



**Commissione di Garanzia  
dell'Attuazione della Legge sullo  
Sciopero nei Servizi Pubblici Essenziali**

**SETTORE  
TRASPORTO AEREO**



## **Commissione di Garanzia dell'Attuazione della Legge sullo Sciopero nei Servizi Pubblici Essenziali**

### **DISCIPLINA DELL'ESERCIZIO DEL DIRITTO DI SCIOPERO NEI SERVIZI PUBBLICI ESSENZIALI DEL TRASPORTO AEREO**

#### **INDICE**

- 1) Provvisoria Regolamentazione delle prestazioni indispensabili nel settore del trasporto aereo Del. 01/92, del 19.07.2001
- 2) Relazione sulla Provvisoria Regolamentazione
- 3) Delibera n. 01/92, del 19.07.2001 (Delibera con la quale è stata adottata la Provvisoria Regolamentazione sul trasporto aereo)
- 4) Delibera di revisione dell'art. 14 della provvisoria regolamentazione sul trasporto aereo Delibera 03/50, del 20 marzo 2003
- 5) Delibera n. 03/123, del 23 luglio 2003 (caso Alitalia/ Assistenti di Volo – malattia)
- 6) Delibera n. 04/1, del 9 gennaio 2004 di revisione delle procedure di raffreddamento e conciliazione per il personale di terra del Gruppo Alitalia
- 7) Disciplina relativa alle procedure di raffreddamento e conciliazione per i piloti dipendenti della Meridiana s.p.a.
- 8) Delibera n.. 02/178, del 12 settembre 2002 (di valutazione dell'accordo per i piloti della Meridiana s.p.a.)

**Regolamentazione provvisoria delle prestazioni indispensabili e delle altre misure di cui all'art. 2, comma 2, l. n. 146/1990 come modificata dalla l. n. 83/2000 nel settore del trasporto aereo  
(Delibera n. 01/92 del 19.7.2001, pubblicata in G.U. n. 185 del 10.08.2001)**

**INDICE**

**PT. I (Disciplina comune al servizio finale "trasporto aereo")**

- Art. 1 (Ambito di applicazione)
- Art. 2 (Vincoli inderogabili)
- Art. 3 (Astensioni dal lavoro nei servizi di navigazione aerea)
- Art. 4 (Preavviso minimo di sciopero)
- Art. 5 (Preavviso massimo di sciopero)
- Art. 6 (Revoca tempestiva dello sciopero proclamato)
- Art. 7 (Durata massima dello sciopero)
- Art. 8 (Franchigie)
- Art. 9 (Collocazione oraria delle astensioni dal lavoro)
- Art. 10 (Modalità degli scioperi)
- Art. 11 (Comportamento in occasione di sciopero)
- Art. 12 (Divieto di scioperi concomitanti)
- Art. 13 (Informazione agli utenti)

**PT. II (Intervalli minimi tra azioni di sciopero)**

- Art. 14 (Definizione dei bacini di utenza)
- Art. 15 (Intervallo minimo tra azioni di sciopero e divieto di proclamazioni plurime (c.d. intervallo soggettivo))
- Art. 16 (Rarefazione oggettiva delle azioni di sciopero che incidono sullo stesso bacino di utenza)
- Art. 17 (Rarefazione oggettiva delle azioni di sciopero nell'ambito del servizio di assistenza al volo (e servizi strumentali alla navigazione aerea))
- Art. 18 (Rarefazione oggettiva delle azioni di sciopero nell'ambito del servizio di conduzione delle apparecchiature per l'assistenza al volo)
- Art. 19 (Rarefazione oggettiva delle azioni di sciopero nell'ambito dei servizi di catering aereo e di pulizie aeromobili, dei servizi di sicurezza aeroportuale, dei servizi aeroportuali accessori, dei servizi professionali di supporto tecnico-legale e amministrativo alla navigazione aerea)

**PT. III (Prestazioni indispensabili)**

- Art. 20 (Prestazioni indispensabili nel servizio trasporto passeggeri)
- Art. 21 (Prestazioni indispensabili nel servizio di assistenza al volo)
- Art. 22 (Prestazioni indispensabili nei servizi strumentali alla navigazione aerea)
- Art. 23 (Prestazioni indispensabili nei servizi professionali di supporto tecnico legale e amministrativo alla navigazione aerea)

- Art. 24 (Prestazioni indispensabili nei servizi aeroportuali: servizi relativi al flusso (arrivi e partenze) degli aeromobili; servizi relativi al flusso di passeggeri e bagagli)
- Art. 25 (Prestazioni indispensabili nei servizi di sicurezza aeroportuale: antincendi aeroportuale; servizi medici e veterinari; controllo degli accessi al varco)
- Art. 26 (Prestazioni indispensabili nei servizi aeroportuali accessori: pulizie aerostazione e toilettes; bar e ristoranti)
- Art. 27 (Procedure per l'identificazione del programma dei voli autorizzati)
- Art. 28 (Contingenti di personale da impiegare nelle prestazioni indispensabili)

**PT. IV (Procedure di raffreddamento e conciliazione)**

- Art. 29 (Ambito di applicazione della procedura)
- Art. 30 (Prima fase della procedura)
- Art. 31 (Seconda fase della procedura)
- Art. 32 (Ripetizione della procedura)
- Art. 33 (Forme alternative di azione sindacale)

**PT. I**  
**Disciplina comune al servizio finale “trasporto aereo”**

**Art. 1**  
**Ambito di applicazione**

1. La presente regolamentazione riguarda i lavoratori, le pubbliche amministrazioni e le imprese che a qualsiasi titolo – ivi inclusi appalti, concessioni e sub-concessioni parziali o totali – concorrono alla erogazione di servizi funzionalmente connessi alle attività di aviazione civile e di navigazione aerea.

2. Rientrano nel campo di applicazione delle regole dettate in questa Regolamentazione provvisoria i seguenti servizi:

**- Servizio di trasporto passeggeri**

(Piloti, Assistenti di volo, Tecnici di volo, Personale di terra, Personale tecnico addetto alle manutenzioni dipendenti dai Vettori aerei).

Per quanto riguarda il trasporto di merci, animali vivi, medicinali, è mantenuto in vigore il punto A, n. 4 dell'accordo Alitalia, Intersind, Assaeroporti del 22 luglio 1994, valutato idoneo dalla Commissione con delibera 16 febbraio 1995 (“è assicurato sia mediante i voli ricompresi nelle prestazioni indispensabili sia mediante voli cargo, il trasporto di merci deperibili, animali vivi, medicinali nonché generi qualificati di volta in volta dalle competenti autorità come di prima necessità e come merci necessarie per il rifornimento delle popolazioni e per la continuità delle attività produttive nei servizi pubblici essenziali limitatamente alle relative prestazioni indispensabili”).

**- Servizio di Assistenza al volo**

- - **Servizi strumentali alla navigazione aerea** (conduzione dei sistemi di assistenza al volo; meteorologia aeroportuale; servizio informazioni aeronautiche)

- - **Servizi professionali di supporto tecnico-legale e amministrativo alla navigazione aerea**

**- Servizi aeroportuali:**

--A. Servizi relativi al flusso (arrivi e partenze) degli aeromobili; servizi relativi al flusso di passeggeri e bagagli.

Per l'elencazione dei servizi di cui alla lettera A si rinvia agli Allegati A e B del decreto legislativo n. 18/1999. Tra tali servizi devono essere ricompresi (in quanto non espressamente elencati nei citati Allegati): le direzioni aeroportuali, i servizi doganali; il servizio di controllo radiogeno dei bagagli in stiva, ove previsto; il servizio di *lost and found*.

--B. Servizi di sicurezza aeroportuale (antincendi aeroportuale; servizi medici e veterinari; controllo degli accessi al varco).

--C. Servizi aeroportuali accessori (pulizie aerostazioni e toilettes; bar e ristoranti).

3. Tutti i servizi compresi nel campo di applicazione della presente regolamentazione provvisoria sono destinatari della PT I (disciplina comune). Il campo di applicazione della PT. II (intervalli minimi tra azioni di sciopero), ad

eccezione degli art. 14 e 15, che sono di generale applicazione, e della PT. III (prestazioni indispensabili) è definito in tali parti. La PT. IV (procedura di raffreddamento e conciliazione) non si applica ai servizi di pulizia degli aeromobili e di catering aereo; ai servizi aeroportuali accessori (pulizie aerostazioni e toilettes, bar e ristoranti); ai servizi di sicurezza aeroportuale (antincendi; medici e veterinari, controllo degli accessi al varco); ai servizi professionali di supporto tecnico-legale e amministrativo alla navigazione aerea.

## **Art. 2** **Vincoli inderogabili**

1. Vanno rispettati inderogabilmente tutti gli obblighi assunti dalla Repubblica italiana in materia di servizi di aviazione civile, di navigazione aerea, di trasporti aerei. In particolare quelli derivanti:

a) dalla Convenzione relativa all'Aviazione Civile Internazionale stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, approvata e resa esecutiva con decreto legislativo 6 marzo 1948 n. 616, ratificato con la legge 17 aprile 1956 n. 561, nonché dalle norme di cui agli allegati tecnici alla predetta Convenzione, recepiti nell'ordinamento italiano con le procedure di cui all'art. 687 del C.N. e del d.P.R. 4 luglio 1985, n. 461, ed in specifico modo per quanto previsto in relazione al diritto di sorvolo del territorio e di attraversamento dello spazio aereo italiano da parte del traffico aereo civile internazionale (salvo quanto previsto all'art. 21, comma 2);

b) dalle specifiche previsioni di altre convenzioni, accordi e trattati internazionali, vigenti in materia di aviazione civile, navigazione aerea e trasporto aereo, nonché di accordi bi-multilaterali in materia di trasporti aerei;

c) dalla normativa comunitaria.

2. Vanno altresì salvaguardate, in qualsiasi ipotesi di sospensione della prestazione lavorativa:

a) la continuità delle azioni di governo e di difesa nazionale; in particolare l'esigenza di mantenere in attività i sensori radar, i sistemi di elaborazione automatica dei dati ed i servizi fissi e mobili delle telecomunicazioni aeronautiche utilizzati per le attività del SCC/AM (servizio coordinamento e controllo Aeronautica Militare), dell'A.M.I. e dei centri della Difesa aerea, nonché la necessità di assicurare i coordinamenti tra il SCC/AM e i Centri Regionali per l'Assistenza al Volo (CRAV) per il regolare svolgimento del traffico aereo operativo (OAT);

b) l'integrità dei sistemi, dei mezzi, degli apparati, delle installazioni e delle infrastrutture aeronautiche.

3. Restano fermi i vincoli derivanti dalla l. n. 242 del 23.5.1980, secondo quanto previsto dall'art. 20 della l. n. 146 del 12.6.1990, come modificata dalla legge n. 83/2000.

## **Art. 3** **Astensioni dal lavoro nei servizi di navigazione aerea**

1. Le amministrazioni e le imprese, nonché i relativi dipendenti individualmente e collettivamente, devono garantire, anche in caso di sciopero, le capacità sistemiche necessarie a consentire il regolare svolgimento delle operazioni di volo,

indispensabili per le necessità vitali del paese, per il rispetto degli obblighi internazionali assunti dall'Italia e per la mobilità di navigazione aerea; in particolare:

a) le misure di assistenza per gli aeromobili in pericolo nel territorio nazionale e l'approntamento di idonei scali tecnici di emergenza;

b) i voli di Stato nazionali come definiti dall'art. 744 del C.N. e dalla legge 17 ottobre 1986, n. 732, ivi compresi i voli militari ed assimilabili - Polizia civile, Forestale ed antincendi, Radio misure, e gli altri voli per servizi di Stato -, i voli militari condotti in regime GAT, i voli di Stato ed i voli militari di paesi esteri;

c) i voli, nazionali od internazionali, direttamente connessi con esigenze di emergenza, soccorso, sanitarie ed umanitarie, interne od estere.

2. I soggetti di cui al primo comma sono, altresì, tenuti a garantire le capacità sistemiche necessarie a consentire il regolare svolgimento dei voli operati da vettori italiani e stranieri, nei limiti di cui alla presente Regolamentazione provvisoria, con il rispetto degli obblighi di non discriminazione imposti all'Italia dalla normativa internazionale e comunitaria.

#### **Art. 4**

##### **Preavviso minimo di sciopero**

1. Il preavviso ha la durata minima di dieci giorni. Nel computo del termine di preavviso è escluso il solo giorno iniziale.

#### **Art. 5**

##### **Preavviso massimo di sciopero**

1. Al fine di consentire un'applicazione delle regole relative alla oggettiva rarefazione degli scioperi (art. 16, 17, 18, 19) rispettosa della garanzia di libero esercizio dell'attività sindacale, e di evitare altresì il ricorso a forme sleali di azione sindacale, il preavviso non può essere superiore a 45 giorni.

2. I periodi di franchigia di cui all'art. 8 sospendono il decorso del termine massimo di preavviso.

#### **Art. 6**

##### **Revoca tempestiva dello sciopero proclamato <sup>(1)</sup>**

La revoca, la sospensione o il rinvio spontanei dello sciopero proclamato devono avvenire non meno di 5 giorni prima della data prevista per lo sciopero. A norma dell'art. 2, comma 6, della legge n. 146/1990 come modificata dalla legge n. 83/2000, il superamento di tale limite è consentito quando sia stato raggiunto un accordo fra le parti, ovvero quando la revoca, la sospensione o il rinvio dello

---

<sup>1</sup> La Commissione con delibera del 12 marzo 2003, n. 03/45 in ordine alla tempestività della revoca in seguito ad indicazione immediata della Commissione ai sensi dell'art. 13, comma 1, lett. d), l. n. 146/1990 e successive modifiche ha stabilito: “ *i soggetti interessati che intendano adeguarsi all'indicazione immediata ex art. 13 comma 1, lett. d) citato devono revocare lo sciopero, oggetto di indicazione immediata, entro 5 giorni dalla data del ricevimento di tale indicazione; la mancata revoca dello sciopero entro tale lasso di tempo impedisce di considerare la revoca successivamente intervenuta come revoca effettuata su richiesta della Commissione*”.

sciopero siano giustificati da un intervento della Commissione di garanzia ovvero dell'autorità competente alla precettazione ai sensi dell'art. 8 della stessa legge.

### **Art. 7** **Durata massima dello sciopero**

La durata massima della prima azione di sciopero è di 4 ore; le azioni di sciopero successive relative alla stessa vertenza hanno la durata massima di una giornata solare (dalle ore 0 alle 24).

### **Art. 8** **Franchigie**

I periodi di franchigia, nei quali non potranno essere effettuati scioperi sono i seguenti:

- dal 18 dicembre al 7 gennaio;
- dal 24 aprile al 2 maggio;
- dal 27 giugno al 4 luglio;
- dal 27 luglio al 5 settembre;
- dal 30 ottobre al 5 novembre;
- dal giovedì precedente al giovedì successivo alla Pasqua;
- dal terzo giorno precedente al terzo giorno che segue le consultazioni elettorali nazionali, europee e regionali, le consultazioni referendarie nazionali;
- dal giorno precedente al giorno successivo alle elezioni politiche suppletive o alle elezioni regionali ed amministrative parziali per le sole aree interessate.<sup>(2)</sup>

### **Art. 9** **Collocazione oraria delle astensioni dal lavoro**

Ad eccezione dei servizi aeroportuali sub B (Servizi di sicurezza aeroportuale), C (Servizi aeroportuali accessori) di cui all'art. 1, comma 2, e dei servizi professionali di supporto tecnico-legale e amministrativo alla navigazione aerea, in tutti gli altri servizi compresi nel campo di applicazione della presente proposta (trasporto aereo di passeggeri, assistenza al volo e servizi strumentali; servizi aeroportuali) è garantita piena e regolare funzionalità in due fasce orarie (antimeridiana e pomeridiana) di tre ore ciascuna, coincidenti con le fasce orarie in cui è garantita la partenza regolare dei voli, o comunque funzionali a garantire la regolarità di tutti i voli in partenza e in arrivo nelle fasce orarie: 7-10 e 18-21.

