

GUARDA COSA SUCCEDERA' SE PASSA IL SI

Il 30 e 31 luglio e l'1 e 2 agosto i ferrovieri ed i lavoratori del settore delle attività ferroviarie saranno chiamati, con un referendum indetto dalle organizzazioni sindacali FILT-CGIL, FIT-CISL, UILTRASPORTI, UGL Trasporti e FAST Ferrovie, a convalidare la firma dell'accordo di rinnovo del CCNL Attività Ferroviarie e del contratto aziendale del gruppo FS.

Va ricordato che il precedente contratto era scaduto il 31 dicembre 2006, che le linee guida per il nuovo "Contratto della Mobilità" (che avrebbe dovuto unificare tutti i lavoratori del trasporto ferroviario e del trasporto pubblico locale) erano state approvate nel febbraio 2008 ed, infine, che gli ultimi aumenti retributivi (60 € al parametro E) erano stati erogati a partire dal mese di maggio 2009 ed erano relativi al 2008. Se ne deduce che il nuovo contratto, che ha vigenza fino al 31 dicembre 2014 coprirà complessivamente, se sarà approvato, un periodo di 8 anni e di 6 per la parte retributiva.

Ciò premesso, vediamo di analizzare gli aspetti principali del nuovo contratto ed i motivi per i quali riteniamo di dover dare un **giudizio complessivamente negativo** dell'accordo.

Aumenti retributivi. L'incremento sul tabellare è di 160 € a regime per il livello C1 (ex E) così scadenziati: 60 € dal settembre 2012, 40 € dal dicembre 2012, 30 € dall'ottobre 2013 ed infine 30 € dall'ottobre 2014. A questi si aggiunge un una tantum forfetaria, che non agisce sul tabellare né sugli istituti contrattuali che, sempre per il livello C1, è di 1.670 € (erogati per il 50% nel mese di agosto e per il restante 50% nel mese di ottobre 2012). A prima vista parrebbero aumenti consistenti, ed infatti è su questo elemento che fanno leva i fautori della positività dell'accordo, ma **NON E' CHE UN ABBAGLIO!**

Il contratto, infatti, copre un periodo di 6 anni! Nell'arco di questo periodo si può valutare che, tra inflazione effettiva e prevista, il potere d'acquisto delle retribuzioni diminuirà di oltre un 13% (solo dal gennaio 2009 a giugno 2012 l'inflazione calcolata dall'ISTAT è già del 8,2% cui va aggiunto il deprezzamento per il la seconda metà del 2012 e per gli anni 2013 e 2014). L'aumento retributivo complessivo nell'arco dei sei anni (ossia la somma degli aumenti tabellari moltiplicati per le mensilità per le quali vengono corrisposti e dell'una tantum) è invece del 4,85%. Analogo ragionamento vale per le rivalutazioni delle indennità accessorie, tutte abbondantemente al di sotto del tasso d'inflazione dello stesso periodo. Ne consegue che si può affermare, senza timore di essere smentiti, che nell'arco di questa vigenza contrattuale le nostre retribuzioni avranno perso oltre un 8% (è sicuramente una stima al ribasso).

A questo punto ci sembra di sentirli, ed in parte li abbiamo già sentiti, i fautori del SI all'accordo: "*c'è la crisi di cui bisogna tenere conto, altre categorie stanno peggio di noi ...*". Vero in parte. Perché, se molte categorie non hanno rinnovato i contratti, o li hanno rinnovati al ribasso, è anche perché la CGIL non ha esercitato la propria funzione confederale di coordinamento ed unificazione delle vertenze ma ha lasciato le singole categorie sole di fronte alla controparte. E tuttavia il problema vero, come abbiamo già avuto modo di dire, è che **c'è dell'altro ... e che altro!**

Orario di lavoro. Per i lavoratori del gruppo FS l'orario di lavoro è aumentato da due a quattro ore settimanali. In tempi di crisi e di disoccupazione crescente un vero capolavoro! Per tutto il personale oltre un giorno di lavoro in più al mese, addirittura più di due per quello di manovra. A ciò si aggiunge che l'incremento di orario è remunerato meno del lavoro ordinario. Ossia le 8 e 16 ore aggiuntive sono pagate meno della normale retribuzione tabellare (rispettivamente 70 e 120 € lordi). In altri termini è lavoro straordinario divenuto obbligatorio e sottopagato! E' un grave cedimento alle logiche della concorrenza giocate sulle spalle dei lavoratori! E dire che non più tardi di un anno fa (era il 9 e 10 giugno del 2011) il Comitato di Settore Nazionale "Mobilità" della FILT, al termine dei suoi lavori, aveva approvato un ordine del giorno conclusivo in cui testualmente si affermava che "*Il rinnovo dell'integrativo FS, da definire contestualmente al rinnovo del CCNL Attività Ferroviarie e di cui rappresenta un secondo*

livelli di contrattazione, va orientato affinché sia mantenuto l'orario settimanale ordinario a 36 ore”.

