



# **Commissione di Garanzia dell'Attuazione della Legge sullo Sciopero nei Servizi Pubblici Essenziali**

## **SETTORE TRASPORTO FERROVIARIO (testo coordinato)**

**Accordo sui servizi minimi essenziali del 23 novembre 1999, come modificato e integrato dagli accordi del 18 aprile 2001 e 29 ottobre 2001 <sup>1</sup>**

**Regolamentazione provvisoria delle prestazioni indispensabili da garantire in caso di sciopero del personale dipendente del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane <sup>2 3</sup>**

---

<sup>1</sup> L'Accordo, valutato idoneo con Delibera n. 45-9.1 del 3.02.2000, è stato modificato ed integrato dagli Accordi del 18 aprile 2001 e 29 ottobre 2001 (G.U. n. 86 del 12 aprile 2002 – Serie Generale), rispettivamente valutati idonei dalle Delibere n. 101 del 13.09.2001 e n. 149 del 29.11.2001.

<sup>2</sup> La Commissione con delibera n. 25/50 del 30 gennaio 2025 ha adottato la Regolamentazione provvisoria delle prestazioni indispensabili da garantire in caso di sciopero del personale dipendente del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane sostitutiva dei punti 4.2.1. e 4.2.2. dell'Accordo. In corsivo il testo adottato dalla Commissione.

<sup>3</sup> La Commissione, nella seduta del 10 giugno 2025, ha precisato che, in assenza di un Accordo tra le parti, agli scioperi proclamati in Trenord *“seguita ad applicarsi la regolamentazione valevole per il Gruppo Ferrovie dello Stato, così come modificata, da ultimo, dalla Regolamentazione provvisoria della Commissione di garanzia”*.

**Accordo sui servizi minimi essenziali del 23 novembre 1999, come modificato e integrato dagli accordi del 18 aprile 2001 e 29 ottobre 2001 e dalla Regolamentazione provvisoria della Commissione di cui alla delibera 25/50 del 30 gennaio 2025.**

La Società F.S., assistita da Agens, e le OO.SS. firmatarie, in attuazione della legge 146/90 e del “Patto sulle politiche di concertazione sulle nuove regole delle relazioni sindacali per la trasformazione e l’integrazione Europea del sistema dei trasporti”, del 23 dicembre 1998, concordano la seguente disciplina attuativa della legge stessa.

## **1. EFFICACIA**

Il presente accordo sostituisce qualunque precedente intesa in materia.

L’accordo si riferisce allo stato attuale di organizzazione del servizio; eventuali future trasformazioni organizzative significative potranno richiedere un suo aggiornamento.

## **2. CAMPO DI APPLICAZIONE**

- a) le disposizioni relative alle modalità di proclamazione degli scioperi, al preavviso, alla durata massima, all’intervallo soggettivo tra scioperi, alla sospensione dello sciopero per avvenimenti di particolare gravità ed alle franchigie (di cui ai successivi paragrafi 3.1, 3.2, 3.3, 3.5, 3.6 e 3.7), si applicano a tutto il personale dipendente dalle società del Gruppo F.S.<sup>4</sup>;
- b) le disposizioni relative alla revoca degli scioperi i proclamati, al divieto degli scioperi concomitanti, all’intervallo soggettivo e oggettivo tra scioperi nonché alle prestazioni indispensabili (di cui ai successivi punti 3, 4 e 5) si applicano soltanto al personale addetto alla circolazione dei treni, delle Navi Traghetto ed al personale addetto ai servizi del settore trasporto ferroviario collegati da nesso di strumentalità tecnica od organizzativa con la circolazione dei treni (in particolare: servizi di manutenzione nei limiti di seguito indicati, assistenza, informazione)<sup>5</sup>.

## **3. NORME GENERALI**

**Lo sciopero consiste:**

- nell’astensione dalla prestazione e nell’abbandono dell’Impianto per un periodo di tempo uguale e coincidente per tutti i lavoratori chiamati alla protesta<sup>6</sup>;

---

<sup>4</sup> V. delibera n. 04/234 del 1° aprile 2004, con la quale la Commissione ha deliberato che al Trasporto Cargo sono applicabili solo le disposizioni relative agli istituti espressamente richiamati nella lett. a) dell’art. 2 del presente accordo.

<sup>5</sup> V. delibera n. 03/129 del 9 settembre 2003, con la quale la Commissione ha deliberato che la predeterminazione delle due fasce orarie entro le quali può essere effettuata la prima azione di sciopero trova applicazione soltanto per il personale individuato nell’art. 2, lett. b), del presente accordo.

<sup>6</sup> V. delibera del 1° aprile 2004, in tema di applicazione della legge n. 146/1990 e succ. modd. in caso di assemblea, con la quale la Commissione ha deliberato che: “*l’assemblea in orario di lavoro, pur se incidente su servizi pubblici essenziali, non è assoggettata alla disciplina di cui alla legge n. 146/1990 e succ. modd., laddove sia convocata e si svolga secondo quanto previsto dall’art. 20 della legge n.*

- nell'astensione collettiva dalle prestazioni straordinarie<sup>7</sup>.

Non sono altresì ammessi scioperi le cui modalità di effettuazione prevedano:

- astensioni delle mansioni;
- riferimento a turni di servizio;
- articolazioni d'orario diverse nell'ambito dei settori della circolazione treni, ovvero ad essa collegati da nesso di strumentalità tecnica o organizzativa come individuati al precedente punto 2 b);
- ritardi in partenza di treni o navi.

### **3.1. Preavviso**

Il preavviso non può essere inferiore a dieci giorni, od a venti giorni nel caso previsto dal successivo paragrafo 4.2.4.

### **3.2. Proclamazione**

3.2.1. La proclamazione<sup>8</sup> dovrà avere ad oggetto una singola azione di sciopero. Gli scioperi successivi potranno essere proclamati dallo stesso soggetto solo dopo l'effettuazione dello sciopero precedente<sup>9</sup> ovvero, dopo la revoca legittimamente disposta ai sensi del successivo punto 3.4..

3.2.2. La proclamazione dovrà contenere – ai fini della validità del preavviso – l'indicazione della data dell'astensione, l'ora d'inizio e di termine della stessa, il personale e l'ambito territoriale<sup>10</sup> interessati, la firma e la chiara indicazione del soggetto proclamante<sup>11</sup>.

Per le parti incompatibili con il presente accordo, le nuove modalità di abbandono del servizio saranno concordate entro il 30 gennaio 2000.

3.2.3. In caso di proclamazione di sciopero, anche al fine di evitare le concomitanze previste al punto 3.6 e di assicurare il rispetto della rarefazione di cui al punto 3.3, le parti adotteranno la seguente procedura.

a) I soggetti proclamanti sono tenuti ad informarsi del calendario degli scioperi

---

*300/1970... e dalla contrattazione collettiva, a condizione che la disciplina contrattuale garantisca l'erogazione dei servizi minimi; ogni assemblea che – pur convocata ai sensi dell'art. 20 della legge n. 300/1970 – si svolga con modalità differenti rispetto a quelle previste dalla contrattazione collettiva, ivi compresa la mancata assicurazione dei servizi minimi, sarà considerata astensione dal lavoro soggetta alla disciplina della legge n. 146/1990 e succ. modd., laddove incidente su servizi pubblici essenziali”.*

<sup>7</sup> V. delibera n. 03/130 dell'11 settembre 2003, con la quale la Commissione ha formulato orientamenti di carattere generale in tema di astensione dal lavoro straordinario.

<sup>8</sup> V. delibera del 12 febbraio 2003, con la quale la Commissione ha fornito alle parti sociali una serie di indicazioni in ordine ai contenuti dell'atto di proclamazione.

Cfr. anche la delibera n. 03/32 del 13 febbraio 2003, in tema di scioperi spontanei

<sup>9</sup> Sul punto, cfr. la delibera n. 06/581bis, con la quale è stata modificata la precedente delibera interpretativa n. 04/233 del 1° aprile 2004, in tema di rarefazione oggettiva e soggettiva

<sup>10</sup> V., in proposito, la delibera n. 06/581bis, con la quale è stata modificata la precedente delibera interpretativa n. 04/233 del 1° aprile 2004.

<sup>11</sup> Si segnala che, con note del 12 settembre 2003 e 1° marzo 2004, il Presidente ha segnalato, a tutte le confederazioni sindacali e alle organizzazioni sindacali di categoria, la necessità che tutte le comunicazioni inviate alla Commissione rechino in calce la firma di almeno un responsabile delle organizzazioni sindacali interessate.

già proclamati presso l'Osservatorio sugli scioperi del settore trasporti istituito presso il Ministero dei Trasporti e della Navigazione e quindi notificheranno la decisione di proclamare lo sciopero alle Ferrovie dello Stato S.p.A. – al numero di fax da esse indicato – ed all'Osservatorio stesso, prima che tale decisione sia stata comunicata ad altro destinatario.

- b) Le Ferrovie dello Stato S.p.A. ne accuseranno immediata ricevuta ai soggetti proclamanti al numero di fax da essi indicato.

### **3.3. Durata dello sciopero e intervallo tra azioni di sciopero**

3.3.1. La durata massima di ogni azione di sciopero non potrà superare le 24 ore consecutive. Gli scioperi di 24 ore devono iniziare alle ore 21.00 fermo restando quanto previsto al punto 1<sup>12</sup>.

3.3.2. Nell'ambito della stessa vertenza, la prima azione di sciopero non potrà superare le otto ore e potrà essere effettuata dalle 9.01-17.59 oppure dalle 21.01-5.59. I limiti previsti dal presente punto 3.3.2. non si applicano al personale delle NN/TT sulla rotta Civitavecchia - Golfo Aranci<sup>13</sup>.

3.3.3. Non sono ammessi scioperi brevi alternati a periodi di ripresa del lavoro, nell'arco di una stessa giornata (c.d. scioperi a singhiozzo).

3.3.4. L'intervallo fra un'azione di sciopero e la proclamazione della successiva, proclamata dallo stesso soggetto, non potrà essere comunque inferiore a tre giorni, fermo restando quanto previsto al punto 3.2.1<sup>14</sup>.

3.3.5. Al fine di rispettare il principio di rarefazione delle azioni conflittuali e tenendo conto del carattere sistemico del servizio ferroviario, tra l'effettuazione di uno sciopero e la proclamazione di uno sciopero successivo, incidente sul medesimo bacino di utenza, non potrà intercorrere un intervallo inferiore a un giorno, indipendentemente dalle motivazioni dello sciopero, dal soggetto e dal livello sindacale che lo proclama<sup>15</sup>.

Per gli scioperi in cui coincidono le date e quando la coincidenza non costituisca un prolungamento della azione di sciopero di maggior durata fra quelle proclamate e/o un ampliamento dell'ambito territoriale non si applica la regola della rarefazione, coerentemente con quanto previsto dal primo capoverso del punto 6.1 del citato Patto del 23 dicembre 1998.

---

<sup>12</sup> V. delibera del 9 settembre 2003, con la quale la Commissione ha stabilito che: “a) qualora l’ulteriore sciopero per gli stessi motivi sia proclamato nello stesso ambito territoriale con minore estensione, il medesimo possa essere considerato come ‘seconda azione’; b) a tale qualificazione non osta la circostanza che a questa seconda iniziativa abbia/abbiano aderito altra/altra organizzazioni sindacali purché si tratti di mera adesione”.

<sup>13</sup> Sul punto, v. delibera n. 03/129 del 9 settembre 2003 (sopra citata), con la quale la Commissione ha deliberato che la predeterminazione delle due fasce orarie entro le quali può essere effettuata la prima azione di sciopero trova applicazione soltanto per il personale individuato nell’art. 2, lett. b) del presente accordo.

<sup>14</sup> In tema di intervallo “soggettivo”, v. la delibera n. 06/581bis, con la quale è stata modificata la precedente delibera interpretativa n. 04/233 del 1° aprile 2004, che ha fornito criteri interpretativi in ordine all’ambito di applicazione del punto 3.3.4. del presente accordo.

<sup>15</sup> Anche in tema di rarefazione “oggettiva”, v. la delibera n. 06/581bis, con la quale è stata modificata la precedente delibera interpretativa n. 04/233 del 1° aprile 2004.

### **3.4. Revoca dello sciopero proclamato**

3.4.1. Al fine di consentire alle Ferrovie dello Stato S.p.A. di fornire all'utenza le informazioni di cui all'articolo 2, comma 6, legge 146/90, la revoca delle azioni di sciopero proclamate deve avvenire, tramite comunicazione via fax, con almeno cinque giorni di anticipo rispetto alla data prevista per l'inizio dell'azione di sciopero<sup>16</sup>.

3.4.2. Al fine di evitare il pregiudizio dei diritti degli utenti derivante dall'abuso di proclamazione non seguite da scioperi (c.d. "effetto annuncio"), revoche più ravvicinate sono giustificate soltanto a seguito di un invito della Commissione di Garanzia o della Pubblica Autorità, ovvero, in esito a tale invito, dal raggiungimento di un accordo tra le parti. Le procedure di raffreddamento definite contrattualmente dovranno tenere conto dei tempi previsti dal presente accordo.

3.4.3. La sospensione della protesta implica, nel caso di riproposizione, la automatica riproclamazione nel rispetto dei termini di preavviso e di quant'altro previsto nell'accordo alla stregua di un nuovo sciopero<sup>17</sup>.

### **3.5. Franchigie**

3.5.1. I periodi di franchigia, nei quali non potranno essere effettuati scioperi, sono i seguenti:

- dal 18 dicembre al 7 gennaio;
- dal giovedì precedente la Pasqua fino al giovedì successivo;
- dal 24 aprile al 2 maggio;
- dal 27 giugno al 4 luglio;
- dal 27 luglio al 3 settembre;
- dal 30 ottobre al 5 novembre;
- dal terzo giorno precedente al terzo giorno successivo le consultazioni elettorali politiche nazionali, europee, referendarie nazionali, nonché le consultazioni elettorali regionali e amministrative che riguardino un insieme di Regioni, Province e Comuni con popolazione complessiva superiore al 20% della popolazione nazionale sulla base dei dati che saranno richiesti dall'Osservatorio degli scioperi del Ministero dei Trasporti e della

---

<sup>16</sup> V. delibera n. 03/45 del 12 marzo 2003, con la quale la Commissione ha deliberato che: *"i soggetti interessati che intendano adeguarsi all'indicazione immediata ex art. 13, comma, 1, lett. d), legge n. 146/1990 e succ. modd. devono revocare lo sciopero, oggetto di indicazione immediata, entro 5 giorni dalla data di ricevimento di tale indicazione; la mancata revoca dello sciopero entro tale lasso temporale impedisce di considerare la revoca successivamente intervenuta come revoca effettuata su richiesta della Commissione"*.

<sup>17</sup> V. delibera n. 03/40 del 6 marzo 2003, con la quale la Commissione ha stabilito che la sospensione e il differimento dello sciopero sono equiparati alla revoca, con la conseguenza che la successiva proclamazione *"dovrà rispettare le disposizioni sul punto contenute nella legge, negli accordi e nei codici di autoregolamentazione valutati idonei e nelle regolamentazioni provvisorie"*.

Inoltre, con delibera n. 03/49 del 20 marzo 2003, la Commissione, in ordine alla qualificazione della comunicazione di sospensione di uno sciopero e alla sua equiparazione alla revoca, ha deliberato che *"in caso di proclamazione di un nuovo sciopero, le procedure di raffreddamento potranno essere considerate come espletate nei limiti temporali di efficacia delle medesime già precisati con la delibera n. 03/35"* del 20 febbraio 2003, che precede.

- Navigazione al Ministero competente e messi a disposizione delle parti<sup>18</sup>;
- dal giorno precedente al giorno successivo le elezioni politiche suppletive, o le elezioni regionali ed amministrative parziali, non rientranti al punto precedente, limitatamente al traffico ferroviario locale.

Il giorno iniziale e quello finale dei periodi suindicati sono compresi nella franchigia.

3.5.2. Nei periodi di franchigia l'azienda si asterrà dall'intraprendere iniziative atte a turbare il normale funzionamento delle relazioni industriali.

### **3.6. Divieto di scioperi concomitanti**

Non sono ammessi scioperi concomitanti con astensioni dal lavoro già proclamate agli stessi livelli territoriali, e per gli stessi giorni ed orari, in altri settori del trasporto incidenti sul medesimo bacino di utenza.

In caso di scioperi nazionali non sono possibili scioperi a livello territoriale/decentrato, *[salvo quanto previsto dal punto 3.3.5, secondo capoverso.<sup>19</sup>]*

### **3.7. Sospensione dello sciopero**

Gli scioperi di qualsiasi genere, proclamati od in corso di effettuazione sono immediatamente sospesi in caso di avvenimenti di particolare gravità o di calamità naturali o di stato di emergenza dichiarato.

## **4. PRESTAZIONI INDISPENSABILI**

4.1. Articolazione delle prestazioni indispensabili.

4.2. Le prestazioni indispensabili degli addetti alla circolazione dei treni da assicurare in caso di sciopero sono così articolate:

*4.2.1. Nei giorni feriali e festivi devono essere assicurati servizi adeguati nelle fasce orarie di massima richiesta dei passeggeri, secondo i volumi normalmente offerti a tale settore di utenza. Le fasce orarie di garanzia sono individuate come segue: 6.00-9.00, 18.00-21.00 nei giorni feriali; 7.00-10.00, 18.00-21.00 nei giorni festivi.*

*4.2.2. Nei giorni feriali e festivi, fatto salvo, per questi ultimi, quanto previsto al successivo punto 4.2.4., deve essere assicurata la circolazione di treni a lunga/media percorrenza (Intercity e Alta Velocità) nella misura minima di un numero di coppie di treni al giorno sulle principali direttrici, in misura percentuale corrispondente al livello di prestazioni indispensabili da assicurare durante lo sciopero nel trasporto ferroviario regionale. Tali treni dovranno essere garantiti fino all'arrivo alla stazione di destinazione<sup>20</sup>.*

<sup>18</sup> V. delibera del 22 maggio 2003, con la quale la Commissione ha ribadito che *“le regole relative ai periodi di franchigia elettorale devono intendersi applicabili anche negli eventuali turni di ballottaggio”*.

<sup>19</sup> La parte in parentesi quadra è stata abrogata dalla Delibera, n.° 45-9.1 del 3.02.2000.

<sup>20</sup> Delibera n. 25/50 del 30 gennaio 2025. Si riporta il testo dell'Accordo sostituito dalla Regolamentazione provvisoria: *“4.2.1. Nei giorni feriali, devono essere assicurati servizi adeguati nelle fasce orarie di massima utenza dei pendolari (6-9, 18-21), secondo i volumi normalmente offerti a tale settore di utenza.*

*4.2.2. Nei giorni feriali e festivi, fatto salvo, per questi ultimi, quanto previsto al successivo punto 4.2.4. Deve essere assicurata la circolazione di treni a lunga/media percorrenza nella misura minima di tre coppie di treni al giorno sulle principali direttrici Nord-Sud ed Est-Ovest, una almeno delle quali della categoria Intercity o Eurostar. Tali treni dovranno essere garantiti fino all'arrivo alla stazione di destinazione”*.

Vanno garantiti i treni straordinari nazionali ed internazionali destinati a pellegrinaggi di passeggeri necessitanti di assistenza sanitaria, la cui effettuazione è già stata concordata con gli utenti interessati in precedenza alla proclamazione.

4.2.2.a Vanno garantiti tutti i treni che, con orario di partenza anteriore all'inizio dello sciopero, abbiano arrivo a destino entro un'ora dall'inizio dello sciopero stesso.<sup>21</sup>

I treni che abbiano arrivo a destino nell'area interessata dallo sciopero in tempo successivo ad un'ora dall'inizio dello sciopero sono soppressi o possono essere garantiti con limitazione di percorso alla prima stazione idoneamente attrezzata ai servizi sostitutivi e/o di conforto per i viaggiatori.

4.2.2.b Al fine di limitare gli effetti ultrattivi degli scioperi di carattere sub regionale o sub compartimentale oltre ai treni di cui ai precedenti punti e agli Eurostar attualmente previsti sull'orario FS, sarà assicurata la circolazione di ulteriori treni della categoria Intercity che saranno comunicati all'utenza nei termini previsti dall'art. 2, comma 6, della legge n. 146/90 e che saranno concordati a livello regionale in occasione del cambio orario.

La società potrà far circolare treni non garantiti nella propria autonomia garantendone l'arrivo a destinazione con personale non scioperante o tramite l'utilizzo di mezzi sostitutivi, in conformità a quanto previsto al punto 5.

4.2.3. Le prestazioni indispensabili di cui ai paragrafi precedenti saranno verificate ed aggiornate a cura della Società ad ogni cambio d'orario – assicurando equivalenti volumi di offerta – e formeranno oggetto di negoziato preventivo con le OO.SS Nazionali.

Con la stessa cadenza la Società predisporrà e concorderà con le OO.SS. Regionali un piano di presenziamento delle linee e degli impianti interessate al passaggio dei treni.

Al momento della entrata in vigore del presente accordo tale piano di presenziamento verrà concordato con le OO.SS. nazionali.

In caso di esito negativo del confronto, si sottoporrà il dissenso alla Commissione di Garanzia alle cui decisioni le parti stesse si atterranno.

4.2.4. Nel caso di sciopero generale nazionale proclamato a sostegno del rinnovo del CCNL per le attività ferroviaria o dell'accordo aziendale di secondo livello per il Gruppo FS, definito ai sensi dell'accordo 23 luglio 1993 in materia di assetti

---

<sup>21</sup> V. in proposito, delibera n. 45 – 9.1 del 3.02.2000 con la quale la Commissione ha precisato che “Per quanto riguarda i treni con orario di partenza anteriore all'inizio dello sciopero, la loro soppressione o limitazione di percorso deve intendersi nel senso che: (a) tale clausola riguarda i treni la cui destinazione ricade nell'area interessata dallo sciopero (e quindi non riguarda i treni la cui destinazione oltrepassa l'area dello sciopero); (b) viene comunque fatto salvo il potere-dovere dell'azienda di condurre a destino i treni avvalendosi di personale non scioperante.

L'espressione “prima stazione idoneamente attrezzata ai servizi sostitutivi e/o di conforto per i viaggiatori” (relativa alla limitazione di percorso dei treni il cui arrivo a destino nell'area interessata dallo sciopero sia prevista in tempo successivo ad un'ora dall'inizio dello sciopero) deve intendersi nel senso che le stazioni di arresto devono garantire che sia stata effettuata una tratta significativa per le esigenze degli utenti.

Nel silenzio dell'accordo, deve intendersi che è obbligo dell'azienda dare accurata e tempestiva informazione all'utenza italiana e straniera al fine di evitare che il viaggiatore possa intraprendere il viaggio ignorando la limitazione di percorso del treno.”

contrattuali, sempre che lo sciopero:

- a) si svolga in giorno festivo;
- b) si svolga nel rispetto delle norme che disciplinano l'esercizio del diritto di sciopero e di tutte le disposizioni del presente accordo;
- c) non abbia durata eccedente alle 24 ore, con inizio alle ore 21.00 del giorno prefestivo;
- d) si svolga al di fuori dei periodi di franchigia considerati nel presente accordo;
- e) abbia un preavviso non inferiore a 20 giorni e non superiore a 35 giorni non computando in tale intervallo massimo, i periodi di franchigia di cui al punto 3.5.1 del presente accordo;
- f) sia garantita l'effettuazione dei treni di cui all'allegato;
- g) sia garantita l'abilitazione degli impianti delle stazioni interessate all'effettuazione dei treni di cui alla lettera f) dalle ore 17.59 di domenica;

le prestazioni da assicurare, oltre a quelle indicate alle lettere f) e g), consistono nel condurre i treni in corso di viaggio a destino o, in subordine, alla prima stazione idoneamente attrezzata ai servizi di conforto per i viaggiatori nell'ambito di 60 minuti dall'inizio dello sciopero secondo quanto previsto al punto 4.2.2.a. Ove ciò non fosse possibile i treni verranno soppressi all'origine.