### **Art. 10** **Modalità degli scioperi**<sup>(3)</sup>

---

<sup>2</sup> Nella seduta del 22 maggio 2003, Verbale n. 503, la Commissione ha ribadito che le regole relative alla franchigia elettorale, trovano applicazione anche in riferimento a eventuali turni di ballottaggio.

<sup>3</sup> In relazione allo **sciopero dello straordinario** la Commissione, con Delibera n. 03/130, del 11.9.2003, ha stabilito che: "...L'astensione collettiva dal lavoro straordinario, in quanto



---

legittimamente richiesto, costituisce forma di sciopero alla quale sono applicabili le regole di cui alla legge 146/1990 e ss. mod;

- il periodo per il quale i lavoratori dichiarano di astenersi dal lavoro straordinario viene considerato come unica azione;

- la durata di ciascuna azione di sciopero non è considerata abnorme e, dunque, elusiva dell'obbligo legale di predeterminazione della durata, se contenuta in trenta (30) giorni;

- nel caso in cui la proclamazione della seconda astensione dal lavoro straordinario sia intervenuta successivamente alla fine della prima astensione, le due azioni di sciopero si considerano distinte, e la proclamazione successiva deve avvenire almeno 3 giorni. dopo l'effettuazione del primo;

- in relazione ai tempi di riattivazione delle procedure di raffreddamento e di conciliazione resta fermo quanto stabilito dalla Commissione con delibera 03/35 del 20.02.03.

- la proclamazione con unico atto di sciopero dello straordinario e di astensione dall'ordinaria prestazione di lavoro può avvenire soltanto se quest'ultima è contenuta nel periodo interessato dall'astensione dallo straordinario”.

In relazione agli **scioperi spontanei** la Commissione con Delibera n. 03/32, del 12.02.2003 allegata, ha stabilito che: "... La procedura di valutazione del "comportamento delle parti" ex art. 13, comma 1, lett. i, può essere aperta, anche in considerazione delle cause di insorgenza del conflitto, nei confronti del comitato spontaneo proclamante in persona di tutti i suoi componenti ove non siano individuabili rappresentanti.

- Non sono irrogabili le sanzioni previste dall'art. 4 comma 2, e comma 4 bis, L. n. 146/90, come modificata dalla legge n. 83/2000, nei confronti dell'associazione sindacale, non essendo nella specie individuabile un soggetto qualificabile come tale (confronta delibera n. 98/525 del 23 luglio 1998);

- sono invece irrogabili le sanzioni disciplinari nei confronti dei singoli previste dall'art. 4 comma 1, a seguito della prescrizione della Commissione ex art. 13, comma 1, lett. i, non necessaria soltanto per le violazioni consistenti nella mancata esecuzione delle prestazioni indispensabili”.

In materia di esercizio del diritto di **assemblea** nell'ambito dei servizi pubblici essenziali, la Commissione con Delibera n.04/212, del 01.04.2004, ha stabilito che: "...l'assemblea in orario di lavoro, pur se incidente su servizi pubblici essenziali, non è assoggettata alla disciplina di cui alla legge 146/90 e successive modifiche, laddove sia convocata e si svolga secondo quanto previsto dall'art. 20 della legge 300/1970 detta anche Statuto dei Lavoratori e della contrattazione collettiva, a condizione che la disciplina contrattuale garantisca l'erogazione dei servizi minimi.

Ogni assemblea che – pur convocata ai sensi dell'art. 20 della legge 300/1970 – si svolga con modalità differenti rispetto a quelle previste dalla contrattazione collettiva, ivi compresa la mancata assicurazione dei servizi minimi, sarà considerata astensione dal lavoro soggetta alla disciplina della legge 146/1990 e successive modifiche, laddove incidente su servizi pubblici essenziali.”

In relazione agli **scioperi c.d."a pacchetto"** e/o **proclamazioni plurime**, la Commissione si è espressa con il seguente orientamento riportato nel Verbale n. 495, del 19.03.2003 allegato: "La proclamazione plurima è consentita solamente ove espressamente o implicitamente prevista dalla disciplina di settore contenuta in accordi valutati idonei o nelle regolamentazioni provvisorie e, in mancanza di disciplina di settore, solo ove non comprometta la continuità del servizio e l'esercizio del diritto di sciopero, da parte degli altri soggetti, e in ogni caso sia contenuta entro limiti ragionevoli in un arco di tempo interessato”.

In relazione alla particolare fattispecie dello **sciopero generale**, la Commissione si è espressa con Delibera n. 03/134, del 24.09.2003 di orientamento a carattere generale allegata a cui si rimanda.

In relazione all'applicazione delle **sanzioni individuali** a seguito dell'apertura del procedimento di valutazione ex artt. 4 co. 4 quater e 13 lett. i) della legge 12 giugno 1990, n. 146, come novellata dalla legge 11 aprile 2000, n. 83, la Commissione, da ultimo, si è espressa con Delibera n. 03/48, del 19.03.2003 di orientamento a carattere generale allegata, successivamente sostituita con Delibera n. 292, del 22.04.2004. In questa sede si riporta uno stralcio della stessa: "... i lavoratori sono soggetti a sanzioni disciplinari ex art. 4, comma 1, legge cit. allorché "si astengono dal lavoro in violazione delle disposizioni dei commi 1 e 3 dell'articolo 2" o non effettuino le prestazioni indispensabili richieste, e pertanto sono sottoposti alle suddette sanzioni anche in caso di sciopero illegittimo per violazione dell'obbligo di preavviso, o dell'obbligo di effettuare le comunicazioni di cui all'art. 2, comma 1, legge cit., nonché nel caso di sciopero illegittimo per violazione delle "misure" previste nell'art. 2, comma 2, legge cit., ivi comprese le procedure di raffreddamento e di conciliazione e gli intervalli minimi, in quanto tali "misure" sono espressamente richiamate sia nel comma 1 che nel comma 3 del citato art. 2;

Sono esclusi scioperi articolati per singola categoria, qualifica o profilo professionale o articolazione organizzativa dell'unità produttiva (cosiddetti "scioperi a scacchiera"). Per vertenze che interessano più categorie, livelli, qualifiche o profili professionali, sono esclusi scioperi articolati per più unità produttivi.

## **Art. 11** **Comportamento in occasione di sciopero**

1. In caso di proclamazione di sciopero, fermo restando quanto disposto dall'art. 2 comma 1, della legge n. 146/1990, come modificata dalla legge n. 83/2000, in ordine alle modalità di comunicazione della proclamazione dello sciopero, l'organizzazione sindacale deve dare immediata comunicazione della proclamazione all'Osservatorio sui conflitti nel settore dei trasporti, istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

2. In ogni caso di agitazione che comporti modifiche alla normale programmazione dei voli, le pubbliche amministrazioni e le imprese che assicurano il servizio informano l'utenza conformemente a quanto disposto dall'art. 2, comma 6 della legge n. 146/1990, come modificata dalla legge n. 83/2000, nonché dell'art. 13 della presente Regolamentazione provvisoria.

---

*- le sanzioni disciplinari ai lavoratori ai sensi dell'art. 4, comma 1, legge cit., sono irrogate dal datore di lavoro, all'esito del procedimento disciplinare, solo a seguito di valutazione negativa del "comportamento delle parti" ai sensi dell'art. 13, comma 1, lett. i), legge cit. nell'ipotesi in cui l'illegittimità dello sciopero dipenda, appunto, dalla condotta dei soggetti collettivi (ad es., violazione degli obblighi di preavviso, di comunicazioni, di rispetto degli intervalli minimi e di esperimento delle procedure preventive). L'azienda può sollecitare alla Commissione l'apertura del procedimento di valutazione del comportamento e, nell'ipotesi in cui essa abbia già iniziato il procedimento disciplinare, la definizione del medesimo potrà avvenire solo dopo la conclusione della suddetta procedura di valutazione. In ogni caso l'azione disciplinare non può essere considerata tardiva per il tempo di attesa della apertura e della conclusione del procedimento di valutazione da parte della Commissione;*

*- le sanzioni disciplinari ai lavoratori ai sensi dell'art. 4, comma 1, legge cit., sono irrogate dal datore di lavoro, all'esito del procedimento disciplinare, senza necessità di attendere una valutazione della Commissione nell'ipotesi in cui la condotta illegittima sia propria del singolo lavoratore che non effettui le prestazioni indispensabili richieste, e ciò in quanto la Commissione è tenuta a valutare solo "il comportamento delle parti" (organizzazioni sindacali e aziende erogatrici del servizio) e non anche il comportamento dei singoli lavoratori.*

*Nell'ipotesi in cui la Commissione abbia deliberato l'apertura del procedimento di valutazione ai sensi dell'art. 13 lett. i) della Legge n. 146/90 e successive modificazioni, è opportuno che il datore di lavoro attenda l'esito del procedimento, laddove ritenga rilevanti questioni che potrebbero essere risolte con la delibera di valutazione della Commissione. In tal caso l'azione disciplinare non può essere considerata tardiva per il tempo di attesa della conclusione del procedimento di valutazione da parte della Commissione;*

*- le sanzioni disciplinari ai lavoratori ai sensi dell'art. 4, comma 1, legge cit., non sono condizionate all'indicazione preventiva di cui all'art. 13, lett. d);*

*- il procedimento disciplinare aperto da datore di lavoro deve, ovviamente, rispettare le regole dello stesso rispettivamente vigenti per il lavoratore alle dipendenze dei datori di lavoro privati o per il lavoratore alle dipendenze delle Pubbliche Amministrazioni;*

*- l'eventuale previsione di un apparato sanzionatorio specifico per le inadempienze in materia di sciopero è rimesso alla contrattazione collettiva, ovviamente nel rispetto delle regole fissate dalla legge (ad es., proporzionalità tra infrazione e sanzioni; esclusione di misure estintive o che comportino mutamenti definitivi del rapporto di lavoro)."*

3. Gli scioperi di qualsiasi genere, dichiarati o in corso di svolgimento, vanno immediatamente sospesi in caso di avvenimenti eccezionali di particolare gravità o di calamità naturali.

### **Art. 12** **Divieto di scioperi concomitanti**

In qualunque settore ed a qualsiasi livello, va esclusa la proclamazione e l'effettuazione di scioperi concomitanti, anche solo parzialmente, con astensioni dal lavoro già programmate agli stessi livelli per gli stessi giorni ed orari da altre categorie nell'area dei trasporti (ferroviario, automobilistico di linea, di navigazione di linea).

### **Art. 13** **Informazione agli utenti**

Ai sensi dell'art. 2, comma 6, della legge n. 146/1990, come modificata dalla legge n. 83/2000, le amministrazioni e le imprese che erogano i servizi curano la tempestiva e corretta informazione degli utenti in ordine alle prestazioni garantite e alle modalità di ripresa del servizio, dando precisa notizia sui propri siti web e sui mezzi di comunicazione di massa degli scioperi in calendario, e avvertendo delle difficoltà che, secondo le loro stime, dovranno essere affrontate dai passeggeri, compresi quelli provenienti dall'estero in transito negli scali nazionali.

## **PT. II** **Intervalli minimi tra azioni di sciopero**

### **Art. 14** **Definizione dei bacini di utenza**

Ai fini dell'applicazione delle regole relative all'intervallo minimo tra l'effettuazione di uno sciopero e la proclamazione del successivo (art. 15), ed alla oggettiva rarefazione delle azioni di sciopero (art. 16, 17, 18, 19), i bacini di utenza vengono definiti come segue.

#### ***Bacino di utenza A (nazionale)***

##### **(a) Servizio di trasporto passeggeri:**

- Vettori che effettuano un numero rilevante di voli settimanali con destinazioni intercontinentali, internazionali, nazionali, insulari.<sup>(4)</sup>

##### **(b) Servizio di assistenza al volo (e servizi strumentali alla navigazione aerea):**

- Crav Roma, Crav Milano, Crav Padova, **Crav Brindisi**<sup>(5)</sup>

---

<sup>4</sup> Rientrano attualmente in tale categoria i seguenti vettori: Alitalia, Alitalia Team.

<sup>5</sup> Con delibera del 23 gennaio 2004, n. 03/24, la Commissione ha disposto l'adeguamento dei bacini di utenza a seguito dell'ampliamento delle competenze territoriali del servizio di assistenza al volo. Il

- Cav Roma Fiumicino, Cav Milano Malpensa; Cav Milano Linate

**(c) Servizi aeroportuali:**

-Aeroporti Hub (Roma Fiumicino, Milano Malpensa);

-Aeroporto di Milano Linate

***Bacino di utenza B (interregionale)***

**(a) Servizio di trasporto passeggeri:**

- Vettori che effettuano un numero rilevante di voli settimanali con destinazioni europee, offrendo allo stesso tempo una significativa copertura delle destinazioni nazionali e/o insulari, con incidenza percentuale sul volume passeggeri non inferiore al 3% del totale annuo <sup>(6)</sup>.

**(b) Servizio di assistenza al volo (e servizi strumentali alla navigazione aerea):**

- - [CRAV di Brindisi] <sup>(7)</sup>

- - CAV di Bologna Borgo Panigale, Torino Caselle, Venezia Tessera; Napoli Capodichino; Catania Fontanarossa; Palermo Punta Raisi; Cagliari Elmas; Olbia

**(c) Servizi aeroportuali:**

- Aeroporti con movimento passeggeri annuo superiore a 3 milioni (Venezia, Bologna, Napoli, Palermo, Catania); aeroporti di Cagliari Elmas e Olbia <sup>(8)</sup>.

***Bacino di utenza C (regionale)***

**(a) Servizio di trasporto passeggeri:**

- Vettori che, pur effettuando un numero di voli meno rilevante di quello indicato sub B, connettono con tali voli una regione, e in particolare un'isola, ad uno scalo internazionale o a più scali nazionali, con incidenza sul volume passeggeri inferiore al 3% annuo <sup>(9)</sup>.

**(b) Servizio di assistenza al volo (e servizi strumentali alla navigazione aerea)**

- CAV di Bari, Bergamo Orio al Serio, Firenze Peretola, Genova Sestri, Ronchi dei Legionari

**(c) Servizi aeroportuali**

Aeroporti delle isole maggiori e, in genere, aeroporti con movimento passeggeri superiore al milione annuo e inferiore a 3 milioni <sup>(10)</sup>.

---

Crav di Brindisi, pertanto, non risulta più inserito nel bacino di utenza B) *interregionale*, ma è attualmente compreso nei bacini di utenza A) *nazionale*.

<sup>6</sup> Rientrano attualmente in tale categoria i vettori annualmente individuati dall'Enac che ne fornisce tempestivamente l'elenco alla Commissione (indicativamente si possono far rientrare in questa categoria le seguenti società: Meridiana, Air One).

<sup>7</sup> Vedi nota n. 5.

<sup>8</sup> Per i servizi b) e c) il bacino si intende riferito alle aree geografiche Nord Ovest; Nord Est; Centro; Sud e Isole.

<sup>9</sup> Rientrano attualmente in tale categoria i vettori annualmente individuati dall'Enac che ne fornisce tempestivamente l'elenco alla Commissione (indicativamente si può far rientrare in questa categoria la seguente società : Alpi Eagles).

<sup>10</sup> Rientrano attualmente in tale categoria i vettori annualmente individuati dall'Enac che ne fornisce tempestivamente l'elenco alla Commissione (indicativamente si possono far rientrare in questa categoria: gli aeroporti di Bari, Bergamo, Firenze, Genova, Pisa, Torino e Verona).

### ***Bacino di utenza D (locale)***

#### **(a) Servizio di trasporto passeggeri:**

- Vettori che effettuano voli su un numero limitato di rotte specifiche, con volume di passeggeri inferiore ai livelli indicati sub C.

