



*Ministero delle Infrastrutture  
e dei Trasporti*  
GABINETTO DEL MINISTRO

M\_INF-GABINETTO  
Uffici Diretta Collaborazione Ministro  
OCS  
REGISTRO UFFICIALE  
Prot. 0023000-25/05/2010-USCITA

Segreteria Nazionale

**FILT-CGIL**

SUA SEDE

Ai sensi dell'art. 8, comma 3, della legge 12 giugno 1990, n° 146 come modificata dalla legge 11 aprile 2000, n° 83, si trasmette a codesta organizzazione sindacale l'allegata ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 170T.

IL CAPO DI GABINETTO  
Cons. Claudio IAFOLLA



*Al Presidente del Consiglio dei Ministri*

VISTO che con nota del 19 aprile 2010, le Segreterie nazionali delle OO.SS. FILT-CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI, UGL TRASPORTI, ORSA, FAISA e FAST, hanno proclamato uno sciopero del personale addetto al trasporto pubblico locale, e del personale addetto alle attività del trasporto ferroviario ed ai servizi accessori e di supporto alle stesse, rispettivamente, dalle ore 00.01 alle ore 23.59 del giorno 28 maggio 2010, e dalle ore 21.00 del giorno 27 alle ore 21.00 del giorno 28 maggio 2010, con esclusione del trasporto su gomma a lunga percorrenza di competenza ministeriale;

PREMESSO che l'art. 1 della legge 12 giugno 1990, n. 146, modificata dalla legge 11 aprile 2000, n. 83, delinea la nozione di servizio pubblico essenziale, affiancandone un'elencazione esemplificativa che, per quanto concerne la tutela della libertà di circolazione, consta dei trasporti pubblici urbani ed extraurbani autoferrottranviari, ferroviari, aerei, aeroportuali e marittimi limitatamente al collegamento con le isole;

VISTO che il successivo art. 8 della richiamata legge legittima l'esercizio del potere di precettazione nell'ipotesi di fondato pericolo di un pregiudizio grave e imminente ai diritti costituzionalmente tutelati di cui all'art. 1, comma 1, cagionato dall'interruzione o dalla alterazione del funzionamento dei servizi pubblici;

RITENUTO pertanto che il procedimento di cui all'attuale art. 8 risulta invocabile al momento dell'"interruzione" o dell'"alterazione del funzionamento" del servizio pubblico, e non più al raggiungimento della paralisi dovuta al "mancato funzionamento" dei servizi interessati dal conflitto così come previsto nel testo originario della legge n. 146/1990;

ATTESO che il legislatore, in tema di sciopero generale, o comunque riguardante una pluralità di settori, non è opportunamente intervenuto, ponendo una deroga alla disciplina di comparto solo per l'astensione "in difesa dell'ordine costituzionale, o di protesta per gravi eventi lesivi dell'incolumità e della sicurezza dei lavoratori";

VISTO che la Commissione di Garanzia ha formulato in proposito alcune Delibere interpretative e di indirizzo, tra cui la n. 03/134 del 24 settembre 2003, e la n. 09/619 del 14 dicembre 2009;

TENUTO CONTO della peculiarità di uno sciopero intersettoriale, con specifico riferimento ai verosimili effetti paralizzanti di una sospensione di servizi di trasporto pubblico tra loro alternativi e pertanto incidenti sul medesimo bacino di utenza, subiti nella fattispecie dalla collettività in occasione dell'ultimo sciopero legato alla medesima vertenza effettuato in data 19 febbraio 2010;

PREVISTO, in specie per il 28 maggio p.v., un quadro conflittuale eccezionalmente grave, caratterizzato da un elevato grado di adesione della forza lavoro complessivamente impiegata nel trasporto pubblico commisurato allo stato di rappresentatività dei soggetti promotori, in associazione



## *Al Presidente del Consiglio dei Ministri*

ad una prolungata azione di blocco dei servizi di trasporto ferroviario ed autoferrotorranviario, e tale da impedire l'effettivo esercizio del diritto alla libera circolazione da parte dei cittadini;

