



ANNO III°

02 FEBBRAIO 2009
NUMERO 2

NOTIZIARIO INTERNO



IN QUESTO NUMERO

- *CCNL della Mobilità*
- *Firmato il protocollo d'intesa sul D.L.F*

CCNL della Mobilità Diario di una trattativa finita male!

Martedì 20 gennaio era il giorno in cui Federtrasporto e Confetra dovevano presentare “i conti”; quei dati che ASSTRA e ANAV avevano già consegnato al Governo anche per le altre parti datoriali. Non sarebbe corretto parlare di stupore nell’apprendere che i dati forniti da Federtrasporto sono realmente competitivi, tanto che risulterebbe decisamente meno costosa l’estensione del CCNL A.F. al settore autoferro, anche se non è questo l’obiettivo. **Nessun contratto deve prevalere sull’altro, è la mediazione tra loro che deve essere ricercata.**

Arrivati a questo punto del confronto tale risultato non ha stupito nessuno, Governo compreso.

ASSTRA e ANAV non sono riusciti a nascondere l’evidenza, anzi, nel vano tentativo di costruire una difesa, hanno in realtà fatto emergere un mondo sommerso, che elegantemente chiamano “contrattazione di secondo livello”, dove dominano trattamenti differenziati tra i lavoratori: trattamenti legati a rapporti risalenti nel tempo di cui godono solo alcuni mentre altri no, valori congelati solo rispetto a certe qualifiche; si fa, inoltre, cenno ad un “sistema previdenziale particolare” e tutto questo viene espresso proprio quando ASSTRA e ANAV si erano definiti semplici “osservatori”.

Sinceramente, dobbiamo dichiarare la nostra “ignoranza” di fronte al cosiddetto “sistema previdenziale particolare”, non sapendo a cosa sia riferito: forse, ma solo accidentalmente, abbiamo percepito una confusa dichiarazione del rappresentate di ASSTRA in merito al parametro medio convenzionale di riferimento per gli aumenti contrattuali. Mentre ci sembra di aver capito che ASSTRA chiede al Governo soldi sulla base di un valore parametrico convenzionale, poi, invece, l’accordo contrattuale avviene su parametri diversi, per i quali ai lavoratori non è possibile dare tutti i soldi messi a disposizione dalla fiscalità. Boh! ! forse abbiamo capito male noi e chiediamo venia, forse un giorno riusciremo a capirci qualcosa in più!

Tornando all’incontro del 20 gennaio, ricordiamo che ASSTRA e ANAV già al termine dell’incontro precedente avevano espresso la loro volontà di non proseguire il confronto, ma si sono comunque presentati dopo che il Governo aveva affermato che avrebbe valutato negativamente la loro assenza.

La breve esposizione di Confetra è stato un momento particolare di descrizione non tanto del contratto da loro adottato, ma più che altro di una piattaforma contrattuale, della serie “non ciò che siamo, ma ciò che dovremmo essere”.

Come poteva il Governo non pronunciare le parole che da tempo attendevamo “è necessario fare chiarezza”. Così si è aperta una sintesi attenta a tutti i passaggi avvenuti e corretta perché basata su dati oggettivi argomentati dalle parti. Il contenuto che i rappresentati del Ministero hanno espresso nella sintesi di chiusura del tavolo tecnico si sostanzia in un impegno a relazionare al proprio responsabile Politico per dare tutti gli elementi necessari per far lavorare proficuamente il tavolo politico, nel rispetto del mandato ricevuto.

Non pensiamo di poter essere smentiti se affermiamo che il risultato del confronto boccia le affermazioni che ASSTRA e ANAV ponevano come ostacolo alla realizzazione del contratto unico della mobilità che avrebbe aumentato il costo del lavoro.

Dopo di che è passato tutto nelle mani del Ministro Matteoli che oltre a non arrendersi, come aveva promesso, doveva anche intervenire attivamente affinché l’obiettivo potesse essere rag-

Agenda della settimana

DATA	ORA	EVENTO

[...]Nessun contratto deve prevalere sull'altro, è la mediazione tra loro che deve essere ricercata[...]

giunto, potesse, cioè, costruire il primo esempio in Italia di contratto che disciplini tutto il settore della mobilità, una vittoria che avrebbe segnato una svolta verso l'ammmodernamento dell'intero settore e che avrebbe aiutato senza dubbio il nostro Paese ad avviare quel processo di sviluppo già seguito in altri paesi europei.

