

Appalti di pulizia Fs. 24 luglio: è sciopero dopo un anno di vertenza

La decisione di Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Ugl Trasporti, Orsa, Fast di indire per il prossimo 24 luglio lo sciopero nazionale dei lavoratori degli appalti di pulizie FS giunge a poco più di un anno dall'apertura della vertenza e nel bel mezzo di un processo che evidenzia rischi concreti per l'occupazione e il reddito.

Un anno nel corso del quale l'iniziativa sindacale ha prioritariamente tentato di governare un processo pesantemente condizionato, da un lato, dalle scelte sbagliate e dalla conduzione della vicenda da parte di Trenitalia e, dall'altro, da un atteggiamento delle imprese del settore mai come stavolta spregiudicato, assolutamente privo di alcun senso di responsabilità, particolarmente ostile nei confronti dei più elementari diritti dei lavoratori.

Un'iniziativa, quella del Sindacato, che ha in questi mesi privilegiato il perseguimento di precisi obiettivi di tutela del lavoro e che, in questa specifica fase della vertenza è incentrata, in particolare, sulla concreta attuazione da parte di Trenitalia degli impegni assunti nel corso dell'ultimo anno, a seguito della costante pressione sindacale, in ordine alla difesa dei livelli occupazionali del settore, alla continuità contrattuale e alla tutela del reddito dei lavoratori.

Sotto la spinta di queste priorità di carattere "emergenziale" è invece passata nello sfondo, in questa fase dell'iniziativa sindacale, la prospettiva di assestamento industriale e di adeguamento degli standard qualitativi del settore.

Dopo questa caotica transizione dagli appaltatori attuali a quelli nuovi, cioè, i treni resteranno sporchi.

Ma andiamo per ordine.

LO STATO DEL SETTORE PRIMA DELLE ATTUALI GARE

Sulla base delle aggiudicazioni operate nel 2006, i servizi di pulizia di Trenitalia furono articolati in 17, con una riduzione di oltre il 50% rispetto all'articolazione adottata nel 2002.

La significativa riduzione dei lotti e la definizione, nel novembre 2005, dell'accordo di confluenza del settore nel CCNL delle Attività Ferroviarie consentì, nell'occasione precedente, una procedura di cambi appalto relativamente agevole, comunque priva delle tensioni che caratterizzarono la drammatica vertenza del 2001-2002.

In sostanza, la prospettiva di riagggregazione industriale realizzata, intanto, attraverso la riduzione dei lotti e l'adozione del CCNL delle Attività Ferroviarie come riferimento per i trattamenti normativi e retributivi, nonché, soprattutto, come "clausola sociale" di tutela dei livelli occupazionali in occasione dei periodici cambi di appalto, consentirono il governo di quella delicata fase e descrivevano un possibile scenario positivo che avrebbe dovuto basarsi, in primo luogo, su uno sforzo imponente del sistema delle imprese del settore per il miglioramento visibile e concreto degli standard del servizio e, in secondo luogo, su un impegno della committenza a sostenere tale sforzo.

Non è andata affatto così.

Da una parte, le imprese del settore hanno continuato a considerare la qualità del servizio un problema non loro.

In perfetta continuità con il passato, hanno continuato a non porsi, né porre al lavoro e al Sindacato, alcuna ipotesi riorganizzativa minimamente orientata a tale obiettivo, mentre hanno tentato di fronteggiare la situazione con le solite scorciatoie opportunistiche, tipiche del settore, rappresentate dalla proliferazione dei subappalti, anche oltre i limiti fissati dal committente nei contratti di appalto; dal diffuso e spesso immotivato ricorso agli ammortizzatori sociali; dalle numerose violazioni contrattuali e di legge sulle erogazioni delle retribuzioni, sui versamenti contributivi ed assicurativi; ecc..

Anche Trenitalia, a sua volta, in perfetta continuità col passato, ha per diversi mesi chiuso tutti e due gli occhi, ignorando le violazioni contrattuali commesse dalle imprese (sulle quali, peraltro, esercita le prerogative e le responsabilità del committente), omettendo controlli efficaci ed idonee iniziative che contrastassero lo smisurato ricorso ai subappalti, limitandosi all'applicazione di penali per scarsa qualità del servizio, con un andamento che già a fine 2006 aveva iniziato ad alimentare un contenzioso giudiziario che successivamente è cresciuto, come vedremo di seguito, in modo assolutamente abnorme.

