



Segreterie Nazionali

Roma, 26 giugno 2019

Spett.li:

AITE info@aite.org

AGENS agens@fbnetpec.it

AITI segretario@associazionetraslocatori.it

ANAV info@anav.it

ANCP segreteriadirezione@cncl.net

ANEF segreteria@anef.it

ANGOPi info@angopi.eu

ANIASA aniasa@aniasa.it

ANITA anita@anita.it

ANSEP UNITAM info@ansepunitam.it

ASSAEREO assaereo@assaereo.it

ASSAEROPORTI segreteria@assaeroporti.net

ASSARMATORI presidenza@assarmatori.eu

ASSITERMINAL info@assiterminal.it

ASSOESPRESSI info.assoespressi@alas.it

ASSOFERR segreteria@assoferr.it

ASSOHANDLERS associazione@assohandlers.it

ASSOLOGISTICA roma@assologistica.it

ASSOPORTI info@assoporti.it

ASSORIMORCHIATORI segreteria@assorimorchiatori.it

ASSTRA presidenza@asstra.it

ASSTRI info@astrifondopensione.it

CLAAI claaiazionale@tiscali.it

CONFARTIGIANATO TRASPORTI trasporti@confartigianato.it

CONFETRA confetra@confetra.com

CONFINDUSTRIA confindustria@pec.confindustria.it

CONFITARMA confitarma@pec.it

CONFTRASPORTO	segreroma@conftrasporto.it
FAI	segreroma@conftrasporto.it
FAIRO	Info.fairo@tiscali.it
FEDARLINEA	fedarlinea@pec.it
FEDERAGENTI	federagenti@pec.federagenti.it
FEDERCATERING	federturismo@pec.federturismo.it
FEDERIMORCHIATORI	segreteria@federimorchiatori.it
FEDERLAVORO E SERVIZI – CGI	lavoro@confcooperative.it
FEDERPILOTI	mail@fedepiloti.it
FEDERRETI	federreti@federreti.it
FEDERTRASLOCHI	segreroma@conftrasporto.it
FEDERTRASPORTO	federtrasporto@federtrasporto.it
FEDESPEDI	fedespedi@fedespedi.it
FEDIT	segreteria@fedit.it
FENIOF	feniof@feniof.it
FERCARGO	associazionefercarg@pec.it
FIAP – L	info@accap.it
FIAP - M	info@fiapautotrasporti.it
FISE ACAP	acap@associazionea-cap.org
FISE ASSOAMBIENTE	assoambiente@assoambiente.org
FISE UNIPOINT	m.forte@fise.org
FITA CNA	presidenza@cna.it
LEGACOOOP Servizi	segreteria@produzione-servizi.coop
PRODUZIONE E SERV.LA.-ACGI	servizi@agci.it
SNA – CASA	nazionale@casartigiani.org
STRADEANAS	anas@postacert.stradeanas.it
TRASPORTOUNITO FIAP UNIMPRESA	info@fiapautotrasporti.it
UNASCA	unasca@unasca.it
UNITAI	segreroma@conftrasporto.it

Presidenza del Consiglio dei Ministri

Ministero dell'Interno

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali

Commissione di Garanzia dell'Attuazione della Legge sugli Scioperi
nei Servizi Pubblici essenziali

Osservatorio Nazionale dei Conflitti nei Trasporti
e p.c. Comando Generale delle Capitanerie di Porto
ENAC

Prot. n. 144/2019/SU/SGU/ne

Oggetto: Proclamazione Sciopero Nazionale dei Trasporti del 24 luglio 2019 – prima azione

Proclamazione Sciopero Nazionale Trasporto Aereo per il 26 luglio 2019 (escluso ENAV)– prima azione

Le Federazioni dei trasporti Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uilt-Uil, ritengono che sia arrivato il momento, a oltre un anno dall'avvio di questa legislatura, di rappresentare al Ministro dei Trasporti e, conseguentemente al Governo, le criticità che si addensano nei vari segmenti del settore dei trasporti che, oltre a penalizzare il Paese rendendolo meno competitivo degli altri Paesi europei, stanno determinando una perdita di efficienza del sistema produttivo italiano e stanno compromettendo il futuro delle lavoratrici e dei lavoratori del settore con il rischio di ulteriori perdite di posti di lavoro qualora non si intervenisse rapidamente.