Nonostante tutte le buone intenzioni che il sindacato ha cercato di mettere in questa vertenza, il 29 gennaio si è consumato quello che attualmente è l'ultimo atto della vertenza sul CCNL della Mobilità.

L'incontro convocato dal Ministro di Infrastrutture e Trasporti al quale hanno partecipato le Segreterie Nazionali Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Ugl Trasporti, Orsa Trasporti, Faisa, Fast e le Associazioni Datoriali Anav, Ancp, Asstra, Confetra, Federtrasporto, Fise si è protratto per l'intera giornata ed è stata spesa per ricercare soluzioni condivise con una trattativa che è andata avanti fino ad oltre la mezza notte del 30 gennaio. A notte inoltrata, quando ormai la rottura sembrava consumata e la riunione si stava stancamente avviando verso la conclusione, il rappresentante del Ministero ha proposto un aggiornamento alle ore 13 del 30 gennaio stesso, consegnando una "sua" ipotesi di Protocollo sulla quale si è registrato un giudizio di praticabilità da parte di Asstra e di Anav, ma di contro è stato possibile registrare diverse proposte di modifica ed integrazione da parte delle altre Associazioni Datoriali e di tutte le Organizzazioni Sindacali.

Come evidenziato nel comunicato congiunto, per quanto riguarda le Organizzazioni Sindacali l'ultima "ipotesi ministeriale" presenta i seguenti punti di dissenso:

- estrema incertezza sul percorso negoziale verso il nuovo CCNL della Mobilità;
- insufficiente impegno del Governo per l'introduzione di un'efficace ed esigibile clausola sociale rispetto ai processi di riassetto, gare ed affidamento del servizio;

assenza di qualsiasi concretezza sugli aspetti contrattuali di carattere economico, con particolare riferimento, almeno, all'anno contrattuale 2008 nel frattempo trascorso.

Tali problematiche sono indubbiamente le più sostanziali, anche perché di fatto un tale documento senza troppi giri di parole, decretava la morte del CCNL della Mobilità!

Lo sbilanciamento che il Ministero dei Trasporti ha avuto nella fase finale del negoziato a favore delle posizioni di ASSTRA e ANAV che hanno, di fatto, dettato i tempi, i modi, le strategie finanche i testi al Ministero, ciò è stato evidente nel fatto che il Ministro ha avuto sempre "altre priorità" e non ha mai seguito la vertenza di persona se non il sabato 27 dicembre 2008. Comprendiamo le difficoltà nate dalla Vertenza Alitalia prima e ora sugli aiuti alle imprese automobilistiche, ma forse una maggiore presenza del Ministro al tavolo negoziale avrebbe favorito un suo maggiore decisionismo e una scelta politica chiara, cosa oggi non possibile da valutare. Infatti possiamo solo dire che proprio grazie alla non scelta della Politica, ASSTRA e ANAV l'hanno fatta da padroni.

Il de profundis è di fatto stato celebrato verso le 10 del 30 gennaio quando il Ministero rinunciando definitivamente al proprio ruolo, se è limitato ad informare le parti che ASSTRA e ANAV avevano comunicato di aver cambiato idea e di non essere intenzionate a presentarsi ritenendo concluso con esito negativo il confronto svolto.

La posizione di Asstra e Anav è stata resa pubblica stamani dai Presidenti delle Associazioni con un comunicato stampa.

Trasporto locale/ Asstra: Fallita mediazione Matteoli su contratto

Presto ci sarà convocazione dei sindacati

Roma, 30 gen. (Apcom) - La mediazione del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Altero Matteoli per il contratto unico della mobilità è "finita con un nulla di fatto". Lo riferiscono Asstra e Anav (le associazioni che rappresentano le aziende di trasporto pubblico locale) in una nota all'indomani dell'incontro voluto da Matteoli per la vertenza che coinvolgeva il settore ferroviario, passeggeri e cargo, il trasporto pubblico locale.

