



Roma, 01 luglio 2019.
Prot. n° 64/06/SG

Presidenza del Consiglio dei Ministri

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali

Ministero dell'Interno

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

Osservatorio Nazionale dei Conflitti nei Trasporti

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.assoexpressi@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 info@fai.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 associazionefercargo@pec.it

FIAP - L info@accap.it

FIAP - M info@fiapautotrasporti.it

FISE ACAP acap@associazioneacap.org

FISE ASSOAMBIENTE assoambiente@assoambiente.org

FISE UNIPORT m.forte@fise.org

FITA CNA presidenza@cna.it

LEGACOOP 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

e p.c. Comando Generale delle Capitanerie di Porto

ENAC

Loro sedi

Oggetto: proclamazione prima azione sciopero nazionale trasporti per il 24 luglio 2019.

La FAST-Confsal dopo oltre un anno dall'inizio della legislatura, durante la quale le relazioni con il sindacato hanno raggiunto il livello più basso dal secondo dopoguerra ad oggi,

ritiene necessario portare alla Vostra attenzione le maggiori criticità, che in questo periodo si sono ulteriormente aggravate, in particolare nelle varie sezioni del settore dei trasporti.

È evidente che la riduzione di competitività che penalizza l'Italia rispetto alle altre nazioni europee, è causa di un continuo deterioramento dei livelli di efficienza del mondo produttivo italiano. I primi a pagarne lo scotto sono certamente le lavoratrici e i lavoratori che in questo settore rischiano di perdere il posto di lavoro. L'abbassamento dei livelli occupazionali mette in moto un pericolosissimo sistema di ricadute su tutta l'economia nazionale e, fintanto che non si metteranno in campo azioni idonee ad invertire rapidamente tale tendenza, il processo rischia di risultare irreversibile.

Una situazione ancora più drammatica al Sud, dove gli indicatori macroeconomici sono dimezzati rispetto al resto d'Italia.

L'assenza di scelte governative coerenti e di sistema, anche nel complesso mondo dei trasporti e delle infrastrutture, rischia di creare danni irreparabili nel prossimo futuro. In modo speculare l'assenza di regole ben definite, necessarie al corretto funzionamento del sistema, mette in crisi la mobilità di persone e di merci. Ciò rende difficilissimo cambiare tendenza sulla produttività e irrealizzabile l'obiettivo di farla diventare strutturale nel Paese, tarpando la crescita del Pil e l'aumento della sua capacità competitiva, contribuendo a negare la prospettiva di nuova occupazione stabile e di qualità soprattutto al Sud.

È pertanto necessario, garantire corretti processi produttivi e gestionali, nonché il rispetto dei piani di adeguamento e degli standard di sicurezza della rete viaria nazionale, assicurando tranquillità di agire su chiari mandati politici alle grandi imprese del settore come Anas, rispetto alla quale è stata ipotizzata una discutibile quanto pericolosa fuoriuscita dal perimetro del Gruppo FSI nel quale era entrata, all'inizio dello scorso anno, nella passata legislatura.

Tutto ciò come esempio di come bisogna rendere indispensabile avere una concezione globale e di sistema, nei vari settori di un sistema complesso come i trasporti, che sia basata su orizzonti temporali di lungo respiro, non disomogenei nella loro progettazione e con tempi certi di realizzazione, sia per contenerne i costi, sia per acquisirne i benefici attesi, capitalizzando gli investimenti effettuati atteso che si parla di risorse pubbliche quindi dei cittadini.

Gli investimenti nei Trasporti, soprattutto quelli effettuati in ambiti infrastrutturali e di innovazione tecnologica permettono di avere più effetti positivi per un Paese che, come il nostro, è una naturale piattaforma logistica e di collegamento all'interno del continente europeo, nonché tra questo e gli altri. Un Paese nel quale le infrastrutture rappresentano un fattore indiscusso e fondamentale per far crescere la competitività del sistema produttivo nei vari settori, atto a garantire una maggiore accessibilità ai territori, a rispondere adeguatamente ai bisogni sempre più crescenti di servizi efficienti, efficaci e a costi accessibili per imprese, cittadini e lavoratori con un bilanciamento tra costi sostenuti e benefici attesi.

