

Attivo Nazionale Unitario **“Trasporto Pubblico Locale” e “Attività Ferroviarie”** *(Montesilvano, 13-14 settembre 2010)*

Relazione Introduttiva

Questo Attivo Nazionale Unitario si colloca a due anni e mezzo dall'avvio della vertenza per il nuovo CCNL della Mobilità, ad ormai 18 mesi dal Protocollo sottoscritto presso il Ministero di Infrastrutture e Trasporti da Ministro, Organizzazioni Sindacali e Associazioni Datoriali, alla vigilia di un nuovo incontro con il Ministro e a 15 giorni dal nuovo sciopero nazionale di 24 ore proclamato per il 30 settembre e l'1 ottobre prossimi.

Una vertenza, questa, che – come dimostra la schematica cronologia appena descritta – si sta prolungando ben oltre il normale e che, pur avendo registrato dal suo inizio alcuni avanzamenti, appare tuttora lontana dal concludersi con la compiuta definizione del nuovo CCNL.

D'altra parte, che al nuovo CCNL si dovesse giungere gradualmente e progressivamente era già affermato nello stesso documento sindacale di linee guida di piattaforma del febbraio 2008.

Poi, nel maggio 2009, presso il Ministero, fu convenuto con le controparti che quella gradualità e progressività si dovesse realizzare attraverso la definizione di un primo nucleo di 4 temi (campo di applicazione; decorrenza e durata; sistema delle relazioni industriali; mercato del lavoro), fase alla quale avrebbe dovuto fare seguito, per tutti gli altri temi che formano la disciplina contrattuale, il rinnovo dei rispettivi due CCNL che danno origine al nuovo CCNL.

In sostanza, con il Protocollo ministeriale dell'anno scorso si ipotizzò che la definizione del nuovo CCNL potesse non essere completata entro l'attuale vigenza contrattuale e che si avviava perciò una “fase di transizione” nel corso della quale il nuovo CCNL sarebbe coesistito con i due pre-esistenti CCNL, ma che, intanto, il primo sottraeva ai secondi un primo nucleo di materie contrattuali alle quali sarebbero progressivamente seguite le altre, nei tempi e nei modi che la contrattazione nazionale avrebbe successivamente definito.

Questo schema negoziale rimane per il Sindacato completamente valido e anzi, è bene sottolinearlo, il Sindacato ribadisce che, da questo punto di vista, il Protocollo ministeriale di maggio 2009 rappresenta l'avvio di un processo negoziale ormai irreversibile verso il nuovo CCNL della Mobilità.

Se, cioè, quando questa vertenza è partita, all'inizio del 2008, definimmo irrinunciabile l'obiettivo del nuovo CCNL, oggi affermiamo convinti che, per effetto di quel Protocollo, verso questo obiettivo è in corso un processo senza ritorno e che, conseguentemente, chi ha finora lavorato e tuttora lavora per bloccare questo processo dopo avere sottoscritto quell'accordo porta tutta la responsabilità degli scioperi, dei sacrifici che gli scioperi accollano ai lavoratori e dei pesanti disagi che gli scioperi scaricano, in questa situazione inevitabilmente, su utenti e cittadinanza.

L'obiettivo del nuovo CCNL della Mobilità resta irrinunciabile ed il processo negoziale verso questo obiettivo è irreversibile perché fatti concreti dimostrano l'esigenza del nuovo CCNL.