Normativa sui turni di lavoro. Qui il peggioramento è generalizzato. Diminuiscono le ore annue di riposo. Aumenta l'orario di lavoro nella fascia 5-24 per il personale di macchina ad agente solo e per il personale di bordo ad agente unico. Aumenta l'orario di lavoro nella fascia 0-5 per il personale di macchina a doppio agente. Aumentano la durata delle prestazioni andata e ritorno con riposo fuori residenza per i settori Regionale, Passeggeri e Cargo. Aumentano le prestazioni mensili con riposo fuori residenza per Passeggeri e Cargo. Si riduce, per Passeggeri e Regionale, la durata del riposo in residenza in seguito a prestazione diurna. Si riduce la durata del riposo giornaliero in residenza a seguito di prestazione notturna. Aumenta l'orario di condotta ad agente solo e due agenti nel Regionale, nella Passeggeri e nella Cargo. E ci fermiamo qui. Insomma un deciso aumento della flessibilità che sommato all'incremento dell'orario potrebbe portare ad una non trascurabile riduzione dell'occupazione.

Appalti. E' forse il capitolo più dolente. Tra le Associazioni datoriali, al momento solo una ha sottoscritto il contratto (Ancp). Il rischio concreto è che si crei una ulteriore concorrenza al ribasso sulla pelle dei lavoratori, anche perché il decreto sulle liberalizzazioni del governo Monti e approvato grazie alla maggioranza bipartisan (PD, PDL e UDC), ha abolito l'obbligo di applicare un contratto di settore a suo tempo introdotto dal governo Berlusconi. A ciò si aggiunge che la cosiddetta “clausola sociale”, firmata dalla sola Ancp, risulta perlomeno ambigua se non inesistente. All'art. 16 bis (appalto e cambio appalto) del nuovo contratto, infatti, si afferma che “l'impresa appaltante inserirà nel bando di gara e nel successivo contratto di appalto l'obbligo per l'azienda subentrante, di assumere prioritariamente e con passaggio diretto gli stessi addetti, che operavano alle dipendenze dell'appaltatore o dell'eventuale subappaltatore uscenti, a condizione che siano armonizzabili e coerenti con l'organizzazione d'impresa prescelta dall'imprenditore subentrante e in relazione al perimetro e/o ai volumi delle lavorazioni/servizi oggetto di appalto.” (la sottolineatura è nostra). Una formulazione, come si vede, ambigua che lascia ampie facoltà discrezionali alle imprese appaltanti.

Cioè, possono assumere solo i lavoratori che vogliono!

Contratto della mobilità. Viste le resistenze delle Associazioni delle imprese di appalto e soprattutto in considerazione del recesso comunicato da ANAV ed ASSTRA (associazioni delle imprese del Trasporto Pubblico Locale) dal protocollo d'intesa sul CCNL Mobilità del maggio 2009, la possibilità di arrivare ad una unificazione contrattuale di tutti i lavoratori del trasporto su ferro e gomma appare alquanto remota.

Il quadro complessivo, come si vede è pesantemente negativo e di qui ne deriva la nostra scelta di votare NO al nuovo contratto ed invitare i ferrovieri a fare altrettanto. In cambio della moderazione salariale non abbiamo portato a casa nulla, anzi abbiamo ceduto sull'orario, sulle turnazioni, sulle tutele dei lavoratori degli appalti, sul contratto unico della mobilità.

Era possibile fare di più? Noi pensiamo di sì. Ma preconditione per un risultato soddisfacente sarebbe stato un puntuale e costante coinvolgimento dei lavoratori sullo stato della trattativa, cosa che non è mai stata fatta, col risultato di amplificare uno stato d'animo di diffusa rassegnazione già presente nella categoria. La trattativa è stata condotta per anni all'oscuro dei lavoratori. E quando, di rado, si chiedeva loro di scioperare, raramente se ne conoscevano i motivi. A ciò si aggiunga il contratto al ribasso firmato con NTV che ci ha oggettivamente indebolito e fornito ottimi argomenti alla controparte. Il contratto al ribasso sottoscritto è anche il risultato di questa conduzione fallimentare della vertenza.

A CHI OGGI CI DICE “COSA ACCADRA' SE PASSA IL NO?”

NOI RISPONDIAMO: “GUARDA COSA SUCCEDERA' SE PASSA IL SI”

***I ferrovieri de*
La CGIL che vogliamo**