L'elenco dei treni di cui alla lettera f) sarà pubblicato in apposito quadro dell'orario al pubblico e sarà aggiornato previo accordo tra le parti in occasione di ogni cambio orario, garantendo, di volta in volta, un livello equivalente di servizi offerti. Per quanto riguarda le linee e le stazioni non interessate all'effettuazione dei treni di cui alla lettera f), la ripresa del servizio del personale scioperante rimane confermata alle ore 21.00 di domenica.

A partire dalle ore 17.59, nelle stazioni interessate all'effettuazione dei treni di cui alla lettera f) il personale, ove scioperante, garantirà il servizio di assistenza a terra (informazione, assistenza e accoglienza). Il personale delle biglietterie, ove scioperante, riprenderà il servizio alle ore 21.00 della domenica.

Il personale di stazione e di assistenza a terra che garantirà la ripresa è quello del turno pomeridiano, che, ove scioperante, inizierà servizio alle ore 17.59.

Il personale di macchina e il personale di bordo, ove scioperante, garantirà l'effettuazione di cui alla lettera f) presentandosi in servizio a partire dalle ore 17.59 in relazione all'orario programmato di partenza del treno sul quale, presta servizio; il relativo personale addetto alla distribuzione, ove scioperante, inizierà il servizio alle ore 17.59.

I dirigenti movimento, ove scioperanti, dovranno garantire la circolazione dei soli treni di cui alla lettera f)<sup>22</sup>.

---

<sup>22</sup> Con delibera n. 24/322 del 15.10.24 (Orientamento in tema di applicazione della regola della rarefazione con riferimento a scioperi "ordinari" e "scioperi nazionali per il rinnovo del CCNL", proclamati nel settore del trasporto ferroviario in concentrazione tra loro ma non integralmente coincidenti sotto il profilo dei servizi minimi da garantire) la Commissione, in conformità all'orientamento generale espresso con delibera del 15 ottobre 2024, n. 24/321, ha deliberato "che, in caso di concentrazione di scioperi riguardanti il settore del trasporto ferroviario, che abbiano garanzie di servizi minimi diversi (sciopero nazionale a sostegno del rinnovo del CCNL per le Attività Ferroviarie, indetto ai sensi dell'articolo 4.2.4 dell'Accordo nazionale del 23 novembre 1999, con uno o più scioperi del settore soggetti alla disciplina ordinaria sulle prestazioni indispensabili), deve trovare rigorosa applicazione la regola della rarefazione introdotta dall'articolo 2, comma 2, della legge n. 146 del 1990, e successive modificazioni, che vieta gli scioperi plurimi prevedendo che le astensioni debbano essere distanziate nel tempo con conseguente inapplicabilità del principio di concentrazione".



4.2.5. In occasione delle iniziative di sciopero, le parti negozieranno le eventuali necessità connesse a particolari situazioni di trasporto non passeggeri per le quali si ritenga opportuno assicurarne l'effettuazione.

#### 4.3. Prestazioni indispensabili degli addetti ai servizi strumentali alla circolazione dei treni

4.3.1. Il personale addetto ai servizi collegati alla circolazione dei treni da nesso di strumentalità tecnica ed organizzativa (in particolare: manutenzione, assistenza, informazione) è tenuto ad erogare le prestazioni indispensabili atte ad assicurare il regolare funzionamento della circolazione dei treni garantiti a norma dei precedenti paragrafi 4.1 e 4.2.

Qualora lo sciopero riguardi soltanto il personale del settore dell'assistenza e dell'informazione, detto personale è tenuto ad erogare le prestazioni indispensabili atte ad assicurare i servizi stessi con riferimento a tutti i treni circolanti.

##### 4.3.2. Personale addetto alla manutenzione

In caso di sciopero dovrà essere assicurata la sicurezza, la funzionalità ed il ripristino, in caso di guasti, delle linee e degli impianti e dei rotabili in genere.

A tal fine:

- il personale dei posti pilota di telecomando TE e DOTE, nonché il personale inserito nei turni rotativi d'esercizio con compiti di pronto intervento, verrà comandato nel numero strettamente necessario per ciascun turno;
- il restante personale d'esercizio delle infrastrutture operante in turni fissi assicurerà, previo accordo tra F.S. e OO.SS. regionali, il pronto intervento per il ripristino e la funzionalità delle linee e degli impianti secondo i turni di reperibilità in vigore (non saranno pertanto predisposti ulteriori specifici comandi al personale);
- il personale della manutenzione rotabili assicurerà, previo accordo tra F.S. e OO.SS. regionali, il pronto intervento ed un presenziamento minimo degli impianti di manutenzione volto a garantire la funzionalità dei rotabili in servizio ai treni.

Allo scopo di disciplinare operativamente tali servizi:

- a) annualmente la Società, d'intesa con le OO.SS. regionali, predisporrà un piano di presenziamento massimo negli impianti interessati;
- b) in caso di mancato accordo la Società provvederà a varare, in via provvisoria, un proprio programma;
- c) il dissenso si sottoporà alla Commissione di Garanzia;

##### 4.3.3. Il personale addetto all'informazione e assistenza alla clientela

In caso di sciopero dovrà essere garantita:

- l'informazione necessaria ai clienti per la fruizione del livello dei servizi;
- l'attività di assistenza e accoglienza della clientela, con particolare attenzione alle esigenze dei viaggiatori disabili.

A tal fine la Società – annualmente – predisporrà e presenterà alle OO.SS. regionali un piano di presenziamento massimo negli impianti in questione, che dovrà

interessare le biglietterie laddove mancassero gli Uffici Informazione e che formerà oggetto di confronto con le OO.SS.

In caso di esito negativo del confronto, si sottoporrà il dissenso alla Commissione di Garanzia. Al fine di garantire agli utenti l'efficienza dei servizi di informazione di cui al paragrafo precedente, le Ferrovie dello Stato S.p.A. potrà predisporre un adeguato organico di emergenza, anche comandando temporaneamente personale da altri comparti organizzativi.

## **5. PERSONALE COMANDATO**

I comandi vengono disposti dalla Società.

La Società può, in tutto o in parte, rinunciare ai comandi e ha facoltà di disporre anche parzialmente i comandi al personale (limitatamente ad alcuni Impianti e/o linee) in conformità ai propri programmi di circolazione nonché di sostituire il personale comandato.

Nella considerazione che il comando precede la cognizione dell'adesione o meno del personale allo sciopero, il personale comandato ha l'obbligo di far conoscere – ad inizio della prestazione – la sua adesione o meno all'agitazione.

Nel caso non esprima la volontà di aderire all'agitazione sarà considerato presente a tutti gli effetti.

Ove manifesti, invece, tale volontà, ad esso non verranno richieste prestazioni lavorative eccedenti quelle necessarie all'effettuazione dei servizi garantiti.

In ogni caso il personale comandato dovrà presentarsi in servizio e, qualora aderente allo sciopero, potrà essere sostituito, ove possibile, prioritariamente da altro personale non scioperante, solo ad eventuale sostituzione avvenuta sarà libero.

Ai lavoratori comandati aderenti allo sciopero sarà corrisposta la retribuzione proporzionale all'impegno orario prestato.

Il personale non espressamente comandato dalla Società, qualora si presenti in servizio, è considerato non aderente allo sciopero ed è tenuto a prestare l'intera e completa prestazione lavorativa nell'ambito della Direzione Compartimentale Movimento (o struttura equiparata) di appartenenza o, per turni non rotativi, nell'ambito della stessa giurisdizione territoriale e/o operativa.

Roma, 23 novembre 1999

Società F. S. SpA

Agens

Cgil, Cisl, Uil, Ugl, Filt/Cgil, Fit/Cisl, Uiltrasporti, Ugl/Trasporti, ASGB, Comu, Fast/Confsal, Fentraf, Fisafs, Fisast(Cisas/Fisast), Fltu/Cub, Sapec, Sapent, Sasmant, Sin.Cobas, Slai/Cobas, Sma/Confsal, UCS

**COMMISSIONE DI GARANZIA  
DELL'ATTUAZIONE DELLA LEGGE SULLO SCIOPERO  
NEI SERVIZI PUBBLICI ESSENZIALI**

Deliberazione n. 25/50. Seduta del 30 gennaio 2025.

Trasporto Ferroviario - Regolamentazione provvisoria delle prestazioni indispensabili da garantire in caso di sciopero del personale dipendente del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (pos. 907/24).

**LA COMMISSIONE**

su proposta del Commissario Prof. Federico Ghera, delegato per il settore;

**PREMESSO**

che il servizio del trasporto ferroviario rientra nell'ambito di applicazione della legge n. 146 del 1990, e successive modificazioni, in quanto diretto a soddisfare la libertà di circolazione delle persone garantita dall'articolo 16 Cost.;

che l'esercizio del diritto di sciopero del personale dipendente del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane è disciplinato dalla legge n. 146 del 1990, come modificata dalla legge n. 83 del 2000, nonché dall'Accordo nazionale del settore ferroviario del 23 novembre 1999 (modificato e integrato in data 18 aprile 2001 e in data 29 ottobre 2001, pubblicato nella G.U. del 12 aprile 2002, n. 86);

che l'art. 4 del citato Accordo, rubricato "*prestazioni indispensabili*", con riferimento al trasporto regionale ed al trasporto media/lunga percorrenza, prevede:

*"4.2.1. Nei giorni feriali, devono essere assicurati servizi adeguati nelle fasce orarie di massima utenza dei pendolari (6-9, 18-21), secondo i volumi normalmente offerti a tale settore di utenza.*

*4.2.2. Nei giorni feriali e festivi, fatto salvo, per questi ultimi, quanto previsto al successivo punto 4.2.4., deve essere assicurata la circolazione di treni a lunga/media percorrenza nella misura minima di tre coppie di treni al giorno sulle principali direttrici Nord-Sud ed Est-Ovest, una almeno delle quali della categoria Intercity o Eurostar. Tali treni dovranno essere garantiti fino all'arrivo alla stazione di destinazione";*

che, secondo quanto espressamente previsto dalle parti contraenti, all'articolo 1 dell'Accordo medesimo, rubricato "*Efficacia*", "*L'accordo si riferisce allo stato attuale di organizzazione del servizio; eventuali future trasformazioni organizzative significative potranno richiedere un suo aggiornamento*";

che le esigenze e la domanda di mobilità degli utenti e l'assetto organizzativo del servizio del trasporto ferroviario sono profondamente mutati rispetto a quelli esistenti all'epoca di adozione dell'impianto regolatorio vigente;

che, già con nota del 9 luglio 2021, Assoutenti ha chiesto alla Commissione di << *intervenire con urgenza per assicurare le fasce di garanzia in favore dei passeggeri tutti i giorni della settimana, in quanto interrompere la circolazione ferroviaria di domenica e in generale nei weekend danneggia soprattutto l'utenza, che non è costituita solo da soggetti che si spostano per scopi di piacere, ma anche e soprattutto da dipendenti pubblici e privati che sabato e domenica devono raggiungere i luoghi di lavoro. Basti pensare che in Italia 1 lavoratore su 5 è impiegato la domenica, numeri che crescono nel settore dei lavoratori autonomi, dove 1 su 4 è in servizio anche di domenica* >>;

che, preso atto delle diverse esigenze dell'utenza, con delibera del 27 giugno 2022, trasmessa con nota prot. 9444 del 19 luglio 2022, l'Autorità ha invitato la Società FSI e le Organizzazioni sindacali di categoria ad avviare un confronto in merito alla regola di cui all'art. 4.2.1. dell'Accordo nazionale del 23 novembre 1999, nella parte in cui limita ai soli giorni feriali la garanzia del servizio nelle fasce orarie di maggiore flusso di passeggeri e non prevede la medesima tutela degli utenti quando lo sciopero è effettuato nei giorni festivi. Tale invito veniva formulato al dichiarato scopo di verificare se la disposizione potesse ritenersi ancora attuale ed idonea ad assicurare un equo contemperamento tra il diritto di sciopero ed i diritti degli utenti, ovvero se la stessa dovesse ritenersi culturalmente superata dall'esigenza di garanzia dei servizi che, ai fini del diritto di mobilità dei cittadini, era oramai pienamente avvertita anche con riferimento alle giornate domenicali e festive;

che all'invito della Commissione ha risposto, con nota 9687 del 26 luglio 2022, la Direzione Generale per il trasporto pubblico locale e regionale e la mobilità pubblica sostenibile del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, la quale ha comunicato di non avere osservazioni in merito alla revisione dell'articolo in oggetto;

che, con nota prot. 2251/2023 del 13.2.23, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, premesso il fatto di aver “*esaminato più casi attinenti alla cancellazione di viaggi ferroviari in giornate festive a causa di sciopero e senza la garanzia di fasce orarie*”, ha segnalato che “*il regolamento (CE) n. 1371/2007 (le cui disposizioni, in tema di diritti spettanti al passeggero in caso di soppressioni o ritardi dei servizi di trasporto, valide fino al 7 giugno 2023, sono state riproposte, sostanzialmente, nel Regolamento 29 aprile 2021, n. 2021/782/UE), sul quale l'Autorità ha il dovere di vigilare, prevede, tra l'altro, un obbligo di riprotezione a carico del vettore e a favore dei passeggeri a cui venga cancellato un viaggio*” e che, sotto tale profilo, rileva “*la possibilità, per il passeggero, prevista alla lettera b) della norma, di proseguire il viaggio a condizioni di trasporto simili, verso la destinazione finale, non appena possibile.*” Tale misura di tutela a favore degli utenti, imposta dal diritto comunitario - ha evidenziato l'Autorità dei Trasporti - non può trovare concreta applicazione nel nostro Paese, in caso di sciopero nelle giornate festive, posto che, in tali evenienze, alla luce dell'articolo 4 dell'Accordo Collettivo del 1999

vigente in materia, non sono previste fasce di garanzia del servizio (a differenza di quanto previsto nelle giornate feriali) e, pertanto, ha invitato la Commissione a *“valutare, in linea con quanto già prospettato, tenendo conto anche della citata disposizione del Regolamento, l’aggiornamento della regola in vigore prevedendo fasce di garanzia minime anche nei giorni festivi.”*;

che, con note prot. 9797 e prot. 9798, del 22 luglio 2024, la Commissione, rilevato che *“nel periodo intercorso dall’entrata in vigore della disciplina di settore sopra richiamata, sono intervenute rilevanti modificazioni negli assetti organizzativi e di erogazione del servizio di trasporto ferroviario e sono mutate radicalmente le esigenze degli utenti in relazione ad una accresciuta e diversificata fruizione del servizio”*, ha sollecitato un confronto con le parti sociali in relazione a diversi aspetti dell’Accordo collettivo (il campo di applicazione della disciplina, le procedure di raffreddamento e conciliazione, la durata e articolazione oraria degli scioperi, le prestazioni indispensabili e loro articolazione, i periodi di franchigia, gli intervalli tra azioni di sciopero, le misure per potenziare e rendere effettiva l’informazione all’utenza e il preavviso massimo), al fine di verificarne la perdurante attualità ed intraprendere, se del caso, le necessarie iniziative correttive, in funzione di un più aggiornato contemperamento tra l’esercizio del diritto di sciopero e il godimento dei diritti della persona costituzionalmente tutelati. A tale scopo, l’Autorità ha chiesto alle parti sociali di produrre propri contributi in relazione ai temi evidenziati ed invitato le medesime a partecipare ad apposita audizione convocata per il 12 settembre 2024;

che, in relazione alle tematiche sollevate dalla Commissione, le Organizzazioni sindacali hanno presentato proprie memorie, prima dell’audizione del 12 settembre 2024, con le quali tutte, sia pure con argomenti differenti, hanno manifestato una posizione di sostanziale contrarietà ad ipotesi di revisione dell’Accordo del 1999;

che, con nota prot. 11215 del 6.9.2024, la Società Ferrovie dello Stato Italiane, in nome e per conto di tutte le Società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, ha accolto positivamente l’invito della Commissione ad avviare una riflessione finalizzata alla possibile revisione della disciplina vigente che, *“pur continuando pienamente a svolgere il compito di garanzia dei diversi diritti costituzionali in gioco, necessita di un aggiornamento, peraltro già contemplato dallo stesso Accordo del '99, anche in considerazione delle significative trasformazioni organizzative del servizio, dell’evoluzione e della diversificazione delle esigenze dell’utenza e degli sviluppi tecnologici che hanno interessato il settore negli ultimi anni.”*;

che, nel corso dell’audizione delle Organizzazioni sindacali del 12 settembre 2024, il Commissario delegato per il settore, preso atto delle posizioni espresse dai soggetti collettivi, ha richiamato l’attenzione dei delegati sugli aspetti più critici della disciplina contenuta nell’Accordo del 1999, tra cui quello delle prestazioni indispensabili nei giorni festivi e delle franchigie, ed ha invitato le

parti a ricercare su tali punti una soluzione consensuale che consenta di porre rimedio alle problematiche, oramai improcrastinabili, riscontrate nell'esperienza applicativa dell'Accordo medesimo;

che, con nota prot. 11847 del 19 settembre 2024, le Segreterie nazionali delle Organizzazioni sindacali Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti, Ugl Ferrovieri, Slm Fast Confsal e Orsa Ferrovie, facendo seguito all'audizione del 12 settembre 2024, hanno dichiarato di ritenere non necessari adeguamenti dell'Accordo collettivo del 1999 e, in particolare, delle misure delle franchigie e delle fasce di garanzia. A sostegno della loro posizione, le Organizzazioni sindacali hanno richiamato non meglio precisati dati ISTAT, dai quali emergerebbe una sostanziale riduzione dei passeggeri trasportati nel settore ferroviario e, dall'altro lato, hanno fatto riferimento alle Relazioni annuali nelle quali la Commissione ha sempre evidenziato un esercizio ponderato del diritto di sciopero da parte delle esponenti. Nell'ambito della nota, tali organizzazioni hanno evidenziato, piuttosto, l'esigenza di rimuovere una delle principali cause di insorgenza del conflitto collettivo costituita dal fatto che nel settore, pur operando 44 imprese (Dati Ansfisa) non esiste un unico CCNL di comparto e, quindi, si riscontrano fenomeni di *dumping* contrattuale dovuti all'applicazione, a parità di mansioni, di differenti CCNL. Infine, hanno rivendicato la competenza delle parti sociali a negoziare la disciplina di settore;

che, con delibera n. 24/324, adottata nella seduta del 15 ottobre 2024, la Commissione, premesso che la legge n. 146 del 1990, e successive modificazioni, affida *“in via prioritaria alla responsabilità delle parti sociali la determinazione convenzionale delle prestazioni indispensabili, delle modalità e delle procedure di erogazione e delle altre misure dirette a consentire un contemperamento tra beni costituzionalmente garantiti, quando per tutelare nella sua essenzialità un diritto o interesse di rango superiore sia necessario sacrificare l'esercizio del diritto di sciopero”*, ha invitato il Gruppo FSI e le Organizzazioni sindacali di categoria alla revisione dell'art. 4 dell'Accordo nazionale del 23 novembre 1999, con particolare riferimento alla previsione di fasce orarie di garanzia del servizio in caso di scioperi nelle giornate festive, assegnando termine fino all'8 novembre 2024 per la presentazione di una intesa da sottoporre all'attenzione della Commissione;

che, con nota prot. 13319 del 16 ottobre 2024, il Commissario delegato per il settore ha richiesto a Ferrovie dello Stato Italiane informazioni, anche di ordine numerico, relativamente all'andamento dei flussi di viaggiatori nelle giornate festive indicando, altresì, le percentuali medie di utenti del servizio di trasporto ferroviario che circolano nelle giornate festive rispetto ai passeggeri che fruiscono del servizio nelle giornate feriali;

che Ferrovie dello Stato Italiane, con nota del 28 ottobre 2024, ha informato la Commissione che l'Associazione datoriale Agens, con nota del 23 ottobre 2024, aveva convocato un incontro con le Organizzazioni sindacali Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti, Ugl Ferrovieri, Slm Fast Confsal e Orsa Ferrovie, per il giorno 29

ottobre 2024, al fine di avviare un confronto tra le parti in relazione all'art. 4 della disciplina di settore, come richiesto dalla Commissione;

che, con nota prot. n. 14852 del 7 novembre 2024, l'Associazione Agens ha informato la Commissione che, in data 29 ottobre 2024, si è svolto presso la sua sede l'incontro tra l'Associazione datoriale e le Segreterie nazionali delle Organizzazioni sindacali Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti, Ugl Ferrovieri, Slm Fast Confsal e Orsa Ferrovie, nell'ambito del quale Agens, con riferimento all'invito avanzato dalla Commissione con delibera n. 23/324 del 15 ottobre 2024, ha proposto di prevedere *“fasce di garanzia nell'ambito del trasporto regionale anche in caso di astensioni indette nei giorni festivi, confermando la fascia pomeridiana dalle ore 18:00 alle ore 21:00 e ripensando la fascia mattutina, in coerenza con le diverse esigenze di mobilità che si sviluppano nelle medesime giornate festive, dalle ore 7:00 alle ore 10:00 (anziché 6:00 – 9:00). Diversamente, con riferimento ai treni a media/lunga percorrenza, Agens ha sottolineato la necessità di individuare una percentuale minima di treni Alta Velocità e Intercity da garantire in caso di sciopero, incrementale rispetto al numero di treni attualmente definiti sulla base di quanto previsto al punto 4.2.3 dell'Accordo sui servizi minimi essenziali nel settore del trasporto ferroviario”*, precisando che, *“viste le peculiarità che caratterizzano il trasporto ferroviario di media/lunga percorrenza (es.: gestione del c.d. giro materiali e degli eventuali stazionamenti dei treni in stazione), soprattutto con riguardo alle Imprese Ferroviarie di grandi dimensioni con impianti collocati su tutto il territorio nazionale, il criterio del contingentamento minimo risulta l'unico idoneo a preservare complessivamente la circolazione dei treni in caso di sciopero che verrebbe fortemente compromessa dall'eventuale adozione di altri principi, ivi compreso quello delle fasce di garanzia proprie del trasporto regionale”*. Inoltre, Agens ha evidenziato l'esigenza di elaborare una disciplina per l'intero settore del trasporto ferroviario, in luogo dell'attuale Accordo aziendale FS del 23 novembre 1999, tenuto conto dell'ingresso di nuovi operatori ferroviari nel mercato dei servizi di trasporto ferroviario. Infine, l'Associazione datoriale ha informato la Commissione che il confronto tra le parti sarebbe proseguito con un successivo incontro calendarizzato per il giorno 14 novembre 2024;

che, con nota prot. 14859 dell'8 novembre 2024, in riscontro alla richiesta della Commissione del 16 ottobre 2024, Ferrovie dello Stato Italiane ha trasmesso i dati inerenti all'andamento dei flussi viaggiatori della Società Trenitalia S.p.A., relativamente agli anni 2019, 2020, 2021, 2022, 2023 e 2024 (periodo gennaio/settembre), suddivisi per Direzione di Business (Regionale, Alta Velocità e Intercity) e recanti le percentuali medie di utenti che circolano nelle giornate festive rispetto ai passeggeri delle giornate feriali; l'Azienda ha altresì fornito i dati percentuali del servizio garantito sull'Alta Velocità e Intercity durante gli scioperi, in rapporto alla ordinaria programmazione;

che, con nota prot. 14950 dell'8 novembre 2024, la Commissione ha chiesto alla Società Ferrovie dello Stato Italiane di completare il quadro informativo fornito con un prospetto analogo a quello riferito alla lunga percorrenza, che abbia

riguardo al servizio di trasporto regionale, al fine di individuare il dato percentuale dei servizi garantiti durante le giornate feriali, rispetto all'ordinaria circolazione ferroviaria prevista per l'intera giornata;

che con nota prot. 15403 del 14 novembre 2024, Ferrovie dello Stato Italiane, in riscontro alla richiesta istruttoria della Commissione, ha comunicato che il dato percentuale dei treni regionali che circolano durante le fasce garantite (6:00 — 9:00 e 18:00 — 21:00) nelle giornate feriali, rispetto all'offerta prevista nell'intera giornata, si attesta al 33%;