Infatti, pur nella caotica evoluzione del contesto normativo ed economico nel quale si collocano il trasporto locale, il trasporto ferroviario e le connesse attività di supporto e servizi, appare evidente che:

- nel trasporto pubblico locale, il dispostato combinato tra problemi strutturali irrisolti del sistema delle imprese, nuova normativa sulla privatizzazione dei servizi pubblici locali ed effetti su Regioni ed Enti Locali della recente manovra correttiva di finanza pubblica nazionale, descrive rischi concreti per il lavoro, sia nella tenuta dei livelli occupazionali che nelle condizioni materiali di lavoro;
- nel trasporto ferroviario, quanto si va delineando nei trasferimenti pubblici rimette in discussione le soluzioni introdotte nel 2009 nei servizi regionali, riduce le risorse per il "servizio universale" di trasporto sulla lunga percorrenza, contrae le risorse destinate al mantenimento in efficienza ed al potenziamento dell'infrastruttura. Intanto, nel settore merci, anche per le scelte sciagurate di FS, nella crisi economica si registra il riposizionamento competitivo delle nuove imprese ferroviarie nate dalla liberalizzazione e tuttora operanti in sostanziale "dumping sociale", nel trasporto locale è ormai prossima la definitiva creazione in Lombardia della nuova società "Trenitalia-Le Nord", nel trasporto passeggeri già sono operati da una nuova azienda alcuni servizi sulla direttrice del Brennero ed altre novità si annunciano a breve, la più nota e concreta delle quali è NTV, in attività commerciale da settembre 2011;
- nell'indotto dei servizi accessori e di supporto, sia per quelli rientranti nel campo di applicazione contrattuale che per quelli fuori da esso, appaiono concreti i rischi prodotti dal riassetto e dalla ristrutturazione dei committenti in termini di volumi e di qualità delle attività richieste;
- in generale, anche per effetto della crisi, i mercati cui fa riferimento il nuovo CCNL stanno subendo in tutta Europa profonde trasformazioni dei relativi sistemi delle imprese, cosicché, per esempio, nel trasporto locale, l'operazione Ratp-Transdev in Francia e quella internazionale Arriva-DB definiscono per i grandi operatori del settore assetti d'impresa ed industriali che superano lo steccato "storico" tra ferro e gomma.

Ovviamente, ognuno degli elementi appena descritti assai schematicamente potrebbe svilupparsi con proprie specificità settoriali e, soprattutto nel trasporto locale, territoriali.

Ognuno di questi elementi ed il loro insieme confermano, però, l'importanza di un nuovo CCNL che determini per l'insieme del lavoro del settore tutele comuni ed adeguate rispetto alle molteplici modalità di evoluzione dei processi e rispetto ai loro possibili, anch'essi molteplici, esiti.

Certo, siamo consapevoli che il nuovo CCNL da solo non sarà sufficiente. Inoltre, siamo consapevoli del fatto che forti interessi si oppongono al nostro obiettivo per miopia, grettezza e bieca autoreferenzialità rafforzati dal progressivo ma evidente venir meno, nel corso degli anni, con accentuazione negli ultimi due, di una qualsiasi capacità, o, peggio, volontà, da parte di Governo, Parlamento e molte autonomie locali di promuovere qualsiasi credibile iniziativa di politica dei trasporti.

Mentre va certamente recuperata anche da parte del Sindacato nel settore una rinnovata capacità di proposta e mobilitazione a sostegno di una politica per i trasporti, in questo momento, sul piano prettamente sindacale, siamo però anche consapevoli di quanto sia assolutamente prioritario ed urgente fare avanzare il processo di unificazione contrattuale che abbiamo proposto.

Lo è per le ragioni fin qui descritte a tutela del lavoro per via contrattuale. Lo è anche perchè, attraverso il nuovo CCNL, vengano finalmente meno le obiezioni, i pretesti e gli alibi per dare alla disciplina contrattuale di questo settore l'indispensabile strumentazione di sostegno per via legislativa, come parte integrante della normativa di regolazione della competizione e della liberalizzazione.

Questa priorità e questa urgenza hanno costantemente ispirato l'azione sindacale in questa vicenda contrattuale.

Abbiamo utilizzato il conflitto con estrema responsabilità, consapevoli di quanto, soprattutto in una fase di profonda crisi economica come quella che si sta vivendo, lo sciopero costi ai lavoratori del settore ed alla cittadinanza.

