



ORSA TRASPORTI INFORMA

NOTIZIARIO DI INFORMAZIONE SINDACALE N° 4 MARZO 2010

FACCIAMO IL PUNTO SUL RINNOVO CONTRATTUALE!

A nessuno piace essere preso in giro, tanto meno essere bidonati due volte! Ci vorremmo sbagliare ma è quello che sta succedendo ai lavoratori delle ferrovie. È stato sofferto e lungo il processo di trasformazione che ha interessato le Ferrovie dello Stato e che ha ridotto a brandelli la più grande impresa industriale del Paese.

Dopo la “controriforma” con i vari passaggi societari (da azienda autonoma ad ente a società per azioni) l’accordo del 23 novembre 1999 è stato il punto di svolta che ha introdotto le linee-guida del nuovo ccnl di settore, delle attività ferroviarie, con esplicito riferimento al campo di applicazione, alla durata e all’assetto contrattuale; lo stesso aveva anche come base “*la riduzione del costo del lavoro del venti per cento nelle FS*”, così come affermava vantandosene il Segretario Nazionale Fit-Cisl Giovanni Luciano (Quaderno Agens n°1/2008). L’accordo del 1999, come detto, che ha dato il via al negoziato che ha portato al primo contratto di settore nel sistema di Confindustria, conteneva anche l’allegato accordo per l’effettuazione dei servizi minimi essenziali, limitando in modo sostanziale il diritto di sciopero. Da lì a qualche anno, il 16 aprile 2003, veniva sottoscritto il ccnl delle Attività ferroviarie per fronteggiare la situazione a seguito della liberalizzazione, in modo da dare alle imprese un unico contratto di riferimento.

Brevemente accenniamo ai contenuti del contratto che mutarono completamente la situazione del mondo del lavoro ferroviario.

Con esso, infatti sono state abrogate le piante organiche ed eliminati i vincoli per le assunzioni dall’esterno; hanno abolito bandi e concorsi interni per gli sviluppi individuali di carriera, nonché l’obbligo di negoziazione nelle esternalizzazioni di attività ed appalti; gli automatismi salariali e gli scatti di anzianità sono stati ridotti da 31 a 14 anni (7 bienni), è stata fu tagliata la possibilità di accesso diretto all’area quadri attraverso l’introduzione di un ulteriore livello di direttivi, è stato introdotto il doppio regime salariale per i neo assunti – ai nuovi ferrovieri assunti dal 1° agosto

2003 viene tagliata la retribuzione globale del 10% rispetto a quella dei vecchi ferrovieri.

La trattativa, dal 1999 al 2003, lunga e sofferta, è stata caratterizzata dalla *divisione* tra CGIL da una parte e CISL e UIL dall'altra, in particolare sul capitolo del *mercato del lavoro* di cui alle trattative a livello interconfederale con Confindustria, che si concluse con un accordo non sottoscritto dalla CGIL.

Oggi la trattativa derivante dall' "*impegno comune*" assunto da Governo e parti sociali il 21 novembre 2007, in cui si prospetta l'ipotesi di pervenire "*ad un nuovo ccnl unico per i settori del trasporto pubblico locale e delle attività ferroviarie*", agli accordi sul *contratto ponte* e all'accordo sul protocollo d'intesa sul ccnl della Mobilità, sembra ricordare la trattativa precedente.

Anche oggi come ieri esistono *divisioni* interconfederali tra CISL e UIL da una parte e CGIL dall'altra, sfociate nell'accordo con Confindustria circa la riforma della contrattazione del 22 gennaio 2009 non sottoscritto dalla CGIL?

Qualcuno ha scritto che la storia si ripete due volte: la prima volta come tragedia, la seconda come farsa! I ferrovieri ma anche gli autoferrotranvieri assistono immobili, anzi, sembra che agiscano da *suicidi*; come possiamo credere che il nuovo ccnl della mobilità ci salverà dalle gare, dalle nuove società, dalle cessioni di ramo d'azienda, dalle newco?

Sappiamo bene che è nell'autonomia dei sindacati e delle imprese, nonché dei lavoratori, stipulare e modificare il campo di applicazione di un nuovo contratto collettivo, allargandolo o accorpendolo ad altri settori regolati da altri contratti. Questa facoltà è riconosciuta dal primo comma dell'art.39 della Costituzione, che sancisce la libertà dell'organizzazione sindacale come pure la libertà della contrattazione. Però risulta altrettanto chiara che l'efficacia di un ccnl è soggetta alla singola accettazione volontaria da parte dei datori di lavoro e dei lavoratori.

A conferma di ciò, sentenze della Corte Costituzionale hanno dichiarato l'illegittimità costituzionale di norme intervenute per imporre il contratto collettivo all'efficacia generale. Pertanto per il nostro ordinamento il legislatore, in base alla giurisprudenza costituzionale, non ha le "*mani libere*" per attribuire efficacia generale al contratto collettivo. L' "*obbligo*" inoltre, come abbiamo visto, non solo rappresenta un limite ingiustificato alla libertà sindacale ma è anche un limite alla libertà di iniziativa economica, riconosciuta dall'art.41 della Costituzione.

Inoltre, la libertà dell'iniziativa economica è riconosciuta anche dagli artt. 43 e 49 dell'ex Trattato CE, pertanto ogni intervento legislativo italiano che intenda promuovere l'applicazione della contrattazione collettiva nazionale è obbligato a confrontarsi con la disciplina comunitaria.