Ma non c'è crescita né sviluppo senza un sistema di regole semplici e facilmente "fruibili" atte a impedire corse al ribasso tra le imprese in tutti i settori dell'ambito dei Trasporti, soprattutto nei campi delicati della sicurezza sul lavoro e della tutela dell'ambiente, eliminando le tentazioni di dumping contrattuale che fanno il male di tutti soprattutto negli appalti. Occorre un buon sistema di regole che stronchi l'illegalità in genere, l'evasione fiscale e il lavoro nero. Il tutto passa attraverso una contrattazione collettiva con le parti sociali sane e responsabili. Un sistema di regole chiaro a tutti da cui chiunque decida di fare impresa nel nostro Paese sappia di non poter prescindere, anche considerando il fatto che i trasporti sono un settore che, per fortuna, non può essere delocalizzato.

Particolare attenzione il nostro Governo dovrebbe porre alle concentrazioni di potere economico nel settore dei trasporti, soprattutto in quello delle merci ma per fare ciò, in un settore

così complesso e articolato, la politica non può arrogarsi la pretesa di considerare sé stessa quale unico depositario delle scelte e della rappresentanza: ha bisogno del dialogo con i lavoratori che in queste dinamiche sono protagonisti e con chi li rappresenta.

Deve confrontarsi col sindacato, dialogare con esso ed essere coraggiosa, aprendo la discussione, oltre che con il sindacato confederale tradizionale, anche con le grandi confederazioni del sindacalismo autonomo ed in primis la Confsal, che rappresenta circa due milioni di lavoratori italiani.

L'approccio del Governo, in questi mesi, è stato di sostanziale chiusura al dialogo se si esclude la gestione di singole e specifiche crisi. Nessun progetto organico, nessuna ricerca di interlocuzione e di confronto di posizioni, mentre le varie articolazioni del settore ed il Paese hanno bisogno di dialogare su un progetto organico dei Trasporti e della Logistica.

Per quanto attiene il diritto di sciopero, sul piano normativo la recente delibera 18/138 della Commissione di Garanzia sul TPL rischia di stabilire un pericoloso precedente di intervento su un accordo tra le parti teso a limitare in maniera non tollerabile questo diritto. Allo stesso tempo 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.

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 sindacali certificate al CNEL ad una riflessione comune.

La soluzione rimane il confronto continuo con il sindacato partendo dagli accordi interconfederali, che cercano di stabilire le modalità di misurazione della rappresentanza, ma che fino a oggi, non sono riusciti a dare una corretta applicazione. Essi sono indubbiamente la base di partenza per creare uno strumento in grado di dare dignità al diritto di sciopero attraverso un collegamento tra le modalità di esercizio dello stesso, la gestione delle procedure di raffreddamento e la rappresentatività delle sigle proclamanti, nel rispetto delle prerogative costituzionali e legali in merito alla titolarità dello sciopero stesso.

Assistiamo negli ultimi anni a un preoccupante aumento degli infortuni sul lavoro e a un ancora più allarmante aumento dei decessi.

I settori maggiormente interessati sono proprio quelli della logistica e del trasporto, soprattutto delle merci. Ciò accade, crediamo, a causa della frammentazione e della corsa al ribasso dei committenti che, ignorando ogni forma di controllo, appaltano il lavoro a cooperative di dubbia fama e metodi peggiori.

Manca anche qui una visione d'insieme delle regole da stabilire e di cui pretendere l'applicazione, partendo dalla disciplina di coordinamento del d.lgs. 81/08 nel settore della navigazione come negli altri settori.

