

SCHEDA RIEPILOGATIVA FILT-CGIL SU TRATTATIVA CCNL MOBILITA' *(29 luglio 2009)*

Dal 15 giugno, quando il negoziato contrattuale si è attivato nella sua "sede naturale", si sono tenuti incontri, tra le delegazioni datoriali di Ancp, Anav, Asstra, Federtrasporto e le delegazioni sindacali di Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Ugl Trasporti, Orsa, Faisa, Fast, il 15 e il 25 giugno, il 2, il 3, il 9, il 15, il 22 e il 29 luglio.

In occasione del primo incontro sono state presentate le **proposte datoriali sui quattro temi previsti dal Protocollo ministeriale del 14 maggio scorso** (campo di applicazione, sistema delle relazioni industriali, mercato del lavoro, decorrenza e durata) e si è convenuto di iniziare il confronto di merito sul mercato del lavoro e, a seguire, sul sistema delle relazioni industriali.

Su questi due temi, le proposte datoriali, frutto di un "macchinoso" lavoro di mediazione tra le quattro associazioni che compongono la delegazione datoriale, registrano diverse criticità, schematicamente riassumibili negli elementi che seguono.

CCNL e quadro legislativo. Non si prevede l'esclusività del CCNL della Mobilità quale fonte unica della disciplina che regola tutti gli aspetti del rapporto di lavoro.

Questa mancata previsione viene motivata dalla delegazione datoriale con la necessità di salvaguardare la natura particolare del rapporto di lavoro degli autoferrotrenvieri per i quali risulti applicabile il R.D. 148/1931 e quelle norme di legge che tuttora, nel TPL, disciplinano l'orario di lavoro (a partire dal RDL 2328/1923).

Tale necessità, ovviamente riconosciuta dal Sindacato, può però essere salvaguardata comunque nell'ambito di opportune formulazioni contrattuali, ma da parte datoriale appare evidente il tentativo di "equiparare" formalmente, invece, fonte contrattuale e fonti legislative per indebolire il ruolo della contrattazione ed affermare, di fatto, il primato delle fonti legislative.

In tal modo, per esempio – e nonostante alcuni rinvii ad altre parti del CCNL pure previsti dalla proposta datoriale – si predisporrebbero le condizioni per un pesante arretramento nei livelli di tutela che il CCNL del Trasporto Pubblico Locale ed il CCNL delle Attività Ferroviarie attualmente prevedono nella regolamentazione delle diverse forme di rapporto di impiego "atipiche" previste dalla L. 30/2003, dal D. Lgs 276/2003 e dagli ulteriori interventi legislativi introdotti nel corso dell'ultimo anno, nonché da quelli ulteriori annunciati e in parte già predisposti in Parlamento.

Affermando il primato delle fonti legislative rispetto a quelle contrattuali, si realizzerebbe, peraltro, lo svuotamento di ruolo della contrattazione collettiva in quanto l'evoluzione legislativa determinerebbe automaticamente il conseguente allineamento delle norme contrattuali, indipendentemente dal loro contenuto fissato d'intesa in sede negoziale.

In sostanza, da parte datoriale si usa, surrettiziamente, seppure a titolo esemplificativo, l'argomento della specificità del rapporto di lavoro degli autoferrotrenvieri, ma in realtà si tenta di affermare una da tempo consolidata impostazione confindustriale che ha trovato rinnovata linfa nell'approccio politico generale alla legislazione del lavoro italiana che ha caratterizzato Governo e Parlamento dal 2001 al 2006 e, di nuovo, in questa prima parte della Legislatura in corso dallo scorso anno.

Rinvii del nuovo CCNL. All'aspetto appena descritto, la proposta datoriale ne affianca un altro, anch'esso negativo.

Sia per il sistema delle relazioni industriali che per il mercato del lavoro, la proposta prevede continui rinvii alle normative contrattuali che saranno previste nelle due specifiche aree contrattuali - rispettivamente, Trasporto Pubblico Locale e Attività Ferroviarie - la cui definizione viene però collocata dal Protocollo ministeriale nella seconda fase negoziale del nuovo CCNL della Mobilità.

Questa impostazione priva di ogni sostanza la proposta datoriale sul sistema delle relazioni industriali, peraltro mutuando tutte le ambiguità prodotte dall'accordo separato del 22 gennaio scorso sugli assetti contrattuali in tema di contrattazione di primo e di secondo livello.

Inoltre, sul mercato del lavoro tale impostazione determina una proposta datoriale che, nella migliore delle ipotesi, adotterebbe per il nuovo CCNL il "minimo comune denominatore" delle due attuali discipline contrattuali e, attraverso numerosi rinvii alla seconda fase negoziale, rende comunque incerte le norme che si determinerebbero.

Mercato del lavoro. A quanto finora descritto si aggiunge altro, anche per quanto riguarda il mercato del lavoro.

La proposta datoriale, infatti, emenda le attuali discipline contrattuali vigenti nel Trasporto Pubblico Locale e nelle Attività Ferroviarie con le modifiche legislative intervenute successivamente agli accordi contrattuali che, come noto, risalgono, rispettivamente, alla fine del 2004 e all'inizio del 2003.

Ovviamente, il sistema dei numerosi rinvii descritto al paragrafo precedente non consente, per quanto finora presentato dalla delegazione datoriale, di esprimere un giudizio compiuto.

Appare però già evidente il fatto che l'impostazione datoriale punta ad indebolire diversi aspetti di tutela attualmente previsti dai due CCNL nella disciplina delle diverse forme "atipiche" di rapporto di impiego. Lo dimostrano, per esempio, gli allentamenti già proposti delle norme contrattuali sulle clausole elastiche e sulle clausole flessibili del part-time, oppure il superamento dell'esclusione di determinate mansioni connesse con la sicurezza dell'esercizio ferroviario dalla possibilità di attivazione di contratti a tempo determinato, oppure, ancora, l'introduzione di ulteriori tipologie di impiego finora escluse da entrambi gli attuali CCNL.

Inoltre, la proposta datoriale alleggerisce notevolmente gli obblighi di informazione, periodica o preventiva, delle aziende alle rappresentanze dei lavoratori sull'attivazione di contratti di lavoro "atipici", rispetto ai quali, peraltro, viene proposta un'unica soglia percentuale onnicomprensiva di tutte le possibili forme (tra l'altro con formulazione incerta sulla base di calcolo), in sostituzione dell'attuale sistema che, seppure in modo differenziato tra i due vigenti CCNL, prevede anche precisi limiti per ognuna delle tipologie ammesse.

Infine, la proposta datoriale prevede una esplicita clausola in base alla quale tutto ciò che, in tema di mercato del lavoro, non fosse previsto dal CCNL sarebbe comunque applicabile secondo le norme di legge, ribaltando seccamente quanto previsto attualmente, e cioè, semplicemente, che non è applicabile ciò che non è previsto dal CCNL.

Relazioni industriali. Anche sulle relazioni industriali, quanto descritto nei primi due precedenti paragrafi non è tutto.

Il negoziato su questo capitolo è reso particolarmente complesso dalle notevoli differenze che caratterizzano la storia relazionale e sindacale del Trasporto Pubblico Locale e delle Attività Ferroviarie.

Nel primo caso, infatti, è consolidata un'importante e diffusa contrattazione aziendale locale, che pure, nel corso degli ultimi anni, ha registrato difficoltà ad essere trasferita nelle nuove aziende sorte per effetto dell'intenso, a volte caotico, riassetto organizzativo, societario e proprietario del sistema delle imprese del settore.

Peraltro, sempre nel primo caso, il quadro relazionale di settore si completa con le notevoli difficoltà che si registrano nella contrattazione in gran parte delle aziende private (associate Anav) e, più in generale, nelle aziende pubbliche (associate Asstra), si assiste ad un costante degrado della qualità delle relazioni industriali e al conseguentemente inevitabile inasprimento della conflittualità.

Nel secondo caso, invece, il CCNL ha una forte strutturazione al primo livello di relazioni industriali e, con la sola eccezione del Gruppo FS, un secondo livello sostanzialmente debole.

Inoltre, considerando che il CCNL delle Attività Ferroviarie è nato soltanto nel 2003 - cioè, in pratica, nell'ultima tornata contrattuale di carattere normativo - l'applicazione del CCNL oltre il Gruppo FS è tuttora disciplinato da appositi accordi di confluenza sottoscritti successivamente, uno solo dei quali (appalti di pulizie e servizi) è di carattere settoriale in quanto allora sottoscritto, nel 2005, dalle associazioni datoriali di quel settore (Ancp e Fise).

La proposta datoriale presentata il 15 giugno non offre nemmeno un modello informativo ed una struttura di sedi ed organismi degni di un CCNL, evita accuratamente di descrivere le materie oggetto di contrattazione, perimetra in modo fumoso il confine tra primo e secondo livello di relazioni industriali, circoscrive le attribuzioni economiche del secondo livello al solo premio di risultato.

La proposta risulta inoltre estremamente debole nella descrizione di competenze, prerogative e tutele di RSU ed RLS, limitandosi per entrambi al semplice riferimento agli accordi interconfederali e, per i secondi, alla legislazione.

Nulla, infine, fatto salvo un generico ed incerto rinvio agli accordi aziendali in essere, viene previsto nella proposta datoriale sui diritti sindacali disciplinati dallo Statuto dei Lavoratori (assemblea, diritto di affissione, ecc.), sui quali le attuali norme di entrambi i CCNL contengono, ovviamente, elementi ben più avanzati di quelli garantiti per legge.

GLI ALTRI TEMI DELLA PRIMA FASE NEGOZIALE

Il Protocollo ministeriale del 14 maggio prevede che altri due temi formino oggetto di questa prima fase negoziale del nuovo CCNL della Mobilità.

Si tratta della decorrenza e della durata del nuovo CCNL e del suo campo di applicazione.

La decisione assunta dalle parti il 15 giugno di avviare il negoziato su mercato del lavoro e sistema delle relazioni industriali non ha consentito finora di svolgere una valutazione unitaria sugli altri due temi, né, su questi, si è ancora svolto alcun confronto con le controparti.

Gli elementi da considerare sui due argomenti sono, per la Filt-Cgil, descrivibili schematicamente come segue.

Decorrenza e durata. Il tema è pesantemente condizionato dall'accordo separato sugli assetti contrattuali del 22 gennaio, come noto non condiviso dalla Cgil.

D'altra parte, Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Ugl Trasporti, Orsa, Faisa, Fast hanno ricevuto mandato a trattare sulla base del [documento di linee guida di piattaforma per il nuovo CCNL della Mobilità](#)

approvato il 21 febbraio 2008 dall'Assemblea Nazionale Quadri e Delegati delle sette Organizzazioni Sindacali e in quel documento, sulla base delle regole sulla contrattazione previste dal Protocollo del 23 luglio 1993, si propone la decorrenza del nuovo CCNL dall'1 gennaio 2008, con durata del biennio economico fino al 31 dicembre 2009 e del quadriennio normativo fino al 31 dicembre 2011.

Ovviamente, su quelle durate sono state "tarate" le proposte normative e quelle economiche ed un'eventuale modifica delle durate non può certo essere considerato un mero fatto "amministrativo", oltre a considerare il fatto che con il **Protocollo ministeriale siglato il 30 aprile** e definitivamente sottoscritto il 14 maggio si è regolata la parte economica riferita esclusivamente all'anno 2008, ma non è stato definito il carattere normativo-contrattuale di quell'anno, per cui, al momento, dalle controparti viene considerato ancora aperto anche il problema della decorrenza del nuovo CCNL.

Campo di applicazione. Quanto proposto dalla delegazione datoriale descrive un semplice rinvio ai due campi di applicazione dei rispettivi, distinti, CCNL attuali.

In sostanza, il campo di applicazione proposto per il nuovo CCNL della Mobilità è un'ininfluente "sovrastuttura" che consegna il tema alla dinamica dei due settori e non lo assume, invece, come uno degli elementi unificanti nella transizione verso il nuovo CCNL tracciata dal Protocollo ministeriale.

Su questo tema si ritiene che il nuovo CCNL della Mobilità debba pienamente svolgere il proprio ruolo già in questa prima fase negoziale e la stessa eventuale perimetrazione dell'ambito di applicazione delle due sottostanti aree contrattuali vada compiutamente disciplinata nel CCNL medesimo.

Con tale impostazione, inoltre, il nuovo CCNL deve quantomeno definire un campo di applicazione che concluda le confluenze settoriali o aziendali a suo tempo definite verso l'attuale CCNL delle Attività Ferroviarie, mentre per quanto riguarda l'attuale CCNL del Trasporto Pubblico Locale il campo di applicazione deve almeno prevedere una formulazione che dia una inequivoca copertura ai servizi in subaffidamento e ai processi di riassetto d'impresa originati da aziende già ricomprese in questo ambito contrattuale.

APPALTI FERROVIARI: IL NUOVO CCNL E' DA APPLICARE COMUNQUE

Come noto, il Protocollo ministeriale che ha dato origine al nuovo CCNL della Mobilità non è stato sottoscritto da Fise-Assofer, associazione datoriale delle imprese di pulizie e servizi ferroviari.

Anzi, è utile ricordare che questa associazione datoriale ha addirittura proceduto il 30 marzo scorso a comunicare al committente FS e alle Organizzazioni Sindacali la formale disdetta dell'accordo di confluenza del 2005 che ha condotto il settore nell'ambito del CCNL delle Attività Ferroviarie.

Fise-Assofer, pertanto, dopo aver abbandonato il tavolo di confronto ministeriale in occasione delle ultime riunioni immediatamente precedenti alla sigla, il 30 aprile, del Protocollo preliminare al nuovo CCNL, non sta attualmente partecipando alla trattativa contrattuale partita dal 15 giugno.

Gli aumenti economici relativi al 2008 e la corrispondente una-tantum convenuti nel Protocollo ministeriale sono stati applicati alle decorrenze previste dalle cooperative del settore pulizie e servizi ferroviari associate Ancp (che ha firmato il Protocollo) ma vanno comunque riconosciuti anche agli altri lavoratori del settore, dipendenti dalle aziende associate.

Fise-Assofer, in forza di un'esplicita clausola contenuta nel Protocollo in base alla quale FS, in qualità di committente, afferma di considerare l'applicazione del CCNL delle Attività Ferroviarie e del Protocollo stesso tra le condizioni indispensabili per operare nel settore.

Ovviamente, le principali imprese del settore non hanno finora onorato tale clausola su indicazione di Fise-Assofer, ma alcune lo hanno invece fatto e, in ogni caso, nei primi cambi di appalto in corso in questi giorni Trenitalia ha inserito tale clausola negli accordi quadro sottoscritti con i subentranti preliminarmente alla procedura di subentro.

Inoltre, sempre in occasione dei cambi di appalto, Trenitalia garantirà comunque la regolare fruizione pregressa (maggio 2009) da parate dei lavoratori del settore dei nuovi trattamenti economici e dell'una-tantum convenuti nel Protocollo e secondo le decorrenze previste dal Protocollo stesso.

Successivamente, infine, FS farà valere la clausola di salvaguardia prevista dal Protocollo nei confronti delle eventuali aziende che, in continuità di appalto, non avranno ne frattempo dato applicazione degli aumenti e dell'una tantum.

Quanto descritto conferma che la defezione di Fise-Assofer dal Protocollo ministeriale e dalla trattativa contrattuale in corso non priverà i lavoratori del settore del CCNL delle Attività Ferroviarie e del nuovo CCNL della Mobilità.

CONSIDERAZIONI E VALUTAZIONI

Quanto descritto conferma tutte le difficoltà di merito di una vicenda contrattuale assai complessa, che si colloca in un contesto di evoluzione legislativa e normativa confusa e contraddittoria dei due principali settori coinvolti (trasporto locale e ferroviario), che ha ricevuto dal Protocollo ministeriale uno sbocco figlio di questo contesto, quindi, a sua volta, ben poco lineare.

D'altra parte, per la Filt-Cgil il Protocollo ministeriale è stato considerato fin dal primo momento una "prima pietra" verso il nuovo CCNL della Mobilità e, come noto, soprattutto in Italia, la posa della prima pietra non dà affatto certezza, di per sé, della costruzione dell'opera.

Il negoziato avviato il 15 giugno è ovviamente condizionato da tutte le ambiguità e i problemi non risolti dal Protocollo Ministeriale e potrebbe essere ulteriormente gravato dalle ulteriori difficoltà che potrebbero essere determinate dall'accordo separato sugli assetti contrattuali del 22 gennaio scorso.

Quanto finora illustrato rispetto al negoziato descrive un confronto che, pur dovendo sviluppare il massimo sforzo di contrattazione nella sede propria, tra parti sociali, appare già destinato, inevitabilmente, a richiedere un nuovo passaggio presso il Ministero di Infrastrutture e Trasporti.