CONSIDERATA la possibilità che l'astensione collettiva in premessa determini, in particolare nelle aree territoriali in cui le fasce orarie di astensione dai servizi di trasporto pubblico ferroviario di breve-media percorrenza e/o di trasporto autoferrotorranviario urbano ed extraurbano, risulteranno coincidenti, una criticità tale da non consentire alla collettività di usufruire di mezzi di spostamento alternativi, arrecando in tal modo una dannosità eccedente a quella già gravissima stimata a livello generale;

STIMATO pertanto un gravissimo pregiudizio all'equo contemperamento tra l'esercizio del diritto di sciopero ed il godimento dei diritti della persona costituzionalmente garantiti, riferibile ad una significativa contrazione della possibilità per gli utenti di un'adeguata sostituibilità dei servizi di trasporto pubblico, soprattutto in talune zone ad elevata domanda di traffico e sostanzialmente limitate, come offerta, agli operatori coinvolti dallo sciopero in epigrafe;

ATTESO che, nel settore del trasporto ferroviario, la complessità delle forme di erogazione dei servizi essenziali impone di considerare il loro funzionamento all'interno di un sistema integrato da attività ausiliarie, le quali, pur non presentando il predetto carattere dell'essenzialità, forniscono un supporto indispensabile per lo svolgimento del servizio essenziale;

VALUTATO che l'interruzione delle mansioni da parte dei lavoratori dipendenti della Società Trenitalia addetti alla circolazione dei treni, con specifico cenno al Personale di Macchina, di Bordo e di Manovra, è tale da provocare preoccupanti effetti sul sistema ferroviario nazionale in una giornata generalmente caratterizzata da una progressiva intensificazione del movimento turistico di fine settimana, nonché dalla mobilità di tipo pendolare di studenti e lavoratori propria delle giornate feriali;

VALUTATO che il contemporaneo coinvolgimento del personale dipendente del Gestore unico dell'infrastruttura ferroviaria R.F.I. non può che produrre, attraverso l'alterazione del presidio dei sistemi di controllo e comando centralizzato del traffico, dei sistemi impiegati per le funzioni di base della circolazione e legati al segnalamento ferroviario, effetti gravissimi sulla operatività di tutte le linee di propria giurisdizione, con prevedibili ripercussioni sulla circolazione dei convogli;

VISTA la comprovata necessità di adattare l'eccezionale fenomeno conflittuale in parola in rapporto alle particolari condizioni di disagio dei cittadini, attraverso interventi che limitino l'esercizio del diritto di sciopero nella misura strettamente necessaria a scongiurare il *periculum* prospettato;

VISTO che a tale ultimo proposito la Commissione di Garanzia, con delibera n. 10/245 del 13 aprile 2010, ha inteso precisare che in occasione del precedente sciopero di 4 ore del 19 febbraio u.s., l'impegno assunto dalle Organizzazioni sindacali di garantire il trasporto su gomma a lunga percorrenza di competenza ministeriale, non ha dimostrato di offrire sufficienti garanzie per il diritto



*Al Presidente del Consiglio dei Ministri*

alla libera circolazione, in quanto non ha evitato gravi disagi per l'utenza, non corrispondendo più ad un effettivo servizio a garanzia della mobilità dei cittadini;

CONSIDERATA, a fronte di una mobilitazione dagli effetti ineluttabilmente più estesi, la complessità in sede attuativa di un intervento rivolto a consentire l'espletamento di uno sciopero plurisetoriale degli addetti ai trasporti, attenuando nel contempo i disagi derivanti dal simultaneo blocco delle attività di trasporto pubblico su gomma e su ferro, soprattutto in quegli ambiti territoriali caratterizzati da una reale inadeguata sostituibilità di una modalità con l'altra;

