



Nuove regole per lo sciopero nel TPL

di Marco Menegotto

Tag: #sciopero #accordo #trasporti #TPL

Buone notizie sul difficile – (anche) a livello di relazioni sindacali – settore del trasporto pubblico locale.

Lo scorso 19 maggio è giunto a compimento l'iter sindacale ed amministrativo che la legge impone per la introduzione di regole su base pattizia di esercizio del diritto **di sciopero nei servizi pubblici essenziali, nella fattispecie nel (forse) più complesso dei settori ivi compresi.**

In quella data infatti è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale l'**accordo** siglato lo scorso febbraio dalle organizzazioni datoriali e sindacali di settore, che ha poi ricevuto il parere (parzialmente) favorevole della Commissione di garanzia, che ne ha integrato il contenuto con propria delibera.

Si tratta di un accordo che arriva dopo circa sedici anni dall'adozione della previgente disciplina, dietro stimolo della stessa Commissione e dopo l'attesa riforma per legge, annunciata e mai messa in cantiere dall'Esecutivo, nonostante da anni fossero depositati **alcuni disegni di legge** che rappresentavano una disciplina da un lato restrittiva e dall'altro di sostegno all'autonomia negoziale dei soggetti rappresentativi.

Alcuni contenuti, di particolare tutela nei confronti dell'utenza, meritano d'essere qui posti in risalto.

Anzitutto vengono accorpati ed estesi alcuni **periodi di franchigia**, ovvero periodi in cui non è consentito procedere con azioni di sciopero, in ragione della particolare intensità del traffico: 17 dicembre – 7 gennaio; 27 giugno – 4 luglio; 28 luglio – 3 settembre; 30 ottobre – 5 novembre; 5 giornate che precedono e seguono la Pasqua; la giornata precedente, la seguente e tutte le giornate concomitanti con consultazioni elettorali e referendarie.

In caso di **proclamazione dello sciopero**, le sigle sindacali sono tenute a darne **informazione almeno con 10 giorni di preavviso** alle aziende coinvolte, nonché alla Commissione di garanzia e ad un particolare Osservatorio costituito presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; comunicazione i cui requisiti stringenti sono disciplinati all'art. 8 del medesimo accordo.

Viene inoltre rafforzato l'obbligo di **comunicazione all'utenza** in carico alle aziende coinvolte: contestualmente alla pubblicazione degli orari dei servizi ordinari, **l'elenco delle**

corse, con i relativi orari, che saranno garantite all'interno delle fasce in caso di sciopero; **almeno 5 giorni prima, l'indicazione delle organizzazioni** che hanno proclamato lo sciopero e **le motivazioni** della vertenza.

Sul punto, **la Commissione**, introducendo così una regolamentazione provvisoria integrativa all'accordo, rispondendo ad una esigenza emersa tra le organizzazioni datoriali e di tutela dei consumatori/viaggiatori, ha altresì disposto che dovranno pure essere comunicati i **«dati relativi alle percentuali di adesione registrati nel corso delle ultime astensioni proclamate dalle medesime sigle»**, al fine di orientare l'utenza circa la probabile adesione allo sciopero da parte dei lavoratori.

Viene fissato un **monte ore massimo** di sciopero per ogni vertenza, **pari a quattro** (o pari ad una giornata intera se sciopero successivo al primo, rispetto alla medesima vertenza), mentre dovrà essere **garantito il servizio completo per un totale di sei ore distribuite in due fasce relative agli orari di maggiore affluenza** (tendenzialmente tre ore al mattino e tre ore in serata). Inoltre, «modalità, durata e collocazione oraria degli scioperi devono essere stabiliti in modo da ridurre al minimo possibile i disagi per l'utenza», il che porta a dire, se letta insieme alle disposizioni sopra commentate circa orari e tratte, che l'azienda non dovrà limitarsi a indicare le "fasce di garanzia" (come accadeva fino a ieri), ma dovrà pure **elencare chiaramente le singole corse garantite**.

Viene infine confermata la ricorrente interpretazione della Commissione circa le regole di indizione delle **assemblee sindacali**, che non devono comportare l'interruzione del servizio, risultando altrimenti applicabili le medesime sanzioni per lo sciopero illegittimo (si pensi al "[caso Colosseo](#)").

Per la sua stessa natura, non ci si potevano certo aspettare "fughe in avanti" da più parti auspiccate (cfr., da ultimo, [A. Zoppoli, Diritto di sciopero e rappresentatività sindacale, ADAPT University Press, WP. n. 13/2017](#)), come ad esempio: l'evidenza preventiva del numero di lavoratori aderenti; regole limitative alla indizione rispetto alla sigla di riferimento e al livello di rappresentatività a livello nazionale e di settore.


Ad ogni modo, l'accordo ha il pregio di introdurre una nuova regolamentazione di settore, frutto di un percorso di confronto e condivisione tra parti sociali. Il tentativo che ne traspare è quello di provare a modernizzare le regole di settore, e dunque – auspicabilmente – anche i futuri rapporti sindacali.

Resta, e rimarrà a lungo, il problema dell'innumerevole elenco di scioperi proclamati da sigle poco o nulla rappresentative, che oltre ad arrecare mediamente danni piuttosto ingenti all'utenza (e alle aziende del trasporto pubblico locale), trascinano nella disaffezione verso i corpi intermedi anche sigle responsabili e veramente rappresentative sul piano nazionale.

È comunque il nuovo terreno di gioco, ora la palla passa agli attori sui territori, che dovranno dimostrare di agire con correttezza e buona fede.

Marco Menegotto

Scuola di dottorato in Formazione della persona e mercato del lavoro
Università degli Studi di Bergamo

 [@MarcoMenegotto](#)