Il clima di rancore che si registra, ben rappresentato nel 52° Rapporto del Censis, tratteggia, inoltre, un Paese in declino, con un Sud sempre più arretrato rispetto al centro-nord e un Centro-Nord che incontra sempre più difficoltà a mantenere i livelli occupazionali e di reddito necessari a garantire stabilità, crescita e, soprattutto, oltre a non far intravedere prospettive di miglioramento per il futuro. Un Paese in cui la caduta di quei valori di solidarietà e di unione nazionale che hanno dato forza e spinta alla crescita dal dopoguerra in poi rischia di compromettere la una indispensabile ripresa dopo più di un decennio di crisi.

Senza scelte coerenti rispetto al sistema complessivo di trasporto, delle infrastrutture che lo caratterizzano, esistenti e da programmare, e soprattutto senza scelte in materia di regole necessarie al corretto funzionamento della mobilità di persone e di merci, non sarà possibile rendere strutturale il tanto auspicato aumento della produttività nel Paese, che incide direttamente sulla crescita del Pil, né la sua capacità competitiva, a vantaggio di nuova occupazione stabile e di qualità.

Al fine di garantire dei corretti e produttivi processi gestionali, il rispetto dei piani di adeguamento e gli standard di sicurezza della rete viaria nazionale pubblica, tra le scelte da operare, orientate anche allo sviluppo del trasporto multimodale, vi è la corretta configurazione da assicurare ad Anas, rispetto alla quale è stata ipotizzata una arbitraria fuoriuscita dal perimetro del Gruppo FS.

Infrastrutture

Quando collegate ed interconnesse fra loro e ai territori, agli Stati limitrofi, le infrastrutture dei trasporti sono il principale moltiplicatore del benessere economico e del progresso sociale di un Paese. La competitività delle imprese, il bisogno di mobilità dei lavoratori e dei cittadini, l'economia in generale, richiedono che tutte queste esigenze siano incluse ed integrate in un unico sistema logistico dei trasporti e delle infrastrutture, articolato e declinato nei territori e governato attraverso logiche di interconnessione e di intermodalità.

Il problema infrastrutturale è innanzitutto una questione di visione di insieme in un orizzonte temporale che vada ben oltre quello di una legislatura. Questa visione di insieme non ci appare delineata nelle volontà di questo Governo nemmeno dai recenti provvedimenti varati (Strategia Italia e Investitalia) che mettono in capo al Presidente del Consiglio le realizzazioni infrastrutturali del Paese allo scopo di semplificarne i lavori.

Abbiamo bisogno delle grandi opere per costruire corridoi europei funzionanti, efficienti ed efficaci, necessari all'Italia quanto le opere di adeguamento ed ammodernamento di collegamento al resto del Paese di tutti i territori, anche di quelli più periferici. Questo è necessario per sostenere le imprese manifatturiere,

l'industria, i servizi, e il turismo, su cui il Governo con giusta veduta fa tanto affidamento, per risollevarne interi territori depressi che tuttavia conservano patrimoni artistici, paesaggistici e culturali unici al mondo.

Politica dei Trasporti

La qualità del sistema dei trasporti determina la competitività di un territorio. Lo dimostrano i dati e l'esperienza. Un territorio che è in grado di offrire una modalità di spostamento di persone e merce rapida ed efficiente, attira investimenti economici e talenti.

Continuare a considerare il trasporto un elemento di spesa pubblica e non un investimento significa non aver colto questo legame. Risorse ed investimenti importanti e stabili per avere mezzi di trasporto di qualità e compatibili sul piano della tutela ambientale sono una condizione imprescindibile. Realizzare ciò significherebbe anche far ripartire un settore industriale italiano fortemente in difficoltà, senza contare che garantirebbe, in maniera efficace, oltre al diritto alla mobilità, il diritto allo studio, il diritto al lavoro e il diritto alla salute.

Abbiamo inoltre bisogno di un modello industriale del settore che superi il nanismo di impresa, che è sempre di più un elemento frenante del sistema, compiendo scelte che favoriscano le aggregazioni attorno a grandi soggetti industriali che possano, assieme alle medie e piccole imprese, rafforzare la fragile ossatura del sistema. Questo significa orientare coerentemente le scelte delle grandi imprese pubbliche e dei decisori istituzionali.

Regole

Il progetto complessivo di infrastrutture e trasporti del Paese deve essere accompagnato da regole chiare e trasparenti, che impediscano la concorrenza al ribasso tra le imprese e che diano priorità alla sicurezza, alla regolarità e alla tutela ambientale.

Le distorsioni e le opacità sono un elemento frenante del sistema ed eliminarle non è solo un interesse del Sindacato ma del Paese. Il dumping contrattuale è parte di questa distorsione e va combattuto a partire dalla corretta certificazione della rappresentanza che consenta di individuare i soggetti che hanno la titolarità a sottoscrivere contratti e, con essi, a individuare gli ambiti di applicazione degli stessi.

È necessario affiancare alla contrattazione collettiva tra le parti sociali realmente rappresentative, strumenti di controllo e norme che impediscano l'illegalità, l'evasione fiscale e il lavoro nero, di cui si alimenta l'opacità di questo settore.

Occorre definire un nuovo sistema di regole universali per i lavoratori adeguate alle evoluzioni che stiamo vivendo. Regole che devono essere rispettate da tutti coloro che decidono di investire in Italia sapendo che il settore dei trasporti, a differenza di quello della produzione, non può essere delocalizzato.

Per far questo è necessario però agire contestualmente anche su tutti quegli aspetti connessi con la burocrazia, i tempi della giustizia, il sistema fiscale, e cioè su quegli aspetti che oggi rendono molto difficile il "fare impresa" in Italia, che nel rapporto "Doing business" pubblicato dalla Banca Mondiale, su 190 Paesi, nel 2018 si è piazzata al 51 posto perdendone 5 rispetto all'anno precedente.

Siamo di fronte infine al rischio di creazione di oligopoli nel sistema del trasporto delle merci. Si pensi ad esempio al tema delle grandi alleanze navali nel settore containers e al contestuale processo di penetrazione delle stesse nel campo della filiera dei porti e della logistica che rischia di creare una dannosa concentrazione di potere economico. Nei prossimi mesi la UE sarà chiamata a discutere la proroga delle norme che hanno consentito la creazione di queste alleanze (block exemption), sulle quali crediamo che il Governo italiano debba far sentire la propria voce.

Il Confronto

In uno Stato che voglia dirsi moderno, la politica non può essere autoreferenziale immaginando di rappresentare in sé ogni segmento di una realtà complessa. In particolare questo vale ancora di più in settore articolato come quello dei Trasporti in cui i processi non possono essere governati senza il coinvolgimento dei lavoratori. Il sindacato confederale italiano rappresenta, per numero di iscritti e natura politica, l'unico soggetto in grado di coniugare l'azione di tutela e rappresentanza dei lavoratori con gli interessi generali del Paese.

In questi mesi non abbiamo avuto, nonostante le numerose sollecitazioni, nessun avvio di interlocuzione strutturata ed organizzata se si escludono gli sporadici incontri per la gestione delle singole crisi.

È un fatto inedito che deve essere superato.

Si parta dalle questioni che abbiamo posto in questo Documento. Si parta anche dalle esperienze passate che non possono essere considerate aprioristicamente negative.

Connettere l'Italia, è stato il frutto di un lavoro collegiale che ha visto il coinvolgimento ed il confronto di tutti i corpi sociali e delle loro rappresentanze, che si sono sforzate di ragionare non solo in termini di attualità ma anche di anni e decenni, superando gli interessi di parte, così come le opere infrastrutturali e i servizi pubblici essenziali richiedono.

A partire da qui si può aprire un confronto punto per punto, per attivare rapidamente migliorando i progetti delineati e per sottoscrivere un "Patto per i trasporti" che parta dall'aggiornamento Piano Generale dei Trasporti e della Logistica e che tenga conto delle esigenze di mobilità di persone e merci. Ne ha bisogno il Paese e ne hanno bisogno i lavoratori dei Trasporti che rivendicano il diritto ad un lavoro di qualità.

Diritto di Sciopero

Da tempo si registrano attacchi su diversi piani al diritto di sciopero.

Siamo di fronte ad una evidente asimmetria nella applicazione della norma che vincola, da un lato, in maniera sempre più stringente l'azione del sindacato, in particolare quello confederale, dall'altro lasciando ampi spazi di manovra ad atti unilaterali da parte delle Aziende. Quello che infine appare ancora più assurdo è che tali condizioni hanno comunque consentito il proliferare di azioni di sciopero di sigle sindacali, scarsamente rappresentative il cui unico obiettivo è, attraverso la saturazione del calendario, limitare ulteriormente la possibilità dei sindacati confederali di effettuare azioni di sciopero e conseguentemente acquisire maggiori consensi.

La soluzione rimane l'applicazione degli accordi interconfederali che stabiliscono le modalità di misurazione della rappresentanza che, fino a oggi, sono stati disattesi. Sono l'unico strumento in grado di dare dignità al diritto di sciopero attraverso un collegamento tra le modalità di esercizio dello stesso e la rappresentatività delle sigle proclamanti nel rispetto delle prerogative costituzionali e legali in merito alla titolarità dello sciopero stesso.

Sarebbe utile che la politica abbandonasse l'idea di autosufficienza sulla materia, che non ha nel corso di questi anni prodotto nulla di positivo per il Paese, chiamando le organizzazioni confederali ad una riflessione comune.

Sicurezza

Nei trasporti, come nel mondo del lavoro più in generale si è riscontrato un preoccupante rialzo del dato infortunistico in questi ultimi anni con un aumento di morti bianche. Le denunce di infortunio nel 2017 sono state 635.433 (+0,9%) di queste 1.133 con esito mortale (+10,1%), interessando tutte le attività. I settori più colpiti appaiono quelli legati alla logistica ed autotrasporto, in particolare delle merci, nelle realtà dove la frammentazione è più estesa, così come la concorrenza selvaggia a partire dalle cooperative spurie, da una frammentazione sempre più crescente delle filiere produttive insieme a quella da rischi da interferenza che

si moltiplicano in modo esponenziale a causa di questa divisione del lavoro e di appalti scarsamente controllati dai committenti.

Inoltre, per i trasporti non bisogna dimenticare che ancora manca la disciplina di coordinamento della disciplina generale (d.lgs. 81/08) con le attività lavorative a bordo delle navi (d.lgs. 271/99) così come in ambito portuale (d.lgs. 272/99), nonché l'armonizzazione delle disposizioni tecniche con la disciplina del trasporto ferroviario, contenuta nella legge 191/74. In altri settori va ricordata la necessità di perfezionamento della normativa già esistente, avendo presente che nell'ambito stradale è necessario salvaguardare la sicurezza per tutti i lavoratori che a vario titolo vi operano, e che nel settore aeroportuale va perseguito l'obiettivo di includere anche i naviganti del trasporto aereo tra i destinatari di un'assicurazione pubblica che li tuteli in caso di infortunio sul lavoro.

Alla luce di quanto sopra sintetizzato che rappresenta premessa generale del documento approvato dagli esecutivi nazionali di Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uilt-Uil, che si allega alla presente proclamazione, considerata la natura prettamente politica delle motivazioni, che esentano le scriventi dall'effettuare le procedure di raffreddamento e conciliazione, con la presente,

Le Federazioni dei trasporti Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uilt-Uil
proclamano la prima azione di Sciopero Nazionale
di tutte le lavoratrici e i lavoratori dei trasporti
per il giorno 24 luglio 2019.

Di seguito indicazioni e articolazioni generali per settore dello sciopero per la giornata del 24 luglio 2019:

PER IL SETTORE AUTONOLEGGIO CON CONDUCENTE

Addetti di esercizio: 4 ore dalle ore 10.00 alle ore 14.00

Restante personale non direttamente connesso alla mobilità delle persone: ultime quattro ore del turno

Servizio Scuolabus con affidamento pubblico

Dovrà comunque essere garantito il trasporto domicilio istituto scolastico degli scolari e degli studenti per almeno il 50% della prestazione, intendendosi in alternativa come servizio di andata o ritorno dall'istituto scolastico, anche in questo caso l'articolazione verrà precisata al livello locale/aziendale. Quanto sopra nel rispetto della specifica disciplina di esercizio del diritto di sciopero, applicata nel segmento di attività (Accordo Collettivo Nazionale in materia di norme di garanzia del funzionamento dei servizi pubblici essenziali nell'ambito del comparto Regioni – Autonomie Locali Personale non dirigenziale sottoscritto in data 19 settembre 2002, valutato idoneo dalla Commissione di garanzia con Deliberazione 02/181 del 25.09.2002, pubblicato in G.U. n. 256 del 31.10.2002) e degli orientamenti consolidati dall'Autorità.

Il trasporto disabili viene comunque garantito intera prestazione ordinaria al 100 %.

PER IL SETTORE TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Trasporto Urbano

Addetti di esercizio (Autobus, tram, metropolitane, ec...): 4 ore con modalità da comunicare a livello locale nel rispetto delle fasce di garanzia aziendali.

Personale connesso e funzionale al servizio di mobilità delle persone (biglietterie, attività accessorie di manutenzione, ecc.): 4 ore con la medesima articolazione degli addetti di esercizio da comunicare a livello locale nel rispetto delle fasce di garanzia aziendali

Restante personale non direttamente connesso alla mobilità delle persone: ultime quattro ore del turno

Trasporto Extraurbano

Addetti di esercizio (autobus e ferrovie concesse): 4 ore con modalità da comunicare a livello locale nel rispetto delle fasce di garanzia aziendali

(specifica) Trasporto extraurbano su gomma: 4 ore non coincidenti in termini di orario con l'astensione dal lavoro prevista per il Trasporto ferroviario fermo restando il rispetto di eventuali fasce di garanzia aziendali o servizi individuati come da garantire

Personale connesso e funzionale al servizio di mobilità delle persone (biglietterie, attività accessorie di manutenzione, ecc.): 4 ore con la medesima articolazione degli addetti di esercizio da comunicare a livello locale nel rispetto delle fasce di garanzia aziendali

Restante personale non direttamente connesso alla mobilità delle persone: ultime quattro ore del turno

PER IL SETTORE SERVIZIO TAXI

Durata di 24 ore articolate all'interno dei turni di servizio, tenendo conto delle modalità locali con cui tali turni sono attuati.

PER IL SETTORE TRASPORTO FERROVIARIO

Personale addetto alla circolazione: 8 ore, dalle 9.01 alle 17.01

Personale impianti fissi: intero turno

PER IL SETTORE DEGLI APPALTI E DELLE ATTIVITA' DI SUPPORTO AL TRASPORTO FERROVIARIO

Durata di mezzo turno per ogni turno

(specifica) Accompagnamento notte e ristorazione ferroviaria;

personale sedentario: mezzo turno per ogni turno

personale viaggiante: durata del viaggio di andata o del viaggio di ritorno previsto nel turno di servizio.

PER IL SETTORE TRASPORTO MERCI SU ROTAIA

8 ore di sciopero

PER IL SETTORE TRASPORTO MERCI E LOGISTICA

4 ore di sciopero

Verrà garantita l'effettuazione dei servizi che seguono:

- a) trasporto di carburante alla rete di pubblico approvvigionamento e di combustibile da riscaldamento;
- b) raccolta e distribuzione del latte;
- c) trasporto di animali vivi;
- d) trasporto di medicinali e forniture per ospedali e case di cura;
- e) trasporto di prodotti alimentari di prima necessità.

PER IL SETTORE SERVIZIO FUNERARIO

Durata di una giornata di lavoro

PER IL SETTORE CIRCOLAZIONE E SICUREZZA STRADALE

Per il personale addetto al servizio di soccorso meccanico: 24 ore

Per il personale addetto alla sicurezza: 4 ore per ciascun turno di lavoro

PER IL SETTORE TRASPORTO MARITTIMO E PORTI

Collegamenti isole maggiori

Personale amministrativo: intero turno

Personale viaggiante: da mezz'ora prima delle partenze del 24 luglio 2019

Collegamenti Isole minori

Personale amministrativo: intero turno

Personale viaggiante: dalle 00.00 alle 24.00 del 24 luglio 2019 con esclusione delle linee/servizi essenziali come individuate dalla legge 146/1990 e s.m.i.

Servizio di ormeggio e battellaggio: 12 ore di sciopero

Servizio rimorchio portuale: 12 ore di sciopero

PER IL SETTORE TRASPORTO AEREO

**Le Federazioni dei trasporti Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uilt-Uil
proclamano altresì la prima azione di Sciopero Nazionale
di tutte le lavoratrici e i lavoratori del trasporto aereo (escluso Enav)
per il giorno 26 luglio 2019.**

Lo sciopero sarà così articolato:

4 ore di sciopero dalle 10.00 alle 14.00

Verranno garantiti i servizi minimi così come definiti nelle singole regolamentazioni di settore, realtà aziendali e/o negli accordi tra le Parti.

Eventuali articolazioni e/o precisazioni tecniche saranno comunicate, per ciascun settore, a livello locale/aziendale contestualmente alle comunicazioni di adesione delle Federazioni regionali o territoriali alla presente proclamazione di sciopero nazionale dei trasporti, che verranno inviate entro il giorno 13 luglio 2019.

Le strutture regionali/territoriali delle scriventi Organizzazioni Sindacali si rendono disponibili fin da subito ad incontri per la definizione dei servizi minimi da garantire in occasione del presente sciopero, laddove previsto dalle specifiche discipline di settore.

In particolar modo, si ritiene debba essere riservata un'adeguata attenzione per la definizione condivisa dei servizi minimi negli aeroporti di Linate e Malpensa, coincidendo lo sciopero con l'evento straordinario di chiusura di Linate per lavori infrastrutturali e il trasferimento di parte sostanziale del servizio a Malpensa.

Nel rispetto del principio di rarefazione oggettiva in occasione di scioperi plurisettoriali così come definito dall'Autorità nella Delibera n.09/619, alla luce degli scioperi già in calendario, si ritengono esclusi dalla presente proclamazione di sciopero le lavoratrici e i lavoratori dipendenti delle seguenti Aziende e operanti nei bacini di riferimento come sotto specificati:

- AMT Catania
- Trenord Srl – Regione Lombardia
- RFI SpA – Direzione Circolazione Aerea Napoli

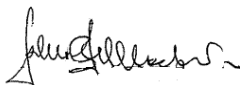
Distinti saluti.

Segretari Generali

Filt-Cgil
(S. Malorgio)



Fit-Cisl
(S. Pellicchia)



Uiltrasporti
(C. Tarlazzi)