che, con nota prot. 15535 del 18 novembre 2024, Agens ha comunicato alla Commissione che, in data 14 novembre 2024, è stato esperito il secondo incontro con le Organizzazioni sindacali Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti, Ugl Ferrovieri, Slm Fast Confsal e Orsa Ferrovie, nel corso del quale l'Associazione, anche in nome e per conto del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, *“ha ribadito la propria disponibilità a raggiungere un'intesa per la modifica dell'accordo nazionale del 23 novembre 1999, come modificato e integrato dagli accordi del 18 aprile 2001 e del 19 ottobre 2001, funzionale ad apprezzare i punti di intervento già rappresentati a codesta Commissione con la succitata missiva. Al riguardo le Organizzazioni sindacali hanno confermato il posizionamento già espresso a Codesta Autorità nel corso dell'audizione tenutasi in data 12 settembre 2024.”* Con la medesima nota, Agens ha aggiunto che, allo stato, non è stata individuata una data per la prosecuzione del confronto;

che, con nota prot. 16785 del 28 novembre 2024, la Commissione ha richiesto all'Istat di poter acquisire i dati relativi al flusso di passeggeri fruitori del servizio di trasporto ferroviario (suddivisi per destinazione: interna e internazionale) relativamente all'anno 2023, posto che, nelle serie storiche esplorabili sul sito istituzionale dell'Ente pubblico, sono pubblicati dati statistici solo fino al 2022;

che, con nota prot. 17049 del 2 dicembre 2024, l'Istat ha trasmesso i dati richiesti dalla Commissione relativi all'andamento del traffico passeggeri del 2023, attestando un significativo incremento degli utenti del servizio ferroviario rispetto all'anno precedente;

che le parti non hanno trasmesso alla Commissione alcuna proposta consensuale di revisione dell'articolo 4 dell'Accordo FS del 1999;

che, nella seduta del 10 dicembre 2024, la Commissione ha deliberato di convocare in audizione, per il giorno 18 dicembre 2024, le Associazioni dei consumatori e degli utenti (nota prot. n. 17516 del 10 dicembre 2024), al fine di sottoporre alla loro attenzione le questioni riguardanti il livello delle prestazioni indispensabili previste dalla vigente disciplina sullo sciopero nel trasporto ferroviario;

che, nel corso dell'audizione interlocutoria, i rappresentanti delle Associazioni Confconsumatori, Federconsumatori e Centro Tutela Consumatori hanno



rappresentato il loro punto di vista in merito agli aspetti dell'attuale regolamentazione ritenuti particolarmente critici, sollecitando l'intervento della Commissione nella direzione di una maggior tutela dei diritti degli utenti, sia in relazione all'ampliamento dei servizi da garantire durante lo sciopero - armonizzando la relativa disciplina con quella dell'Autorità di regolazione dei trasporti in materia di tutela dei consumatori e utenti del servizio di trasporto - sia sotto il profilo di una più efficace ed adeguata informazione all'utenza, prestando una particolare attenzione non solo ai passeggeri disabili ma anche ai passeggeri a mobilità ridotta;

che, in data 19 dicembre 2024, la Commissione ha adottato (deliberazione n. 24/450), ai sensi dell'articolo 13, comma 1, lettera a, della legge n. 146 del 1990 e successive modificazioni, una Proposta di Regolamentazione provvisoria (d'ora innanzi Proposta o delibera n. 24/450) delle prestazioni indispensabili da garantire in caso di sciopero del personale dipendente del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane;

che il testo della Proposta è stato notificato a mezzo PEC alle parti ed alle Associazioni dei consumatori e degli utenti in data 27 dicembre 2024, assegnando il termine di quindici giorni dalla notifica per osservazioni e controdeduzioni, secondo l'iter procedimentale previsto dall'art. 13, comma 1, lett. a) della legge n. 146 del 1990, e successive modificazioni;

che, in data 27 dicembre 2024, Assoutenti ha formulato le proprie osservazioni sulla Proposta valutandola positivamente ed evidenziando *“la necessità di estendere il periodo di franchigia estivo per gli scioperi nel settore del trasporto pubblico, attualmente fissato dal 27 luglio al 5 settembre, dal 15 luglio al 15 settembre”*;

che, in data 9 gennaio 2025, le Organizzazioni sindacali Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti, Ugl Ferrovieri, Slm Fast Confsal e Orsa Ferrovie hanno trasmesso alla Commissione una nota unitaria contenente le proprie osservazioni relative alla delibera n. 24/450, evidenziando in particolare:

- l'eccessiva compressione dell'esercizio del diritto di sciopero, avuto riguardo alla liberalizzazione dei mercati dei trasporti ed alla possibilità di fruire di servizi alternativi;
- la carenza di motivazione del provvedimento della Commissione in relazione alla modifica delle disposizioni contenute nell'articolo 4.2.1. (fasce orarie nei giorni festivi) e nell'articolo 4.2.2. (correlazione della *“misura dei servizi da garantire per i treni a lunga/media percorrenza con il volume del trasporto ferroviario regionale”*);
- la necessità di tenere in considerazione la *“valutazione di impatto”* delle modifiche proposte *“sull'accesso al diritto di sciopero”*;
- l'irrelevanza di *“tutti i dati riportati in delibera relativi ai flussi turistici nel nostro Paese”*, posto che non vi sarebbe alcuna connessione, anche in termini di esigenze di contenimento, tra il *“flusso turistico”*, il diritto alla mobilità delle persone e il diritto di sciopero;

- la necessità di tenere conto delle cause di insorgenza del conflitto *“spesso riconducibili a mancati rinnovi dei contratti, al mancato rispetto di accordi sottoscritti”*;

che, nella medesima nota del 9 gennaio 2025, le Organizzazioni sindacali hanno formulato istanza di accesso agli atti e di convocazione in audizione, manifestando la propria disponibilità a *“novare lo stesso attraverso il coinvolgimento di tutte le imprese ferroviarie attualmente operanti sul mercato che svolgono servizio di trasporto di persone”*;

che, in data 10 gennaio 2025, Agens, anche per conto dell’associata Ferrovie dello Stato Italiane, in risposta alla Proposta adottata dalla Commissione, ha chiesto di essere convocata in audizione ed ha comunicato:

- di aver avviato, in data 29 ottobre 2024, il confronto con le Segreterie nazionali delle Organizzazioni sindacali Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti, Ugl Ferrovieri, Slm Fast Confsal e Orsa Ferrovie, accogliendo positivamente l’invito formulato dalla Commissione con la delibera n. 24/324 del 15 ottobre 2024;
- di aver formulato una propria proposta e di non aver riscontrato, nel corso degli incontri, da ultimo quello del 14 novembre 2024, concreti *“avanzamenti”* nelle trattative;
- di esprimere parere favorevole in ordine alle modifiche di cui all’articolo 1 della Proposta e di ritenere che, nelle more di una omogeneizzazione normativa di settore che coinvolga tutti gli operatori del comparto, sia necessario garantire nei servizi di media/lunga percorrenza una percentuale minima del 50 per cento, in coerenza con le previsioni normative e con i servizi minimi assicurati da altri *competitor*;
- di ritenere necessaria anche una revisione della disciplina di cui all’articolo 4.2.4 dell’Accordo del ’99, che prevede una normativa speciale in caso di astensioni indette per vertenze legate al rinnovo contrattuale, evidenziando l’opportunità di un *“superamento”* dell’articolo 4.2.4, in una logica di semplificazione e di armonizzazione della regolamentazione a tutela dell’utenza, essendo irrilevanti, sotto questo profilo, le motivazioni sottese alle azioni di sciopero; in subordine, *“laddove codesta Autorità ritenesse necessaria la permanenza di una disciplina differenziata per le astensioni connesse al rinnovo contrattuale, si ritiene indispensabile, da un lato, operare una distinzione rispetto ai soggetti proclamanti, consentendo l’operatività delle previsioni di cui al pt. 4.2.4, in analogia con quanto avviene in altri settori del trasporto, solo per gli scioperi proclamati dalle Organizzazioni sindacali firmatarie del Ccnl della Mobilità/Area contrattuale Attività Ferroviarie; dall’altro, introdurre una previsione che consenta l’individuazione di livelli di garanzia da adottare in mancanza di accordo tra le parti ai sensi del richiamato pt. 4.2”*;

che, in data 13 gennaio 2025, la Segreteria nazionale dell’Organizzazione sindacale Usb Lavoro Privato ha formulato le proprie osservazioni in ordine alla Proposta, lamentando una *“inaccettabile restrizione del diritto di sciopero”* a

favore delle Aziende e riportandosi a quanto rappresentato nelle precedenti interlocuzioni e da ultimo in sede di audizione del 12 settembre 2024;

che l'accesso agli atti del procedimento, richiesto con nota del 9 gennaio 2025, è stato effettuato da parte dei rappresentanti delle Segreterie nazionali delle Organizzazioni sindacali Filt Cgil e Orsa Ferrovie in data 13 gennaio 2025 e si è completato in data 21 gennaio 2025;

che, in data 16 gennaio 2025, i rappresentanti delle Organizzazioni sindacali e quelli di Agens e del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane sono stati sentiti in apposite audizioni nel corso delle quali hanno espresso la loro posizione in merito alla Proposta della Commissione;

che le Organizzazioni sindacali si sono dichiarate contrarie alla revisione dell'Accordo del 1999, riportandosi ai contenuti della nota unitaria del 9 gennaio 2025 ("le scriventi Organizzazioni Sindacali hanno letto ed esaminato la proposta [...] non ritenendola in nulla condivisibile") ed evidenziando la necessità di individuare una disciplina unitaria per l'intero sistema del trasporto ferroviario che tenga conto del mutato contesto, della presenza di altri *competitor* e della necessità di assicurare regole comuni a tutti gli operatori. I dirigenti sindacali hanno altresì fatto presente:

- che un intervento della Commissione durante le trattative in corso per il rinnovo del CCNL andrebbe ad alterare i negoziati;
- che sia necessaria una stima di quanto *"incide la Proposta della Commissione sulla limitazione del diritto di sciopero"* segnalando che, dopo l'adozione della delibera n. 24/450, Trenitalia avrebbe aumentato il numero dei treni e delle prestazioni da garantire.

Agens e il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane si sono dichiarati favorevoli alla Proposta della Commissione, pur auspicando un più ampio intervento che metta capo a una disciplina generale del settore che coinvolga tutti gli operatori. Tale posizione è stata confermata in una nota scritta, invitata alla Commissione il giorno successivo all'audizione;

che, in data 16 gennaio 2025, all'esito dell'audizione, le Organizzazioni sindacali hanno inviato ad Agens - e per conoscenza alla Commissione - una nota unitaria, con cui hanno richiesto "la prosecuzione del tavolo di confronto volto alla definizione di un accordo complessivo per l'applicazione della L. 146/90 e smi, come esplicitato in data 16/01/2025 durante l'audizione con la Commissione di Garanzia" e che tale richiesta è rimasta senza seguito;

che, in data 30 gennaio 2025, è pervenuta una nota delle Organizzazioni sindacali Filt Cgil, Fit Cisl e Ultrasporti, con la quale le stesse hanno ribadito le posizioni precedentemente espresse;

## CONSIDERATO

che, rispetto all'epoca della conclusione dell'Accordo nazionale del 23 novembre 1999, recante la disciplina dell'esercizio del diritto di sciopero nel settore del trasporto ferroviario, sono sopravvenuti rilevanti mutamenti;

che, grazie alla tecnologia e ad importanti investimenti, sono state introdotte nuove modalità di trasporto ferroviario (l'Alta Velocità), che non esistevano all'epoca della conclusione dell'Accordo collettivo di settore. Quest'ultimo, infatti, all'art. 4.2.2., nel disciplinare le prestazioni indispensabili da garantire nel servizio di media/lunga percorrenza, si riferisce esclusivamente ai treni “*della categoria Intercity o Eurostar*”;

che le innovazioni della rete ferroviaria sono state ideate e realizzate nella prospettiva di una intermodalità e, quindi, di una stretta interconnessione ed integrazione tra le diverse linee di trasporto ferroviario (regionale, media - lunga percorrenza e Alta Velocità), allo scopo di consentire all'utente una piena fruibilità dei servizi ferroviari;

che un ulteriore grande impulso al processo di ammodernamento della rete ferroviaria deriva dall'attuazione, tuttora in corso, del PNRR, che considera strategici gli obiettivi dell'intermodalità dei mezzi di trasporto e della mobilità sostenibile;

che l'incremento della mobilità ferroviaria risulta chiaramente attestato da molteplici fonti.

I dati Istat ricavabili dalla banca dati Istatdata<sup>23</sup> evidenziano un trend in costante crescita del numero complessivo di passeggeri trasportati in tutte le serie storiche esplorabili, ovvero dal 2004 al 2022, con esclusione dell'anno 2020 (caratterizzato dalle note limitazioni alla libertà di circolazione per ragioni sanitarie e con volume di passeggeri complessivo attestatosi a 381.351.880), dopo il quale è seguita, comunque, una rapida ripresa dell'andamento del trasporto ferroviario (e, così, nel 2021 i passeggeri complessivi trasportati si sono attestati a 481.270.400, mentre nel 2022 a 677.040.151). A ciò si aggiungano i dati statistici relativi all'anno 2023 forniti dall'Istat in riscontro ad apposita richiesta della Commissione, i quali evidenziano un ulteriore significativo incremento della circolazione ferroviaria ed, in particolare, il fatto che il volume complessivo dei passeggeri in detto periodo si è attestato a complessivi 809.498.460 (rispetto ai 677.040.151 del 2022). Ed ancora, il 20° Rapporto sulla mobilità degli italiani del 27 novembre 2023, intitolato “*Il passato, il presente, il futuro*” ed elaborato dall'Isfort<sup>24</sup> rileva, alla pag. 28, che “*Nel confronto con i dati 2019 i flussi della rete Anas risultano inferiori ancora del 5%. Più intenso il ritmo di crescita dei passeggeri del trasporto ferroviario. In particolare, nella media e lunga percorrenza (Alta Velocità e Intercity) i volumi sono ormai*

<sup>23</sup> Consultabile all'indirizzo <https://esploradati.istat.it/databrowser/#/it>;

<sup>24</sup> Consultabile all'indirizzo [https://www.isfort.it/wp-content/uploads/2023/12/RapportoMobilita2023\\_Def.pdf](https://www.isfort.it/wp-content/uploads/2023/12/RapportoMobilita2023_Def.pdf)

*superiori al dato 2019, mentre per il trasporto regionale sussiste una quota di passeggeri, superiore al 10%, ancora da recuperare nel confronto con il livello pre-Covid., mentre, alla pag. 30, il medesimo Rapporto, nel commentare i Graf. 35, Graf. 36 e Graf. 37 (ai quali integralmente si rinvia) evidenzia che gli stessi “mostrano invece, sempre tra gennaio 2019 e settembre 2023, gli andamenti del traffico ferroviario (Alta Velocità, Intercity e regionale rispettivamente) in termini sia di passeggeri trasportati (domanda) che di corse effettuate (offerta). Si può osservare che nel trasporto regionale e negli Intercity la curva di offerta dei servizi si è piuttosto rapidamente riallineata ai livelli pre-Covid, mentre nell’Alta Velocità ha seguito più da vicino la dinamica della domanda.” Ad ulteriore conforto di tali tendenze si richiama anche l’ultimo Report trimestrale sulle tendenze della mobilità relativo al II° trimestre 2024, predisposto dalla Struttura Tecnica di Missione (STM) del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti<sup>25</sup>, dal quale si evince (come riportato nel comunicato pubblicato al sito internet <https://www.mit.gov.it/comunicazione/news/mobilita-ancora-crescita-la-domanda-nel-settore-trasporti>), che rispetto al primo trimestre del 2023 “In riferimento al trasporto ferroviario, a fronte di un’offerta di servizi di Alta Velocità (AV) e Intercity rispettivamente pari al +4% e +1%, il traffico passeggeri risulta superiore rispettivamente del 2% e 6%, tendenza confermata anche per il trasporto regionale.”;*

che tale incremento della mobilità ferroviaria, in parte, è senz’altro ascrivibile ad un significativo e costante aumento dei flussi turistici nel nostro Paese. A tale riguardo, basti citare il comunicato<sup>26</sup> elaborato in data 4 giugno 2024 dall’Istat e dal Ministero del Turismo, frutto delle attività congiunte del Gruppo di Lavoro inter-istituzionale sul turismo “Alloggiati web”, costituitosi nel 2023 nell’ambito del Protocollo d’intesa “Sviluppo e valorizzazione dell’informazione statistica sul turismo”, sottoscritto dall’Istat e dal Ministero del Turismo. Nell’ambito di esso le Istituzioni pubbliche espongono che “Le stime relative all’anno 2023 registrano i valori più elevati osservati da sempre dalle rilevazioni sul turismo: oltre 134 milioni di arrivi e 451 milioni di presenze negli esercizi ricettivi presenti sul territorio nazionale.

*Tra il 2019 e il 2023 gli arrivi nelle strutture ricettive italiane crescono di 3 milioni di unità (+2,3% rispetto al 2019), mentre le presenze turistiche crescono di 14,5 milioni (+3,3%).*

*Sono circa 16 milioni gli arrivi in più rispetto al 2022 (+13,4%) e oltre 39 milioni le presenze (+9,5%).*

*Dopo il periodo pandemico (2020-2022), la componente estera della clientela torna a prevalere su quella domestica: nel 2023 il 52,4% delle presenze turistiche sono riferite a clienti non residenti in Italia.*

*Gli arrivi e le presenze nel settore extra-alberghiero crescono del 16,9% e dell’11,0% rispetto al 2022, e presentano incrementi maggiori di quelli del settore alberghiero (+11,5% e +8,1%).*

<sup>25</sup> Consultabile all’indirizzo <https://www.mit.gov.it/node/19507>

<sup>26</sup> Consultabile all’indirizzo <https://www.ministeroturismo.gov.it/comunicato-congiunto-mitur-istat-relativo-allandamento-turistico-in-italia-nel-2023-prime-stime-regionali/>

*Lazio e Lombardia sono le regioni che crescono maggiormente rispetto al 2022, visto il sostenuto incremento delle presenze turistiche delle città di Roma e Milano.”;*

che appare evidente come l’obiettivo progressivo incremento dei flussi dei passeggeri del trasporto ferroviario, registratosi negli ultimi dieci anni, e la intervenuta diversificazione della tipologia di utenti del servizio (lavoratori pendolari, liberi professionisti/imprenditori, cittadini, turisti), abbia determinato un potenziamento degli effetti delle azioni di sciopero, producendo disagio su un aumentato bacino di utenza, ed abbia altresì un impatto trasversale, dal punto di vista della dimensione temporale, su tutti i giorni della settimana;

che l’incremento della mobilità ferroviaria nelle giornate festive, oltre che ad un aumento dei flussi turistici, è correlato ad un generale mutamento dei costumi sociali, recepito dallo stesso legislatore che, con l’articolo 31, comma 1, del D.L. 201/2011 (Decreto salva-Italia), convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, ha realizzato una piena liberalizzazione dei giorni e orari di apertura degli esercizi commerciali e rimosso qualsiasi limite all’apertura degli stessi nelle giornate festive, con conseguente aumento della circolazione delle persone, anche sulle linee ferroviarie, sia per esigenze di lavoro, sia per esigenze personali e familiari, il cui soddisfacimento è favorito da un sistema complessivo - di maggiore compatibilità con la vita lavorativa - che garantisce un più ampio accesso ai servizi alla persona;

che tale dato trova conferma nell’analisi realizzata dall’Ufficio studi della CGIA di Mestre (ricercabile all’indirizzo <https://www.cgiamestre.com/wp-content/uploads/2017/04/DOM-LAVORO.pdf>) da cui si ricava che già nel 2016, erano 4,7 milioni gli italiani che lavoravano di domenica;

che anche i dati acquisiti da questa Autorità in fase di istruttoria confermano che, rispetto all’epoca di adozione dell’Accordo di settore, è significativamente aumentata la domanda di mobilità in corrispondenza delle giornate festive. Dalle ultime rilevazioni della Società Ferrovie dello Stato Italiane risulta infatti che dal 2019 al 2024 le percentuali medie di utenti che circolano nelle giornate festive rispetto ai passeggeri delle giornate feriali si attestano ben al di sopra del 50%, con un *trend* di crescita costante;

## **RITENUTO**

che la legge affida in prima istanza all’autonomia collettiva delle parti sociali il compito di disciplinare la materia dell’esercizio del diritto di sciopero;

che, nel corso del procedimento, è emersa l’impossibilità tra le parti di addivenire ad una revisione consensuale dell’art. 4 dell’Accordo del 1999;

che, in mancanza di un accordo tra le parti, vi è un obbligo, a carico della Commissione, di determinare quali siano le regole *idonee* a realizzare finalità e

obiettivi della legge, (<< La Commissione .... valuta .... l'idoneità delle prestazioni indispensabili>> art. 13, comma 1 lett. a)), secondo i criteri generali individuati dal legislatore: il contemperamento degli interessi e l'effettività nel loro contenuto essenziale dei diritti della persona (art.1, comma 2);

che la Commissione intende intervenire su alcuni aspetti dell'Accordo nazionale del 23 novembre 1999 che, per le ragioni sopra indicate, appaiono non più adeguati a garantire un equilibrato contemperamento tra il diritto di sciopero e la libertà di circolazione;

che, in particolare, la regola di cui all'art. 4.2.1. dell'Accordo nazionale del 23 novembre 1999 - che, con riferimento al trasporto ferroviario regionale, limita ai soli giorni feriali la garanzia del servizio nelle fasce orarie di maggiore flusso di passeggeri e non prevede la medesima tutela degli utenti quando lo sciopero è effettuato nei giorni festivi - è stata concepita in un contesto socio-organizzativo ormai superato;

che, pertanto, non trova più alcuna giustificazione una distinzione per “giorni feriali/giorni festivi” nella previsione di soglie minime di servizio da garantire in occasione degli scioperi che interessino il servizio di trasporto regionale;

che, sotto tale aspetto, non appare congrua, in termini di adeguato contemperamento tra l'esercizio del diritto di sciopero e il godimento dei diritti della persona costituzionalmente garantiti, l'assenza di un'adeguata tutela e garanzia di servizi minimi in caso di scioperi nelle giornate festive, alla luce delle mutate esigenze di mobilità degli utenti, come testimoniato dall'aumento della mobilità ferroviaria nelle giornate festive;

che, con particolare riferimento alle fasce orarie di garanzia nei giorni festivi, occorre tenere conto dei bisogni di mobilità e delle tipologie di utenti del servizio che appaiono più eterogenei e diversificati rispetto a quelli che caratterizzano la mobilità nei giorni feriali (essenzialmente pendolare);

che il servizio di trasporto ferroviario è stato incluso nell'ambito di applicazione della legge 146 del 1990, e s.m.i., in quanto funzionale alla soddisfazione della libertà di circolazione, garantita dall'articolo 16 della Cost. Tale diritto costituzionale è riconosciuto a tutti i soggetti e garantisce la possibilità di muoversi liberamente nell'ambito del territorio della Repubblica e di soggiornare in qualunque luogo, salve le limitazioni che la legge stabilisce «in via generale e per motivi di sanità o di sicurezza», specificando, inoltre, che non è ammessa alcuna limitazione della libertà di circolazione e soggiorno per ragioni politiche. Il comma secondo dell'articolo 16 Cost. disciplina invece la libertà di espatrio. Né la Costituzione, né tanto meno l'articolo 1, comma 2, lettera b) legge 146 del 1990, (che all'art. 16 Cost rinvia), subordinano il riconoscimento della tutela costituzionale alla ricorrenza di tassative ragioni e/o motivazioni per le quali la libertà viene esercitata. Conseguentemente, risulta irrilevante, ai fini della tutela

della libertà di circolazione, il fatto che la circolazione avvenga per ragioni lavorative ovvero per motivi turistici;

che l'estensione delle fasce di garanzia nel trasporto regionale alle ipotesi di scioperi nelle giornate festive, risulta altresì necessaria, ai fini dell'allineamento della normativa (secondaria) nazionale in materia di sciopero nel settore del trasporto ferroviario alle regole sovraordinate di carattere comunitario (peraltro, di diretta applicabilità), definite dai Regolamenti CE sopra richiamati, che prescrivono un obbligo di riprotezione dell'utente in caso di cancellazione del proprio viaggio e che, secondo quanto evidenziato dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, sarebbe precluso, a priori, a normativa vigente, in caso di scioperi nelle giornate festive, non essendo previste in tali evenienze fasce di garanzia;

che l'intervento nei termini anzidetti ha quindi lo scopo di prevenire ulteriori violazioni alle regole del diritto comunitario suscettibili di dare luogo a procedure di infrazione a carico del nostro Paese;

che, peraltro, le discipline che regolamentano l'esercizio del diritto di sciopero negli altri settori dei trasporti - alle cui previsioni la Commissione deve fare riferimento, secondo quanto prescritto dall'articolo 13, comma 1, lettera a) della legge 146 del 1990, e successive modificazioni (<<La Commissione, al fine della provvisoria regolamentazione di cui alla presente lettera, deve tenere conto delle previsioni degli atti di autoregolamentazione vigenti in settori analoghi o simili nonché degli accordi sottoscritti nello stesso settore dalle organizzazioni sindacali comparativamente più rappresentative sul piano nazionale>>) - non prevedono differenziazioni sulle prestazioni indispensabili da garantire a seconda che si tratti di giornate feriali e festive. Al contrario, tanto nella disciplina del Trasporto Aereo (cfr. articolo 9, della Regolamentazione provvisoria approvata con Deliberazione n. 14/387, rubricato *“Collocazione oraria delle astensioni dal lavoro”* secondo il quale *“Ad eccezione dei servizi aeroportuali sub B (Servizi di sicurezza aeroportuale), C (Servizi aeroportuali accessori) di cui all'articolo 1, comma 2, e dei servizi professionali di supporto tecnico-legale e amministrativo alla navigazione aerea, in tutti gli altri servizi compresi nel campo di applicazione della presente Regolamentazione provvisoria (trasporto aereo di passeggeri, assistenza al volo e servizi strumentali; servizi aeroportuali, radiomisure e servizi di assistenza e Settore trasporto aereo manutenzione degli impianti e dei sistemi utilizzati per il controllo del traffico aereo è garantita piena e regolare funzionalità in due fasce orarie (antimeridiana e pomeridiana) di tre ore ciascuna, coincidenti con le fasce orarie in cui è garantita la partenza regolare dei voli, o comunque funzionali a garantire la regolarità di tutti i voli in partenza e in arrivo nelle fasce orarie: 7-10 e 18-21), quanto nella disciplina del Trasporto pubblico locale (articolo 12, lettera B dell'Accordo 28 febbraio 2018, valutato idoneo con Deliberazione n. 18/138) rubricato *“Durata e modalità dello sciopero”* secondo il quale *“Dovrà essere garantito il servizio completo, articolato su due fasce per un totale di sei ore, coincidenti con i periodi di massima richiesta dell'utenza o con le esigenze di particolari categorie di utenti, per le quali il servizio si pone come essenziale (lavoratori e studenti, aree rurali e**



