

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIII LEGISLATURA —————

N. 4181

DISEGNO DI LEGGE

d’iniziativa dei senatori CÒ, RUSSO SPENA e CRIPPA

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 28 LUGLIO 1999

Norme sull’esercizio del diritto di sciopero nel settore
dei trasporti e sulla salvaguardia dei diritti della persona.
Modifiche alla legge 12 giugno 1990, n. 146

ONOREVOLI SENATORI. - L'insediamento del Governo D'Alema e lo spostamento degli equilibri politici verso una sponda moderata di centro, hanno dato alla campagna contro il diritto di sciopero una brusca accelerazione. Non possiamo dimenticare l'amarezza provata ascoltando il cronista di *France 2*, una delle maggiori reti pubbliche francesi, che ironizzava sul fatto che fosse proprio un governo di centro-sinistra, sotto la spinta degli stessi sindacati, a procedere alla riforma del diritto di sciopero in senso restrittivo. Ma quello che il cronista francese sottolineava essere un paradosso tutto italiano trova la sua ragion d'essere in ben precisi motivi politici.

Imbrigliare il diritto di sciopero nel settore dei trasporti è stato negli ultimi dieci anni l'obiettivo di una campagna sempre viva che ha trovato sostegno più o meno tacito tra le istituzioni, i partiti politici, le aziende e gli stessi sindacati. Riuscire a fotografare il quadro politico odierno in modo da rendere comprensibile perchè oggi e perchè un governo di centro-sinistra attui un tale progetto è impresa difficile. Vale la pena comunque di tentare al fine di sgombrare il campo da facili giudizi e faziose strumentalizzazioni che hanno per tutti questi anni caratterizzato il dibattito.

La campagna contro il diritto di sciopero inizia alla fine degli anni 1980, periodo in cui prende avvio in Parlamento la discussione sulla legge di regolamentazione del diritto di sciopero che diventerà la legge 12 giugno 1990, n. 146. Come ha scritto Aris Accornero in un articolo sul *Sole 24 ore*, a imprimere una svolta per il varo di questa legge fu un'insperata apertura degli stessi sindacati, e in particolare della CGIL, in crisi per l'accresciuto consenso che i sindacati extraconfederali stavano raccogliendo

nella scuola e, soprattutto, nei trasporti. Si poneva dunque il problema di trovare nuovi strumenti in grado di contrastare tali tendenze antagoniste che i processi di liberalizzazione già in atto nel settore dei trasporti non avrebbero fatto altro che rafforzare. La fine dei grandi monopoli e l'accelerazione dei processi di privatizzazione non potevano essere contrastate con politiche di concertazione senza perdere consenso tra i lavoratori. Dal punto di vista sindacale la spaccatura era piuttosto clamorosa perchè vedeva politiche sindacali concertative spingere verso un adeguamento a questi processi, e politiche sindacali antagoniste mobilitarsi per contrastarli in difesa dei diritti dei lavoratori. Il mondo del lavoro ha, infatti, subito e continua a subire un attacco a 360 gradi, che va dall'abbattimento del costo del lavoro al peggioramento delle normative, dalla perdita di posti di lavoro a un abbassamento degli *standard* di sicurezza, alle conseguenze della diminuzione della quantità e della qualità del servizio. Se possiamo assumere come dato di realtà nella valutazione dei cicli produttivi del settore dei trasporti l'effetto delle politiche liberiste della fine degli anni 1980, oggi non possiamo non considerarne la crescita esponenziale dovuta al forte radicamento del liberismo avvenuto nell'ultimo decennio soprattutto in questo settore. Ma le politiche liberiste in Italia e in Europa necessitano di un ridimensionamento della libertà dei lavoratori e questo spinge a riproporre con forza un nuovo patto sociale che possibilmente annulli la conflittualità. Nonostante i fattori socio-economici che l'hanno prodotta, la legge n. 146 del 1990 ha solo in parte risposto a quelli che definiremmo gli obiettivi occulti in quanto i sindacati alternativi hanno accresciuto il loro consenso, mentre

il dissenso alle politiche di concertazione è aumentato anche all'interno dei sindacati confederali. Contemporaneamente è venuto meno anche l'obiettivo palese: nella foga di voler strumentalizzare ad ogni costo il diritto alla mobilità dei cittadini nel giorno dello sciopero, si è «dimenticato» di assicurare nei giorni di non sciopero servizi più efficienti e sicuri che la liberalizzazione nel settore dei trasporti non è comunque in grado di garantire, come dimostra il fallimento di questo modello già da tempo adottato nel Regno Unito.

Oggi come allora, a sottolineare la necessità di intervenire sul diritto di sciopero è stata la CGIL, per bocca del suo segretario, Sergio Cofferati, seguito a ruota dai suoi omologhi della CISL e della UIL. Il dibattito che si è aperto ha visto esplodere contraddizioni insanabili che, unite alle valutazioni sulla gestione dei servizi pubblici, hanno reso la discussione, sotto certi aspetti, degna del migliore teatro dell'assurdo: si è confusa la rappresentanza con il diritto di sciopero, si è litigato su conciliazione e arbitrato, si è camuffato il raffreddamento delle vertenze e la non sovrapposizione degli scioperi con l'obiettivo di congelare il diritto di sciopero, si è proposto l'inasprimento delle sanzioni per lavoratori e organizzazioni sindacali, si è suggerito ingiustificatamente di aumentare i poteri della Commissione di garanzia. Il comune denominatore di tutte le posizioni era e resta la difesa dell'utente che, però, mai come in questo periodo ha avuto un carattere così clamorosamente strumentale.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione, onorevole Tiziano Treu, per porre fine a questo turbinio di polemiche ha rilanciato il «tavolo delle regole» con l'obiettivo di firmare entro la fine del 1998 un accordo per il settore. Ma tale obiettivo è stato solo parzialmente raggiunto visto che l'accordo del 23 dicembre 1998 non è stato sottoscritto proprio da quei sindacati che, pur rappresentativi, non si riconoscono negli schemi propri della concertazione.