Sempre in tema di sicurezza non si può tacere sulla recrudescenza degli episodi di violenza nei confronti del personale in servizio e degli utenti dei mezzi di trasporto pubblico. Bisogna contrastarli con decisione, con norme efficaci di tutela dei lavoratori e dei passeggeri e investimenti in infrastrutture e sistemi tecnologici.

Il settore delle Ferrovie e del Trasporto Pubblico Locale è un elemento fondante della nostra economia nazionale sia in maniera diretta, attraverso i lavoratori e le imprese del settore, sia indiretta, tramite tutto il mondo industriale e imprenditoriale che di un trasporto efficiente ha bisogno per riuscire a stare sul mercato.

Se pensiamo, ad esempio, alla vocazione turistica del Paese, mai del tutto potenzialmente utilizzata, capiamo come non si possa prescindere, in Italia, da un sistema di trasporti, integrato, efficiente ed efficace, che dia a tutti le risposte e quei servizi che si aspettano, ma in merito nessun segnale concreto d'attività programmatica o d'indirizzo perviene dall'attuale Governo.

Occorre rilanciare la mobilità partendo dall'unificazione dei contratti delle Attività Ferroviarie e del Trasporto Pubblico Locale, entrambi scaduti a fine 2017. Un CCNL unico della Mobilità darebbe, a nostro parere, nuovo slancio al settore consentendo alle imprese di crescere confrontandosi sulla qualità e innovazione dei propri prodotti e servizi più che sulla corsa al ribasso dei diritti e delle prerogative dei lavoratori del settore. Evitando il dumping contrattuale cui si indulge spesso costringendo lavoratori che svolgono le stesse mansioni ad avere diritti e retribuzioni diverse.

Il trasporto collettivo pubblico in Italia, è ancora molto poco utilizzato, a vantaggio di quello privato in forma singola, e riteniamo che esso sarà ancora più penalizzato e risulterà ancora meno attraente se si confermerà la tendenza a fare cassa comprimendo gli investimenti destinati al settore.

Non sono accettabili i tagli al Fondo di 58 milioni a copertura degli oneri di malattia, disposto dalla legge di bilancio 2018, per gli anni 2019 e 2020 così come non è accettabile il congelamento di ulteriori 300 milioni a valere sulla dotazione 2019 che determinano l'insufficienza delle risorse al soddisfacimento del fabbisogno delle Regioni a statuto ordinario destinatarie della ripartizione. Tale problematica si andrebbe a innestare in un quadro finanziario già problematico anche a causa del taglio per oltre il 90%, a partire dal 2019, delle risorse destinate al finanziamento degli oneri per le indennità di malattia dei dipendenti delle Aziende di TPL.

La mancanza di un'idea totale, complessiva del settore dei trasporti e della logistica, traspare netta anche dalla tendenza a demandare alle authority argomenti che dovrebbero necessariamente essere affrontati in sede legislativa.

Solo come esempio citiamo le clausole sociali in caso di trasferimento del personale nell'affidamento dei servizi del TPL, l'esercizio del diritto di sciopero costituzionalmente garantito e legislativamente codificato, la trasformazione dell'ANSF in ANSFISA che rischia così di non riuscire a seguire adeguatamente nessuno dei due campi –ferroviario e stradale– di cui dovrà occuparsi.

I processi di digitalizzazione nel settore della logistica stanno producendo degli effetti che incidono sull'organizzazione del lavoro e sulle mansioni del lavoratore. Occorre un serio progetto di adeguamento delle competenze digitali dei lavoratori del settore.

Gravissima rimane la situazione del settore degli Appalti, che sconta l'ormai annoso problema dell'affidamento dei lotti a imprese che se li aggiudicano con ribassi eccessivi e che poi, per questo fondamentale motivo, non riescono a garantire diritti e retribuzioni alle migliaia di occupati in barba a leggi e contratti. I rinvii di legge hanno spostato di un anno la possibilità di affrontare il problema ma, nel contempo, accade che a breve scadranno gli ammortizzatori sociali per tantissimi addetti che, quindi, rischiano seriamente di perdere il posto di lavoro.

