

VERBALE DI AUDIZIONE

L'anno 2015, il giorno 9 del mese di Giugno, alle ore 10.30, presso la sede della Commissione di Garanzia dell'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi essenziali, in Roma, Piazza del Gesù, 46, sono presenti:

- per la Commissione, Elena Montecchi, Commissario delegato, assistita dal Dott. Antonio Fusco, funzionario della Commissione;
- per la Segreteria Nazionale della Filt Cgil, il Dott. Cerratti;
- per la Segreteria Nazionale della Uiltrasporti, il Dott. Di Giovanni e il Dott. Fantappiè;
- per la Segreteria Nazionale della Fit Cisl, il Sig. Pellecchia e la Dott.ssa Ferro, in qualità di uditrice;
- per la Segreteria Nazionale della Ugl Ferrovie, il Dott. Umberto Nespoli;
- per la Segreteria Nazionale dell'Orsa, il Dott. Coscia;
- per la Segreteria Nazionale della Fast Ferrovie, il Sig. Agostino Apadula e il Sig. Notarnicola Vincenzo;

I rappresentanti sindacali, preliminarmente, dichiarano di avere ricevuto notifica della delibera n. 15/123 di apertura del procedimento *ex* articolo 13, comma 1, lettera a), della legge 146 del 1990, e successive modificazioni, con trasmissione via fax e pec del 30 aprile 2015, nonché con lettera raccomandata *a/r* e di avere richiesto e/o auspicato una audizione al fine di esprimere le proprie considerazioni di merito.

Il Commissario Montecchi rammenta ai delegati che l'intervento regolatorio della Commissione si colloca a monte di un processo nel corso del quale l'Autorità ha assunto qualsiasi iniziativa utile al fine di stimolare l'esercizio dell'autonomia collettiva delle parti sociali. Nel corso del 2010 le Organizzazioni sindacali qui convenute hanno infatti elaborato unitariamente una proposta di disciplina dello sciopero nel settore del trasporto merci su rotaia che la Commissione non ha potuto valutare in quanto sul testo stesso non era stato raggiunto l'accordo con le Associazioni rappresentative delle parti datoriali. Perdurando un vuoto regolamentare del settore, a causa di un progressivo aggravamento della conflittualità, l'Autorità è stata costretta ad adottare, come noto, la delibera di orientamento n. 13/253, con la quale, innanzitutto, le parti datoriali sono state invitate a concordare con le Organizzazioni sindacali la disciplina dell'esercizio del diritto di sciopero nel settore e, dall'altro lato, in attesa del raggiungimento di tali accordi, la Commissione ha indicato le prestazioni indispensabili da garantire in occasione di una

astensione collettiva, richiamando il contratto collettivo Nazionale del Lavoro, del 1° marzo 1991, relativo al settore dell'autotrasporto di merce su strada. Nell'ambito della citata delibera, inoltre, l'Autorità ha provveduto a delimitare e circoscrivere le categorie merceologiche che assumono rilevanza agli effetti della legge 146 del 1990, e successive modificazioni, includendovi, espressamente, anche le merci definibili pericolose.

Nonostante questa sollecitazione, le parti sociali non sono pervenute alla conclusione di un accordo e, per tale ragione, la Commissione, nella prospettiva di una eventuale intervento eteronomo, ha avviato una indagine conoscitiva del settore, acquisendo notizie sulle modalità di organizzazione del servizio, sulle problematiche connesse all'esercizio del diritto di sciopero e sulle regole di accesso alla rete ferroviaria.

Nel corso di tale procedimento l'Autorità ha rinnovato ai delegati l'invito ad esercitare l'autonomia collettiva che la legge gli riconosce. All'esito dell'istruttoria sono pervenute, da parte sindacale, proposte di disciplina del settore elaborate dalla Fit Cisl l'una e dall'Orsa l'altra, nonché, da parte datoriale, una proposta unitaria di Fercargo, Asstra e Confetra.