Poiché nessun ccnl può essere imposto per legge, ne consegue che il CCNL delle Attività ferroviarie, che doveva tutelare diritti acquisiti contrastando forme di *dumping* sociale, per affermare i principi della libera concorrenza necessari di cui alla liberalizzazione dei trasporti ferroviari, ha semplicemente distrutto i diritti acquisiti dai ferrovieri contenuti nel vecchio contratto di lavoro, mentre le nuove Compagnie ferroviarie si sono limitate ad applicare il contratto di lavoro che volevano.

Di conseguenza, nella particolare situazione che si è creata, le lacrime di cocodrillo delle Organizzazioni Sindacali, in particolare della FIT-CISL, sono semplicemente disgustose.

I lavoratori hanno una testa per ragionare, pertanto si pongano 3 semplici domande:

- come credere ancora alla rinnovata richiesta di *clausola sociale* al Ministro dei Trasporti, che nessun provvedimento legislativo ci può dare?
- come credere alle argomentazioni, le stesse di quelle adottate per il ccnl delle Attività ferroviarie, per richiedere il Contratto Unico della Mobilità?
- come credere a queste OOSS che argomentano le conseguenze delle politiche di liberalizzazioni/privatizzazioni, che ben conosciamo perché le paghiamo sulla nostra pelle, ma che non fanno niente contro queste politiche?

Da oltre un anno siamo senza contratto di lavoro, le RSU necessitano di essere rinnovate, le Aziende ignorano le relazioni industriali; dopo sette mesi si torna ad organizzare uno sciopero, una manifestazione e un'assemblea nazionale a Torino, giustamente a sostegno di una vertenza regionale che vede i lavoratori soccombere alla liberalizzazione del trasporto ferroviario, manifestatasi attraverso le gare su 5 lotti nella Regione Piemonte.

Purtroppo però assistiamo al fatto che nessun Sindacato denuncia e lotta contro le liberalizzazioni, che sono la causa delle conseguenze che viviamo.

In particolare vediamo che i Sindacati Confederali CGIL, CISL, UIL, che pure aderiscono alla Federazione Europea dei Lavoratori dei Trasporti (ETF), non agiscono, non si organizzano, non si mobilitano al fianco di tutti i lavoratori dei trasporti d'Europa che nella prossima primavera effettueranno una "*lotta europea contro la liberalizzazione e la frantumazione delle società ferroviarie nazionali*" (dalla piattaforma ETF).

Proprio perché, come dice candidamente il Segretario nazionale FIT-CISL Giovanni Luciano (Quaderno Agens n°1/2008) "[...] *in Italia il movimento sindacale ha fatto la scelta di governare le liberalizzazioni dei trasporti senza opporvisi aprioristicamente. Questo aspetto, duole doverlo ricordare, non è mai stato riconosciuto, ingenerosamente, né dai Governi succedutisi, né tanto meno dal mondo imprenditoriale.* (sic!!! Voleva anche il grazie dai padroni!) *Personalmente ho partecipato molte volte a riunioni della Sezione Ferrovieri della ETF (European Worker's Transports Federation) ed è stata sempre evidente la differenza di impostazione tra l'"against the liberalization" o il "nous ne voulons pas la liberalisation" avverso il nostro "regole comuni"*".

Ne consegue che in Italia i dirigenti dei sindacati, in particolare i Confederali, hanno sposato la politica liberista che sta distruggendo le aziende strategiche del Paese a favore del capitale finanziario e straniero? Pare proprio di sì ... pertanto, si abbia il coraggio di ammetterlo ma anche di denunciarlo! Siamo stufi di essere presi in giro con le balle delle "*regole comuni*"!

Facciamo dunque appello ai lavoratori dei trasporti italiani affinché agiscano, indipendentemente dall'organizzazione sindacale di riferimento, per sostenere gli

obiettivi dei lavoratori europei nei confronti della UE e delle sue istituzioni, dei Governi nazionali e delle Aziende. I lavoratori italiani e d'Europa non vogliono pagare più il prezzo di una fallace politica dei trasporti basata su liberalizzazioni, privatizzazioni, ristrutturazioni e frammentazioni di settore, le vere cause dei guai che oggi subiamo.

Solo la forza sindacale dei lavoratori può fermare le liberalizzazioni e può imporre il contratto di lavoro che vogliamo, altrimenti saranno solo chiacchiere inconcludenti e l'accettazione vergognosa delle conseguenze sulle condizioni di lavoro e di vita.

Firenze, 03 MARZO 2010

La Segreteria Regionale OrSA Toscana

NOTIZIA ULTIMA ORA: Il Senato annulla “de facto” le tutele dell’art.18 per i lavoratori

Avevamo già scritto a proposito del “collegato lavoro” e delle conseguenze che portano ad annullare la contrattazione collettiva verso il “contratto individuale”, comunque di una riduzione complessiva del diritto del lavoro.

Oggi, dopo il via libera del Senato al disegno di legge che contiene la norma sull'arbitrato e la conciliazione, i lavoratori sono meno tutelati.

Infatti, aggirando l'art.18, l'art.31 del disegno di legge in parola, di fatto elimina la “giusta causa” nei licenziamenti ed impone l'arbitrato sostitutivo al ricorso al giudice.

Una riprova di come il nostro rinnovo contrattuale sia fortemente esposto agli effetti negativi al *nuovo modello di contrattazione* sottoscritto dalla Cisl,Uil e Ugl con Confindustria e Governo.



Or.S.A.
Organizzazione
Sindacati
Autonomi e di Base

E – Mail:

sr.firenze.orsaferrovie@sindacatoorsa.it

Sito: www.orsaferrvietoscana.it