

REPUBBLICA ITALIANA

IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

Tribunale di Roma

SEZIONE LAVORO

Il Tribunale, nella persona del giudice designato Dott.ssa ALFONSINA BELLINI, all'udienza del 12.11.2026 ha pronunciato la seguente sentenza

SENTENZA

nella causa lavoro di I grado iscritta al N. 41394 R.G. 2025 promossa da:

C.U.B. CONFEDERAZIONE UNITARIA DI BASE- TRASPORTI

SGB SINDACATO GENERALE DI BASE

ASSEMBLEA NAZIONALE PdM-PdB - associazione autoorganizzata con finalità sindacali di macchinisti e capitreno delle società italiane del trasporto ferroviario

Rappresentati e difesi dall' avv. GIUSEPPE MARZIALE e dall' avv. PATRIZIA TODARO con elezione di domicilio in indirizzo telematico

Contro

COMMISSIONE DI GARANZIA per l' attuazione della legge sullo sciopero nei Servizi Pubblici Essenziali rappresentata e difesa dall' Avvocatura generale dello Stato, elettivamente domiciliata in Roma via dei Portoghesi 12

SVOLGIMENTO DEL PROCESSO

Con ricorso n. Rg 41394/2025, CUB CONFEDERAZIONE UNITARIA DI BASE- TRASPORTI, SGB SINDACATO GENERALE DI BASE e ASSEMBLEA Nazionale PdM- PdB convenivano in giudizio la COMMISSIONE DI GARANZIA per l' attuazione della legge sullo Sciopero nei Servizi Pubblici Essenziali chiedendo al giudice adito di accogliere le seguenti conclusioni:

a) accertare e dichiarare la legittimità dell'indizione dello sciopero di 24 ore del comparto ferroviario proclamato da CUB Trasporti, da SGB e da Assemblea Nazionale PdM-PdB, per i giorni 12/13 ottobre 2024;

a) accertare e dichiarare l'illegittimità e/o inefficacia e/o nullità e/o annullabilità, della delibera n°25/121 del 15 aprile/13 maggio 2025 della Commissione di Garanzia per l'Attuazione della Legge sullo Sciopero nei Servizi Pubblici Essenziali ex legge 146/1990 modificata dalla legge 83/2000;
b) per l'effetto, dichiarare l'illegittimità della sanzione di euro 2.500,00 comminata in danno delle associazioni sindacali ricorrenti;
c) ordinare alla Commissione di Garanzia di comunicare al Gruppo Ferrovie dello Stato s.p.a. nonché alle società Trenitalia, Rete Ferroviaria Italiana e Mercitalia Rail nonché all'I.N.P.S., la parte dispositiva della emananda sentenza;
d) vittoria di onorari e spese di giudizio.

Esponeva CUB Trasporti di essere organizzazione nazionale aderente alla Confederazione sindacale C.U.B. Confederazione Unitaria di base e che la Commissione di Garanzia, nella delibera n. 25/121 del 15 aprile/13 maggio 2025 aveva ritenuto violata la normativa della " *rarefazione oggettiva* " sia in occasione dello sciopero indetto il 10 e 25 settembre per il 9 novembre da altre organizzazioni del solo personale dipendente della spa Rete ferroviaria Italiana del settore " manutenzione Infrastruttura " e sia dello sciopero del personale del Trasporto Pubblico locale indetto da altra organizzazione sindacale per il 5 ottobre 2024; che a seguito di tale indicazione della Commissione di Garanzia, le tre organizzazioni ricorrenti comunicavano formalmente l' esclusione dallo sciopero nazionale del 12 e 13 ottobre 2024 delle Aziende del Trasporto Pubblico Locale e per le aziende ferroviarie, l' esclusione del personale del settore delle manutenzioni; che il 4 ottobre la spa Gruppo Ferrovie dello Stato comunicava, sulla base di quanto riportato nella delibera della Commissione impugnata, che " *pur essendo prevista l'esclusione del settore manutenzione infrastruttura, stante il nesso di strumentalità tecnica e organizzativa di tale settore rispetto alla circolazione dei treni, le astensioni impattano sul medesimo bacino di utenza incidendo, quindi, sul diritto alla circolazione delle persone a distanza di soli 3 giorni*".; che senza alcuna istruttoria né contraddittorio, il 7 ottobre 2024 la Commissione di Garanzia inviava alle organizzazioni sindacali ricorrenti, una seconda indicazione immediata ex art. 13 legge n°146/70 e modifiche, con la quale eccepiva la violazione della cd. "regola della rarefazione oggettiva" di cui all'art.2 secondo comma, legge n°146/1990; che le organizzazioni CUB Trasporti e SGB e l'associazione PdM-PdB, il 7.10.2024 riscontravano la seconda indicazione, non revocavano lo sciopero del 12/13 ottobre 2024 e, richiamando quanto verificatosi nei sei scioperi del settore Manutenzione Infrastrutture RFI precedenti, specificavano all'attenzione della Commissione di Garanzia che: " *l'assenza di*

