

**RINNOVO DEL
CONTRATTO COLLETTIVO
NAZIONALE DI LAVORO
DELLE ATTIVITA' FERROVIARIE**

Premessa

La prima scadenza normativa del Contratto delle Attività Ferroviarie, al 31.12.2006, deve rappresentare, per tutti i soggetti interessati, l'occasione per ricercare le soluzioni necessarie per affermare pienamente l'applicazione di un unico contratto di settore del trasporto ferroviario.

Le ragioni che nel 2003 hanno portato alla nascita del Contratto delle Attività Ferroviarie si sono rafforzate nel corso degli anni successivi.

I processi di liberalizzazione si sono estesi ed affermati con la presenza di nuove imprese ferroviarie nel settore del trasporto delle merci, il trasporto regionale è interessato dalle modalità di affidamento tramite gara e la normativa esistente di legge consente la piena liberalizzazione in tutti i settori di attività, in anticipo rispetto alle scadenze previste dall'Unione Europea.

I problemi connessi allo sviluppo del trasporto ferroviario, alla sicurezza e alla qualità del servizio offerto richiedono un forte intervento di politica dei trasporti, in tema di investimenti, di programmazione e di regolazione del mercato.

In questo ambito il Contratto delle Attività Ferroviarie, a partire dai contenuti degli accordi in essere, deve essere sviluppato, nel confronto tra le parti e con il coinvolgimento del Governo e delle Regioni al fine di pervenire alle garanzie delle sue applicazioni a tutto il sistema ferroviario.

Le Segreterie Nazionali in occasione della presentazione della piattaforma per il rinnovo del contratto hanno sottoposto all'attenzione del Governo la necessità di rimettere al centro della politica dei trasporti il trasporto ferroviario.

I primi interventi del Governo, messi in atto con la Legge Finanziaria, assolutamente indispensabili in una situazione di gravissima crisi del settore, ma non risolutivi, vanno accompagnati dalla ripresa dell'azione di regolazione del sistema dei trasporti e di sviluppo del trasporto ferroviario.

Dopo lunghi anni di abbandono della politica di programmazione nel settore dei trasporti e di tagli di risorse, la situazione si presenta estremamente critica.

Le gravi difficoltà riguardano l'intero settore dei trasporti e, per l'evidente interdipendenza dei diversi settori del comparto, rappresentano un pesante freno allo sviluppo e alla qualità della vita dei cittadini.

Il trasporto ferroviario è segnato in tutti i suoi segmenti di attività (trasporto medio e lunga distanza, trasporto regionale e trasporto merci), da una persistente e irrisolta crisi di offerta a fronte di una domanda crescente e largamente insoddisfatta.

Fermo restando la necessità di agire per garantire all'intero comparto dei trasporti una adeguata politica di programmazione e di regolazione, il trasporto ferroviario può e deve rappresentare elemento fondamentale di riequilibrio modale per il trasporto delle persone e delle merci, per sicurezza, costi per la collettività e impatto ambientale.

Le Segreterie Nazionali ritengono necessario e urgente che il Governo intervenga nel settore ferroviario, agendo prioritariamente sui problemi legati alla programmazione e regolazione, all'interno di una politica dei trasporti intesa al riequilibrio del sistema.

Il trasporto ferroviario delle persone in ambito regionale è in grandissima difficoltà rispetto alla pressione della domanda, in particolare nell'ambito delle grandi aree metropolitane.

La risposta attuale in termini di quantità e qualità è fortemente condizionata dalle ridotte capacità dell'infrastruttura che resterà insufficiente fino al completamento delle linee AV/AC che consentiranno di alleggerire il traffico sulle linee tradizionali e finché non saranno completati gli interventi sui nodi.

In questo fondamentale settore è necessario sostenere gli investimenti favorendo il completamento delle opere avviate sulle linee AV/AC e sulla rete tradizionale, che può consentire lo sviluppo del trasporto media e lunga percorrenza, ponendo il sistema ferroviario al centro della mobilità tra le principali città italiane, in alternativa alle altre modalità individuali e collettive.