#### **(b) Servizio di assistenza al volo (e servizi strumentali alla navigazione aerea):**

- I CAV e NAV e tutti gli altri enti ATC (Air Traffic Control) non elencati sub A, B, C, che gestiscono traffico locale.

#### **(c) Servizi aeroportuali:**

- Aeroporti con volume di voli e di passeggeri inferiore al livello minimo indicato sub C.

2. Per i servizi professionali di supporto tecnico-legale e amministrativo alla navigazione aerea valgono gli stessi bacini di utenza definiti per il servizio di assistenza al volo.

### **Art. 15**

#### **Intervallo minimo tra azioni di sciopero e divieto di proclamazioni plurime (c.d. intervallo soggettivo)**

1. Nell'ambito dello stesso servizio e del medesimo bacino di utenza, ciascun soggetto sindacale non può proclamare uno sciopero prima che sia trascorso un intervallo minimo di tre giorni liberi <sup>(11)</sup> dalla data di effettuazione dello sciopero precedente, da lui medesimo proclamato.

2. Ogni proclamazione si riferisce ad un sola azione di sciopero.

### **Art. 16**

#### **Rarefazione oggettiva delle azioni di sciopero che incidono sullo stesso bacino di utenza <sup>(12)</sup>**

1. Fermo restando che ciascun soggetto sindacale è tenuto a rispettare un intervallo minimo di tre giorni liberi tra l'effettuazione di uno sciopero e la proclamazione di uno sciopero successivo (art. 15), le azioni di sciopero proclamate da diversi soggetti sindacali, che incidono effettivamente<sup>13</sup> sullo stesso servizio

---

<sup>11</sup> Con l'espressione *giorni liberi*, si intende che non si tiene conto né del *dies a quo* (giorno iniziale), né del *dies ad quem* (giorno finale).

<sup>12</sup> Per un maggiore approfondimento del concetto di rarefazione oggettiva si rimanda alla delibera del 12 ottobre 2000, n. 00/225 di orientamento generale. Si segnala, altresì, che la Commissione, con delibera del 14 giugno 2006, come integrata dalla delibera del 5 luglio 2006, ha stabilito che l'art. 16 non vieta la concentrazione degli stessi scioperi e si è riservata, in via di eccezione, di non consentire la concentrazione degli scioperi nel trasporto aereo in presenza di un prevedibile grave pregiudizio dei diritti degli utenti.

<sup>13</sup> La rilevanza della rarefazione oggettiva, di cui all'art. 16, co. 1, deve essere interpretata tenendo conto dell'effettiva incidenza delle proclamazioni sullo stesso servizio finale e sullo stesso bacino.

finale (trasporto aereo) e sullo stesso bacino di utenza (art. 14), devono essere distanziate tra di loro da un intervallo minimo di 10 giorni liberi.

2. Resta fermo quanto previsto all'art. 17 (servizio di assistenza al volo), all'art.18 (servizio di conduzione di apparecchiature per l'assistenza al volo), all'art. 19 (servizi di pulizie aeromobili e catering aereo, servizi di sicurezza aeroportuale, servizi aeroportuali accessori, servizi professionali di supporto tecnico-legale e amministrativo alla navigazione aerea).

3. Al fine di garantire il rispetto dell'intervallo tra azioni di sciopero di cui al comma 1 del presente articolo, le organizzazioni sindacali proclamanti consultano l'Osservatorio sui conflitti nel settore dei trasporti istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

#### **Art. 17**

#### **Rarefazione oggettiva delle azioni di sciopero nell'ambito del servizio di assistenza al volo**

Le azioni di sciopero nell'ambito del servizio di assistenza al volo, anche se proclamate da diversi soggetti sindacali nell'ambito dello stesso bacino di utenza, devono essere distanziate tra di loro da un intervallo minimo di 20 giorni liberi <sup>(14)</sup>.

#### **Art. 18**

#### **Rarefazione oggettiva delle azioni di sciopero nell'ambito dei servizi strumentali della navigazione aerea.**

1. Nell'ambito di ciascun servizio (conduzione dei sistemi di assistenza al volo, meteorologia aeroportuale, informazioni aeronautiche), tra due azioni di sciopero deve trascorrere un intervallo minimo di 10 giorni liberi, anche se lo sciopero è stato proclamato da diversi soggetti sindacali.

2. Gli scioperi nell'ambito dei predetti servizi non sono tenuti in considerazione a fini della rarefazione oggettiva di cui agli art. 16 e 17.

#### **Art. 19**

#### **Rarefazione oggettiva delle azioni di sciopero nell'ambito dei servizi di catering aereo e di pulizie aeromobili, dei servizi di sicurezza aeroportuale, dei servizi**

---

<sup>14</sup> La maggiore ampiezza dell'intervallo minimo tra azioni di sciopero richiesto nell'ambito del servizio di assistenza al volo si giustifica in ragione del carattere trasversale del servizio, che, svolto in regime di monopolio di fatto, controlla dinamicamente, garantendone la sicurezza, l'evoluzione del traffico aereo e, in particolare, la progressione degli aeromobili dal decollo all'atterraggio, all'attraversamento dei vari settori dello spazio aereo fino all'ingresso nell'aerea terminale. Gli scioperi nel servizio di assistenza al volo hanno infatti, e necessariamente, effetti ultrattivi vulnerando in ogni caso il servizio finale (trasporto aereo) e determinando, inoltre, limitazioni dell'attività nelle altre aree dei servizi (servizi erogati dai vettori e servizi aeroportuali).

Si segnala, altresì, che la Commissione, con delibera del 25 gennaio 2007 ha espresso l'avviso che la concentrazione non possa, allo stato, trovare applicazione nel settore dell'assistenza al volo. Successivamente, in data 22 febbraio 2007, la Commissione, ad integrazione della delibera del 25 gennaio, ed in attesa della revisione della disciplina del settore, ha deliberato che la concentrazione degli scioperi nel settore dell'assistenza al volo è consentita, nella stessa data e nello stesso orario, quando interessino lo stesso centro di controllo e, quindi, non importino un ampliamento degli effetti dello sciopero proclamato per primo.

## **aeroportuali accessori, dei servizi professionali di supporto tecnico-legale e amministrativo alla navigazione aerea**

1. Nell'ambito di ciascun servizio (catering aereo, pulizie aeromobili, servizi di sicurezza aeroportuale, servizi aeroportuali accessori, servizi professionali di supporto tecnico-legale e amministrativo alla navigazione aerea) tra due azioni di sciopero deve trascorrere un intervallo minimo di 10 giorni liberi, anche se lo sciopero è stato proclamato da diversi soggetti sindacali.

2. Gli scioperi nell'ambito dei predetti servizi non sono tenuti in considerazione a fini della rarefazione oggettiva di cui agli art. 16 e 17.

### **PT. III Prestazioni indispensabili**

#### **Art. 20 Prestazioni indispensabili nel servizio trasporto passeggeri**

1. In caso di sciopero dei piloti, degli assistenti di volo, dei tecnici di volo, del personale addetto alla manutenzione degli aeromobili, del personale di terra dipendente da vettori aerei, i soggetti che promuovono lo sciopero, i lavoratori che esercitano il diritto di sciopero, il vettore, garantiscono la regolare effettuazione di tutti i voli (inclusi i voli charter) schedulati negli orari pubblicati in partenza nelle fasce orarie 7-10 e 18-21, nonché dei voli internazionali in arrivo entro mezz'ora dalla scadenza delle predette fasce.

2. Nelle ore al di fuori delle fasce orarie 7-10/18-21, i soggetti che promuovono lo sciopero, i lavoratori che esercitano il diritto di sciopero, il vettore garantiscono, oltre ai voli di cui all'art. 3 della presente Regolamentazione provvisoria (se programmati), l'effettuazione di:

- un volo intercontinentale in partenza per continente (aree geografiche come definite dalla IATA ), ove schedulato dal vettore;
- un collegamento monogiornaliero (ove schedulato dal vettore) da e per le isole;
- i voli charter di collegamento con le isole, regolarmente autorizzati o notificati anteriormente alla data di proclamazione dello sciopero (ove schedulati dal vettore).

3. Al fine di assicurare la regolarità dei voli garantiti, il vettore è tenuto ad effettuare i necessari voli di posizionamento (non commerciali), utilizzando a tal fine il personale non scioperante o di riserva.

4. Nel caso in cui lo sciopero possa comportare la cancellazione di voli charter autorizzati e notificati anteriormente alla data di proclamazione dello sciopero, tenuto conto del grave e talora irreparabile pregiudizio del diritto degli utenti prodotto dalla cancellazione del volo, i soggetti sindacali proclamanti sono tenuti a dare un preavviso minimo di 15 giorni. Al fine di tutelare il diritto degli utenti di riprogrammare la partenza, i vettori aerei interessati sono tenuti ad informare immediatamente i *tour operators* sulle modalità dello sciopero e sulle eventuali misure alternative disponibili.

## **Art. 21**

### **Prestazioni indispensabili nel servizio di assistenza al volo**

1. I soggetti sindacali che promuovono lo sciopero, i lavoratori che esercitano il diritto di sciopero, l'impresa che eroga il servizio garantiscono l'assistenza a:

- tutti i voli la cui partenza è schedulata negli orari pubblicati nelle fasce orarie 7-10 e 18-21 nonché dei voli internazionali in arrivo entro mezz'ora dalla scadenza delle predette fasce;

voli di posizionamento;

- i sorvoli del territorio nazionale e gli attraversamenti dello spazio aereo di responsabilità italiana (in base a convenzioni internazionali e ad accordi internazionali plurilaterali o bilaterali);

- i voli di Stato, di emergenza, di soccorso e umanitari;

- tutti i voli intercontinentali in arrivo;

- i voli intercontinentali in partenza nella misura del 50% dei voli schedulati negli orari pubblicati da ciascun vettore;

- un collegamento monogiornaliero A/R per le isole per vettore.

2. In via eccezionale, e non più di una volta l'anno, nel caso di sciopero che, mediante preventiva consultazione referendaria, abbia ottenuto il consenso di una percentuale non inferiore alla metà più uno dei lavoratori addetti all'assistenza al volo, può essere sospesa l'assistenza ai sorvoli<sup>(15)</sup> (con esclusione dei sorvoli connessi a voli garantiti).

## **Art. 22**

### **Prestazioni indispensabili nei servizi strumentali alla navigazione aerea**

1. Nei servizi di conduzione dei sistemi di assistenza al volo, meteorologia aeroportuale, informazioni aeronautiche, le prestazioni indispensabili a garantire la sicurezza dei voli devono essere in ogni caso assicurate mediante la predisposizione di appositi presidi h 24, o per il minor tempo corrispondente alla normale durata delle prestazioni erogate, a tal fine costituiti dal numero minimo necessario di addetti comandati in servizio, ovvero, e sempre che le prestazioni da erogare lo consentano, in reperibilità.

2. La Commissione si riserva di valutare gli accordi tra le parti diretti ad individuare modalità e procedure per la costituzione dei predetti presidi, nonché per la definizione dei tempi eventualmente corrispondenti alla normale durata delle prestazioni erogate.

---

<sup>15</sup> Premesso che l'assistenza ai sorvoli non rientra tra le prestazioni direttamente connesse alla salvaguardia dei diritti dei passeggeri, ma costituisce oggetto di obblighi internazionali dello stato italiano, occorre tenere presente che l'art. 9 punto c) della Convenzione relativa all'Aviazione Civile Internazionale, stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, approvata e resa esecutiva con Decreto Legislativo del 6 marzo 1948, n. 616, ratificato con Legge del 17 aprile 1956, n. 561, prevede la possibilità di restringere il volo su tutto o parte del territorio nazionale in circostanze eccezionali o durante un periodo di emergenza. La Commissione ritiene che, solo in casi di straordinaria rilevanza, lo sciopero, degli addetti al servizio di assistenza al volo possa essere considerato come una di quelle "circostanze eccezionali" che consentono di sospendere l'assistenza ai sorvoli.



**Art. 23**  
**Prestazioni indispensabili nei servizi professionali**  
**di supporto tecnico-legale e amministrativo alla navigazione aerea**

Nei servizi professionali di supporto tecnico, legale e amministrativo alla navigazione aerea in caso di sciopero sarà mantenuta una funzionalità dei servizi nella misura del 50% di quella normalmente assicurata.

**Art. 24**  
**Prestazioni indispensabili nei servizi aeroportuali:**  
**servizi relativi al flusso (arrivi e partenze) degli aeromobili;**  
**servizi relativi al flusso di passeggeri e bagagli**

1. I soggetti sindacali che promuovono lo sciopero, i lavoratori che esercitano il diritto di sciopero, le imprese garantiscono la piena efficienza dei servizi necessari ad assicurare la regolarità dei voli nelle fasce orarie 7-10 e 18-21. Nelle ore al di fuori delle fasce orarie 7-10 e 18-21, debbono essere erogate prestazioni sufficienti a mantenere una funzionalità dei servizi non inferiore al 20% di quella normalmente assicurata.

2. Nelle ore al di fuori delle fasce orarie 7-10 /18-21, le direzioni aeroportuali sono tenute ad autorizzare il 20% dei voli schedulati negli orari pubblicati, individuati con le modalità determinate dalla Direzione centrale dell'ENAC.

**Art. 25**  
**Prestazioni indispensabili nei servizi di sicurezza (antincendi aeroportuali;**  
**servizi medici e veterinari; controllo degli accessi al varco)**

1. Nei servizi antincendi aeroportuali e nei servizi medici e veterinari (ove normalmente erogati) le prestazioni indispensabili a garantire la sicurezza dei voli e dei passeggeri devono essere in ogni caso assicurate mediante la predisposizione di appositi presidi (h 24, o per il minor tempo corrispondente alla normale durata delle prestazioni erogate), a tal fine costituiti dal numero minimo necessario di addetti comandati in servizio, ovvero, e sempre che le prestazioni da erogare lo consentano, reperibili.

2. Al fine di garantire un più adeguato contemperamento tra diritti degli utenti costituzionalmente tutelati e diritto di sciopero degli addetti al servizio antincendi aeroportuale, tenuti in ogni caso ad assicurare il soccorso tecnico urgente, la Commissione si riserva di valutare un accordo tra le parti che, senza arrecare sensibile pregiudizio al diritto alla mobilità degli utenti, assicuri un'opportuna visibilità all'azione sindacale in occasione dei rinnovi contrattuali della categoria.

3. Gli addetti al controllo degli accessi al varco garantiscono in caso di sciopero, una funzionalità del servizio nella misura del 50% di quella normalmente assicurata. Nel caso in cui l'aeroporto disponga di un solo varco, la funzionalità di esso deve essere in ogni caso garantita.

**Art. 26**  
**Prestazioni indispensabili nei servizi aeroportuali accessori**  
**(pulizie aerostazione e toilettes; bar e ristoranti)**

I soggetti sindacali che promuovono lo sciopero, i lavoratori che esercitano il diritto di sciopero, le imprese che erogano i servizi garantiscono prestazioni sufficienti a mantenere una funzionalità dei servizi nella misura del 30% di quella normalmente assicurata, elevata al 50% nei mesi da aprile a ottobre (punte stagionali di attività aeroportuale).

**Art. 27**  
**Procedure per l'identificazione del programma dei voli autorizzati**

1. I voli la cui effettuazione è garantita in caso di sciopero vanno effettuati mediante i normali standard di compagnia e, salvo casi di necessità o di forza maggiore, con gli aeromobili previsti dall'orario pubblicato. Essi sono individuati in via preventiva e generale e indicati negli orari. In ogni caso di sciopero, anche se di breve durata, vanno garantiti i voli che, in base alla determinazione di cui sopra, sono compresi dall'orario nell'arco di tempo interessato dallo sciopero.

2. Con riferimento ai voli internazionali ed intercontinentali assicurati da vettori nazionali, negli orari nazionali vanno, altresì, indicati i voli che dovranno essere assicurati, qualora, per scioperi del personale dei vettori stranieri o per altre cause, le compagnie estere non siano in grado di garantire tutti i collegamenti identificati come indispensabili.