Il conflitto è stato speso sempre a sostegno esclusivo del merito della vicenda contrattuale, nella prima fase (dalla primavera all'autunno 2008) perché la trattativa partisse e poi (dalla primavera di quest'anno ad oggi) affinché, abbondantemente scaduti i tempi previsti dal Protocollo ministeriale, fossero rimossi gli ostacoli frapposti strumentalmente soprattutto da Anav e Asstra ed il negoziato potesse proseguire.

Questa modalità di conduzione della vertenza ha imposto al Sindacato una grande capacità di elaborazione unitaria per alimentare il negoziato, imporre la prosecuzione alle controparti, pretendere dal Governo la garanzia del mantenimento del quadro di riferimento da tutti sottoscritto nel Protocollo di maggio 2009.

Si è trattato di un'azione estremamente impegnativa, certamente non agevolata dalla difficile stagione che la storia sindacale sta oggi vivendo in Italia, ma nel corso della quale è prevalsa su queste difficoltà la costante ricerca, di volta in volta, del punto di sintesi.

Conflitto e trattativa hanno portato, quasi esclusivamente per la capacità e la perseveranza espresse così dal Sindacato, all'attestazione della trattativa formalizzata dalle parti sociali e dal Ministero la sera dello scorso 9 luglio.

Per tanti motivi, un atto senza dubbio "irrituale" in una trattativa sindacale.

"Irrituale" perché, preso atto dell'incapacità datoriale di produrre una controproposta comune per i pesanti dissensi apertisi tra Federtrasporto e Ancp, da una parte, e Anav e Asstra, dall'altra, il testo su cui si sono formalmente registrati assensi e dissensi è stato elaborato dalla delegazione sindacale.

"Irrituale", inoltre, perché è un atto negoziale maturato nel corso di un serratissimo confronto svoltosi tra il 5 ed il 9 luglio, ovvero nei giorni immediatamente precedenti e, addirittura, nel corso dell'ultimo sciopero nazionale a sostegno della vertenza contrattuale.

Quell'atto "irrituale", però, ha evidenziato tre cose:

1. i 4 temi del Protocollo ministeriale sono diventati testi contrattuali adesso articolati in una Parte Generale ed in due Capitoli, che a loro volta sviluppano 27 articoli, del nuovo CCNL e su questi testi si sono espressi gli assensi ed i dissensi delle delegazioni datoriali;
2. sotto l'incalzare della proposta sindacale nel merito dettagliato dei contenuti del nuovo CCNL, le Associazioni Datoriali sono state costrette ad evidenziare le contraddizioni esistenti tra loro e ad articolare le loro posizioni, palesandosi altresì, seppure in modo non formalizzato, anche un disallineamento tra le stesse Anav ed Asstra;

3. la delegazione governativa presente alla trattativa ha potuto verificare direttamente, senza alcuna intermediazione e nel merito delle questioni trattate, le coerenze e le incoerenze rispetto al Protocollo del maggio 2009, della cui attuazione il Ministro di Infrastrutture e Trasporti ha sempre confermato di considerarsi garante e parte in causa.

Pertanto, per il Sindacato l'attestamento formalizzato il 9 luglio rappresenta un atto a questo punto divenuto imprescindibile del processo negoziale verso il nuovo CCNL della Mobilità, indipendentemente dal percorso che tale processo potrà seguire.

Percorso che, peraltro, per il Sindacato può restare quello tracciato fin dal maggio 2009 dal Protocollo ministeriale.

In sostanza, per il Sindacato l'attestamento del 9 luglio va ripreso, va rapidamente risolto, sulla base della proposta sindacale, su clausole sociali, contenuti della contrattazione di secondo livello ed alcuni elementi tuttora non convenuti sul mercato del lavoro ed accompagnato dalla soluzione economica riferita all'anno 2009 che, a quel punto, diventa il primo anno del triennio 2009-2011 di durata del CCNL della Mobilità e dei rispettivi CCNL ("Trasporto Pubblico Locale" e "Attività Ferroviarie").