impatto sulla circolazione treni degli scioperi RFI Manutenzione Infrastuttura è attestata dal fatto che, nonostante l'alta partecipazione ai richiamati 5 su 6 scioperi del settore Manutenzione di RFI, non si è registrata alcuna soppressione di treni ad essa riferibile" ed inoltre che " *le stesse Ferrovie dello Stato, peraltro, non hanno mai dato riscontro al pubblico degli utenti circa gli scioperi indetti per il settore della Manutenzione, né lo stanno facendo adesso per il 9 ottobre*"; che nessuna circostanza, né statistica né di altra natura o contenuto, era stata rinvenuta nella comunicazione della società del 7 ottobre 2024, alla quale le organizzazioni ricorrente avevano potuto avere accesso; che, pertanto, la posizione assunta dalla Commissione, pur a fronte di espressa e motivata argomentazione contraria dei tre sindacati, era stata assunta sulla base della sola, unilaterale, dichiarazione della società datrice di lavoro dei dipendenti interessati dallo sciopero; che non risultava assunta nessuna iniziativa da parte della Commissione di Garanzia a carico delle società operanti i servizi di trasporto ferroviario del gruppo Ferrovie dello Stato (Trenitalia, Rete Ferroviaria Italiana, Mercitalia Rail), per la violazione della prescrizione dell'art.2, comma 6, legge n°146/1990, in relazione alla omessa comunicazione all'utenza dello sciopero indetto dalle associazioni ricorrenti; che lo sciopero del solo personale viaggiante ferroviario dalle ore 21 del 12 ottobre alle ore 21 del 13 ottobre 2024 si era tenuto e la Commissione di Garanzia in data 18 febbraio 2025 aveva avviato la procedura di infrazione a carico delle tre associazioni ricorrenti , conclusasi con la delibera n°25/121 del 15 aprile/13 maggio 2025 di irrogazione della sanzione, qui impugnata .

Tanto premesso in fatto, le sigle ricorrenti argomentavano in ordine alla nozione di servizio pubblico essenziale ed al principio di " rarefazione oggettiva ", richiamando anche l' Accordo Nazionale del Settore ferroviario. Contestavano la sovrapposizione contenuta nel provvedimento qui impugnato, fra servizio pubblico essenziale e prestazione indispensabile, facendo rilevare che la attività di Manutenzione, gestita direttamente o indirettamente da Rete Ferroviaria Italiana s.p.a., si suddivide in due settori ben distinti:

a) Manutenzione Infrastruttura (in sostanza i cantieri di lavoro sulla linea e i cantieri nelle stazioni, programmati per interventi infrastrutturali non connessi ad emergenze, guasti o disservizi);

b) Manutenzione Rotabili (in sostanza le attività su locomotori e carrozze di manutenzione periodica programmata e di riparazione in caso di guasto).

In ogni caso, contestavano l' impatto dello sciopero nelle lavorazioni di manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria sulla mobilità (circolazione treni) e facevano rilevare che " *l'assenza di impatto sulla circolazione treni degli*

scioperi RFI Manutenzione Infrastruttura è attestata dal fatto che, nonostante l'alta partecipazione ai richiamati 5 su 6 scioperi del settore Manutenzione di RFI, non si è registrata alcuna soppressione di treni ad essa riferibile" ed inoltre che " le stesse Ferrovie dello Stato, peraltro, non hanno mai dato riscontro al pubblico degli utenti circa gli scioperi indetti per il settore della Manutenzione, né lo stanno facendo adesso per il 9 ottobre".