*montane, aree a vocazione turistica, caserme, aree industriali, ospedali, cimiteri). La collocazione oraria delle fasce sarà definita con accordo tra le parti a livello aziendale. A livello aziendale, le parti possono anche individuare più di due fasce di servizio completo entro il limite di sei ore complessive)”, il sistema delle fasce orarie per la garanzia dei servizi minimi opera indifferentemente senza distinzioni tra giorni feriali e festivi;*

che, avuto riguardo alla nuova organizzazione del sistema dei trasporti e, in particolare, in ragione dell'introduzione dell'Alta Velocità e della stretta interdipendenza tra le diverse linee di percorrenza, si è determinata l'esigenza di un'armonizzazione delle prestazioni indispensabili da garantire, in termini percentuali, assicurando i medesimi livelli di garanzia del servizio sul trasporto regionale e sulla lunga percorrenza;

che tale soluzione è altresì giustificata dal significativo incremento degli utenti del servizio ferroviario, rispetto al tempo in cui è stato concluso il vigente Accordo, che ha determinato un potenziamento della capacità delle azioni di sciopero di provocare disagi all'utenza, con conseguente necessità di elevare il livello delle prestazioni indispensabili garantite, con specifico riferimento alle linee di media e lunga percorrenza;

che, in mancanza di un accordo tra le parti, risulta necessario e urgente, quantomeno, procedere ad una parziale revisione delle disposizioni in materia di prestazioni indispensabili di cui all'Accordo nazionale del settore ferroviario del 23 novembre 1999 (modificato e integrato in data 18 aprile 2001 e in data 29 ottobre 2001, pubblicato nella G.U. del 12 aprile 2002, n. 86), al fine di assicurare nel trasporto regionale, anche nei giorni festivi, servizi adeguati nelle fasce orarie di massima utenza dei passeggeri, secondo i volumi normalmente offerti, e individuare un criterio che assicuri, in misura percentuale proporzionale, un livello minimo di servizio in caso di sciopero sulla lunga percorrenza, allineandolo a quello del trasporto regionale;

## **ADOPTA**

ai sensi dell'articolo 13, comma 1, lett. a), della legge n. 146 del 1990, come modificata dalla legge n. 83 del 2000, la seguente:

**Regolamentazione provvisoria delle prestazioni indispensabili da garantire in caso di sciopero del personale dipendente del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.**

### **Articolo 1**

Il punto 4.2.1. dell'Accordo nazionale del settore ferroviario del 23 novembre 1999, (modificato e integrato in data 18 aprile 2001 e in data 29 ottobre 2001, pubblicato nella G.U. del 12 aprile 2002, n. 86) è sostituito dal seguente: “4.2.1.

*Nei giorni feriali e festivi devono essere assicurati servizi adeguati nelle fasce orarie di massima richiesta dei passeggeri, secondo i volumi normalmente offerti a tale settore di utenza. Le fasce orarie di garanzia sono individuate come segue: 6.00-9.00, 18.00-21.00 nei giorni feriali; 7.00-10.00, 18.00-21.00 nei giorni festivi.”.*

## **Articolo 2**

Il punto 4.2.2. dell’Accordo nazionale del settore ferroviario del 23 novembre 1999, (modificato e integrato in data 18 aprile 2001 e in data 29 ottobre 2001, pubblicato nella G.U. del 12 aprile 2002, n. 86) è sostituito dal seguente: “4.2.2. *Nei giorni feriali e festivi, fatto salvo, per questi ultimi, quanto previsto al successivo punto 4.2.4., deve essere assicurata la circolazione di treni a lunga/media percorrenza (Intercity e Alta Velocità) nella misura minima di un numero di coppie di treni al giorno sulle principali direttrici, in misura percentuale corrispondente al livello di prestazioni indispensabili da assicurare durante lo sciopero nel trasporto ferroviario regionale. Tali treni dovranno essere garantiti fino all’arrivo alla stazione di destinazione.”.*

## **DISPONE**

la notifica della presente delibera al Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, ad Agens ed alle Segreterie nazionali delle Organizzazioni sindacali Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti, Ugl Ferrovieri, Slm Fast Confsal, Orsa Ferrovie, Usb Lavoro Privato, Cub Trasporti, Cobas e Sgb, ai sensi dell’articolo 13, comma 1, lett. a) della legge n. 146 del 1990, e successive modificazioni;

la trasmissione della presente delibera alle Associazioni dei consumatori e degli utenti, di cui al decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206 e successive modificazioni, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nonché, per conoscenza, ai Presidenti delle Camere e al Presidente del Consiglio dei ministri, ai sensi dell’articolo 13, comma 1, lett. n), della legge n. 146 del 1990, e successive modificazioni;

## **DISPONE, ALTRESI’,**

la pubblicazione della Regolamentazione provvisoria delle prestazioni indispensabili da garantire in caso di sciopero del personale dipendente del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e della presente delibera sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana nonché sul sito internet della Commissione.

**ACCORDO DEL 18 APRILE 2001, stipulato dal Gruppo F.S. e dalle OO.SS. FILT/Cgil, FIT/Cisl, UILTRASPORTI, SMA/Conftral e Ugl Ferrovie per la determinazione delle “PROCEDURE DI RAFFREDDAMENTO E CONCILIAZIONE DELLE CONTROVERSIE COLLETTIVE”**  
**Valutato idoneo dalla Commissione con Delibera n. 101 del 13.09.2001**

**Procedure di raffreddamento e conciliazione  
delle controversie collettive<sup>20</sup>**

Il Gruppo FS e le Organizzazioni sindacali Filt-Cgil, Fit-Cisl, Ultrasporti, Sma-Confsal e Ugl Ferrovie convengono che, nel corso delle procedure di raffreddamento e conciliazione disciplinate dal presente accordo, le strutture sindacali non svolgeranno azioni conflittuali e l'Azienda non adotterà misure unilaterali sulle materie del contendere; inoltre, le parti recederanno dalle iniziative unilaterali eventualmente già prese.

Le procedure di cui ai punti A.1 e B.1 del presente accordo sono attuative, di quanto previsto dall'art. 2, 2° co., l. 12 giugno 1990, n. 146, come modificato dalla l. 11 aprile 2000, n. 83.

Le procedure e le modalità per la presentazione delle piattaforme per il rinnovo del CCNL, e degli accordi aziendali ed i relativi periodi di raffreddamento saranno regolati nel CCNL, per le attività ferroviarie, in conformità a quanto previsto dal Protocollo del 23 luglio 1993.

**A) Livello nazionale**

1. In caso di controversie collettive riguardanti l'interpretazione e l'applicazione di contratti e/o accordi, entro 5 giorni dalla richiesta sindacale scritta contenente la contestazione adeguatamente motivata, l'Azienda deve procedere alla formale convocazione delle Organizzazioni sindacali richiedenti.

L'apertura del confronto deve avvenire entro e non oltre i successivi 5 giorni.

La fase della procedura di raffreddamento e conciliazione si intende espletata, salvo diverso esplicito accordo scritto nel caso in cui le parti ritengano di proseguire il confronto stesso.

---

<sup>20</sup> In assenza di una espressa previsione in ordine alla efficacia nel tempo delle procedure di raffreddamento e di conciliazione, trova applicazione quanto stabilito dalla Commissione con delibera n. 03/35 del 20 febbraio 2003, secondo cui *“il periodo entro il quale la procedura di raffreddamento e di conciliazione può non essere riattivata si intende fissato in 90 giorni dalla conclusione della precedente procedura, o dalla scadenza del termine entro il quale la medesima doveva essere portata a compimento”*.

Inoltre, con delibera n. 03/49 del 20 marzo 2003, la Commissione, in ordine alla qualificazione della comunicazione di sospensione di uno sciopero e alla sua equiparazione alla revoca, ha deliberato che *“in caso di proclamazione di un nuovo sciopero, le procedure di raffreddamento potranno essere considerate come espletate nei limiti temporali di efficacia delle medesime già precisati con la delibera n. 03/35”* del 20 febbraio 2003.

L'impossibilità di addivenire ad un accordo, e quindi la certificata rottura del negoziato precedentemente a tale termine, è logicamente coincidente con il termine dell'espletamento delle procedure stesse, fermo, restando che, come previsto dall'art. 2, 2° co., l. n. 146/1990, come modificato dalla l. n. 83/2000, le parti potranno concordemente rivolgersi alla competente struttura del Ministero del Lavoro e della Previdenza sociale per il tentativo di conciliazione amministrativa.

L'attivazione della procedura sopra regolata, così come la sottoscrizione del verbale di cui al successivo punto 3, non produce alcun effetto ai fini della titolarità negoziale dell'Organizzazione sindacale partecipante alla procedura stessa.

2. Nel solo caso in cui la vertenza sia stata originata dalla presentazione di compiuta ed articolata proposta da parte dell'Azienda o delle Organizzazioni sindacali firmatarie del C.C.N.L. e del presente accordo, quindi non per controversie collettive di cui al precedente punto 1., è prevista una fase di raffreddamento e conciliazione di ulteriori 5 giorni a partire dalla data di formale comunicazione dello stato di agitazione del personale determinata dalla certificata rottura del negoziato, indirizzata alla Commissione di Garanzia e all'Osservatorio dei conflitti sindacali presso il Ministero dei Trasporti e della Navigazione.
3. Al termine della procedura attivata ai sensi del precedente punto 1., ovvero ai sensi del precedente punto 2., le parti dovranno provvedere a redigere e sottoscrivere apposito verbale di certificazione da inviare alla Commissione di Garanzia e all'Osservatorio sui conflitti sindacali presso il Ministero dei Trasporti e della Navigazione, attestante:
  - l'impossibilità di addivenire ad un accordo, che equivale a verbale di espletamento delle procedure di raffreddamento e conciliazione, indicandovi le ragioni del mancato accordo;  
ovvero
    - il raggiungimento dell'accordo e quindi l'espressa dichiarazione di annullamento dello stato di agitazione.

## **B) Livello periferico**

1. In caso di controversie collettive riguardanti l'interpretazione e l'applicazione, di contratti e/o accordi, entro 5 giorni dalla richiesta sindacale scritta contenente la contestazione adeguatamente motivata, l'Azienda deve, procedere, alla formale convocazione delle Organizzazioni sindacali richiedenti.

L'apertura del confronto deve, avvenire entro e non oltre i successivi 5 giorni.

La fase della procedura di raffreddamento e conciliazione si ritiene espletata laddove l'Azienda non ottemperi alla convocazione entro il termine fissato.

Alla scadenza dei 10 giorni dall'apertura del confronto, se questo non positivamente concluso la procedura di raffreddamento e conciliazione si intende espletata, salvo diverso esplicito accordo scritto nel caso in cui le, parti ritengano di proseguire il confronto stesso.

L'impossibilità di addivenire, ad un accordo, e quindi la certificata rottura del negoziato precedentemente a tale termine, è logicamente coincidente con il termine dell'espletamento delle procedure stesse, fermo restando, che, come previsto dall'art.

2, 2° co., l. n. 146/1990, come modificato dalla l. n. 83/2000, le parti potranno concordemente rivolgersi alle Autorità terze per il tentativo di conciliazione amministrativa.

L'attivazione della procedura sopra regolata, così come la sottoscrizione del verbale di cui al successivo punto 3, non produce alcun effetto ai fini della titolarità negoziale dell'Organizzazione sindacale partecipante alla procedura stessa.

2. Nel solo caso in cui la vertenza sia stata originata dalla presentazione di compiuta e articolata proposta da parte dell'Azienda o delle strutture periferiche delle Organizzazioni sindacali firmatarie del C.C.N.L. e del presente accordo, quindi non per le controversie collettive di cui al precedente punto 1., è prevista una fase di raffreddamento e conciliazione di ulteriori 5 giorni a partire dalla data di formale comunicazione dello stato di agitazione del personale determinata dalla certificata rottura del negoziato, indirizzata per conoscenza alla Commissione di Garanzia e all'Osservatorio presso il Ministero dei Trasporti e della Navigazione.
3. Al termine della procedura attivata ai sensi del precedente punto 1., ovvero ai sensi del precedente punto 2, le parti dovranno provvedere a redigere e sottoscrivere apposito verbale di certificazione, da inviare alla Commissione di garanzia e all'Osservatorio sui conflitti sindacali presso il Ministero dei Trasporti e della Navigazione, attestante:
  - l'impossibilità di addivenire ad un accordo, che equivale a verbale di espletamento delle procedure di raffreddamento e conciliazione, indicandovi le ragioni del mancato accordo;  
ovvero
  - il raggiungimento dell'accordo e quindi l'espressa dichiarazione di annullamento dello, stato di agitazione.

Roma, 18 aprile 2001

**COMMISSIONE DI GARANZIA  
DELL'ATTUAZIONE DELLA LEGGE SULLO SCIOPERO  
NEI SERVIZI PUBBLICI ESSENZIALI**

Deliberazione: 00/45-9.1) Ferrovie dello Stato SpA<sup>21</sup>  
Seduta del 3.2.2000

**LA COMMISSIONE**

in relazione all'accordo sulle prestazioni indispensabili da garantire in caso di sciopero nel settore ferroviario gestito dalle Ferrovie dello Stato S.p.A. (pos. 7391), sottoscritto il 23 novembre 1999, su proposta dei proff. Ballestrero, Magrini, Rescigno e Santoni, adotta, con il voto contrario del prof. Ghezzi e l'astensione dei proff. Cella e Prosperetti, la seguente delibera.

**PREMESSO**

1. che, in data 24 novembre 1999, è stato inviato alla Commissione di garanzia, ai fini della valutazione di idoneità ai sensi dell'art. 13. lett. a), legge n. 146/1990, l'accordo sulle prestazioni indispensabili da erogarsi in caso di sciopero nel settore del trasporto ferroviario, stipulato, in data 23 novembre 1999, tra le Ferrovie dello Stato S.p.A., l'AGENS e le Organizzazioni sindacali CGIL, CISL, UIL, UGL, FILT-CGIL, FIT-CISL, UILTrasporti, UGL Trasporti FAST-CONFSAL, SMA-CONFSAL, FISAST;

2. che, al suddetto accordo ha aderito, in data 24 novembre 1999, la Confederazione sindacale dei lavoratori CISAL;

3. che, tale accordo si propone di colmare la grave lacuna determinata dalla mancanza di una disciplina pattizia in un settore di servizi essenziali idonea ad assicurare il diritto degli utenti, costituzionalmente tutelato, alla libera circolazione;

4. che, la mancanza di una idonea disciplina pattizia aveva indotto la Commissione di garanzia ad intervenire con una propria proposta il 23 ottobre 1991, e nuovamente il 22 gennaio 1998, e che tali proposte hanno sin qui costituito la disciplina dell'insieme delle prestazioni indispensabili nel settore del trasporto ferroviario, vigente fino alla valutazione di idoneità dell'accordo raggiunto tra le parti;

5. che, con nota trasmessa via telefax in data 25 novembre 1999, la Commissione ha richiesto al Consiglio Nazionale Consumatori ed Utenti, nonché alle Organizzazioni rappresentative degli utenti Adiconsum, Adoc, Associazione Consumatori ed utenti Agrisalus, Assoconsumatori, Assoutenti, CODACONS,

---

<sup>21</sup> Le parti in corsivo della presente delibera risultano superate dal successivo accordo del 29 ottobre 2001, valutato idoneo con delibera n. 01/149 del 29 novembre 2001.

Comitato Difesa Consumatori, Federazione Nazionale del Cittadino, Federconsumatori, Lega Consumatori ACLI, Movimento Consumatori, Movimento Difesa del Cittadino, Movimento Federativo Democratico, Unione Nazionale Consumatori, un parere sul testo dell'accordo, ai sensi art. 2, c. 2, l. n. 146/1990, da trasmettere entro dieci giorni dal ricevimento della nota;

6. che, in data 29 novembre 1999, è pervenuto alla Commissione di garanzia il parere dell'Adoc (Associazione per la difesa e l'orientamento dei consumatori), che, nell'esprimere un giudizio complessivamente positivo sull'accordo, richiama le parti alla opportunità che le organizzazioni rappresentative degli utenti siano coinvolte già in fase di elaborazione degli accordi, e sottolinea la necessità di dare all'utenza maggiori e più tempestive informazioni;

### CONSIDERATO

1. che, l'accordo del 23 novembre 1999 citato in premessa, analitico e puntuale, recepisce in più parti, adeguatamente riformulandoli, principi, criteri e regole già contenuti nelle anzidette proposte della Commissione di garanzia, e segnatamente nella proposta del 22 gennaio 1998;

2. che, meritano una piena valutazione di idoneità - in quanto costituiscono un insieme di regole atte a contemperare l'esercizio del diritto di sciopero con i diritti costituzionalmente tutelati dagli utenti - le seguenti parti dell'accordo, che divengono perciò immediatamente efficaci e generalmente vincolanti:

- Punti
1. Efficacia
  2. Campo di applicazione
  3. Norme generali
    - 3.1. Preavviso
    - 3.2. Proclamazione (con particolare riguardo al divieto di proclamazioni plurime ed al conseguente divieto di proclamare un nuovo sciopero prima che sia stato effettuato o revocato lo sciopero precedente)
    - 3.3. Durata dello sciopero e intervallo tra azioni di sciopero
      - 3.3.1. Durata massima di 24 ore consecutive
      - 3.3.2. Durata massima di 8 ore del primo sciopero della vertenza e collocazione sulla fascia oraria indicata
      - 3.3.3. Divieto di scioperi a singhiozzo
      - 3.3.4. *C.d. "intervallo soggettivo": intervallo minimo di 10 giorni tra azioni di sciopero proclamate dalla stessa O.S., fermo restando che l'O.S. non potrà proclamare un nuovo sciopero prima di aver effettuato o revocato lo sciopero precedente*
    - 3.4. Revoca dello sciopero proclamato
      - 3.4.1. Revoca tempestiva (5 giorni)
      - 3.4.2. Giustificazioni (tipiche e limitate) della revoca non tempestiva
      - 3.4.3. Nuova proclamazione in caso di revoca nel rispetto del termine di preavviso (e delle altre regole valutate idonee dell'accordo)
    - 3.5. Franchigia (inclusi i punti 3.5.1., 3.5.2)

- 3.6. Divieto di scioperi concomitanti. Ai fini della valutazione di idoneità, l'inciso "salvo quanto previsto del punto 3.3.5." deve intendersi soppresso
- 3.7. Sospensione dello sciopero in caso di gravi avvenimenti e calamità naturali;

3. che, per quanto attiene al punto 3.3.5, la Commissione di garanzia non può esprimere una valutazione di idoneità in ordine alla formulazione della regola del c.d. intervallo oggettivo, e ribadisce pertanto quanto già affermato nelle delibere n. 99/126 del 24 febbraio 1999, n. 99/287 del 29 aprile 1999 e n. 99/416 del 24 giugno 1999;

4. che, ad ulteriore chiarimento delle motivazioni che sorreggono la valutazione di inidoneità, la Commissione di garanzia ritiene opportuno che il c.d. intervallo oggettivo (espressione del principio di obiettiva rarefazione delle azioni di sciopero che colpiscono i servizi pubblici essenziali) è configurabile come prestazione indispensabile a garantire, nel loro contenuto essenziale, i diritti degli utenti, e che, di conseguenza, all'erogazione di tale doverosa prestazione indispensabile (che tale è per motivi obiettivi) non possono sottrarsi né le Organizzazioni sindacali in virtù della loro maggiore rappresentatività, né i lavoratori scioperanti in virtù della loro affiliazione ad Organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative;

5. che, in ragione di tali considerazioni non può essere valutato idoneo l'ultimo capoverso del punto 3.3.5., laddove è prevista la deroga alla regola del c.d. intervallo oggettivo tra azioni di sciopero, se a proclamarle sono le Organizzazioni sindacali che rappresentano, complessivamente, il 51% degli iscritti (in attesa di poter calcolare quali Organizzazioni sindacali effettivamente rappresentino, sulla base delle elezioni delle RSU, la maggioranza dei lavoratori destinatari del contratto collettivo di riferimento);

6. che, tuttavia sarebbe in contrasto con le regole vigenti in materia di interpretazione del contratto trascurare che la volontà delle parti si è chiaramente manifestata nel senso che l'accordo sulla regola del c.d. intervallo oggettivo è condizionato all'espressa previsione di una deroga a tale regola in favore delle Organizzazioni sindacali capaci di rappresentare, nel loro complesso, la maggioranza dei lavoratori iscritti;

7. che, tenuta in debito conto la volontà delle parti, la Commissione di garanzia ritiene di non poter proporre alle parti stesse che la regola dell'intervallo oggettivo formulata dalle parti (intervallo di 10 giorni tra l'effettuazione di uno sciopero e la proclamazione dello sciopero successivo, che equivale ad un intervallo di 20 giorni tra due azioni di sciopero) sia riscritta semplicemente cancellando la deroga prevista in favore delle Organizzazioni sindacali nel loro insieme maggiormente rappresentative;

8. che, pertanto, la Commissione di garanzia ritiene di dover proporre alle parti di sostituire il punto 3.3.5. dell'accordo con il testo formulato a conclusione del



punto 2 del dispositivo della presente delibera, nel quale testo la cancellazione della deroga e l'estensione della regola dell'intervallo oggettivo a tutte le Organizzazioni sindacali proclamanti sono compensate dalla riduzione a 10 giorni dell'intervallo oggettivo intercorrente tra due azioni di sciopero;

9. che, per quanto riguarda il punto 4 dell'accordo (Prestazioni indispensabili), la Commissione di garanzia ritiene di poter esprimere una valutazione di idoneità; tuttavia, al fine di prevenire applicazioni che determinerebbero un sensibile ed intollerabile arretramento della tutela dei diritti degli utenti finora garantito dalla (temporanea) vigenza della proposta della Commissione di garanzia, la Commissione di garanzia medesima chiarisce il significato delle regole sotto specificate:

Punti:

- 4.1.- 4.2 (Articolazione delle prestazioni indispensabili): idoneo
- 4.2.1. (Treni garantiti nelle fasce orarie 6-9/18-21): idoneo
- 4.2.2. (Treni a lunga percorrenza): idoneo
- 4.2.2.a (Cosiddetta ora cuscinetto): idoneo
- 4.2.2. (Treni a lunga percorrenza): idoneo
- 4.2.2.a (Cosiddetta ora cuscinetto): idoneo

Per quanto riguarda i treni con orario di partenza anteriore all'inizio dello sciopero, la loro soppressione o limitazione di percorso deve intendersi nel senso che: (a) tale clausola riguarda i treni la cui destinazione ricade nell'area interessata dallo sciopero (e quindi non riguarda i treni la cui destinazione oltrepassa l'area dello sciopero); (b) viene comunque fatto salvo il potere-dovere dell'azienda di condurre a destino i treni avvalendosi di personale non scioperante.