È necessaria una revisione del sistema degli appalti che concorra a eliminare le possibilità di infiltrazioni criminali. Si pensi ad esempio al settore della logistica, nel facchinaggio e dei driver che vede la creazione e la rapidissima scomparsa di consorzi, cooperative e imprese che durano lo spazio di una notte. Occorre il confronto con le Controparti e MISE, Ministero Interni, Ministero del Lavoro e MIT per condividere un protocollo stringente sulla legalità e il rispetto delle normative contrattuali, previdenziali e fiscali, nell'ambito di appalti e affidamenti di attività di logistica.

Con analogo impegno è necessario vigilare affinché gli appalti siano assegnati a imprese che applicano integralmente il CCNL di settore. Deve essere affrontato e risolto anche il tema dei rider, stabilendo la qualificazione di questa tipologia di attività come lavoro subordinato e l'ingresso della figura professionale nel sistema di tutele e di diritto che il CCNL Logistica, Trasporto Merci e Spedizione ha strutturato dal luglio 2018. Ciò è da affrontare in tempi brevi nel contesto istituzionale come ad esempio la contrattazione collettiva tra le parti sociali, in qualche territorio,

sta realizzando con aziende del settore distribuzione.

Particolare attenzione merita anche il mondo dell'autotrasporto e della distribuzione urbana delle merci partendo dal principio che esso va svolto a parità di condizioni normative e contrattuali con controlli severi e inflessibili sulla qualità del servizio e sulle condizioni di lavoro, prescindendo dalla nazionalità dell'impresa che svolge il servizio. Quindi nel rispetto delle regole e dei diritti, con la concorrenza basata sulla qualità del servizio.

La portualità italiana rappresenta uno dei punti cardine dell'economia del Paese per cui bisogna rendere sempre più efficiente il sistema portuale attraverso una sua puntuale collocazione all'interno dei sistemi logistici integrati e di valorizzazione del lavoro che, in considerazione delle sperimentazioni in materia di automazione, dovrà essere sempre più specializzato e qualificato.

I lavoratori portuali vanno riqualificati e ricollocati partendo da un'attenta analisi della situazione attuale e delle esigenze numeriche e professionali previste per il prossimo futuro. Per farlo si può partire dalla riforma della *governance* portuale del 2016, frenando le troppo audaci spinte autonomistiche.

Il settore marittimo rappresenta un settore fondamentale dell'economia italiana in cui continua ad investire soprattutto sulla flotta per navi più moderne e più ecologiche. Rimane fondamentale portare a termine il rinnovo del CCNL di categoria per dare le giuste risposte alle legittime aspettative del mondo del lavoro, salvaguardando l'occupazione e le professioni.

Occorre stare al passo degli altri paesi europei per fare in modo che l'applicazione delle norme comunitarie non risulti deleteria – o anche semplicemente svantaggiosa, ostacolante – per le professionalità italiane, come troppo spesso è accaduto in passato. La soluzione del problema occupazionale, che i nostri marittimi affrontano ogni giorno, passa attraverso la garanzia di una formazione continua e anche attraverso una riforma scolastica per il comparto marittimo, che riapra gli istituti nautici e le scuole professionali ad indirizzo marinaresco.

Il Governo deve emanare i decreti attuativi di disciplina del collocamento della Gente di Mare, la cui organizzazione attualmente è gestita dalle Capitanerie di Porto e non risulta più rispondente alle esigenze del mercato marittimo ed ha urgente bisogno di essere riformato. Occorre un'anagrafe aggiornata con la registrazione le certificazioni in possesso. Questo ci darebbe in tempo reale anche contezza del personale disponibile all'imbarco. Risulta fondamentale, infine, prevedere la clausola sociale anche per il lavoro marittimo che non può non essere considerato usurante.

Considerata la più volte annunciata separazione di Anas da FS, non appare secondario determinare e uscire da questa lunga fase di incertezza e fare chiarezza circa la futura allocazione di Anas, fuori o dentro il Perimetro Pubblico.

