

AVV. VITO DI TRAPANI

Via Dante n. 16
33100 UDINE
Tel. 0432/299098 – Fax 0432/504516

Udine, 21 maggio 2009

FOGLIO DI TRASMISSIONE

DESTINATARIO	sig. MARIO PICA
ALLA C.A.	Stesso
N. FAX DESTINATARIO	06.44104333
MITTENTE	Avv. Vito Di Trapani
OGGETTO	Sentenza ORSA \ TRENITALI
NUMERO FOGLI COMPRESO QUESTO	11

MESSAGGIO:

Trasmetto, come da accordi telefonici, copia della sentenza relativa alla causa di cui all'oggetto.

Cordiali saluti.

Avv. Vito Di Trapani

All. 1

In caso di ricezione difettosa telefonare al numero 0432/299098

Legge 675/96: Le informazioni contenute in questo fax sono riservate esclusivamente al destinatario. In caso di errata ricezione siete pregati di distruggerlo e di darcene immediata comunicazione telefonica. Grazie.

R.G. 157/09

cron.

Il giudice a scioglimento della riserva assunta all'udienza del 15.5.09 osserva quanto segue.

PREMESSO IN FATTO

Con ricorso depositato in data 13.3.09 O.R.S.A., Organizzazione Sindacati Autonomi e di base del Friuli Venezia Giulia, premesso che Trenitalia da qualche mese aveva modificato unilateralmente la turnazione del Personale di Bordo (in seguito indicato come PDB) senza rispettare le procedure di concertazione previste dall'autonomia collettiva ed adottando modifiche di orario e di organizzazione del lavoro difformi dalla disciplina pattizia, nonostante i richiami in merito dell'organizzazione sindacale interessata, ha convenuto in giudizio la società premenzionata al fine di ottenere l'accertamento della antisindacalità consistente nel non aver rispettato le procedure negoziali previste dalla legge.

In particolare parte attrice assumeva che in virtù degli artt. 22.2.14 del CCNL e art. 2.8 accordo di confluenza era esclusa la possibilità di un intervento unilaterale della società in materia di orario atteso che l'accordo di confluenza disponeva espressamente che l'articolazione dei regimi di orario contrattuale, l'organizzazione del lavoro e le relative variazioni fossero oggetto di preventiva concertazione territoriale: proseguiva poi evidenziando che in ipotesi di mancato accordo le norme prevedevano un intervento provvisorio da parte della società che però non fosse in contrasto con le previsioni contrattuali.

Proseguiva quindi il sindacato dopo aver premesso i fatti evidenziando che i nuovi turni introdotti unilateralmente dalla società con decorrenza 18 dicembre 2008 contemplavano ad esempio un turno di verifica per Udine mai concordato con le ooss e ciò in contrasto con l'accordo di confluenza che all'art. 2.4.2.2. prevede come necessaria la preventiva contrattazione aziendale su una serie di materie tra cui anche le modalità attuative dell'orario di lavoro (lett. e) con incidenza anche sulle variazioni di quantificazione, individuazione di specificazioni dei tempi di lavoro.

Indicava poi che erano state introdotte anche nuove mansioni non concordate con le ooss e consistenti in contolleria commerciale, antievasione, nonché turni di zona del PDB di Casarsa, Sacile e Camia con modifiche nei fatti dell'organizzazione e dei carichi di lavoro in violazione del punto 2.4.2.4. accordo di confluenza; il sindacato si doleva poi del fatto che questa programmazione non consentisse per la maggior parte del personale assegnato agli impianti della Regione il rispetto delle 3538 ore di riposo contrattualmente previste, nonché l'impossibilità in alcuni casi da parte del personale di verificare quando il lavoratore potesse fruire del riposo settimanale.

Da ultimo evidenziava l'attualità della condotta antisindacale trattandosi di modifiche aventi efficacia oraria sino al 12 dicembre 2009 e l'antisindacalità consistente nella violazione delle norme collettive, con conseguente lesione dell'immagine del sindacato e dell'attività sindacale tutelata a livello normativo.