Per quanto riguarda il trasporto delle merci, la situazione italiana rimane disastrosamente squilibrata a favore del trasporto su gomma, più costoso, più inquinante, meno sicuro e fonte di elevatissimi costi indiretti per la collettività.

Bisogna incentivare lo sviluppo di un adeguato sistema logistico e degli interporti, favorire l'intermodalità e mettere in atto una politica di sostegno al trasporto ferroviario verso i porti del nostro paese.

La crisi del trasporto ferroviario deve essere affrontata e risolta anche attraverso modalità di regolazione del mercato diverse da quelle attualmente in vigore.

Nel trasporto merci agiscono diverse imprese private concorrenti che, per le caratteristiche del settore e per l'assenza di vincoli di reciprocità, sono quasi tutte controllate dalle grandi aziende nazionali europee (la DB tedesca, la SBB svizzera e presto la SNCF francese).

Nel trasporto passeggeri su media e lunga distanza le nuove linee potranno rappresentare l'avvio della concorrenza, sempre con le attuali regole che hanno dimostrato la loro inadeguatezza.

Nel trasporto regionale, la legislazione nazionale e regionale, a partire dai Decreti Legislativi 422/97 e 400/99, si è rivelata insufficiente e ormai la necessità di una diversa regolazione è riconosciuta da tutti.

I disegni di legge in discussione, contrariamente ai regolamenti Europei che contemplano sia il ricorso a gare che l'affidamento diretto o "in house", mirano ad accelerare il generale ricorso a procedure competitive trascurando la necessaria definizione di regole omogenee per il lavoro.

Il protocollo sottoscritto con il Governo il giorno 14 dicembre in occasione del rinnovo del contratto del Trasporto Pubblico Locale, che riconosce la necessità di una revisione dei rapporti tra Stato centrale, Regioni ed Enti Locali in tema di regole e risorse, può rappresentare l'occasione per avviare un confronto più generale sulla necessità di nuove regole.

Il contratto unico, applicato a tutti i lavoratori del settore è, per il sindacato, l'obiettivo fondamentale e irrinunciabile, per la tutela del lavoro, nella vertenza che si apre con la presentazione della piattaforma contrattuale.

I problemi aperti e le contraddizioni che si sono manifestate in questi anni non consentono ulteriori ritardi.

Nel trasporto ferroviario c'è un'area crescente di lavoro non tutelata sia nell'attività caratteristica sia nel vasto e precario comparto dei servizi alle imprese.

Le scelte di privatizzazione e di liberalizzazione, che hanno investito molti settori dei trasporti, non hanno prodotto miglioramenti nella qualità del servizio, la crisi dell'offerta si è spesso aggravata e la concorrenza si è principalmente sviluppata sul contenimento del costo del lavoro.

Anche nel trasporto ferroviario, a fronte delle scelte del sindacato di accompagnare i processi di liberalizzazione con la sottoscrizione del Contratto delle Attività Ferroviarie, con Confindustria e con alcune aziende del settore, le condizioni di tutela contrattuale non sono state sostenute da una regola generale di clausole sociali.

Le nuove aziende applicano i più diversi contratti, dal CCNL delle Attività Ferroviarie fino al limite della legge con i contratti individuali a forma collettiva.

Le Organizzazioni Sindacali, con la presentazione della piattaforma per il rinnovo normativo del Contratto delle Attività Ferroviarie, ne confermano la valenza e si pongono l'obiettivo di realizzare uno strumento di tutela del lavoro nel cambiamento in atto.

La richiesta sindacale di un contratto in grado di tutelare l'insieme del lavoro nel settore e di clausole sociali è sostenuta dall'esigenza di superare i processi di dumping sociale messi in atto dalle modalità con le quali attualmente le diverse imprese ferroviarie agiscono in mancanza di regole a seguito dei processi di liberalizzazione.

Grande rilevanza assume il completamento del processo di confluenza nel CCNL di tutte le attività di servizio e di appalto, che può garantire una migliore qualità attraverso l'unificazione contrattuale del ciclo produttivo.

La lotta alla precarietà del lavoro deve trovare la sua traduzione concreta anche in un settore che registra problemi crescenti e sempre più gravi che, considerate le caratteristiche del trasporto ferroviario, possono avere conseguenze sulla sicurezza del trasporto e sulla sicurezza del lavoro.

Il rinnovo del Contratto delle Attività Ferroviarie dovrà essere anche la sede per un confronto di merito sulla stabilizzazione dei diversi accordi di confluenza sottoscritti per i settori o a livello di singole Aziende.

La proposta delle Organizzazioni Sindacali, per dare concreta soluzione agli obiettivi descritti in premessa, prevede un contratto di settore in grado di sviluppare le tutele del lavoro anche attraverso mirate soluzioni relative alle diverse tipologie di attività.

Il contratto deve essere tale da sviluppare la capienza necessaria a regolare il rapporto di lavoro nelle grandi aziende, e in tutte le altre imprese che svolgono o che si apprestano a svolgere attività ferroviarie e alle imprese dei servizi.

Per questa ragione proponiamo un contratto che riguarda l'insieme dei lavoratori del settore tenendo conto delle specificità presenti nelle diverse tipologie di attività previste nel campo di applicazione.

Il contratto, con le caratteristiche e la struttura, da confermare, del Contratto delle Attività Ferroviarie, contiene i seguenti capitoli.

Campo di applicazione

Si conferma quanto previsto dal contratto in scadenza, con la necessità di ricomprendere tutto il trasporto ferroviario, la logistica, e con la piena previsione delle attività dei servizi.

Disciplina del sistema delle relazioni industriali

Il rispetto effettivo e l'esigibilità di quanto previsto nel Capitolo delle Relazioni industriali del Contratto delle Attività Ferroviarie rappresentano una priorità da ridefinire e rafforzare

Il sistema delle Relazioni Industriali deve prevedere:

- negli Organismi Paritetici la sede finalizzata all'esame di processi evolutivi del settore utile per gestire lo sviluppo produttivo e dei nuovi scenari organizzativi e tecnologici. In tal senso va reso sistematico e rafforzato il funzionamento degli Organismi Paritetici già previsti intensificando l'attività dell'Osservatorio Nazionale e attivando il Comitato per le Pari Opportunità;
- nel sistema delle Relazioni Industriali vanno introdotti specifici spazi per la contrattazione e rafforzati quelli dell'informazione collegandoli strettamente ai vari momenti ed eventi negoziali. Vanno inoltre esplicitate le procedure relazionali e le materie oggetto dell'informazione e della contrattazione del livello nazionale, aziendale e di secondo livello , oltre che le procedure per il rinnovo degli accordi aziendali valorizzando il ruolo negoziale delle organizzazioni territoriali/RSU;

in considerazione dell'impegno di imprese internazionali sul mercato liberalizzato del trasporto ferroviario è necessario definire e rafforzare la costituzione dei Comitati Aziendali Europei previsti dall'art. 2 del CCNL.

La presenza di nuove realtà all'interno del CCNL comporta la necessità di rivedere gli aspetti relativi ai diritti sindacali con particolare attenzione al ruolo delle RSU e alle attività dei RLS.

In relazione al complesso delle attività regolate dal campo di applicazione del CCNL, i processi organizzativi e produttivi debbono prevedere il coinvolgimento di tutti i soggetti interessati al ciclo produttivo che abbia come presupposto regolatore l'applicazione del CCNL AF al fine di evitare processi di dumping. Conseguentemente è necessario rafforzare e/o costituire procedure sindacali nazionali/settoriali di controllo, verifica e tutela in materia di appalti, ristrutturazioni, riorganizzazioni aziendali e procedure di trasferimento di azienda.

