



Unione Sindacale di Base

Salvini e la Commissione di Garanzia all'attacco del diritto di sciopero. Se ne sono accorti anche Landini e Bombardieri



Nazionale, 14/11/2023

La legge che limita il diritto di sciopero, la più restrittiva in Europa, grava sui lavoratori di questo paese da più di 30 anni ma i segretari confederali ne prendono atto soltanto in questi giorni. Di fronte ai richiami della Commissione di Garanzia, che invita Cgil e Uil a rimodulare il loro sciopero nazionale dei trasporti del prossimo 17 novembre, e alle esternazioni ancora più gravi del ministro Salvini contro gli scioperi tout court, Landini e Bombardieri sembrano aver riscoperto l'importanza del diritto di sciopero.

La Commissione di Garanzia sulla legge 146 nel corso di questi decenni ha ampiamente abusato dei suoi poteri, stabilendo arbitrariamente regole e vincoli che hanno ulteriormente irrigidito e fortemente ridotto la libertà di sciopero in molti settori, in particolare nei trasporti. Ed è proprio su queste limitazioni, decise unilateralmente, che la Commissione di Garanzia ha subito in tribunale la prima condanna rispetto ad una sua delibera restrittiva adottata riguardo il trasporto locale.

Tutto ciò è avvenuto, però, con l'avallo di Cgil, Cisl e Uil, che hanno sistematicamente condiviso la gabbia sempre più fitta di regole via via introdotte per limitare la capacità di lotta dei lavoratori. Ed è proprio sulla base di queste regole, non definite per via parlamentare e quindi sostanzialmente illegittime, che la Commissione invita oggi le organizzazioni sindacali che hanno promosso lo sciopero del 17, Cgil e Uil, a rimodularlo, spronandole a tenere conto dei criteri della rarefazione e della necessità di prevedere una procedura di raffreddamento.

Solo poche settimane fa, era il 29 settembre, il ministro Salvini era intervenuto, senza nemmeno consultare la Commissione, per imporre una riduzione dello sciopero nazionale del trasporto locale indetto da USB, imponendo ulteriori criteri di limitazione: la concomitanza della Ryder Cup che, pur essendo un evento che si teneva nella sola città di Roma, è stato utilizzato come espediente per limitare uno sciopero nazionale.

Come è sempre accaduto in questi anni, Cgil e Uil si sono girate dall'altra parte, convinte probabilmente che la legge valesse solo per il sindacalismo conflittuale e che mai le avrebbe riguardate. Oggi la doccia fredda.

Questo sostanziale e prolungato disinteresse verso la difesa dell'unico vero strumento di cui dispongono i lavoratori per far valere i propri diritti, che spesso coincidono con quello degli utenti, ha spronato la Commissione ad abusare sempre più dei suoi poteri ed ora sembra aver dato la stura a Salvini per costruire la sua campagna elettorale alle europee contro il diritto di sciopero.

Le motivazioni addotte in questo caso dalla Commissione di Garanzia si riferiscono al carattere dello sciopero indetto da Cgil e Uil che, secondo il parere della Commissione, non sarebbe uno sciopero generale e ricadrebbe pertanto sotto le clausole previste per gli scioperi nazionali di categoria. La Commissione si arroga ancora una volta il ruolo tutto "politico" di valutare il carattere degli scioperi ed esercita una funzione che non gli compete. Sono anni che la contestiamo e ne chiediamo lo scioglimento, giacché le uniche garanzie che protegge sono quelle a difesa dei padroni. Ed è una buona notizia che oggi anche qualcun altro se ne accorga.

La partita, però, è destinata a non esaurirsi nella vicenda dello sciopero di venerdì. All'orizzonte si preparano attacchi assai più insidiosi che mirano rendere ancora più tortuoso il percorso per indire le agitazioni, magari arrivando ad assegnare a Cgil, Cisl e Uil il monopolio della titolarità ad indire gli scioperi, sottraendolo definitivamente ai lavoratori. Qualche giorno fa è infatti comparsa sui media la notizia di un imminente disegno di legge promosso dall'Agens, l'associazione datoriale del trasporto e dei servizi, per introdurre nuove misure di ulteriore limitazione del diritto di sciopero nei trasporti, tese a riservare il diritto di indire le agitazioni alle sole organizzazioni maggiormente rappresentative.

Il prossimo 24 novembre è stato indetto da USB uno sciopero nazionale del trasporto aereo sul rinnovo contrattuale degli handlers e il 27 novembre da USB e dal resto del sindacalismo conflittuale uno sciopero nazionale del trasporto locale su una piattaforma rivendicativa: due momenti fondamentali per contrastare questo pesantissimo attacco al diritto di sciopero in particolare nei trasporti.