Alla luce della storia recente del diritto di sciopero nel nostro Paese si rende dunque necessario un intervento legislativo che riequilibri gli effetti negativi nel settore dei trasporti dovuti alla strumentale applicazione di una legge, la legge n. 146 del 1990, il cui spirito non era certamente quello di reprimere il diritto di sciopero garantito dalla Costituzione, ma di regolamentarlo per contenere parimenti il diritto alla mobilità dei cittadini. Perché dunque è venuto meno l'intento del legislatore nell'applicazione della legge n. 146 del 1990? La distorsione è da ricercare nel ruolo avuto in questi anni dalla cosiddetta «Commissione di garanzia». La Commissione da organismo *super partes* è diventata sempre più un'istituzione pronta a raccogliere le istanze di aziende e sindacati maggiormente rappresentativi al fine di mettere fuori gioco i sindacati alternativi e le rappresentanze sindacali unitarie (RSU), e quindi di impedire ai lavoratori di intervenire sui processi di ristrutturazione. È con questo intento che la Commissione di garanzia si è di fatto sostituita alle parti proponendo delibere cogenti in sostituzione di accordi mancanti o ritenuti insoddisfacenti. Le numerose delibere di settore nel merito e per numero dimostrano l'avvenuta trasformazione della Commissione in un vero e proprio organo «legiferante». All'atto pratico, infatti, la Commissione interviene proponendo procedure di raffreddamento, indicando chi, come e quando può indire lo sciopero, imponendo servizi minimi indispensabili che rasentano la normalità del servizio. Ma se è vero che si gode concretamente del diritto di sciopero solo con l'astensione dal lavoro, le occasioni per poterne godere sono ormai così diradate nel tempo che tale diritto risulta conculcato. Si può senz'altro affermare che tra le categorie indicate nella legge n. 146 del 1990 i lavoratori dei trasporti sono stati tra i più colpiti, ed è proprio in questo che è da ricercare la necessità di un intervento legislativo che riordini complessivamente il tema del diritto di sciopero in questo specifico settore. Non possiamo non considerare che la cer-

tezza del diritto di sciopero afferisce la libertà sindacale e, di conseguenza, la negazione di tale diritto mette in discussione il senso stesso della democrazia.

Infine vogliamo fare un richiamo alla norma costituzionale a cui nel dibattito politico si fa riferimento per sostenere il diritto alla circolazione dei cittadini. Nel testo della legge n. 146 del 1990 si è sottolineata in ogni punto possibile la costituzionalità del diritto alla circolazione in riferimento all'articolo 16 della Carta costituzionale. Riteniamo una forzatura la lettura che se ne fa perchè evidentemente il quadro storico-politico che ha prodotto questa norma della Costituzione della Repubblica era quello di un Paese dove il diritto alla circolazione si contrapponeva alle restrizioni della libertà imposte da uno Stato fascista. Quindi, nel corso del dibattito in Parlamento sulle proposte di revisione della legge n. 146 del 1990 è nostra intenzione portare avanti anche questa battaglia di principio tanto più importante se contrapposta al diritto di sciopero che invece, senza ombra di dubbio, è sancito dalla Costituzione. E proprio per ribadire questa differenza, nel nostro disegno di legge faremo sempre riferimento alla mobilità dei cittadini che, seppure importante, è altro dal punto di vista costituzionale rispetto al diritto di sciopero.

L'obiettivo del presente disegno di legge è riportare la Commissione di garanzia a un ruolo oggettivo e neutrale. Per raggiungere questo obiettivo abbiamo usato il metodo prescrittivo: stabilire in maniera puntuale norme equilibrate che regolino, in una prospettiva che concorra a garantire l'utenza, la procedura di indizione dello sciopero, il suo svolgimento, l'individuazione dei servizi minimi e la riattivazione degli stessi. Conseguentemente, alla Commissione è affidato il compito di garante che vigila sul rispetto delle regole date e dà le eventuali valutazioni negative da cui scaturiscono i provvedimenti sanzionatori.

L'articolo 1 riguarda le norme di carattere generale sul contemperamento del diritto di sciopero con il diritto della persona alla

mobilità, contemperamento assicurato dall'individuazione dei servizi essenziali nel settore dei trasporti.

L'articolo 2 introduce i criteri di indispensabilità con cui individuare le prestazioni, secondo un orientamento che vuole privilegiare le cosiddette «fasce deboli» della popolazione (i lavoratori dipendenti, i pensionati e gli studenti) che utilizzano i mezzi pubblici di trasporto senza possibilità di alternative, e la tutela dei residenti delle isole al fine di garantire anche in caso di sciopero la continuità territoriale. Si è inoltre introdotto un criterio che, tenendo conto del fattore della concorrenza tra vettori, porti a individuare i collegamenti sulla base della effettiva copertura delle destinazioni; si è stabilito di applicare le misure dirette a garantire il contemperamento del diritto di sciopero con il diritto alla mobilità ai soli lavoratori le cui mansioni sono direttamente collegate all'erogazione dei servizi che hanno effetti immediati sulla mobilità degli utenti; si è stabilito di escludere il trasporto delle merci dai servizi indispensabili, eccezion fatta per l'approvvigionamento delle popolazioni delle isole come previsto all'articolo 6; infine, si è stabilito il principio per il quale tutta la procedura di indizione dello sciopero concorre a garantire l'utente.

Gli articoli 3 e 4 fissano le norme per l'indizione e lo svolgimento degli scioperi. Tutti i soggetti organizzati promotori di scioperi devono redigere, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge, un proprio codice di autoregolamentazione che fissi le modalità di indizione e di svolgimento (comma 3 dell'articolo 3). Tra queste vi è l'individuazione di due fasce giornaliere non superiori alle tre ore nei giorni feriali che, insieme ai criteri di indispensabilità indicati all'articolo 2, riteniamo essere una norma atta a rendere uniformi i suddetti codici. Il comma 5 dell'articolo 3, nell'ambito del criterio cardine delle fasce, stabilisce le necessarie eccezioni per l'individuazione dei servizi indispensabili che riguardano sia le aziende che operano preva-

lentamente nelle fasce previste nei codici di autoregolamentazione per gli scioperi a livello nazionale, sia le aziende del trasporto aereo. Nel primo caso si deve assicurare non più del 50 per cento delle prestazioni; nel secondo, si devono assicurare solo i voli nazionali in quanto gli altri sono da considerare sicuramente garantiti dai vettori concorrenti. Le altre norme degli articoli riguardano l'erogazione dei servizi indispensabili, il rispetto dei termini di preavviso, la comunicazione agli utenti dei modi e dei tempi di erogazione dei servizi indispensabili, la riattivazione al termine dello sciopero.

