

**FILT-CGIL FIT-CISL UILTRASPORTI UGL Trasporti FAISA-CISAL**  
*Segreterie Nazionali*

**CCNL della MOBILITA'/ Area Contrattuale Trasporto Pubblico Locale**  
**AUTOFERROTRANVIARI ed INTERNAVIGATORI**

**SCIOPERO NAZIONALE**  
**4 ORE IL 20 LUGLIO 2012**

***Ecco i motivi...***

Le Segreterie Nazionali, in data odierna, hanno inviato una nota al Governo, alla Conferenza delle Regioni e Province Autonome, alla Presidenza delle Province, alla associazione dei Comuni di Italia, a Confindustria, a Confservizi, ad Anav e ad Asstra, per meglio specificare i motivi per i quali è stata proclamata una prima azione di sciopero nazionale di 4 ore per il giorno 20 luglio 2012 delle lavoratrici e dei lavoratori del Trasporto Pubblico Locale.

Già in data 21 giugno le Segreterie Nazionali si erano rivolte al Governo e agli Enti Locali per sollecitare un intervento ed una urgentissima convocazione delle parti per tentare di evitare che la situazione venutasi a creare nel settore, estremamente complessa e difficile, si avviasse verso un pericoloso punto di non ritorno.

Alla sollecitazione sindacale, rimasta fino ad ora senza risposta, hanno fatto seguito due importanti eventi.

In data 28 giugno è stata siglata, per identificazione dei testi, l'ipotesi di accordo relativo al rinnovo del CCNL Area contrattuale Attività Ferroviarie, che dovrà confluire, insieme al CCNL Area contrattuale del Trasporto Pubblico Locale, nel più ampio CCNL della Mobilità; per tale motivo la firma dell'accordo di rinnovo è stata rinviata al 20 luglio 2012 per favorire le condizioni di riallineamento del tavolo TPL che al momento risultava sospeso.

In data 5 luglio 2012, Asstra ed Anav hanno dato comunicazione del recesso dal Protocollo sul nuovo CCNL della Mobilità, sottoscritto dalle parti sociali e dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti il 14 maggio 2009, e dagli ulteriori atti negoziali intervenuti successivamente tra le parti, il principale dei quali è rappresentato dall'ipotesi di intesa, siglata in sede ministeriale, sui primi 4 punti del nuovo CCNL della Mobilità, il 30 settembre 2010.

Da quella data in poi si sarebbero dovuti sviluppare due percorsi paralleli di confronto per rinnovare i due CCNL di categoria, Attività Ferroviarie da una parte e Trasporto Pubblico Locale dall'altra che, in uguale peso e misura, costituiscono gli elementi essenziali del CCNL della Mobilità.

Mentre il percorso del CCNL Mobilità/Area Contrattuale Attività Ferroviarie si avvia alla definitiva conclusione del 20 luglio prossimo, per il CCNL Mobilità/Area contrattuale Trasporto Pubblico Locale, dopo oltre 30 mesi di faticose quanto inutili trattative, la posizione delle controparti datoriali, praticamente indisponibile a qualsiasi soluzione, ne ha determinato uno strumentale e pericoloso ritardo che risulta essere stato adottato per provocare la vanificazione dell'intero progetto di cui il CCNL della Mobilità è il fulcro centrale ed indispensabile, per il salvataggio ed il rilancio del trasporto locale su gomma e su ferro.

Infatti, l'ultimo arrogante atto delle associazioni datoriali Asstra e Anav ne rappresenta la riprova di un'ulteriore provocazione alla categoria, perseguendo la negazione, per le lavoratrici ed i lavoratori autoferrotranvieri ed internavigatori, del sacrosanto diritto al rinnovo del contratto nazionale di lavoro; risultando, altresì, un atto irresponsabile e finalizzato a scaricare, ancora una volta, sulle spalle di altri, il dovere delle imprese di settore di farsi carico dell'onere del rinnovo del contratto.