3. La materiale identificazione dei voli garantiti, viene effettuata dai competenti organi, centrali e periferici, dell'ENAC sulla base della presentazione dell'attività prevista a programma.

4. Ai fini dell'identificazione dei voli predetti e delle relative destinazioni, l'ENAC è tenuto a fare uso di criteri obiettivi, quali il volume di traffico e la frequenza dei voli, nel rispetto degli obblighi di non discriminazione imposti all'Italia dalla normativa internazionale ed europea.

5. Ai fini della presa in considerazione per l'eventuale inserimento nel contingente dei collegamenti indispensabili del traffico che non usufruisce delle procedure ripetitive o stored di presentazione dell'attività prevista a programma, si deve inoltrare la relativa richiesta e la prescritta documentazione alla competente DCA entro e non oltre i 6 giorni che precedono la data di inizio dello sciopero.

6. La procedura di autorizzazione alla partenza, di cui all'art. 802 e segg. del Codice della Navigazione, in presenza di scioperi, costituisce anche indice di appartenenza a collegamento protetto che dovrà essere assistito ed effettuato.

**Art. 28**  
**Contingenti di personale da impiegare nelle prestazioni indispensabili**

1. I contingenti di personale da impiegare nelle prestazioni indispensabili vengono determinati, dalle singole amministrazioni, aziende ed imprese, tenuto conto delle proprie peculiarità e sentite le Organizzazioni sindacali, in via generale, o comunque, in casi eccezionali, almeno 5 giorni prima dell'inizio dell'astensione.

2. A questi fini si ricorre al personale programmato nei normali turni (salve le eventuali sostituzioni per i casi di forza maggiore). Eventuali ulteriori contingenti di personale da impiegare a tali fini (o da utilizzare come riserve) vanno identificati dalle Amministrazioni ed Imprese, sentite le Organizzazioni sindacali interessate.

3. La consistenza dei contingenti di cui al precedente comma va commisurata alle effettive prestazioni indispensabili da erogare in base alla presente Regolamentazione e deve comunque esser tale da garantire i normali standard di servizio.

#### **PT. IV**

#### **Procedure di raffreddamento e conciliazione**

#### **Art. 29**

#### **Ambito di applicazione della procedura <sup>(16)</sup>**

1. Sono esclusi dall'ambito di applicazione della seguente procedura: i servizi di pulizia degli aeromobili e di catering aereo; i servizi aeroportuali accessori (pulizie aerostazioni e toilettes, bar e ristoranti); i servizi di sicurezza aeroportuale (antincendi; medici e veterinari, controllo dell'accesso al varco); i servizi professionali di supporto tecnico-legale e amministrativo alla navigazione aerea. Nell'ambito di questi servizi trovano applicazione le procedure contrattuali previste nell'ambito di ciascuna categoria, valutate idonee dalla Commissione, o in alternativa, la procedura amministrativa di cui all'art. 2, comma 2, della legge n. 146/1990 come modificata dalla legge n. 83/2000 <sup>(17)</sup>.

2. Le procedure di raffreddamento in caso di rinnovo del contratto collettivo nazionale e dei contratti integrativi sono regolate dai contratti collettivi nazionali di categoria vigenti ove applicabili, fermo restando quanto previsto dall'art. 2, comma 2, della legge n. 146/1990, come modificata dalla legge n. 83/2000.

---

<sup>16</sup> La procedura di raffreddamento e conciliazione disciplinata in questa parte della regolamentazione provvisoria trova applicazione, come peraltro l'intera regolamentazione, solo in mancanza di una disciplina concordata valutata idonea dalla Commissione (vedi art. 40 del CCNL per i piloti Meridiana, valutato idoneo con delibera 02/178 del 12.09.2002)

<sup>17</sup> Con delibera del 9 gennaio 2004, n. 04/1 allegata, la Commissione ha deliberato la revoca della propria precedente delibera del 26 luglio 2001 n. 01/98, con la quale era stato valutato idoneo l'accordo sulle procedure di raffreddamento e conciliazione valido esclusivamente per il personale di terra del Gruppo Alitalia (Alitalia, Alitalia Team, Atitech, Alitalia Airport). Tale accordo prevedeva tre differenti livelli conciliativi sulla base dell'art. 23 del CCNL applicabile alla categoria. La Commissione ha ritenuto, invece, che anche al personale di terra fossero applicate le norme di cui agli artt. 29 e seguenti della regolamentazione provvisoria in quanto :” *l'applicazione delle tre fasi conciliative per il solo personale di terra costituisce una oggettiva disparità di trattamento nei confronti delle altre categorie del trasporto aereo per le quali si applica la provvisoria regolamentazione... e le due sole fasi in essa contemplate*” .

## **Art. 30**

### **Prima fase della procedura**

1. Durante la prima fase della seguente procedura entrambe le parti si astengono da iniziative unilaterali.

2. L'organizzazione sindacale che promuove uno stato di agitazione deve avanzare richiesta motivata di incontro all'ente o all'azienda, che entro 5 giorni dalla richiesta procede alla formale convocazione. Il confronto deve comunque esaurirsi entro 10 giorni dalla richiesta.

3. Decorso 5 giorni dalla formale convocazione, ove non sia stato raggiunto un accordo, la prima fase della procedura si intende esaurita con esito negativo.

4. Se l'amministrazione o l'azienda non convocano l'organizzazione sindacale richiedente, decorso 10 giorni dalla richiesta di incontro, la prima fase della procedura si intende esaurita con esito negativo<sup>(18)</sup>.

## **Art. 31**

### **Seconda fase della procedura**

1. A seguito dell'esaurimento con esito negativo della prima fase della procedura, la procedura prosegue con un tentativo di conciliazione da esperirsi:

(a) in sede negoziale di livello superiore. Il tentativo di conciliazione si esaurisce nei termini convenuti dalle parti. Le parti, di comune accordo, possono esperire il tentativo di conciliazione nella sede amministrativa di cui al successivo punto b;

---

<sup>18</sup> Sull'obbligatorietà, anche per l'azienda datrice di lavoro, delle procedure di raffreddamento e conciliazione, si segnala la delibera del 17 luglio 2003, n. 03/119 con la quale la Commissione, partendo dal dettato normativo dell'art. 2, co. 2 della legge 146/1990, così come modificata dalla legge 83/2000 che prevede come *obbligatorio per entrambe le parti* il ricorso alle dette procedure, al terzo e quarto punto del primo Considerato scrive: "*che già il tenore letterale delle citate norme primaria e secondaria lascia intendere che l'azienda abbia l'obbligo di procedere alla convocazione di un'organizzazione sindacale che richieda un incontro per l'esperimento della prima fase delle procedure di raffreddamento e conciliazione; che detto obbligo, peraltro, è naturalmente sotteso alla logica ispiratrice delle norme in oggetto, considerato che l'esperimento delle procedure di raffreddamento e conciliazione è finalizzato a verificare la possibilità di evitare un'azione di sciopero, e che la mancata attuazione anche di una sola fase delle stesse non può non determinare l'aggravamento del conflitto in corso;*" e al settimo punto del medesimo Considerato: "*che non v'è dubbio, pertanto, che il datore di lavoro sia tenuto a non vanificare la lettera e lo spirito delle disposizioni di legge e regolamentari in tema di procedure di raffreddamento e conciliazione, e dunque abbia l'obbligo di convocare le organizzazioni sindacali che ne facciano richiesta ai sensi delle disposizioni citate, rispondendo di eventuali inadempienze ai sensi dell'art.4 co.4 L.146/90;...*" Nello stesso punto, tra l'altro, viene affermato il principio che: "*... il tutto senza che l'attivazione della procedura, la partecipazione alla stessa e la sottoscrizione dei relativi verbali produca alcun effetto ai fini della titolarità negoziale delle organizzazioni sindacali partecipanti alle procedure stesse;*". Nella stessa delibera, viene richiamato anche un precedente orientamento a carattere generale, formulato dalla Commissione con la delibera del 1 febbraio 2001, n. 01/3, con il quale si è affermato che: "*...A seguito della valutazione di idoneità, le clausole relative alle procedure di raffreddamento e conciliazione acquistano forza di regole vincolanti secondo la legge, e perciò rilevanti anche al di fuori dei rapporti obbligatori tra le parti. La violazione delle procedure da parte del datore di lavoro (ivi compresa la mancata convocazione delle rappresentanze sindacali che lo abbiano richiesto ai fini dell'esperimento delle procedure previste dall'art.2 co.2), diviene di conseguenza valutabile dalla Commissione ai fini dell'applicazione della sanzione di cui all'art. 4 co. 4, come violazione di obblighi imposti dalla legge*".

(b) in mancanza di accordo, nella sede amministrativa prevista dall'art. 2, comma 2 della legge n. 146/1990, come modificata dalla legge n. 83/2000; la convocazione deve avvenire in tal caso entro 5 giorni lavorativi dalla richiesta avanzata da una delle due parti, e il tentativo di conciliazione deve in ogni caso esaurirsi entro 10 giorni dalla richiesta. Entrambe le parti convocate sono tenute a presentarsi ed a fornire all'autorità amministrativa ogni informazione utile ai fini dell'esperimento del tentativo di conciliazione.

### **Art. 32** **Ripetizione della procedura** <sup>(19)</sup>

Anche nell'ambito di una stessa vertenza, decorsi 45 giorni liberi dall'effettuazione del primo sciopero, il soggetto sindacale che intenda proclamare un successivo sciopero è tenuto ad esperire nuovamente la procedura di cui agli art. 30 e 31<sup>(20)</sup>.

---

<sup>19</sup> In tema di intervallo intercorrente tra la prima azione di sciopero e la successiva azione nell'ambito della stessa vertenza, la Commissione di garanzia si è espressa con due delibere di orientamento generale ( delibera del 20 febbraio 2003, n. 03/35 e delibera del 17 luglio 2003, n. 03/116) che si riporta: “ *il periodo entro il quale ai fini della proclamazione di una nuova azione di sciopero nell'ambito della stessa vertenza la procedure di raffreddamento e conciliazione può NON essere riattivata si intende fissato in 90 giorni dalla conclusione della precedente procedura, o dalla scadenza del termine entro il quale la medesima doveva essere portata a compimento*”.

<sup>20</sup> Sul punto, la Commissione si è recentemente pronunciata con delibera del 14 ottobre 2004, n.04/557 con la quale ha elaborato l'orientamento di indirizzo che considera il rispetto dell'art. 32 di “*difficile osservanza*” per due ordini di ragioni ascrivibili, rispettivamente, all'elevato numero di sigle sindacali e professionali presenti nel comparto e alla regola del c.d. preavviso massimo. La prima ragione incide, nei fatti, nel diluire eccessivamente nel tempo la data utile che le organizzazioni sindacali e professionali hanno ai fini dell'effettuazione di uno sciopero senza, per questo, incorrere nella violazione della regola della c.d. rarefazione oggettiva. L'esperienza dei fatti, ha dimostrato che la difficoltà di individuare una data utile, è aggravata dalla compresenza della regola del preavviso massimo di 45 giorni (art. 5) che i soggetti proclamanti un'astensione dal lavoro sono tenuti ad osservare. Per tali motivi, la Commissione, ha ritenuto (con la delibera prima indicata) “*di segnalare la (...) violazione solo nei casi in cui i motivi posti a fondamento della vertenza facciano ritenere utile la ripetizione delle procedure medesime considerando, altresì, il tempo intercorrente dalla precedente effettuazione del tentativo di conciliazione*”. In tal modo, l'organo di garanzia si è riservata maggiore discrezionalità nel rilevare l'irregolarità in esame; discrezionalità misurata sul lasso di tempo intercorrente rispetto all'ultimo tentativo di conciliazione e sull'utilità della loro ripetizione.

**Art. 33**  
**Forme alternative di azione sindacale** <sup>(21)</sup>

Ove le parti concordino, anche con specifici accordi aziendali o decentrati, forme alternative di azione sindacale, dalle quali non derivino conseguenze in ordine alla tutela dei diritti costituzionalmente tutelati degli utenti, a tali forme di azione si applicheranno le sole disposizioni della presente Regolamentazione provvisoria di cui agli art. 4 (preavviso minimo); 6 (revoca tempestiva); 7 (durata massima).

---

<sup>21</sup> Dai lavori preparatori che hanno portato alla Provvisoria regolamentazione, emerge che per forme alternative di azione sindacale si intendono azioni di lotta quali lo sciopero virtuale e il blocco dei sorvoli.

Nel corso dell'aprile 2004, la Commissione si è espressa su uno stato di agitazione che ha visto coinvolta la compagnia di volo Meridiana s.p.a. e l'O.S. FILT-CGIL. Il predetto stato di agitazione prevedeva la sospensione di qualunque servizio di bordo normalmente prestato dalla categoria degli Assistenti di Volo. Le sigle che l'avevano promosso, hanno qualificato questa forma di agitazione come "*Sciopero alternativo ex art. 33 della Provvisoria Regolamentazione*". La Commissione è intervenuta chiarendo che "*...Non appare appropriato il riferimento all'art. 33 della regolamentazione provvisoria... Considerato che nel caso di specie non esiste nessun accordo in tal senso*", così come richiede la norma *de quo*. Inoltre con comunicato stampa del 3 maggio 2004 la Commissione ribadiva che: "*... non si è espressa alcuna valutazione in ordine all'iniziativa, ma ci si è limitati a rilevare che tale forma di astensione dalle prestazioni, non incidendo sui diritti della persona costituzionalmente tutelati, non interessava direttamente la Commissione, mentre, in mancanza di accordi tra le parti, l'iniziativa non poteva essere considerata una "forma alternativa di azione sindacale"*".

Sugli scioperi cosiddetti anomali si sono espresse sia la Corte di Cassazione, sia la Corte Costituzionale, con diverse sentenze le quali hanno prodotto orientamenti contrastanti. Di seguito si riportano le più rilevanti. Sino agli anni '80, la Corte di Cassazione era orientata nel ritenere illecito lo sciopero c.d. parziale con riferimento, tra l'altro, alle mansioni (cfr. Corte Cost. del 28 dicembre 1962, nn. 123 e 124, Corte Cost. del 15 dicembre 1967, n. 55, Cass. del 20 luglio 1984, Cass. del 28 marzo 1986, n. 2214, Cass. del 11 gennaio 1988, n. 84), in particolare nella sentenza dalla Suprema Corte del 28 marzo 1986, n. 2214, si afferma che: "*...Lo sciopero... non può dunque consistere in alcun comportamento che sia nell'ambito del rapporto diverso dalla inattività totale*". In senso contrario, si leggano le sentenze; Cass. del 31 gennaio 1980, n. 711, Cass. del 9 maggio 1984, n. 2480 e del 6 ottobre 1999, n. 11147. In particolare in quest'ultima sentenza si afferma: "*poiché sono irrilevanti le modalità con cui lo sciopero viene effettuato – con il solo limite che lo stesso non pregiudichi la produttività dell'azienda ovvero non comporti la distruzione (anche parziale) o una duratura inutilizzabilità degli impianti, mettendo in pericolo la loro integrità – rientra nel concetto di sciopero legittimo anche quello parziale*".

## **DELIBERA DI PROVVISORIA REGOLAMENTAZIONE CON ALLEGATA RELAZIONE**

**Relazione della Prof. Ballestrero sulle osservazioni formulate dalle parti sociali e dalle associazioni degli utenti in merito alla proposta di regolamentazione delle prestazioni indispensabili e delle altre misure di cui all'art. 2, comma 2, l. n. 146/1990 come modificata dalla l. n. 83/2000, deliberata dalla Commissione nella seduta del 14.6.2001 (delibera 01/70)**

1. Nei trascorsi quindici giorni dalla notifica della delibera 01/70 (del 21.6.2001) sono state svolte le seguenti audizioni:

Mercoledì 4 luglio: ENAC, ENAV, VITROCISSET, ASSAEROPORTI, ASSAEREO, IBAR.

