fino alle due ore o tre sulle grandi rotte dell'Italia. I voli nazionali hanno avuto rinvii più contenuti. Su tutti gli aeroporti, o meglio su tutti i viaggi aerei, pesano minacce più consistenti: da ieri è stato proclamato lo stato di agitazione di assistenti al volo e tecnici di volo, da venerdì 20, forme di lotta potrebbero essere decise dai piloti. Tutte e tre le categorie hanno il contratto scaduto da settembre '83 e hanno in piedi la vertenza aziendale. Se entro la settimana, dunque, non si arriverà a positive definizioni, il traffico aereo potrebbe restare paralizzato. Piloti e tecnici di volo hanno venerdì prossimo un incontro per il contratto.

**TRENI** — È il comparto più tranquillo, ma anche affollatissimo. Tuttavia anche qui gli autonomi della Fisas-Cisal hanno preannunciato 24 ore di agitazione su tutto il territorio nazionale, dalle ore 21 del 27 luglio alla stessa ora del 28 luglio. Ma ieri Signorile ha promesso di convocarli prima di quella data.

## Si fermano i casellanti sulla Milano-Serravalle

MILANO — Anche il personale in servizio sulle autostrade minaccia agitazioni nel periodo estivo. Scenderanno in sciopero infatti i lavoratori della autostrada Milano-Serravalle nel tratto tra il capoluogo lombardo e Tortona. Non saranno solo i casellanti, cosa che non creerebbe eccessive difficoltà agli utenti dell'autostrada ma anche gli addetti ai servizi di emergenza, che invece potrebbero creare disagi non indifferenti. Le ragioni della protesta sono nel mancato rinnovo del contratto di lavoro. Ecco il calendario degli scioperi articolati che saranno messi in atto fino a settembre. Venerdì 27 luglio, l'astensione dal lavoro avverrà dalle 18 alle 24; il 28 e il 30 luglio, il primo e il 27 agosto e il 3 settembre dalle sei alle dieci; il 29 luglio, il 26 agosto e il 2 settembre, dalle 18 alle 2 del mattino del giorno dopo.

talvolta costituite espressamente in funzione dell'organizzazione di uno sciopero estemporaneo, la pubblicazione di un comunicato sul sito quotidiano nazionali può costituire addirittura una forma di pubblicità gratuita e quindi un incentivo alla trasgressione del codice di regolamentazione. Invece che una punizione come dovrebbe essere nelle intenzioni delle parti firmatarie dell'accordo. Non c'è dubbio che sul piano contrattuale non possono essere efficaci le previste sanzioni che colpiscono i singoli aderenti allo sciopero illegittimo, ma la riforma legislativa della preaccettazione ben potrebbe prevedere, da un lato l'abolizione della sanzione penale a carico dei trasgressori, dal

Il problema della regolamentazione dello sciopero nei servizi pubblici essenziali può e deve essere affrontato su diversi piani: è necessario stabilire un piano contrattuale, perché sarebbe improrogabile qualsiasi intervento su cui non ci fosse il consenso delle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative, ma alcuni nodi (si pensi ad esempio alla riforma dell'istituto della preaccettazione) non possono essere sciolti sul piano legislativo.

L'accordo siglato ieri tra i rappresentanti dei lavoratori, delle aziende, e del governo, costituisce un importante passo avanti nella giusta direzione, e soprattutto secondo il giusto metodo: quello appunto della contrattazione e della costruzione del più ampio possibile consenso delle parti sociali interessate. Ma sarebbe un errore pensare che ogni problema si risolva con una definitiva soluzione.

È possibile qui soltanto accennare a quelli che appaiono come i tre principali problemi ancora aperti, e che dovranno essere affrontati sul piano contrattuale e su quello legislativo:

**1** Il problema della rigorosa delimitazione e regolamentazione del ricorso alla «preaccettazione», oggi riservato alla discrezionalità del prefetto, è soltanto a qualsiasi controllo democratico: logica vorrebbe, ad esempio, che gli interventi urgenti in materia di servizi

pubblici di rilevanza comunale o regionale fossero affidati rispettivamente all'autorità amministrativa comunale e regionale (ma è di questo il governo a limitare corrispondentemente il potere dei prefetti).

**2** Il problema dell'individuazione e applicazione delle sanzioni più efficaci contro coloro che trasgrediscono il codice di regolamentazione dello sciopero nei servizi pubblici essenziali; non si può non rilevare, a questo proposito, come le sanzioni cosiddette «politiche», previste nell'accordo odierno, possano risultare inefficaci o addirittura controproducenti (per alcune formazioni parasindacali,

l'altro lato l'istituzione di una sanzione civile (ad esempio una trattenuta pari al doppio o al triplo della retribuzione corrispondente al periodo di sciopero illegittimo) a carico dei trasgressori.

**3** Resta infine ancora da definire — ed è problema di grande rilievo teorico e pratico — l'ambito dei servizi pubblici «essenziali», e quindi l'ambito di applicazione della regolamentazione dello sciopero e di intervento amministrativo contro gli scioperi illegittimi. È infatti di essenziale importanza sul piano sindacale evitare che limitazioni giustificate nei settori dei servizi pubblici essenziali vengano estese «per analogia» a

## Ma ora ci sono altri problemi che vanno risolti

settori diversi (quali ad esempio quelli dell'industria manifatturiera). E d'altra parte è evidente che l'area dei servizi pubblici essenziali non coincide con l'area dei servizi di trasporto ma non può essere più ampia coinvolgendo anche altri servizi di vitale importanza per il funzionamento del tessuto produttivo e della società civile. Anche su questo problema il discorso non può che considerarsi ancora aperto e non può investire anche la questione della riforma della preaccettazione, oggi non limitata ai servizi pubblici essenziali, ma che deve essere opportuno che in futuro tale limitazione venga introdotta.

Pietro Ichino