



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*
GABINETTO DEL MINISTRO

M_INF-GABINETTO
Uffici Diretta Collaborazione Ministro
OCS
REGISTRO UFFICIALE
Prot: 0031987-22/07/2010-USCITA

Segreteria Nazionale

FAST Ferrovie

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 ministeriale n. 173T.

d'ordine del Sig. Ministro
IL CAPO DI GABINETTO
Cons. Claudio IAFOLLA

Ordinanza n. 173TM_INF-GABINETTO
Uffici Diretta Collaborazione Ministro
OCSREG DECRETI
Prot: 0000523-22/07/2010-
REGISTRAZIONE

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti
per delega del Presidente del Consiglio dei Ministri

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;

VISTO che con nota del 15 giugno 2010, la Segreteria regionale delle Marche dell'Organizzazione Sindacale FIT-CISL ha proclamato uno sciopero di tutto il personale di condotta dipendente della Società Trenitalia in forza alla Direzione Trasporto Regionale Marche per i giorni 24 e 25 luglio 2010, della durata di 24 ore - dalle 21.00 del giorno 24 alle 21.00 del giorno 25 luglio;

VISTO che con nota del 12 luglio 2010, la Segreteria Generale della O.S. ORSA ha proclamato uno sciopero di tutto il personale dei treni (Personale di Macchina e Personale di Bordo) dipendente dalla Società Trenitalia per i giorni 24 e 25 luglio 2010, della durata di 24 ore - dalle 21.00 del giorno 24 alle 21.00 del giorno 25 luglio;

VISTO che con nota del 13 luglio 2010, la Segreteria regionale della Toscana dell'Organizzazione Sindacale ORSA ha proclamato uno sciopero di tutto il personale dei treni appartenente all'ex compartimento di Firenze (Personale di Macchina e Personale di Bordo) dipendente dalla Società Trenitalia, per i giorni 24 e 25 luglio 2010, della durata di 24 ore - dalle 21.00 del giorno 24 alle 21.00 del giorno 25 luglio;

VISTO che con nota del 13 luglio 2010, le Segreterie regionali della Campania delle Organizzazioni Sindacali FILT-CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI, UGL TRASPORTI, ORSA, e FAST, hanno proclamato uno sciopero di tutto il personale dipendente del Gruppo Ferrovie dello Stato della Regione Campania per i giorni 25 e 26 luglio 2010, della durata di 24 ore - dalle 21.00 del giorno 25 alle 21.00 del giorno 26 luglio;

VISTO che con nota del 13 luglio 2010, le Segreterie regionali della Campania delle Organizzazioni Sindacali FILT-CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI, UGL TRASPORTI, ORSA, e FAST, hanno proclamato uno sciopero di tutto il personale dipendente della Società Trenitalia in forza alla Direzione Trasporto Regionale Campania per i giorni 25 e 26 luglio 2010, della durata di 24 ore - dalle 21.00 del giorno 25 alle 21.00 del giorno 26 luglio;

Ordinanza n. 173T

Al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti
per delega del Presidente del Consiglio dei Ministri

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 principale;

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;

PROSPETTATO, in ragione dell'elevato grado di rappresentatività del soggetto OrSA relativamente alla categoria del personale di condotta treni, un prevedibile ampio consenso dei dipendenti della Società Trenitalia ad un contrasto di risalto nazionale e perciò idoneo a fondare, in una rete ferroviaria capillarmente sviluppata, un'azione collettiva gravemente pregiudizievole sia per il traffico passeggeri a lunga percorrenza, che regionale e metropolitano;

RILEVATE nell'articolato concentramento di scioperi di carattere "regionale", talune astensioni idonee per collocazione geografica a vulnerare significativamente il sistema ferroviario nel suo insieme, e conseguentemente ad influenzare il bacino di utenza nazionale;

RISCONTRATA nel dettaglio la presenza di scioperi emersi in bacini regionali, come quello Toscano e quello Campano, che per loro caratteristiche organizzative inglobano degli importanti nodi ferroviari su linee fondamentali caratterizzate da un'altissima densità di traffico, tra cui la direttrice dorsale nord-sud lungo la quale si sviluppa la linea "Direttissima", nonché la direttrice tirrenica nazionale;