Giovedì 5 luglio (mattina): FILT-CGIL, FIT-CISL, ANPAC, SULTA-CUB, UILT, UNIONE PILOTI, UGL TRASPORTI, ANPAV, CISAL TA.

Giovedì 5 luglio (pomeriggio): ANPCAT, CISAL AV, USSPI, CILA AV, LICTA, ASSIVOLO QUADRI, SACTA.

Giovedì 12 luglio (pomeriggio): Ministero dell'Interno, Agenzia delle dogane, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Dipartimento della funzione pubblica, Ministero del lavoro e delle politiche sociali.

Giovedì 19 luglio (mattina): le associazioni di categoria dei VVF, aderenti a CGIL, CISL e UIL

2. Durante le audizioni, di cui è stato redatto verbale, sono state acquisite le opinioni di tutti i partecipanti.

Le audizioni svolte, alle quali sono stati convocati tutti i soggetti di maggior rilievo coinvolti nel servizio di trasporto aereo, sono servite in primo luogo a verificare (come richiesto dalla legge) che non sussiste allo stato attuale alcuna possibilità che le parti addivengano in tempi ragionevolmente brevi alla conclusione di uno o più accordi sulle prestazioni indispensabili e sulle altre misure da erogare in caso di sciopero; in secondo luogo le audizioni hanno consentito di fare una verifica "a caldo" delle reazioni degli interessati alla proposta della Commissione.

Alle audizioni ha fatto seguito l'invio di numerose note scritte di cui questa relazione dà brevemente conto. Nella parte finale della relazione sono esplicitate le ragioni per le quali si ritiene di poter accogliere alcuni suggerimenti (e di doverne respingerne altri), apportando perciò alcune modifiche al testo della proposta, che si suggerisce di introdurre nella regolamentazione provvisoria.

3. Resoconto delle osservazioni scritte inviate alla Commissione

A. Associazioni degli utenti

Sono pervenuti i pareri delle seguenti associazioni:

- Comitato Consumatori Altro Consumo
- Unione Nazionale Consumatori
- ADOC

## -CODACONS

Le predette associazioni hanno espresso parere favorevole alla proposta della Commissione, sottolineando la necessità che l'utenza sia in ogni caso informata tempestivamente e correttamente. Le associazioni suggeriscono inoltre di prevedere un preavviso degli scioperi di almeno quindici giorni, e di stabilire un intervallo minimo fra le azioni di sciopero di 20 giorni oltre che, come previsto nella proposta per il settore del controllo di volo, anche per le altre aree di servizi.

## B. Amministrazioni a aziende

Sono pervenute osservazioni dalle seguenti amministrazioni, aziende e associazioni :

- Ministero della Sanità
- Dipartimento della Funzione Pubblica
- Agenzia delle dogane
- ENAC
- ENAV
- IBAR
- VITROCISSET
- ASSAEROPORTI
- ASSAEREO

Il giudizio espresso è sostanzialmente favorevole alla proposta. Nelle note pervenute sono contenuti, tuttavia, alcuni suggerimenti dei quali si dà brevemente conto (omettendo i rilievi di carattere essenzialmente formale, dei quali si dovrà tener conto nella stesura della regolamentazione provvisoria).

### ASSAEREO

Ritiene:

-che i voli charter non possano essere cancellati in caso di sciopero, ma possano al massimo essere ritardati: una tale misura si rende necessaria a causa della impossibilità materiale di effettuare la "riprotezione" dei passeggeri su voli alternativi;

-che, nel trasporto aereo, azioni di sciopero della durata di 24 ore siano eccessivamente lunghe e vulneranti per il sistema;

-che l'intervallo oggettivo di 10 giorni consenta il verificarsi di 35 azioni di sciopero al di fuori delle franchigie: tale potenziale frequenza di scioperi richiede, al minimo, un'attenta vigilanza da parte della Commissione sul rispetto scrupoloso delle regole.

### ASSAEROPORTI

Ritiene:

-che al di fuori delle fasce orarie 7/10 - 18/21 i servizi aeroportuali debbano funzionare almeno al 50%;

-che l'intervallo oggettivo debba essere portato a 21 giorni per tutti i soggetti coinvolti;

### ENAV



Ritiene:

- che debbano essere menzionati oltre ai CAV anche i NAV, al fine di evitare problemi interpretativi.

- che debba essere mantenuta ferma la situazione attuale, che prevede (secondo le attuali disposizioni dell'ENAC) l'assistenza di tutti gli aerei partiti prima dell'inizio dello sciopero, indipendentemente dall'orario di arrivo;

- che, per quanto riguarda il servizio di conduzione delle apparecchiature per l'assistenza al volo (attualmente gestito in appalto da Vitrociset), al fine evitare i gravi disservizi che attualmente si verificano (rifiuto sistematico del comando in servizio da parte degli scioperanti, che condizionano l'accettazione del comando alla limitazione dei voli da parte dell'ENAC), tale servizio debba essere inserito tra quelli di sicurezza aeroportuale, per i quali la proposta prevede la predisposizione di presidi h24.

#### VITROCISSET

Sottolinea la necessità di chiarire che la reperibilità fa parte delle prestazioni indispensabili degli addetti al servizio di conduzione delle apparecchiature per l'assistenza al volo.

#### ENAC

Ritiene:

- che tutti i voli nazionali operati nelle fasce orarie 7/10 - 18/21 debbano partire, e quindi arrivare negli aeroporti di destinazione (altrimenti molti voli dovrebbero essere cancellati, provocando un artificioso allargamento dello sciopero);

- che in sede di regolamentazione provvisoria debbano essere specificati i continenti secondo le aree geografiche definite dalla IATA;

- che per quanto riguarda i voli intercontinentali, in caso di sciopero dei controllori di volo, la soluzione migliore sia quella di autorizzare la partenza di tutti i voli intercontinentali, o, al minimo, di mantenere ferma la situazione attuale (metà dei voli di ogni compagnia diretti in ogni continente);

- per quanto riguarda le direzioni aeroportuali precisa che "mantenere una funzionalità dei servizi non inferiore al 20% di quella normalmente assicurata" (art. 17 della proposta) significa autorizzare il 20% dei voli schedulati fuori dalle fasce.

#### IBAR

Ritiene:

- (come ENAC) che tutti i voli nazionali operati nelle fasce orarie 7/10 - 18/21 debbano partire, e quindi arrivare negli aeroporti di destinazione;

- (come ENAC) che debba essere garantita la partenza di tutti i voli intercontinentali.

DIPARTIMENTO DELLA FUNZIONE PUBBLICA, MINISTERO DELL'INTERNO,  
MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, ENAC

Propongono le seguenti modifiche al testo della proposta:

- inserimento del CAV di Milano Linate nel bacino nazionale

- affidamento all'ENAC del compito di individuare annualmente i vettori che rientrano nella definizione dei diversi bacini di utenza stabilita dalla Commissione;

-obbligo per le organizzazioni sindacali di informare delle proclamazioni l'Osservatorio sui conflitti nel settore dei trasporti istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e di informarsi degli scioperi già proclamati.

-soppressione del riferimento all'informazione delle agenzie di viaggio (art. 20 della proposta): nella audizione è stata data ampia spiegazione in ordine alla non praticabilità di tale informazione.

Nella nota inviata, il Ministero dell'Interno ribadisce che la previsione dell'obbligo del soccorso tecnico urgente per il servizio antincendi aeroportuale dei vigili del fuoco, di fatto priva i vigili del fuoco (che secondo la proposta debbono garantire un presidio h24 ) del diritto di sciopero.

Il Ministero della Sanità concorda invece sul presidio h24 di medici e veterinari.

### C. Organizzazioni sindacali

Sono pervenute:

-una nota firmata da FILT-CGIL, FIT-CISL, UILT, UNIONE PILOTI, UGL TRASPORTI, ANPAV, ANPAC, ANPCAT,CISAL AV, ATV;

- una nota firmata da ANPCAT e CILA-AV.

-una nota firmata da LICTA

- una nota firmata da USSSPI

- una nota firmata da CISL (e FISASCAT) relativa alla mancata notifica della proposta

- una nota firmata da CISL (SINALCO-VVF-CISL) ed una successiva nota di CGIL, CISL, UIL, coordinamenti e sindacato nazionale dei VVF.

- una nota firmata da S.U.L.T.A.–C.U.B.

- una nota firmata da CILA-AV/Or.S.A.

Le note inviate dai sindacati, di cui si dà di seguito brevemente conto, contengono una serie di osservazioni critiche, ma contengono altresì suggerimenti costruttivi di revisione del testo della proposta, dei quali è opportuno tenere attenta considerazione nella redazione della regolamentazione provvisoria.

- Nota firmata da FILT-CGIL, FIT-CISL, UILT, UNIONE PILOTI, UGL TRASPORTI, ANPAV, ANPAC, ANPCAT,CISAL AV, ATV

La proposta della Commissione è criticata:

- perché non ha tenuto conto che la legge 83/2000 rafforza il diritto di sciopero, imponendo il tetto massimo del 50% di prestazioni, e che dove sono disponibili servizi alternativi si deve rimanere al di sotto di tale limite;

- perché assicura un preavviso più lungo (15 giorni, anziché 10) per lo sciopero relativo ai voli charter;

- perché garantisce (come già la proposta del 23.6.1994), in caso di sciopero del servizio di assistenza al volo, i sorvoli del territorio nazionale e gli attraversamenti dello spazio aereo di responsabilità italiana. Ad avviso dei sindacati firmatari ciò sarebbe in contrasto con quanto previsto dall'art. 9, punto C, della Convenzione relativa all'Aviazione Civile Internazionale stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, approvata e resa esecutiva con decreto legislativo 6 marzo 1948 n. 616, ratificato con la legge 17 aprile 1956 n. 561, che prevede la possibilità di restringere il volo su tutto o parte del territorio nazionale in circostanze eccezionali o durante un periodo di

emergenza. Lo sciopero dei controllori di volo sarebbe appunto una di quelle circostanze eccezionali che consentirebbero di limitare il sorvolo;

- perché introduce discipline eccessivamente penalizzanti per il servizio di assistenza al volo, aumentando molto al di sopra del 50% del servizio normalmente erogato le prestazioni dovute in caso di sciopero, e prevedendo un intervallo oggettivo troppo lungo e irragionevolmente superiore a quello previsto per gli altri servizi;

- perché mantiene i dieci giorni di intervallo c.d. soggettivo tra effettuazione di uno sciopero e proclamazione dello sciopero successivo, non più giustificata dopo l'introduzione della rarefazione oggettiva;

- perché impone un livello troppo alto (50%) di prestazioni nei servizi aeroportuali accessori.

Le organizzazioni sindacali firmatarie propongono di conseguenza:

- di ridurre a 10 giorni il preavviso per lo sciopero che comporti la cancellazione di voli charter;

- di fissare in 24 ore la durata massima dello sciopero (eliminando il riferimento alla giornata solare);

- di ridurre a due giorni (oltre il giorno della consultazione) la franchigia per le consultazioni regionali e amministrative parziali;

- di restringere il bacino di utenza nazionale, escludendo gli aeroporti non Hub;

- di ridurre a tre giorni liberi l'intervallo soggettivo;

- di ridurre, in tutte le aree di servizi coinvolti, la rarefazione oggettiva a 7 giorni liberi;

- di eliminare la previsione relativa alla garanzia dei voli di riposizionamento;

- per quanto riguarda le prestazioni indispensabili nel servizio di assistenza al volo: non garantire i voli il cui arrivo sia previsto oltre la scadenza delle fasce orarie garantite; non garantire i sorvoli; non garantire i voli intercontinentali in arrivo; non garantire i voli intercontinentali in partenza nelle fasce orarie indicate nella proposta (7-11/18-22); sostituire tali mancate garanzie con la garanzia del 40% del traffico aereo programmato durante lo sciopero;

- di limitare alle sole pulizie delle aerostazioni i servizi accessori, fissando una soglia di prestazioni non superiore al 50%;

- di ridurre i tempi delle procedure (2 giorni per la convocazione, 7 giorni complessivamente per la prima fase; 7 giorni per la seconda fase); di cancellare l'art. 24 della proposta (ripetizione della procedura dopo 45 dall'effettuazione del primo sciopero della vertenza);

- di eliminare l'obbligo di ripetizione della procedura decorsi 45 giorni liberi dall'effettuazione del primo sciopero.

- Nota firmata da ANPCAT e CILA-AV

Le critiche mosse alla proposta sono sostanzialmente analoghe a quelle formulate dalle organizzazioni sindacali firmatarie della nota di cui sopra. La nota non entra nel dettaglio dei singoli articoli della proposta

- Nota firmata da LICTA

La lunga nota inviata da questa organizzazione sindacale, mentre contiene rilievi critici sostanzialmente analoghi a quelli formulati nella nota di cui al punto 1 (e analoghe proposte su durata dello sciopero, franchigie, intervallo soggettivo) contiene alcune proposte diverse per quanto riguarda il servizio di assistenza al volo:

- nessuna definizione dei bacini di utenza (ad avviso della LICTA la materia non è di competenza della Commissione);
- riduzione della rarefazione oggettiva a 10 giorni liberi nel servizio di assistenza al volo;
- garanzia dei voli in arrivo e partenza nelle fasce 7-10 e 18-21; fuori fascia garanzia di assistenza al volo ad un numero di velivoli pari ad una quota oraria non superiore al 50% della capacità di resa oraria di servizi. In caso di sciopero locale la garanzia è del 50% della domanda di traffico prevista nell'orario interessato dallo sciopero;
- sostituzione della procedura di raffreddamento e conciliazione prevista nella proposta con una procedura specifica per ENAV.

- Nota firmata da USSSPI

La nota ribadisce che il personale tecnico e amministrativo che opera nel settore dell'assistenza al volo non svolge attività indispensabile alla gestione operativa del trasporto aereo, e propone pertanto di collocare i servizi professionali di supporto tecnico-legale e amministrativo alla navigazione aerea, come servizi collaterali nell'ambito dei diversi bacini di utenza.

- Nota firmata da CISL (SINALCO-VVF-CISL) e nota di CGIL, CISL, UIL, coordinamenti e sindacato nazionale dei VVF

In queste note viene ribadita la posizione in più occasioni espressa dalle organizzazioni sindacali dei vigili del fuoco, secondo cui la previsione della garanzia del soccorso tecnico urgente anche in caso di sciopero di fatto cancella il diritto di sciopero della categoria.

- Nota firmata da SULTA.-C.U.B.

La proposta è criticata perché:

- non tiene conto, nonostante alcune considerazioni in tal senso nella premessa, del venir meno della situazione di monopolio che caratterizzava il settore;
- elimina il ricorso al conflitto eliminando anche la certezza circa la collocazione temporale dell'astensione, essendo questa direttamente legata ad una serie di variabili.