VISTO che con nota del 2 aprile 2010, le Segreterie regionali della Toscana delle Organizzazioni Sindacali FILT-CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI, FAST, hanno proclamato uno sciopero di tutto il personale dipendente del Gruppo Ferrovie dello Stato dell'ex Compartimento di Firenze, dalle ore 21.00 del giorno 27 maggio 2010 alle ore 21.00 del giorno 28 maggio 2010;

VISTO che con nota del 12 aprile 2010, la Segreteria regionale della Toscana dell'Organizzazione Sindacale ORSA ha proclamato uno sciopero di tutto il personale dipendente del Gruppo Ferrovie dello Stato dell'ex Compartimento di Firenze, dalle ore 21.00 del giorno 27 maggio 2010 alle ore 21.00 del giorno 28 maggio 2010;

RITENUTO, in linea generale, che l'estensione del conflitto sorto in diversi ambiti territoriali, indipendentemente dalla rilevanza locale o nazionale delle controversie alle quali le singole azioni che le determinano sono riconducibili, giustifica un intervento ai sensi dell'art. 8 della legge 12 giugno 1990, n. 146 e s.m.i. da parte dell'Autorità centrale, laddove si impone l'esigenza di garantire una tutela uniforme al diritto di circolazione per l'intera collettività nazionale;

TENUTO CONTO, nell'ambito del sistema di trasporto ferroviario, delle difficoltà applicative per l'individuazione del carattere meramente locale di una controversia;

PRESO ATTO, a tal proposito, dell'assenza di una chiara definizione dei bacini di utenza, propedeutica alla determinazione degli ambiti territoriali di maggiore incidenza sulla circolazione rispetto ad altri di minor rilievo;

CONSIDERATO il grado di interconnessione tra le varie tipologie di traffico su strada ferrata, caratterizzato sia da linee primarie ad alta densità e comprendenti le direttrici internazionali, nonché gli assi di collegamento tra le principali città italiane, sia da linee minori che si collocano nell'ambito dei bacini regionali, ma che connettono fittamente tra loro le direttrici principali;

CONSIDERATA la presenza di astensioni collettive dal lavoro emerse in un ambito territoriale che, per la sua caratteristica organizzativa, ingloba degli importanti nodi ferroviari su linee fondamentali caratterizzate da un'altissima densità di traffico, tra cui la linea "Direttissima" e la linea



## *Al Presidente del Consiglio dei Ministri*

Chiusi-Arezzo-Firenze, nonché la direttrice tirrenica nazionale in prossimità della fascia costiera, e parte della linea transappenninica "Pontremolese";

RITENUTO nella fattispecie che il conflitto sorto nel bacino regionale Toscano può, sia per le strutture che per i soggetti coinvolti, ben ampliarsi oltre i confini iniziali con effetti gravi sul sistema ferroviario nazionale, con conseguenti ulteriori disagi ai cittadini utenti integrativi a quelli già gravi prospettati per la compresenza dello sciopero plurisetoriale in epigrafe;

VALUTATA pertanto la gravità del *vulnus* arrecabile all'utenza a causa di uno sciopero incidente, in simultanea, sia sul trasporto ferroviario che su quello autoferrotranviario, a cui si sovrappongono due astensioni regionali dal considerevole grado di dannosità, e che comporta con ciò l'interruzione delle prestazioni in due comparti particolarmente incisivi per la mobilità, con una continuità di pregiudizio al godimento dei diritti costituzionalmente tutelati di cui all'art. 1, co. 1, della legge 12 giugno 1990, n. 146, e s.m.i.;

VALUTATO il *periculum* connesso agli effetti di un'azione di protesta collettiva posta in essere con il tangibile rischio di pregiudicare la regolarità del traffico sino ad una paralisi del sistema di offerta del trasporto pubblico ferroviario ed autoferrotranviario, provocando un disorientamento generale dell'utenza;