La proposta della Fit Cisl si caratterizzava per la previsione di una durata delle azioni fino ad massimo di 120 ore consecutive, per l'assenza di periodi di franchigia, per la garanzia di tutti i treni che arrivano a destinazione entro 1 ora dall'inizio dello sciopero e per la configurazione di prestazioni indispensabili consistenti nella sola custodia e controllo delle merci pericolose e nell'obbligo di effettuazione di tutti i trasporti che abbiano ad oggetto risorse energetiche, beni di prima necessità e animali vivi;

La proposta dell'Orsa prevedeva, invece, la garanzia di servizi minimi solo in caso di astensione collettiva di carattere nazionale, ovvero riguardante tutte le imprese del settore, la fissazione di una durata massima di 120 ore consecutive, l'assenza di periodi di franchigia, la garanzia di tutti i treni che arrivano a destino entro 1 ora dall'inizio dello sciopero e la fissazione ad un giorno del termine di preavviso minimo per la revoca delle proclamazioni;

Gli aspetti fondamentali della proposta unitaria della parti datoriali erano, invece, la fissazione di un preavviso minimo di 20 giorni per la proclamazione di uno sciopero, una durata delle astensioni collettive non superiore a 4 ore, in caso di prima azione, a 8 ore per la seconda (in entrambi i casi collocate nella fascia mattutina) e a 24 ore per le successive azioni riguardanti la medesima vertenza, la garanzia di tutti i treni i cui orari di percorrenza ricadono prevalentemente al di fuori della fascia oraria dello sciopero, la rarefazione di 15 giorni tra l'effettuazione di uno sciopero ed il successivo e l'obbligo dei servizi minimi di cui alla delibera 13/253 della Commissione e di quelli previsti dall'articolo 16 della Regolamentazione del Trasporto pubblico locale.

Dato il carattere unilaterale delle iniziative richiamate (che non sono state sottoposte ad alcun giudizio di idoneità, in quanto, per costante orientamento, possono essere valutati solo gli "accordi" delle parti sociali), in data 27 aprile u.s. la Commissione ha aperto il

procedimento di cui all'articolo 13, comma 1, lettera a), formulando una proposta di disciplina del settore.

In relazione a tale delibera sono pervenute proposte di modifica formulate separatamente dalle singole Organizzazioni sindacali (a differenza di quanto accaduto nel 2010, nel corso del quale i Sindacati riuscirono a raggiungere una posizione unitaria in materia), nonché delle proposte emendative delle parti datoriali. E così, in particolare:

1) con nota del 12 maggio 2015, la Filt Cgil ha presentato una memoria con la quale ha espresso l'avviso per cui la regolamentazione dovrebbe riguardare tutte le imprese del settore. A tale proposito, il Commissario ribadisce che allo stato è vigente la disciplina dell'esercizio del diritto di sciopero del personale della Divisione Cargo Trenitalia la cui efficacia può venir meno solo con il mutuo consenso delle parti che vi hanno dato causa ed in relazione al quale la Commissione non dispone di nessun potere di intervento unilaterale. Sotto altro profilo, l'Organizzazione ha sostenuto che la proposta di disciplina sarebbe stata elaborata attingendo in modo acritico da altre regolamentazioni esistenti, senza tenere in alcuna considerazione le specificità del settore. Sulla scorta di tale presupposto, la Filt Cgil ha sollevato rilievi alla durata, alle franchigie, alle categorie merceologiche oggetto di servizi minimi, alle misure dirette a consentire le prestazioni indispensabili e alla conoscibilità delle tracce orarie programmate e pianificate annualmente dall'azienda. Il Commissario rammenta alle parti che in sede di elaborazione di una proposta sulla prestazioni indispensabili la Commissione non può prescindere dalla considerazione delle regole dettate dalle regolamentazioni vigenti con riferimento a servizi analoghi, ai sensi di quanto prevede l'articolo 13, comma 1, lettera a), della legge 146/90. L'impostazione metodologica adottata dalla Commissione, quindi, prosegue il Commissario Montecchi, lungi dal costituire una mera semplificazione della realtà (come asserito dalla Filt Cgil), si ispira al chiaro intento di non realizzare disparità di trattamento in relazione a fattispecie sostanzialmente analoghe. Ai fini della durata, ad esempio, se fosse stato assunto come parametro di riferimento il trasporto merci su gomma, sarebbe stata realizzata una ingiustificata diversità di trattamento rispetto alle condizioni di esercizio del diritto di sciopero previste per il personale della divisione cargo Trenitalia. Né, peraltro, può dirsi che l'Autorità abbia assunto come parametro di riferimento la disciplina del trasporto merci su gomma per configurare la disciplina delle prestazioni indispensabili. Ed invero, ai fini dell'individuazione delle merci che sono oggetto di prestazioni indispensabili la Commissione si è attenuta alle indicazioni della legge 146 del 1990, e successive modificazioni, alle quali ultime la disciplina del trasporto merci su gomma ha dato solo concreta attuazione e specificazione. L'Organizzazione, espone il Commissario, ha contestato anche il meccanismo di individuazione dei servizi minimi in quanto, ritiene il sindacato, le aziende potrebbero aggirarlo variando in gestione operativa, a ridosso dell'effettuazione dell'azione di sciopero, il piano di carico, l'orario e il tragitto dei servizi di trasporto in considerazione del fatto che non è noto all'organizzazione sindacale la programmazione annuale e la

pianificazione delle tracce orarie aziendali. Sul punto il commissario dichiara di ritenere che il rischio prospettato è stato adeguatamente disciplinato dall'articolo 10, comma 3 della proposta, ai sensi del quale *“Allo scopo di non alterare il delicato temperamento degli interessi realizzato con le regole di cui al comma 2, l'Azienda, ricevuta la proclamazione di sciopero, non potrà richiedere all'ente gestore della rete la variazione (quanto all'orario, alla merce da trasportare, ovvero all'itinerario) delle tracce ad essa assegnate per il giorno dello sciopero in base alla programmazione annuale”*.

2) con nota del 13 maggio 2015, l'Organizzazione Fast Ferrovie ha insistito nel ritenere che l'attività di trasporto merci su rotaia non costituisca un servizio pubblico essenziale. Sul punto il Commissario dichiara di poter soprassedere, atteso che la stessa Organizzazione ha partecipato all'elaborazione della proposta del 2010.

L'Organizzazione Fast rimprovera poi alla Commissione il fatto di avere qualificato l'iniziativa unitaria delle OOSS del 2010 come un *“atto unilaterale”* riconoscendo a tale espressione una connotazione *latu sensu* negativa, anziché attribuirgli il significato tecnico che le compete (atto unilaterale nel senso di atto giuridicamente rilevante proveniente da una sola delle parti alle quali è riconosciuta la legittimazione all'esercizio dell'autonomia collettiva e che, pertanto, si contrappone ad un *“accordo”*, che, invece, si fonda sul consenso delle parti).

Ritiene inoltre l'Organizzazione che concetti quali quello della rarefazione e quello della franchigia siano propri della disciplina del trasporto viaggiatori. Tali misure (e, in particolare, la rarefazione), prosegue il Commissario, sono invece previste in astratto dalla legge 146 del 1990 (articolo 2, comma 2), con riferimento a qualsiasi servizio pubblico essenziale.

3) con nota del 14 maggio 2015, l'Organizzazione Orsa ha presentato osservazioni alla proposta adducendo, innanzitutto, che la stessa avrebbe dovuto riguardare anche la divisione cargo Trenitalia. L'argomento, espone il Commissario, è già stato affrontato e, pertanto, si rinvia a quanto già precisato.