Parte resistente nel costituirsi in giudizio ha contestato le pretese attoree rispetto alle quali ha evidenziato che l'art. 22 punto 2 del CCNL 2003 e l'art. 14 punto 2 dell'accordo di confluenza introducevano per il personale di bordo una disciplina speciale contemplando una procedura negoziale a livello aziendale per l'articolazione dei turni programmati e stabilendo che in caso di mancato raggiungimento a livello nazionale di un'intesa a livello di divisione fosse sufficiente avviare la fase dell'informativa, con entrata in vigore provvisoria della turnificazione unilaterale disposta dalla società.

Assunse che con riferimento al personale di verifica di Udine la nuova turnazione comunicata alle ooss prevedeva la soppressione di un turno notturno per il verificatore e l'affidamento al capo treno dell'attività di prova freno di tipo A per i treni in partenza da Udine alle 6.00, che tale previsione era rispettosa delle norme aziendali che demandavano questo compito al capo treno in caso di mancanza di personale in servizio o non tenuto ad intervenire in base alle disposizioni locali, che rispetto alla turnazione invernale a livello nazionale non era stato raggiunto alcun accordo, che la società aveva comunicato alle ooss la documentazione relativa alla nuova turnazione e poi, pur in mancanza di un'intesa a livello nazionale, aveva comunque promosso dei tavoli tecnici, che anche rispetto alle osservazioni dell'Orsa la società ne aveva preso atto cercando di porre rimedio ad eventuali errori, che i turni di zona contestati esistevano da tempo e per Cervignano e Gorizia erano stati concordati con le sigle sindacali, che comunque in sede di programmazione il godimento del numero di permessi settimanali era rispettato ed era frutto di un sistema informatico che calcolava automaticamente il monte ore nel rispetto della normativa contrattuale.

In punto diritto parte resistente eccepiva il difetto di legittimazione attiva della ricorrente che non aveva prodotto lo statuto, né aveva dimostrato il possesso del criterio della nazionalità previsto dalla legge, proseguiva evidenziando che le norme collettive avevano previsto la contrattazione decentrata soltanto in ipotesi di previa conclusione di accordo nazionale che nel caso di specie era mancato, che comunque le lamentate violazioni riguardavano soltanto il mancato rispetto di clausole relative all'orario di lavoro (cfr. artt. 22 del CCNL e 14 Accordo di confluenza) destinate a disciplinare i rapporti individuali di lavoro che pertanto non potevano connotare né integrare alcuna antinsindacalità della condotta.

Da ultimo osservava che le eventuali violazioni se provate erano così minimali da non integrare alcuna condotta lesiva di diritti e prerogative sindacali; per tale motivo instava per il rigetto della domanda attorea.

Il giudice, assunte sommarie informazioni, all'udienza del 15.5.09 si è riservato la decisione.

IN DIRITTO

La domanda di parte attrice va accolta anche se con i limiti di seguito indicati.

In ordine alle eccezioni preliminari sollevate dalla parte resistente e peraltro - con riferimento al difetto di legittimazione attiva - non riproposte in sede di discussione, va in primo luogo rigettata l'eccezione di difetto di legittimazione attiva in capo alla segreteria regionale dell'Orsa, poiché in base a quanto emerge dallo Statuto dimesso da parte attrice all'udienza del 16.4.09, la struttura territoriale più periferica del sindacato avente diffusione nazionale e rappresentatività è appunto costituita dalla segreteria regionale che ha come proprio organo rappresentativo il segretario regionale che rappresenta l'organizzazione nelle trattative territoriali di competenza (cfr. art. 30 Statuto dimesso).

Il sig. Mario Pica poi, come si evince dalla documentazione dimessa all'udienza sopra indicata, riveste il ruolo di segretario regionale Orsa del Friuli Venezia Giulia (cfr. comunicazioni dimesse da parte attrice).

