



Or.S.A. TPL

Organizzazione sindacati autonomi e di base

SEGRETERIA PROVINCIALE ROMA

Via di Porta S. Lorenzo, 8 - 00185 Roma ☎06/491220 - Fax 06/47307679

Email: trasportiroma@sindacatoorsa.it

Settore Autoferrotranvieri di Roma e Lazio

Alla Commissione Garanzia Sciopero

OGGETTO: proposta di Regolamentazione provvisoria delle prestazioni indispensabili e di altre misure in ATAC SpA, come da Vs. delibera 16/355

Nel recepire la Vs. proposta di regolamentazione provvisoria, di cui alla delibera del 22 settembre 2016, e dell'invito recepito, ai sensi dell'art. 13 L.146/90,, a pronunciarsi sulla stessa, la scrivente Organizzazione Sindacale intende, dapprima, ribadire quanto già notificato, nel documento congiunto il 18 maggio 2016, in risposta alla Vs. analoga Proposta del 26 aprile nella delibera n. 16/177;

- il *costituzionale* diritto di sciopero può essere limitato solo da diritti di pari livello e la L.146 del 1990 è stata espressamente emanata “allo scopo di *contemperare l'esercizio del diritto di sciopero con il godimento dei diritti della persona costituzionalmente tutelati*” (art. 2 comma 1);
- laddove il comma 1 di tale legge ricomprende tra i “*diritti della persona costituzionalmente tutelati*” quello alla “*libertà di circolazione*” esso fa riferimento all'art. 16 della Costituzione che prevede come “*ogni cittadino può circolare e soggiornare liberamente in qualsiasi parte del territorio nazionale, salvo le limitazioni che la legge stabilisce in via generale per motivi di sanità o di sicurezza. Nessuna restrizione può essere determinata da ragioni politiche, ogni cittadino è libero di uscire dai territorio della Repubblica e di rientrarvi, salvo gli obblighi di legge*”. Tale previsione va letta con l'art. 120 Cost. che vieta alle Regioni di adottare provvedimenti che possano ostacolare questa libertà e si inserisce in un più ampio contesto comunitario che riconosce la libertà di circolazione a tutti i cittadini dell'Unione. Come si intende è una disposizione costituzionale che tende a tutelare i cittadini da provvedimenti amministrativi che limitino il diritto di circolazione (essendo nata in aperto contrasto con la pratica del confino, frequentemente usata dal regime fascista) e non certo per sancire il diritto alla piena *scelta* di quali mezzi di trasporto usare nei propri spostamenti. Il cittadino ha il diritto costituzionale a spostarsi ma non ha quello di scegliere come, **ed è per tale motivo che sono lecite limitazioni della mobilità assai più rilevanti che non uno sciopero di quattro ore**, quali i divieti temporanei o anche permanenti all'uso dell'auto privata (ad esempio nei centri storici), o al traffico navale o aereo in determinate aree protette o sensibili, purché siano approntati mezzi alternativi che garantiscano il diritto alla circolazione.
- lo sciopero di autobus e metropolitane non si comprende come possa impattare su tale art. 16 dato che comunque la libertà di circolazione anche durante lo sciopero è garantita dagli altri mezzi di circolazione. Se ciò era già vero al momento dell'emanazione della legge lo è ancora di più oggi per cui, ai tradizionali mezzi di trasporto alternativi in caso di sciopero - e cioè o quelli privati (autovettura, moto, bicicletta ecc.) o quelli pubblici (taxi) - si aggiungono,

Or.S.A. TPL - Organizzazione sindacati autonomi e di base

grazie all'evoluzione informatica, molti altri mezzi di trasporto liberamente accessibili ed economicamente convenienti quali Uber e le altre piattaforme di condivisione del tragitto tra utenti come Blablacar ecc. Se già era discutibile nel 1990 ritenere un diritto costituzionalmente tutelato quello di scegliere per lo spostamento l'autobus invece che la propria autovettura o un taxi, oggi le esigenze che allora comunque si è ritenuto opportuno tutelare si sono di molto affievolite.

Ciò premesso, conferma l'inopportunità in metodo e merito della Vs. proposta di regolamentazione per i seguenti motivi:

1. la riteniamo quantomeno ridondante, dato che, prevedendo la legge 146/90, all'art. 1, comma 2, che, *“qualora le prestazioni indispensabili e le altre misure di cui al presente articolo non siano previste dai contratti o accordi collettivi o dai codici di autoregolamentazione.....la Commissione di garanzia adotta, nelle forme di cui all'articolo 13, comma 1, lettera a), la provvisoria regolamentazione”* ciò sia già stato attuato prima con la Delibera 02/13 del 31 gennaio 2002, e poi, integrata e supportata, con Delibera n. 07/119 del 8 marzo 2007 in TRAMBUS SpA, (come del resto riportato nella Vs. premessa ai punti 3 e 4). Pertanto il potere dispositivo al riguardo della Commissione si è consumato, prevedendo la legge un potere provvisoriamente dispositivo a fronte della mancata esistenza di un regolamento, ma non certo quello di intervenire laddove tale regolamentazione GIA' ESISTA e risulti per altro perfettamente in linea (anzi anche ben oltre) rispetto alla previsioni di legge in materia. Qualsivoglia Vs. nuovo atto dispositivo, si configurerebbe come **violazione di legge**, non prevedendo la normativa un vostro secondo diritto di intervento, mai e tanto meno a fronte di un quadro già normato con *“regolamentazione compatibile con le finalità del comma 3”* del predetto art. 2;

2. inoltre, con il passare degli anni, le esigenze di limitazione del diritto di sciopero sono diminuite in rapporto inversamente proporzionale all'avvenuto aumento ed accessibilità dei mezzi di trasporto alternativo e pertanto, qualora mai si dovesse giungere ad una nuova regolamentazione, essa dovrebbe ovviamente risultare meno rigida. Qualora doveste autoritariamente imporre questa nuova regolamentazione si tratterebbe altresì di atto viziato da **eccesso di potere**, stante il mancato perseguimento del fine a voi assegnato, ovvero sia garantire il bilanciamento tra il diritto costituzionale allo sciopero con altri diritti di pari rango e non certo lo “sbilanciamento” per introdurre amministrativamente forme surrettizie di contenimento del conflitto sociale.

Stante la natura assorbente delle predette questioni preliminari e passando alla disamina del

MERITO,

ciò che si intende qui evidenziare invece è che, come a voi ben noto,

- l'applicazione che la Commissione ha dato della normativa sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali fa sì che non sussistano distinzioni tra le azioni proclamate per un periodo pari a 24 ore e/o inferiore;
- le precedenti regolamentazioni, sia nella Delibera 2/13, art.11 co. C)...*i tempi di preparazione e di riconsegna dei mezzi non devono compromettere la completa funzionalità del servizio nelle fasce garantite e la pronta riattivazione del servizio al termine dello sciopero...*, e art. 16... *procedure da adottare per garantire il servizio durante tutta la durata delle fasce...*, sia nella 07/119 art. 2 *i tempi di preparazione e di riconsegna dei mezzi non devono compromettere il regolare svolgimento del servizio normalmente programmato all'interno delle fasce garantite e la pronta riattivazione dello stesso al termine dello sciopero....* inconfutabilmente fanno riferimento alla garanzia del servizio nelle fasce protette e, quindi, alle sole astensioni che con esse interferiscono;
- ricorda, altresì, come l'art. 1, co.2, lett.a), del D.Lgs. n.66/03, riprendendo quanto già affermato dalla direttiva 1993/104/Ce, definisce l'orario di lavoro come *“qualsiasi periodo in cui il lavoratore sia al lavoro, a disposizione del*