Asstra e Anav si nascondono al riparo della drammatica situazione del TPL, non per un miglioramento della stessa a difesa della quantità e qualità dei servizi, ma per meri interessi di bottega e per perpetuare uno "status quo" non più sostenibile.

Il Trasporto Pubblico Locale in Italia versa, per la quasi totalità, in uno stato di gravissima difficoltà. Il quadro legislativo introdotto con il D.L. 24 gennaio 2012, n. 1, convertito in Legge 24 marzo 2012, n. 27, sta incontrando notevoli difficoltà attuative che stanno già mettendo in forse le diverse scadenze previste e, soprattutto, condizionano e rendono incerti i relativi adempimenti di competenza delle Regioni e degli Enti Locali.

Inoltre, il quadro delle risorse finanziarie reso disponibile dai recenti provvedimenti legislativi e dalle intese intervenute tra Governo e Conferenza delle Regioni in materia di trasporto locale risulta complessivamente insufficiente per l'anno in corso e tuttora indefinito per i prossimi anni, a partire dal 2013.

Intanto, a partire dalla seconda metà del 2010, il settore ha subito una significativa contrazione delle risorse finanziarie pubbliche effettivamente trasferite, determinandosi variegata e sempre più diffuse situazioni territoriali ed aziendali, caratterizzate da crescenti difficoltà finanziarie delle aziende, sia pubbliche che private, già in diversi casi addirittura sfociate in criticità occupazionali, malgrado la riduzione dei servizi erogati e l'aumento, pressoché generalizzato, delle tariffe applicate.

D'altra parte, per quanto risulta alle scriventi Organizzazioni Sindacali, il cosiddetto "tavolo tecnico permanente sul trasporto locale", istituito da diversi mesi tra Ministero degli Affari Regionali e Conferenza delle Regioni, non riesce a definire soluzioni soddisfacenti per l'immediato, né a delineare orientamenti strutturali di prospettiva; per cui, in questa situazione, l'utenza del trasporto locale, sia su ferro che su gomma, rischia una ulteriore penalizzazione nella quantità, nella qualità e nel costo dei servizi fruiti, in una fase in cui la crisi economica fa invece crescere in modo significativo la domanda di trasporto collettivo.

Peraltro, la perdurante incertezza dei processi di aggregazione delle aziende del settore rischia di pregiudicare il riassetto industriale del sistema delle imprese ed impedisce di delineare qualsiasi possibile prospettiva positiva per il corrispondente settore nazionale delle costruzioni di bus e treni, pur in presenza di un'evidente inadeguatezza tecnologica per vetustà che caratterizza la gran parte del parco attualmente circolante, sia su gomma che su ferro.

Al Governo compete pertanto attivare urgentemente un tavolo di confronto che avvii a soluzione questa complessa e pericolosa vertenza.

La motivazione del recesso di Asstra e Anav appare pretestuosa e risibile poiché nessuna modifica unilaterale è stata apportata all'intesa del 30 settembre 2010 dalle parti sottoscrittrici il verbale sul CCNL Mobilità/Area Contrattuale Attività Ferroviarie, siglata in data 28 giugno 2012, nonché contraddittoria anche rispetto alla strategia complessiva a cui ha aderito Confindustria.

Lo sciopero del 20 luglio 2012, che si svolgerà contestualmente alla firma del CCNL Mobilità/Area Contrattuale Attività Ferroviarie, è pertanto la prima ed immediata risposta delle lavoratrici e dei lavoratori del TPL che si vedono sinora privati ingiustamente del diritto a rinnovare il contratto.

Le iniziative di lotta saranno continuate ed intensificate fino alla soluzione definitiva della vertenza contrattuale, per il risanamento ed il rilancio del trasporto locale nell'interesse degli utenti e dei cittadini già duramente provati dalla crisi economica e dagli interventi di finanza pubblica ad essa conseguenti.

Le Segreterie Nazionali

Roma, 10 luglio 2012