L'espressione "prima stazione idoneamente attrezzata ai servizi sostitutivi e/o di conforto per i viaggiatori" (relativa alla limitazione di percorso dei treni il cui arrivo a destino nell'area interessata dallo sciopero sia prevista in tempo successivo ad un'ora dall'inizio dello sciopero) deve intendersi nel senso che le stazioni di arresto devono garantire che sia stata effettuata una tratta significativa per le esigenze degli utenti.

Nel silenzio dell'accordo, deve intendersi che è obbligo dell'azienda dare accurata e tempestiva informazione all'utenza italiana e straniera al fine di evitare che il viaggiatore possa intraprendere il viaggio ignorando la limitazione di percorso del treno.

- 4.2.2.b (Ulteriori treni garantiti e in circolazione): idoneo
- 4.2.3. (Informazione all'utenza): idoneo
- 4.2.4. (Sciopero festivo): idoneo

Per quanto riguarda lo sciopero festivo "libero" (vale a dire senza treni garantiti) tale modalità di sciopero è ammissibile (e di conseguenza la regola è valutabile come idonea) se, e solo se:

- (a) lo sciopero festivo libero è configurabile solo quando è collegato tassativamente alle ipotesi previste nell'accordo;
- (b) è proclamato come sciopero nazionale generale (vale a dire di tutto il personale dipendente);
- (c) resta salvo il potere ed il dovere dell'azienda di far circolare tutti i treni che è in grado di far circolare avvalendosi del personale non scioperante;

- (d) le OO.SS. proclamanti rispettino il preavviso di 20 giorni e tutte le disposizioni dell'accordo, meno quelle espressamente derogate (treni garantiti);
- (e) in particolare, ogni proclamazione riguardi una sola azione di sciopero, e non sia fatta prima che lo sciopero precedente sia stato effettuato o revocato;
- (f) l'intervallo oggettivo sia rigorosamente rispettato;

10. che, per quanto riguarda il punto 5 (Comandi), la Commissione di garanzia esprime una valutazione di idoneità, tenuto conto che dall'insieme dei capoversi risultano sufficientemente precisati gli obblighi dei lavoratori scioperanti comandati in servizio e i doveri dell'azienda nei loro confronti, fermo restando il potere dell'azienda di sostituire il personale comandato con personale non scioperante;

### **DELIBERA**

1. l'accordo del 23 novembre 1999 tra AGENS, Ferrovie dello Stato SpA, e CGIL, CISL, UIL, UGL, FILT CGIL, FIT CISL, UIL Trasporti UIL, UGL Trasporti, FAST CONFSAL, SMA CONFSAL, FISAST, al quale ha aderito successivamente la CISAL, è giudicato idoneo, con i chiarimenti e le puntualizzazioni contenuti nei precedenti considerato, salvo l'ultimo periodo del punto 3.3.5, che la Commissione propone venga cassato, e la modificazione conseguente nel primo periodo del punto 3.3.5 di cui al numero seguente;

2. nel primo periodo del punto 3.3.5, al posto delle parole "tra l'effettuazione di uno sciopero e la proclamazione di uno sciopero, incidente sul medesimo bacino di utenza, non potrà intercorrere un intervallo inferiore a 10 giorni", la Commissione propone vengano inserite le parole "tra due azioni di sciopero, incidenti sul medesimo bacino di utenza, non potrà intercorrere un intervallo inferiore a 10 giorni"; propone inoltre che l'ultimo capoverso del punto 3.3.5. sia soppresso;

3. secondo l'art. 13, c. 1, lett. a), della l. 146/1990 le parti hanno quindici giorni per pronunciarsi sul punto di cui sopra; qualora esse dichiarino di accogliere la proposta della Commissione, oppure il termine scada senza che esse facciano pervenire proprie osservazioni, la presente deliberazione diventa definitiva e produttiva di effetti;

4. restano fermi nei confronti dell'Azienda gli obblighi di informazione agli utenti e la raccomandazione di prevedere servizi sostitutivi contenuti nella proposta della Commissione del 23 gennaio 1998 e non riportati nell'accordo ora dichiarato idoneo;

### **DISPONE**

la trasmissione della presente delibera ai Presidenti delle Camere, al Presidente del Consiglio dei Ministri, al Ministro dei Trasporti e della Navigazione, all'AGENS, alle Ferrovie dello Stato S.p.A., alla CGIL, alla CISL, alla UIL, all'UGL, alla CISAL, alla FILT CGIL, alla FIT CISL, alla UIL Trasporti UIL, alla UGL Trasporti, alla FAST CONFSAL, allo SMA CONFSAL, alla FISAST, alla

FISAFS CISAL, al COMU, all'UCS, alla FLTU CUB, alla RdB Trasporti, al Consiglio Nazionale Consumatori ed Utenti, nonché alle Organizzazioni rappresentative degli utenti Adiconsum, Adoc, Associazione Consumatori ed utenti Agrisalus, Assoconsumatori, Assoutenti, CODACONS, Comitato Difesa Consumatori, Federazione Nazionale del Cittadino, Federconsumatori, Lega Consumatori ACLI, Movimento Consumatori, Movimento Difesa del Cittadino, Movimento Federativo Democratico, Unione Nazionale Consumatori.

**COMMISSIONE DI GARANZIA  
DELL'ATTUAZIONE DELLA LEGGE SULLO SCIOPERO  
NEI SERVIZI PUBBLICI ESSENZIALI**

**Deliberazione: 01/101** Adeguamento accordo sulle prestazioni indispensabili nel settore del trasporto ferroviario. Giudizio di idoneità e proposta di regolamentazione provvisoria<sup>22</sup>

Seduta del 13.9.2001

**LA COMMISSIONE**

in relazione all'adeguamento dell'accordo sulle prestazioni indispensabili da garantire in caso di sciopero nel settore del trasporto ferroviario (gestito in origine dalle Ferrovie dello Stato S.p.A.), secondo quanto previsto dalla legge 146/1990 (così come innovata dalla legge 83/2000) su proposta dei proff. Cella e Pinelli adotta all'unanimità la seguente delibera

**PREMESSO**

1. che, con delibera adottata nella seduta del 1.2.2001 la Commissione aveva manifestato alle parti l'esigenza di aggiornamento (secondo quanto previsto dalla l. 83/2000) dell'accordo sulle prestazioni indispensabili vigente nel settore, pur ancora apprezzabile nella maggioranza dei suoi contenuti e nel suo impianto di fondo;
2. che, tale esigenza si manifestava specialmente in ordine alla previsione delle procedure di raffreddamento e di conciliazione, delle regole sulla rarefazione oggettiva, nonché in ordine alle modalità di attuazione degli scioperi festivi senza prestazioni;
3. che, con la citata delibera la Commissione aveva dato formalmente avvio alle procedure preliminari alla formulazione di una eventuale regolamentazione provvisoria, secondo quanto previsto dall'art. 13 l. a) del testo innovato della l. 146/90, procedendo alle audizioni delle parti sindacali e datoriali;
4. che, tali audizioni si sono tenute nei giorni 7.2.2001 (in due sedute, la prima per Filt, Fit, Uilt, Sma, Ugl, la seconda per Ucs, Fast, Fltu, Cisas, Orsa, Fed.Int.Sind.Aut.Sett.Trasp.) e 8.2.2001 (per FS SpA e Agens);
5. che, nel corso di tali audizioni sono emerse alcune disponibilità delle parti ad aggiornare l'accordo ma anche le resistenze di parte sindacale (sia pure con diversi accenti) a rivedere le modalità di ricorso agli scioperi festivi senza prestazioni;

---

<sup>22</sup> La presente delibera ha valore limitatamente alla valutazione di idoneità dell'accordo del 18 aprile 2001, in tema di procedure di raffreddamento e di conciliazione, mentre la parte contenente la formulazione della proposta risulta superata dall'accordo del 29 ottobre 2001, valutato idoneo con la delibera n. 149 del 29 novembre 2001.

6. che, in data 2.3.2001 presso il Ministero dei Trasporti e della Navigazione in occasione della sottoscrizione di un patto sui processi di ristrutturazione nel settore ferroviario, le parti (FS S.p.A. e organizzazioni sindacali) “sottoscrivono l’adeguamento dell’accordo sui servizi minimi legge 146/90 nel rispetto della legge 83/2000”. Adeguamento che si traduce in una dichiarazione di intenti allegata al patto, che prevede il completamento dell’accordo sulle procedure di raffreddamento (entro il 31.3.2000), e una disciplina modificata delle modalità di sciopero festivo (da limitare alle occasioni del rinnovo del CCNL per il settore ferroviario e dell’accordo aziendale di secondo livello per il gruppo FS) comprendente “una più adeguata collocazione temporale dell’astensione dal lavoro di durata pari a 24 ore, tenendo conto delle esigenze di mobilità nelle ore pre-serali del giorno festivo”;
7. che, in data 18.4.2001 le parti (FS S.p.A. e Agens, Filt, Fit, Uilt, Sma, Ugl) sottoscrivono l’accordo sulle “procedure di raffreddamento e conciliazione delle controversie collettive”, di cui viene data notizia alla Commissione da parte delle OO.SS. con lettera in data 18.4.2001 (nella quale si conferma il proseguimento del confronto in merito a una più adeguata collocazione temporale dello sciopero festivo) e da parte di FS S.p.A. con lettera in data 14.5.2001, nella quale si informa della convocazione di un incontro con le parti sindacali per il 18.5.2000 per trattare in merito allo sciopero festivo, preannunciando l’invio non appena possibile del testo completo dell’accordo di adeguamento da sottoporre alla valutazione di idoneità della Commissione;
8. che, con lettera in data 12.6.2001 FS S.p.A. ha informato la Commissione della convocazione per il 20.6.2001 di un incontro fra le parti per un “chiarimento conclusivo” in ordine all’adeguamento dell’accordo sulle prestazioni indispensabili nel settore ferroviario;
9. che con lettera in data 21.6.2001 FS S.p.A. ha comunicato alla Commissione che il confronto in oggetto “non ha consentito di individuare una soluzione condivisa rispetto alle questioni dello sciopero festivo e della rarefazione oggettiva”, non avendo trovato consenso “nessuna delle tre ipotesi proposte e illustrate dalla azienda”;
10. che con successiva lettera in data 4.7.2001 FS S.p.A. trasmetteva alla Commissione copia delle suddette tre ipotesi in materia di sciopero festivo proposte alle organizzazioni sindacali: la prima riguardante un arco temporale di 24 ore con inizio dalle 14 (o dalle 13) del giorno prefestivo; la seconda costruita attorno alla trasformazione in sostanziale sciopero virtuale” della prestazione lavorativa compresa fra le ore 13 e le ore 21 del giorno festivo; la terza comprendente un elenco di treni da garantire comunque anche durante lo sciopero festivo;
11. che, infine, con lettera in data 8.8.2001 FS S.p.A., nel mentre ricorda il mancato raggiungimento dell’accordo in tema di rarefazione oggettiva e di sciopero festivo, rilevando il mancato presentarsi di ulteriori elementi di novità, prospetta

alla Commissione l'esigenza di predisposizione di una regolamentazione provvisoria;

### **CONSIDERATO**

1. che, l'accordo in tema di procedure di raffreddamento e di conciliazione sottoscritto fra le parti in data 18.4.2001, e che si allega alla presente delibera, risponde alle esigenze di cui all'art. 2 co. 2 della l. 146/1990 (così come innovata dalla l. 83/2000);

### **VALUTA IDONEO**

ai sensi dell'art. 13, co. 1, lett. a), della legge 146/1990 (rinnovata dalla l. 83/2000) l'accordo intervenuto fra le parti del 18.4.2000 in tema di procedure di raffreddamento e di conciliazione;

### **CONSIDERATO<sup>23</sup>**

1. altresì che l'accordo sulle prestazioni indispensabili e sulle regole di effettuazione degli scioperi nel settore del trasporto ferroviario sottoscritto il 23.11.1999 e valutato idoneo con delibera della Commissione in data 3.2.2000, può essere confermato nel suo insieme idoneo ai fini di contemperamento dei diritti degli utenti con il diritto di sciopero, sia pure con opportuni adeguamenti imposti dalle innovazioni della legge 83/2000 e suggeriti da più di diciotto mesi di applicazione in una intensa stagione conflittuale;
2. che, in tema di rarefazione oggettiva, la regola prevista al punto 3.3.5 dell'accordo del 23.11.1999, così come interpretato al punto 2 del dispositivo della delibera della Commissione del 3.2.2000, può ancora, con qualche lieve modifica, ritenersi rispondente alle esigenze di cui allo stesso art. 2 co. 2 della l. 146/1990 rinnovata;
3. che in tema di scioperi festivi senza prestazioni (di cui al punto 4.2.4 dell'accordo del 23.11.1999) l'esperienza soprattutto del 2001 ha mostrato come non sia stato in alcun modo confermato il presupposto di eccezionalità di questa modalità di azione conflittuale, del quale la Commissione aveva tenuto conto nella formulazione del giudizio di idoneità del 3.2.2000, in relazione al grave pregiudizio per gli utenti;
4. che, nelle modalità attualmente vigenti, una forma di sciopero senza significative prestazioni minime, non pare sia adeguata allo scopo del contemperamento fra il diritto di sciopero e i diritti fondamentali degli utenti, imposto dalla legge 146/1990 rinnovata;
5. che la Commissione ha ripetutamente segnalato il venire meno del suddetto presupposto di eccezionalità, oltre che nella delibera del 1.2.2000, nelle delibere

---

<sup>23</sup> La parte in corsivo risulta superata, come si è detto nella nota che precede, dal successivo accordo del 29 ottobre 2001, valutato idoneo con delibera n. 01/149 del 29 novembre 2001.

di segnalazione al Ministro del 15.3.2001 e del 5.4.2001, nonché nella più recente delibera di invito del 12.7.2001;

### FORMULA

la seguente proposta, ai sensi dell'art. 13, lett. a). l. n. 83/2000, da considerarsi sostitutiva di quanto disposto, in tema di intervalli soggettivi e oggettivi, ai punti 3.3.4 e 3.3.5 e di quanto disposto, in materia di scioperi festivi, al punto 4.2.4 dell'accordo del 23.11.1999, così come interpretato dalla delibera del 3.2.2000), fermi restando per gli altri aspetti i contenuti del richiamato accordo:

- 3.3.4 L'intervallo fra una azione di sciopero e la proclamazione della successiva, proclamata da uno stesso soggetto dovrà essere di almeno tre giorni (ai sensi dell'art. 2 c. 2 della legge 146/1990, rinnovata dalla legge 83/2000). Di conseguenza l'intervallo fra successive azioni di sciopero proclamato dallo stesso soggetto non potrà essere comunque inferiore a tredici giorni, fermo restando quanto previsto al punto 3.2.1.
- 3.3.5 Al fine di rispettare il principio di rarefazione delle azioni conflittuali e tenendo conto del carattere sistemico del servizio ferroviario, tra l'effettuazione di uno sciopero e la proclamazione di uno sciopero successivo, incidente sul medesimo bacino di utenza, non potrà intercorrere un intervallo inferiore a un giorno, indipendentemente dalle motivazioni dello sciopero, dal soggetto e dal livello sindacale che lo proclama; di conseguenza tra due azioni di sciopero, incidenti sul medesimo bacino di utenza, non potrà intercorrere un intervallo inferiore a undici giorni. Gli scioperi di livello locale o regionale che, per la loro collocazione, sono idonei a vulnerare il sistema ferroviario nel suo insieme, vanno considerati anche per la loro influenza sul bacino di utenza nazionale, salvo che ne sia esplicitamente prevista la limitazione al solo traffico locale o regionale.
- 4.2.4 Nel caso di sciopero generale nazionale proclamato a sostegno del rinnovo del CCNL per le attività ferroviarie, ovvero di vertenze di natura contrattuale relative all'insieme dei dipendenti del gruppo FS, sempre che lo sciopero:
- sia effettuato con una frequenza non superiore a una volta all'anno (indipendentemente dai soggetti proclamanti, dall'oggetto e dalla natura della vertenza);
  - ottenga in merito alla sua proclamazione il consenso preventivo referendario di una percentuale non inferiore alla metà più uno dei lavoratori dell'intero settore o del gruppo;
  - si svolga in giorno festivo;
  - si svolga nel rispetto delle norme che disciplinano l'esercizio del diritto di sciopero e di tutte le disposizioni del presente accordo;
  - non abbia durata eccedente alle 24 ore, con inizio alle ore 13.00 del giorno prefestivo;
  - si svolga al di fuori dei periodi di franchigia considerati nel presente accordo;
  - abbia un preavviso di 20 giorni.

Le prestazioni da assicurare si limitano nel condurre i treni in corso di viaggio a destino, o in subordine, alla prima stazione idoneamente attrezzata ai servizi di conforto per i viaggiatori, nell'ambito di 60 minuti dall'inizio dello sciopero secondo quanto previsto al punto 4.2.2.a. Ove ciò non fosse possibile i treni verranno soppressi all'origine.

Le organizzazioni sindacali sono invitate a predisporre un regolamento atto a assicurare un funzionamento corretto della consultazione referendaria.

Le FS SpA sono invitate a predisporre le opportune misure (da concordare con le organizzazioni sindacali) atte a evitare doppie ritenute retributive per parte del personale che opera in turni rotativi articolati e in turni alternati.

### **INVITA**

le parti e le associazione degli utenti a pronunciarsi sulla suddetta proposta entro quindici giorni dal ricevimento della presente delibera;

### **DISPONE**

la trasmissione della presente delibera ai Presidenti delle Camere ed al Presidente del Consiglio dei Ministri, al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, all'Agens, alla Confindustria e alle principali organizzazioni di rappresentanza degli utenti, nonché la notifica alle Ferrovie dello Stato S.p.A. ed alle OO.SS. Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uilt-Uil, Sma-Consal, Ugl, Ucs, Fast-Confal, Fltu-Cub, Cisas-Fisast, Orsa, Fed.Int.Sind.Aut.Sett.Trasp.



**COMMISSIONE DI GARANZIA  
DELL'ATTUAZIONE DELLA LEGGE SULLO SCIOPERO  
NEI SERVIZI PUBBLICI ESSENZIALI**

Deliberazione: 01/149 Accordo stipulato il 29 ottobre 2001 dalle Ferrovie dello Stato S.p.A. e dalle organizzazioni sindacali FILT-CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI, SMA/FAST-CONFSAL, UGL-Ferrovie.

Seduta del 29.11.2001

**LA COMMISSIONE**

nel procedimento n. pos. 9624, su proposta dei proff. Cella e Pinelli, adotta all'unanimità la seguente delibera.

**PREMESSO**

1. che, con deliberazione n. 01/101 del 13 settembre 2001, la Commissione ha valutato idoneo ai sensi dell'art. 13, 1° comma, lett. a) della legge n. 146/1990 (rinnovata dalla legge n. 83/2000) l'accordo intervenuto fra le parti del 18 aprile 2001 in tema di procedure di raffreddamento e di conciliazione;

2. che, con la stessa delibera, la Commissione - nel mentre ricostruiva il complesso itinerario di adeguamento dell'accordo del 23 novembre 1999, un itinerario segnato da inviti della Commissione e da incontri negoziali tra le parti - ha formulato una proposta di provvisoria regolamentazione in tema di intervalli soggettivi e oggettivi tra azioni di sciopero e di modalità di effettuazione degli scioperi festivi;

3. che, le finalità perseguite dalla Commissione riguardavano da una parte l'adeguamento delle regole sugli intervalli ai contenuti della legge n. 83/2000, dall'altra la rigorosa limitazione del ricorso alla modalità dello sciopero festivo senza prestazioni garantite;

4. che, dopo la formulazione della proposta, la Commissione ha condotto una serie di audizioni con le parti sociali e con le associazioni degli utenti, nei giorni 24 e 25 ottobre 2001;

5. che, nell'audizione delle organizzazioni sindacali FILT-CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI, SMA/FAST-CONFSAL e UGL-Ferrovie, nel mentre si dichiarava una sostanziale accettazione delle regole proposte sugli intervalli, sul tema dello sciopero festivo, pur nella comprensione di alcune delle esigenze esposte dalla Commissione, si manifestava dissenso per le regole proposte, in specie per quanto attiene alla consultazione referendaria;

6. che, tuttavia le suddette organizzazioni sindacali esprimevano la propria disponibilità a continuare nella trattativa con FS S.p.A., per la ricerca di una soluzione soddisfacente;

7. che, nell'audizione delle organizzazioni sindacali UCS, ORSA, FAST-CONFESAL, FISAST-CISAS e Fed.Int.Sind.Aut.Sett.Trasp.-CONFAIL, è stato espresso un sostanziale dissenso sulle regole contenute nella proposta della Commissione;

8. che, nella stessa audizione, il rappresentante dell'ORSA, riguardo alla collocazione oraria dello sciopero festivo contenuta nella proposta della Commissione (dalle ore 13.00 del giorno prefestivo alle ore 13.00 del giorno festivo), aveva rilevato come tale collocazione pregiudicasse il rispetto della fascia serale garantita per i pendolari nel giorno prefestivo;

9. che, nell'audizione delle organizzazioni degli utenti (Codacons, Cittadinanzattiva, Altro Consumo), venivano espressi pareri sostanzialmente positivi sulla proposta della Commissione;

10. che, nell'audizione dei rappresentanti aziendali (FS S.p.A., Agens) con la presenza dei rappresentanti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, veniva espresso un sostanziale assenso sulla proposta della Commissione, pur ricordando alcune difficoltà di attuazione tecnica che avrebbero potuto seguire alla suddetta proposta;

11. che, nella stessa audizione, i Commissari presenti facevano rilevare, a seguito del dissenso espresso dalle organizzazioni sindacali, l'impossibilità del mantenimento della verifica referendaria, essendo il referendum affidato per la sua attuazione alla buona disponibilità delle organizzazioni sindacali stesse;

12. che, in seguito alle suddette audizioni, grazie anche agli inviti della Commissione, le parti (FS S.p.A., assistita da Agens, e organizzazioni sindacali FILT-CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI, SMA/FAST-CONFESAL e UGL-Ferrovie) hanno raggiunto in tema di intervalli e di scioperi festivi un accordo in data 29 ottobre 2001;

13. che il suddetto accordo è stato inviato alle associazioni degli utenti, per l'acquisizione del relativo parere;

14. che sono pervenuti i pareri favorevoli di ADOC e Unione Nazionale Consumatori, sia pure, per quest'ultima, con rinnovata riserva su altri punti dell'accordo del 23 novembre 1999;

15. che, con nota del 19 novembre e del 26 novembre 2001, l'UCS ha espresso il proprio dissenso sui contenuti del suddetto accordo e sugli stessi metodi con cui è stato raggiunto, ipotizzando una consultazione della categoria, così come già espresso in data 25 ottobre 2001;

16. che, già in occasione dello sciopero festivo del 10-11 novembre 2001, anche su invito del Presidente della Commissione, espresso con nota dell'8 novembre 2001,

le parti di cui al precedente punto 12 hanno garantito le prestazioni previste dall'accordo del 29 ottobre 2001;

### **CONSIDERATO**

1. che l'accordo del 29 ottobre 2001, in tema di intervalli oggettivi e soggettivi propone una riformulazione dei punti 3.3.4 (intervallo soggettivo) e 3.3.5 (intervallo oggettivo) dell'accordo del 23 novembre 1999 corrispondente ai contenuti dell'art. 2, comma 2, della legge n. 146/1990 come modificata dalla legge n. 83/2000 e della proposta della Commissione;

2. che, per quanto attiene al punto 3.3.5, l'interpretazione della Commissione è comunque nel senso che gli scioperi di livello locale o regionale idonei per la loro collocazione a vulnerare significativamente il sistema ferroviario nel suo insieme vadano considerati anche per la loro influenza sul bacino di utenza nazionale, salvo che ne sia esplicitamente prevista la limitazione al solo traffico locale o regionale (anche secondo quanto previsto dal punto 4.2.2.b dell'accordo del 23 novembre 1999);

3. che, per quanto attiene al punto 4.2.4. dell'accordo del 23 novembre 1999 (scioperi festivi), l'adeguamento proposto procede ad una riduzione dei motivi ritenuti legittimi per il ricorso a tale forma di azione sindacale (rinnovo del CCNL per le attività ferroviarie e dell'accordo di secondo livello per il Gruppo FS) e alla definizione di un consistente numero di treni garantiti a partire dalle ore 17.59 del giorno festivo, di cui all'elenco allegato all'accordo stesso;

4. che, tali servizi garantiti sono in grado di assicurare agli utenti un livello di prestazioni minime adeguato al traffico dei giorni festivi, tutelando in particolare il rientro sui luoghi di lavoro dei pendolari sulle medie e lunghe percorrenze;

### **VALUTA IDONEO**

l'accordo stipulato in data 29 ottobre 2001, ai sensi dell'art. 13, 1° comma, lett. a) della legge n. 146/1990, come modificata dalla legge n. 83/2000;

### **RICORDA**

che la regolamentazione degli scioperi nel settore del trasporto ferroviario è, a questo punto, quella risultante dall'accordo del 23 novembre 1999, valutato idoneo con delibera del 3 febbraio 2000, come modificato dall'accordo del 29 ottobre 2001 (dichiarato idoneo con la presente delibera), e dall'accordo del 18 aprile 2001 in tema di procedure di raffreddamento e di conciliazione, valutato idoneo con delibera del 13 settembre 2001;

### **INVITA**

il Gruppo FS S.p.A., ai sensi dell'art. 2, comma 2, della legge n. 146/1990, come modificata dalla legge n. 83/2000, a fornire adeguata e rigorosa comunicazione

in ordine ai nuovi servizi garantiti sugli orari ufficiali del servizio ferroviario e in ogni altra sede utile ad assicurare un'efficiente e puntuale informazione all'utenza;

**DISPONE**

la trasmissione della presente delibera ai Presidenti delle Camere, al Presidente del Consiglio dei Ministri, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, all'Agens, alla Confindustria, alle principali organizzazioni di rappresentanza degli utenti, alle Ferrovie dello Stato s.p.a., alle organizzazioni sindacali FILT-CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI, SMA/FAST-CONFSAL, UGL-Ferrovie, UCS, ORSA, FAST-CONFSAL, FISAST-CISAS e Fed.Int.Sind.Aut. Sett.Trasp.-CONFAIL.