TENUTO CONTO dei reiterati gravissimi disagi subiti dai cittadini utenti dei trasporti, bloccati nelle località di partenza o di transito, a partire dal 16 aprile u.s., a causa della chiusura di numerosi scali aeroportuali disposta da varie Autorità comunitarie, per le negative condizioni meteorologiche originate dall'eruzione del vulcano islandese Eyjafjallajökull;

TENUTO CONTO, tra l'altro, che l'eccezionale migrazione di domanda verso ogni altro servizio di trasporto alternativo di media e lunga percorrenza avvenuta nel mese di aprile, ha indotto all'adozione di misure straordinarie di rafforzamento dell'offerta di trasporto pubblico su alcuni collegamenti ferroviari nazionali, oltre ad un collegamento ferroviario straordinario Milano-Parigi;

PRESO ATTO che le stesse Organizzazioni Sindacali, in presenza di un avvenimento eccezionale unanimemente giudicato di particolare gravità, e presumibilmente nel novero dei casi disciplinati, rispettivamente, dall'art. 3.7 dell'Accordo nazionale del settore ferroviario del 23 novembre 1999 e s.m.i., e dall'art. 6 della Regolamentazione provvisoria n. 02/13 del trasporto locale, hanno ritenuto di rinviare ai giorni 27 e 28 maggio p.v. sia lo sciopero di tutto il personale addetto alle attività di trasporto ferroviario ed autoferrotranviario, sia lo sciopero di tutto il personale dipendente del Gruppo F.S. dell'ex Compartimento di Firenze, inizialmente previsti per il 22 e 23 aprile u.s.;

RILEVATO che la situazione in esame trova radice nel riposizionamento di conflitti già oggetto di invito Ministeriale ex art. 8, legge n. 146/1990, prot. 16681 del 16 aprile 2010;



*Al Presidente del Consiglio dei Ministri*

CONSIDERATO quindi che siffatta mobilitazione non può che indurre ad una valutazione di probabilità e potenzialità dell'evento dannoso largamente accomunabile all'analisi compiuta in occasione del precedente intervento amministrativo sopra richiamato;

PROSPETTATO un progressivo stato di inquietudine da parte dei cittadini utenti dei trasporti, prevedibilmente in vana attesa presso i luoghi di accesso al servizio in quanto disinformati o persuasi dalla possibilità di una rapida ripresa delle attività, nonostante la criticità legata massimamente alla prolungata quanto gravissima interruzione delle prestazioni da parte dei lavoratori aderenti alle proteste sinora citate;

VALUTATO pertanto che per evitare all'utenza privazioni che si prospettano particolarmente pesanti a causa delle astensioni previste nel settore del trasporto pubblico per i giorni 27 e 28 maggio 2010, si rende indispensabile adottare le misure necessarie a scongiurare il pericolo di pregiudizio grave e imminente ai diritti della persona costituzionalmente garantiti;

RITENUTO, pertanto, opportuno intervenire ai sensi dell'art. 8 della legge 12 giugno 1990, n. 146, e s.m.i., al fine di attenuare i disagi agli utenti dei trasporti per il suddetto periodo;

VISTA la nota con la quale il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, in applicazione dell'art. 8 della legge 12 giugno 1990, n. 146, e s.m.i., ed in forza delle considerazioni suesposte, ha invitato le Organizzazioni Sindacali a desistere dal comportamento che determina la situazione sinora descritta, attuando misure indispensabili a scongiurare il *periculum* prospettato;

PRESO ATTO che le Organizzazioni Sindacali non hanno accolto l'invito della citata nota del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;

VISTO l'esito negativo del tentativo di conciliazione della vertenza connessa ai conflitti in esame, condotto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nell'incontro con le parti tenutosi in data 25 maggio 2010, come disposto dall'art. 8, comma 1, della legge 146/90 e s.m.i.;

CONSIDERATA la persistenza di una situazione di disagio che risulterebbe oltremodo aggravata e tale da produrre conseguenze negative in ordine al funzionamento dei servizi interessati;