L'Organizzazione ritiene poi che il servizio non meriterebbe di essere regolato da una apposita disciplina, attesa la bassa percentuale di merci movimentata rispetto al volume complessivo dei beni trasportati via terra e, quindi, data l'esistenza di servizi alternativi.

Il Commissario dichiara che sul punto il Sindacato incorre in un equivoco (che peraltro commettono anche altre Organizzazioni qui presenti), e cioè quello di ritenere che l'esistenza di servizi alternativi valga ad escludere che il settore in esame possa essere qualificato come servizio pubblico essenziale. A ben vedere, invece, la legge (ed in particolare l'articolo 13 comma 1, lettera a)), impone all'interprete di tenere in considerazione l'esistenza di servizi alternativi ai soli effetti della determinazione della *“quantità”* di prestazioni indispensabili da garantire, con ciò implicitamente ammettendo che possano coesistere servizi pubblici essenziali gli uni alternativi agli altri.

Nella sua proposta di disciplina l'Orsa propone poi la configurazione di prestazioni indispensabili solo in caso di scioperi di carattere nazionale del settore ed una durata massima delle azioni pari a 5 giorni. In relazione a tali aspetti il Commissario precisa che la Commissione si è attenuta alle regole vigenti nei settori analoghi.

4) con nota del 18 maggio 2015 la Segreteria Nazionale Uiltrasporti proponeva una serie di modifiche alla delibera della Commissione. Innanzitutto la previsione di un termine di preavviso di 48 ore per la revoca delle azioni di sciopero. In relazione a tale aspetto il Commissario rappresenta che una fonte di carattere secondario (quale è l'accordo collettivo o la regolamentazione provvisoria emanata dalla Commissione), non può derogare alla norma primaria (articolo 2, comma 6) che prevede un preavviso minimo di 5 giorni. In secondo luogo l'Organizzazione chiedeva una riforma totale delle franchigie. Sul punto il Commissario manifesta disponibilità ad un ulteriore approfondimento della materia, al fine di valutare se sussistono margini per una maggiore personalizzazione della disciplina. Sotto altro profilo la Uiltrasporti richiedeva la configurazione a carico dell'azienda di un obbligo di comunicazione al Sindacato, con cadenza mensile, di tutte le tracce programmate, pianificate e distinte per categorie merceologiche. Il Commissario Montecchi evidenzia che un siffatto meccanismo, essendo del tutto svincolato dall'evenienza della proclamazione di uno sciopero, finirebbe con il comprimere oltre misura e senza giustificato motivo la libertà di iniziativa economica privata costituzionalmente tutelata. Infine, l'Organizzazione proponeva di far decorrere dal momento dell'attivazione dello stato di agitazione (anziché dalla ricezione della proclamazione di sciopero), l'insorgenza del divieto, configurato a carico dell'azienda, di richiedere all'ente gestore della rete la variazione (quanto al piano di carico, all'orario e all'itinerario) delle tracce assegnate in sede di pianificazione annuale. Il Commissario rileva che tale proposta di modifica non è stata in alcun modo motivata, né si comprende quale possa essere la sua ragione giustificativa.

5) con nota del 21 maggio 2015 sono state presentate osservazioni alla delibera da parte della Fit Cisl. L'Organizzazione ha osservato, con riferimento alle merci pericolose, che le prestazioni indispensabili dovrebbero consistere nella sola custodia di esse presso i depositi. Sotto altro profilo ha evidenziato che l'espressione "*farmaci aventi rilevanza curativa*", contenuta nell'articolo 10, comma 2, dovrebbe essere sostituita dalle parole "*farmaci salva vita o meglio in classe A*". Sul punto il Commissario evidenzia non spetta alle parti sociali compiere accertamenti che richiedono il possesso delle competenze specialistiche in capo alle Autorità Sanitarie. Il Sindacato proponeva poi di aggiungere all'espressione combustibile le parole "destinato alla rete di pubblico approvvigionamento". In merito a tale proposta il Commissario si dichiara favorevole. Sotto altro profilo, l'Organizzazione propone poi di vincolare RFI alla trasmissione alle OOSS ed alla Commissione della programmazione annuale. In ordine a tale aspetto il Commissario rileva che risulta inopportuno gravare di tale onere un soggetto terzo rispetto alle parti del conflitto collettivo. Infine, oltre a chiedere una riforma delle

