



Commento al CCNL della Mobilità/Area Contrattuale Attività Ferroviarie (16.12.2016)

La premessa al nuovo CCNL AF non lascia scampo. Il tentativo di unificare le aree contrattuali Ferro/Autoferro è fallito e quello della clausola sociale langue. Tutte le belle parole spese per giustificare i sacrifici contenuti nel CCNL 2012, da sopportare per “favorire” l’unificazione delle due aree contrattuali e, quindi, per tutelare i nostri diritti (compresi gli appalti) si sono dimostrate per quello che erano: favolette raccontate ad hoc per edulcorare l’indigeribile pillola dei peggioramenti normativi di allora. Ma, sia i padroni che i firmatari della “qualunque” non si arrendono e, anche in questo CCNL, si riciccia! Allora ecco rispuntare la “clausola sociale” per gli appalti e l’unificazione dei CCNL Ferro/Autoferro. Questa volta però, almeno per l’unificazione contrattuale Ferro/Autoferro, padroni e firmatari si sono dati tempi più rilassati. Da giugno 2017, infatti, partirà una “commissione congiunta” padroni/sindacati (cabina di regia?) che metterà insieme tutti i protagonisti che nel CCNL 2012 non concordarono l’unificazione contrattuale. Per fare cosa ci chiediamo se erano e sono contrari? Semplice: per fare l’unificazione contrattuale che non vollero il 2012! No, non è una presa per i fondelli, è la premessa al nuovo CCNL 2016/2017! Leggere per credere.

Ma noi ferrovieri, anche in appalto, crediamo alle favole. Infatti abbiamo approvato anche questo CCNL con l’84,9% di “sì” (almeno secondo i dati trionfalistici pubblicati da chi, dopo aver sottoscritto il CCNL, si è fatto in casa il relativo referendum per approvare il CCNL appena firmato). Non fosse altro che per un dato puramente contabile, comunque, sarebbe interessante sapere la percentuale di affluenza.

Per quanto riguarda i contenuti veri del CCNL 2016/2017 si prevede:

- La realizzazione della clausola sociale per i ferrovieri degli appalti (ma non fu già realizzata con il CCNL 2012 e quello del 2003?). Il problema è che, senza voler entrare nelle pieghe dell’Art 16 di questo CCNL, come in quello 2012 e 2003, mancano le firme della stragrande maggioranza delle associazioni datoriali del settore degli appalti (sembra esserci solo la firma FISE). Quindi, come si dice “di buone intenzioni è lastricata la strada dell’inferno”.
- Il recepimento degli accordi capestro sulla rappresentanza del 14.01.2014. Per USB è importante fare chiarezza su questo accordo: dopo aver tentato di stopparlo, di ottenere una legge quadro sulla rappresentanza e pur ritenendolo un capestro, anche USB lo ha firmato. Al pari di altri accordi interconfederali indegni ma vigenti, quell’accordo è la porta, costruita ad hoc da Confindustria con CGIL, CISL, UIL, attraverso cui deve passare obbligatoriamente qualsiasi O. S. che voglia misurare il peso della propria rappresentanza sindacale o desideri vedersi accreditare le deleghe dei propri iscritti o intenda partecipare alle elezioni a suffragio universale delle RSU. Ovviamente quel passaggio resterà obbligato finché non sarà seppellito, o modificato, da una lotta sindacale a cui USB non si è sottratta e non si sottrarrà, oppure da una legge sulla “rappresentanza” che oggi non esiste e che USB propugna da tempo (Art 1 ed altri).
- L’attuazione dei doveri di legge dell’impresa (appuntamento), verso i diritti delle donne ferroviere (nota positiva, seppur obbligata) (Art 1.c ed altri).
- La rottamazione della stantia “Cogestione” ed il lancio anche tra i ferrovieri della “Cabina di Regia”, un luogo fisico tanto caro a Confindustria dove i padroni ed i loro succedanei sindacali potranno decidere le sorti dei ferrovieri e delle ferrovie, tutto al riparo dai rompiscatole rappresentati dai sindacati alternativi (Art 1 e Premessa).
- L’istituzione, oltre la già citata “Cabina di Regia”, del Comitato Sicurezza e Lavoro, dell’Osservatorio Nazionale, del Comitato Pari Opportunità e dei Comitati Aziendali Europei. Tutte commissioni con compiti altisonanti ma che in realtà, da sempre, vengono utilizzate dal padrone per distribuire “medagliette” a chi firma i CCNL e dai firmatari dei CCNL per collocare su una comoda sedia qualche adepto/a meritevole (Premessa, Art 1, Art 14).
- L’inserimento della norma che permetterà peggioramenti di ogni tipo al livello aziendale (ART.4.7).