Or.S.A. TPL - Organizzazione sindacati autonomi e di base

datore di lavoro e nell'esercizio della sua attività o delle sue funzioni". E il Ministero del Lavoro con circolare n.8/05 ha precisato come *"l'attuale formulazione ha una accezione certamente più ampia, così come ha chiarito la stessa Corte di giustizia europea, che ha ritenuto compresi nell'orario di lavoro i periodi in cui i lavoratori sono obbligati ad essere fisicamente presenti su luogo indicato dai datori di lavoro e a tenersi a disposizione di quest'ultimo per poter fornire immediatamente la loro opera in caso di necessità"* e che da ciò deriva che non solo e certamente è qualificabile lavoro (e non sciopero) l'attività di conduzione del mezzo svolta dalle ore 8,30 sino al ricovero del mezzo al capolinea, ma anche l'attività che vorreste imporre all'art. 2, ove prevedete un obbligo dei conducenti di presentarsi in servizio prima della fine dello sciopero con fasce orari variabili e **fino a 120 minuti prima** proprio *"per poter fornire immediatamente la loro prestazione"*;

- appare evidente, sommando il tempo di guida dopo l'inizio dello sciopero e l'obbligo di presentarsi in servizio prima della sua fine e detraendo il totale, in caso di sciopero di 4 ore di durata, che per una rilevante porzione del personale **il diritto di sciopero risulterà del tutto cancellato** e per gli altri compreso oltre ogni limite di ragionevole accettabilità;
- tra le figure escluse dallo sciopero, art. 3 co. 2 Settore *"Metro-Ferroviario"*, l'inserimento dei DCT ,dei DS in *"Metro C"* e al co. 3 il personale addetto all'apertura/chiusura delle stazioni e agli annunci presso la DCO appare una evidente violazione di un diritto costituzionale, poiché motivato dalla (errata) **convinzione che lo sciopero non è l'astensione dalla prestazione del lavoratore in ogni caso** (fatte salve le esclusioni per motivi di sicurezza degli impianti), **ma del servizio in quanto tale** e dalla quale ne consegue la compressione del diritto per alcune figure professionali (art 4) o addirittura cancellato per altre (art.3) che, nelle intenzioni della proposta, dovrebbero concorrere ad assicurare un servizio minimo attraverso l'utilizzo del personale di condotta non scioperante. Tutto ciò si evince in modo palese nell'art 4 (presidi e limitazioni) laddove impone *"...che sia organizzato un presidio di personale strettamente necessario ad assicurare i servizi minimi nei reparti direttamente interessati all'erogazione del servizio di trasporto pubblico locale"*... presentando, tra l'altro, a parere di chi scrive, evidenti aspetti antisindacali.
- per il Regolamento di servizio, citato all'art. 6, sia in caso di mancato accordo, sia in caso contrario, ritiene debba essere preso in considerazione, seppur redatto, esclusivamente in caso di blocco totale dello stesso (servizi metro-ferroviario) e che debba anche evidenziare, ai fini della sicurezza per utenti e dipendenti, **la quantificazione dei servizi minimi**, oltre il quale non sia più possibile l'esercizio.

Tutto ciò detto, ribadendo come il luogo ove affrontare specifiche criticità e trovare il corretto bilanciamento delle esigenze è quello dell'accordo sindacale, la scrivente si rende disponibile a proseguire il confronto in quella sede. Qualora invece si ritenga di voler adottare, senza significative modifiche, il regolamento di cui alla delibera in oggetto, la Commissione stessa si porrà quale effettiva controparte delle istanze sindacali e si assumerà la responsabilità di aprire un ulteriore fronte di conflitto, con ricadute proprio sui diritti su cui deve vigilare, in contrasto con il canone di ordinaria prudenza discrezionale della pubblica amministrazione.

**Il Segretario Provinciale Roma di Or.S.A. TPL
Massimo Dionisi**

Roma 12 ottobre 2016