Immediatamente poi, come previsto dal Protocollo ministeriale, va avviato il negoziato per il rinnovo dei rispettivi CCNL sui temi non disciplinati dal CCNL della Mobilità e, contestualmente alle intese di rinnovo, andranno regolate le parti economiche riferite all'intera vigenza contrattuale triennale.

Il rinnovo dei rispettivi CCNL in questa vigenza contrattuale è da considerare, sulla base del Protocollo di maggio 2009, e come descritto in apertura, una fase di transizione verso una più avanzata definizione del nuovo CCNL della Mobilità. Pertanto, il Sindacato conferma il riferimento alle linee guida di piattaforma originariamente proposte nel 2008, il negoziato dovrà perseguire soluzioni convergenti per gli istituti normativi rinnovati nei rispettivi CCNL e le parti economiche dei due CCNL dovranno mantenere contestualità attuativa ed allineamento dei valori, nonché a loro volta realizzare, per quanto possibile, soluzioni convergenti tra i medesimi CCNL.

Questo percorso si può e si deve fare. Con questa proposta le Segreterie Nazionali intendono riprendere il negoziato contrattuale presso il Ministero.

Qualsiasi possibile variante a questo percorso, che pure può essere presa in considerazione, non deve però ulteriormente dilazionare i tempi del negoziato, né smentire i contenuti del Protocollo ministeriale.

Per il Sindacato, è stato già detto: il nuovo CCNL della Mobilità resta un obiettivo irrinunciabile per la tutela del lavoro del settore; il Protocollo ministeriale di maggio 2009 ha reso irreversibile il processo negoziale verso il nuovo CCNL; l'attestamento della trattativa formalizzato il 9 luglio scorso in sede ministeriale è un concreto avanzamento della trattativa, non una definitiva presa d'atto delle distanze, come intenderebbero interpretarlo Asstra e, soprattutto, Anav.

Per avanzare, però, il negoziato deve essere definitivamente sgomberato da equivoci e strumentalizzazioni ed ognuno deve fare il suo.

Questa vicenda sta dimostrando che Anav e Asstra non si sposteranno ...spontaneamente, né che le sposteranno le azioni di sciopero, dalle quali, anzi, per le modalità e le limitazioni di effettuazione, traggono addirittura vantaggio sia in termini economici che, indirettamente, mediatici.

Forse come non mai, nel corso di questa vertenza contrattuale queste due Associazioni Datoriali stanno dando il peggio di sè stesse: delegazioni trattanti costantemente oltre il limite della provocazione nel rapporto con il Sindacato; frequentemente sprezzanti con la delegazione governativa dei Ministeri di Infrastrutture e Trasporti e Lavoro presente al tavolo negoziale; talora, spesso nell'ultima fase, addirittura imbarazzanti negli atteggiamenti tenuti in trattativa.

Appare evidente che i vertici delle due Associazioni stanno giocando una loro intollerabile partita sulla pelle di lavoratori e cittadinanza. Addirittura, Anav sembra avere imboccato la strada dello scontro frontale, a tutti i livelli, con il Sindacato, mentre Asstra tende a chiudersi in una autoreferenzialità che antepone gli interessi immediati di una parte degli attuali vertici dirigenziali delle aziende pubbliche agli interessi delle aziende stesse e del settore.

Correggere questa deriva è ormai urgente per la vertenza contrattuale, certo, ma anche per gli interessi reali delle aziende di un settore dei servizi pubblici dove fondamentale dovrebbero essere il rapporto positivo con i lavoratori e la completa responsabilizzazione delle aziende e delle loro rappresentanze nei confronti dell'utenza e della cittadinanza.

