

Contratto della mobilità - Posata la “prima pietra” del nuovo ccnl

Il Protocollo siglato il 30 aprile scorso presso il Ministero di Infrastrutture e Trasporti rappresenta la “prima pietra” nella costruzione del nuovo CCNL della Mobilità. Il Protocollo è stato siglato, congiuntamente al Ministero, dalle associazioni datoriali Ancp (cooperative dei servizi di supporto ferroviario), Anav (imprese private del TPL), Asstra (imprese pubbliche del TPL), Federtrasporto (Gruppo FS, imprese dell’accompagnamento ferroviario “notte” ed imprese della ristorazione ferroviaria a bordo treno) e dalle Organizzazioni Sindacali Filt-Cgil, Fit-Cisl, Ultrasporti, Ugl Trasporti (già stipulanti del CCNL Attività Ferroviarie e del CCNL del Trasporto Pubblico Locale), nonché da Orsa Trasporti, Fast (già stipulanti del CCNL Attività Ferroviarie) e Faisa (già firmataria del CCNL Trasporto Pubblico Locale). Al Protocollo non ha invece aderito l’associazione datoriale Fise-Assofer (imprese dei servizi di supporto ferroviario) la quale anzi, già il 30 marzo, aveva comunicato formalmente al committente FS e alle Organizzazioni Sindacali la disdetta del CCNL delle Attività Ferroviarie. Nei prossimi giorni, svolte le verifiche interne ai diversi soggetti firmatari e non, il Protocollo sarà formalmente sottoscritto da tutte le parti stipulanti e dallo stesso Ministro di Infrastrutture e Trasporti. Ma andiamo con ordine.

STRUTTURA E CONTENUTI DEL PROTOCOLLO

L’intesa si compone di quattro punti di premessa, di sei punti di accordo e di due allegati. Gli allegati disciplinano l’attuazione del punto di accordo riferito agli aspetti economici relativi al 2008. Tra i punti di premessa figura l’accordo del 21 novembre 2007 presso il Ministero del Lavoro con il quale il Governo allora in carica e tutte le parti sociali, datoriali e sindacali, titolari della contrattazione del CCNL Attività Ferroviarie e del CNL Trasporto Pubblico Locale convennero sulla necessità di dare vita ad un nuovo CCNL unico. Tale riferimento conferma la piena legittimità, così nuovamente riconosciuta anche dalle controparti, della piattaforma sindacale per il nuovo CCNL della Mobilità elaborata dalle Organizzazioni Sindacali, approvata dall’Assemblea Nazionale Qaudri e Delegati del 21 febbraio 2008, inviata alle controparti il giorno successivo e sulla base della quale si è avviata la vertenza contrattuale, si sono svolti tre scioperi nazionali (maggio, luglio e novembre 2008) e si è giunti al Protocollo ministeriale del 30 aprile. I sei punti di accordo, invece, descrivono: gli obiettivi generali del nuovo CCNL; i primi istituti che le parti individuano da subito come appartenenti al nuovo CCNL; il percorso negoziale successivo per la progressiva implementazione del nuovo CCNL; gli impegni del Ministro in tema di clausole sociali; gli obblighi di natura contrattuale ribaditi dal committente FS nei confronti degli appaltatori dei servizi di pulizia, dichiarazione resa necessaria a causa della posizione assunta da Fise-Assofer. I due allegati, infine, uno riferito all’area contrattuale del Trasporto Pubblico Locale e l’altro a quella delle Attività Ferroviarie, definiscono gli aspetti di carattere economico relativi all’anno 2008 con una soluzione identica per entrambi i settori contrattuali precedentemente distinti, come descriviamo nel successivo paragrafo dedicato a questa parte del Protocollo.

IL NUOVO CCNL NELLE PRIME TRE FASI NEGOZIALI

Il percorso negoziale verso il nuovo CCNL viene previsto nel Protocollo attraverso tre fasi fra loro successive. La prima, di cui si prevede la conclusione entro il prossimo mese di giugno, riguarda la stesura della disciplina contrattuale relativa al campo di applicazione, al sistema delle relazioni industriali e al mercato del lavoro, nonché alla decorrenza e alla durata del nuovo CCNL. La seconda, da attivare a seguire, riguarda il rinnovo delle altre materie contrattuali che, non essendo “catalogate” tra quelle immediatamente proprie del CCNL della Mobilità, saranno oggetto di negoziato in due distinti tavoli di trattativa, uno riferito al Trasporto Pubblico Locale e l’altro alle Attività Ferroviarie, ai quali

parteciperanno i soggetti negoziali datoriali e sindacali già stipulanti o firmatari dei precedenti rispettivi CCNL. La terza ed ultima fase dovrà infine definire, sulla base degli esiti negoziali della seconda fase, gli ulteriori elementi contrattuali che si aggiungeranno ai primi quattro già indicati nel Protocollo e disciplinati nel corso della prima fase negoziale. Ovviamente, solo a quel punto sarà possibile verificare lo stato di concreta costruzione del nuovo CCNL e sarà possibile valutarne gli ulteriori, eventualmente ancora necessari, sviluppi.

LE CLAUSOLE SOCIALI

Nelle more di un percorso negoziale così articolato e, per quanto previsto nel Protocollo, non meglio definito nei tempi, il Ministro ha condiviso l'importanza di una specifica disciplina delle clausole sociali ed ha assunto l'impegno di promuovere un'apposita iniziativa di carattere normativo nell'ambito della collegialità del Governo. E' utile sottolineare il fatto che - a seguito delle pressanti sollecitazioni sindacali ribadite sulla materia fin dai primi giorni di confronto in sede ministeriale, dallo scorso novembre - l'impegno assunto dal Ministro per conto del Governo si riferisce sia ai casi di affidamento attraverso gara dei servizi di trasporto locale nelle diverse modalità di effettuazioni del servizio (gomma, ferro, ecc), sia alla regolazione del processo di liberalizzazione del sistema ferroviario italiano.

ACCORDO VALIDO ANCHE PER GLI APPALTI FERROVIARI, NONOSTANTE FISE...

Le argomentazioni assolutamente strumentali ed opportunistiche sostenute da Fise-Assofer nel corso dell'ultimo mese di confronto al Ministero non hanno impedito la sigla del Protocollo in una forma che garantisce comunque, sia dal punto di vista giuridico che dal punto di vista sostanziale, il diritto all'applicazione dell'intesa anche per i lavoratori addetti ai servizi di supporto ferroviario. L'ultimo punto di accordo del Protocollo contiene infatti una precisa dichiarazione del Gruppo FS che, in qualità di committente, ribadisce l'obbligatorietà per le ditte appaltatrici del servizio, sia in caso di cambio appalto che nel caso di continuità di appalto, di applicazione del CCNL Attività Ferroviarie e delle integrazioni di carattere economico che derivano dal Protocollo stesso. In sostanza, la dichiarazione di FS afferma che la violazione di tale obbligo, esplicitamente contenuto nelle gare di appalto in corso, nei contratti di affidamento che, in esito alle stesse, saranno prossimamente sottoscritti, nonché previsto negli stessi contratti di affidamento attualmente vigenti, rappresenta per il committente violazione degli stessi contratti di affidamento, passati o futuri, e, pertanto, motivo di impedimento dell'affidamento o di prosecuzione dell'appalto. In pratica, per effetto della dichiarazione di FS, gli appaltatori che applicano il CCNL Attività Ferroviarie e il Protocollo del 30 aprile hanno titolo di rimanere o entrare nelle attività dei servizi di supporto ferroviario, mentre quelli che non lo fanno perdono titolo, o non lo acquisiscono, per svolgere dette attività. In tale quadro, pertanto, pur continuando ad auspicare che Fise-Assofer riconsideri la posizione assunta facendo finalmente prevalere atteggiamenti e comportamenti maggiormente equilibrati e responsabili, ai fini pratici risultano sostanzialmente svuotate di sostanza per i lavoratori del settore la disdetta del CCNL Attività Ferroviarie formalizzata il 30 marzo, la mancata adesione al Protocollo del 30 aprile, l'ulteriore comunicazione datoriale alle Organizzazioni Sindacali del 5 maggio.

GLI ASPETTI ECONOMICI 2008

I due allegati che regolano gli aspetti contrattuali di carattere economico formano parte integrante del Protocollo e sono stati siglati dalle parti sociali contestualmente alla sigla del Protocollo stesso. I contenuti dei due allegati disciplinano gli effetti economici sul nuovo CCNL riferiti esclusivamente all'anno 2008, che così viene coperto, con il Protocollo, rispetto alla scadenza dei due precedentemente distinti CCNL, per entrambi decorsa dal 31 dicembre 2007. Tale precisazione, peraltro, è confermata da due ulteriori aspetti regolati dal Protocollo: • la durata del nuovo CCNL nato con il Protocollo non è ancora definita e viene rinviata ad una successiva fase negoziale, per cui il 2008 è stato semplicemente qualificato, per ora,

come “pregresso”; • la decorrenza “strutturale” dell’aumento retributivo convenuto a decorrere da maggio 2009 è dello stesso importo mensile (60 €) adottato fin da gennaio 2008 per la quantificazione della “una tantum” a copertura fino ad aprile 2009, in quanto è, appunto, consolidamento del pregresso 2008, sulla prima mensilità utile successiva all’intesa. Pertanto, il Protocollo non disciplina alcun aspetto economico riferito all’anno 2009, che sarà invece oggetto di trattativa nelle fasi negoziali previste successivamente al Protocollo medesimo. Seppure con formulazioni diverse utilizzate nei due allegati per effetto delle diverse “consuetudini” contrattuali, sia per l’area del Trasporto Pubblico Locale che per l’area delle Attività Ferroviarie, il Protocollo regola gli aspetti economici riferiti all’anno 2008 come segue:

- con decorrenza dal mese di maggio 2009, aumento economico medio lordo di 60 € mensili (rispettivamente riferito al parametro E delle Attività Ferroviarie e al parametro 175 del TPL), con riparametrazione calcolata sulla base degli attuali sistemi di inquadramento rispettivamente vigenti;
- per il periodo pregresso che va dall’1 gennaio al 31 dicembre 2008 e dall’1 gennaio al 30 aprile 2009, erogazione “una tantum”, in unica soluzione nel mese di giugno, della somma data dai due importi medi lordi quantificati, rispettivamente, in 840 € e in 240 €, riferiti ai parametri medi sopra descritti e con analogha modalità di riparametrazione riferita ai sistemi di inquadramento rispettivamente vigenti nell’area Attività Ferroviarie e nell’area TPL. E’ utile evidenziare che la quantificazione in 60 € dell’aumento riferito all’anno 2008 è stata effettuata assumendo il tasso di inflazione reale calcolato dall’Istat per l’anno scorso (3,3%) ed applicando tale valore sulle retribuzioni convenzionali di riferimento, sostanzialmente analoghe tra TPL ed Attività Ferroviarie, le cui modalità di computo sono state da tempo definite ed utilizzate in occasione dei rinnovi contrattuali dell’ultimo quindicennio.

CONSIDERAZIONI E VALUTAZIONI

IL Protocollo del 30 aprile ha sbloccato una situazione di stallo che si protraeva dallo scorso novembre. Lo sblocco va nella direzione del nuovo CCNL della Mobilità e, a sedici mesi dalla scadenza contrattuale del 31 dicembre 2007, dà una prima risposta sul versante economico, seppure limitata al solo anno 2008. Non si deve però nascondere il fatto che, per l’importanza che il nuovo CCNL riveste per la tutela del lavoro nel trasporto locale, nel ferroviario e nei servizi, il percorso fin qui svolto avrebbe dovuto essere più deciso e lo stesso Protocollo avrebbe dovuto conseguire contenuti più forti. Contro ciò hanno concorso nel corso dell’ultimo anno e mezzo più fattori, in sintesi riassumibili come segue: • il Ministero avrebbe dovuto giocare un ruolo assai più importante di quello fin qui svolto. Dal 19 novembre, quando, dopo tre scioperi nazionali e dopo ripetute richieste sindacali, il Ministero ha finalmente convocato le parti sociali ed è entrato direttamente nella vertenza, il Ministro ha presenziato direttamente a soli quattro incontri (per un totale, forse, di complessive 4 ore ...), sostanzialmente delegando a “volenterosi” funzionari ministeriali la conduzione ed il coordinamento del confronto. Solo a fine gennaio, a seguito del tentativo opportunistico e maldestro di Asstra e Anav di affondare il percorso ministeriale attraverso l’attivazione di una “fantomatica” trattativa per il rinnovo del solo CCNL del Trasporto Pubblico Locale, l’intervento del Ministro, ancora una volta fortemente sollecitato dal Sindacato, ha impedito che ciò avvenisse. Ripristinato quel percorso, però, la qualità del contributo del Ministero al confronto è rimasto ampiamente insufficiente. Lo è stato nel contributo di merito al Protocollo. Lo è stato nel contributo ad affrontare le questioni di rapporto con le Regioni posto da Asstra e Anav e della cui mancata soluzione resta traccia nella dichiarazione a verbale che le due associazioni hanno apposto nell’allegato al Protocollo riferito al TPL. Lo è stato sulla posizione finale assunta da Fise rispetto al Protocollo e, prima, per l’assenza di qualsiasi concreta iniziativa, nonostante l’impegno annunciato, per dare riscontro alle sollecitazioni datoriali sul settore proposte – con qualche ragione e tanta strumentalità - sulle problematiche degli appalti ferroviari. Lo è, fin dall’insediamento del nuovo Governo, ormai un anno fa, sull’insieme delle politiche impostate, sull’abbandono di qualsiasi iniziativa nei trasporti con caratteristiche minimamente sistemiche, nell’assenza di quel minimo di volontà politica di proporre un processo di riordino ed orientamento del

sistema. Questo, per i settori produttivi interessati a questa vertenza contrattuale, dovrebbe significare il rilancio dei processi di riforma e la regolazione del processo di liberalizzazione con obiettivi di rilancio chiari, norme coerenti anche nella tutela del lavoro, risorse adeguate con flussi certi;

- se invece tutto ciò si disperde, rischia lo sgretolamento anche la base su cui si fonda il processo di riforma contrattuale imperniato sul CCNL della Mobilità. Non è infatti un caso che l'intesa firmata il 21 novembre 2007 presso il Ministero del Lavoro portava tutte le associazioni datoriali e tutte le Organizzazioni Sindacali a convenire sulla necessità di un nuovo CCNL unico e oggi, dopo soltanto un anno e mezzo, si è riusciti, con grande fatica, ad arrivare ad un Protocollo "preliminare" che, in fondo, traccia un percorso nella direzione giusta, ma 1 dissemina quel percorso di buche e ostacoli. Come non è un caso che, fin dalla scorsa primavera, Asstra e Anav, interpretando tempestivamente il cambiamento di quadro politico che si sarebbe determinato nella nuova Legislatura, hanno assunto un atteggiamento dilatorio ed ostile nei confronti del nuovo CCNL, pur avendo sottoscritto anch'esse solo qualche settimana prima, in novembre, l'intesa presso il Ministero del Lavoro. Come, ancora, non è un caso che Confetra, coinvolta nel confronto al Ministero di Infrastrutture e Trasporti come associazione datoriale di riferimento delle nuove imprese ferroviarie di trasporto merci, si sia "silenziosamente" sfilata dal negoziato nello scorso febbraio, quando evidentemente ha valutato che nulla aveva da temere da parte del Ministero rispetto al dumping contrattuale strisciante col quale queste imprese stanno colonizzando, a scapito di Trenitalia, il settore ferroviario in corso di liberalizzazione senza adeguate tutele per il lavoro. Come, infine, non è casuale il fatto che, nella fase finale del confronto ministeriale, Fise abbia deciso di giocare la carta disperata della disdetta del CCNL Attività Ferroviarie e, poi, della mancata adesione al Protocollo, senza che il Ministero fosse in grado di rilevare e fare pesare a quell'organizzazione datoriale la palese strumentalità e l'evidente opportunismo "di bottega" di una posizione così scorretta e grave;

- se tutto ciò si disperde, inoltre, rischia di indebolirsi la stessa coesione del fronte sindacale a sostegno di un obiettivo ambizioso, complesso, ma tuttora assolutamente indispensabile per il lavoro, come il nuovo CCNL della Mobilità. Contrariamente a ciò che si sarebbe potuto pensare, su questa vertenza contrattuale non ha finora avuto effetti significativi la situazione sindacale generale determinata dall'accordo separato dello scorso gennaio sulla contrattazione e sugli assetti contrattuali. Anzi, la soluzione economica che il Protocollo del 30 aprile definisce per l'anno 2008 è esattamente in contrasto con quell'accordo perché adotta l'indice Istat di inflazione reale per tutto il periodo di vacanza contrattuale, lo applica sulle retribuzioni contrattuali di riferimento tipiche dei precedenti rinnovi contrattuali e struttura fin dal mese immediatamente successivo all'intesa gli importi così definiti negli aumenti tabellari. Certo, senza quell'accordo separato, in linea con la piattaforma di febbraio 2008 si sarebbe potuto negoziare l'intero biennio economico 2008-2009, offrendo così una risposta più forte alla necessità di tutela del reddito. Malgrado l'accordo separato, però, il Protocollo del 30 aprile non pregiudica in alcun modo gli aspetti economici riferiti all'anno 2009 e, su questo specifico, non secondario, aspetto la partita è rinviata ad una successiva fase negoziale. Tuttavia, nel corso di questi mesi, le sette Organizzazioni Sindacali promotrici della piattaforma per il nuovo CCNL della Mobilità hanno dimostrato livelli disomogenei di impegno nella conduzione della vertenza, nel rapporto con i lavoratori, nel confronto in sede ministeriale. Disomogenea è risultata la fermezza con la quale opporsi alla "spinta centrifuga" impressa alla vertenza da Asstra e Anav; ai tentativi di FS di rinchiudersi negli stessi interessi aziendali nelle fasi più delicate del confronto ministeriale; allo sganciamento di Fise e, di conseguenza, nel pretendere dal committente FS il massimo rigore nei confronti delle ditte appaltatrici allo scopo di dare al lavoro la copertura del Protocollo, la continuità di applicazione del CCNL Attività Ferroviarie e delle connesse clausole sociali occupazionali e di trattamento nei subentri di azienda che seguiranno i prossimi nuovi affidamenti dei servizi di pulizia ferroviaria. I prossimi appuntamenti definiti dal Protocollo per la progressiva costruzione del CCNL della Mobilità renderà necessario recuperare queste disomogeneità, garantire coerenza rispetto alla piattaforma sindacale del febbraio 2008, esercitare una capacità negoziale che, perseguendo le necessarie mediazioni

con le controparti, non produca contraddizioni con quella piattaforma.