Precisavano, inoltre, che nel processo di circolazione treni non era previsto l' intervento della struttura " manutenzione RFI "; che quest' ultima interveniva solo in caso di manifestazione di un evento " anomalo " ovvero di guasto e che il processo " manutenzione infrastruttura " operava in sicurezza solo in assenza di " circolazione terni ".

Si costituiva in giudizio la Commissione di Garanzia che contestava quanto *ex adverso* dedotto e chiedeva il rigetto del ricorso con il favore delle spese.

La Commissione contestava l' avversa impostazione facendo rilevare che l'attività di manutenzione era strettamente collegata con la sicurezza della circolazione dei treni; che, pertanto, a nulla rilevava la eventuale mancata soppressione dei treni per effetto dello sciopero, rilevando solo una situazione di sicurezza della circolazione. Contestava il richiamo al principio della rarefazione oggettiva, precisando in ogni caso che l'operatività del principio di rarefazione prescinde dall'attitudine del singolo sciopero a minare la regolarità del servizio.

Il giudice, alla odierna udienza, all' esito del deposito di note autorizzate, decideva con sentenza contestuale.

MOTIVI DELLA DECISIONE

Il ricorso è fondato e merita accoglimento per le ragioni di seguito esposte da ritenersi assorbenti di ogni altra questione.

La presente controversia ha ad oggetto la delibera n°25/121 del 15 aprile/13 maggio 2025 di irrogazione di sanzioni per asserita violazione della normativa disciplinante lo sciopero nei servizi pubblici essenziali.

Le parti ricorrenti hanno impugnato la sanzione che è stata disposta dalla Commissione di Garanzia in ragione della circostanza che in occasione dello sciopero del solo personale viaggiante ferroviario dalle ore 21 del 12 ottobre 2024 alle ore 21 del 13 ottobre, sarebbe stata violata la normativa della cd. "rarefazione oggettiva".

Risulta, infatti che la Commissione di Garanzia segnalava la violazione della regola della cd. "rarefazione oggettiva " a motivo sia dello sciopero indetto il 10 e 25 settembre per il 9 novembre da altre organizzazioni del solo personale dipendente della s.p.a. Rete Ferroviaria Italiana del settore "Manutenzione Infrastruttura " e sia dello sciopero del personale del Trasporto Pubblico Locale indetto da altra organizzazione sindacale per il 5 ottobre 2024.

Le organizzazioni CUB Trasporti e SGB e l'associazione PdM-PdB, il 7.10.2024 davano atto che " *l'assenza di impatto sulla circolazione treni degli scioperi RFI Manutenzione Infrastuttura è attestata dal fatto che, nonostante l'alta partecipazione ai richiamati 5 su 6 scioperi del settore Manutenzione di RFI, non si è registrata alcuna soppressione di treni ad essa riferibile*" ed inoltre che " *le stesse Ferrovie dello Stato, peraltro, non hanno mai dato riscontro al pubblico degli utenti circa gli scioperi indetti per il settore della Manutenzione, né lo stanno facendo adesso per il 9 ottobre*".

Tali circostanza non sono state contestate dalla Commissione convenuta.

Tutto ciò premesso, in giudizio si controverte sul perimetro da riconoscere al principio della cd. "rarefazione oggettiva", introdotto dalla legge n°83 del 2000, al fine di evitare che, per effetto di scioperi proclamati in successione da soggetti sindacali diversi e che incidono sullo stesso servizio finale sia oggettivamente compromessa la continuità dei servizi pubblici di cui all'art. 1 della legge n°146.

Secondo l' articolo 1, comma 1, della legge 146/1990, "*Ai fini della presente legge sono considerati servizi pubblici essenziali, indipendentemente dalla natura giuridica del rapporto di lavoro, anche se svolti in regime di concessione o mediante convenzione, quelli volti a garantire il godimento dei diritti della persona, costituzionalmente tutelati, alla vita, alla salute, alla libertà ed alla sicurezza, alla libertà di circolazione, all'assistenza e previdenza sociale, all'istruzione ed alla libertà di comunicazione*".

