

Roma, 14 gennaio 2011

Spett.le Commissione di Garanzia

Oggetto : Delibera 10/245 del 13 Aprile 2010. CCNL Mobilità

Le scriventi Segreterie Nazionali facendo seguito all'audizione del 6 dicembre 2010 in via preliminare si riportano a quanto già affermato nella nota del 19 aprile 2010 che si allega e fanno presente quanto segue:

- con la delibera in oggetto è stato espresso l'avviso che il Trasporto Pubblico Locale collettivo extraurbano è alternativo al Trasporto Ferroviario andando a rafforzare quanto già precedentemente affermato dalla stessa Commissione in occasione dello sciopero fissato per il 19 febbraio *"la possibile violazione della regola della concomitanza, in caso di adesione a livello territoriale per i servizi di trasporto pubblico locale extraurbano alternativi a quelli del Trasporto Ferroviario, che coincidessero con la fascia oraria di sciopero annunciata per il ferroviario;*
- l'esigenza di definire più compiutamente la nozione di alternatività nasce dalla considerazione di codesta Commissione sulla insufficiente garanzia per il diritto alla circolazione prestata in occasione degli scioperi per il CCNL della Mobilità, laddove venivano effettuati interamente *" i servizi di trasporto su gomma a lunga percorrenza di competenza ministeriale".* In tale occasione, si precisa che la nozione stessa *"non può prescindere dalla considerazione che allo stato attuale , in ipotesi di contemporanea astensione del personale addetto ai servizi ferroviario e locale, non si tratta di un unico sciopero, bensì di scioperi concomitanti tra due settori"* e *" che, dunque, le pure analoghe previsioni in tema di concomitanza contenute nelle due discipline – stante la perdurante autonomia tra i due settori – non possono ancora ritenersi superate, né potrebbero esserlo in via interpretativa";*
- in data 30 settembre 2010 le parti datoriali: FEDERTRASPORTO, ASSTRA, ANAV, ANCP e le Organizzazioni Sindacali FILT-CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI, UGL Trasporti, FAISA-CISAL, FAST, ORSA, visto il Protocollo d'Intesa 30 aprile - 14 maggio 2009 sul CCNL della Mobilità, hanno siglato la normativa riferita ai quattro istituti:
 1. campo di applicazione;
 2. decorrenza e durata;
 3. disciplina del sistema delle relazioni industriali e diritti sindacali;
 4. mercato del lavoro.

Le parti hanno altresì stabilito che la disciplina di cui ai suddetti punti si applica a decorrere dalla stessa data di entrata in vigore dell'accordo ed è recepita integralmente in sede di rinnovo dei rispettivi CCNL di categoria (CCNL delle Attività Ferroviarie e CCNL Autofiloferrotranvieri), con conseguente sostituzione dei corrispondenti istituti.

Con tale intesa si determina un unico ambito di applicazione oggettivo e soggettivo del Contratto facendo, in tal modo, cessare anche formalmente l'autonomia tra i due settori, superando altresì le previsioni in materia di concomitanza contenute nelle relative discipline;

- il superamento del divieto di concomitanza comporta la necessità di pervenire ad un accordo tra le parti per la definizione delle prestazioni indispensabili in occasione degli scioperi che interessino l'intero settore a cui si applica il CCNL della Mobilità e che pertanto contemplino la contemporanea astensione dal lavoro sia di ferrovieri che di autoferrotranvieri. In mancanza di accordo si renderà necessario un intervento della Commissione per procedere in via provvisoria con apposita Regolamentazione.

Al fine di favorire una possibile intesa o, nelle more, per una indicazione della Commissione, si avanzano alcune ipotesi di soluzioni provvisorie riferite anche a quanto già espresso nei Vostri precedenti interventi e in particolare con la delibera in oggetto.

Pur ribadendo che solo una parte del trasporto su gomma extraurbano può essere considerato "realmente" alternativo al trasporto ferroviario e che non è immaginabile che ad una parte consistente del personale autoferrotranviario venga inibito l'esercizio del diritto di sciopero, in applicazione della delibera 10/245, in caso di sciopero nazionale di 24 ore occorre sfalsare i periodi orari in cui si ha il fermo dei servizi in questione. In pratica, si propone di fare funzionare il servizio su gomma extraurbano quando quello ferroviario è fermo, in modo da evitare sovrapposizione.

Premesso che l'esercizio ferroviario si ferma dalle ore 21 del giorno precedente alle ore 21 del giorno interessato dallo sciopero, rispettando le fasce orarie di servizio ferroviario locale e regionale completo dalle 6 alle 9 e dalle 18 alle 21, mentre il TPL sciopera dalle OO.O1 alle 24 del giorno indicato per l'astensione dal lavoro, lo sfalsamento orario tra il servizio extraurbano su gomma e quello ferroviario si può realizzare in due modi.

Nella prima ipotesi si fermerebbe il giorno dello sciopero ma solo da inizio servizio alle 9 e dalle 18 a fine servizio, in quanto dalle 6 alle 9 e dalle 18 alle 21 è prestato il servizio ferroviario.

Nella seconda ipotesi invece il trasporto su gomma extraurbano potrebbe partecipare allo sciopero fermandosi il giorno precedente quando quello ferroviario inizia alle 21.

In entrambi i casi non vi è sovrapposizione dei periodi di fermo e gli utenti avrebbero sempre a disposizione un treno o un autobus per spostarsi lungo le direttrici in cui questi mezzi sono tra loro alternativi.

E' evidente che una Regolamentazione del settore CCNL Mobilità dovrà individuare analiticamente la reale alternatività dei servizi, in modo che le limitazioni vengano applicate solo ad una parte dei collegamenti extraurbani su gomma.

Distinti saluti

I Segretari Generali