L'organizzazione sindacale firmataria propone conseguentemente:

- di includere nell'ambito di applicazione della proposta i tecnici di volo;
- di ridurre il preavviso massimo di sciopero a 30 giorni;
- di fissare in 24 ore la durata massima dello sciopero (eliminando il riferimento alla giornata solare);
- di considerare la franchigia per le sole consultazioni nazionali ed europee;
- di non garantire l'espletamento dei servizi funzionali al fine della regolarità di tutti i voli in partenza e in arrivo nelle fasce orarie 7-10/18-21;

-di scorporare dal Bacino di utenza nazionale relativamente ai Servizi aeroportuali gli Aeroporti HF con movimento passeggeri annuo superiore a 3 milioni per includerlo nel Bacino di utenza interregionale;

-di eliminare l'art. 10 della proposta regolante l'intervallo soggettivo fra azioni di sciopero e contenente il divieto di proclamazione plurima;

-di ridurre, nell'ambito del servizio di assistenza al volo (e servizi strumentali alla navigazione aerea), la rarefazione oggettiva a 10 giorni;

-per quanto riguarda le prestazioni indispensabili nel servizio trasporto passeggeri: garantire un volo intercontinentale per continente ove schedato ed operato da un solo vettore e non presente nelle fasce; non garantire i voli charter operati dal vettore di collegamento con le isole; di eliminare la previsione relativa alla garanzia dei voli di riposizionamento;

-per quanto riguarda le prestazioni indispensabili nel servizio di assistenza al volo: non garantire i sorvoli; non garantire i voli intercontinentali in arrivo; non garantire i voli intercontinentali in partenza nelle fasce orarie indicate nella proposta (7-11/18-22) e sostituire tale mancata garanzia con un volo intercontinentale per continente per vettore (ove schedato e non presente nelle fasce)

-per quanto riguarda le prestazioni indispensabili nei servizi aeroportuali non erogare le prestazioni fuori fasce;

-di inserire fra i servizi di sicurezza aeroportuale il controllo degli accessi al varco;

-di individuare quali prestazioni indispensabili da garantire nel predetto servizio prestazioni sufficienti a mantenere una funzionalità dei servizi non superiore al 50% di quella normalmente assicurata;

-di non considerare prestazioni indispensabili nei servizi aeroportuali accessori i servizi di parcheggio a pagamento, bar e ristoranti;

-di fissare per le prestazioni indispensabili nei servizi aeroportuali accessori una soglia di prestazioni non superiore al 50%;

-di consentire alle parti di richiedere che il tentativo preventivo di conciliazione si svolga presso l'Amministrazione competente, ancorando l'individuazione del livello dell'amministrazione al bacino di utenza come definito dall'art. 9 della proposta;

-di eliminare l'obbligo di ripetizione della procedura decorsi 45 giorni liberi dall'effettuazione del primo sciopero

- Nota firmata da CILA-AV/Or.S.A.

L'organizzazione sindacale firmataria propone:

-di includere nell'ambito di applicazione della proposta i tecnici di volo;

-di considerare tempestiva la revoca di uno sciopero per accordo fra le parti purché le convocazioni e le procedure per comporre la vertenza abbiano avuto inizio precedentemente;

-di prevedere il periodo di franchigia per le elezioni amministrative solo se quest'ultime interessino almeno tre regioni contemporaneamente;

-di prevedere il periodo di franchigia per elezioni amministrative parziali che interessino almeno tre regioni, per le aree interessate;

-di includere nel bacino di utenza interregionale relativamente al Servizio di assistenza al volo i soli CAV di Linate, Bologna, Venezia, Torino, Napoli, Palermo, Catania, Cagliari ed Olbia;

-di scorporare dal bacino di utenza nazionale relativamente ai Servizi aeroportuali gli Aeroporti HF con movimento passeggeri annuo superiore a 3 milioni per includerlo nel Bacino di utenza interregionale;

-di inserire nel bacino di utenza locale tutti i CAV non compresi nel bacino interregionale, tutti i NAV, la Sede centrale dell'ENAV S.p.A. e tutti gli altri enti non espressamente citati in precedenza nelle proposte;

-di eliminare l'art. 12 della proposta, relativamente alla rarefazione oggettiva delle azioni di sciopero nell'ambito del servizio di assistenza al volo e dei servizi strumentali alla navigazione aerea;

-di eliminare i richiami agli artt. 5 (astensioni dal lavoro nei servizi di navigazione) e 7 (procedure per l'identificazione del programma dei voli autorizzati) della proposta 23.06.1994;

-per quanto riguarda le prestazioni indispensabili nel servizio di assistenza al volo: garantire tutti i voli programmati antecedentemente alla dichiarazione di sciopero nelle fasce orarie 7-10 e 18-21 e tutti i voli qualitativamente indispensabili (voli di stato, emergenza ecc.) purché il personale comandato sia sufficiente ad assicurare la sicurezza dei voli e purché l'Ente, amministrazione e/o impresa erogatrice dei servizi d'assistenza al volo predisponga misure di gestione del flusso di traffico aereo come comunicate dal CFMU di Eurocontrol;

-di non garantire l'assistenza al traffico aereo commerciale e all'aviazione generale che, successivamente alla dichiarazione di sciopero, abbia riprogrammato il volo, inizialmente previsto al di fuori delle suddette fasce orarie garantite, all'interno di quest'ultime, la fine di fruire della relativa assistenza;

-in sostituzione, di garantire fino alla concorrenza massima del 50% i collegamenti schedulati e programmati dai vettori al di fuori delle fasce orarie, garantendo tali collegamenti comandando in servizio il 50 % del personale normalmente impiegato;

-di inserire fra i servizi di sicurezza aeroportuale il controllo degli accessi al varco;

-di individuare quali prestazioni indispensabili da garantire nel predetto servizio prestazioni sufficienti a mantenere una funzionalità dei servizi non superiore al 50% di quella normalmente assicurata;

-di prevedere specifici obblighi di informazione per l'azienda (soggettivi ed oggettivi);

-di prevedere che nella seconda fase della procedura di conciliazione il termine per ritenere conclusa la procedura sia ridotto a sette giorni;

-di recepire la normativa contrattuale valida per il servizio di assistenza al volo attualmente in vigore.

4. Dall'attenta analisi delle osservazioni formulate dalle parti interessate sono state tratte indicazioni utili, che possono consentire un'ampia revisione della proposta formulata nella seduta del 12.6.2001 (delibera 01/70), con riguardo:

- all'articolazione del campo di applicazione;

- alla revisione delle franchigie;

- alla riduzione dell'intervallo cosiddetto soggettivo;

- alla nuova definizione dei bacini di utenza (articolati su quattro livelli);

- alla revisione delle prestazioni indispensabili, con riduzione, ove possibile del livello richiesto, e con apertura di possibilità di rendere maggiormente visibile lo sciopero;
- alla limitazione del campo di applicazione della procedura di raffreddamento e conciliazione prevista nella Regolamentazione provvisoria.

**COMMISSIONE DI GARANZIA  
DELL'ATTUAZIONE DELLA LEGGE SULLO SCIOPERO  
NEI SERVIZI PUBBLICI ESSENZIALI**

**Deliberazione: 01/92** Regolamentazione provvisoria delle prestazioni indispensabili e delle altre misure di cui all'art. 2, comma 2, legge 146/90, come modificata dalla legge n. 83/2000, nel settore del trasporto aereo (pos.11059)  
**(Seduta del 19.7.2001)**

**LA COMMISSIONE**

su proposta della Prof. Ballestrero, ha adottato all'unanimità la seguente delibera.

**PREMESSO**

1. che ai sensi dell'art. 1, comma 2, lett. b) della legge n. 146/1990, il trasporto aereo costituisce servizio pubblico essenziale volto a garantire il diritto delle persone costituzionalmente tutelato alla libertà di circolazione;

2. che, attualmente, la disciplina delle prestazioni indispensabili e delle altre misure da garantire in caso di sciopero nel settore del trasporto aereo è contenuta nella proposta formulata dalla Commissione il 23 giugno 1994, integrata dall'accordo ALITALIA, INTERSIND, ASSAEROPORTI del 22 luglio 1994, valutato idoneo dalla Commissione con delibera 16 febbraio 1995; dall'accordo 23 dicembre 1998 (Patto sulle politiche di concertazione e sulle nuove regole sindacali per la trasformazione e l'integrazione europea del sistema dei trasporti), valutato parzialmente idoneo dalla Commissione con delibera 99/126 del 25 febbraio 1999; dall'accordo ENAV/ FILT, FIT, UILT, LICTA, ANPCAT, CISAL-AV, CILA-AV-UGL-FNT, ASSIVOLO QUADRI, SACTA, del 16 aprile 1999, valutato parzialmente idoneo dalla Commissione con delibera 99/416 del 24 giugno 1999;

3. che a seguito dell'entrata in vigore della legge n. 83/2000, che ha modificato ed integrato la legge n. 146/1990, si è resa necessaria la revisione delle previgenti discipline delle prestazioni indispensabili e delle altre misure da garantire in caso di sciopero, che devono essere adeguate a quanto disposto dalla legge;

4. che, per quanto riguarda la disciplina relativa al trasporto aereo, fermo restando il contemperamento tra diritto di sciopero e diritti costituzionalmente tutelati degli utenti, tale disciplina deve essere integrata, in primo luogo introducendo regole conformi a quanto disposto dall'art. 2, commi 2 e 6, della legge citata;

5. che, inoltre, essendo trascorsi sette anni dall'entrata in vigore della disciplina sinora vigente, ed essendo in questi anni intervenute rilevanti modificazioni della situazione di fatto, sia per il sensibile incremento del traffico aereo, sia per il venir meno del monopolio della vettore di bandiera, si rendono necessarie modificazioni della disciplina delle prestazioni indispensabili e delle altre misure da garantire in caso di sciopero sinora vigente, al fine di correggerne le



imperfezioni e di colmarne le lacune rese evidenti dall'esperienza dei conflitti nel settore;

6. che le lacune della disciplina sinora vigente, in particolare riguardano: la presenza di margini di incertezza nella definizione del campo di applicazione della disciplina; la mancata previsione di un intervallo minimo tra azioni di sciopero che incidono sulla regolarità e continuità del traffico aereo, tale da evitare l'oggettivo addensamento di scioperi proclamati in successione da soggetti sindacali diversi; la mancata previsione di una disciplina della revoca tempestiva (o comunque giustificata) dello sciopero, al fine di evitare il pregiudizio ai diritti degli utenti derivante dal cosiddetto "effetto annuncio"; un calendario delle franchigie che può dar luogo a incertezze e disorientamento degli utenti, in quanto disomogeneo rispetto al calendario delle franchigie previsto nella più recente disciplina del trasporto ferroviario;

### **CONSIDERATO**

1. che, a partire dalla fine di ottobre 2000 la Commissione ha ripetutamente sollecitato le parti a procedere alla definizione mediante accordo collettivo di nuove regole, adeguate a quanto disposto dalla legge;

2. che le numerose audizioni delle diverse organizzazioni sindacali presenti e attive nei diversi servizi rientranti nel settore del trasporto aereo, nonché dei diversi enti ed aziende che erogano tali servizi, hanno consentito alla Commissione di verificare che tutt'ora non sussiste, anche a causa della estrema complessità del settore, una concreta possibilità che le parti raggiungano in tempi brevi un accordo in ordine alla adozione di un insieme di regole comuni per la disciplina delle prestazioni indispensabili e delle altre misure di cui all'art. 2, comma 2, della legge n. 146/1990 come modificata dalla legge n. 83/2000;

3. che, ad oltre un anno dall'entrata in vigore della legge n. 83/2000, e visto l'elevato ricorso allo sciopero in servizi la cui funzionalità è essenziale per la continuità del traffico aereo, l'adeguamento della disciplina del settore sinora vigente è divenuta ormai improrogabile;

4. che, a norma dell'art. 2, comma 2, della legge n. 146/1990 come modificata dalla legge n. 83/2000, tale disciplina deve predisporre un insieme di regole che tuteli, nel loro contenuto essenziale, i diritti degli utenti del trasporto aereo costituzionalmente tutelati, a tal fine contemperando tali diritti con il diritto di sciopero;

5. che in data 14 giugno 2001 ha aperto la procedura ex art. 13, comma 1, lett. a), l. n. 146/90 come modificata dalla l. n. 83/2000, notificando alle parti interessate la delibera 01/70 (Proposta di regolamentazione delle prestazioni indispensabili e delle altre misure di cui all'art. 2, comma 2, l. n. 146/1990 come modificata dalla l. n. 83/2000 nel settore del trasporto aereo);

6. che sono decorsi i quindici giorni che la legge assegna alle parti per l'invio di osservazioni, e che durante tale periodo sono pervenute alla Commissione le

osservazioni di cui si dà conto nella “Relazione sulle osservazioni formulate dalle parti sociali e dalle associazioni degli utenti in merito alla proposta di regolamentazione delle prestazioni indispensabili e delle altre misure di cui all’art. 2, comma 2, l. n. 146/1990, come modificata dalla legge n. 83/2000, deliberata dalla Commissione nella seduta del 14 giugno 2001 (delibera 01/70)”, inserita nel verbale della seduta odierna;

7. che sono state svolte le audizioni (di cui si dà conto nella citata Relazione) previste dalla legge al fine di verificare la perdurante indisponibilità delle parti a raggiungere un accordo

### **FORMULA**

ai sensi dell’art. 13, lett. a), della legge n. 146/1990 come modificata dalla legge n. 83/2000 la seguente Regolamentazione provvisoria:

*Omissis*

**DELIBERA DI REVISIONE DELL'ART. 14 DELLA PROVVISORIA  
REGOLAMENTAZIONE SUL TRASPORTO AEREO**

**Del. 03/50, del 20.3.2003  
- G.U. n. 84 del 10.04.2003 -**

**Deliberazione: 03/50 Modifica art. 14 Regolamentazione provvisoria trasporto  
aereo (pos. 11059)  
(Seduta del 20.3.2003)**

**LA COMMISSIONE**

ha adottato la seguente delibera.

**PREMESSO**

1. che nella seduta del 23 gennaio 2003 la Commissione ha aperto la procedura ex art. 13, comma 1, lett. a), l. n. 146/1990 come modificata dalla l. n. 83/2000 notificando alle parti interessate la delibera n. 03/24 (Proposta di modifica dell'art. 14 della regolamentazione provvisoria delle prestazioni indispensabili e delle altre misure di cui all'art. 2, comma 2, legge n. 146/1990, come modificata dalla legge n. 83/2000 nel settore del trasporto aereo, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale, serie generale n. 185 del 10 agosto 2001);

2. che la proposta di modifica dell'art. 14 della suddetta Regolamentazione in data 10 febbraio 2003 è stata trasmessa, altresì, alle organizzazioni dei consumatori e degli utenti riconosciute nell'elenco di cui alla legge 30 luglio 1998, n. 281, al fine di acquisirne il parere, assegnando loro il termine di 15 giorni;

3. che sono decorsi i quindici giorni assegnati alle parti nonché alle organizzazioni dei consumatori e degli utenti per l'invio di osservazioni;

4. che in data 21 febbraio 2003, nel rispetto del predetto termine, l'IBAR ha espresso parere favorevole alla proposta di modifica formulata dalla Commissione;

**FORMULA**

ai sensi dell'art. 13, lett. a), della legge n. 146/1990 come modificata dalla legge n. 83/2000 la seguente modifica alla Regolamentazione provvisoria delle prestazioni indispensabili e delle altre misure di cui all'art. 2, comma 2, legge n. 146/1990, come modificata dalla legge n. 83/2000 nel settore del trasporto aereo, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale, serie generale n. 185 del 10 agosto 2001:

l'art. 14 della Regolamentazione provvisoria delle prestazioni indispensabili e delle altre misure di cui all'art. 2, comma 2, legge n. 146/1990, come modificata dalla

legge n. 83/2000 nel settore del trasporto aereo, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale, serie generale n. 185 del 10 agosto 2001 è così sostituito:

**"Art. 14**  
***Definizione dei bacini di utenza***

1. Ai fini dell'applicazione delle regole relative all'intervallo minimo tra l'effettuazione di uno sciopero e la proclamazione del successivo (art.15), ed alla oggettiva rarefazione delle azioni di sciopero (articoli 16, 17, 18, 19), i bacini di utenza vengono definiti come segue

*Bacino di utenza A (nazionale)*

(a) Servizio di trasporto passeggeri:

Vettori che effettuano un numero rilevante di voli settimanali con destinazioni intercontinentali, internazionali, nazionali, insulari.

(b) Servizio di assistenza al volo (e servizi strumentali alla navigazione aerea):

Crav Roma, Crav Milano, Crav Padova, CRAV di Brindisi;

Cav Roma Fiumicino, Cav Milano Malpensa; Cav Milano Linate.