L'articolo 5 riguarda il comportamento delle imprese erogatrici del servizio durante lo sciopero e sancisce il divieto di ricorso al lavoro straordinario e di ricorso alla sostituzione del personale, il divieto di variazione della programmazione dei collegamenti in funzione delle fasce, nonché l'obbligo alla tempestiva diffusione dei dati sull'andamento dello sciopero. Una novità inserita in questo articolo è la decurtazione del prezzo del biglietto del 50 per cento il giorno dello sciopero (dalle ore 00.00 alle ore 24.00) per le astensioni dal lavoro superiori alle quattro ore, a titolo di risarcimento dell'utenza per i disagi subiti.

L'articolo 6 riguarda i servizi di trasporto da e per le isole e propone una serie di norme che garantiscono la continuità territoriale anche il giorno dello sciopero.

L'articolo 7 riguarda i tentativi di composizione del conflitto la cui responsabilità è affidata al Presidente del Consiglio dei ministri o, per delega, al Ministro dei trasporti e della navigazione, per le vertenze di carattere nazionale e interregionale, e al presidente della regione o, per delega, a un assessore, negli altri casi. Sono inoltre stabilite le modalità di convocazione degli incontri (almeno cinque giorni prima dello sciopero) e un'adeguata comunicazione degli esiti degli incontri al fine di scongiurare il cosiddetto «effetto annuncio». Per lo stesso motivo si impone ai sindacati la revoca

dello sciopero almeno quarantotto ore prima dell'inizio dell'astensione dal lavoro.

L'articolo 8 riguarda la precettazione dello sciopero prevista solo nel caso in cui non vengano rispettate le norme stabilite dal presente disegno di legge. Si lascia comunque ai soggetti promotori dello sciopero la possibilità di ricorrere al tribunale amministrativo regionale (TAR) qualora i provvedimenti siano ritenuti ingiustificati.

L'articolo 9 riguarda le norme sulla concomitanza e sulla rarefazione dello sciopero e mira ad impedire ai soggetti promotori dello sciopero la sovrapposizione, individuando i casi in cui le indizioni non avrebbero carattere concomitante.

L'articolo 10 riguarda lo sciopero generale del settore dei trasporti la cui regolamentazione segue lo schema indicato negli articoli 3 e 4, salvo modificarne i termini di preavviso e di durata a causa delle sue peculiarità.

L'articolo 11 modifica le funzioni della Commissione di garanzia di cui alla legge n. 146 del 1990 per quanto concerne il settore dei trasporti al fine di rendere organico il ruolo della Commissione rispetto alle novità introdotte nel settore di cui al presente disegno di legge. La Commissione è chiamata a valutare la conformità dei codici di autoregolamentazione alle norme stabilite dal disegno di legge; a valutare la condotta tenuta dalle aziende, dai lavoratori e dai soggetti promotori nell'applicazione delle procedure di indizione, comunicazione e svolgimento degli scioperi; a diffidare le amministrazioni o le imprese erogatrici dei servizi che adottino comportamenti in grado di determinare o di facilitare l'insorgenza di conflitti, quali la violazione di accordi firmati dalle parti o la violazione di contratti collettivi; a trasmettere ai Presidenti delle Camere, e per loro tramite al Governo e al Parlamento, gli atti e le pronunce di propria competenza. Tra i compiti più delicati della Commissione vi è quello indicato alla lettera c) del comma 1 dell'articolo 11, in cui si delinea il rapporto tra i soggetti promotori dello sciopero e la Commissione stessa. A

fronte di un parere di non conformità del codice di autoregolamentazione, i soggetti promotori dello sciopero dovranno presentare una nuova proposta alla Commissione che nel frattempo redigerà una proposta sostitutiva valida per un massimo di sei mesi.

La proposta sostitutiva della Commissione è destinata ad acquisire carattere definitivo solo se confermata con *referendum* dai lavoratori della categoria.

L'articolo 12 riguarda i periodi di franchigia, che sono individuati secondo le delibere adottate dalla Commissione di garanzia. Sono inoltre stabilite norme che congelano in questi periodi iniziative da parte delle aziende, rendendole perseguibili ai sensi dell'articolo 28 della legge 20 maggio 1970, n. 300, qualora non risultino concordate con tutti i rappresentanti dei lavoratori.

L'articolo 13 riguarda le sanzioni alle aziende. Quelle che operano a livello nazionale devono pubblicare su tre testate nazionali a grande tiratura la valutazione negativa della Commissione di garanzia, nonchè provvedere alla sua diffusione con uno *spot* pubblicitario su tre reti televisive nazionali; analogamente, quelle che operano a livello locale devono pubblicare la valutazione negativa su un quotidiano a livello regionale, nonchè provvedere alla sua diffusione con uno *spot* pubblicitario su una rete televisiva regionale. I comportamenti soggetti alla valutazione negativa (comma 2) sono individuati sulla base delle stesse norme contenute in questo provvedimento. Per le stesse violazioni sono inoltre considerati passibili di sanzioni pecuniarie anche i dirigenti preposti al settore o alle unità produttive e i legali rappresentanti delle amministrazioni e delle imprese erogatrici dei servizi. Una sanzione pecuniaria della stessa entità è comminata ai medesimi soggetti qualora essi adottino comportamenti che determinino o facilitino l'insorgenza dei conflitti in violazione di accordi o di contratti collettivi.

L'articolo 14 riguarda le sanzioni per i lavoratori, individuate in sanzioni ammini-

strative pecuniarie applicate in modo progressivo, non inferiori a lire 50 mila e non superiori a lire 150 mila. I comportamenti soggetti alla valutazione negativa (comma 2) sono individuati sulla base delle stesse norme contenute in questo provvedimento.

L'articolo 15 riguarda le sanzioni per i soggetti promotori dello sciopero. In questo caso sono state individuate sanzioni amministrative pecuniarie applicate in modo progressivo, non inferiori a lire 1 milione e non superiori a lire 5 milioni. I comportamenti soggetti alla valutazione negativa (comma 2) sono individuati sulla base delle stesse norme contenute in questo provvedimento.