In questi due anni e mezzo in cui si è sviluppata la vertenza contrattuale abbiamo assistito alla pressoché totale assenza delle rappresentanze istituzionali di Regioni ed Amministrazioni Locali. Eppure, il protrarsi della vertenza e le conseguenti, inevitabili, azioni di lotta a sostegno della vertenza hanno ricadute pesanti sulla mobilità locale e sulla cittadinanza, oltre al fatto che, in ultima analisi, queste istituzioni hanno un rapporto diretto con i vertici di Asstra ed un rapporto, seppur meno diretto, con gli stessi vertici di Anav.

Qui non si tratta di mettere in discussione l'indispensabile autonomia di tutte le forme di rappresentanza di interessi, corpi intermedi fondamentali di ogni democrazia complessa, articolata ed evoluta come la nostra, ma viene da domandarsi: dov'è la politica? come predispose il terreno per risolvere i conflitti? cosa mette in campo a tale scopo? quali orientamenti assume con questi obiettivi?

Come pure, viste le profonde divaricazioni prodottesi nel corso del negoziato tra Anav e Federtrasporto e l'esplicito, spesso polemico, conflitto recentemente determinatosi tra di loro, non può non essere chiamata in causa la stessa Confindustria, alla quale entrambe aderiscono.

Infine, un riferimento conclusivo alle modalità di mobilitazione a sostegno della vertenza contrattuale.

E' stato descritto in precedenza l'approccio con il quale le Segreterie Nazionali hanno condotto la vertenza ed utilizzato il conflitto.

In questa relazione è stato anche sottolineato quanto delicata sia l'attuazione del conflitto nei settori coinvolti in questa vertenza e quanto lo sia, per lavoratori ed utenti, ancora di più in questa fase di pesante crisi economica.

Altresì, abbiamo evidenziato che le azioni di lotta svolte non hanno finora avuto alternative, che l'unica alternativa alla prosecuzione delle azioni di lotta non può che essere il concreto avanzamento della trattativa, ma anche che, per le caratteristiche e la complessità di questa vertenza, le azioni di lotta, da sole, non bastano.

E' in conseguenza a queste considerazioni che tutta l'azione delle Segreterie Nazionali è orientata a determinare le condizioni per l'avanzamento del negoziato, "svuotando" tatticismi ed

atteggiamenti dilatori di chi ciò non vuole, con atteggiamenti e proposte sindacali sempre orientati al merito della trattativa e dei problemi aperti.

In questo contesto, quindi, e in questa occasione, le Segreterie Nazionali confermano di non condividere la delibera della Commissione di Garanzia che, sollecitata ripetutamente e con iniziative "inusuali" da Asstra e Anav, ha definito sostanzialmente incompatibile l'interruzione contestuale del servizio per sciopero nei collegamenti ferroviari locali ed in quelli extraurbani su gomma, ma che, pur con questo giudizio, rimangono disponibili ad individuare modalità di pratica attuazione che, per scioperi a sostegno della vertenza per il nuovo CCNL della Mobilità, non mettano in discussione l'unitarietà di partecipazione dei lavoratori addetti a tutte le articolazioni di attività ricomprese nel campo di applicazione del nuovo CCNL.

Ancora nel contesto appena descritto, inoltre, è necessario valutare tra Segreterie Nazionali e strutture sindacali regionali/territoriali in che misura sia possibile individuare e coordinare opportunamente tra i diversi livelli sindacali ed in modo unitario forme articolate di mobilitazione e di iniziativa che diano maggiore efficacia sia ai confronti locali che alla vertenza contrattuale nazionale.

L'auspicio è che questi due giorni di discussione rappresentino un'occasione per rafforzare la nostra azione, consolidare i nostri orientamenti, fornire alle lavoratrici e ai lavoratori che rappresentiamo, che sono la gran parte delle lavoratrici e dei lavoratori del settore, risposte adeguate ai bisogni ed alle esigenze espresse.

Buon lavoro a tutti.