Secondo l' impostazione seguita dalla Commissione di Garanzia, Analizzando il servizio di manutenzione infrastrutture ci si accorge immediatamente che l'attività medesima ricade nell'ambito di applicazione della legge 146 del 1990, non già perché connessa alla libertà di circolazione, bensì, in quanto funzionale al soddisfacimento del diritto costituzionalmente rilevante di sicurezza (precisamente, del diritto alla circolazione in condizioni di sicurezza) e, quindi, in ultima analisi, dei diritti alla vita ed alla salute dei cittadini che la legge espressamente contempla, ai fini del contemperamento con l'esercizio del diritto di sciopero, di rango parimenti costituzionale. L'attività di manutenzione infrastrutture (sia essa programmata, urgente o predittiva) è collegata, quindi,

all’esercizio del traporto passeggeri ma è funzionale, innanzitutto , al soddisfacimento delle esigenze di sicurezza della circolazione.

Osserva il giudice che, come correttamente fatto rilevare dalla parte ricorrente, la Commissione non ha chiarito perché e in quali termini vi sarebbe, addirittura un rischio per la pubblica incolumità tra circolazione dei treni e manutenzioni ordinarie pianificate.

Premesso che la manutenzione straordinaria è sempre esclusa da scioperi di qualsivoglia tipologia, giova ricordare che il diritto di sciopero è previsto e garantito dalla nostra Costituzione; tale diritto, pertanto, può essere soggetto a limitazioni solo in casi particolari e con motivazioni puntuali da cui sia possibile ricostruire le ragioni che hanno indotto a ritenere prevalente la salvaguardia di altri diritti o interessi pubblici.

Orbene, nel caso in esame, le parti ricorrenti hanno richiamato una relazione tecnica, depositata in atti (v. doc. 37 del ricorso) tratta dal Piano descrittivo delle lavorazioni di manutenzione infrastruttura redatto da RFI. Da tale relazione emerge , come evidenziato dalle parti ricorrenti, che nel processo “ circolazione treni “ non è previsto l’ intervento della struttura “ manutenzione RFI “; questa interviene su richiesta solo in caso di manifestazione di un evento anomalo o di un guasto. Pertanto, il processo “ manutenzione infrastruttura “ opera solo in assenza di “ circolazione treni “ .

Da ciò consegue che , in mancanza di altri specifici elementi, il settore manutenzione infrastrutture non è strettamente e direttamente collegato alla sicurezza della circolazione.

Pertanto, la sanzione qui impugnata va dichiarata illegittima perché in contrasto con i principi costituzionali posti a tutela del diritto di sciopero e perché basata su una interpretazione troppo estensiva delle ipotesi di divieto della normativa in materia di scioperi nei trasporti ferroviari.

Da ciò consegue che va accertata e dichiarata la legittimità dell'indizione dello sciopero di 24 ore del comparto ferroviario proclamato da CUB Trasporti, da SGB e da Assemblea Nazionale PdM-PdB, per i giorni 12/13 ottobre 2024;

va accertata e dichiarata l’ inefficacia della delibera n°25/121 del 15 aprile/13 maggio 2025 della Commissione di Garanzia per l'Attuazione della Legge sullo Sciopero nei Servizi Pubblici Essenziali e per l'effetto, dichiarata l’illegittimità della sanzione di euro 2.500,00 comminata in danno delle associazioni sindacali ricorrenti.

Va respinta la domanda di cui al punto d) rilevato che trattasi di soggetti estranei al giudizio e non sono state chiarite le ragioni della domanda.

Le spese di lite seguono la soccombenza.

P.Q.M.

Ogni altra istanza respinta,accerta e dichiara la legittimità dell'indizione dello sciopero di 24 ore del comparto ferroviario proclamato da CUB Trasporti, da SGB e da Assemblea Nazionale PdM-PdB, per i giorni 12/13 ottobre 2024;

accerta e dichiara l' inefficacia della delibera n°25/121 del 15 aprile/13 maggio 2025 della Commissione di Garanzia per l'Attuazione della Legge sullo Sciopero nei Servizi Pubblici Essenziali e per l'effetto, dichiara l'illegittimità della sanzione di euro 2.500,00 comminata in danno delle associazioni sindacali ricorrenti.

Condanna la Commissione di Garanzia dell'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali alla refusione, in favore del sindacato ricorrente, delle spese di lite liquidate in complessivi euro 2.900,00 oltre spese generali e accessori di legge.

Roma, 12.11.2026 La Giudice

Dott.ssa Alfonsina Bellini