(c) Servizi aeroportuali:

Aeroporti Hub (Roma Fiumicino, Milano Malpensa);

Aeroporto di Milano Linate.

*Bacino di utenza B (interregionale)*

(a) Servizio di trasporto passeggeri:

Vettori che effettuano un numero rilevante di voli settimanali con destinazioni europee, offrendo allo stesso tempo una significativa copertura delle destinazioni nazionali e/o insulari, con incidenza percentuale sul volume passeggeri non inferiore al 3% del totale annuo.

(b) Servizio di assistenza al volo (e servizi strumentali alla navigazione aerea):

CAV di Bologna Borgo Panigale, Torino Caselle, Venezia Tessera; Napoli Capodichino; Catania Fontanarossa; Palermo Punta Raisi; Cagliari Elmas; Olbia.

(c) Servizi aeroportuali:

Aeroporti con movimento passeggeri annuo superiore a 3 milioni (Venezia, Bologna, Napoli, Palermo, Catania); aeroporti di Cagliari Elmas e Olbia.

*Bacino di utenza C (regionale)*

(a) Servizio di trasporto passeggeri:

Vettori che, pur effettuando un numero di voli meno rilevante di quello indicato sub B, connettono con tali voli una regione, e in particolare un'isola, ad uno scalo internazionale o a più scali nazionali, con incidenza sul volume passeggeri inferiore al 3% annuo.

(b) Servizio di assistenza al volo (e servizi strumentali alla navigazione aerea):

CAV di Bari, Bergamo Orio al Serio, Firenze Peretola, Genova Sestri, Ronchi dei Legionari;

(c) Servizi aeroportuali:

Aeroporti delle isole maggiori e, in genere, aeroporti con movimento passeggeri superiore al milione annuo e inferiore a 3 milioni.

*Bacino di utenza D (locale)*

(a) Servizio di trasporto passeggeri:

Vettori che effettuano voli su un numero limitato di rotte specifiche, con volume di passeggeri inferiore ai livelli indicati sub C.

(b) Servizio di assistenza al volo (e servizi strumentali alla navigazione aerea):

I CAV e NAV e tutti gli altri enti ATC (Air Traffic Control) non elencati sub A, B, C, che gestiscono traffico locale.

(c) Servizi aeroportuali:

Aeroporti con volume di voli e di passeggeri inferiore al livello minimo indicato sub C.

2. Per i servizi professionali di supporto tecnico-legale e amministrativo alla navigazione aerea valgono gli stessi bacini di utenza definiti per il servizio di assistenza al volo.".

## **DISPONE**

la trasmissione della presente delibera ai Presidenti delle Camere, al Presidente del Consiglio dei Ministri, al Ministro per la Funzione Pubblica e per il coordinamento dei servizi di informazione e sicurezza, al Ministro dell'Interno, al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, al Ministro della Sanità, al Ministro dell'Economia e delle Finanze, al Ministro del Lavoro e delle Politiche Sociali, nonché la notifica all'Ente nazionale Aviazione Civile, all'Ente Nazionale di Assistenza al Volo, all'Assaereo, all'Assaeroporti, all'AirOne, all'Air Sicilia, alla Federico II Airways, all'Alpi Eagles, alla Gandalf Airlines, alla Vitrociset, alle Organizzazioni sindacali FILT-CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI, Unione Piloti, ANPAC, ANPAV, CGIL Funzione Pubblica, CISL Statali, UIL Statali, ANPCAT, CILA AV, LICTA, SACTA, ASSIVOLO QUADRI, CISAL AV, CGIL Vigili del Fuoco, CISL Vigili del Fuoco, UIL Vigili del Fuoco, USPPI, UGL-TRASPORTI, SULTA-CUB, FIM-CISL, FIOM-CGIL, UILM-UIL, FEDERRETI, AVIA, IBAR, FLERICA-CISL, FILCEA-CGIL, UILCEM-UIL;

## **DISPONE INOLTRE**

la pubblicazione della Regolamentazione provvisoria e degli estremi della presente delibera sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana.

**DELIBERA DELLA COMMISSIONE IN MATERIA DI EROGAZIONE DI  
SANZIONI INDIVIDUALI A SEGUITO DI ASTENSIONE COLLETTIVA  
DAL LAVORO:  
MALATTIA DEGLI ASSISTENTI DI VOLO ALITALIA**

**Delibera n. 03/123 Alitalia – astensione collettiva dal lavoro degli assistenti di volo nei giorni 1, 2 e 3 giugno 2003 (pos. 16049)  
(Seduta del 23.7.2003)**

**LA COMMISSIONE**

Comunica che nella seduta del 24 luglio 2003, nel procedimento n. pos. 16049, ha adottato la seguente delibera.

**PREMESSO CHE**

1. il Presidente della Commissione, in seguito al grave disservizio – ampiamente documentato dai *mass media* – verificatosi nel settore del trasporto aereo nei giorni dal 31 maggio al 3 giugno 2003 richiedeva – con nota del 3 giugno 2003, pos.16049, prot. n. 6781 – alla società Alitalia s.p.a. di fornire con la massima urgenza dettagliate notizie al riguardo;

2. in data 4 giugno 2003 l'Alitalia precisava che il giorno 31 maggio 2003 sin dalle prime ore del mattino erano pervenute comunicazioni da parte degli assistenti di volo in merito alla impossibilità di presentarsi all'imbarco per malattia; che dette assenze assumevano, nel corso della giornata, carattere di particolare intensità, tanto da raggiungere il numero di 755; che nelle giornate successive il fenomeno delle assenze per malattia veniva ad incrementarsi sino ad arrivare a numero di 1000 unità di personale per il 1° giugno, 1100 il 2 giugno, per poi ridursi a 980 il 3 giugno;

3. la Commissione, nella seduta del 5 giugno 2003, constatava i gravi riflessi sull'esercizio da parte dei cittadini del diritto costituzionalmente garantito alla libertà di circolazione per l'improvvisa astensione dal lavoro – per asserita malattia – nei giorni dal 31 maggio al 3 giugno 2003, di un numero abnorme di assistenti di volo Alitalia, con conseguente cancellazione di n. 188 voli il 1° giugno 2003, n. 231 voli il 2 giugno 2003 e di n. 299 voli il 3 giugno 2003;

4. per questi motivi, la Commissione deliberava – nella stessa seduta del 5 giugno 2003 con nota pos.16049 – 16057, prot. n. 6887 – di richiedere alla società Alitalia, ad Assaereo, alle Procure della Repubblica di Milano, Roma e Civitavecchia e alla Rai di precisare se fossero in possesso di informazioni relative a riunioni o

assemblee sindacali ove sarebbe stato deciso di invitare gli assistenti di volo a richiedere certificati medici di malattia a partire dal 31 maggio 2003 ai fini della concertazione di una forma anomala di sciopero. Ai fini di una più esatta valutazione dei fatti la Commissione richiedeva altresì notizie in ordine a un presunto “comitato unitario intercategoriale – Rappresentanza di base”, che sarebbe stato costituito in una assemblea degli assistenti di volo tenutasi il 30 maggio, ove si proclamava, con apposito volantino, “una prima azione di sciopero di 24 ore per il giorno 1° giugno 2003”. Da notizie di stampa risultava, peraltro, come gli assistenti di volo avessero concertato tra loro le predette assenze presso il punto di raccolta degli equipaggi nell’aeroporto di Roma Fiumicino anche mediante l’invio di sms, come forma di lotta spontanea avverso la decisione aziendale di ridurre il numero degli equipaggi. Inoltre, da notizie di agenzia veniva preannunciata da parte sindacale la costituzione di “presidi presso il breafing dell’aeroporto di Fiumicino” con “ pesanti ripercussioni sui voli” (v. comunicato ANSA 31 maggio 2003 ore 12.06 Y17; comunicato AdnKronos 31 maggio ore 18.38 Mcc/rs/Adnkronos);

5. in data 11 giugno 2003 la Commissione sentiva in audizione l’Alitalia e Assaereo, che confermavano l’anomalia del fenomeno, in coincidenza con il preannuncio da parte della stessa società di voler ridurre il numero dei componenti degli equipaggi, pur segnalando che di regola le assenze giornaliere per malattia degli assistenti di volo riguardano mediamente circa 500 unità di personale;

6. in data 12 giugno 2003 l’Alitalia comunicava, in risposta alle note della Commissione del 3 e del 5 giugno 2003, dell’esistenza di un asserito “comitato unitario intercategoriale – Rappresentanza di Base” e di averne preso notizia solo al momento della ricezione via fax del volantino con cui si proclamava uno sciopero per il giorno 1° giugno 2003;

7. nella seduta del 12 giugno 2003 la Commissione deliberava l’apertura del procedimento di valutazione di cui agli artt. 4, comma 4-quater e 13, comma 1, lett. i), della legge n. 146/1990, come modificata dalla legge n. 83/2000, nei confronti del Comitato spontaneo organizzatore della astensione collettiva degli assistenti di volo Alitalia dell’1, 2, 3, giugno 2003 e per esso degli assistenti di volo Alitalia che si erano astenuti dal lavoro per dichiarato stato di malattia. Nella predetta delibera la Commissione precisava che i destinatari avrebbero potuto presentare osservazioni ed eventualmente richiedere, in qualità di partecipanti al comitato spontaneo, di essere sentiti dalla Commissione stessa. Con raccomandata a.r. del 13 giugno 2003 (prot. n. 7293), la Commissione disponeva che l’Alitalia provvedesse alla formale comunicazione agli assistenti di volo della predetta delibera;

8. l’apertura del procedimento di valutazione veniva motivata dalla Commissione in ragione dal numero abnorme delle suddette comunicazioni di malattia pervenute all’Azienda, indice della inattendibilità della gran parte delle stesse e delle relative certificazioni, in base al noto e consolidato orientamento giurisprudenziale e dottrinale secondo cui la simulazione della pur certificata malattia può essere desunta da qualsiasi circostanza significativa, tenuto conto anche che, in relazione a malattie di breve durata, le certificazioni possono essere rilasciate, in assenza di sintomi oggettivamente rilevabili, sulla base delle sole dichiarazioni

rese dal richiedente. La Commissione rilevava, in particolare come costituissero indizi chiari univoci e concordanti circa la natura di preordinata astensione collettiva simulata delle assenze per malattia, le seguenti circostanze: il numero delle assenze che aveva toccato un tetto mai raggiunto in nessun altro giorno di normale attività lavorativa; la coincidenza dell'invio delle certificazioni con la diffusione della notizia aziendale di provvedimenti incidenti sulle posizioni professionali degli assistenti di volo; la constatazione che negli stessi giorni non si era verificata alcuna analoga "epidemia" né tra le altre categorie del personale Alitalia (piloti, impiegati, operai) né in altre categorie professionali; le dichiarazioni rilasciate ai mezzi di comunicazione dai diretti interessati; le iniziative di azione sindacale espressamente preannunciate;

9. la Commissione contestava, a questo riguardo, il mancato esperimento delle procedure di raffreddamento e conciliazione (art. 2, comma 2, della legge n. 146/1990 e successive modifiche, nonché artt. 29, 30 e 31 della provvisoria regolamentazione sul trasporto aereo, delibera n. 01/92 del 19 luglio 2001); il mancato rispetto del termine di preavviso (art. 2, comma 1, l. n. 146/1990 e successive modifiche, nonché art. 4 della provvisoria regolamentazione sul trasporto aereo); il mancato rispetto della durata massima della azione di sciopero (art. 7 della provvisoria regolamentazione sul trasporto aereo), la mancata garanzia delle prestazioni indispensabili (art. 20 della provvisoria regolamentazione sul trasporto aereo); la mancata osservanza della regola della rarefazione oggettiva rispetto allo sciopero nazionale proclamato per il giorno 3 giugno 2003, dalle OO.SS. Fit-Cisl, Filt-Cgil, Uilt-Uil, Anpav, Anpac, Ugl (art. 16 provvisoria regolamentazione sul trasporto aereo);

10. in data 13 giugno 2003 la Commissione convocava in audizione i rappresentanti delle OO. SS. Filt-Cgil, Fit-Cisl C.V., Sulta, Ugl A.V., Uilt-Uil, Avia, Anpav, i quali si dichiaravano estranei ad ogni forma di astensione collettiva per il tramite di assenze fittizie per malattia;

11. la Commissione – con note del 20 giugno e 10 luglio 2003, prot. 7661 e 8500 – sollecitava l'Alitalia a inviare informazioni in merito al procedimento di valutazione; in particolare quanto alla nota del 20 giugno 2003 la Commissione aveva deliberato – nella seduta del 19 giugno 2003 – di richiedere le seguenti informazioni utili alla valutazione del caso: a) se tutti i lavoratori assenti per malattia avessero inviato tempestivamente alla Azienda la documentazione medica comprovante lo stato di malattia e, in caso negativo, l'indicazione per ciascun giorno del numero degli inadempienti; b) se vi fossero stati medici che avessero rilasciato un numero rilevante di certificati e in caso positivo i relativi dati numerici; c) la durata della malattia dei lavoratori inseriti negli elenchi già trasmessi;

12. in data 14 luglio 2003 perveniva in Commissione una nota Alitalia, con la quale l'azienda comunicava i nominativi degli assistenti di volo che avevano dichiarato lo stato di malattia nei giorni 31 maggio, 1, 2 e 3 giugno 2003, i nominativi dei medici che avevano certificato lo stato di malattia e la relativa chiusura, nonché i casi di anomalie riscontrate nella certificazione medica prodotta



(malattia riferita) ovvero nella sua comunicazione alla società (certificazioni pervenute in ritardo, etc.), nonché i casi di mancato inoltro dei certificati;

13. a seguito dell'apertura del procedimento di valutazione pervenivano oltre 350 lettere, di analogo contenuto, degli assistenti di volo in malattia nei giorni dal 31 maggio al 3 giugno 2003, in cui tutti, ivi compresi coloro che non avevano tempestivamente inviato certificato medico, negavano di avere fatto parte del comitato spontaneo organizzatore dell'azione di sciopero e/o astensione dal lavoro nei giorni predetti; taluni di essi richiedevano anche di essere personalmente sentiti dalla Commissione;

14. la Commissione riteneva di non dover procedere alle audizioni degli assistenti di volo che avevano richiesto di essere sentiti, in quanto tutti si erano dichiarati estranei al comitato spontaneo promotore della anomala astensione dal lavoro, considerato che ai sensi dell'art. 4, comma 4 quater, l. n. 146/1990 e ss. mod. il diritto di essere sentiti è riservato ai soggetti collettivi, come del resto già precisato nella delibera di apertura del procedimento;

#### **PREMESSO ALTRESI' CHE**

1. negli elenchi degli assenti per malattia prodotti dall'Alitalia si sono riscontrate posizioni differenziate tra i singoli assistenti di volo con anomalie nella certificazione medica posto che un gruppo non ha inviato il certificato medico comprovante lo stato di malattia (allo stato 17), che un altro gruppo ha inviato in ritardo il certificato medico (allo stato 26), e che un ultimo gruppo ha solo riferito lo stato di malattia (allo stato 114);

2. dagli elenchi degli assenti per malattia prodotti dalla Azienda Alitalia si sono, altresì, riscontrate notevoli anomalie casi che destano perplessità, in quanto più di un medico ha rilasciato nello stesso giorno un numero rilevante di certificazioni;

#### **CONSIDERATO CHE**

1. il settore del trasporto aereo è attualmente disciplinato da una provvisoria regolamentazione approvata dalla Commissione in data 19 luglio 2001 con delibera n. 01/92, ai sensi dell'art. 13, lett. a), l. n. 146/1990 e ss. mod. pubblicata nella Gazzetta Ufficiale serie generale del 10 agosto 2001, n. 185;