Confermare e rafforzare il ruolo e contributo fornito da Anas, nei suoi 90 anni di storia, in termini di crescita e sviluppo economico e sociale del Paese, le cui infrastrutture sono il volano, significa dare continuità alla *mission aziendale* attraverso un piano industriale credibile e quindi sostenibile che, oggi più di ieri, deve necessariamente essere improntato in particolare alla cura e manutenzione dell'esistente, pari ad oltre 30.000 Km di rete viaria, al fine di eliminare, o quanto meno limitare, le tragedie che hanno colpito vaste aree del Paese, oltre che a garantire standard di sicurezza elevati sia per la circolazione degli utenti e delle merci che per i dipendenti stessi.

È opportuno riesaminare il sistema delle concessioni autostradali al fine di procedere alla revisione del modello di esercizio e a una diversa redistribuzione delle risorse, prestando particolare attenzione agli utenti e garantendo la salvaguardia occupazionale. Occorre creare una consuetudine di confronti in cui occuparsi di qualità del servizio, gestione delle criticità e monitoraggio sulle attività e necessità manutentive.

Rispetto alle diverse concessioni già scadute e/o in scadenza i bandi devono contenere

opportune clausole di salvaguardia sui livelli occupazionali. Occorre fare chiarezza rispetto alla norma del Codice degli appalti che, tuttora, impedisce alle Società concessionarie di affidare appalti per forniture di beni e servizi a proprie Società di scopo, determinando notevoli problemi sia dal punto di vista occupazionale, sia dal punto di vista della qualità degli interventi manutentivi della rete.

Il rinnovo del contratto nazionale del Trasporto Aereo, di cui il 30 maggio 2019 è stata rinnovata la parte generale, è considerato dalle OOSS stipulanti una delle priorità, poiché oggi è l'unico strumento regolatorio del comparto. Come FAST-Confasal abbiamo un'idea diversa di contratto di settore, ma evidentemente i labili perimetri disegnati da quello appena rinnovato vanno ritenuti solo un primo passo che dovrà giocoforza portare a una sua applicazione più estesa a tutte le aziende che operano nel settore, a garanzia di uguali diritti per tutti i lavoratori. Percorso realizzabile con una politica che include nella discussione tutte le forze sociali che ne possono determinare la completa applicazione, perché come norma generale è bene ricordare che le regole vanno condivise con tutti.

I problemi di Alitalia nascono, ormai è chiaro a tutti, dalle passate incapacità manageriali e dalla diabolica commistione tra banche e politica e non già dal costo del lavoro – oggi pari a circa il 19% dei costi – come si voleva far credere. Sarà durissimo recuperare quote di mercato ma già la serenità che si avverte intorno alla compagnia, facilitata da migliori relazioni sindacali, può essere il primo passo per tentare di far tornare Alitalia a essere un importante e strategico asset del nostro Paese. I modi possono essere tanti, primo tra tutti una forma di azionariato da parte dei lavoratori unito a una partecipazione dello Stato con una sua controllata, ma il Governo non può fare lo spettatore.

La politica deve riflettere sulle compagnie *low cost* che hanno sfruttato al massimo le opportunità offerte dal mercato del nostro Paese, per poi portare gli utili fuori dai nostri confini nazionali; si pensi ad esempio alla possibilità di applicare normative fiscali dei Paesi di origine.

La quotazione in borsa di ENAV del luglio 2016 è stata realizzata con l'obiettivo, dichiarato dal Governo, di recuperare risorse da destinare all'abbattimento del debito pubblico che - di fatto - non c'è stato. Un'operazione che non ha eguali nel mondo. Si pensi che persino negli Stati Uniti d'America una tale ipotesi è stata sempre rigettata. Per queste ragioni è necessario non disperdere la centralità della Sicurezza del Volo, e dei Livelli/Qualità Occupazionali. Handling e Catering, sono segmenti che presentano una spaventosa liberalizzazione che ha prodotto cospicui fenomeni di dumping.

