



## Segreterie Nazionali

---

Roma, 09/01/2025

Commissione di Garanzia per l'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali

c.a. Presidente Paola Bellocchi

**Oggetto: proposta di regolamentazione provvisoria delle prestazioni indispensabili da garantire in occasione di sciopero del personale dipendente del Gruppo FSI – Riscontro in opposizione.**

Illustre Autorità, nella persona della Presidente,

le Scriventi Organizzazioni Sindacali hanno letto ed esaminato la proposta in oggetto non ritenendola in nulla condivisibile né, invero, coerente con l'asserita finalità di privilegiare l'autonomia collettiva. A tal fine, si precisa che la presente vale come richiesta di accesso agli atti, in particolare a quelli citati nella delibera stessa con contestuale istanza che siano recepite le seguenti considerazioni.

Lo sciopero, nel tempo, è stato oggetto di un crescente depotenziamento alla luce delle innumerevoli delibere della Commissione di Garanzia che, a più riprese, anche di recente, hanno fornito orientamenti ed interpretazioni sempre più stringenti e, a nostro parere, pregiudizievoli, per i lavoratori e per i Sindacati firmatari dell'Accordo sui servizi minimi essenziali del 23 novembre 1999 e ss.mm.ii., progressivamente svuotato del suo equilibrio nel contemperamento tra mobilità e diritto di sciopero.

Proclamare uno sciopero è divenuto arduo e, a tratti, potenzialmente di nocimento per le organizzazioni sindacali scriventi: l'incertezza entro la quale i Soggetti proclamanti sono costretti (nell'accezione letterale del termine, che implica uno spazio ormai angusto) a muoversi, talora depone per un'attenta ponderazione e, se i tempi non lo consentono, per un'abdicazione.

Questo scenario di profonda ingiustizia viene aggravato, oggi, dalla proposta di codesta Commissione che, a parere delle scriventi, inficia la volontà del legislatore volta ad assicurare il contemperamento di due diritti previsti e tutelati dalla Costituzione.

Ricordiamo sul punto, altresì, che il superamento dell'era monopolistica consegna un mercato ferroviario complesso nel quale, in riferimento al tema de qua, tali discussioni non possono essere affrontate a compartimenti stagni se si vuole avviare una riflessione concretamente efficace e risolutiva rispetto al necessario contemperamento del diritto di sciopero con il diritto della persona costituzionalmente tutelato.

La presenza di diversi operatori sul mercato dovrebbe invece, come fatto notare dalle scriventi a più

riprese, portare a riflettere in modo più concreto sul concetto di “alternatività”. Già oggi il trasporto ferroviario viene considerato alternativo al Trasporto Pubblico su gomma a lunga percorrenza, tant’è che è vietato scioperare contemporaneamente. Ciò detto, a maggior ragione, la presenza di più Operatori che sullo stesso mercato svolgono lo stesso servizio (trasporto ferroviario) dovrebbe portare a considerare l’alternatività dei servizi messi a disposizione degli utenti e a guardare quindi ad una riduzione delle prestazioni indispensabili, stante la possibilità per gli utenti stessi di usufruire di servizi alternativi e non certo ad un loro incremento.

Entrando nel merito della proposta:

- in ordine alla modifica del paragrafo 4.2.1, non è accettabile, in difetto di idonea e congrua motivazione, se non quella di vanificare uno sciopero che intercetti la domenica - giornata festiva convenzionalmente individuata dalla legislazione vigente e di riposo per quasi la totalità dei lavoratori pendolari, indicare fasce di garanzia anche nei giorni festivi;
- in ordine alla modifica del punto 4.2.2, è egualmente non accettabile correlare la misura dei servizi da garantire per i treni a lunga/media percorrenza con il volume del trasporto ferroviario regionale;
- rilevante e non trascurabile appare la nota 9687 del 26 luglio 2022 della Direzione Generale per il trasporto pubblico locale e regionale e la mobilità pubblica sostenibile del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, che “ha comunicato di non avere osservazioni in merito alla revisione dell’articolo in oggetto”. In altre parole, la massima Authority, che si occupa dell’interesse e del rispetto della mobilità dei cittadini, sembra non ravvisare affatto la necessità di modificare l’accordo ferroviario del ‘99 e ss.mm.ii.;
- se di comparazione si deve ragionare, e assunto che la necessità di contemperamento tra diritto di sciopero e diritti della persona costituzionalmente tutelati è imprescindibile, allora preme alle scriventi precisare che in nessuna parte della delibera n.24/450 l’Autorità fa una valutazione d’impatto di siffatte modifiche sull’accesso al diritto di sciopero nel settore del trasporto ferroviario e, in particolare, nel Gruppo FSI. In nessuna parte dell’atto di codesta Commissione viene attenzionato questo aspetto. Eppure, le scriventi hanno più volte denunciato, in audizione o con invio di formali documentazioni in seno all’autorità, una forte compressione del diritto di sciopero, a seguito dei mutamenti della struttura di impresa, della stratificazione di orientamenti in seno all’autorità, sempre più comprimenti nei confronti di tale diritto. Un atto di regolazione, emesso da un’autorità pubblica, che non tiene conto di un’effettiva contemperazione tra pari diritti costituzionali, viola il principio di attribuzione e – ragionando in questi termini – incide sui canoni di sussidiarietà e proporzionalità cari all’impianto nazionale e comunitario;
- non rilevano assolutamente tale contesto tutti i dati riportati in delibera relativi ai “flussi turistici del nostro Paese”, diversamente da come indicato nei considerati della delibera, le scriventi Organizzazioni Sindacali contestano e rigettano, infatti, qualsiasi tentativo di ritenere il flusso turistico di passeggeri connesso in qualche modo con il diritto alla mobilità delle persone, costituzionalmente tutelato, così come l’attività turistica non è e non potrà mai essere contemperata con il diritto di sciopero limitandone il suo esercizio.

Si precisa che la delibera di parziale regolazione sta, di fatto, intervenendo in modo arbitrario durante un confronto tra le Parti Sociali, che è tuttora aperto e in fase di negoziazione, stabilendo un precedente, che viola il presupposto pattizio, che è alla base della legge 146/90.

Quanto alla forma, le modifiche all'accordo di settore proposte dalla codesta rispettabile Autorità, per come proposte, mancano di determinatezza e, quindi, la proposta di regolamentazione provvisoria sarebbe gravemente viziata.

Ci duole constatare che, anche in questa occasione, non si possono apprezzare riferimenti alle cause di insorgenza del conflitto spesso riconducibili a mancati rinnovi dei contratti, al mancato rispetto di accordi sottoscritti liberamente e consapevolmente dalle parti. Il mero tentativo di rimuovere gli effetti dello sciopero, rendendolo di fatto pressoché impraticabile, non è accettabile. L'obiettivo comune, per evitare di arrivare al conflitto, deve essere quello di rimuoverne le cause.

Tutto ciò premesso, le Scriventi ritengono idoneo l'attuale accordo sottoscritto a suo tempo con il Gruppo FS, tuttavia si rendono disponibili, con l'obiettivo di armonizzare il sistema ferroviario con regole complessive applicate all'intero settore, a novare lo stesso attraverso il coinvolgimento di tutte le imprese ferroviarie attualmente operanti sul mercato che svolgono servizio di trasporto di persone, rendendo così l'accordo coerente con la volontà del legislatore di assicurare i due diritti in parola e con l'evoluzione del sistema del trasporto ferroviario italiano.

Ad ogni buon fine e per spirito di chiarezza, si precisa che in assenza di accordo sulla proposta la stessa non potrà trovare adozione mancandone il presupposto di liceità (nell'adozione, intendesì); ogni azione unilaterale sarà, per ciò, valutata, tra l'altro, anche rispetto a profili di antisindacalità.

Con l'auspicio sincero che si possa giungere a una reale esaltazione dell'autonomia collettiva, si richiede un'audizione sul tema, al fine di creare le condizioni per novare l'accordo dando ad esso efficacia generalizzata per tutte le imprese ferroviarie di trasporto di persone attualmente operanti e future.

Si ribadisce la richiesta di accesso agli atti in premessa alla presente e al contempo di audizione per una discussione più approfondita, con la necessità per le Scriventi di studiare tutti gli atti contenuti nel presente documento.

In attesa di riscontro

FILT CGIL  
E. Stanziale

FIT-CISL  
G. Riccio

UILTRASPORTI  
R. Napoleoni

UGL Ferrovieri  
E. Favetta

FAST Confasal  
V. Multari

ORSA Trasporti  
A. Pelle