55 LOTTI, LA STRADA SBAGLIATA

Che il settore avesse bisogno di un radicale cambiamento era oggettivamente evidente.

Trenitalia, però, ha scelto la strada sbagliata: frantumare i precedenti lotti nei 55 oggi messi a gara.

Strada sbagliata perché la frantumazione produttiva ed organizzativa del servizio abbandona qualsiasi ipotesi di consolidamento industriale e finanziario del settore, indispensabile per sostenere qualsiasi credibile percorso di rapido e visibile miglioramento della qualità.

Basta guardare, fuori dall'Italia, le migliori esperienze europee per capire che, anche in un'attività che è tuttora ad alta intensità di lavoro, le principali imprese ferroviarie analoghe a Trenitalia hanno da anni svolto la strada di una fortissima integrazione organizzativa tra il processo manutentivo e quello delle pulizie (talvolta anche attraverso società operative a proprietà mista); hanno sostenuto imponenti investimenti infrastrutturali e di impiantistica dedicati alla pulizia dei treni; hanno adottato, conseguentemente, grandi lotti, con caratteristiche industriali, nell'articolare la produzione del servizio; vedono operare nel settore aziende strutturate, con notevoli capacità organizzative e finanziarie e, talora, di caratura internazionale.

È in questo senso che, da tempo e, ancora recentemente, alla vigilia di questa nuova fase di gare, la Filt-Cgil ha tentato di orientare le scelte del committente e gli orientamenti dei principali operatori del settore in Italia.

Né l'uno né gli altri hanno ritenuto che fosse giunto il momento di voltare pagina.

Il primo, perché ha ritenuto – con una vista che i fatti dimostreranno, purtroppo, miope – che fosse sufficiente frantumare il sistema delle imprese, incrementandone il numero, per selezionare i soggetti verso gli obiettivi qualitativi necessari. In sostanza: pago, pulisco e seleziono...

I secondi, perché, mano a mano che il punto di rottura si avvicinava rapidamente sotto il peso di un contenzioso crescente, hanno ritenuto di poter resistere passivamente, magari sotto l'ombrello di qualche referente politico.

L'INIZIATIVA DEL SINDACATO DA LUGLIO 2008 A MARZO 2009

In mezzo, il lavoro.

Prima nel luglio 2008, immediatamente dopo l'avvio delle procedure di gara per i primi 20 lotti (sostitutivi dei precedenti 5 in Lombardia, Liguria, Lazio, Campania e Puglia), poi, a dicembre 2008, dopo l'avvio delle analoghe procedure per gli ulteriori 35 lotti (sostitutivi dei precedenti 12 lotti restanti) quindi, ancora, a gennaio 2009 le Segreterie Nazionali Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Ugl Trasporti, Fast intervennero presso la Presidenza del Consiglio, i Ministeri del Lavoro e di Infrastrutture e Trasporti, nonché il vertice di FS, per denunciare lo stato del settore ed i rischi connessi alle gare attivate.

In particolare, si evidenziano:

la frantumazione dei lotti, con le considerazioni appena svolte;

l'ulteriore segmentazione del sistema delle imprese determinato dalle norme previste dai bandi

per i limiti numerici di assegnazione dei lotti ad ogni singola impresa;

l'assenza di qualsiasi clausola di tutela sociale in occasione dei cambi di appalto.

Da parte delle istituzioni chiamate in causa alcun riscontro, con la sola eccezione del Ministero di Infrastrutture e Trasporti, da parte del quale, nel corso degli incontri in corso da novembre presso quel dicastero sul nuovo CCNL della Mobilità, veniva assicurata una specifica iniziativa che, nei fatti, non si è mai efficacemente concretizzata.

Da parte di Trenitalia, invece, la conferma in più occasioni delle modalità di gara previste, ma, con una nota informativa del 12 gennaio 2009, la comunicazione formale alle Organizzazioni Sindacali di avere inserito nella lettera di invito recapitata a tutte le aziende ammesse a presentare offerta:

l'obbligo di applicare a tutto il personale impiegato nell'esecuzione del servizio – e, se cooperativa, anche nei confronti dei soci lavoratori – l'Accordo di settore che disciplina la confluenza nel CCNL delle Attività Ferroviarie;

la garanzia, in occasione del cambio appalto, del passaggio di tutti i lavoratori, diretti ed indiretti, occupati all'atto della pubblicazione del bando di gara oggetto dell'appalto.

Una novità di importanza fondamentale, il cui conseguimento rappresentava, fin dall'avvio della vertenza, l'obiettivo prioritario del Sindacato.

Intanto, però, lo scontro tra Trenitalia e buona parte delle imprese del settore si andava inasprendo.

Al contenzioso giudiziario, che tra luglio 2008 ed oggi ha finora totalizzato 26 procedimenti presso sedi

giurisdizionali amministrative (Tar Lazio e Consiglio di Stato) e 8 procedimenti in sede civile, tutti attivati dalle imprese, a fine marzo si è registrata un'iniziativa datoriale particolarmente ostile nei confronti di lavoratori e Sindacato: la disdetta del CCNL delle Attività Ferroviarie.

DISDETTA DEL CCNL, SPARTIACQUE DELLA VERTENZA

Infilatesi incautamente in un pesante contenzioso con Trenitalia e venute evidentemente a mancare le solite, compiacenti sponde politiche, le imprese del settore e la loro associazione datoriale Fise-Assofer decidono di scaricare sul lavoro tutte le loro responsabilità.

Fise-Assofer comunica, infatti, con una nota del 30 marzo 2009, la disdetta formale dell'accordo di settore del 9 novembre 2005 che ha realizzato la confluenza nel CCNL delle Attività Ferroviarie.

Un atto assolutamente irresponsabile, che rischia di scaraventare il settore nel caos nel pieno delle procedure di gara e che viene deciso in quel momento dalla rappresentanza datoriale e dalle principali imprese del settore nel tentativo di sfruttare, con cinico opportunismo, l'evoluzione della trattativa ancora in corso presso il Ministero di Infrastrutture e Trasporti sul nuovo CCNL della Mobilità che proprio in questi giorni sta registrando alcuni avanzamenti che, in effetti, si rivelarono decisivi a fine aprile.

L'iniziativa di Fise-Assofer, effettivamente, provoca uno sbandamento della trattativa in sede ministeriale, poi un suo rallentamento, nel tentativo di fare recedere l'associazione e riportarla al tavolo, abbandonato fin dalla riunione al Ministero del 4 aprile.

Ogni tentativo, formale ed informale, svolto nel corso della prima metà di aprile risulta vano.

Anzi, si inasprisce il contenzioso giudiziario delle imprese contro Trenitalia e si intensificano le iniziative delle stesse imprese per "infiammare" i luoghi di lavoro, con la minaccia di non erogare le retribuzioni (concretamente attuata dalle aziende del Gruppo Di Stasio) e l'adozione di numerose altre iniziative unilaterali nella gestione del personale, con particolare riferimento alle ditte in subappalto.

In quelle stesse settimane, più cauto e, per certi versi, responsabile, appare l'atteggiamento del mondo cooperativo del settore che fa riferimento ad Ancp.

Pur non perdendo occasione per segnalare grandi difficoltà, infatti, Ancp decide di non procedere alla disdetta del CCNL delle Attività Ferroviarie e di proseguire la partecipazione nel confronto in atto al Ministero sul nuovo CCNL della Mobilità.

Da quel momento, la decisione di Fise-Assofer diventa un vero e proprio spartiacque nella vertenza ed ha aperto lo scontro frontale con il Sindacato.

IL PUNTO "F" DEL PROTOCOLLO MINISTERIALE

L'atteggiamento assolutamente irresponsabile di Fise-Assofer e delle principali imprese del settore non ammetteva, quindi, alternative.

La disdetta del CCNL delle Attività Ferroviarie avrebbe potuto vanificare la clausola sociale introdotta da Trenitalia nelle procedure di gara ed inoltre, abbandonando il tavolo ministeriale e non sottoscrivendo il

Protocollo sul nuovo CCNL della Mobilità che in quella sede si andava concretizzando, i lavoratori del settore sarebbero stati anche privati del giusto adeguamento delle loro retribuzioni.