L'articolo 16 stabilisce la possibilità di ricorso con procedura di urgenza al pretore del lavoro contro le sanzioni, una sanatoria per tutti i provvedimenti sanzionatori definiti e non ancora applicati, nonchè il versamento delle sanzioni di carattere pecuniario all'Istituto nazionale della previdenza sociale (INPS) - Gestione dell'assicurazione obbligatoria per la disoccupazione involontaria.

Gli articoli da 17 a 22 (capo II), vanno ad apportare alcune specifiche modifiche alla legge n. 146 del 1990, al fine di adeguarla alle disposizioni del presente disegno di legge. In particolare, l'articolo 17 modifica l'articolo 1 della legge n. 146 del 1990 esplicitando così l'esclusione del settore dei trasporti dalla regolamentazione da essa prevista.

L'articolo 18 abroga l'articolo 3 della legge n. 146 del 1990.

L'articolo 19 modifica la stessa legge n. 146 del 1990 introducendo per tutti i servizi pubblici essenziali, compreso il settore dei trasporti, forme di protesta assimilabili allo sciopero da parte delle associazioni degli utenti riconosciute ai sensi della legge 30 luglio 1998, n. 281, e dei comitati degli utenti organizzati. Le tipologie di protesta individuate sono due: il mancato pagamento delle prestazioni e l'interruzione del servi-

zio. Le norme in entrambi i casi mirano a regolamentare queste forme di protesta introducendo, laddove la protesta preveda l'interruzione del servizio, la salvaguardia dei servizi indispensabili grazie a codici di autoregolamentazione e alla stipula di accordi tra le parti che definiscano, tra l'altro, termini di preavviso e appropriate forme di comunicazione della protesta.

L'articolo 20 va a modificare l'articolo 12 della legge n. 146 del 1990 inserendo il divieto di far parte della Commissione di garanzia a persone che abbiano rivestito negli ultimi cinque anni cariche governative o amministrative.

L'articolo 21 inserisce tra i compiti della Commissione la valutazione del rispetto

delle procedure relative alle forme di protesta degli utenti.

L'articolo 22 modifica la legge n. 146 del 1990 e stabilisce che tutti gli incontri tra i membri della Commissione e di questi con le parti devono essere verbalizzati e resi pubblici.

L'articolo 23, infine, sancisce che il capo I della legge si applica, in deroga alla legge n. 146 del 1990, nel solo settore dei trasporti. Si prevede altresì l'adeguamento di tutti gli accordi vigenti nel settore e si specifica che le delibere emanate dalla Commissione di garanzia trovano applicazione ove rispettino le norme contenute nel presente disegno di legge.

DISEGNO DI LEGGE

CAPO I

ESERCIZIO DEL DIRITTO DI SCIOPERO NEL SETTORE DEI TRASPORTI

Art. 1.

1. Ai fini della presente legge sono considerati servizi pubblici essenziali nel settore dei trasporti, indipendentemente dalla natura giuridica del rapporto di lavoro, anche se svolti in regime di concessione o mediante convenzione, quelli volti a garantire il godimento del diritto della persona alla mobilità.

2. Allo scopo di contemperare l'esercizio del diritto di sciopero con il godimento del diritto della persona di cui al comma 1, la presente legge dispone le regole da rispettare e le procedure da seguire in caso di conflitto collettivo, per assicurare l'effettività, nel loro contenuto essenziale, dei diritti medesimi, in particolare in riferimento alle prestazioni individuate come indispensabili ai sensi degli articoli 3 e 10, nei seguenti servizi: trasporti pubblici urbani ed extraurbani autoferrotranviari, ferroviari, aerei, aeroportuali e trasporti marittimi.

Art. 2.

1. Le prestazioni individuate come indispensabili ai sensi degli articoli 3 e 10 devono rispettare i seguenti criteri:

- a) tutela del trasporto dei pendolari;
- b) tutela dei cittadini residenti nelle isole.

2. L'individuazione delle prestazioni indispensabili di cui agli articoli 3 e 10 deve tenere conto degli effetti del processo di liberalizzazione che determina un regime di concorrenza fra imprese tale da fornire agli utenti più collegamenti per la stessa destinazione.

3. Le norme dirette a garantire le finalità di cui al comma 2 dell'articolo 1 si applicano ai soli lavoratori del settore dei trasporti le cui mansioni sono direttamente collegate all'erogazione dei servizi aventi effetti immediati sulla mobilità dell'utenza.

4. I servizi indispensabili non comprendono quelli relativi alla movimentazione delle merci, salvo quanto previsto all'articolo 6.

5. L'intera procedura di indizione dello sciopero concorre a garantire l'utenza.

Art. 3.

1. Nell'ambito dei servizi pubblici essenziali nel settore dei trasporti, indicati nell'articolo 1, il diritto di sciopero è esercitato nel rispetto di misure dirette a consentire l'erogazione delle prestazioni indispensabili per garantire le finalità di cui al comma 2 del medesimo articolo 1.

2. Tutti i soggetti organizzati promotori di scioperi nazionali, regionali e territoriali devono redigere, ai sensi dell'articolo 2, un codice di autoregolamentazione nazionale, regionale e territoriale secondo le norme previste dal presente articolo entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

3. I codici di autoregolamentazione di cui al comma 2 devono prevedere:

a) che l'indizione dello sciopero avvenga con un preavviso non inferiore a dieci giorni e contenga l'indicazione della durata dell'astensione dal lavoro. Per le astensioni dal lavoro superiori a ventiquattro ore il preavviso non può essere inferiore a venti giorni;

b) che sia assicurato un livello di prestazioni indispensabili nell'ambito dei servizi di cui all'articolo 1;

c) che le procedure di erogazione delle prestazioni di cui alla lettera b) siano articolate su due fasce giornaliere non superiori alle tre ore nei giorni feriali;

d) le quote strettamente necessarie di lavoratori tenuti ad assicurare le prestazioni indispensabili di cui alla lettera b);

e) le modalità per l'individuazione dei lavoratori interessati.