**COMMISSIONE DI GARANZIA  
DELL'ATTUAZIONE DELLA LEGGE SULLO SCIOPERO  
NEI SERVIZI PUBBLICI ESSENZIALI**

Deliberazione n. 04/234: Delibera interpretativa sui limiti di applicabilità dell'accordo al trasporto Cargo. (rell. Martone e Figurati)  
Seduta del 1.4.2004

**LA COMMISSIONE**

**RILEVATO**

che è sorto il problema dei limiti di applicabilità al trasporto Cargo delle disposizioni dell'accordo del personale delle Ferrovie dello Stato del 23 novembre 1999, così come modificato dall'accordo del 29 ottobre 2001;

**RITENUTO**

che il trasporto in oggetto rientra nel campo di applicazione dell'accordo, sia pure nella parte in cui – lett. a) del punto 2 – fa riferimento “a tutto il personale dipendente dalle società del Gruppo F.S.”, con conseguente esclusione dell'applicazione della disciplina in tema di “prestazioni indispensabili”, prevista dal successivo punto 4 (non richiamato dalla citata lett. a), salva la negoziazione di “eventuali necessità connesse a particolari situazioni di trasporto non passeggeri..” (punto 4.2.5.), in chiaro riferimento ai beni indicati nell'art. 1, comma 2, lett. a), della legge 146/1990 e succ. modd.;

**DELIBERA**

che al trasporto Cargo si applicano le disposizioni relative agli istituti espressamente richiamati nella lett. a) dell'art. 2 dell'accordo del personale delle Ferrovie del 23 novembre 1999, così come modificato dall'Accordo del 29 ottobre 2001, con esclusione degli istituti in questa sede non espressamente richiamati (es. fasce orarie).

**DISPONE**

la trasmissione della presente delibera ai Presidenti delle Camere, al Presidente del Consiglio dei Ministri, al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, a Ferrovie dello Stato s.p.a. e alle segreterie nazionali FILT-CGIL, FIT-CISL, UIL-TRASPORTI, SMA-CONFSAL, UGL-FERROVIE, ORSA e SULT.

**COMMISSIONE DI GARANZIA  
DELL'ATTUAZIONE DELLA LEGGE SULLO SCIOPERO  
NEI SERVIZI PUBBLICI ESSENZIALI**

Deliberazione: 03/129 Interpretazione dei punti 2a) e 2b) dell'accordo 29.10.01 per il trasporto ferroviario (ambito di applicazione della previsione dell'astensione dalle 9.01 alle 17.59 oppure dalle ore 21.01 alle 5.59)  
Seduta del 9.9.2003

**LA COMMISSIONE**

esaminato il problema relativo all'interpretazione degli articoli 2 e 3 dell'accordo sui servizi minimi essenziali nel settore del trasporto ferroviario, per quanto riguarda l'ambito di applicazione di cui al punto 3.3.2 dell'art. 3, nella parte in cui prevede che nell'ambito della stessa vertenza la prima azione di sciopero non potrà essere superiore alle 8 ore e potrà essere effettuata dalle ore 9.01 alle 17.59 oppure dalle ore 21.01 alle 5.59;

all'esito delle audizione delle OO.SS. in data 22.7.03 e valutata la "ratio" della previsione come inserita nel testo dell'accordo

**DELIBERA**

che la predeterminazione delle due fasce orarie entro le quali può essere effettuata la prima azione di sciopero trova applicazione soltanto per il personale individuato nell'art. 2, lett. b) dell'accordo in oggetto

**DISPONE**

la trasmissione della presente delibera ai Presidenti delle Camere, al Presidente del Consiglio dei Ministri, al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, alle FF.SS. e alla FILT-CGIL, FIT-CISL, UIL TRASPORTI, SMA CONFSAI, UGL FERROVIE.

**COMMISSIONE DI GARANZIA  
DELL'ATTUAZIONE DELLA LEGGE SULLO SCIOPERO  
NEI SERVIZI PUBBLICI ESSENZIALI**

Deliberazione n. 04/233: Delibera interpretativa in tema di rarefazione. (rell. Martone e Figurati)  
Seduta del 1.4.2004

**LA COMMISSIONE**

VISTO il punto 3.3.4. dell'accordo nazionale del 23 novembre 1999 e succ. modd. sui servizi minimi essenziali da garantire in caso di sciopero nel settore del trasporto ferroviario, secondo cui "l'intervallo tra un'azione di sciopero e la proclamazione della successiva, proclamata dallo stesso soggetto, non potrà essere comunque inferiore a tre giorni...";

VISTO il punto 3.3.5. dello stesso accordo, a norma del quale " al fine di rispettare il principio di rarefazione delle azioni conflittuali e tenendo conto del carattere sistemico del servizio ferroviario, tra l'effettuazione di uno sciopero e la proclamazione del successivo, incidente sul medesimo bacino di utenza, non potrà intercorrere un intervallo inferiore ad un giorno, indipendentemente dalle motivazioni dello sciopero, dal soggetto e dal livello sindacale che lo proclama";

RILEVATO che questa Commissione è già intervenuta (v. delibere in data 19.9.2003 - pos. 16652 e 30.1.2004 n. 04/08 – pos. 17571) per evitare che il succedersi a pochi giorni di distanza tra sciopero nazionale e sciopero locale possa incidere, nello stesso ambito, sulla continuità del servizio senza il rispetto di un intervallo minimo;

ESAMINATO il problema relativo all'interpretazione del citato punto 3.3.4., per quanto riguarda l'ambito di applicazione della regola sull'intervallo "soggettivo" di tre giorni *tra un'azione di sciopero e la proclamazione della successiva, proclamata dallo stesso soggetto* e l'individuazione delle ipotesi di coincidenza soggettiva dei soggetti proclamanti;

ESAMINATO, altresì, il problema relativo all'interpretazione del citato punto 3.3.5., per quanto riguarda l'ambito di applicazione della regola sull'intervallo "oggettivo" di un giorno *tra l'effettuazione di uno sciopero e la proclamazione del successivo*;

TENUTO CONTO delle osservazioni formulate da alcune organizzazioni sindacali, anche nel corso di apposite audizioni, in ordine alle difficoltà emerse in sede applicativa sulla base di un'interpretazione rigorosa delle disposizioni in questione;

CONSIDERATO che l'accordo citato non definisce i bacini di utenza rispetto ai quali si deve ritenere applicabile la regola sulla rarefazione oggettiva;

RITENUTO opportuno procedere all'individuazione delle Regioni nelle quali lo sciopero deve essere considerato di rilevanza nazionale;

RITENUTO, altresì, opportuno precisare i criteri di computo dei giorni che devono intercorrere tra effettuazione di uno sciopero e proclamazione del successivo;

RILEVATO che la regolamentazione vigente non qualifica come "liberi" i detti giorni;

### **DELIBERA**

che, al di fuori delle ipotesi in cui può trovare applicazione il principio della concentrazione di cui al punto 3.3.5., secondo capoverso, dell'accordo sopra indicato, in tema di rarefazione trovino applicazione i seguenti criteri interpretativi:

1) la regola dell'intervallo "soggettivo" di tre giorni tra effettuazione di uno sciopero e proclamazione del successivo è applicabile qualora le singole azioni di sciopero siano proclamate dallo stesso soggetto e dallo stesso livello sindacale, nelle seguenti ipotesi:

- a) tra diversi scioperi nazionali;
- b) tra diversi scioperi locali incidenti sullo stesso ambito territoriale;

2) nelle ipotesi in cui le singole azioni di sciopero sono, invece, proclamate da diversi livelli della stessa sigla sindacale, trova applicazione la regola della rarefazione "oggettiva", nei termini di cui al successivo punto 3 );

3) la regola della rarefazione "oggettiva" di un giorno tra effettuazione di uno sciopero e proclamazione del successivo è applicabile qualora le singole azioni di sciopero siano proclamate da sigle sindacali diverse, nelle seguenti ipotesi:

- a) tra diversi scioperi nazionali;
- b) tra diversi scioperi locali incidenti sullo stesso ambito territoriale;
- c) tra sciopero nazionale e sciopero locale, idoneo, per la sua collocazione, a provocare effetti sul sistema ferroviario nazionale, salvo che non sia espressamente prevista la limitazione al solo traffico locale;
- d) tra diversi scioperi locali di rilevanza nazionale, nei termini di cui al precedente punto c);

4) la previsione della necessaria proclamazione dello sciopero soltanto dopo l'effettuazione del precedente, con riguardo sia all'intervallo "soggettivo" che a quello "oggettivo", non è, invece, applicabile (fermo restando il rispetto dell'obbligo di preavviso):

- a) tra scioperi locali incidenti su diversi ambiti territoriali;
- b) tra sciopero nazionale e sciopero a carattere esclusivamente locale, o comunque incidente sul solo traffico locale (ai fini della esatta qualificazione dello sciopero come "a carattere esclusivamente locale, o



comunque incidente sul solo traffico locale”, nell’atto di proclamazione, la prevista specificazione delle modalità dello sciopero deve contenere tutte le indicazioni necessarie ad escludere che la proclamata astensione si rifletta sul traffico che prescinde dall’ambito locale);

5) in ogni caso, nella predetta ipotesi di cui al precedente punto 4 b), al fine di garantire il contemperamento tra diritto di sciopero e diritti della persona costituzionalmente tutelati, si farà riferimento all’intervallo di dieci giorni tra le date di effettuazione degli scioperi (termine desumibile dalla *ratio* dell’art. 2, 2° comma della legge n. 146/1990 e succ. modd., nonché dalla lettura combinata delle disposizioni in tema di preavviso e di rarefazione oggettiva, di cui ai punti 3.1. e 3.3.5. dell’accordo citato);

6) i giorni che devono intercorrere tra effettuazione e proclamazione non vengono considerati liberi, con la conseguenza che in caso di previsto intervallo di tre giorni, lo sciopero potrà essere proclamato il terzo giorno successivo a quello della effettuazione della precedente astensione, e nel caso del minore intervallo di un giorno in quello immediatamente successivo;

7) di invitare le parti destinatarie a formulare osservazioni e indicazioni in ordine alla individuazione degli scioperi locali incidenti sul bacino d’utenza nazionale;

#### **DISPONE**

la trasmissione della presente delibera ai Presidenti delle Camere, al Presidente del Consiglio dei Ministri, al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, a Ferrovie dello Stato s.p.a. e alle segreterie nazionali FILT-CGIL, FIT-CISL, UIL-TRASPORTI, SMA-CONFSAL, UGL-FERROVIE, ORSA e SULT.

**COMMISSIONE DI GARANZIA  
DELL'ATTUAZIONE DELLA LEGGE SULLO SCIOPERO  
NEI SERVIZI PUBBLICI ESSENZIALI**

Deliberazione 06/581 bis: ***Revisione della delibera 04/233 in tema di rarefazione dello sciopero nel settore del trasporto ferroviario.***

La Commissione approva la proposta integrandola con la precisazione che per le OO.SS. fornire analiticamente in sede di proclamazione l'indicazione degli Uffici e del Personale interessati dallo sciopero, è richiesta ai sensi dell'art. 2, comma 1, della legge 146/90 e s.m.i. in quanto attiene "alle modalità dello sciopero".

Seduta del 25 ottobre 2006

La Commissione, su proposta del Commissario Prof. Michele Tiraboschi, delegato per il settore, adotta all'unanimità la seguente **delibera interpretativa relativa al settore del trasporto ferroviario**

**Modifica della delibera interpretativa n. 04/233 del 1° aprile 2004 in tema di rarefazione per il settore del trasporto ferroviario.**

**LA COMMISSIONE**

VISTO il punto 3.3.4. dell'accordo nazionale del 23 novembre 1999 e succ. modd. sui servizi minimi essenziali da garantire in caso di sciopero nel settore del trasporto ferroviario, secondo cui "l'intervallo tra un'azione di sciopero e la proclamazione della successiva, proclamata dallo stesso soggetto, non potrà essere comunque inferiore a tre giorni...";

VISTO il punto 3.3.5. dello stesso accordo, a norma del quale "al fine di rispettare il principio di rarefazione delle azioni conflittuali e tenendo conto del carattere sistemico del servizio ferroviario, tra l'effettuazione di uno sciopero e la proclamazione del successivo, incidente sul medesimo bacino di utenza, non potrà intercorrere un intervallo inferiore ad un giorno, indipendentemente dalle motivazioni dello sciopero, dal soggetto e dal livello sindacale che lo proclama";

RILEVATO che questa Commissione è già intervenuta (v. delibere in data 19.9.2003, pos. 16652, e 30.01.2004 - n. 04/08, pos. 17571) per evitare che il succedersi a pochi giorni di distanza tra sciopero nazionale e sciopero locale possa incidere, nello stesso ambito, sulla continuità del servizio senza il rispetto di un intervallo minimo;

ESAMINATO il contenuto della delibera di indirizzo n. 04/233 del 1° aprile 2004 con la quale la Commissione ha dettato criteri interpretativi in materia di rarefazione tra scioperi;

ESAMINATO il problema relativo alla interpretazione del citato punto 3.3.4., per quanto riguarda l'ambito di applicazione della regola sull'intervallo "soggettivo" di tre giorni *tra un'azione di sciopero e la proclamazione della successiva*,

*proclamate dallo stesso soggetto e l'individuazione delle ipotesi di coincidenza soggettiva dei soggetti proclamanti;*

ESAMINATO, altresì, il problema relativo alla interpretazione del citato punto 3.3.5., per quanto riguarda l'ambito di applicazione della regola sull'intervallo "oggettivo" di un giorno *tra l'effettuazione di uno sciopero e la proclamazione del successivo;*

CONSIDERATO che l'accordo citato non definisce i bacini di utenza rispetto ai quali si deve ritenere applicabile la regola sulla rarefazione oggettiva;

RILEVATO che a seguito del primo biennio di sperimentazione della delibera di indirizzo n. 04/233 del 1° aprile 2004 sono emerse talune difficoltà applicative con specifico riguardo alla individuazione dello sciopero locale di rilevanza nazionale ed al conseguente intervallo – tanto soggettivo quanto oggettivo – da applicare a questa tipologia di sciopero in relazione alla precedente o successiva proclamazione di uno sciopero nazionale o di uno sciopero di pari livello o ancora di uno sciopero a carattere esclusivamente locale;

RILEVATO che la Commissione ha tenuto delle audizioni con le OO.SS. Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uilt, Orsa, Fast, Ugl, in data 18 aprile 2006, nonché in data 10 maggio 2006 con le OO.SS. Sult e Cub-Trasporti su questo specifico tema, al fine di avviare una verifica del funzionamento della delibera interpretativa n. 04/233 del 1° aprile 2004 citata;

TENUTO CONTO delle osservazioni formulate da tutte le organizzazioni sindacali sentite in ordine ai dubbi emersi in sede applicativa. In particolare è stato osservato che gli scioperi di rilevanza nazionale sono quelli che investono le regioni che per la loro caratteristica organizzativa rappresentano degli importanti nodi ferroviari e che interessino le categorie addette alla circolazione dei treni e, segnatamente, gli addetti al movimento stazioni, personale viaggiante e di macchina sui treni. Inoltre dalla documentazione inviata dalle Ferrovie dello Stato S.p.A. in data 9 maggio 2006, in seguito a richiesta specifica della Commissione, è emersa una nuova organizzazione territoriale delle Ferrovie dello Stato S.p.A. mutata in seguito ai processi di privatizzazione ed esternalizzazione ancora in atto nel settore. A tal fine si precisa che RFI S.p.A. (Rete Ferroviaria Italiana) è articolata in 15 Direzioni Compartimentali Movimento, 15 Direzioni Compartimentali Infrastruttura e una Direzione Navigazione, mentre secondo FS S.p.A. le strutture di Trenitalia S.p.A. che attraverso le loro articolazioni territoriali hanno diretta incidenza sulla circolazione dei treni sono la Direzione ad alta velocità, la Direzione passeggeri nazionale e internazionale, la Direzione passeggeri regionale, la Direzione operazioni tecniche;

RITENUTO opportuno, alla luce di quanto sopra espresso e di quanto emerso nel corso delle audizioni con le OO.SS. e con le Ferrovie dello Stato S.p.A., procedere ad una maggiore specificazione dei criteri interpretativi fissati nella delibera del 1° aprile 2004, n. 04/233, tenendo conto in particolare delle disposizioni contenute nell'accordo nazionale del settore ferroviario del 23 novembre 1999 e

succ. mod. in ordine al campo di applicazione (art. 2) e alla articolazione delle prestazioni indispensabili (art. 4);

## DELIBERA

di procedere – ferme restando le ipotesi in cui può trovare applicazione il principio della concentrazione di cui al punto 3.3.5., secondo capoverso, dell'Accordo di settore – alla revisione della delibera n. 04/233 del 1° aprile 2004, in tema di rarefazione, limitatamente all'art. 3 lettera c), e art. 4, lettera. b), secondo i seguenti criteri:

1) la regola dell'intervallo "soggettivo" di tre giorni tra effettuazione di uno sciopero e proclamazione del successivo è applicabile qualora le singole azioni di sciopero siano proclamate dallo stesso soggetto e dallo stesso livello sindacale, nelle seguenti ipotesi:

- a) tra diversi scioperi nazionali;
- b) tra diversi scioperi locali incidenti sullo stesso ambito territoriale;

2) nelle ipotesi in cui le singole azioni di sciopero sono, invece, proclamate da diversi livelli della stessa sigla sindacale, trova applicazione la regola della rarefazione "oggettiva", nei termini di cui al successivo punto 3);

3) la regola della rarefazione "oggettiva" di un giorno tra effettuazione di uno sciopero e proclamazione del successivo è applicabile qualora le singole azioni di sciopero siano proclamate da sigle sindacali diverse, nelle seguenti ipotesi:

- a) tra diversi scioperi nazionali;
- b) tra diversi scioperi locali incidenti sullo stesso ambito territoriale;
- c) tra sciopero nazionale e sciopero locale, idoneo, per la sua collocazione ovvero per le strutture e/o i soggetti coinvolti (personale addetto al movimento stazioni, personale addetto alla circolazione di macchina e viaggiante, rientrante nelle direzioni compartimentali movimento nonché il personale delle sale operative centrali e territoriali e personale addetto ai servizi del settore trasporto ferroviario collegati da nesso di strumentalità tecnica od organizzativa con la circolazione dei treni), a provocare effetti sul sistema ferroviario nazionale;

d) tra diversi scioperi locali di rilevanza nazionale, nei termini di cui al precedente punto c);

4) la previsione della necessaria proclamazione dello sciopero soltanto dopo l'effettuazione del precedente, con riguardo sia all'intervallo "soggettivo" che a quello "oggettivo", non è, invece, applicabile (fermo restando il rispetto dell'obbligo di preavviso):

- a) tra scioperi locali incidenti su diversi ambiti territoriali;
- b) tra sciopero nazionale e sciopero a carattere esclusivamente locale, o comunque incidente sul solo traffico locale (ai fini della esatta qualificazione dello sciopero come "a carattere esclusivamente locale, o comunque incidente sul solo traffico locale" si dovrà intendere quello sciopero che non sia idoneo, per la sua collocazione ovvero per le strutture e/o i soggetti coinvolti (personale addetto al

movimento stazioni, personale addetto alla circolazione di macchina e viaggiante, rientrante nelle direzioni compartimentali movimento nonché il personale delle sale operative centrali e territoriali e personale addetto ai servizi del settore trasporto ferroviario collegati da nesso di strumentalità tecnica od organizzativa con la circolazione dei treni), a provocare effetti sul sistema ferroviario nazionale;

5) in ogni caso, nella predetta ipotesi di cui al precedente punto 4 b), al fine di garantire il contemperamento tra diritto di sciopero e diritti della persona costituzionalmente tutelati, si farà riferimento all'intervallo di dieci giorni tra le date di effettuazione degli scioperi (termine desumibile dalla *ratio* dell'art. 2, 2° comma della legge n. 146/1990 e succ. modd., nonché dalla lettura combinata delle disposizioni in tema di preavviso e di rarefazione oggettiva, di cui ai punti 3.1. e 3.3.5. dell'accordo citato);

6) i giorni che devono intercorrere tra effettuazione e proclamazione non vengono considerati liberi, con la conseguenza che in caso di previsto intervallo di tre giorni, lo sciopero potrà essere proclamato il terzo giorno successivo a quello della effettuazione della precedente astensione, e nel caso del minore intervallo di un giorno in quello immediatamente successivo;

7) ai fini dell'esatta qualificazione dello sciopero come "a carattere esclusivamente locale", o comunque "incidente sul solo traffico locale", le OO.SS. sono tenute ad indicare, ai sensi dell'art. 2, comma 1, l. n. 146/1990 e succ. mod., le modalità dello sciopero precisando nell'atto di proclamazione, tutte le informazioni necessarie con riferimento alla incidenza territoriale, alle strutture e ai soggetti coinvolti: personale addetto al movimento stazioni, personale addetto alla circolazione di macchina e viaggiante, personale rientrante nelle direzioni compartimentali movimento nonché il personale delle sale operative centrali e territoriali e personale addetto ai servizi del settore trasporto ferroviario collegati da nesso di strumentalità tecnica ed organizzativa con la circolazione dei treni.

#### DISPONE

la trasmissione della presente delibera alle Ferrovie dello Stato S.p.A., alle Segreterie Nazionali FILT-CGIL, FIT-CISL, UIL-TRASPORTI, FAST, UGL-Ferrovie, ORSA, SULT-F.S., CUB Trasporti, al Presidente del Consiglio dei Ministri, ai Presidenti delle Camere e al Ministro dei Trasporti, nonché l'inserimento sul sito Internet della Commissione.



Deliberazione n. 25/20 - Regolamentazione provvisoria delle prestazioni indispensabili da garantire in caso di sciopero del personale dipendente del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

## LA COMMISSIONE

su proposta del Commissario Prof. Federico Ghera, delegato per il settore;

### PREMESSO

che il servizio del trasporto ferroviario rientra nell'ambito di applicazione della legge n. 146 del 1990, e successive modificazioni, in quanto diretto a soddisfare la libertà di circolazione delle persone garantita dall'articolo 16 Cost.;

che l'esercizio del diritto di sciopero del personale dipendente del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane è disciplinato dalla legge n. 146 del 1990, come modificata dalla legge n. 83 del 2000, nonché dall'Accordo nazionale del settore ferroviario del 23 novembre 1999 (modificato e integrato in data 18 aprile 2001 e in data 29 ottobre 2001, pubblicato nella G.U. del 12 aprile 2002, n. 86);

che l'art. 4 del citato Accordo, rubricato "*prestazioni indispensabili*", con riferimento al trasporto regionale ed al trasporto media/lunga percorrenza, prevede:

*"4.2.1. Nei giorni feriali, devono essere assicurati servizi adeguati nelle fasce orarie di massima utenza dei pendolari (6-9, 18-21), secondo i volumi normalmente offerti a tale settore di utenza.*

*4.2.2. Nei giorni feriali e festivi, fatto salvo, per questi ultimi, quanto previsto al successivo punto 4.2.4., deve essere assicurata la circolazione di treni a lunga/media percorrenza nella misura minima di tre coppie di treni al giorno sulle principali direttrici Nord-Sud ed Est-Ovest, una almeno delle quali della categoria Intercity o Eurostar. Tali treni dovranno essere garantiti fino all'arrivo alla stazione di destinazione";*

che, secondo quanto espressamente previsto dalle parti contraenti, all'articolo 1 dell'Accordo medesimo, rubricato "*Efficacia*", "*L'accordo si riferisce allo stato attuale di organizzazione del servizio; eventuali future trasformazioni organizzative significative potranno richiedere un suo aggiornamento*";

che le esigenze e la domanda di mobilità degli utenti e l'assetto organizzativo del servizio del trasporto ferroviario sono profondamente mutati rispetto a quelli esistenti all'epoca di adozione dell'impianto regolatorio vigente;

che, già con nota del 9 luglio 2021, Assoutenti ha chiesto alla Commissione di *<<intervenire con urgenza per assicurare le fasce di garanzia in favore dei passeggeri tutti i giorni della settimana, in quanto interrompere la circolazione*

*ferroviaria di domenica e in generale nei weekend danneggia soprattutto l'utenza, che non è costituita solo da soggetti che si spostano per scopi di piacere, ma anche e soprattutto da dipendenti pubblici e privati che sabato e domenica devono raggiungere i luoghi di lavoro. Basti pensare che in Italia 1 lavoratore su 5 è impiegato la domenica, numeri che crescono nel settore dei lavoratori autonomi, dove 1 su 4 è in servizio anche di domenica>>;*

che, preso atto delle diverse esigenze dell'utenza, con delibera del 27 giugno 2022, trasmessa con nota prot. 9444 del 19 luglio 2022, l'Autorità ha invitato la Società FSI e le Organizzazioni sindacali di categoria ad avviare un confronto in merito alla regola di cui all'art. 4.2.1. dell'Accordo nazionale del 23 novembre 1999, nella parte in cui limita ai soli giorni feriali la garanzia del servizio nelle fasce orarie di maggiore flusso di passeggeri e non prevede la medesima tutela degli utenti quando lo sciopero è effettuato nei giorni festivi. Tale invito veniva formulato al dichiarato scopo di verificare se la disposizione potesse ritenersi ancora attuale ed idonea ad assicurare un equo contemperamento tra il diritto di sciopero ed i diritti degli utenti, ovvero se la stessa dovesse ritenersi culturalmente superata dall'esigenza di garanzia dei servizi che, ai fini del diritto di mobilità dei cittadini, era oramai pienamente avvertita anche con riferimento alle giornate domenicali e festive;

che all'invito della Commissione ha risposto, con nota 9687 del 26 luglio 2022, la Direzione Generale per il trasporto pubblico locale e regionale e la mobilità pubblica sostenibile del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, la quale ha comunicato di non avere osservazioni in merito alla revisione dell'articolo in oggetto;

che, con nota prot. 2251/2023 del 13.2.23, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, premesso il fatto di aver “*esaminato più casi attinenti alla cancellazione di viaggi ferroviari in giornate festive a causa di sciopero e senza la garanzia di fasce orarie*”, ha segnalato che “*il regolamento (CE) n. 1371/2007 (le cui disposizioni, in tema di diritti spettanti al passeggero in caso di soppressioni o ritardi dei servizi di trasporto, valide fino al 7 giugno 2023, sono state riproposte, sostanzialmente, nel Regolamento 29 aprile 2021, n. 2021/782/UE), sul quale l'Autorità ha il dovere di vigilare, prevede, tra l'altro, un obbligo di riprotezione a carico del vettore e a favore dei passeggeri a cui venga cancellato un viaggio*” e che, sotto tale profilo, rileva “*la possibilità, per il passeggero, prevista alla lettera b) della norma, di proseguire il viaggio a condizioni di trasporto simili, verso la destinazione finale, non appena possibile.*” Tale misura di tutela a favore degli utenti, imposta dal diritto comunitario - ha evidenziato l'Autorità dei Trasporti - non può trovare concreta applicazione nel nostro Paese, in caso di sciopero nelle giornate festive, posto che, in tali evenienze, alla luce dell'articolo 4 dell'Accordo Collettivo del 1999 vigente in materia, non sono previste fasce di garanzia del servizio (a differenza di quanto previsto nelle giornate feriali) e, pertanto, ha invitato la Commissione a “*valutare, in linea con quanto già prospettato, tenendo conto anche della citata*



*disposizione del Regolamento, l'aggiornamento della regola in vigore prevedendo fasce di garanzia minime anche nei giorni festivi.”;*

che, con note prot. 9797 e prot. 9798, del 22 luglio 2024, la Commissione, rilevato che *“nel periodo intercorso dall'entrata in vigore della disciplina di settore sopra richiamata, sono intervenute rilevanti modificazioni negli assetti organizzativi e di erogazione del servizio di trasporto ferroviario e sono mutate radicalmente le esigenze degli utenti in relazione ad una accresciuta e diversificata fruizione del servizio”*, ha sollecitato un confronto con le parti sociali in relazione a diversi aspetti dell'Accordo collettivo (il campo di applicazione della disciplina, le procedure di raffreddamento e conciliazione, la durata e articolazione oraria degli scioperi, le prestazioni indispensabili e loro articolazione, i periodi di franchigia, gli intervalli tra azioni di sciopero, le misure per potenziare e rendere effettiva l'informazione all'utenza e il preavviso massimo), al fine di verificarne la perdurante attualità ed intraprendere, se del caso, le necessarie iniziative correttive, in funzione di un più aggiornato contemperamento tra l'esercizio del diritto di sciopero e il godimento dei diritti della persona costituzionalmente tutelati. A tale scopo, l'Autorità ha chiesto alle parti sociali di produrre propri contributi in relazione ai temi evidenziati ed invitato le medesime a partecipare ad apposita audizione convocata per il 12 settembre 2024;

che, in relazione alle tematiche sollevate dalla Commissione, le Organizzazioni sindacali hanno presentato proprie memorie, prima dell'audizione del 12 settembre 2024, con le quali tutte, sia pure con argomenti differenti, hanno manifestato una posizione di sostanziale contrarietà ad ipotesi di revisione dell'Accordo del 1999;

che, con nota prot. 11215 del 6.9.2024, la Società Ferrovie dello Stato Italiane, in nome e per conto di tutte le Società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, ha accolto positivamente l'invito della Commissione ad avviare una riflessione finalizzata alla possibile revisione della disciplina vigente che, *“pur continuando pienamente a svolgere il compito di garanzia dei diversi diritti costituzionali in gioco, necessita di un aggiornamento, peraltro già contemplato dallo stesso Accordo del '99, anche in considerazione delle significative trasformazioni organizzative del servizio, dell'evoluzione e della diversificazione delle esigenze dell'utenza e degli sviluppi tecnologici che hanno interessato il settore negli ultimi anni.”*;

che, nel corso dell'audizione delle Organizzazioni sindacali del 12 settembre 2024, il Commissario delegato per il settore, preso atto delle posizioni espresse dai soggetti collettivi, ha richiamato l'attenzione dei delegati sugli aspetti più critici della disciplina contenuta nell'Accordo del 1999, tra cui quello delle prestazioni indispensabili nei giorni festivi e delle franchigie, ed ha invitato le parti a ricercare su tali punti una soluzione consensuale che consenta di porre

rimedio alle problematiche, oramai improcrastinabili, riscontrate nell'esperienza applicativa dell'Accordo medesimo;

che, con nota prot. 11847 del 19 settembre 2024, le Segreterie nazionali delle Organizzazioni sindacali Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti, Ugl Ferrovieri, Slm Fast Confsal e Orsa Ferrovie, facendo seguito all'audizione del 12 settembre 2024, hanno dichiarato di ritenere non necessari adeguamenti dell'Accordo collettivo del 1999 e, in particolare, delle misure delle franchigie e delle fasce di garanzia. A sostegno della loro posizione, le Organizzazioni sindacali hanno richiamato non meglio precisati dati ISTAT, dai quali emergerebbe una sostanziale riduzione dei passeggeri trasportati nel settore ferroviario e, dall'altro lato, hanno fatto riferimento alle Relazioni annuali nelle quali la Commissione ha sempre evidenziato un esercizio ponderato del diritto di sciopero da parte delle esponenti. Nell'ambito della nota, tali organizzazioni hanno evidenziato, piuttosto, l'esigenza di rimuovere una delle principali cause di insorgenza del conflitto collettivo costituita dal fatto che nel settore, pur operando 44 imprese (Dati Anfsisa) non esiste un unico CCNL di comparto e, quindi, si riscontrano fenomeni di *dumping* contrattuale dovuti all'applicazione, a parità di mansioni, di differenti CCNL. Infine, hanno rivendicato la competenza delle parti sociali a negoziare la disciplina di settore;

che, con delibera n. 24/324, adottata nella seduta del 15 ottobre 2024, la Commissione, premesso che la legge n. 146 del 1990, e successive modificazioni, affida *“in via prioritaria alla responsabilità delle parti sociali la determinazione convenzionale delle prestazioni indispensabili, delle modalità e delle procedure di erogazione e delle altre misure dirette a consentire un contemperamento tra beni costituzionalmente garantiti, quando per tutelare nella sua essenzialità un diritto o interesse di rango superiore sia necessario sacrificare l'esercizio del diritto di sciopero”*, ha invitato il Gruppo FSI e le Organizzazioni sindacali di categoria alla revisione dell'art. 4 dell'Accordo nazionale del 23 novembre 1999, con particolare riferimento alla previsione di fasce orarie di garanzia del servizio in caso di scioperi nelle giornate festive, assegnando termine fino all'8 novembre 2024 per la presentazione di una intesa da sottoporre all'attenzione della Commissione;

che, con nota prot. 13319 del 16 ottobre 2024, il Commissario delegato per il settore ha richiesto a Ferrovie dello Stato Italiane informazioni, anche di ordine numerico, relativamente all'andamento dei flussi di viaggiatori nelle giornate festive indicando, altresì, le percentuali medie di utenti del servizio di trasporto ferroviario che circolano nelle giornate festive rispetto ai passeggeri che fruiscono del servizio nelle giornate feriali;

che Ferrovie dello Stato Italiane, con nota del 28 ottobre 2024, ha informato la Commissione che l'Associazione datoriale Agens, con nota del 23 ottobre 2024, aveva convocato un incontro con le Organizzazioni sindacali Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti, Ugl Ferrovieri, Slm Fast Confsal e Orsa Ferrovie, per il giorno 29

ottobre 2024, al fine di avviare un confronto tra le parti in relazione all'art. 4 della disciplina di settore, come richiesto dalla Commissione;

che, con nota prot. n. 14852 del 7 novembre 2024, l'Associazione Agens ha informato la Commissione che, in data 29 ottobre 2024, si è svolto presso la sua sede l'incontro tra l'Associazione datoriale e le Segreterie nazionali delle Organizzazioni sindacali Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti, Ugl Ferrovieri, Slm Fast Confsal e Orsa Ferrovie, nell'ambito del quale Agens, con riferimento all'invito avanzato dalla Commissione con delibera n. 23/324 del 15 ottobre 2024, ha proposto di prevedere *“fasce di garanzia nell'ambito del trasporto regionale anche in caso di astensioni indette nei giorni festivi, confermando la fascia pomeridiana dalle ore 18:00 alle ore 21:00 e ripensando la fascia mattutina, in coerenza con le diverse esigenze di mobilità che si sviluppano nelle medesime giornate festive, dalle ore 7:00 alle ore 10:00 (anziché 6:00 – 9:00). Diversamente, con riferimento ai treni a media/lunga percorrenza, Agens ha sottolineato la necessità di individuare una percentuale minima di treni Alta Velocità e Intercity da garantire in caso di sciopero, incrementale rispetto al numero di treni attualmente definiti sulla base di quanto previsto al punto 4.2.3 dell'Accordo sui servizi minimi essenziali nel settore del trasporto ferroviario”*, precisando che, *“viste le peculiarità che caratterizzano il trasporto ferroviario di media/lunga percorrenza (es.: gestione del c.d. giro materiali e degli eventuali stazionamenti dei treni in stazione), soprattutto con riguardo alle Imprese Ferroviarie di grandi dimensioni con impianti collocati su tutto il territorio nazionale, il criterio del contingentamento minimo risulta l'unico idoneo a preservare complessivamente la circolazione dei treni in caso di sciopero che verrebbe fortemente compromessa dall'eventuale adozione di altri principi, ivi compreso quello delle fasce di garanzia proprie del trasporto regionale”*. Inoltre, Agens ha evidenziato l'esigenza di elaborare una disciplina per l'intero settore del trasporto ferroviario, in luogo dell'attuale Accordo aziendale FS del 23 novembre 1999, tenuto conto dell'ingresso di nuovi operatori ferroviari nel mercato dei servizi di trasporto ferroviario. Infine, l'Associazione datoriale ha informato la Commissione che il confronto tra le parti sarebbe proseguito con un successivo incontro calendarizzato per il giorno 14 novembre 2024;

che, con nota prot. 14859 dell'8 novembre 2024, in riscontro alla richiesta della Commissione del 16 ottobre 2024, Ferrovie dello Stato Italiane ha trasmesso i dati inerenti all'andamento dei flussi viaggiatori della Società Trenitalia S.p.A., relativamente agli anni 2019, 2020, 2021, 2022, 2023 e 2024 (periodo gennaio/settembre), suddivisi per Direzione di Business (Regionale, Alta Velocità e Intercity) e recanti le percentuali medie di utenti che circolano nelle giornate festive rispetto ai passeggeri delle giornate feriali; l'Azienda ha altresì fornito i dati percentuali del servizio garantito sull'Alta Velocità e Intercity durante gli scioperi, in rapporto alla ordinaria programmazione;

che, con nota prot. 14950 dell'8 novembre 2024, la Commissione ha chiesto alla Società Ferrovie dello Stato Italiane di completare il quadro informativo fornito

con un prospetto analogo a quello riferito alla lunga percorrenza, che abbia riguardo al servizio di trasporto regionale, al fine di individuare il dato percentuale dei servizi garantiti durante le giornate feriali, rispetto all'ordinaria circolazione ferroviaria prevista per l'intera giornata;

che con nota prot. 15403 del 14 novembre 2024, Ferrovie dello Stato Italiane, in riscontro alla richiesta istruttoria della Commissione, ha comunicato che il dato percentuale dei treni regionali che circolano durante le fasce garantite (6:00 — 9:00 e 18:00 — 21:00) nelle giornate feriali, rispetto all'offerta prevista nell'intera giornata, si attesta al 33%;

che, con nota prot. 15535 del 18 novembre 2024, Agens ha comunicato alla Commissione che, in data 14 novembre 2024, è stato esperito il secondo incontro con le Organizzazioni sindacali Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti, Ugl Ferrovieri, Slm Fast Confsal e Orsa Ferrovie, nel corso del quale l'Associazione, anche in nome e per conto del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, *“ha ribadito la propria disponibilità a raggiungere un'intesa per la modifica dell'accordo nazionale del 23 novembre 1999, come modificato e integrato dagli accordi del 18 aprile 2001 e del 19 ottobre 2001, funzionale ad apprezzare i punti di intervento già rappresentati a codesta Commissione con la succitata missiva. Al riguardo le Organizzazioni sindacali hanno confermato il posizionamento già espresso a Codesta Autorità nel corso dell'audizione tenutasi in data 12 settembre 2024.”* Con la medesima nota, Agens ha aggiunto che, allo stato, non è stata individuata una data per la prosecuzione del confronto;

che, con nota prot. 16785 del 28 novembre 2024, la Commissione ha richiesto all'Istat di poter acquisire i dati relativi al flusso di passeggeri fruitori del servizio di trasporto ferroviario (suddivisi per destinazione: interna e internazionale) relativamente all'anno 2023, posto che, nelle serie storiche esplorabili sul sito istituzionale dell'Ente pubblico, sono pubblicati dati statistici solo fino al 2022;

che, con nota prot. 17049 del 2 dicembre 2024, l'Istat ha trasmesso i dati richiesti dalla Commissione relativi all'andamento del traffico passeggeri del 2023, attestando un significativo incremento degli utenti del servizio ferroviario rispetto all'anno precedente;

che le parti non hanno trasmesso alla Commissione alcuna proposta consensuale di revisione dell'articolo 4 dell'Accordo FS del 1999;

che, nella seduta del 10 dicembre 2024, la Commissione ha deliberato di convocare in audizione, per il giorno 18 dicembre 2024, le Associazioni dei consumatori e degli utenti (nota prot. n. 17516 del 10 dicembre 2024), al fine di sottoporre alla loro attenzione le questioni riguardanti il livello delle prestazioni indispensabili previste dalla vigente disciplina sullo sciopero nel trasporto ferroviario;

che, nel corso dell'audizione interlocutoria, i rappresentanti delle Associazioni Confconsumatori, Federconsumatori e Centro Tutela Consumatori hanno rappresentato il loro punto di vista in merito agli aspetti dell'attuale regolamentazione ritenuti particolarmente critici, sollecitando l'intervento della Commissione nella direzione di una maggior tutela dei diritti degli utenti, sia in relazione all'ampliamento dei servizi da garantire durante lo sciopero - armonizzando la relativa disciplina con quella dell'Autorità di regolazione dei trasporti in materia di tutela dei consumatori e utenti del servizio di trasporto - sia sotto il profilo di una più efficace ed adeguata informazione all'utenza, prestando una particolare attenzione non solo ai passeggeri disabili ma anche ai passeggeri a mobilità ridotta;

che, in data 19 dicembre 2024, la Commissione ha adottato (deliberazione n. 24/450), ai sensi dell'articolo 13, comma 1, lettera a, della legge n. 146 del 1990 e successive modificazioni, una Proposta di Regolamentazione provvisoria (d'ora innanzi Proposta o delibera n. 24/450) delle prestazioni indispensabili da garantire in caso di sciopero del personale dipendente del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane;

che il testo della Proposta è stato notificato a mezzo PEC alle parti ed alle Associazioni dei consumatori e degli utenti in data 27 dicembre 2024, assegnando il termine di quindici giorni dalla notifica per osservazioni e controdeduzioni, secondo l'iter procedimentale previsto dall'art. 13, comma 1, lett. a) della legge n. 146 del 1990, e successive modificazioni;

che, in data 27 dicembre 2024, Assoutenti ha formulato le proprie osservazioni sulla Proposta valutandola positivamente ed evidenziando *“la necessità di estendere il periodo di franchigia estivo per gli scioperi nel settore del trasporto pubblico, attualmente fissato dal 27 luglio al 5 settembre, dal 15 luglio al 15 settembre”*;

che, in data 9 gennaio 2025, le Organizzazioni sindacali Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti, Ugl Ferrovieri, Slm Fast Confsal e Orsa Ferrovie hanno trasmesso alla Commissione una nota unitaria contenente le proprie osservazioni relative alla delibera n. 24/450, evidenziando in particolare:

- l'eccessiva compressione dell'esercizio del diritto di sciopero, avuto riguardo alla liberalizzazione dei mercati dei trasporti ed alla possibilità di fruire di servizi alternativi;
- la carenza di motivazione del provvedimento della Commissione in relazione alla modifica delle disposizioni contenute nell'articolo 4.2.1. (fasce orarie nei giorni festivi) e nell'articolo 4.2.2. (correlazione della *“misura dei servizi da garantire per i treni a lunga/media percorrenza con il volume del trasporto ferroviario regionale”*);
- la necessità di tenere in considerazione la *“valutazione di impatto”* delle modifiche proposte *“sull'accesso al diritto di sciopero”*;

- l'irrelevanza di *“tutti i dati riportati in delibera relativi ai flussi turistici nel nostro Paese”*, posto che non vi sarebbe alcuna connessione, anche in termini di esigenze di temperamento, tra il *“flusso turistico”*, il diritto alla mobilità delle persone e il diritto di sciopero;
- la necessità di tenere conto delle cause di insorgenza del conflitto *“spesso riconducibili a mancati rinnovi dei contratti, al mancato rispetto di accordi sottoscritti”*;

che, nella medesima nota del 9 gennaio 2025, le Organizzazioni sindacali hanno formulato istanza di accesso agli atti e di convocazione in audizione, manifestando la propria disponibilità a *“novare lo stesso attraverso il coinvolgimento di tutte le imprese ferroviarie attualmente operanti sul mercato che svolgono servizio di trasporto di persone”*;

che, in data 10 gennaio 2025, Agens, anche per conto dell'associata Ferrovie dello Stato Italiane, in risposta alla Proposta adottata dalla Commissione, ha chiesto di essere convocata in audizione ed ha comunicato:

- di aver avviato, in data 29 ottobre 2024, il confronto con le Segreterie nazionali delle Organizzazioni sindacali Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti, Ugl Ferrovieri, Slm Fast Confsal e Orsa Ferrovie, accogliendo positivamente l'invito formulato dalla Commissione con la delibera n. 24/324 del 15 ottobre 2024;
- di aver formulato una propria proposta e di non aver riscontrato, nel corso degli incontri, da ultimo quello del 14 novembre 2024, concreti *“avanzamenti”* nelle trattative;
- di esprimere parere favorevole in ordine alle modifiche di cui all'articolo 1 della Proposta e di ritenere che, nelle more di una omogeneizzazione normativa di settore che coinvolga tutti gli operatori del comparto, sia necessario garantire nei servizi di media/lunga percorrenza una percentuale minima del 50 per cento, in coerenza con le previsioni normative e con i servizi minimi assicurati da altri *competitor*;
- di ritenere necessaria anche una revisione della disciplina di cui all'articolo 4.2.4 dell'Accordo del '99, che prevede una normativa speciale in caso di astensioni indette per vertenze legate al rinnovo contrattuale, evidenziando l'opportunità di un *“superamento”* dell'articolo 4.2.4, in una logica di semplificazione e di armonizzazione della regolamentazione a tutela dell'utenza, essendo irrilevanti, sotto questo profilo, le motivazioni sottese alle azioni di sciopero; in subordine, *“laddove codesta Autorità ritenesse necessaria la permanenza di una disciplina differenziata per le astensioni connesse al rinnovo contrattuale, si ritiene indispensabile, da un lato, operare una distinzione rispetto ai soggetti proclamanti, consentendo l'operatività delle previsioni di cui al pt. 4.2.4, in analogia con quanto avviene in altri settori del trasporto, solo per gli scioperi proclamati dalle Organizzazioni sindacali firmatarie del Ccnl della Mobilità/Area contrattuale Attività Ferroviarie; dall'altro, introdurre una previsione che consenta*

*l'individuazione di livelli di garanzia da adottare in mancanza di accordo tra le parti ai sensi del richiamato pt. 4.2”;*

che, in data 13 gennaio 2025, la Segreteria nazionale dell'Organizzazione sindacale Usb Lavoro Privato ha formulato le proprie osservazioni in ordine alla Proposta, lamentando una *<<inaccettabile restrizione del diritto di sciopero>>* a favore delle Aziende e riportandosi a quanto rappresentato nelle precedenti interlocuzioni e da ultimo in sede di audizione del 12 settembre 2024;

che l'accesso agli atti del procedimento, richiesto con nota del 9 gennaio 2025, è stato effettuato da parte dei rappresentanti delle Segreterie nazionali delle Organizzazioni sindacali Filt Cgil e Orsa Ferrovie in data 13 gennaio 2025 e si è completato in data 21 gennaio 2025;

che, in data 16 gennaio 2025, i rappresentanti delle Organizzazioni sindacali e quelli di Agens e del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane sono stati sentiti in apposite audizioni nel corso delle quali hanno espresso la loro posizione in merito alla Proposta della Commissione;

che le Organizzazioni sindacali si sono dichiarate contrarie alla revisione dell'Accordo del 1999, riportandosi ai contenuti della nota unitaria del 9 gennaio 2025 (“le scriventi Organizzazioni Sindacali hanno letto ed esaminato la proposta [...] non ritenendola in nulla condivisibile”) ed evidenziando la necessità di individuare una disciplina unitaria per l'intero sistema del trasporto ferroviario che tenga conto del mutato contesto, della presenza di altri *competitor* e della necessità di assicurare regole comuni a tutti gli operatori. I dirigenti sindacali hanno altresì fatto presente:

- che un intervento della Commissione durante le trattative in corso per il rinnovo del CCNL andrebbe ad alterare i negoziati;
- che sia necessaria una stima di quanto *“incide la Proposta della Commissione sulla limitazione del diritto di sciopero”* segnalando che, dopo l'adozione della delibera n. 24/450, Trenitalia avrebbe aumentato il numero dei treni e delle prestazioni da garantire.