Superate le eccezioni preliminari la domanda va esaminata nel merito: in particolare nonostante la prolissa introduzione di fatto realizzata dalle parti anche con riferimento alle procedure di raffreddamento attivate prima dell'introduzione dell'odierna vertenza, sia in sede di istruttoria che poi in sede di discussione orale, parte attrice ha sostenuto la fondatezza della propria azione restringendo la portata delle proprie doglianze ed evidenziando di non contestare la mancata conclusione di un accordo in sede decentrata con riferimento alla nuova programmazione oraria del Pdb, atteso il mancato accordo in sede nazionale, quanto piuttosto la circostanza che la programmazione oraria introdotta unilateralmente dalla società dall'inverno 2008, sia stata posta in essere in dispregio delle norme contrattuali collettive.

Ad avviso dell'attrice infatti l'istruttoria svolta ha consentito di provare che il numero di ore di riposo settimanale annuale del personale di bordo non è rispettoso del limite contrattuale (pari a 3538 ore), che i turni di zona di Sacile, Casarsa, Carnia, Cervignano non sono stati concordati con le parti collettive e che l'abolizione del turno notturno per il personale di verifica di Udine ha avuto delle ricadute dirette sul carico di lavoro del personale di macchina che avrebbero dovuto essere concordate in sede aziendale con le ooss.

Pertanto possono ritenersi rinunciate, in quanto non più coltivate, le doglianze relative al mancato rispetto dell'obbligo di informazione preventiva previsto dalle norme del contratto nazionale e dell'accordo di confluenza, nonché quelle relative alle mansioni di contolleria commerciale ed antievasione da parte del Pdb, sia alla luce della documentazione dimessa da parte convenuta, che a fronte dell'avvio di ulteriori trattative (sollecitate anche dal giudice nel lungo rinvio concesso alle parti al fine di valutare la possibilità di conciliare la lite), come si evince dalla documentazione dimessa da parte convenuta in data 15.5.09 con riferimento agli incontri di aprile e maggio 2009 e nota del sindacato dimessa da parte attrice nella medesima udienza.

Quanto esposto appare rispettoso del principio della domanda di cui all'art. 112 c.p.c., rilevante anche in sede di procedura sommaria, ritenuto che le conclusioni del ricorso introduttivo erano del seguente tenore: "...accertata la condotta antisindacale, ordinare alla società convenuta l'adozione di un'articolazione oraria rispettosa della normativa contrattuale di settore con particolare riferimento all'introduzione di un'articolazione oraria la quale, nella programmazione dei turni, consenta a tutto il pdb la fruizione di 3538 ore annue di riposo, identifichi la giornata di riposo settimanale, individui i limiti minimi, medi e massimi della prestazione lavorativa settimanale del PDB nel rispetto della contrattazione collettiva (cfr. art. 22 punto 2.9.; 24.1 CCNL, art. 14.1.3. Accordo di Confluenza); ordini alla società convenuta l'attivazione di procedure sindacali previste in materia dalla contrattazione collettiva ed aziendale di settore; ordinare alla società convenuta il divieto di disporre turni di verifica e turni di zona del PDB in assenza di accordo sindacale come previsto dalle norme collettive ed integrative di settore..".

A fronte di ciò come correttamente indicato dalla parte convenuta il sistema di relazioni sindacali prevede espressamente all'art. 22 punto 2 del CCNL 2003 e art. 14 punto 2 dell'Accordo di Confluenza (ossia contratto aziendale di gruppo) che sotto il profilo dell'orario di lavoro esista una disciplina speciale per il personale di macchina e bordo tanto che nell'art. 22 punto 2.14 CCNL cit. si legge che: "...ferma restando la disciplina dell'orario di lavoro stabilita dal presente articolo, l'articolazione dei turni programmati per l'utilizzazione del personale di macchina e di bordo sarà definita tra le parti a livello aziendale nel corso di una specifica procedura negoziale, la cui durata non dovrà essere superiore a 30 giorni... qualora al termine della procedura negoziale di cui sopra non sia stata raggiunta un'intesa tra le parti, le aziende attueranno i progetti di turnificazione nel rispetto della normativa contrattuale e delle relative modalità attuative convenute tra le parti stesse a livello aziendale..".