- L'introduzione della norma che prevede le assemblee per le "consultazioni certificate". Cioè diventa possibile che, tra un anno, il prossimo CCNL possa essere "convalidato" da una snella e moderna assemblea (tra gli iscritti?) e non più da un vetusto referendum tra i ferrovieri che, tra l'altro, si potrebbe prestare a forme di scocciante controllo democratico (Art.12.2).
- L'istituzionalizzazione tra i ferrovieri del Jobs Act e delle sue brutture (Art 17 ed altri). A tal proposito viene da interrogarsi sul senso che ha, per la CGIL, non aver ostacolato l'attuazione di un obbrobrio legislativo chiamato Jobs Act da parte del Governo Renzi ed ora, a "babbo morto" e dopo aver sottoscritto anche questo CCNL, chiedere ai ferrovieri di mobilitarsi contro il Jobs Act.
- La "vigliacca" cessione dei colleghi della Cargo a Mercitalia e l'impostazione del vile meccanismo che permetterà, nel CCNL di Gruppo FS, lo spropositato peggioramento delle normative che, per ora, riguardano i macchinisti e PPT cargo. (Art 27).
- L'inserimento degli "spostamenti di servizio" tra le pause atte al recupero psicofisico (Art 27.c). E' utile ricordare che, per ora, le pause sono ancora nell'orario di lavoro. In caso di estromissione delle pause dall'orario di lavoro, i viaggi in vettura o gli spostamenti in taxi tra varie località della Base Operativa, cioè tutti gli "spostamenti di servizio", cesserebbero immediatamente di essere considerate lavoro (CCNL 2018/2021?).
- Il cambio delle denominazioni dei segmenti Frecce e Pax (rendendole più consone alle esigenze di mercato) con l'inserimento dei relativi limiti di lavoro/condotta per gli equipaggi MEC2 del comparto Frecce e MEC1/3 del comparto Pax. In pratica si è unificato i modelli di equipaggi in modo da rendere più facile una eventuale unificazione di "Aree" da mettere a mercato (Art 27.2.7.A/C).
- La riscrittura, col contestuale accorpamento dei vecchi commi del CCNL del 2012 che riguardavano la cargo, con l'aggiunta di nuovi commi ad hoc per poter permettere, nei contratti aziendali, di praticare allentamenti normativi inusitati in nome della produttività - RFR a 18h di lavoro totali invece di 16; riposi giornalieri di 14h invece di 16; RFR da 30h anziché 24h; RFR diurni a gogò; abbandono treno con equipaggi MEC3/4 a 10h e non a 8.30-. (Art. 27.2.7.D).
- La possibilità di ridurre il riposo settimanale a 35h per il personale della ristorazione a bordo treno (a proposito di clausola sociale) (Art. 27.2.7.F).
- L'inserimento della possibilità di "cedere" le proprie ferie ad altro collega "bisognoso" (Art 30.10).
- La modifica dei tempi di denuncia della malattia da parte dei ferrovieri. Ora è obbligatorio comunicare immediatamente l'inizio dello stato di malattia (con il CCNL 2012 era "di norma prima dell'inizio" della malattia) ed i giorni di cuscinetto per la sua denuncia, in caso di "giustificato motivo", passano da 3 a 2. C'è da dire che per i casi patologici e gravi viene esclusa la reperibilità nelle fasce 10.00/12.00 e 17.00/19.00 (Art 31.4.a/b).
- L'infortunio, anche lieve, deve essere immediatamente denunciato (nel CCNL 2012 si avevano 24h di tempo). Quindi, anche in caso di infortunio leggero, se non si denuncia immediatamente l'infortunio e si continua a lavorare, esso non sarà riconosciuto. Scommettiamo che si ridurranno gli infortuni ed aumentano le "malattie"? (Art 32).
- Il ferroviere che durante la donazione (sangue o midollo) scopre di non poter donare, perché il medico addetto alla donazione riscontra una causa per cui ciò non è possibile, deve rientrare presso la sua sede di lavoro e terminare la sua prestazione lavorativa giornaliera (Art 43.b). (con il CCNL 2012 restava in A.G., almeno per quel giorno).
- La videosorveglianza a bordo treno (ovviamente installata solo per tutelare i beni aziendali non per spiare gli equipaggi mentre lavorano!) (Art 55).

- L’inserimento nella disciplina del concetto di “*tutela dell’immagine dell’azienda*” oltre quello pacifico del mancato rispetto delle disposizioni, che ora però diventa “*puntuale*” (Art 56.2.a/e). E’ chiaro che in un CCNL arzigogolato e zeppo di rimandi e contro-rimandi tortuosi sulle normative di lavoro, questo eccesso di puntualizzazione dei doveri del personale è un’ulteriore spada di Damocle che si fa pendere sulla testa di tutto il personale dell’esercizio e degli addetti al “pubblico”. Ovviamente tutta questa cortina disciplinare serve per rendere addomesticabili le riottose categorie di lavoratori che, per caratteristiche di servizio, sono più esposte a turbative ed imprevisti durante il lavoro e, quindi, usano più frequentemente le normative per tutelarsi da abusi e soprusi dei vari capi e capetti (macchinisti, capitreno, polifunzionali, manovratori, capistazione, ecc).
- L’alterco “*con vie di fatto*” resta punito, come nel vecchio CCNL, da 5 A 7gg di sospensione (Art 61g). Questo CCNL, però, prevede anche l’alterco “*senza vie di fatto*” che, se “*alla presenza dei clienti*”, viene ritenuto più grave della violenza delle “*vie di fatto*” e punito con sospensione da 8 a 10gg (Art 62.h). Cioè, se stiamo lavorando a contatto con il “pubblico” e ci rendiamo conto che qualche superiore zelante ci sta facendo spazientire al punto che stiamo per gridargliene quattro seduta stante, per rischiare di meno dal punto di vista disciplinare e salvaguardare l’immagine dell’impresa, ci consigliamo di chiamarlo in disparte e mollargli un ceffone senza la presenza di clienti.

Il CCNL si chiude con tutti gli articoli sulla retribuzione aggiornati riparametrando i 98€ lordi al livello “C1”, da erogare in 3 comode rate, su tutti i livelli contributivi (Art 68.3).

La benevola corresponsione dell’una tantum, con cui si coprono nostri premi di risultato non pagati il 2013, 2014, 2015 (600€ al liv. C1) e del premio di risultato 2016 (1500€ lordi al liv. C, pagabili a giugno 2017) vengono invece normati da un accordo ad hoc, siglato contestualmente al CCNL.

USB Lavoro Privato Attività Ferroviarie