VALUTATO che il contemporaneo coinvolgimento del personale dipendente del Gestore unico dell'infrastruttura ferroviaria R.F.I. della Regione Campania 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

Ordinanza n. 173T

Al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti
per delega del Presidente del Consiglio dei Ministri

gravissimi sulla operatività di tutte le linee di propria giurisdizione, con prevedibili ripercussioni sulla circolazione dei convogli su gran parte della rete nazionale;

CONSIDERATO quindi che il conflitto sorto nei predetti ambiti territoriali può 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 nazionale di comparto promosso dalla sigla ORSA;

PREVISTO pertanto, nell'arco di tre giornate consecutive, uno scenario conflittuale eccezionalmente grave, contrassegnato sia da un elevato grado di adesione della forza lavoro complessivamente impiegata nel trasporto pubblico ferroviario coerente con la rappresentatività dei soggetti promotori, sia da una prolungata azione di blocco dei servizi direttamente o indirettamente correlati alla circolazione dei treni, e tale da impedire l'effettivo esercizio del diritto alla libera circolazione da parte dei cittadini;

ATTESO che la trasposizione dei criteri legislativi di regolazione del conflitto è avvenuta, con riferimento al settore del Trasporto Ferroviario, attraverso l'Accordo del personale delle Ferrovie dello Stato del 23 novembre 1999, così come modificato dall'Accordo del 29 ottobre 2001, il cui campo di applicazione include, con richiamo alle disposizioni relative agli istituti della revoca, del divieto di scioperi concomitanti, dell'intervallo soggettivo e oggettivo nonché delle prestazioni indispensabili, il personale addetto alla circolazione dei treni, delle Navi Traghetto ed il personale addetto ai servizi collegati da nesso di strumentalità tecnica od organizzativa con la circolazione dei treni;

ATTESO che il punto 3.3.5. del predetto Accordo ammette, in deroga all'applicazione della regola della rarefazione oggettiva "di settore", l'esercizio di scioperi con identiche modalità di espletamento, purché "la coincidenza non costituisca un prolungamento della azione di sciopero di maggior durata fra quelle proclamate e/o un ampliamento dell'ambito territoriale";

VALUTATA la gravità del *vulnus* arrecabile all'utenza a causa di uno sciopero incidente sul trasporto ferroviario nazionale, a cui si uniscono, generando un'azione di protesta dalle modalità di esercizio eccessivamente estese, più astensioni regionali dal considerevole grado di dannosità, e che comporta con ciò un blocco delle attività in un comparto particolarmente significativo 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 prolungata paralisi del sistema di offerta del trasporto pubblico ferroviario, provocando un disorientamento generale dell'utenza in giornate peraltro contrassegnate sia da una intensificazione del movimento turistico estivo col consueto picco di crescita del traffico del fine settimana (24 e 25 luglio), sia dalla mobilità di tipo pendolare di studenti e lavoratori propria delle giornate feriali (26 luglio);

Ordinanza n. 173T

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti
per delega del Presidente del Consiglio dei Ministri

RISCONTRATA pertanto l'eccezionalità di un contesto contrassegnato dalla compresenza di conflitti dal riconosciuto potere vulnerante, idonei a paralizzare la circolazione attraverso la prevedibile soppressione di molteplici convogli ferroviari, e tale da generare gravissimo pregiudizio all'equo contemperamento tra l'esercizio del diritto di sciopero ed il godimento dei diritti della persona costituzionalmente garantiti;

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 al prolungato blocco delle prestazioni da parte dei lavoratori addetti ai vari servizi del settore trasporto ferroviario;

VALUTATO pertanto che per evitare all'utenza privazioni che si prospettano particolarmente pesanti a causa delle suesposte considerazioni, si rende indispensabile adottare le misure necessarie a scongiurare il pericolo di pregiudizio grave e imminente ai diritti della persona costituzionalmente garantiti, e la conseguente necessità di intervenire ai sensi dell'art. 8 della legge 12 giugno 1990, n. 146, modificata dalla legge 11 aprile 2000, n. 83, al fine di attenuare i disagi agli utenti dei trasporti;