In attuazione di quanto esposto l'accordo di confluenza prevede poi all'art. 14 punto 2 una disciplina speciale per il personale di macchina e di bordo in cui è prevista al punto 2.8. una procedura negoziale per la compilazione dei turni di servizio del personale di macchina e del

personale di bordo articolata in una fase nazionale ed in una successiva a livello di unità produttiva disponendo espressamente al punto 2.8.3. che entro 30 giorni dal rilascio delle nuove tracce orarie da parte del gestore dell'infrastruttura ogni divisione fornisca alle ooss nazionali i dati relativi alle nuove fasce orarie programmate e poi al punto 5 che si dia luogo alla fase del confronto negoziale a livello nazionale con ^{la cui fine} ~~conseguente~~ fase decentrata di confronto nell'unità produttiva, solo ed in quanto venga raggiunta l'intesa a livello nazionale.

In ipotesi di mancato accordo a livello nazionale poi entrano provvisoriamente in vigore i progetti di turnificazione elaborati dalla rispettiva divisione e il diritto dei sindacati è limitato all'informazione alle competenti strutture sindacali ed alle rsu dei progetti di turnificazione predisposti per il cambio orario con turni che entrano provvisoriamente in vigore alla data prevista (vedi art. 2.8.7 dell'art. 14, sub. 16 parte convenuta).

A fronte di ciò è provato, in quanto non contestato tra le parti, che nessun accordo nei termini previsti dalle norme collettive sia stato raggiunto a livello nazionale e che conseguentemente la nuova turnazione entrata in vigore il 18.12.08 non dovesse essere oggetto di contrattazione a livello di unità produttiva poiché mancando la contrattazione in sede nazionale non poteva essere attivato il livello decentrato; né parte attrice si duole o ha provato che il diritto di informazione previsto comunque dalle norme citate non sia stato rispettato atteso che come emerge dalla copiosa produzione documentale delle parti la società si è sempre attivata, cercando comunque un confronto con le parti sindacali anche laddove non necessario, ed ha sempre fornito ove richiesta i chiarimenti opportuni rivedendo ~~anche~~ gli eventuali errori commessi anche su sollecitazione della stessa ricorrente (cfr. docc. 8, 9, 13 parte convenuta).

Vie più come correttamente osservato da parte convenuta l'eventuale mancata osservanza in sede di programmazione della norma contrattuale che disciplina per il Pdb il numero dei riposi settimanali annui (pari a 3538 ore vedi art. 22 punto 2.9.2 del CCNL dimesso da parte attrice sub. 5) traducendosi - se provata - nella violazione della parte normativa del contratto collettivo, ossia delle norme del CCNL che disciplinano il rapporto individuale di lavoro dei dipendenti della convenuta, non potrebbe tradursi nel caso di specie, attese le scarse allegazioni attoree in merito, anche nella violazione di un diritto tutelabile dalla ricorrente in questa sede.

Conseguentemente le doglianze formulate in merito dalla parte attrice (come pure quelle relative all'impossibilità da parte dei dipendenti di comprendere e riconoscere esattamente le giornate di riposo settimanale), vanno disattese in quanto infondate ed estranee, nel caso di specie, alla materia dell'art. 28 legge n. 300/1970 ; a ciò si aggiunga che pur dalle sommarie informazioni raccolte risulta provato che in sede di programmazione l'elaborazione dei riposi per cui è causa è frutto dell'applicazione di un programma informatico utilizzato dalla società convenuta ed anche dalle

altre società del gruppo; programma certificato, in uso da qualche anno, che calcola secondo un algoritmo neppure noto in sede di unità produttiva, quanto dovuto ai dipendenti sulla base della media derivante anche dalla considerazione del materiale rotabile a disposizione della società. Materiale che, peraltro, varia a seconda delle stagioni, atteso il numero di treni in circolazione maggiore nella stagione invernale rispetto a quella estiva.

In proposito in particolare il testimone Zupin ha così dichiarato: "... esiste un programma informatico della società che consente di elaborare gli M131. la programmazione è effettuata nell'arco di 365 giorni con programmazione invernale ed estiva che varia a seconda del numero dei treni a disposizione che di solito nel periodo estivo sono in numero inferiore rispetto a quella invernale. Il contratto prende a riferimento l'anno e quindi la programmazione ha una validità temporale limitata es. quella sub. 20 riguarda l'anno però la rigorosa validità dei treni in essa richiamata riguarda soltanto quelli in circolazione nel periodo invernale, infatti attualmente dal 14 giugno ci sarà nuovo turno di servizio. Pertanto per verificare il rispetto della validità delle norme contrattuali è necessario tener conto di tutte la programmazione reale nell'arco dell'anno; il programma informatico è stato certificato e non c'è possibilità teorico di verifica tanto che questo programma è utilizzato per tutte le divisioni di Trenitalia comprese quelle della Cargo e passeggeri nazionale ed internazionale. Preciso che come chiarito anche in sede di tavolo tecnico con la ricorrente vi sono anche dei presupposti diversi nel calcolo nel senso che ad esempio per il personale di bordo la programmazione può prevedere delle scorte (ossia sostituzione di personale assente) in cui non è previsto né l'inizio né la fine del turno e quindi quel riposo viene indicato come 58 ore quanto coincide con il riposo settimanale oppure di senza servizio nel giorno sempre festivo e quindi nella programmazione è indicato soltanto l'inizio del servizio e quindi si deve fruire del riposo giornaliero rispetto alla giornata precedente. Il valore convenzionale di 58 ore in fase di gestione, essendoci un numero di treni inferiore le ore di riposo possono diventare anche superiori alle 58 anzi di solito sono sempre superiori alle 58.

E comunque la società nella sostanza rispetta il numero di 3538 ore di riposo tanto che da quando sono responsabile non ricordo alcuna contestazione in merito da parte di lavoratori interessati.

Adr: avv. Di Trapani: il programma a livello periferico non consente di conoscere l'algoritmo attraverso il quale il programma determina il calcolo delle ore di riposo annuale. Di regola le giornate della programmazione è sviluppato in base al materiale a disposizione ed al giro del materiale stesso; possono esserci e sono previsti dalla normativa dei piccoli pezzettini di giornate che sono collocati in fuori turno che sono gestite dall'impianto di appartenenza e che sono evidenziate al personale di appartenenza e comunque queste giornate di fuori turno non incidono sui riposi annuali e settimanali ma possono modificare il numero del personale impiegato nel turno

ed abbiamo evidenziato questo maggiore onere nei turni inserendo delle giornate di riserva ad esempio per Trieste la 38 che è indicata come riserva. In tal modo il turno è aumentato di una giornata.

La dizione scorta riposo preciso che il numero delle giornate di scorta di regola sono proporzionali alle giornate programmate nel senso che si tiene conto di una scorta del 26% per tener conto di tutte le assenze del personale; in questo numero di scorte ci sono scorte alla giornata lavorata e scorte alla giornata di riposo inserite in turno quindi la dicitura scorta riposo indica un riposo, e nella gestione del turno questa giornata è trattata come un riposo. Il lessico scorta/ riposo è un accorgimento per il programma gente che a fronte di questa dicitura applica un riposo settimanale di 58 ore. Ciò è sempre stato chiarito alle parti sindacali da quando è stato introdotto questo programma ossia intorno al 2003-2004. Nella turnazione precedente si è verificato il turno di zona di Carnia; che peraltro non è concordato con le parti sindacali. Il personale di verifica non appartiene al mio settore di produzione ma a quello della manutenzione; per quanto mi riguarda ho applicato che nel caso di mancanza del turno di personale di verifica per le prove freno queste siano effettuate dal personale di scorta. E ciò è quello che avviene ad Udine dal dicembre 2008.

La programmazione del personale di macchina di bordo discende da bollettini che indicano l'esatta composizione del treno che verrà effettuato, compresi orari di arrivo e partenza; dati che elabora RFI e che sono consegnati alle imprese ferroviarie interessate alla circolazione; questi dati sono fondamentali per poter programmare gli orari del personale di bordo e macchina e confermo che ci sono consegnati con moltissimo ritardo ossia l'ultima variazione l'abbiamo avuta neanche un mese prima l'entrata in vigore della variazione di orario; di solito questi dati ci pervengono quattro o cinque mesi prima. Pertanto ciò ha inciso sulla nostra programmazione...".

Né peraltro può attribuirsi valore probatorio alla documentazione prodotta da parte attrice sub. 24 e formata a mano dallo stesso informatore sig. Gava il quale ha comunque confermato che poi in sede di applicazione concreta il numero dei riposi è rispettato.

Pertanto pur essendo vero che il rispetto delle norme contrattuali deve avvenire da parte della società già in sede di programmazione (cfr. art. 14 punto 2.8.6 parte attrice), tuttavia non può ritenersi provato, a fronte della documentazione dimessa dalle parti sub. 20 e di quanto dichiarato dall'informatore Zupin, che la società non abbia rispettato questo limite e pertanto anche per questo motivo- oltre che per la mancata dimostrazione della plurioffensività della condotta di parte resistente- la doglianza attorea va rigettata siccome infondata.

** * **

Residuano le questioni relative al turno di zona istituito ad avviso della ricorrente senza il consenso delle parti sindacali e quelle relative al turno di verifica di Udine.

Per quanto riguarda il primo aspetto la resistente si è limitata ad evidenziare che i turni di Casarsa, Sacile e Carnia al pari di quello di Cervignano sarebbero stati concordati già nel lontano 2002 e che comunque trattatisi di turni da sempre riproposti nelle proprie programmazioni orarie dalla società.

In realtà in sede istruttoria risulta provato che soltanto il turno di zona di Cervignano e quello di Gorizia erano stati concordati nel 2002, anche se in via soltanto sperimentale (cfr. doc. 23 parte attrice) e che anche se trattatisi, ad eccezione di Carnia, di turni presenti anche nelle precedenti programmazioni, tuttavia gli stessi sono stati sempre ^{mai} contestati dalla ricorrente.

Va quindi osservato che la stessa difesa processuale della resistente consente di ritenere provato che i turni di zona del personale di bordo costituiscano materia che, in quanto attinente all'organizzazione del lavoro, non possa essere modificata dalla società unilateralmente (cfr. art. 2.4.2.4 dell'accordo di confluenza dimesso sub. 26 da parte attrice).

Né è sostenibile che l'introduzione dei turni di zona, non incidendo su diritti dei lavoratori, in quanto per l'applicazione del turno è necessaria la scelta del lavoratore, non leda di per sé il diritto del sindacato; appare evidente che trattandosi di violazione di disposizione che attiene alle relazioni sindacali il mancato rispetto della stessa da parte della società leda proprio una delle prerogative primarie del sindacato che attraverso l'informazione preventiva e la contrattazione può tutelare i propri iscritti ed in questo modo rafforzare la propria rappresentatività ed immagine anche rispetto ai lavoratori.

A ciò si aggiunga che pur concernendo questi turni di zona il personale di bordo per il quale è vigente la disciplina speciale sopra richiamata in materia di orario di lavoro, tuttavia, ritenuto che l'istituzione di un turno di zona (con partenza ed arrivo del lavoratore in luogo più vicino alla residenza ma diverso dall'impianto di appartenenza), comporta anche una modificazione nella formazione dei treni (cfr. in proposito dichiarazioni teste Gava), trattasi di aspetto che deve essere concordato con le parti collettive in quanto attinente a fattispecie che trascende il mero cambio orario del Pdb.

Pertanto la scrivente ritiene che la condotta della società, pur non recando un danno diretto ai lavoratori, leda però un diritto del sindacato; violazione di norma contrattuale che di per sé rappresenta condotta antisindacale, rafforzata nel caso di specie dal comportamento processuale della società che pur non contestando specificamente questo aspetto, tuttavia ha cercato di sminuirlo eccependone l'irrelevanza e la carenza di ~~un~~ intento antisindacale.

A fronte di ciò anche se corrisponde al vero che la violazione di norme relative alle relazioni sindacali nel caso di specie non è stata così marcata, né grossolana, poiché la società ha effettivamente cercato il confronto con le parti collettive, tuttavia trattasi di condotta che non è sufficiente ad elidere gli effetti della violazione contrattuale che è stata realizzata ed è consistita-

come detto sopra - nell'introduzione di turni di zona (ad eccezione di Cervignano) non concordati con le parti sindacali.

La scrivente d'altra parte aderisce all'orientamento maggioritario secondo cui, ai fini dell'applicabilità dell'art. 28 legge n. 300/1970, è sufficiente che il comportamento del soggetto sia oggettivamente idoneo a ledere gli interessi attinenti alla libertà ed ai diritti sindacali, a nulla rilevando l'elemento soggettivo della sua intenzionalità (cfr. Trib. Roma, 3.3.08, est. Mimmo, Riv. Crit. Dir. Lav., 2008, 2, 515 e relativa nota; Cass.sez.L. 26.2.04, 3917).

Del pari è a dirsi con riferimento al turno di verifica di Udine la cui soppressione riguarda personale diverso da quello di bordo (trattasi di personale di competenza della manutenzione e non facente capo alla produzione, cfr. dep. Zupin).

Ed invero la società consapevole della necessità del consenso delle parti sindacali, già nella primavera del 2008 aveva cercato di avviare un confronto in merito con le organizzazioni sindacali, trattandosi comunque di materia attinente all'organizzazione del lavoro e che pertanto doveva essere oggetto di contrattazione a livello di unità produttiva (cfr. docc. 1,2, parte convenuta): peraltro nonostante il mancato accordo aveva comunque dato corso alla soppressione del turno notturno del personale di verifica di Udine.

Inoltre pur corrispondendo al vero che le mansioni ulteriori assegnate al personale di bordo a seguito di questa soppressione, rientrano comunque nel mansionario del personale di bordo (cfr. doc. 3 parte convenuta), e quindi che non vi è stato alcun aumento del carico di lavoro degli stessi, in violazione dell'art. 2103 cod. civ., è pur vero che la modifica riguarda il personale di verifica cui non è applicabile la norma speciale richiamata dalla società per il pdb e che pertanto doveva essere concordata in quanto incidente sull'organizzazione del lavoro ed anche sui carichi di lavoro del personale.

Anche in questo caso quindi la società ha posto in essere un'inosservanza di norme poste a tutela dell'attività sindacale e quindi giustiziabile ex art. 28 legge n. 300/1970; antisindacalità la cui attualità è a tutt'oggi in essere a fronte della validità annuale della turnificazione sopra indicata.

Pertanto le doglianze di parte attrice con riferimento al turno di verifica di Udine ed ai turni di zona per Casarza, Carnia, Sacile va accolta siccome fondata con conseguente obbligo da parte della società di far cessare le modifiche introdotte con la nuova programmazione oraria in quanto dovevano essere concordate con le ooss.

Per le spese di lite, vista la soccombenza reciproca delle parti, appare opportuno disporre la compensazione integrale tra le parti.

P.Q.M.

- a) Accertata la condotta antisindacale posta in essere dalla società e consistente nell'aver attivato turni di zona non concordati con le parti sindacali e nella soppressione del turno di verifica di Udine, ordina a parte convenuta, in persona del legale rappresentante pro tempore, di cessare da tale condotta eliminando dalla programmazione in essere i turni di zona non concordati e ripristinando per il personale di verifica di Udine la turnificazione notturna esistente in data antecedente la nuova programmazione;
- b) Compensa le spese di lite.
- ↳ Manda alla cancelleria per la comunicazione del presente provvedimento alle parti.

Trieste li 20.5.09

IL GIUDICE DEL LAVORO

Annalisa Multari