Nel corso della seconda metà di aprile, pertanto, l'iniziativa sindacale si è orientata prioritariamente nello scongiurare entrambe queste due sciagurate ipotesi e buona parte del confronto ministeriale sul nuovo CCNL della Mobilità è stato dedicato, nella sua fase conclusiva, alla realizzazione di questo obiettivo.

Obiettivo il cui conseguimento passava attraverso la piena responsabilizzazione della committenza.

In questo senso, il punto "F" del Protocollo Ministeriale sul nuovo CCNL, siglato il 30 aprile e definitivamente sottoscritto il 14 maggio, contiene una precisa dichiarazione del Gruppo FS che, appunto in qualità di committente, ribadisce l'obbligatorietà per le ditte appaltatrici, sia in caso di cambio appalto che nel caso di continuità di appalto, di applicazione del CCNL delle 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 sottoscritti con gli aggiudicatari, 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 delle Attività Ferroviarie ed il Protocollo Ministeriale del 30 aprile hanno titolo a rimanere o entrare nelle attività di supporto nell'ambito dell'indotto FS, mentre quelli che non lo fanno perdono titolo, o non lo acquisiscono, per svolgere dette attività.

Alla disdetta del CCNL delle Attività Ferroviarie comunicata da Fise-Assofer e alla mancata sottoscrizione da parte di quell'associazione datoriale del Protocollo Ministeriale sul nuovo CCNL della Mobilità (per effetto della quale le principali aziende del settore non hanno finora erogato gli aumenti e l'una-tantum previsti dal Protocollo) si contrappone adesso la netta posizione dichiarata da FS.

È in base a questa contrapposizione che, adesso, trova legittimità piena la rivendicazione del Sindacato sull'erogazione di quanto previsto dal Protocollo anche ai lavoratori degli appalti ferroviari, nonostante Fise-Assofer non abbia sottoscritto il Protocollo Ministeriale.

DOPO IL 30 APRILE

Ovviamente, immediatamente dopo il 30 aprile, le principali aziende del settore hanno ulteriormente inasprito il contenzioso giudiziario contro Trenitalia.

Peraltro, una formidabile condizione per tentare in extremis di bloccare l'intero processo è stato offerto alle aziende PMA, Gruppo Di Stasio e Serfer dal tentativo di risolvere per inadempimenti riferiti all'anno 2008 i contratti di appalto in essere, atto che, di conseguenza, avrebbe anche comportato la perdita di qualificazione di dette aziende per qualsiasi altro contratto di pulizia con Trenitalia e l'estromissione immediata dalle gare in corso.

Tar Lazio e Consiglio di Stato hanno sentenziato in maniera tra loro contraddittoria nel giro di pochi

giorni. Il primo, ha respinto la richiesta di sospensione del provvedimento avanzata dalle aziende. Il secondo l'ha invece ammessa, seppure riservandosi un successivo pronunciamento di merito.

L'effetto, però, è stato intanto il congelamento di fatto del provvedimento di Trenitalia, un ulteriore ritardo negli affidamenti sui 20 lotti banditi fin dal luglio 2008, l'ulteriore rallentamento delle procedure di gara sugli altri 35 lotti.

Soprattutto, ha ridato fiato all'irresponsabilità delle aziende, che dopo avere erogato le retribuzioni di maggio (con esclusione di gran parte dei cantieri del Gruppo Di Stasio) nel rispetto del CCNL delle Attività Ferroviarie, ma senza applicare gli aumenti previsti dal Protocollo Ministeriale, davano con ampio anticipo comunicazione alle Organizzazioni Sindacali e ai lavoratori di non essere in grado di erogare le retribuzioni di giugno e la 13^a mensilità entro la data fissata del 10 luglio.

Da parte sua, fin dai primi giorni di giugno, Trenitalia comunicava al Sindacato di essere in condizione di procedere al cambio di appalto su almeno 3 dei 0 lotti posti a gara, con possibilità in corso di verifica su ulteriori lotti estranei al contenzioso giudiziario in atto, oppure sui quali la gara era andata deserta.