4. I codici di autoregolamentazione di cui al comma 2 possono eventualmente prevedere servizi garantiti fuori dalle fasce di cui al comma 3 se individuati ai sensi dell'articolo 2.

5. I codici di autoregolamentazione di cui al comma 2, fermi restando i criteri individuati all'articolo 2, devono prevedere le seguenti eccezioni:

a) nel caso di amministrazioni o di imprese erogatrici di servizi che operano principalmente nelle fasce indicate nei codici di autoregolamentazione a livello nazionale, i codici devono provvedere ad assicurare non più del 50 per cento delle prestazioni;

b) nel caso di imprese erogatrici di servizi di trasporto aereo i codici di autoregolamentazione comprendono nelle due fasce giornaliere i soli voli nazionali che non siano già garantiti da vettori concorrenti.

6. Le disposizioni del presente articolo in tema di preavviso minimo o di indicazione della durata non si applicano nei casi di astensione dal lavoro in difesa dell'ordine costituzionale o di protesta per gravi eventi lesivi dell'incolumità e della sicurezza dei lavoratori e degli utenti.

Art. 4.

1. I soggetti che promuovono lo sciopero con riferimento ai servizi pubblici essenziali nel settore dei trasporti di cui all'articolo 1

o che vi aderiscono, i lavoratori che esercitano il diritto di sciopero, le amministrazioni o le imprese erogatrici dei servizi sono tenuti all'effettuazione delle prestazioni indispensabili, nonchè al rispetto delle modalità e delle procedure di erogazione dei servizi e delle altre misure di cui all'articolo 3.

2. La Commissione di cui all'articolo 12 della legge 12 giugno 1990, n. 146, verifica il rispetto dell'erogazione delle prestazioni ai sensi dell'articolo 3. A tale scopo i codici di autoregolamentazione sono comunicati tempestivamente alla Commissione.

3. Al fine di consentire all'amministrazione o all'impresa erogatrice del servizio di predisporre le misure di cui all'articolo 3, e allo scopo altresì di favorire lo svolgimento di eventuali tentativi di composizione del conflitto, di cui all'articolo 7, e di consentire all'utenza di usufruire di servizi alternativi scelti tra vettori concorrenti nell'ambito della stessa modalità di trasporto o tra modalità diverse, il preavviso deve rispettare il termine previsto alla lettera *a*) del comma 3 dell'articolo 3.

4. Le amministrazioni o le imprese erogatrici dei servizi di cui all'articolo 1 sono tenute a dare comunicazione agli utenti, nelle forme adeguate, almeno cinque giorni prima dell'inizio dello sciopero, dei modi e dei tempi di erogazione dei servizi indispensabili nel corso dello sciopero, delle misure alternative e delle modalità dello sciopero nel corso di tutti i telegiornali e i giornali radio. Sono inoltre tenuti a fornire le medesime informazioni i giornali quotidiani e le emittenti radiofoniche e televisive che si avvalgano di finanziamenti o, comunque, di agevolazioni tariffarie, creditizie o fiscali previste dalle leggi dello Stato.

Art. 5.

1. È fatto divieto alle amministrazioni o alle imprese erogatrici dei servizi di trasporto di cui all'articolo 1 di procedere in alcun modo alla sostituzione dei lavoratori

in sciopero con personale assunto a tale scopo con contratto a tempo determinato, con personale di enti esterni all'amministrazione o all'impresa erogatrice del servizio e/o con personale di settori interni alla medesima.

2. Le amministrazioni o le imprese erogatrici dei servizi di cui all'articolo 1 non possono in alcun caso ricorrere al lavoro straordinario durante lo sciopero.

3. È fatto divieto alle amministrazioni e alle imprese erogatrici dei servizi di trasporto di cui all'articolo 1 di inserire tra le partenze previste nelle fasce di cui al comma 3, lettera *c*), e al comma 5, lettera *b*), dell'articolo 3, collegamenti diversi da quelli normalmente programmati.

4. Al fine di risarcire gli utenti dei disagi subiti, per astensioni dal lavoro superiori alle quattro ore, le tariffe in vigore sono decurtate del 50 per cento per l'intero arco della giornata. Le amministrazioni o le imprese erogatrici dei servizi di cui all'articolo 1 provvedono, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, a rendere operativo un meccanismo di rimborso per gli utenti che utilizzano forme di abbonamento periodiche ai servizi di trasporto.

5. Le amministrazioni o le imprese erogatrici dei servizi di cui all'articolo 1 sono tenute a rendere pubblico tempestivamente il numero dei lavoratori che hanno partecipato allo sciopero, la durata dello stesso e la misura delle trattenute effettuate secondo la disciplina vigente.

Art. 6.

1. Ai sensi dell'articolo 2, quando lo sciopero riguarda i servizi di trasporto da e per le isole le imprese erogatrici dei servizi sono tenute a garantire, d'intesa con i soggetti promotori dello sciopero, le prestazioni indispensabili per la circolazione delle persone sul territorio nazionale e per il rifornimento delle merci necessarie per l'approvvigionamento delle popolazioni, nonchè

per la continuità delle attività produttive nei servizi pubblici essenziali di cui all'articolo 1 della legge 12 giugno 1990, n. 146, relativamente alle prestazioni indispensabili individuate alle lettere *b)* e *c)* del comma 3 dell'articolo 3 della presente legge, dandone comunicazione agli utenti con le modalità di cui al comma 4 dell'articolo 4.

Art. 7.

1. Il Presidente del Consiglio dei ministri o il Ministro dei trasporti e della navigazione da lui delegato, se il conflitto ha rilevanza nazionale o interregionale, ovvero il presidente della regione o un assessore da lui delegato, negli altri casi, devono gestire direttamente i tentativi di composizione del conflitto. Al fine di verificare tutte le possibilità di composizione del conflitto le parti sono convocate presso il Ministero competente o presso la regione almeno cinque giorni prima del giorno dello sciopero.