2. dalla istruttoria compiuta è emerso che nei giorni in oggetto si è verificata una forma anomala di astensione collettiva dal lavoro, in aperta violazione delle norme contenute nella legge n. 146/1990, come modificata dalla legge n. 83/2000 atteso che:

a) atteso che l'elevato numero di certificati medici presentati dagli assistenti di volo coincide con la vertenza sulla riduzione del numero dei componenti degli equipaggi e le dichiarazioni rilasciate ai mezzi di informazione, consentono di ritenere che ci si trovi di fronte a una vera e propria protesta organizzata volta a contrastare le preannunciate decisioni

aziendali, in violazione dello spirito e della lettera della l. n. 146/90 e ss. mod., con conseguente gravissimo danno per i cittadini – utenti del servizio;

- b) il numero delle assenze per dichiarato stato di malattia ha registrato – nei giorni 1, 2 e 3 giugno 2003 – una incidenza mai raggiunta in nessun altro giorno di normale attività lavorativa, mentre negli stessi giorni non si è verificata nessuna analoga “epidemia” né tra le altre categorie del personale Alitalia (piloti, impiegati, operai) né in altre categorie professionali;

3. le circostanze sopra evidenziate costituiscono indizi gravi, precisi e concordanti circa la riconducibilità di tale vicenda ad una anomala forma concertata di astensione a tutela di un interesse professionale, soggetta in quanto tale alle regole sull’esercizio del diritto di sciopero prescritte dalla legge n. 146/1990 e successive modifiche più volte citata;

4. risultano, pertanto, violate le disposizioni della legge e della regolamentazione provvisoria sul trasporto aereo (delibera n. 01/92 del 19 luglio 2001) in tema di:

1. mancato esperimento delle procedure di raffreddamento e conciliazione (art. 2, comma 2, legge n. 146/90, e ss. mod., nonché artt. 29, 30, 31 della regolamentazione provvisoria per il settore del trasporto aereo – delibera n. 01/92 del 19 luglio 2001);
2. mancata comunicazione del termine di preavviso ( art. 2, comma 1, della legge n. 146/90 e ss. mod. nonché art. 4 della regolamentazione provvisoria per il settore del trasporto aereo, delibera n. 01/92 del 19 luglio 2001);
3. mancato rispetto della durata massima dell’azione di sciopero (art. 7 della regolamentazione provvisoria per il settore del trasporto aereo – delibera n. 01/92 del 19 luglio 2001);
4. mancata garanzia delle prestazioni indispensabili (art. 20 della regolamentazione provvisoria per il settore del trasporto aereo – delibera n. 01/92 del 19 luglio 2001);
5. mancata osservanza della regola della rarefazione oggettiva rispetto allo sciopero nazionale proclamato per il giorno 3 giugno 2003 dalle OO. SS. Fit-Cisl, Filt-Cgil, Uilt-Uil, Anpav, Atv, Anpac, Ugl (art. 16 della regolamentazione provvisoria per il settore del trasporto aereo);

ciò premesso e rilevato,

### **VALUTA NEGATIVAMENTE**

Il comportamento del comitato spontaneo organizzatore dell’astensione collettiva in oggetto,

### **RILEVATO CHE**

allo stato delle attuali conoscenze di questa Commissione non sono peraltro individuabili i responsabili, ai sensi dell’art. 4, comma 4 bis, l. n. 146/1990 e successive modifiche, del comitato spontaneo organizzatore della predetta astensione

collettiva non è dato applicare la sanzione di cui all'art. 4, comma 2 e 4 bis, l. n. 146/90, come modificata dalla legge n. 83/2000;

**VISTI**

gli artt. 4, comma 1 e 13, lett i), l. n. 146/1990 come modificata dalla legge n. 83/2000

**PRESCRIVE**

all'Azienda l'apertura del procedimento disciplinare nei confronti dei singoli assistenti di volo che non hanno prestato la propria consueta attività, non producendo regolare certificato medico indicativo di una patologia ostativa alla prestazione di lavoro ovvero avvalendosi di certificato non attendibile.

**DISPONE**

la notifica della presente delibera all'Azienda Alitalia s.p.a., nonché la trasmissione della presente delibera ai Presidenti delle Camere, al Presidente del Consiglio dei Ministri, al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

**DELIBERA DI REVISIONE DELLE PROCEDURE DI  
RAFFREDDAMENTO E CONCILIAZIONE PER IL PERSONALE DI  
TERRA DEL GRUPPO ALITALIA  
Del. 04/1 del 9 gennaio 2004**

**Deliberazione: 04/1: Procedure di raffreddamento e conciliazione per le vertenze degli operai e impiegati dipendenti dalla Società Alitalia, Alitalia Team, Atitech, Alitalia Airport. (pos. 10333-17174)(rel. Tiraboschi)  
(Seduta del 9 gennaio 2004)**

**LA COMMISSIONE**

VISTA la delibera del 26 luglio 2001 n. 01/98 con la quale ha valutato idoneo l'accordo sulle procedure generali per la conciliazione delle vertenze degli impiegati ed operai dipendenti delle società Alitalia, Alitalia Team, Atitech, Alitalia Airport sulla base di quanto disciplinato dall'art. 23 del CCNL del settore rinnovato in data 9 marzo 2001, il quale prevede tre distinte fasi di raffreddamento e conciliazione a differenza delle due previste dalla regolamentazione provvisoria sul trasporto aereo del 16. 7. 2001, pubblicata nella G. U. del 10 agosto 2001, serie generale, n. 185 (artt. 29 e seguenti);

VISTA la nota delle Organizzazioni sindacali, segreterie nazionali Filt-Cgil, Fit-Cisl, Ultrasporti del 9 giugno 2003 di contestazione del predetto accordo;

TENUTO CONTO dell' audizione delle organizzazioni sindacali del 17 aprile 2003 e della successiva audizione del 26 novembre 2003, cui hanno partecipato anche i rappresentanti aziendali, aventi ad oggetto la problematica legata all'art. 23 del CCNL, nelle quali le organizzazioni sindacali hanno contestato con fermezza la validità e l'efficacia dell'accordo sopra citato ai fini della disciplina sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali;

VISTA la nota della Commissione del 18 dicembre 2003, prot. n. 15772, pos. n. 17174 con la quale si comunica alle parti che la medesima ha deliberato che anche per il personale di terra devono trovare applicazione le procedure previste dalla regolamentazione provvisoria ed essere articolate, quindi, in due fasi;

VISTA la nota Assaereo del 22 dicembre 2003, prot. n. 758/IST2, con la quale, in risposta alla nota della Commissione del 18 dicembre 2003 , sopra menzionata, si

osserva che la delibera di valutazione dell'accordo del 29 marzo 2001, non risulta superata da altra delibera della stessa, ritenendo così tuttora valido, tra le parti, il contenuto dell'art. 23 CCNL;

CONSIDERATO che il contenuto dell'art. 23 CCNL proveniente da una autoregolamentazione sindacale del 1984 prevede tre distinte fasi conciliative e risulta più oneroso delle procedure di raffreddamento e conciliazione previste agli artt. 29 e seguenti della provvisoria regolamentazione;

CONSIDERATO, inoltre, che le predette tre fasi, da applicarsi solo per il personale di terra, sono state contestate dalle organizzazioni sindacali ogni qual volta vi sono state vertenze contrattuali che hanno visto coinvolto il personale di terra;

CONSIDERATO che l'applicazione del predetto art. 23 CCNL può dar luogo ad un inasprimento del corretto esercizio delle relazioni sindacali tra le parti, anziché contribuire alla distensione dei rapporti e alla deflazione degli scioperi;

RILEVATO, inoltre, che l'applicazione delle tre fasi conciliative per il solo personale di terra costituisce una oggettiva disparità di trattamento nei confronti delle altre categorie del trasporto aereo per le quali si applica la provvisoria regolamentazione di cui sopra e le due sole fasi in essa contemplate;

RILEVATO, altresì, che l'accordo rinnovato in data 9 marzo 2001 (che rinnova quanto previsto nell'art. 23 CCNL in materia di procedure generali per la conciliazione delle vertenze degli impiegati e operai dipendenti dalle società Alitalia Alitalia Team ,Atitech, Alitalia Airport, oggetto di valutazione della Commissione) risulta anteriore alla entrata in vigore della provvisoria regolamentazione sul trasporto aereo del 16. 7. 2001, pubblicata nella G. U. del 10 agosto 2001, serie generale, n. 185 (artt. 29 e seguenti) la quale nel disciplinare la fase conciliativa delle vertenze non ha tenuto conto delle disposizioni del predetto art. 23 CCNL;

RITENUTO che il contenuto dell'art. 23 CCNL del personale di terra delle aziende predette non appare coordinabile con il contenuto degli artt. 29 e seguenti della provvisoria regolamentazione più volte richiamata;

RITENUTO, infine, alla luce di quanto sopra esposto, che siano venuti meno i presupposti che giustificarono la valutazione di idoneità dell'accordo sulle procedure generali per la conciliazione delle vertenze per impiegati e operai dipendenti dalla società Alitalia, Alitalia Team, Atitech, Alitalia Airport (art. 23 CCNL rinnovato il 9 marzo 2001);

## **PRENDE ATTO**

della volontà delle organizzazioni sindacali segreterie nazionali Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, UGL T.A. di non ritenersi vincolate alle disposizioni di cui all'art. 23 CCNL

## **RITIENE**

Venuti meno tra le parti i presupposti che hanno giustificato la valutazione di idoneità dell'accordo del 9 marzo 2001,

### **DELIBERA**

Pertanto, la revoca della propria precedente delibera del 26 luglio 2001 n. 01/98 pos. 10333,

### **DISPONE**

La trasmissione della presente delibera ai Presidenti delle Camere, al Presidente del Consiglio dei Ministri, al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, al Ministro del Lavoro e delle Politiche Sociali, alle Aziende Alitalia, Assaereo, Alitalia Team, Atitech, Alitalia Airport, alle OO. SS. segreterie nazionali Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti Ugl T. A, pregando queste ultime di trasmettere copia della presente delibera a tutte le articolazioni regionali e territoriali delle medesime organizzazioni sindacali.

**DISCIPLINA RELATIVA ALLE PROCEDURE DI RAFFREDDAMENTO E  
CONCILIAZIONE PER I PILOTI DIPENDENTI DELLA MERIDIANA S.p.A**  
**Delibera n. 02/178 del 12.09.2002, pubblicato in G.U. n. 16 del 21.01.2003**  
(Meridiana S.p.A. / Anpac, Up-Apm)

**Contratto Collettivo di Lavoro dei Piloti della Meridiana S.p.A.**  
**(Estratto)**

**ART. 40 - PROCEDURE GENERALI DI CONCILIAZIONE DELLE  
VERTENZE E SALVAGUARDIA DELL'UTENZA.**

Al fine di migliorare le relazioni sindacali in azienda ed in considerazione della tutela nell'interesse dell'utenza, le parti si obbligano, prima di dar corso ad azioni sindacali o legali, a ricorrere alla procedura di conciliazione di seguito riportata.

Per le controversie individuali attinenti l'applicazione delle norme contrattuali, il lavoratore che ritenga disattesa nei propri confronti una norma disciplinante il rapporto di lavoro, così come viene regolato dal contratto, può richiedere che la questione venga esaminata tra la direzione e i rappresentanti sindacali aziendali, di categoria delle organizzazioni sindacali dei lavoratori stipulanti il presente contratto. La richiesta, d'esame avverrà, in ogni caso per iscritto tramite la presentazione alla direzione del personale di apposita domanda, che dovrà contenere l'indicazione della norma in ordine alla quale il lavoratore propone il reclamo e i motivi del reclamo stesso.

Qualora si tratti di controversia plurima, la richiesta di instaurare la procedura dovrà essere presentata per il tramite dei predetti rappresentanti sindacali aziendali.

In relazione a quanto sopra le parti si atterranno alla seguente procedura che si articola in due fasi. Nel corso dell'espletamento della prima fase le parti si asterranno da iniziative unilaterali.

La richiesta motivata di incontro dovrà essere avanzata tramite i rappresentanti sindacali aziendali all'azienda che, entro 5 giorni dalla richiesta medesima, precederà alla formale convocazione allo scopo di sottoporre il reclamo ad esame congiunto che dovrà comunque esaurirsi entro 10 giorni dalla richiesta. Se entro tale periodo non sia stato raggiunto un accordo tra la direzione aziendale e i rappresentanti aziendali la prima fase della procedura si intende esaurita con esito negativo.

In tal caso il reclamo potrà essere sottoposto ad un ulteriore esame tra le organizzazioni sindacali stipulanti e l'associazione datoriale Assaereo che dovrà procedere alla formale convocazione delle parti entro 5 giorni dalla richiesta al fine di esaurire il confronto entro 10 giorni da tale data.

In alternativa le parti stipulanti, di comune accordo potranno convenire di esperire il tentativo di conciliazione nella sede amministrativa di cui all'art. 2 Legge 146/90 come modificata dalla Legge 83/2000.

Fino al completo esaurimento, in tutte le loro fasi, delle procedure sopra individuate non potrà farsi ricorso a qualsiasi forma di agitazione sindacale né i lavoratori interessati potranno adire l'autorità giudiziaria sulle materie della controversia.

Permanendo i motivi di disaccordo tra le parti, resta ferma l'osservanza delle previsioni di legge sulla regolamentazione dello sciopero.

In relazione agli adempimenti derivanti dalla L. 83/2000 in merito alla garanzia da fornire dall'utenza in occasione di sciopero le parti rinviano alla Delibera 01/92 della Commissione di Garanzia del 19/07/2001.

#### **ART. 41 - DISPOSIZIONI E REGOLAMENTI AZIENDALI**

Oltre al presente Contratto Collettivo di Lavoro il Pilota deve osservare le disposizioni ed i regolamenti stabiliti dalla Compagnia.

I regolamenti e le disposizioni aziendali devono essere portati a conoscenza del Pilota.



**COMMISSIONE DI GARANZIA  
DELL'ATTUAZIONE DELLA LEGGE SULLO SCIOPERO  
NEI SERVIZI PUBBLICI ESSENZIALI**

**Deliberazione: 02/178** Accordo sulle procedure di raffreddamento per i piloti dipendenti da Meridiana (pos. 13647)

**(Seduta del 12.9.2002)**

**LA COMMISSIONE**

nel procedimento di valutazione dell'accordo sulle prestazioni indispensabili per i piloti di Meridiana s.p.a., siglato con Organizzazioni sindacali ANPAC e UP, su proposta della Prof. Ballestrero, ha adottato all'unanimità la seguente delibera.

**PREMESSO**

1. che in data 30 maggio 2002, Assaereo ha trasmesso l'accordo sulle procedure di raffreddamento da effettuarsi in caso di astensione dal lavoro dei piloti dipendenti siglato, in occasione del rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro, il 21 novembre 2001;
2. che in data 2 luglio 2002, la Commissione ha trasmesso il suddetto accordo alle organizzazioni degli utenti al fine di acquisire il parere in merito ai sensi dell'art.2 della legge 83/2000;
3. che in data 3 luglio 2002 è pervenuto alla Commissione, il parere favorevole sull'accordo in questione da parte dell'Unione Nazionale Consumatori;

**CONSIDERATO**

1. che la procedura di raffreddamento e conciliazione viene articolata in due fasi, una in sede aziendale, da esaurirsi entro dieci giorni dalla richiesta presentata dalla rappresentanza sindacale; e, successivamente, in caso di esito negativo della prima, a livello superiore, da espletarsi a cura dei sindacati firmatari, in sede di Assaereo;
2. che, nella sostanza, tale procedura risulta conforme a quanto previsto in materia dalla delibera della Commissione n. 01/92 del 19 luglio 2001 (regolamentazione provvisoria per il settore aereo), artt. 29 e ss., senza che da essa si discosti in modo significativo;

**VALUTA IDONEO**

l'accordo in esame;

**DISPONE**

la trasmissione della presente delibera ai Presidenti delle Camere, al Presidente del Consiglio dei Ministri, al Ministro delle Infrastrutture e Trasporti e alle parti interessate.

**DISPONE**

La pubblicazione dell'accordo in questione sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica.