

**Contratto della mobilità: E' di nuovo sciopero. Stavolta sarà di 24 ore: Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Ugl, Orsa, Faisa, Fast rispondono così al persistente rifiuto delle controparti datoriali ad aprire il negoziato sul nuovo CCNL unico.**

Le contraddizioni datoriali. Il possibile ruolo del Governo. Le buone ragioni del nuovo CCNL. Il 5 giugno scorso, le Segreterie Nazionali Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Ugl Trasporti, Orsa Trasporti, Faisa, Fast hanno proclamato per il prossimo 7 luglio la seconda iniziativa di sciopero, stavolta di 24 ore, a sostegno della vertenza per il nuovo "CCNL della Mobilità per gli addetti al trasporto locale, ferroviario e servizi". Lo stesso giorno, non appena proclamato lo sciopero, le Segreterie Nazionali hanno inviato una nota sindacale unitaria ai Ministri del Lavoro e di Infrastrutture e Trasporti per informare il Governo sullo stato della vertenza e per richiedere un suo intervento. Il successivo giorno 6, infine, sono state comunicate alle controparti e, per conoscenza, alla Commissione di Garanzia, le modalità di effettuazione dello sciopero, che per il TPL riguarderà l'intera giornata di lunedì 7 luglio (con il rispetto degli usuali servizi minimi, con modalità definite a livello locale), mentre per le Attività Ferroviarie avrà inizio alle ore 21 di domenica 6 luglio e termine alla stessa ora del giorno successivo. Dopo la prima iniziativa di 4 ore del 9 maggio scorso, a distanza, dunque, di due mesi è di nuovo sciopero. Due mesi inutili, finora ... Le ragioni dello sciopero del 7 luglio sono le stesse dello sciopero del 9 maggio. Nel frattempo, però, saranno inutilmente trascorsi altri due mesi. Alla base dello sciopero resta, a maggio come adesso, la richiesta del Sindacato alle controparti datoriali di aprire la trattativa per il nuovo CCNL unico della mobilità, con riferimento alla piattaforma rivendicativa varata il 21 febbraio dall'Assemblea Nazionale Unitaria dei Quadri e dei Delegati di settore (inviata fin dal 22 febbraio a tutte le controparti) e all'intesa che tutte le parti sociali e, per quelle datoriali, anche Confindustria e Confservizi, hanno sottoscritto il 21 novembre 2007 presso il Ministero del Lavoro. A sei mesi dalla scadenza dei due, attualmente distinti, CCNL di cui si propone la confluenza in un'unica disciplina contrattuale nazionale collettiva e a quattro dalla presentazione della proposta sindacale, l'avvio del negoziato dovrebbe essere un "normale" atto dovuto: invece... Un atto dovuto, perché... Un atto dovuto per diversi motivi, i principali dei quali possono essere così riassunti: le dinamiche del costo della vita e del potere di acquisto dei salari dimostrano l'urgenza di intervenire rapidamente, per quanto risulta possibile per via contrattuale, nei rinnovi dei CCNL. Non soltanto il Sindacato, ma, ormai, tutti (almeno, a parole ...) affermano che la tutela dei redditi da lavoro dipendente rappresenta una delle priorità di politica economica nazionale e quindi, anche nel nostro caso, è urgente che la trattativa contrattuale venga, intanto, aperta; il 21 novembre scorso, in esito all'iniziativa assunta fin dal precedente mese di luglio dall'allora Ministro del Lavoro, tutte le Organizzazioni Sindacali e tutte le Associazioni Datoriali stipulanti il CCNL del Trasporto Pubblico Locale e del CCNL delle Attività Ferroviarie convennero che, alla loro scadenza, i due CCNL avrebbero dato vita ad un nuovo CCNL unico. In quell'occasione, cioè, 6 Associazioni Datoriali (anche attraverso le loro Confederazioni) e 7 Organizzazioni Sindacali convennero sulla necessità di procedere ad un riassetto contrattuale che unificasse le discipline contrattuali di due aree per gran parte coinvolte, nel trasporto locale e in quello ferroviario, da importanti processi di riforma e di liberalizzazione caratterizzati da norme, procedure e risorse finanziarie sostanzialmente comuni. L'apertura della trattativa contrattuale, cioè, è un atto dovuto per motivi generali (tutela del reddito) e per motivi specifici (accordo del 21 novembre). Aprire la trattativa per il nuovo CCNL unico della mobilità è il primo punto al quale si riferisce lo sciopero del 7 luglio e, non a caso, rappresenta il primo punto del comunicato sindacale unitario del 5 giugno. Le contraddizioni delle controparti. Ma, nel corso di questi mesi, la posizione delle controparti datoriali non è stata affatto univoca, anzi ... Sul versante delle Attività Ferroviarie, infatti, Agens (oggi confluita in Federtrasporto nell'ambito del "sistema" Confindustria) ha sottoscritto il 24 gennaio scorso con le Segreterie Nazionali Filt-Cgil, Fit-