2. Al fine di evitare gli effetti causati dall'annuncio di uno sciopero che non sarà effettuato l'autorità responsabile del tentativo di conciliazione deve tempestivamente dare notizia degli esiti degli incontri intercorsi e dell'eventuale raggiungimento di accordi tra le parti mediante adeguate forme di comunicazione. La revoca dello sciopero da parte delle organizzazioni sindacali deve essere comunicata nelle forme adeguate almeno quarantotto ore prima dell'inizio dell'astensione dal lavoro. Gli organi di stampa, nazionali o locali, e la radio e la televisione pubblica sono tenuti a diffondere tempestivamente la notizia.

Art. 8.

1. L'ordinanza di precettazione dello sciopero può essere emanata dalle autorità competenti di cui al comma 1 dell'articolo 7, sentita la Commissione di cui all'articolo 12 della legge 12 giugno 1990, n. 146,

solo in caso di mancata osservanza delle norme contenute nella presente legge.

2. Qualora le parti ritengano ingiustificati i provvedimenti di cui al comma 1, possono ricorrere al tribunale amministrativo regionale (TAR). Al fine di pervenire ad una tempestiva risoluzione delle contestazioni, al ricorso viene assegnata la procedura d'urgenza.

Art. 9.

1. Al fine di consentire all'utenza di usufruire di servizi alternativi scelti tra vettori concorrenti nell'ambito della stessa modalità di trasporto o tra modalità diverse, è compito delle organizzazioni sindacali, prima di proclamare lo sciopero, verificare presso l'Osservatorio sui conflitti nei trasporti istituito dalla Commissione di cui all'articolo 12 della legge 12 giugno 1990, n. 146, che non si realizzi la concomitanza di scioperi nel settore dei trasporti.

2. Tra l'effettuazione di uno sciopero e l'effettuazione di uno sciopero successivo in ogni singolo settore dei trasporti e distintamente per i livelli nazionale, regionale e territoriale devono trascorrere almeno quarantotto ore. Per i livelli regionale e territoriale l'intervallo è riferito a scioperi riguardanti la stessa entità regionale o territoriale.

3. La disposizione di cui al comma 2 non si applica nei seguenti casi:

a) per gli scioperi nello stesso servizio in cui coincida la data, e purchè la coincidenza non realizzi un prolungamento dell'azione di sciopero di maggiore durata tra quelli proclamati;

b) per gli scioperi generali di settore di cui all'articolo 10.

4. Tra l'effettuazione di uno sciopero e l'effettuazione di uno sciopero successivo proclamato dal medesimo soggetto, riguardante la medesima vertenza, incidente sul medesimo servizio di trasporto e riguardante il medesimo livello nazionale, regionale

o territoriale, non può intercorrere un intervallo inferiore a sette giorni.

5. Tra uno sciopero generale di settore di cui all'articolo 10 e il successivo sciopero generale non può intercorrere un intervallo inferiore a trenta giorni.

6. Al fine di garantire tutti gli adempimenti del presente articolo i soggetti organizzati promotori di uno sciopero devono comunicare alla Commissione di cui all'articolo 12 della legge 12 giugno 1990, n. 146, la data e le modalità dello sciopero nei termini previsti alla lettera *a*) del comma 3 dell'articolo 3 e al comma 3 dell'articolo 10 della presente legge.

Art. 10.

1. Lo sciopero generale del settore dei trasporti nell'ambito dei servizi pubblici essenziali indicati all'articolo 1 è esercitato nel rispetto di misure dirette a consentire l'erogazione dei servizi indispensabili per garantire le finalità di cui al comma 2 del medesimo articolo 1.

2. I soggetti organizzati promotori di scioperi generali del settore dei trasporti devono inserire nel codice di autoregolamentazione di cui all'articolo 3 le norme atte a garantire le finalità di cui al comma 1 del presente articolo.

3. L'indizione dello sciopero generale di settore deve avvenire con un preavviso non inferiore a venti giorni e con una durata non superiore a ventiquattro ore.

4. Il codice di autoregolamentazione nella parte relativa allo sciopero generale del settore dei trasporti applica, salvo quanto diversamente previsto nel presente articolo, tutte le disposizioni di cui agli articoli 3 e 4.

5. I tentativi di composizione del conflitto sono attuati ai sensi dell'articolo 7.

6. Al fine di consentire alle amministrazioni o alle imprese erogatrici del servizio di predisporre le misure di cui al presente articolo, e allo scopo altresì di favorire lo svolgimento di eventuali tentativi di com-

posizione del conflitto di cui al comma 5 il preavviso deve rispettare il termine previsto al comma 3.

Art. 11.

1. Le funzioni della Commissione di cui all'articolo 12 della legge 12 giugno 1990, n. 146, per quanto concerne il settore dei trasporti sono le seguenti:

a) valutare la conformità alle norme indicate nella presente legge dei codici di autoregolamentazione di cui al comma 2 dell'articolo 3 e al comma 4 dell'articolo 10;

b) valutare la conformità della condotta tenuta dai soggetti, collettivi e individuali, e dalle amministrazioni o dalle imprese erogatrici del servizio nelle procedure di indizione, di comunicazione e di svolgimento degli scioperi ai sensi della presente legge;

c) formulare, ai sensi della presente legge, la regolamentazione provvisoria del diritto di sciopero se i codici di autoregolamentazione, di cui al comma 2 dell'articolo 3 e al comma 4 dell'articolo 10, non sono presentati entro i termini indicati al medesimo comma 2 dell'articolo 3 o non sono valutati conformi alle norme previste dalla presente legge. Al fine di pervenire ad una risoluzione definitiva tale regolamentazione resta in vigore per un periodo non superiore a sei mesi entro il quale i rappresentanti dei lavoratori presentano una proposta sostitutiva alla Commissione. La proposta di regolamentazione transitoria della Commissione ha carattere definitivo solo se confermata dalla maggioranza dei lavoratori della categoria che si esprimono attraverso un *referendum* entro nove mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge;

d) diffidare le amministrazioni o le imprese erogatrici dei servizi che, adottando comportamenti in violazione di accordi o di contratti collettivi, determinino o facilitino l'insorgenza di conflitti;

e) trasmettere ai Presidenti delle Camere, che li portano a conoscenza del Par-

lamento e del Governo e ne assicurano la divulgazione tramite i mezzi di informazione, gli atti e le pronunce di propria competenza.

Art. 12.

1. Al fine di garantire il diritto alla mobilità degli utenti nei periodi caratterizzati da determinate necessità sono individuati i seguenti periodi di franchigia durante i quali è fatto divieto di effettuare scioperi:

- a) dal 17 dicembre al 7 gennaio;
- b) dal 27 giugno al 4 luglio;
- c) dal 28 luglio al 3 agosto;
- d) dal 10 agosto al 18 agosto;
- e) dal 25 agosto al 5 settembre;
- f) dal 30 ottobre al 5 novembre;
- g) nei cinque giorni che precedono e seguono la Pasqua;
- h) nei tre giorni che precedono e seguono le consultazioni elettorali europee, nazionali e regionali, nonchè le elezioni amministrative che interessano almeno il 40 per cento dell'elettorato e le consultazioni referendarie o eventuali ballottaggi;
- i) nel giorno precedente e seguente le elezioni amministrative diverse da quelle di cui alla lettera h), o eventuali ballottaggi, limitatamente al trasporto locale.

2. Nei periodi di franchigia di cui al comma 1, le amministrazioni o le imprese erogatrici del servizio non possono procedere ad azioni non concordate con tutti i rappresentanti dei lavoratori.

3. Eventuali comportamenti di amministrazioni o di imprese erogatrici del servizio in contrasto con il comma 2 del presente articolo sono assimilabili a comportamento antisindacale e sono perseguibili ai sensi dell'articolo 28 della legge 20 maggio 1970, n. 300.

Art. 13.

1. Qualora la Commissione di cui all'articolo 12 della legge 12 giugno 1990,

n. 146, valutati negativamente il comportamento delle amministrazioni o delle imprese erogatrici del servizio, queste sono tenute al pagamento di sanzioni. Nel caso di amministrazioni o imprese erogatrici del servizio che operano a livello nazionale la sanzione è pari alle spese necessarie alla pubblicazione della valutazione negativa su tre quotidiani nazionali a grande tiratura in uno spazio pubblicitario di grandezza non inferiore a metà della pagina, e alla diffusione della valutazione negativa in uno *spot* pubblicitario della lunghezza di trenta secondi su tre reti televisive nazionali. Nel caso di amministrazioni o imprese erogatrici del servizio che operano a livello locale o regionale la sanzione è pari alle spese necessarie alla pubblicazione su un quotidiano a tiratura regionale in uno spazio pubblicitario di grandezza non inferiore a un ottavo di pagina e di uno *spot* pubblicitario della lunghezza di trenta secondi su una rete televisiva locale o regionale.

2. I comportamenti soggetti alla valutazione negativa di cui al comma 1 sono:

a) mancata o tardiva comunicazione all'utenza;

b) violazione delle norme previste dai codici di autoregolamentazione di cui al comma 2 dell'articolo 3 e al comma 4 dell'articolo 10;

c) mancata partecipazione ai tentativi di composizione del conflitto di cui all'articolo 7;

d) violazione delle disposizioni di cui all'articolo 5;

e) violazione del comma 2 dell'articolo 12.

3. I dirigenti responsabili e i legali rappresentanti delle amministrazioni o delle imprese erogatrici dei servizi di cui all'articolo 1, i quali adottino i comportamenti di cui al comma 2, sono soggetti al pagamento di una sanzione amministrativa pecuniaria non inferiore al 3 per cento e non superiore al 10 per cento del loro reddito netto annuo, nonchè alla sospensione dall'incarico per un periodo non superiore a sei mesi.

Tale sanzione amministrativa pecuniaria è applicata in modo progressivo.

4. I soggetti di cui al comma 3 che non osservino gli obblighi loro derivanti dagli accordi firmati con le organizzazioni sindacali o dai contratti collettivi, sono soggetti al pagamento della sanzione amministrativa pecuniaria di cui al medesimo comma 3.

Art. 14.

1. Qualora la Commissione di cui all'articolo 12 della legge 12 giugno 1990, n. 146, valuti negativamente il comportamento dei lavoratori che aderiscono ad uno sciopero, questi sono passibili di una sanzione amministrativa pecuniaria non inferiore a lire 50 mila e non superiore a lire 150 mila. Tale sanzione è applicata in modo progressivo.

2. I comportamenti soggetti alla valutazione negativa di cui al comma 1 sono:

a) non rispetto della durata dello sciopero indicata all'atto dell'indizione;

b) rifiuto di fornire le prestazioni indispensabili stabilite nei codici di autoregolamentazione di cui al comma 2 dell'articolo 3 e al comma 4 dell'articolo 10.

Art. 15.

1. Qualora la Commissione di cui all'articolo 12 della legge 12 giugno 1990, n. 146, valuti negativamente il comportamento dei soggetti organizzati che indicano e effettuano lo sciopero, questi sono passibili di una sanzione amministrativa pecuniaria non inferiore a lire 1 milione e non superiore a lire 5 milioni. Tale sanzione è applicata in modo progressivo.

2. I comportamenti soggetti alla valutazione negativa di cui al comma 1 sono:

a) non rispetto dei termini di preavviso di cui alla lettera a) del comma 3 dell'articolo 3 e al comma 3 dell'articolo 10;

b) non rispetto della durata dello sciopero indicata all'atto dell'indizione;

c) indizione di sciopero concomitante in violazione delle disposizioni dell'articolo 9;

d) violazione dei codici di autoregolamentazione di cui al comma 2 dell'articolo 3 e al comma 4 dell'articolo 10.

Art. 16.

1. I soggetti sanzionati in base a quanto disposto dagli articoli 13, 14 e 15 della presente legge, qualora ritengano ingiustificate le sanzioni stesse, possono ricorrere al pretore del lavoro. Al ricorso è assegnata la procedura di urgenza.

2. I provvedimenti sanzionatori, definiti e non ancora applicati prima della data di entrata in vigore della presente legge, sono considerati decaduti.

3. Le sanzioni amministrative pecuniarie di cui ai commi 3 e 4 dell'articolo 13, al comma 1 dell'articolo 14 e al comma 1 dell'articolo 15 sono versate dal datore di lavoro all'Istituto nazionale della previdenza sociale (INPS) - Gestione dell'assicurazione obbligatoria per la disoccupazione involontaria.

CAPO II

MODIFICHE ALLA LEGGE 12 GIUGNO 1990, N. 146

Art. 17.