Agens e il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane si sono dichiarati favorevoli alla Proposta della Commissione, pur auspicando un più ampio intervento che metta capo a una disciplina generale del settore che coinvolga tutti gli operatori. Tale posizione è stata confermata in una nota scritta, invitata alla Commissione il giorno successivo all'audizione;

che, in data 16 gennaio 2025, all'esito dell'audizione, le Organizzazioni sindacali hanno inviato ad Agens - e per conoscenza alla Commissione - una nota unitaria, con cui hanno richiesto “la prosecuzione del tavolo di confronto volto alla definizione di un accordo complessivo per l'applicazione della L. 146/90 e smi, come esplicitato in data 16/01/2025 durante l'audizione con la Commissione di Garanzia” e che tale richiesta è rimasta senza seguito;

che, in data 30 gennaio 2025, è pervenuta una nota delle Organizzazioni sindacali Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti, con la quale le stesse hanno ribadito le posizioni precedentemente espresse;

### CONSIDERATO

che, rispetto all'epoca della conclusione dell'Accordo nazionale del 23 novembre 1999, recante la disciplina dell'esercizio del diritto di sciopero nel settore del trasporto ferroviario, sono sopravvenuti rilevanti mutamenti;

che, grazie alla tecnologia e ad importanti investimenti, sono state introdotte nuove modalità di trasporto ferroviario (l'Alta Velocità), che non esistevano all'epoca della conclusione dell'Accordo collettivo di settore. Quest'ultimo, infatti, all'art. 4.2.2., nel disciplinare le prestazioni indispensabili da garantire nel servizio di media/lunga percorrenza, si riferisce esclusivamente ai treni *“della categoria Intercity o Eurostar”*;

che le innovazioni della rete ferroviaria sono state ideate e realizzate nella prospettiva di una intermodalità e, quindi, di una stretta interconnessione ed integrazione tra le diverse linee di trasporto ferroviario (regionale, media - lunga percorrenza e Alta Velocità), allo scopo di consentire all'utente una piena fruibilità dei servizi ferroviari;

che un ulteriore grande impulso al processo di ammodernamento della rete ferroviaria deriva dall'attuazione, tuttora in corso, del PNRR, che considera strategici gli obiettivi dell'intermodalità dei mezzi di trasporto e della mobilità sostenibile;

che l'incremento della mobilità ferroviaria risulta chiaramente attestato da molteplici fonti.

I dati Istat ricavabili dalla banca dati Istatdata<sup>27</sup> evidenziano un trend in costante crescita del numero complessivo di passeggeri trasportati in tutte le serie storiche esplorabili, ovvero dal 2004 al 2022, con esclusione dell'anno 2020 (caratterizzato dalle note limitazioni alla libertà di circolazione per ragioni sanitarie e con volume di passeggeri complessivo attestatosi a 381.351.880), dopo il quale è seguita, comunque, una rapida ripresa dell'andamento del trasporto ferroviario (e, così, nel 2021 i passeggeri complessivi trasportati si sono attestati a 481.270.400, mentre nel 2022 a 677.040.151). A ciò si aggiungano i dati statistici relativi all'anno 2023 forniti dall'Istat in riscontro ad apposita richiesta della Commissione, i quali evidenziano un ulteriore significativo incremento della circolazione ferroviaria ed, in particolare, il fatto che il volume complessivo dei passeggeri in detto periodo si è attestato a complessivi 809.498.460 (rispetto ai 677.040.151 del 2022). Ed ancora, il 20° Rapporto sulla mobilità degli italiani del 27 novembre 2023, intitolato *“Il passato, il presente, il*

<sup>27</sup> Consultabile all'indirizzo <https://esploradati.istat.it/databrowser/#/it;>



*futuro” ed elaborato dall’Isfort<sup>28</sup> rileva, alla pag. 28, che “Nel confronto con i dati 2019 i flussi della rete Anas risultano inferiori ancora del 5%. Più intenso il ritmo di crescita dei passeggeri del trasporto ferroviario. In particolare, nella media e lunga percorrenza (Alta Velocità e Intercity) i volumi sono ormai superiori al dato 2019, mentre per il trasporto regionale sussiste una quota di passeggeri, superiore al 10%, ancora da recuperare nel confronto con il livello pre-Covid., mentre, alla pag. 30, il medesimo Rapporto, nel commentare i Graf. 35, Graf. 36 e Graf. 37 (ai quali integralmente si rinvia) evidenzia che gli stessi “mostrano invece, sempre tra gennaio 2019 e settembre 2023, gli andamenti del traffico ferroviario (Alta Velocità, Intercity e regionale rispettivamente) in termini sia di passeggeri trasportati (domanda) che di corse effettuate (offerta). Si può osservare che nel trasporto regionale e negli Intercity la curva di offerta dei servizi si è piuttosto rapidamente riallineata ai livelli pre-Covid, mentre nell’Alta Velocità ha seguito più da vicino la dinamica della domanda.” Ad ulteriore conforto di tali tendenze si richiama anche l’ultimo Report trimestrale sulle tendenze della mobilità relativo al II° trimestre 2024, predisposto dalla Struttura Tecnica di Missione (STM) del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti<sup>29</sup>, dal quale si evince (come riportato nel comunicato pubblicato al sito internet <https://www.mit.gov.it/comunicazione/news/mobilita-ancora-crescita-la-domanda-nel-settore-trasporti>), che rispetto al primo trimestre del 2023 “In riferimento al trasporto ferroviario, a fronte di un’offerta di servizi di Alta Velocità (AV) e Intercity rispettivamente pari al +4% e +1%, il traffico passeggeri risulta superiore rispettivamente del 2% e 6%, tendenza confermata anche per il trasporto regionale.”;*

che tale incremento della mobilità ferroviaria, in parte, è senz’altro ascrivibile ad un significativo e costante aumento dei flussi turistici nel nostro Paese. A tale riguardo, basti citare il comunicato<sup>30</sup> elaborato in data 4 giugno 2024 dall’Istat e dal Ministero del Turismo, frutto delle attività congiunte del Gruppo di Lavoro inter-istituzionale sul turismo “Alloggiati web”, costituitosi nel 2023 nell’ambito del Protocollo d’intesa “Sviluppo e valorizzazione dell’informazione statistica sul turismo”, sottoscritto dall’Istat e dal Ministero del Turismo. Nell’ambito di esso le Istituzioni pubbliche espongono che “Le stime relative all’anno 2023 registrano i valori più elevati osservati da sempre dalle rilevazioni sul turismo: oltre 134 milioni di arrivi e 451 milioni di presenze negli esercizi ricettivi presenti sul territorio nazionale.

*Tra il 2019 e il 2023 gli arrivi nelle strutture ricettive italiane crescono di 3 milioni di unità (+2,3% rispetto al 2019), mentre le presenze turistiche crescono di 14,5 milioni (+3,3%).*

*Sono circa 16 milioni gli arrivi in più rispetto al 2022 (+13,4%) e oltre 39 milioni le presenze (+9,5%).*

---

<sup>28</sup> Consultabile all’indirizzo [https://www.isfort.it/wp-content/uploads/2023/12/RapportoMobilita2023\\_Def.pdf](https://www.isfort.it/wp-content/uploads/2023/12/RapportoMobilita2023_Def.pdf)

<sup>29</sup> Consultabile all’indirizzo <https://www.mit.gov.it/node/19507>

<sup>30</sup> Consultabile all’indirizzo <https://www.ministeroturismo.gov.it/comunicato-congiunto-mitur-istat-relativo-allandamento-turistico-in-italia-nel-2023-prime-stime-regionali/>

*Dopo il periodo pandemico (2020-2022), la componente estera della clientela torna a prevalere su quella domestica: nel 2023 il 52,4% delle presenze turistiche sono riferite a clienti non residenti in Italia.*

*Gli arrivi e le presenze nel settore extra-alberghiero crescono del 16,9% e dell'11,0% rispetto al 2022, e presentano incrementi maggiori di quelli del settore alberghiero (+11,5% e +8,1%).*

*Lazio e Lombardia sono le regioni che crescono maggiormente rispetto al 2022, visto il sostenuto incremento delle presenze turistiche delle città di Roma e Milano.”;*

che appare evidente come l'oggettivo progressivo incremento dei flussi dei passeggeri del trasporto ferroviario, registratosi negli ultimi dieci anni, e la intervenuta diversificazione della tipologia di utenti del servizio (lavoratori pendolari, liberi professionisti/imprenditori, cittadini, turisti), abbia determinato un potenziamento degli effetti delle azioni di sciopero, producendo disagio su un aumentato bacino di utenza, ed abbia altresì un impatto trasversale, dal punto di vista della dimensione temporale, su tutti i giorni della settimana;

che l'incremento della mobilità ferroviaria nelle giornate festive, oltre che ad un aumento dei flussi turistici, è correlato ad un generale mutamento dei costumi sociali, recepito dallo stesso legislatore che, con l'articolo 31, comma 1, del D.L. 201/2011 (Decreto salva-Italia), convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, ha realizzato una piena liberalizzazione dei giorni e orari di apertura degli esercizi commerciali e rimosso qualsiasi limite all'apertura degli stessi nelle giornate festive, con conseguente aumento della circolazione delle persone, anche sulle linee ferroviarie, sia per esigenze di lavoro, sia per esigenze personali e familiari, il cui soddisfacimento è favorito da un sistema complessivo - di maggiore compatibilità con la vita lavorativa - che garantisce un più ampio accesso ai servizi alla persona;

che tale dato trova conferma nell'analisi realizzata dall'Ufficio studi della CGIA di Mestre (ricercabile all'indirizzo <https://www.cgiamestre.com/wp-content/uploads/2017/04/DOM-LAVORO.pdf>) da cui si ricava che già nel 2016, erano 4,7 milioni gli italiani che lavoravano di domenica;

che anche i dati acquisiti da questa Autorità in fase di istruttoria confermano che, rispetto all'epoca di adozione dell'Accordo di settore, è significativamente aumentata la domanda di mobilità in corrispondenza delle giornate festive. Dalle ultime rilevazioni della Società Ferrovie dello Stato Italiane risulta infatti che dal 2019 al 2024 le percentuali medie di utenti che circolano nelle giornate festive rispetto ai passeggeri delle giornate feriali si attestano ben al di sopra del 50%, con un *trend* di crescita costante;

## **RITENUTO**

che la legge affida in prima istanza all'autonomia collettiva delle parti sociali il compito di disciplinare la materia dell'esercizio del diritto di sciopero;

che, nel corso del procedimento, è emersa l'impossibilità tra le parti di addivenire ad una revisione consensuale dell'art. 4 dell'Accordo del 1999;

che, in mancanza di un accordo tra le parti, vi è un obbligo, a carico della Commissione, di determinare quali siano le regole *idonee* a realizzare finalità e obiettivi della legge, (<< La Commissione .... valuta .... l'idoneità delle prestazioni indispensabili >> art. 13, comma 1 lett. a)), secondo i criteri generali individuati dal legislatore: il contemperamento degli interessi e l'effettività nel loro contenuto essenziale dei diritti della persona (art.1, comma 2);

che la Commissione intende intervenire su alcuni aspetti dell'Accordo nazionale del 23 novembre 1999 che, per le ragioni sopra indicate, appaiono non più adeguati a garantire un equilibrato contemperamento tra il diritto di sciopero e la libertà di circolazione;

che, in particolare, la regola di cui all'art. 4.2.1. dell'Accordo nazionale del 23 novembre 1999 - che, con riferimento al trasporto ferroviario regionale, limita ai soli giorni feriali la garanzia del servizio nelle fasce orarie di maggiore flusso di passeggeri e non prevede la medesima tutela degli utenti quando lo sciopero è effettuato nei giorni festivi - è stata concepita in un contesto socio-organizzativo ormai superato;

che, pertanto, non trova più alcuna giustificazione una distinzione per “giorni feriali/giorni festivi” nella previsione di soglie minime di servizio da garantire in occasione degli scioperi che interessino il servizio di trasporto regionale;

che, sotto tale aspetto, non appare congrua, in termini di adeguato contemperamento tra l'esercizio del diritto di sciopero e il godimento dei diritti della persona costituzionalmente garantiti, l'assenza di un'adeguata tutela e garanzia di servizi minimi in caso di scioperi nelle giornate festive, alla luce delle mutate esigenze di mobilità degli utenti, come testimoniato dall'aumento della mobilità ferroviaria nelle giornate festive;

che, con particolare riferimento alle fasce orarie di garanzia nei giorni festivi, occorre tenere conto dei bisogni di mobilità e delle tipologie di utenti del servizio che appaiono più eterogenei e diversificati rispetto a quelli che caratterizzano la mobilità nei giorni feriali (essenzialmente pendolare);

che il servizio di trasporto ferroviario è stato incluso nell'ambito di applicazione della legge 146 del 1990, e s.m.i., in quanto funzionale alla soddisfazione della libertà di circolazione, garantita dall'articolo 16 della Cost. Tale diritto costituzionale è riconosciuto a tutti i soggetti e garantisce la possibilità di muoversi liberamente nell'ambito del territorio della Repubblica e di soggiornare

in qualunque luogo, salve le limitazioni che la legge stabilisce «in via generale e per motivi di sanità o di sicurezza», specificando, inoltre, che non è ammessa alcuna limitazione della libertà di circolazione e soggiorno per ragioni politiche. Il comma secondo dell'articolo 16 Cost. disciplina invece la libertà di espatrio. Né la Costituzione, né tanto meno l'articolo 1, comma 2, lettera b) legge 146 del 1990, (che all'art. 16 Cost rinvia), subordinano il riconoscimento della tutela costituzionale alla ricorrenza di tassative ragioni e/o motivazioni per le quali la libertà viene esercitata. Conseguentemente, risulta irrilevante, ai fini della tutela della libertà di circolazione, il fatto che la circolazione avvenga per ragioni lavorative ovvero per motivi turistici;

che l'estensione delle fasce di garanzia nel trasporto regionale alle ipotesi di scioperi nelle giornate festive, risulta altresì necessaria, ai fini dell'allineamento della normativa (secondaria) nazionale in materia di sciopero nel settore del trasporto ferroviario alle regole sovraordinate di carattere comunitario (peraltro, di diretta applicabilità), definite dai Regolamenti CE sopra richiamati, che prescrivono un obbligo di riprotezione dell'utente in caso di cancellazione del proprio viaggio e che, secondo quanto evidenziato dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, sarebbe precluso, a priori, a normativa vigente, in caso di scioperi nelle giornate festive, non essendo previste in tali evenienze fasce di garanzia;

che l'intervento nei termini anzidetti ha quindi lo scopo di prevenire ulteriori violazioni alle regole del diritto comunitario suscettibili di dare luogo a procedure di infrazione a carico del nostro Paese;

che, peraltro, le discipline che regolamentano l'esercizio del diritto di sciopero negli altri settori dei trasporti - alle cui previsioni la Commissione deve fare riferimento, secondo quanto prescritto dall'articolo 13, comma 1, lettera a) della legge 146 del 1990, e successive modificazioni (<<La Commissione, al fine della provvisoria regolamentazione di cui alla presente lettera, deve tenere conto delle previsioni degli atti di autoregolamentazione vigenti in settori analoghi o simili nonché degli accordi sottoscritti nello stesso settore dalle organizzazioni sindacali comparativamente più rappresentative sul piano nazionale>>) - non prevedono differenziazioni sulle prestazioni indispensabili da garantire a seconda che si tratti di giornate feriali e festive. Al contrario, tanto nella disciplina del Trasporto Aereo (cfr. articolo 9, della Regolamentazione provvisoria approvata con Deliberazione n. 14/387, rubricato "*Collocazione oraria delle astensioni dal lavoro*" secondo il quale "*Ad eccezione dei servizi aeroportuali sub B (Servizi di sicurezza aeroportuale), C (Servizi aeroportuali accessori) di cui all'articolo 1, comma 2, e dei servizi professionali di supporto tecnico-legale e amministrativo alla navigazione aerea, in tutti gli altri servizi compresi nel campo di applicazione della presente Regolamentazione provvisoria (trasporto aereo di passeggeri, assistenza al volo e servizi strumentali; servizi aeroportuali, radiomisure e servizi di assistenza e Settore trasporto aereo manutenzione degli impianti e dei sistemi utilizzati per il controllo del traffico aereo è garantita piena e regolare funzionalità in due fasce orarie (antimeridiana e pomeridiana) di tre*

*ore ciascuna, coincidenti con le fasce orarie in cui è garantita la partenza regolare dei voli, o comunque funzionali a garantire la regolarità di tutti i voli in partenza e in arrivo nelle fasce orarie: 7–10 e 18–21), quanto nella disciplina del Trasporto pubblico locale (articolo 12, lettera B dell’Accordo 28 febbraio 2018, valutato idoneo con Deliberazione n. 18/138) rubricato “Durata e modalità dello sciopero” secondo il quale “Dovrà essere garantito il servizio completo, articolato su due fasce per un totale di sei ore, coincidenti con i periodi di massima richiesta dell’utenza o con le esigenze di particolari categorie di utenti, per le quali il servizio si pone come essenziale (lavoratori e studenti, aree rurali e montane, aree a vocazione turistica, caserme, aree industriali, ospedali, cimiteri). La collocazione oraria delle fasce sarà definita con accordo tra le parti a livello aziendale. A livello aziendale, le parti possono anche individuare più di due fasce di servizio completo entro il limite di sei ore complessive)”, il sistema delle fasce orarie per la garanzia dei servizi minimi opera indifferentemente senza distinzioni tra giorni feriali e festivi;*

che, avuto riguardo alla nuova organizzazione del sistema dei trasporti e, in particolare, in ragione dell’introduzione dell’Alta Velocità e della stretta interdipendenza tra le diverse linee di percorrenza, si è determinata l’esigenza di un’armonizzazione delle prestazioni indispensabili da garantire, in termini percentuali, assicurando i medesimi livelli di garanzia del servizio sul trasporto regionale e sulla lunga percorrenza;

che tale soluzione è altresì giustificata dal significativo incremento degli utenti del servizio ferroviario, rispetto al tempo in cui è stato concluso il vigente Accordo, che ha determinato un potenziamento della capacità delle azioni di sciopero di provocare disagi all’utenza, con conseguente necessità di elevare il livello delle prestazioni indispensabili garantite, con specifico riferimento alle linee di media e lunga percorrenza;

che, in mancanza di un accordo tra le parti, risulta necessario e urgente, quantomeno, procedere ad una parziale revisione delle disposizioni in materia di prestazioni indispensabili di cui all’Accordo nazionale del settore ferroviario del 23 novembre 1999 (modificato e integrato in data 18 aprile 2001 e in data 29 ottobre 2001, pubblicato nella G.U. del 12 aprile 2002, n. 86), al fine di assicurare nel trasporto regionale, anche nei giorni festivi, servizi adeguati nelle fasce orarie di massima utenza dei passeggeri, secondo i volumi normalmente offerti, e individuare un criterio che assicuri, in misura percentuale proporzionale, un livello minimo di servizio in caso di sciopero sulla lunga percorrenza, allineandolo a quello del trasporto regionale;

## **ADOPTA**

ai sensi dell’articolo 13, comma 1, lett. a), della legge n. 146 del 1990, come modificata dalla legge n. 83 del 2000, la seguente:

## **Regolamentazione provvisoria delle prestazioni indispensabili da garantire in caso di sciopero del personale dipendente del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.**

### **Articolo 1**

Il punto 4.2.1. dell'Accordo nazionale del settore ferroviario del 23 novembre 1999, (modificato e integrato in data 18 aprile 2001 e in data 29 ottobre 2001, pubblicato nella G.U. del 12 aprile 2002, n. 86) è sostituito dal seguente: *“4.2.1. Nei giorni feriali e festivi devono essere assicurati servizi adeguati nelle fasce orarie di massima richiesta dei passeggeri, secondo i volumi normalmente offerti a tale settore di utenza. Le fasce orarie di garanzia sono individuate come segue: 6.00-9.00, 18.00-21.00 nei giorni feriali; 7.00-10.00, 18.00-21.00 nei giorni festivi.”.*

### **Articolo 2**

Il punto 4.2.2. dell'Accordo nazionale del settore ferroviario del 23 novembre 1999, (modificato e integrato in data 18 aprile 2001 e in data 29 ottobre 2001, pubblicato nella G.U. del 12 aprile 2002, n. 86) è sostituito dal seguente: *“4.2.2. Nei giorni feriali e festivi, fatto salvo, per questi ultimi, quanto previsto al successivo punto 4.2.4., deve essere assicurata la circolazione di treni a lunga/media percorrenza (Intercity e Alta Velocità) nella misura minima di un numero di coppie di treni al giorno sulle principali direttrici, in misura percentuale corrispondente al livello di prestazioni indispensabili da assicurare durante lo sciopero nel trasporto ferroviario regionale. Tali treni dovranno essere garantiti fino all'arrivo alla stazione di destinazione.”.*

### **DISPONE**

la notifica della presente delibera al Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, ad Agens ed alle Segreterie nazionali delle Organizzazioni sindacali Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti, Ugl Ferrovieri, Slm Fast Confsal, Orsa Ferrovie, Usb Lavoro Privato, Cub Trasporti, Cobas e Sgb, ai sensi dell'articolo 13, comma 1, lett. a) della legge n. 146 del 1990, e successive modificazioni;

la trasmissione della presente delibera alle Associazioni dei consumatori e degli utenti, di cui al decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206 e successive modificazioni, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nonché, per conoscenza, ai Presidenti delle Camere e al Presidente del Consiglio dei ministri, ai sensi dell'articolo 13, comma 1, lett. n), della legge n. 146 del 1990, e successive modificazioni;

### **DISPONE, ALTRESI',**

la pubblicazione della Regolamentazione provvisoria delle prestazioni

indispensabili da garantire in caso di sciopero del personale dipendente del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e della presente delibera sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana nonché sul sito internet della Commissione.