

Roma li 06 Settembre 2024  
Prot. 10/01/SG

**E, p.c.**

**CGSSE**  
[segreteria@pec.commissionegaranziasciopero.it](mailto:segreteria@pec.commissionegaranziasciopero.it)

**Gruppo FSI**  
[scioperigruppofs@pec.fsitaliane.it](mailto:scioperigruppofs@pec.fsitaliane.it)

**Filt- Cgil Segreteria Nazionale**  
[filtcgil.segreteria@postecert.it](mailto:filtcgil.segreteria@postecert.it)

**Fit-Cisl Segreteria Nazionale**  
[fitcislazionale@posetcert.it](mailto:fitcislazionale@posetcert.it)

**Uil Trasporti Segreteria Nazionale**  
[segreteriagenerale@pec.uiltrasporti.it](mailto:segreteriagenerale@pec.uiltrasporti.it)

**Ugl Ferrovieri Segreteria Nazionale**  
[segreteria.nazionale@uglferrovieri.it](mailto:segreteria.nazionale@uglferrovieri.it)

**ORSA Ferrovieri Segreteria Nazionale**  
[sg.orsa@pec.sindacatoorsa.it](mailto:sg.orsa@pec.sindacatoorsa.it)

OGGETTO: riscontro a nota Pos. 907/24 TF - *"Proposta di revisione dell'accordo nazionale sui servizi minimi essenziali del settore ferroviario del 23 novembre 1999, e successive integrazioni (pubblicato nella G.U. del 12 aprile 2002, n.86). Convocazione in audizione"*.

Egregia Presidente,

abbiamo ricevuto la Vs. comunicazione con un sentimento misto a sorpresa e preoccupazione. Ci teniamo innanzitutto a sottolineare che non è ns. intenzione sottrarci al confronto su tematiche di fondamentale importanza per il settore del trasporto ferroviario, anzi, riteniamo che una discussione approfondita sia necessaria per affrontare le numerose sfide che esso sta attraversando.

Alla luce però dei non edificanti precedenti e delle distorsioni che hanno visto, purtroppo, le imprese avvantaggiate dalle interpretazioni favorevoli della Commissione che Lei presiede, temiamo che questa nuova iniziativa sia il preludio di una modifica che, secondo la scrivente O.S., potrebbe rappresentare un ulteriore irrigidimento, da esportare in altri settori, della vigente legge n. 146/1990.

Quest'ultima regola l'esercizio del diritto di sciopero nei servizi pubblici essenziali, trasporti ferroviari inclusi, con il fine di bilanciarlo con quelli di pari o superiore rango costituzionale e impone, infatti, l'obbligo di garantire i servizi minimi essenziali durante gli scioperi, stabilendo fasce orarie obbligatorie e preavvisi minimi per le azioni collettive di astensione dal lavoro per garantire detti diritti fondamentali dei cittadini/utenti che il Legislatore ha ritenuto di preminente interesse generale e tesi alla tutela dei valori legati all'integrità della vita e della sicurezza.

Dal 1999, con l'accordo di autoregolamentazione del Gruppo Ferrovie dello Stato (ora Gruppo FSI), modificato nel 2001, si è cercato di ridurre l'impatto degli scioperi sui passeggeri, assicurando il rispetto delle norme vigenti. Riteniamo, tuttavia, che oggi il contesto sia profondamente mutato in quanto il settore ferroviario è caratterizzato dalla presenza di diverse realtà imprenditoriali, tanto nel trasporto merci quanto in quello passeggeri (incluso il servizio dell'Alta Velocità), per cui - tenendo soprattutto in conto la pluralità di operatori - si rendono necessari una revisione e un aggiornamento degli accordi vigenti.

Il mutamento del contesto politico-economico in cui il settore trasporti opera, che va rammentato, non coincide pedissequamente con il settore ferroviario, al più -come noto- il secondo è ricompreso nel primo costituendone una branca importante, impone la necessità per le parti e i soggetti coinvolti di rinegoziare un nuovo accordo. Tale azione risulterebbe funzionale all'esecuzione di un'opera di raccordo atta a coinvolgere tutte le imprese del settore e a considerare le nuove necessità in funzione del volume di trasporto attualmente offerto.