franchigie, la Fit Cisl esprimeva che una durata breve delle azioni si presta ad essere vanificata dall'eventuale ricorso ad alleanze commerciali. In relazione a quest'ultimo aspetto il Commissario rileva che tali condotte ben potrebbero essere segnalate alla Commissione per gli opportuni accertamenti, ferma restando la possibile rilevanza di esse anche sotto il profilo della condotta antisindacale.

Il Commissario Montecchi rappresenta poi ai soggetti delegati che azioni di protesta recentemente proclamate nel settore hanno evidenziato la necessità di assumere ulteriori informazioni relativamente alle astensioni collettive dal lavoro straordinario, al fine di valutare l'effettiva incidenza di tali azioni di sciopero sulla regolarità del servizio, nonché i pregiudizi che esse sono in grado di arrecare ai diritti costituzionali degli utenti. Dalle risultanze istruttorie acquisite in occasione delle circostanze richiamate è emerso, infatti, che, nel settore, il ricorso alle prestazioni di lavoro straordinario non costituisce affatto una mera eventualità. Ciò, in quanto, le perturbazioni alla circolazione ferroviaria (alla ricorrenza delle quali il datore di lavoro può fare ricorso, ad esempio, all'istituto dell'obbligo delle due ore a fine turno) rappresentano quasi una costante, con l'ovvia conseguenza che il completamento dei servizi di trasporto dipende spesso da prestazioni di lavoro straordinario. Tali sopravvenute evidenze determinano, pertanto, l'esigenza di prevenire il rischio che attraverso tali forme di astensioni (che, in difetto di specifica previsione, sono ammesse per la durata massima di 30 giorni, in base alla delibera di carattere generale 03/130) possano determinarsi effetti "abnormi" sugli utenti ovvero conseguenze sproporzionate rispetto a quelle che derivano dall'attuazione di uno sciopero dal lavoro ordinario, peraltro con l'assunzione da parte dei lavoratori che vi aderiscono del minimo sacrificio economico. Il Commissario Montecchi invita quindi i delegati intervenuti alla riunione ad esprimere le proprie considerazioni in materia, preannunciando tuttavia agli stessi che, sulla scorta degli elementi acquisiti dalle parti sindacali e datoriali il Relatore avanzerà una ragionevole proposta per la durata massima di tali fattispecie di astensioni. Ai fini di una piena integrazione del contraddittorio sul punto, il Commissario Montecchi assegna alle parti termine fino al 19 giugno 2015 compreso per la trasmissione di memorie scritte.

Interviene il Dott Cerratti che conferma tutte le osservazioni della Filt Cgil in merito alla proposta di regolamentazione inviate con nota del 12 maggio 2015 alla Commissione e rileva che l'istituto dell'obbligo delle due ore a fine turno costituisce una prestazione di lavoro straordinaria, non programmabile, e ciò è tanto vero che le contrattazioni aziendali che configurano tale istituto, ricollegano l'obbligo della prestazione di tali attività all'evenienza di una perturbazione della circolazione ferroviaria che determina ritardi nella circolazione dei treni. La funzione dell'istituto contrattuale in parola ha inoltre il delicato intento di tutelare la salute e la sicurezza del lavoratore – il quale, a causa della perturbazione alla circolazione dei treni, supera di fatto la prestazione ordinaria assegnata nel turno giornaliero e sovente, in tali condizioni, la prestazione massima consentita dalla normativa vigente in materia d'orario di lavoro – e tuttavia lo pone in condizione di

raggiungere il primo impianto utile per lasciare il treno e terminare il servizio, tanto è vero che l'attività di tale istituto può terminare molto prima della durata massima delle due ore stabilite dai contratti collettivi. Per tali ragioni dette attività non possono essere assimilate al lavoro ordinario.