Costituzione del rapporto di lavoro

Il contratto a tempo indeterminato rappresenta la forma principale del rapporto di lavoro.

In considerazione dell'internazionalizzazione del mercato del lavoro e dell'ampiato campo di applicazione, il CCNL dovrà prevedere normative inerenti la costituzione del rapporto di lavoro improntate alla non discriminazione in base ai principi di appartenenza, di genere, di religione e di nazionalità o di etnia.

Classificazione e inquadramento

Fermo restando la vigente struttura della classificazione, occorre trovare le soluzioni contrattuali atte a ricomprendere e a meglio rappresentare le soluzioni previste dagli accordi di confluenza per le figure professionali non disciplinate dalle declaratorie del contratto e, nello stesso tempo, prevedere la collocazione delle nuove figure professionali previste dai nuovi modelli di organizzazione del lavoro e dell'innovazione tecnologica.

Insieme alle figure ferroviarie caratteristiche, il contratto dovrà risolvere e dare forma compiuta alla collocazione delle figure professionali inerenti le attività lavorative previste nei diversi settori ricompresi dal campo di applicazione, risolvendo nel contempo i problemi aperti a seguito delle confluenze già sottoscritte.

Svolgimento del rapporto di lavoro

Il sistema di diritti individuali e collettivi va adeguato alle evoluzioni di contesto con particolare attenzione a:

- Malattia, comparto, infortunio non sul lavoro e inidoneità
- Maternità, periodi di aspettativa e retribuzione
- Congedi per formazione continua, disciplina e possibilità di richiesta di anticipazione del TFR
- Lavoratori studenti, attualizzando l'articolato contrattuale in considerazione dei nuovi cicli universitari in modo da garantire il diritto allo studio
- Salute e sicurezza nei luoghi di lavoro, introducendo il libretto sanitario personale anche ai fini dell'individuazione delle cause invalidanti
- Diritto al pasto aziendale, ridefinendo le condizioni di acquisizione e fruizione nelle giornate in cui si presta servizio, tenendo conto delle articolazioni d'orario e definendo la composizione del pasto e del relativo valore
- Tutela legale, rendendola esigibile anche nei casi in cui il lavoratore si costituisca parte attiva nei confronti di terzi a seguito di lesioni occorsi durante lo svolgimento delle proprie mansioni
- Doveri del personale e rispettivi obblighi aziendali, rivedendone l'articolato relativo
- Sospensione cautelare, ridefinendone le modalità.

Orario di lavoro

Sono confermate le norme contrattuali previste dalla disciplina generale del CCNL.

Considerate le diverse esigenze collegate allo sviluppo dei processi di liberalizzazione nel settore e alle modalità di affidamento tramite gara nel trasporto regionale con le connesse differenze organizzative e produttive, il contratto dovrà prevedere, nell'ambito delle discipline speciali, articolazioni specifiche d'orario per quanto riguarda:

- trasporto passeggeri media e lunga percorrenza;
- trasporto regionale;
- trasporto merci.

Discipline speciali

Sulla base degli obiettivi previsti nella premessa, considerata l'estensione del campo di applicazione del CCNL, tenendo conto delle confluenze già presenti, il CCNL dovrà prevedere delle discipline speciali come ad esempio:

- logistica;
- navigazione;
- servizi, pulizia treni e impianti fissi, ecc.;
- accompagnamento notte;
- ristorazione.

Miglioramenti economici e Retribuzione

La tutela del reddito per tutti i lavoratori interessati deve prevedere soluzioni dedicate alle aree specifiche più deboli e garantire un incremento retributivo medio mensile di euro 115.00 per il biennio 1.1.2007-31.12.2008.

Rivisitazione, razionalizzazione e adeguamento delle competenze accessorie.