

Nuovo CCNL unico della Mobilità. Dopo il secondo sciopero parte la trattativa. Adesioni in crescita dal 77% del 9 maggio all'82% del 6-7 luglio.

Lo sciopero del 6-7 luglio. Il secondo sciopero nazionale degli addetti al trasporto locale, ferroviario e servizi a sostegno della vertenza per il nuovo CCNL unico della mobilità si è svolto il 6-7 luglio scorsi.

Il nuovo sciopero, di 24 ore, ha fatto seguito alla precedente iniziativa di 4 ore del 9 maggio, coinvolgendo contemporaneamente le due, al momento distinte, aree contrattuali del "Trasporto Pubblico Locale" e delle "Attività Ferroviarie" e si è tenuto, a quasi cinque mesi dall'invio dalle controparti datoriali della piattaforma sindacale, prioritariamente per ottenere l'avvio del negoziato.

L'iniziativa di lotta, nel rispetto delle norme vigenti sull'esercizio del diritto di sciopero, ha avuto inizio alle ore 21 del 6 e termine alle ore 21 del 7 luglio per gli addetti al trasporto ferroviario e ai relativi servizi connessi, mentre per quanto riguarda il TPL lo sciopero si è svolto nella giornata del 7 luglio con modalità definite in sede locale secondo la seguente articolazione nelle principali città: dalle 8.30 alle 17 e dalle 20 a fine servizio a Roma e a Napoli; dalle 8.45 alle 15 e dalle 18 a fine servizio a Milano; dalle 9 alle 12 e dalle 15 a fine servizio a Torino; dalle 9.15 alle 11.45 e dalle 15.15 a fine servizio a Firenze; dalle 9 alle 16.30 e dalle 19.30 a fine servizio a Venezia (con garanzia di collegamento orario nell'intero arco della giornata con le isole della laguna); dalle 9.30 alle 17 e dalle 21 a fine servizio a Genova; dalle 8.30 alle 16.30 e dalle 19.30 a fine servizio a Bologna; dalle 8.30 alle 12.30 e dalle 15.30 a fine servizio a Bari; dalle 8.30 alle 17.30 e dalle 21 a fine servizio a Palermo; dalle 9.30 alle 12.45, dalle 14.45 alle 18.30 e dalle 20.30 a fine servizio a Cagliari.

Il tasso di adesione medio nazionale allo sciopero si è attestato intorno all'82% (al netto del personale "comandato" sui servizi minimi del trasporto ferroviario), con punte del 100% in alcune località: si tratta di un'adesione molto alta che rafforza le ragioni della vertenza e la richiesta sindacale di aprire finalmente la trattativa contrattuale.

All'incremento di quasi 5 punti del dato di adesione nazionale allo sciopero hanno concorso la conferma delle alte adesioni nel TPL e nei servizi ferroviari (appalti di pulizia, ristorazione a bordo treno, accompagnamento notte), già registrate in occasione del precedente sciopero del 9 maggio, e un significativo balzo in avanti delle adesioni tra i dipendenti del Gruppo FS.

L'incontro dell'1 luglio con il Ministro. Si era svolto nella mattinata dell'1 luglio l'incontro convocato dal Ministro di Infrastrutture e Trasporti sul nuovo "CCNL della mobilità per gli addetti al trasporto locale, ferroviario e servizi".

L'incontro, al quale hanno partecipato le Segreterie Nazionali Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Ugl Trasporti, Orsa Trasporti, Faisa, Fast e le associazioni datoriali Federtrasporto, Anav, Ancp, Asstra, Confetra, Fise non ha prodotto alcun passo avanti nella vertenza contrattuale.

Da parte sindacale sono state unitariamente ribadite al Ministro le ragioni della vertenza e, in questa fase, la persistente indisponibilità da parte datoriale di avviare il negoziato, ad ormai oltre quattro mesi dal varo, il 21 febbraio 2008, della piattaforma sindacale per il nuovo CCNL unico della Mobilità e nonostante l'intesa preliminare sottoscritta il 21 novembre 2007 presso il Ministero del Lavoro da tutte le parti

sindacali e datoriali coinvolte nel processo di unificazione contrattuale.

Da parte datoriale, invece, nel corso dell'incontro si sono evidenziate le posizioni divergenti già palesate in questi mesi.

In particolare, Asstra e Anav hanno negato i contenuti dell'intesa del 21 novembre 2007 affermando che quell'intesa, da esse stesse sottoscritta, non avrebbe avviato il processo di riassetto contrattuale attraverso la costruzione di una nuova area contrattuale unica, bensì, molto più banalmente, tracciato un percorso di ricognizione tecnica preliminare per verificare la praticabilità di un eventuale processo di confluenza.

In base a ciò, pertanto, Asstra e Anav hanno ribadito la loro contrarietà ad aprire il negoziato sul nuovo CCNL unico sulla base della piattaforma sindacale.

Ciò premesso, è così caduta nel vuoto la richiesta avanzata esplicitamente dal Ministro alle associazioni datoriali di determinare, attraverso l'attivazione del negoziato contrattuale, le condizioni per il rinvio o la sospensione dello sciopero programmato per il 6-7 luglio, richiesta alla quale, invece, nel corso dell'incontro aveva dato la propria adesione Federtrasporto (nella quale è recentemente confluita Agens), anche a nome di Fise e Confetra, confermando così una posizione già formalizzata al Sindacato fin dallo scorso mese di marzo.

L'incontro quindi, pur non avendo prodotto alcun avanzamento nella vertenza contrattuale e, quindi, condotto alla conferma dello sciopero del 6-7 luglio, ha reso visibile anche al Ministro la divaricazione di posizioni tra le associazioni datoriali e, in particolare, tra Anav e tutte le altre organizzazioni aderenti a Confindustria (Federtrasporto, Fise e Confetra).

Le ragioni della vertenza. Nessun concreto avanzamento del negoziato, dunque, ma il manifestarsi di una differenziazione all'interno delle delegazioni datoriali di cui lo stesso Ministro, se intenderà davvero svolgere quel ruolo attivo nella vertenza che ha dichiarato di voler svolgere, non potrà non tenere conto, considerando che, almeno in questa prima fase della vertenza, sta rappresentando il maggiore elemento di ambiguità ed il principale ostacolo all'apertura della trattativa contrattuale.

Il nuovo Contratto rappresenta lo strumento fondamentale per unificare le tutele contrattuali del lavoro in un ampio settore produttivo di fatto, già oggi, unificato da numerose norme comuni, sia sul piano contrattuale che su quello di regolazione dei processi di riforma e di liberalizzazione.

L'obiettivo del nuovo CCNL è di tutelare le lavoratrici e i lavoratori del settore dal dumping e dalle destrutturazioni contrattuali, rischio chiaramente evidenziatosi in questi anni proprio per l'inadeguatezza del quadro regolatorio dei processi di liberalizzazione, di apertura dei mercati e di riassetto del settore.

L'unificazione contrattuale che viene proposta nella piattaforma sindacale è resa irrinunciabile dalle trasformazioni prodotte dalle liberalizzazioni, dai rapporti con la committenza pubblica e con le aziende pubbliche, dall'ingresso nel mercato di settore di nuovi soggetti imprenditoriali e nel quale proprio la perdurante presenza di più regolazioni contrattuali collettive può rappresentare elemento strumentale per alimentare surrettiziamente le distorsioni dell'attuale quadro regolatorio.

Il nuovo CCNL è una scelta sindacale consapevole, maturata nel corso degli anni nel vivo dei processi concreti che riguardano il lavoro, la sua condizione, la sua tutela, sia nel trasporto locale, che in quello

ferroviario e nelle connesse attività di servizio.

Una scelta sindacale che ha raccolto immediatamente un ampio consenso dei lavoratori interessati, confermato dal primo sciopero nazionale dello scorso 9 maggio e rafforzato ulteriormente dalla massiccia adesione al secondo sciopero del 6-7 luglio.

Le prospettive della vertenza. Dopo questo secondo sciopero è ora che il fronte datoriale faccia un concreto passo avanti.

La posizione pregiudizialmente ostile di Asstra, sostenuta con qualche incertezza da Anav, è isolata ma, al contempo, la disponibilità da tempo dichiarata da Federtrasporto, ribadita anche in occasione dell'incontro con il Ministro dell'1 luglio e oggetto di un comunicato stampa nelle ore immediatamente precedenti all'inizio dello sciopero, non ha prodotto, finora, alcun risultato.

D'altra parte, quanto affermato dal Ministro nel corso dell'incontro del 1 luglio non si è ancora trasformato in una concreta iniziativa e lo stesso invito alle controparti datoriali ad avviare il negoziato contrattuale, peraltro caduto nel vuoto, rischia di apparire un "appello di facciata" alla vigilia dello sciopero invece che un fattivo intervento politico che possa concorrere allo sblocco della situazione.

Situazione che, a questo punto, appare quanto mai nitida.

E' in campo una proposta di riforma contrattuale avanzata dal Sindacato sulla base di un accordo preliminare sottoscritto il 21 novembre 2007 presso il Ministero del Lavoro congiuntamente a tutte le controparti datoriali.

Il negoziato su quella proposta non è ancora partito perchè alcune delle controparti datoriali sostengono una capziosa interpretazione di quell'accordo, divergendo, su questo, dall'interpretazione sostenuta dalle altre associazioni datoriali coinvolte nella vicenda.

L'intesa di novembre è chiara e il Ministro di Infrastrutture e Trasporti non può consentire che, in base ad un'interpretazione infondata, il negoziato subisca ulteriori ed ingiustificati rinvii.

Poi, le stesse controparti che sostengono quella "curiosa" interpretazione dell'intesa di novembre aggiungono che, secondo loro, la proposta sindacale comporterebbe un insostenibile incremento del costo del lavoro (da loro stimato, addirittura, tra il 20 e il 25%), ma si sono fino ad ora guardate bene dall'intavolare il negoziato contrattuale e sgomberare il campo, con appena mezza giornata di confronto, non di più, da questa vera e propria ... balla.

Anche per questo secondo "poderoso" argomento il Ministro, se vuole, può svolgere un ruolo di chiarimento convocando le parti sociali, consentendo al Sindacato di presentare i reali contenuti della propria piattaforma alle controparti, impedendo a quelle di loro che lo stanno tuttora facendo di sostenere in convegni ed a mezzo stampa interpretazioni "fantasiose", pretestuose e strumentali e consentendo così, finalmente, l'avvio del negoziato di merito.

Negoziato che le parti sociali avrebbero potuto attivare, e tuttora possono farlo, decidendo autonomamente di svolgere il proprio ruolo, ognuno per la propria parte e nella pienezza delle rispettive e reciproche responsabilità.

Questo finora non è stato possibile per esclusiva responsabilità delle controparti datoriali, il cui atteggiamento dilatorio e, per alcune di esse, esplicitamente ostile rispetto ad un chiaro impegno già sottoscritto, ha già provocato due scioperi nazionali e pesanti disagi a milioni di cittadini.

Danni ai cittadini utenti del servizio e ai lavoratori del settore che si sarebbero potuti evitare e che invece, se la vertenza non si sblocca, rischiano di appesantirsi ulteriormente nei prossimi mesi.