"Rivolgiamo un caloroso ringraziamento al ministro Matteoli ed a tutta la sua struttura - affermano Marcello Panettoni e Giuseppe Vinella, rispettivamente presidenti di Asstra e Anav - che tanto si sono spesi per risolvere positivamente la vertenza sul contratto unico della mobilità. Ma nonostante l'impegno profuso dal ministero e la buona volontà delle parti in causa, le differenze profonde dei settori coinvolti hanno avuto la meglio sui tentativi di mediazione".

"A questo punto - si legge nella nota - le associazioni datoriali del settore autoferrotranvieri Asstra e Anav convocheranno al più presto i sindacati per aprire la trattativa per il rinnovo del contratto dei 116.500 autoferrotranvieri, il cui contratto è scaduto il 31 dicembre 2008".

Ultimo atto che evidenzia ancora una volta l'arroganza e la mancanza di rispetto che le due organizzazioni hanno avuto nei riguardi del Ministero e delle posizioni delle altre componenti sociali. Come è evidente l'impossibilità di modernizzare il settore se si continua a farlo gestire da associazioni tipo ASSTRA e ANAV anziché da un sistema imprenditoriale retto da regole legislative chiare e uguali per tutti.

Le Segreterie Nazionali, per valutare il mutato scenario e decidere le conseguenti iniziative, si riuniranno agli inizi della prossima settimana.

Non ci resta che fare alcune considerazioni finali:

chi otterrà maggiori vantaggi dalla morte del CCNL della Mobilità?

Sicuramente non agli utenti che ora diventeranno definitivamente dei Clienti che dovranno pagare il costo che il "libero mercato" impone, risparmiando sul costo del lavoro ma non sul costo dell'establishment amministrativo. Non ci sembra che oggi, date le dimensioni della crisi economica che stiamo vivendo, sia prevedibile che il costo dell'abbonamento per andare a lavoro o a scuola possa diminuire, mentre è prevedibile che non rientri fra le voci di valutazione dell'inflazione dei salari.

Sicuramente non ai lavoratori delle ferrovie né a quelli del trasporto pubblico locale. Infatti, anche se qualche bravo illusionista oggi tenterà di far credere che ora è possibile dare il recupero salariale alla perdita del potere d'acquisto, la partita economica che ora si aprirà sarà solo un leggero anestetico rispetto ai problemi che i lavoratori delle ferrovie e del trasporto pubblico locale avranno nei prossimi anni. Con le gare aperte senza regole e la competizione che avverrà solo sul minor costo del lavoro ogni impresa sarà titolata a far riferimento al contratto più conveniente che da maggiori flessibilità sul lavoro e magari minore sicurezza dell'esercizio.

Vorremmo ricordare agli amici autoferrotranvieri che già nel loro contratto vige il doppio regime salariale fra gli anziani e più i giovani, problema che poteva rientrare nella vertenza del contratto della mobilità.

[...]A questo punto - si legge nella nota - le associazioni datoriali del settore autoferrotranvieri Asstra e Anav convocheranno al più presto i sindacati per aprire la trattativa per il rinnovo del contratto dei 116.500 autoferrotranvieri, il cui contratto è scaduto il 31 dicembre 2008[...]



Firmato il protocollo d'intesa sul DLF

Protocollo d'intesa sul D.L.F.

Addì, 27 gennaio 2009 in Roma

il Gruppo FS

e

FILT-CGIL

FIT-CISL

UILTRASPORTI

UGL Attività Ferroviarie

Or.s.a. Ferrovie

FAST FerroVie

premesso che:

- le Parti riconoscono nel D.L.F. un'associazione che, nell'adempimento delle sue finalità istituzionali, promuove, gestisce e coordina attività culturali, ricreative, di turismo sociale, sportive dilettantistiche, sociali ed assistenziali nei confronti dei dipendenti, del personale a riposo del Gruppo FS e dei soci frequentatori come definiti nello statuto, promuovendo l'immagine, il ruolo e la conoscenza del mondo ferroviario in tutti i suoi aspetti;
- la condivisa esigenza di salvaguardia del ruolo e delle funzioni del D.L.F. richiede l'adozione di iniziative che diano nuovo slancio all'associazione nel suo complesso;
- nel senso di cui al precedente alinea, le Parti avevano già previsto nell'Accordo di Confluenza al CCNL delle Attività ferroviarie (art. 24) interventi di revisione e ammodernamento dello statuto dell'associazione;
- le Parti hanno sottoscritto in data 15 luglio 2008 lo Statuto delle Associazioni territoriali DLF;

le Parti convengono quanto segue, definendo, in particolare, le seguenti linee di modifica, recepite nello Statuto dell'Associazione Nazionale DLF allegato al presente Protocollo, che sostituisce integralmente il precedente:

- attuazione del d. lgs. n. 231/01 attraverso: l'istituzione di un organismo di vigilanza centrale, con articolazioni periferiche; la definizione di un modello di verifica e controllo; la redazione di un codice etico, parte integrante del citato modello;

Dopo la firma nel mese di luglio dello statuto territoriale delle Associazioni aderenti al DLF sulla base del quale si sono svolte dal 25 al 27 novembre 2008 le elezioni per il rinnovo dei consigli dei vari DLF, ieri 27 gennaio 2009 è stato firmato un protocollo d'intesa con la Società FS sul DLF che rende di fatto operativo lo Statuto dell'Associazione Nazionale DLF.

L'intesa raggiunta stabilisce tra l'altro che fermi restando i chiarimenti in corso di definizione in merito al patrimonio oggetto ad alienazione, le parti potranno individuare nei contratti di locazione le soluzioni più opportune per favorire la continuità funzionale e logistica dei singoli DLF.

continua pag 5

Il protocollo d'intesa inoltre stabilisce che entro il mese di febbraio p.v. dovrà essere definito il regolamento di cui all'art. 27 dello statuto e che il rinnovo degli organi dell'Associazione Nazionale dovranno avvenire entro il mese di aprile 2009.

- semplificazione della struttura, con introduzione di collegi dei sindaci regionali/ex compartimentali in sostituzione degli attuali collegi esistenti nelle singole associazioni territoriali;
- riconoscimento di un criterio di prevalenza delle finalità istituzionali anche laddove l'attività delle associazioni del D.L.F. si espliciti attraverso società commerciali;
- obbligo di destinare alle finalità istituzionali i proventi acquisiti dalle associazioni del D.L.F. attraverso le società commerciali.

Ai sensi dell'art. 24 dell'Accordo di Confluenza al CCNL delle Attività ferroviarie, le Parti si danno atto che il rinnovo degli organi dell'Associazione dovrà avvenire entro il mese di aprile 2009 sulla base di una preventiva definizione entro febbraio 2009 dei Regolamenti di cui all'art. 27 dello Statuto che saranno inviati per un tempestivo riscontro alle Parti stipulanti.

Fermi restando i chiarimenti in corso in ordine al patrimonio oggetto di alienazione, le Parti potranno individuare nei contratti di locazione le soluzioni più opportune per favorire la continuità funzionale e logistica dei singoli DLF.

Con riferimento alla decorrenza convenzionalmente definita all'art. 31 dell'allegato Statuto, le parti si danno atto che tale vigenza si intende operativamente individuata dalla data di stipula del presente accordo.

FAST - CONFISAL

via Albana n° 1 -00177 - ROMA

Tel.: 06 64829000
Tel.: 06 64829001
Tel.: 06 47307666
Fax: 06 47307556

**L'AUTONOMIA... UN
VALORE PER LA TUTELA
DEL LAVORO E DELLA
SICUREZZA NEI
TRASPORTI**

Siamo su internet

www.fastferrovie.it

Comitato di Redazione:

Direttore **Pietro Serbassi.**

Responsabile **Antonio Scalise.**

Redazione **Chiara Bandieri,
Massimiliano Pantanella.**

Responsabile Grafico **Luca Vitali**

Il Gruppo FS



FILT-CGIL

FIT-CISL

UILTRASPORTI

UGL Attività Ferroviarie

OR.S.A. Ferrovie

FAST FerroVie