

Roma 13 Maggio 2015

Prot.37/06/SG

Spett.le Commissione di Garanzia

p.c. Sen. Pietro Grasso
Presidente del Senato

On. Laura Boldrini
Presidente della Camera dei Deputati

Commissione VIII (Lavori pubblici,
comunicazioni)
Presidente Altero Matteoli

IX Commissione (Trasporti, poste e
telecomunicazioni)
Presidente Pompeo Michele Meda

p.n. AGENS
ASSTRA
FERCARGO
CONFETRA
Loro Sedi

Oggetto: Delibera di proposta per la regolamentazione del traffico merci del 30 aprile 2015

Si riscontra la proposta richiamata in oggetto per sollevare questioni di metodo, rispetto ai modi e ai tempi della sua emanazione, nonché di merito per i contenuti, evidentemente non in linea con lo spirito e le finalità di quanto normato con la legge 146/1990 novellata dalla legge 83/2000.

Nel metodo rileviamo in primis la scarsa attenzione e la mancanza di rispetto che la spettabile Commissione in indirizzo ha riservato alla posizione e agli sforzi fatti complessivamente dal Sindacato per regolare un settore, quello - appunto - del trasporto merci che palesemente, al di là degli arzigogoli letterari utilizzati in merito, non rientra affatto tra quelli da salvaguardare con servizi indispensabili durante le astensioni dal lavoro per garantire i diritti della persona, facendo presente che il trasporto di alcune tipologie di merci, compreso quello di animali vivi, era già tutelato dalle regole attuali.

Inoltre, ci corre l'obbligo di far notare che proprio grazie all'avanzato processo di liberalizzazione del settore, quindi alla caduta del sistema monopolistico, aumentando le possibilità di utilizzare diversi operatori concorrenti fra loro cade la necessità di normare lo sciopero quando questo interessa una sola impresa ferroviaria. Sarebbe stato comprensibile, piuttosto, prendere in esame la fattispecie di sciopero generale o dell'intero settore che interessi tutto il traffico merci su rotaia al fine di garantire quanto la stessa legge chiaramente perimetra nel trasporto di merci da garantire in caso di sciopero .

Definire unilaterale, senza dare alcun giudizio di merito, la proposta del 2010 trasmessa dal Sindacato unitariamente, significa non aver voluto o saputo apprezzare come le Organizzazioni dei lavoratori, con tale atto, abbiano dato la disponibilità a ridurre considerevolmente il proprio diritto a manifestare, in ragione di esigenze produttive delle singole aziende che, pur di valore indiscutibilmente rilevante sul piano sociale, non possono essere destinatarie esclusive delle norme di legge sulla regolamentazione dello sciopero.

Ancora discutibile consideriamo l'assenza di rilievo dato dalla Commissione al diverso ruolo svolto dal Sindacato che, pur latore di una proposta organica, ha accettato lo stesso di avviare costruttivamente il confronto con le associazioni del trasporto sulla problematica, rispetto a quello invece sviluppato dalle stesse Associazioni delle imprese nel corso del contraddittorio teso soltanto a dilazionare, con posizioni inaccettabili, i tempi della discussione; forse, ma speriamo di sbagliarci, in attesa di un intervento autoritario della Commissione di Garanzia che puntualmente si sta realizzando e che a nostro giudizio è quanto mai grave e inopportuno, sia per le ragioni appena espresse che per quelle che seguono.

Criticabili nel merito, a giudizio della FAST CONF.SAL, sono da considerare anche i concetti espressi nella nota di proposta, alcuni dei quali sono poco comprensibili e in alcuni passaggi in palese contraddizione tra loro. Resta per noi incomprensibile come si possa affermare nell'articolo 1 della proposta di regolamentazione che *"la presente Regolamentazione si applica alle astensioni collettive delle prestazioni, a fini di protesta o di rivendicazione di categoria, del personale dipendente delle imprese di trasporto merci su rotaia, estranee all'ambito di applicazione dell'Accordo collettivo relativo al Gruppo Ferrovie dello Stato del 23 novembre 1999, che effettuano servizi di trasporto aventi ad oggetto energie, prodotti energetici, risorse naturali, beni di prima necessità e merci pericolose"* per poi dare regole congruamente limitanti agli scioperi sul trasporto merci nel suo complesso, considerato che all'art. 10 si ribadisce l'elenco dei servizi da garantire nel loro insieme che, ripetiamo, potrebbero essere i soli treni merci riconducibili a quanto disciplinato dalla Legge 146/1990 così come modificata dalla legge 83/2000. Essi, lo ricordiamo prima a noi stessi, sono già salvaguardati nella regolamentazione del 1999 richiamata in precedenza, durante le azioni attuali di protesta sindacale.

Non si comprende anche come si sia voluto replicare, per disciplinare il trasporto merci, parte dell'accordo sul trasporto viaggiatori introducendo, a titolo esemplificativo, concetti quali la rarefazione, i periodi di franchigia assolutamente inutili e fuori luogo e comprendere pure in esse periodi temporali nei quali, per ragioni ovvie, il traffico merci è assolutamente inesistente, com'è facilmente riscontrabile dagli accordi sindacali che normano la chiusura collettiva.

Nei fatti il tutto ci sembra costituire un tentativo non legittimo di creare una sorta di contemperazione tra la possibilità del Sindacato di manifestare dissenso, che è una fattispecie costituzionalmente affermata, e le esigenze produttive dell'industria nel suo complesso. Fattispecie, quest'ultima che sicuramente costituisce una questione di relevantissima importanza ma che non trova conforto sul piano costituzionale, né può essere ricompresa tra i diritti della persona da salvaguardare; tantomeno ci sembra rientri nelle peculiarità della spettabile commissione.

In attesa di riscontro e disponibili a un confronto che non riteniamo ancora chiuso, inviamo

Distinti saluti



Il Segretario Generale
Pietro Serbassi