Con particolare attenzione all'AV, qualora due operatori coprissero (come, in effetti, coprono, rispettivamente il 30% e il 70% del mercato), l'accordo dovrebbe prevedere che, in caso di sciopero settoriale, ogni impresa garantisca il 50% del servizio solitamente offerto da tutti gli operatori, utilizzando la proporzione del personale adeguata alla propria quota di mercato almeno pari al 30%.

L'idea che potrebbe essere avanzata in relazione alle percentuali di prestazioni minime da garantire potrebbe prevedere posizioni alternative.

Si potrebbe, cioè, ipotizzare una preliminare operazione di raffreddamento tale che coinvolga le imprese erogatrici, in relazione alla propria quota di servizi da erogare, che -alternandosi in base a una rotazione prestabilita di comune accordo o *in fieri*- garantirebbe il rispetto delle percentuali minime.

Nell'ipotesi pratica i nuovi accordi da concludere dovrebbero, al loro interno, prevedere salvagenti in caso di mancata efficacia delle operazioni di raffreddamento o di mancato nuovo accordo, mentre per l'AV si potrebbero prevedere soluzioni di mobilità differente anche a mezzo non esclusivo su rotaia, ovvero con autobus o pullman poiché non ci sembra essere ormai congruo che sia esclusivamente il regolamento delle ferrovie a gestire, se non tutte, la maggior parte delle funzioni della mobilità.

L'assenza della figura del pulitore viaggiante sui treni locali, rispetto a quelli dell'AV, riteniamo rappresenti, ad esempio, una disparità di trattamento sotto il profilo della tutela della salute e che tale discrepanza logico-organizzativa si traduca anche in una differenza incoerente rispetto al diritto di sciopero. In parole più semplici: il viaggiatore locale non ha bisogno di un unico pulitore mentre quest'ultimo, nell'AV, diventa servizio inderogabile con compressione totale di adesione all'azione collettiva. È evidente l'incoerenza e la disparità di trattamento che coinvolge da un lato il lavoratore con compromissione del suo diritto di sciopero e dall'altro l'utente che sarebbe "garantito" di un servizio ritenuto essenziale solo se viaggia in AV. Delle due l'una: se nel treno locale non è prevista la presenza di un pulitore non si può sostenere che detto servizio nell'ambito dell'AV costituisca servizio essenziale!



Analogo ragionamento andrebbe, inoltre, fatto nei cd. “servizi indiretti”, come l’assistenza ai passeggeri e la distribuzione dell’acqua, presenti sui treni dell’AV nelle sole classi executive, business e premium, ma non in quelli locali.

Anche le operazioni di manutenzione dovrebbero essere riorganizzate, sì senza compromettere la sicurezza e l’efficienza del servizio ferroviario, contemperando però l’adeguato preavviso con il diritto ai lavoratori di esercitare il diritto di sciopero, oggi praticamente nullo. A ns. sommo avviso, il presidio dell’infrastruttura da parte della Società Gestore garantisce un sufficiente intervento in caso di guasti, mentre ulteriori richieste di limitazione risulterebbero alquanto inopportune, soprattutto dopo l’accordo di riorganizzazione del 2024 che non ha evidenziato criticità particolari in caso di sciopero.

Siamo convinti che un approccio di tal fatta garantirebbe una gestione più equilibrata delle esigenze delle imprese e dei diritti dei lavoratori in quanto l’attuale legge n. 146/1990 è meritevole di miglioramenti, che ci vedono disponibili al confronto per un’eventuale proposta comune proveniente da un vero dialogo tra le parti, eliminando l’attuale squilibrio a favore delle imprese, soprattutto nella fase iniziale delle procedure di raffreddamento di fatto, spesso, inconcludenti.