VALUTATO che, in base alle considerazioni che precedono, si rende necessario ed urgente, allo scopo di evitare un pregiudizio grave ed irreparabile al diritto di libera circolazione costituzionalmente garantito, un intervento governativo ai sensi dell'art.8 della legge 12 giugno 1990, n. 146 modificata dalla legge 11 aprile 2000, n. 83;

In attuazione dell'art. 8, della legge 12 giugno 1990, n. 146 modificata dalla legge 11 aprile 2000, n. 83 e degli accordi in vigore;



## *Al Presidente del Consiglio dei Ministri*

### ORDINA

1. Sono differiti ad altra data dei seguenti scioperi:
  - sciopero del personale addetto al trasporto pubblico locale, e del personale addetto alle attività del trasporto ferroviario ed ai servizi accessori e di supporto alle stesse, rispettivamente, dalle ore 00.01 alle ore 23.59 del giorno 28 maggio 2010, e dalle ore 21.00 del giorno 27 alle ore 21.00 del giorno 28 maggio 2010, indetto dalle OO.SS. FILT-CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI, UGL TRASPORTI, ORSA, FAISA e FAST;
  - sciopero del personale dipendente del Gruppo Ferrovie dello Stato dell'ex Compartimento di Firenze, dalle ore 21.00 del giorno 27 maggio 2010 alle ore 21.00 del giorno 28 maggio 2010, indetto dalle OO.SS. FILT-CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI, FAST;
  - sciopero del personale dipendente del Gruppo Ferrovie dello Stato dell'ex Compartimento di Firenze, dalle ore 21.00 del giorno 27 maggio 2010 alle ore 21.00 del giorno 28 maggio 2010, indetto dalla O.S. ORSA.
2. I dipendenti interessati sono tenuti, in attuazione di quanto ordinato nel precedente punto 1) ad effettuare tutte le prestazioni lavorative previste dai propri turni di servizio.
3. La presente ordinanza viene portata a conoscenza:
  - delle Segreterie Nazionali delle OO.SS. FILT-CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI, UGL TRASPORTI, ORSA, FAISA e FAST;
  - delle Associazioni ASSTRA e ANAV, ed a cura delle stesse dovrà essere recapitata alle associate Aziende erogatrici del servizio di trasporto pubblico locale;
  - delle Associazioni ANCP, CONFETRA, FEDERTRASPORTO/AGENS, FISE;
  - del Gruppo F.S. ed a cura dello stesso dovrà essere recapitata alle Aziende del settore degli appalti e delle attività di supporto ferroviario.
4. La presente ordinanza dovrà essere portata a conoscenza dei lavoratori a cura degli Enti e delle Aziende erogatrici dei servizi di cui al precedente punto 3) mediante affissione nei luoghi di lavoro, come previsto dall'art. 8, comma 3 della legge 12 giugno 1990, n. 146 modificata dalla legge 11 aprile 2000, n. 83.
5. A cura degli Enti e delle Aziende erogatrici dei servizi di cui al precedente punto 3) dovrà essere data notizia al pubblico della presente ordinanza anche attraverso gli organi di informazione.
6. In caso di inottemperanza alle disposizioni della presente ordinanza saranno applicate ai prestatori di lavoro, alle organizzazioni dei lavoratori e ai preposti al settore nell'ambito degli Enti e delle Aziende erogatrici dei servizi, le sanzioni amministrative previste dall'art. 9 della legge 12 giugno 1990, n. 146 modificata dalla legge 11 aprile 2000, n. 83.



*Al Presidente del Consiglio dei Ministri*

A cura degli Enti e delle Aziende erogatrici dei servizi di cui al precedente punto 3) dovranno essere comunicati, entro trenta giorni dalla presente ordinanza, i nominativi dei dipendenti che eventualmente non abbiano rispettato la disposizione di cui al precedente punto 2).

Il Presidente del Consiglio dei Ministri

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'M. Monti', written over a vertical line that serves as a separator.

Roma, 25 MAG. 2010