

SEGRETERIA NAZIONALE

ITINERE

Tutti Giù Per Una Brutta China

Ormai ben 8 mesi fa, salutammo con sereno ottimismo il passaggio d'appalto, della ristorazione a bordo treno sulle Frece di Trenitalia, dalla TRENO (con tutta la giungla di imprese e cooperative subappaltate e sub-subappaltate) all'accoppiata ELIOR/Clean Service (insieme a poche, ben definite società e consorzi di subappalto), tutti con la dichiarata intenzione di trattare i lavoratori del perimetro d'appalto con pari dignità e diritti, come se fossero lavoratori di un'unica impresa.

Una precisa volontà della quale più e più volte i massimi vertici della ELIOR se ne sono fatti garanti per tutti, in tutte le sedi e in tutte le forme, e che è stato uno dei due elementi che hanno permesso di superare una fase estremamente conflittuale generata dalla confusione del passaggio di lavoratori dall'area diretta a quella indiretta e viceversa.

L'altro, l'abbiamo sottoscritto insieme con il verbale di cambio appalto, ed era quello di stipulare il contratto di secondo livello, UNICO PER TUTTI I LAVORATORI DEL PERIMETRO D'APPALTO, entro la fine di gennaio 2014.

Dal Sereno Ottimismo alla Cupa Afflizione

Alla fine, sono rimaste in 4, due società per il viaggiante (Elior e Clean Service) e due consorzi in subappalto per la logistica (SAPP e CAL), con Elior sempre più imperativo punto di riferimento per tutto il perimetro d'appalto.

Si penserebbe una condizione ottimale per mantener fede ai propositi di appena 8 mesi fa, viceversa, per quanto riguarda il viaggiante, ci troviamo in due mondi separati.

Uno, nel quale operano lavoratori di Elior, che, si trovano a lavorare in condizioni decisamente più gravose rispetto alla precedente gestione ma, almeno, sono condizioni caratterizzate da una parvenza organizzativa e da un approssimativo rispetto delle normative contrattuali. L'altro, nel quale operano i lavoratori di Clean Service, l'organizzazione del lavoro è solo estro quotidiano e le norme contrattuali e legislative, specialmente in materia di orario di lavoro, sono solo macchie nere su un foglio bianco.

Nella logistica, addirittura, la condizione è ancora peggiore, con lavoratori che erano nell'area diretta e, con questo cambio appalto, sono diventati "figli di un Dio minore".

Eppure, dove prima c'era una diversità figlia di una miriade di aziende e di cooperative in sub - subappalto, che applicavano anche contratti di riferimento diversi, ora tutta la logistica, ad eccezione di Milano, è gestita dal solo consorzio SAPP.

Il consorzio, però, malgrado operi a livello nazionale, rifugge qualsiasi trattativa a tale livello, cercando e trovando accordi più o meno formali nelle varie regioni, nel tentativo di congelare tutte le attuali diversità tra i vari impianti, anzi accrescendole.

Il consorzio CAL a Milano, invece, si comporta proprio come se fosse un universo mondo a parte, avulso a qualsiasi coinvolgimento di equiparazione di condizioni di lavoro, inquadramento e quant'altro.

L'unica cosa che sembra mettere d'accordo i due vettori della logistica è l'assoluta indifferenza verso l'ipotesi di un solo riferimento contrattuale di secondo livello, anzi la SAPP, tanto per non rischiare di essere fraintesa, contrariamente da quanto stipulato tra le parti prima del suo subentro, ha anche arbitrariamente sospeso l'erogazione del premio di produzione ai lavoratori che lo percepivano.

Per questi motivi la FAST ha proposto alle altre Segreterie Nazionali, una lettera di convocazione ai due consorzi, alla quale ha risposto una sola O.S, seppur dopo che la stessa era già stata inviata.

Nulla di strano, da sempre, così come nessuna Organizzazione Sindacale ha mai avuto diritto di veto rispetto alle altre, così ognuna ha avuto e avrà maggiori o minori sensibilità o priorità verso questo o quell'altro problema.

Se invece si tratta di ITINERE non è così!

Fatto sta che, subito dopo, nella trattativa a regionale sui turni di Roma di Elijor, gli altri sindacati, con la complicità dell'azienda, hanno cacciato dal tavolo la FAST FerroVie.

Cosa c'entrino i turni Elijor di Roma con la logistica nazionale, non è dato saperlo, così come non è opportuno capire perché se un sindacato vuole impostare un'unica vertenza nazionale della logistica e chiedere ragione degli impegni presi e non mantenuti dalla controparte in occasione del cambio appalto, viene ignorato dagli altri e non solo, addirittura viene emarginato se prova a spingere l'azienda a trattare.

Intanto i mesi passano, l'estate è alle porte e, ancora 15 giorni, e del contratto se ne riparlerà, qualora se ne riparli ancora, in una data molto vicina a quella del primo anniversario del cambio appalto.

L'azienda, nel frattempo, nicchia, sperimenta, spacchetta e propone date in cui, sempre che non ci sia qualche sindacato che abbia meglio da fare (ragione per cui la riunione salta) si continuerà a parlare del più e del meno, magari alla presenza di un folto pubblico, toccando i mille problemi che affliggono i lavoratori, senza risolverne alcuno, dopo di che, ognuno cercherà di esibirsi in un mesto scaricabarile nel quale la colpa è sempre di quell'altro.

Oltre che ad ITINERE, a chi giova ciò?

Non certo ai lavoratori, sempre più oberati da un lavoro ogni giorno più pesante e da un riscontro economico sempre più leggero.

Intanto, la produttività aumenta, l'organizzazione del lavoro è sempre più gravosa ma la retribuzione accessoria non viene definita e, il fronte sindacale, invece di reagire unito, divide i tavoli, lascia spazio ad accordi parziali, magari informali, fatti, impianto per impianto, con chi, di volta in volta, ci sta.

La FAST non ci sta, noi vogliamo un contratto unico per tutto il perimetro d'appalto, dove la logistica vede riconosciute le proprie particolarità e il viaggiante le sue, ma unico, così come dovranno essere comuni le regole, le retribuzioni accessorie e l'organizzazione del lavoro, per le due imprese operanti ognuno nei due segmenti produttivi.

Ma d'altro canto è anche quello che hanno sempre detto anche tutte le altre sigle ed è quello che traspare dal verbale di cambio appalto siglato a novembre scorso ma allora:

Perché divisi?