Cisl, Uiltrasporti, Ugl AF, Orsa, Fast un accordo di proroga normativa ed economica di un anno della scadenza del CCNL (dall'originaria 31 dicembre 2006 al 31 dicembre 2007), determinandone l'allineamento con quella del TPL e consentendo così, conseguentemente, l'allineamento della decorrenza del nuovo CCNL unico previsto dall'accordo in sede ministeriale del 21 novembre 2007. Poi, sempre nell'ambito delle Attività Ferroviarie, è rientrato in febbraio lo "strappo" prodotto da Fise e Ancp negli appalti ferroviari, per cui si è rapidamente ricomposta la corretta applicazione, anche per questo segmento di attività, dell'accordo di proroga del CCNL delle Attività Ferroviarie. Infine, in almeno due occasioni (rispettivamente, il 20 marzo e il 21 maggio scorsi), la stessa Agens ha formalmente comunicato al Sindacato la propria disponibilità ad attivare, in coordinamento con le altre rappresentanze datoriali destinatarie il 22 febbraio della piattaforma sindacale, il negoziato sul nuovo CCNL unico. Tali aperture, però, non hanno finora spostato l'insieme del fronte datoriale e, ancora in questi giorni, in occasioni pubbliche, Asstra (rappresentativa delle aziende pubbliche del TPL) ed Anav (rappresentativa delle aziende private dello stesso settore) sono tornate a dichiarare, seppure tra loro con accenti diversi, la sostanziale indisponibilità al confronto, peraltro anche formalmente comunicata alle stesse Organizzazioni Sindacali. Tra contraddizioni (particolarmente evidenti nell'ambito di Confindustria, alla quale la stessa Anav è associata esattamente come Agens e Fise) e ostilità, il risultato concreto è stato, finora, la dilazione del negoziato. Sta prevalendo, cioè, quel cinismo e quella irresponsabilità che Asstra e Anav hanno spesso dimostrato in passato e che così pesantemente hanno condizionato negli ultimi anni tutte le vicende contrattuali del TPL. Ma forse mai come stavolta questo atteggiamento appare infondato e strumentale, in quanto, a differenza di alcune delle occasioni precedenti, non esiste un problema di risorse (risolto, almeno per il triennio 2008-2010, anche per quanto riguarda gli oneri contrattuali, dal finanziamento per il TPL previsto dall'ultima Legge Finanziaria) ed esiste, invece, l'impegno sottoscritto il 21 novembre 2007. E' anche per questi motivi che Cgil e Filt-Cgil, nonché Cisl e Fit-Cisl hanno deciso di non partecipare ad un convegno pubblico sul CCNL unico organizzato da Astra e Anav per il 17 giugno al quale, tra gli altri, erano state inviate anche le Organizzazioni Sindacali nazionali. Nelle condizioni descritte, infatti, sarebbe stato come affidare consapevolmente Cappuccetto Rosso al lupo senza che nemmeno si travesta... da nonnina. Governo: quale ruolo? Queste due differenze chiamano direttamente in causa il Governo e per questo le Segreterie Nazionali hanno scritto il 5 giugno anche ai Ministri del Lavoro e di Infrastrutture e Trasporti. Infatti, si tratta di questioni che, nella fase che ha portato alla loro progressiva maturazione, si collocavano in modo coerente in una strategia sostenuta, nel corso del 2007, anche dall'iniziativa sindacale e i cui passaggi fondamentali furono determinati, in estrema sintesi, da: l'accordo del 14 dicembre 2006 di rinnovo del secondo biennio economico del CCNL del TPL, in concomitanza del quale Governo, Regioni ed Enti Locali sottoscrissero con le parti sociali un protocollo d'intesa che tracciò il successivo percorso di intervento strutturale sui flussi finanziari e sul quadro normativo di regolazione del trasporto locale; l'accordo del 18 luglio 2007 tra Governo ed Organizzazioni Sindacali che aveva definito i termini dell'intervento legislativo da adottare per rendere cogente l'applicazione nel sistema ferroviario del CCNL di riferimento e l'entità, oltretutto la metodologia, del finanziamento pubblico nazionale a sostegno del cosiddetto "servizio ferroviario universale" nel trasporto sulle medie-lunghe percorrenze; l'intervento di finanziamento strutturale triennale (2008-2010) al TPL e il relativo provvedimento collegato di riordino del quadro di regolazione del trasporto locale (quest'ultimo, successivamente stralciato), nonché gli stanziamenti in conto esercizio ed in conto capitale destinati a FS, contenuti nell'ambito dell'ultima Legge Finanziaria. E' in questo complessivo riassetto che si è collocato, appunto coerentemente, anche l'accordo presso il Ministero del Lavoro con il quale le parti sociali hanno convenuto il 21 novembre 2007 sul nuovo assetto in un'unica disciplina contrattuale collettiva nazionale. E' su tutto ciò che, oggi, il Sindacato chiede l'intervento del nuovo Governo. Non si tratta, cioè, di una semplice, usuale richiesta di intervento diretto in una trattativa che, in questa fase, è completamente ed autonomamente di competenza della responsabilità delle parti sociali e che, per quanto finora descritto, non è ancora partita per esclusiva responsabilità del

fronte datoriale. Si tratta, invece, di una richiesta di intervento tesa a verificare la persistenza del quadro di riferimento nel quale l'intesa del 21 novembre si collocava e, di conseguenza, della volontà o meno del nuovo Governo di essere "garante" di un percorso di riassetto contrattuale delineato nella precedente legislatura, dal precedente Governo, e sancito tra le parti sociali, in sede governativa, con quell'intesa. Le ragioni del nuovo CCNL unico. Le difficoltà e le contraddizioni che sta registrando questa prima fase della vertenza per il nuovo CCNL unico della mobilità non fanno venire meno le buone ragioni della proposta avanzata dal Sindacato e formalizzata con la piattaforma contrattuale. L'obiettivo del nuovo CCNL è, in estrema sintesi, quello di tutelare le lavoratrici e i lavoratori del settore dal dumping e dalle destrutturazioni contrattuali, rischio evidenziatosi in questi anni in assenza di un adeguato quadro regolatorio dei processi di liberalizzazione e di riassetto del settore. Il nuovo CCNL, cioè, non è, né potrebbe essere, strumento esclusivo di tutela, in quanto, parallelamente, ciò che va adeguato, anche in termini di tutele per il lavoro, deve in primo luogo essere il quadro regolatorio del settore e in questa direzione andava sostanzialmente, anche se non esaustivamente, quanto contenuto nel collegato, poi stralciato, all'ultima Legge Finanziaria, i cui contenuti vanno pertanto presto recuperati e, se possibile, ulteriormente migliorati. Il nuovo CCNL, però, è comunque uno strumento fondamentale per unificare le tutele del lavoro di un ampio settore produttivo ormai tendenzialmente già unificato, di fatto, dalle trasformazioni avvenute e in atto, prodotte principalmente dalle liberalizzazioni, dai rapporti con la committenza pubblica o con aziende pubbliche, dall'ingresso nel mercato di nuovi soggetti imprenditoriali e nel quale proprio la compresenza di più regolazioni contrattuali diverse può rappresentare, addirittura, elemento per amplificare surrettiziamente le distorsioni già palesatesi e rendere sostanzialmente inefficace il contrasto al dumping contrattuale. Non si tratta, cioè, di una scelta semplicemente dettata dall'opportunità di operare una semplificazione contrattuale, orientamento che pure, più in generale, ha nel frattempo assunto unitariamente l'insieme del Sindacato Confederale nel dibattito aperto sulla riforma della contrattazione. Si tratta, invece, di una scelta sindacale assolutamente consapevole, di merito, maturata in questi anni nel vivo dei processi concreti che riguardano il lavoro, la sua condizione, la sua tutela, nel trasporto locale, in quello ferroviario e nelle connesse attività di servizio. A chi sostiene un mercato senza regole si oppone la convinta rivendicazione sindacale delle clausole sociali e del nuovo CCNL. A chi vuole fare "impresa" in questo settore sfruttando il dumping contrattuale tra i lavoratori, nelle attuali aziende, in quelle nuove e nei subentri da gare, si oppone la rivendicazione sindacale che afferma l'idea di una concorrenza e di uno sviluppo del settore, che, anche per effetto del nuovo CCNL, non devono essere più giocati esclusivamente sulle condizioni di lavoro.