È necessaria una riforma radicale che consenta la partecipazione ai bandi a operatori certificati e qualificati, diminuendo la platea si otterrà senz'altro un miglioramento della qualità dei servizi e delle condizioni di lavoro e retributive dei lavoratori e l'estensione della clausola sociale, al momento inesistente, a norma del CCNL del Trasporto Aereo.

L'esternalizzazione delle attività di Aviation ha generato problemi occupazionali e contribuito a rendere scadenti i servizi offerti. È necessario stabilire con forza l'obiettivo di un servizio di qualità, adeguati standard di sicurezza per evitare il concretizzarsi di vertenze e conseguentemente di conflittualità.

I maggiori vettori aerei mondiali ci dimostrano come il Polo Manutentivo sia un comparto industriale strategico. Nel nostro paese Alitalia, Atitech, AMS (Alitalia Maintenance System) e Meridiana Maintenance hanno sempre rappresentato un riferimento per i costruttori aeronautici, posizionando l'Italia nell'élite dell'industria aeronautica. Le continue crisi hanno prodotto un forte ridimensionamento occupazionale e industriale del segmento, e molte attività sono state negli anni portate all'estero. Riteniamo improcrastinabile la realizzazione di un vero Polo Manutentivo Nazionale che parta dalle attività di manutenzione Light passando per l'Heavy Maintenance sino

alla manutenzione dei motori

In riferimento a quanto sopra rappresentato la FAST-Confasal proclama la prima azione di sciopero nazionale di tutti i lavoratori dei trasporti per il giorno 24 luglio 2019.

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

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 4 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.

Per il trasporto disabili viene comunque garantita intera prestazione ordinaria al 100 %.

Trasporto Pubblico Locale

Trasporto Urbano

Addetti all'esercizio (autobus, tram, metropolitane, ecc...):

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 all'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 all'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 all'esercizio, da comunicare a livello locale, nel rispetto delle fasce di garanzia aziendali.

Restante personale non direttamente connesso alla mobilità delle persone:

ultime 4 ore del turno.

Servizio TAXI

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

Trasporto Ferroviario

Personale addetto alla circolazione:

8 ore, dalle 9.01 alle 17.01. Personale impianti fissi: intero turno.

Appalti e delle Attività 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.

Merci su Rotaia

8 ore di sciopero.

Trasporto Merci e Logistica

4 ore di sciopero

Verrà garantita l'effettuazione dei servizi che seguono:

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

Servizio Funerario

Durata di una giornata di lavoro.

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.

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 ss.mm.ii.

Servizio di ormeggio e battellaggio:

12 ore di sciopero.

Servizio rimorchio portuale:

12 ore di sciopero.

Trasporto Aereo

Si rimanda alla dichiarazione di sciopero del 26 luglio 2019 formalizzata a mezzo PEC in data 25.06.2019 n. prot. 64/04/SG che per chiarezza si allega alla presente.

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 della scrivente Organizzazione Sindacale 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.

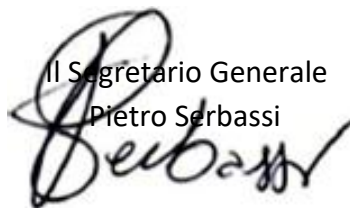
Nel rispetto del principio di rarefazione oggettiva in occasione di scioperi plurisettoriali così come definito dall'Autorità nella Delibera n.09/619, alla luce degli scioperi già in calendario, si ritengono esclusi dalla presente proclamazione di sciopero i lavoratori dipendenti delle seguenti Aziende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

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

Distinti saluti.



Il Segretario Generale
Pietro Serbassi



Allegati n. 1 :dichiarazione di sciopero settore trasporto aereo del 26 luglio 2019 formalizzata a mezzo PEC in data 25.06.2019 n. prot. 64/04/SG.