Da parte sindacale, infine, in forza del punto "F" del Protocollo Ministeriale sono state poste a Trenitalia le seguenti condizioni che devono sovrintendere ai prossimi cambi di appalto:

in occasione della sottoscrizione dei nuovi contratti di appalto, Trenitalia deve esigere dall'appaltatore l'applicazione dei minimi retributivi previsti dal Protocollo ministeriale. Tale condizione va perciò soddisfatta tra committente ed appaltatore preliminarmente all'attivazione della procedura sindacale per il cambio di appalto;

gli emolumenti non corrisposti ai lavoratori e maturati in data antecedente al subentro del nuovo appaltatore restano in capo al vecchio appaltatore. Allo scopo di garantire la corresponsione al lavoratore di detti emolumenti, Trenitalia, in sede di procedura per il cambio di appalto, deve farsi garante del fatto che vengano messe a disposizione del nuovo appaltatore presso cui il lavoratore è transitato le somme corrispondenti. In tal senso Trenitalia può legittimamente operare in sede di conguaglio finale delle prestazioni rese dal vecchio appaltatore e tale garanzia deve ricomprendere anche l'una tantum, prevista dal Protocollo ministeriale;

qualora la nuova assegnazione interessi un appaltatore già operante, per cui il cambio appalto non comporti il transito del lavoratore ad altra azienda, il contratto di appalto deve contenere esplicite clausole inequivocabilmente esigibili che realizzino entrambe le condizioni descritte ai precedenti punti 1) e 2);

restano confermate le ulteriori condizioni di tutela, già previste nei bandi di gara, relative all'applicazione del CCNL delle Attività Ferroviarie e alla salvaguardia dei livelli occupazionali degli addetti, sia diretti che indiretti.

In questo senso rappresenta un importante passo avanti, seppure ancora assai parziale, quanto le Segreterie Nazionali hanno sottoscritto con Trenitalia nel verbale di incontro del 13 luglio e il percorso nell'occasione definito alla vigilia dei primi cambi di appalto.

Nel frattempo, nei giorni scorsi, si sono determinati due episodi che dovrebbero offrire qualche elemento di chiarezza in una vertenza che rimane comunque gravida di rischi.

Il primo si riferisce alla decisione di Trenitalia, convenuta il 7 luglio con le aziende PMA e Serfer, di procedere alla liquidazione a scadenza anticipata rispetto alla prassi delle prestazioni rese e fatturate. Tale operazione, pur non affrontando le controversie da tempo aperte tra il committente e le due aziende su presunte spettanze arretrate inevase e su penali applicate, dovrebbe quantomeno garantire la regolare erogazione delle prossime mensilità ed ha consentito i pagamenti delle retribuzioni il 10 luglio.

Il secondo, invece, si riferisce alla dichiarazione dello stato di insolvenza delle aziende Ceias e Saes (Gruppo Di Stasio) disposta dal Tribunale di Bari il 2 luglio e comunicata il 10 luglio a Trenitalia e alle Organizzazioni Sindacali dal Commissario Giudiziale nominato nell'occasione dal giudice.

LO SCIOPERO DEL 24 LUGLIO

In ogni caso, diverse aziende del settore e, soprattutto le principali tra quelle aderenti a Fise-Assofer non hanno tuttora applicato il Protocollo ministeriale.

Gli impegni assunti dal committente in quel Protocollo – ribaditi nel corso della procedura di raffreddamento esperita presso il Ministero del Lavoro il 30 giugno prima della dichiarazione di sciopero per il 24 luglio, e sui quali si è iniziato a lavorare con il verbale di incontro del 13 luglio – devono adesso essere concretizzati con rigore, a partire dai primi cambi di appalto che saranno effettuati.

Parallelamente, in occasione dei cambi di appalto, va impostata una procedura di confronto, da sviluppare - come previsto dall'Accordi di confluenza del 2005 – a livello nazionale, che assicuri transiti di personale con completa tutela dell'occupazione diretta ed indiretta.

Infine, va finalmente vinta l'ottusa ed irresponsabile resistenza di quelle aziende che, facendosi opportunisticamente scudo dei lavoratori, stanno negando a quegli stessi lavoratori il diritto agli adeguamenti salariali previsti dal Protocollo sul nuovo CCNL della Mobilità.

Le ragioni dello sciopero del 24 luglio sono, come si vede, buone e giuste.

La vertenza in atto da oltre un anno ha conseguito risultati importanti, ma non esaustivi: quanto descritto spiega a sostegno di cosa scioperare e contro chi scioperare.