Sarebbe, inoltre, opportuno che la CGSSE assumesse un ruolo più attivo nel merito delle vertenze, segnalando eventuali comportamenti illegittimi prima dello sciopero, anche e soprattutto nei confronti delle imprese, piuttosto che fungere da mero e flebile mediatore. Anche il sistema sanzionatorio dovrebbe essere ribilanciato, valutando con maggiore rigore la posizione delle imprese e degli enti che spesso, con le loro interpretazioni o forzate letture della norma, violano gli accordi alimentando la conflittualità sociale.

Le ns. proposte, già a suo tempo avanzate, sono quindi le seguenti.

**1. Aggiornamento della procedura di raffreddamento.** Si deve garantire un vero dialogo tra le parti correggendo l’attuale squilibrio a favore delle imprese, con possibilità di proposte da parte della Commissione che, laddove le parti non trovino (o non vogliano trovare) un accordo, abbiano lo stesso peso di quelle del Giudice nelle controversie di Lavoro.

**2 Aggiornamento del potere sanzionatorio.** Riteniamo più imparziale e trasparente, al fine di evitare un eventuale coinvolgimento, o sovrapposizione, con il potere di valutare l’idoneità e fattività dei regolamenti delle procedure di raffreddamento e conciliazione esperite dalle parti sociali, che il potere sanzionatorio venga esercitato da un organo all’uopo preposto e, pertanto, neutrale e incontaminato, ma sempre ricompreso all’interno della struttura della CGSSE e, comunque, terzo rispetto a chi formalmente governa le procedure di mediazione.

**3. Divieto di nuove formule datoriali di limitazione unilaterale del diritto di sciopero.** Segnaliamo purtroppo a Codesta Spett.le Commissione il caso che è invalso in alcune aziende che, soprattutto con i macchinisti aderenti all’astensione collettiva, incuranti degli ordini di rientro, ordinano agli scioperanti di riprendere il servizio il giorno seguente a quello in cui hanno esercitato il loro diritto in una regione differente da quella che è la loro rimessa come presidio di competenza con la conseguenza di compromettere di fatto il diritto di sciopero di quei lavoratori obbligandoli a trasferimenti fuori servizio onerosi nonché spesso impossibili per la coincidenza del trasferimento all’interno del turno di sciopero.

Detta consuetudine, surrettiziamente definitiva come necessaria per l’organizzazione del trasporto, sta diventando -come si può facilmente intuire- un forte deterrente nei confronti dell’adesione allo sciopero. Riteniamo perciò fondamentale vietare simili comportamenti o atteggiamenti *contra legem* per evitare ulteriori limitazioni in considerazione del fatto che la ns. normativa è di gran lunga più restrittiva rispetto ad altri Paesi europei.



Riteniamo, inoltre, di fondamentale importanza, che la convocazione delle parti sociali debba includere tutte le imprese ferroviarie interessate, e non solo il Gruppo FSI, per assicurare una rappresentanza equa di tutte le realtà del settore attualmente operanti. È evidente che le esigenze degli utenti sono cambiate dal 1999, ma lo spirito della legge n. 146/1990 rimane sempre quello di bilanciare il diritto di sciopero con il diritto alla mobilità, e non certo quello di favorire gli interessi economici delle sole imprese.

Ribadiamo, infine, l'importanza di non interferire con il diritto di sciopero tramite una regolamentazione che eccessivamente ampli l'ambito dei servizi ritenuti connessi alla circolazione ferroviaria che potrebbero essere gestiti, invece, a livello aziendale.

In conclusione, siamo convinti che non siano necessari grandi interventi legislativi, ma solo adeguamenti mirati per bilanciare il sistema sanzionatorio, garantire un dialogo costruttivo tra le parti al fine di limitare in modo equilibrato i disagi per i cittadini, attribuiti sempre ai Sindacati, ma che spesso hanno altre origini che sicuramente emergerebbero se si affrontasse seriamente un'analisi approfondita delle cause degli scioperi e delle attuali relazioni sindacali.

Confidando in una Vs. attenta considerazione delle ns. proposte, rimaniamo a disposizione per ulteriori incontri di approfondimento e porgiamo i più distinti saluti.



Il Segretario Generale FAST/CONF.SAL  
(Pietro Serbassi)

A handwritten signature in dark ink, appearing to read "Pietro Serbassi".