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 periodo in esame;

CONSIDERATO che il rispetto dei presupposti di legge di per sé impone che l'ordinanza permetta di scongiurare il pregiudizio grave ai diritti della persona, senza ledere il diritto di sciopero oltre la misura necessaria per il raggiungimento di tal fine;

TENUTO CONTO in proposito che la situazione delineatasi per i giorni 24, 25 e 26 luglio p.v. trova sostanzialmente radice, ad un'ampia lettura delle cause di insorgenza del conflitto, nel riposizionamento di taluni scioperi reiteratamente programmati ed effettuati da ultimo i giorni 8 e 9 luglio 2010, unitamente ad uno sciopero del personale addetto al trasporto pubblico locale nonché del personale addetto alle attività del trasporto ferroviario ed ai servizi accessori e di supporto alle stesse, con gravissime conseguenze, tra l'altro, per i cittadini che fruiscono a carattere continuativo nelle giornate feriali dei servizi su rotaia offerti dalla Società Trenitalia;

VISTA l'Ordinanza n. 171 T con la quale la scrivente Autorità, in attuazione dell'art. 8, della legge 12 giugno 1990, n. 146 modificata dalla legge 11 aprile 2000 ed in ossequio al suesposto principio, ha disposto nell'occasione il differimento ad altra data dello sciopero del personale dipendente della Società Enav dell'impianto di Padova ACC del giorno 9 luglio 2010;

VISTA la nota datata 20 luglio 2010, prot. 31421, 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 ad attuare misure idonee a scongiurare il *periculum* prospettato;

PRESO ATTO che le Organizzazioni sindacali non hanno recepito detto invito;

Ordinanza n. 173T

Al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti
per delega del Presidente del Consiglio dei Ministri

VISTO l'esito negativo del tentativo di conciliazione della vertenza connessa ai conflitti in parola, condotto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nell'incontro con le parti tenutosi in data 22 luglio 2010, come disposto dall'art. 8, comma 1, della legge 146/90, modificata dalla legge 11 aprile 2000, n. 83;

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;

ORDINA

1. Sono differiti ad altra data i seguenti scioperi:
 - sciopero di tutto il personale dei treni (Personale di Macchina e Personale di Bordo) dipendente dalla Società Trenitalia per i giorni 24 e 25 luglio 2010, della durata di 24 ore - dalle 21.00 del giorno 24 alle 21.00 del giorno 25 luglio, indetto dalla O.S. ORSA;
 - sciopero di tutto il personale dei treni appartenente all'ex compartimento di Firenze (Personale di Macchina e Personale di Bordo) dipendente dalla Società Trenitalia, per i giorni 24 e 25 luglio 2010, della durata di 24 ore - dalle 21.00 del giorno 24 alle 21.00 del giorno 25 luglio, indetto dalla O.S. ORSA;
 - sciopero di tutto il personale dipendente del Gruppo Ferrovie dello Stato della Regione Campania per i giorni 25 e 26 luglio 2010, della durata di 24 ore - dalle 21.00 del giorno 25 alle 21.00 del giorno 26 luglio, indetto dalle OO.SS. FILT-CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI, UGL TRASPORTI, ORSA, e FAST;
 - sciopero di tutto il personale dipendente della Società Trenitalia in forza alla Direzione Trasporto Regionale Campania per i giorni 25 e 26 luglio 2010, della durata di 24 ore - dalle 21.00 del giorno 25 alle 21.00 del giorno 26 luglio, indetto dalle OO.SS.FILT-CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI, UGL TRASPORTI, ORSA, e FAST.
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 e Regionali delle OO.SS. FILT-CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI, UGL TRASPORTI, ORSA, e FAST;
 - del Gruppo F.S..

Ordinanza n. 173T

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti
per delega del Presidente del Consiglio dei Ministri

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.

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 MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Roma, 22 LUG. 2010