Il Commissario Montecchi precisa che, ai fini della disciplina dello sciopero nei servizi pubblici essenziali, è compito della Commissione valutare l'incidenza delle astensioni collettive da tali prestazioni sulla regolarità del servizio. Il giudizio espresso dall'Autorità non esplica alcun effetto sulla qualificazione della natura giuridica di tali tipo di attività che sono e restano prestazioni di lavoro straordinario, come convenuto dalle parti nell'ambito delle contrattazioni collettive.

Il Dott. Cerratti insiste nel ritenere che nel settore in esame non sussistono esigenze di ripristino immediato del servizio in quanto si tratta di trasporto merci e non di trasporto persone.

Il Commissario Montecchi chiede di sapere se l'istituto dell'obbligo delle due ore a fine turno è disciplinato dalle contrattazioni aziendali di tutte imprese del settore.

I delegati sindacali dichiarano di ritenere che l'istituto sia previsto in tutte le imprese operanti nel settore.

Il Sig. Pellicchia, premettendo che le disposizioni contrattuali che regolamentano il cosiddetto "termine del servizio" non possono trovare applicazione durante un periodo di sciopero in quanto le esigenze per cui è stato concepito il predetto prolungamento della prestazione di lavoro trovano una risposta concreta nella cosiddetta "ora cuscinetto", sottolinea che in condizioni di normalità le perturbazioni alla circolazione ferroviaria sono piuttosto frequenti data la molteplicità di cause anche esterne al sistema di circolazione ferroviaria, ma il discrimine tra le varie imprese ferroviarie è rappresentato dalla loro capacità organizzativa, per cui alcune di esse meno strutturate affrontano tali evenienze facendo sistematico ricorso al lavoro straordinario mentre altre sono in grado di gestire tali eventi attraverso la normale programmazione predisponendo opportuni avvicendamenti di personale.

Interviene il Dott. Coscia il quale dichiara, innanzitutto, che nell'ambito di applicazione della regolamentazione deve rientrare anche la divisione cargo Trenitalia.

Il Commissario Montecchi chiede di sapere per quale motivo l'Organizzazione Orsa non ha disdettato l'Accordo Ferrovie del 1999.

Il Dott. Coscia ribadisce che il settore movimentata una percentuale irrilevante di beni e che, pertanto, non sarebbe meritevole di una apposita regolamentazione. Il delegato espone poi di non comprendere per quale ragione la Commissione, in sede di elaborazione della delibera 13/253, ha fatto riferimento alla disciplina del trasporto merci e, nella proposta di regolamentazione in esame, si è ispirata alla regolamentazione del trasporto ferroviario. Il Dott. Coscia dichiara poi che nella regolamentazione della

Commissione sono state mutate tutte le soluzioni dell'Accordo Ferrovie del 1999, meno che quella relativa alle prestazioni indispensabili. Lo stesso conferma e ribadisce integralmente quanto contenuto nella nota n° 69 del 14 maggio 2015 della Segreteria Generale OR.S.A. Ferrovie che si intende parte integrante della presente audizione.

Il Commissario Montecchi rammenta che in passato erano state le stesse Organizzazioni sindacali a richiedere di svincolare il settore Cargo di Trenitalia dalle regole dell'Accordo Ferrovie perché ritenute troppo restrittive e, comunque, precisa il Commissario, è evidente che il settore del trasporto merci su rotaia presenta affinità tanto con il trasporto ferroviario quanto con il trasporto merci.