1. Al comma 1 dell'articolo 1 della legge 12 giugno 1990, n. 146, le parole: «alla libertà di circolazione,» sono soppresse.

2. La lettera b) del comma 2 dell'articolo 1 della legge 12 giugno 1990, n. 146, è abrogata.

Art. 18.

1. L'articolo 3 della legge 12 giugno 1990, n. 146, è abrogato.

Art. 19.

1. Dopo l'articolo 2 della legge 12 giugno 1990, n. 146, è inserito il seguente:

«Art. 2-*bis* - 1. È data facoltà alle associazioni degli utenti riconosciute ai sensi della legge 30 luglio 1998, n. 281, e ai comitati di utenti organizzati di promuovere forme di protesta assimilabili allo sciopero al fine di dare rilievo ai problemi relativi alla qualità, alla quantità e alla sicurezza dei servizi. Sono previste:

a) forme di protesta dell'utenza che prevedano il mancato pagamento di servizi e prestazioni o altre infrazioni da parte degli aderenti alla protesta;

b) forme di protesta dell'utenza che prevedano l'interruzione del servizio.

2. Le iniziative di cui al comma 1, lettera *a)*, non sono punibili con multe o sanzioni di alcun tipo purchè i soggetti promotori di cui al comma 1 rispettino le disposizioni di cui ai commi 4 e 5. Le iniziative di cui al comma 1, lettera *b)*, devono essere indette dai soggetti indicati al medesimo comma 1 secondo le modalità previste dai commi 3, 4, 5, 6 e 7.

3. Nell'ambito dei servizi pubblici essenziali indicati nell'articolo 1, il diritto di protesta dell'utenza è esercitato nel rispetto di misure dirette a consentire l'erogazione delle prestazioni indispensabili per garantire le finalità di cui al comma 2 dell'articolo 1.

4. I soggetti di cui al comma 1, che intendano avvalersi degli strumenti di cui alle lettere *a)* e *b)* del medesimo comma 1, devono provvedere a formulare opportuni codici di autoregolamentazione di esercizio della protesta entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente disposizio-

ne. Tali codici devono comunque prevedere un termine di preavviso non inferiore a dieci giorni, nonchè contenere l'indicazione preventiva della durata e delle diverse modalità della protesta.

5. I soggetti di cui al comma 1 sono tenuti a dare comunicazione alle amministrazioni o imprese erogatrici dei servizi, alle organizzazioni sindacali, al Ministro competente, nonchè alla Commissione di cui all'articolo 12, delle modalità e delle procedure utilizzate. Le forme di protesta di cui alle lettere *a)* e *b)* del comma 1 devono altresì essere pubblicizzate dai promotori, nelle forme adeguate, almeno cinque giorni prima dell'inizio, specificandone i tempi e i modi di svolgimento. La concessionaria del servizio pubblico radiotelevisivo è tenuta a dare tempestiva diffusione a tali comunicazioni, fornendo informazioni complete sull'inizio, la durata, le eventuali misure alternative e le modalità nel corso di tutti i telegiornali e i giornali radio. Sono inoltre tenuti a dare le medesime informazioni i giornali quotidiani e le emittenti radiofoniche e televisive che si avvalgano di finanziamenti o, comunque, di agevolazioni tariffarie, creditizie o fiscali previste da leggi dello Stato.

6. I soggetti di cui al comma 1, nel rispetto delle finalità indicate dal comma 2 dell'articolo 1 e in relazione alla natura del servizio e alle esigenze della sicurezza, concordano con le amministrazioni e con le imprese erogatrici dei servizi, nonchè con il Ministro competente, le prestazioni indispensabili da assicurare. Le amministrazioni e le imprese erogatrici dei servizi sono tenute a comunicare, contestualmente alla pubblicazione degli orari dei servizi ordinari, l'elenco dei servizi che saranno garantiti comunque in caso di protesta degli utenti di cui alla lettera *b)* del comma 1, e i relativi orari.

7. I soggetti promotori della protesta di cui alla lettera *b)* del comma 1 del presente articolo con riferimento ai servizi pubblici essenziali di cui all'articolo 1 o che vi aderiscono, e le amministrazioni e le imprese

erogatrici dei servizi sono tenuti all'effettuazione delle prestazioni indispensabili, nonchè al rispetto delle modalità e delle procedure di erogazione e delle altre misure di cui al presente articolo.

8. I codici di autoregolamentazione, le regole di condotta, nonchè le determinazioni pattizie vengono comunicati tempestivamente alla Commissione di cui all'articolo 12 a cura delle parti interessate.

9. Le disposizioni del presente articolo si applicano anche al settore dei trasporti».

Art. 20.

1. Al comma 2 dell'articolo 12 della legge 12 giugno 1990, n. 146, e successive modificazioni, è aggiunto il seguente periodo: «Non possono altresì fare parte della Commissione persone che abbiano rivestito negli ultimi cinque anni cariche governative o cariche amministrative».

Art. 21.

1. Al comma 1 dell'articolo 13 della legge 12 giugno 1990, n. 146, è aggiunta, in fine, la seguente lettera:

«*f*-bis) valuta il rispetto delle procedure di cui all'articolo 2-*bis*».

Art. 22.

1. Dopo l'articolo 14 della legge 12 giugno 1990, n. 146, è inserito il seguente:

«Art. 14-*bis*. - *1*. Al fine di garantire una maggiore trasparenza sulle decisioni adottate dalla Commissione di cui all'articolo 12, tutti gli incontri tra i membri della Commissione stessa e di questa con le parti devono essere verbalizzati e resi pubblici».

CAPO III

DISPOSIZIONE FINALE
E ENTRATA IN VIGORE

Art. 23.

1. Il capo I della presente legge si applica, in deroga alla legge 12 giugno 1990, n. 146, nel solo settore dei trasporti.

2. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge si deve procedere all'adeguamento di tutti gli accordi vigenti nel settore dei trasporti relativi al contenimento del diritto di sciopero e del diritto alla mobilità. Le delibere relative al settore dei trasporti emanate dalla Commissione di cui all'articolo 12 della legge 12 giugno 1990, n. 146, trovano applicazione ove rispettino le disposizioni di cui alla presente legge.