Il Dott. Di Giovanni precisa che la Uiltrasporti non ha inteso chiedere l'assoggettamento della Divisione cargo Trenitalia all'ambito di applicazione della disciplina in discussione. Sotto altro profilo rileva che nella prassi del trasporto ferroviario delle merci un ritardo in operativo di 8 ore costituisce la regola e che, pertanto, la configurazione di una durata massima di 8 ore della prima azione potrebbe privare di qualsiasi effetto lo strumento dello sciopero. Di Giovanni chiede inoltre precisazioni in ordine alla formulazione dell'articolo 7, comma 2, della proposta di regolamentazione.

Il Dott. Fusco espone che la disposizione mira ad evitare una situazione di prolungata incertezza circa la pendenza dello sciopero nonostante l'adozione di provvedimenti da parte dell'Autorità di garanzia e/o dell'Autorità precettante.

Il Sig. Pellecchia presumendo che le osservazioni effettuate dalla Fit Cisl con la nota del 21 maggio 2015 prot. 87/2015 non verranno recepite completamente nel testo della regolamentazione, sottolinea comunque che sussiste il rischio che anche con la formulazione contenuta nell'articolo 10, comma 2, della regolamentazione, le aziende possano vanificare lo sciopero variando in gestione operativa le tracce in quanto il PIR (Prospetto Informativo della Rete) al capitolo 4 paragrafo 4.3.4 punto rubricato *"richieste in gestione operativa"* precisa che: *"Le richieste di tracce in gestione operativa (assegnazione di nuove tracce e/o variazioni delle tracce orarie contrattualizzate) sono possibili solo nell'ambito di un contratto già sottoscritto e pienamente efficace ed in coerenza con le linee specificate nel certificato di sicurezza, e debbono essere avanzate dai referenti accreditati dell'IF titolare di contratto presso i referenti accreditati di GI, presenti sul territorio ed individuati inequivocabilmente nel contratto di accesso, rispettando la seguente tempistica:*

- *da 4 giorni solari a 6 ore ante partenza treno, per tracce a "lunga percorrenza";*
- *da 4 giorni solari a 3 ore ante partenza treno per tracce di "breve percorrenza";*
- *in tempo reale in caso di emergenze (comprese quelle di ordine pubblico)".*

Il Sig. Notarnicola chiede di sapere se dopo l'approvazione della proposta di regolamentazione i dipendenti della divisione Cargo dovranno rispettare le prestazioni

indispensabili inserite nella regolamentazione. Il timore, prosegue il delegato, è che il diritto di sciopero possa venir compresso oltre misura, considerate le eccessive prestazioni indispensabili. Il sig. Notarnicola, richiamando la lettera inviata il 13 Maggio dalla FAST Ferrovie, precisa inoltre che i termini della proposta della Commissione Legge 146/90, oltre a contenere le contraddizioni tecniche elencate, più che volti a garantire le merci, già attenzionate dalle O.S. durante le manifestazioni di sciopero quali, prodotti deperibili, energetici, sanitari, animali vivi ed esplosivi e infiammabili, siano finalizzati a salvaguardare la mobilità di prodotti industriali generici, che se pur degni della massima attenzione, non possono essere destinatari di tutele rispetto al diritto a manifestare delle Organizzazioni Sindacali sancito invece dalla Costituzione.

Interviene il Dott. Nespoli il quale espone che se passasse questa regolamentazione ci troveremmo di fronte due diverse discipline e le stesse Organizzazioni sindacali, in fase di attuazione di uno sciopero dovrebbero emanare diverse disposizioni tecniche di attuazione. Il delegato chiede poi di sapere se sussiste rarefazione in caso di sciopero proclamato da soggetti sindacali diversi per il personale di due diverse aziende.

Il Commissario Montecchi precisa che la rarefazione oggettiva sussiste solo se viene interessato lo stesso bacino di utenza e nell'ipotesi descritta dal Dott. Nespoli questo rischio non sussiste.

Alle ore 13:00 non essendoci più altra questione da affrontare il Commissario dichiara conclusa la riunione.

Per la Commissione

Filt-Cgil

Fit-Cisl

UilTrasporti

Ugl Taf

Fast Ferrovie

Orsa