



Unione Sindacale di Base

15 maggio 2009 Sciopero Nazionale Autoferrotranvieri di 24 ore

In allegato il volantino e il verbale di tentata conciliazione (2 fogli)



Nazionale, 13/05/2009

***15 maggio 2009 Sciopero Nazionale
Autoferrotranvieri di 24 ore
fasce garantite 6/9 - 16.30 – 19.30
per il rinnovo del CCNL 2008/2011***

Perchè dopo 16 mesi dalla scadenza naturale del CCNL ci vogliono convincere, con la sigla di due documenti: il “Protocollo d’intesa c.c.n.l. mobilità” ed il “Verbale di accordo”, di aver ottenuto un accordo bellissimo, “mai visti tanti soldi in una volta sola” in realtà ancora una volta un una tantum lordo, usa e getta, e un misero aumento di 60 euro a parametro 175, valevole fino al 2011.

Evitiamo il paradosso del contratto firmato da subire come ineluttabilmente.... Perchè.... Nessuno di noi vorrebbe questo accordo del 30 aprile ma tutti siamo portati a credere (“è risaputo che da sempre ci raccontano che la firma di un contratto è una cosa bella”) che tutti gli altri lo vogliano. Così, poiché ognuno intende evitare di essere il bastian contrario di turno, ognuno decide di accettare l'accordo firmato. Il risultato è una stravagante unanimità ottenuta rinunciando al proprio convincimento a favore di una presunta convinzione globale.

Nessuno voleva quest'accordo così com'è ma il risultato è che, nell'intento di massimizzare il risultato collettivo, si rischia di ottenere il peggior accordo/contratto possibile sia per i singoli che per tutti gli autoferrotranviari.

Il problema è che una volta che avremo accettato questo accordo/contratto non è sarà più possibile cambiare le regole, e quindi se ognuno di noi non è in grado di comprendere quale sia il guadagno degli altri, ritenendo che il massimo risultato sia la firma di questo accordo, paradossalmente lo sforzo e la convinzione di massimizzare il beneficio del contratto ci porterà ad accettare il minimo se non peggio contratto possibile.

Questo paradosso mostra come ci sia una differenza tra l'informazione “ la firma del contratto è una cosa buona” e... “tutti vogliono l'accordo firmato il 30 aprile”.

Alla fine il paradosso sarà che quando in gruppo condividiamo un'informazione falsa e c'è la volontà di massimizzare la resa per tutti anche a scapito del proprio interesse è possibile che ogni singolo individuo collabori volontariamente alla costruzione di un risultato che per ognuno dei lavoratori sarà un risultato pessimo.

Questo si chiama la “dittatura del tutti”. Supponiamo che tutti decidiamo, in buona fede, a non remare contro questo accordo allo scopo di non imporre la nostra opinione sugli altri, in realtà acconsentiamo a creare un'opinione dominante, che in realtà, probabilmente, non è condivisa da nessuno. Ma siccome nessuno vuole contestare l'opinione di “tutti”, il risultato è che tutti partecipano a qualsiasi accordo, fingendo che gli vada bene. Si tratta della situazione nella quale TUTTI CREDENDO sia giusto allinearsi, di fatto, daranno ancor più l'impressione di una volontà complessiva. Così TUTTI, nel tentativo di agire come richiesto dagli altri (che in realtà non richiedono nulla), ci si allinea sulla condivisione della firma di quell'accordo e da quel momento diventeremo guardiani dello stesso. Così abbiamo il paradosso che non è il singolo che impone agli altri l'accordo ma l'opposto siamo noi che pur non condividendo quell'accordo lo imponiamo ad ognuno di noi. Tale situazione ce la vogliono far bere come democrazia, peccato che nasca dal fatto che l'informazione sul convincimento di tutti gli altri sia segreta ... non ci sono assemblee per confrontarci, per scoprire che questo accordo non va bene alla maggioranza degli autoferrotranviari ... Perché la FILT CGIL, questa volta, non propone un referendum consultivo e vincolante tra gli autoferrotranviari?!?!?

PER QUESTO VENERDI' 15 MAGGIO E' IL CASO DI SCIOPERARE IN MASSA

PERCHE':

La trattativa vera sul rinnovo del c.c.n.l., ancorché separato per settore, deve ancora iniziare e QUINDI POSSIAMO ANCORA CAMBIARE IL CORSO DI QUESTO CONTRATTO

Questo accordo rappresenta un risultato per le Associazioni datoriali, che hanno sempre affermato non esserci i presupposti economici e organizzativi per un contratto unico per ferrovieri ed autoferrotranvieri.

La "mediazione" che ora verrà imposta dalle associazioni datoriali sarà quella di affrontare temi di portata generale e, solo dopo avere raggiunto la definizione del rinnovo del c.c.n.l. autoferrotranviari su misura e conforme alle loro pretese, valuteranno l'esistenza di eventuali condizioni per una prosecuzione del confronto sul cd. "contratto della mobilità" che chiaramente potrà avvenire se sarà utile a loro e a costo zero per le aziende cioè la pretesa dei datori di lavoro incomincia con il portare a casa la saturazione dell'orario di lavoro ... cioè 39 ore di guida effettiva cosicché dall'autobus o dal motobotello non scenderemo più neanche per i nostri bisogni fisiologici al massimo la prossima richiesta contrattuale potrebbe cercar di ottenere un catetere per...

La condizione pregiudiziale che viene posta dalle associazioni datoriali per una eventuale possibile contrattazione sia per il "contratto della mobilità" sia per i contratti dei singoli settori è che la somma degli oneri derivanti dai due negoziati non comporti "in ogni caso....un costo complessivo superiore a quello che avrebbe comportato il tradizionale rinnovo contrattuale" CIOE' COSTO ZERO.

Il limite di costo è fissato dalle intese interconfederali sulle "regole" del 22 gennaio 2009 e 15 aprile 2009, intese che, se ufficialmente non vedono la firma della-Cgil, sono tracciate dal Protocollo di competenza del rinnovo del c.c.n.l. di settore.

Infatti per quanto riguarda il "contratto della mobilità" è chiaramente stabilito che non dovrà comportare oneri diretti o indiretti "aggiuntivi" rispetto al costo che gli istituti sopra richiamati già producono nelle singole aziende, mentre la seconda fase potrà produrre costi, ma nell'ambito delle compatibilità relative al rinnovo dei c.c.n.l. di settore.

GLI IMPORTI DELL'ACCORDO (1.080 euro lorde a parametro 175) DEL 30 APRILE RISULTANO ESSERE LE UNICHE RISORSE NEGOZIALI CHE LE AZIENDE SONO DISPONIBILI A CONCEDERE!!!!

Anche perché le aziende hanno accettato di sottoscrivere il verbale sopracitato solo dopo che, sia il Ministro dei trasporti che la Conferenza delle regioni e delle province autonome, hanno confermato l'entità e la inequivocabile ed esclusiva destinazione delle risorse aggiuntive di cui alla legge Finanziaria 2008 locale, al trasporto su gomma e alle ferrovie concesse con esclusione dei servizi ferroviari di cui all'art. 9 del D.Lgs. 422/97.

E' BENE CHE SIA CHIARO CHE QUANTO VANNO AFFERMANDO I CONFEDERALI ...
"QUESTO E' SOLO UN PRIMO AUMENTO E LA TRATTATIVA SUCCESSIVA, A LIVELLO
DI SETTORE, COMPORTERA' UN ULTERIORE AUMENTO SALARIALE"..... IN REALTA'
SIGNIFICA (lo dice il Protocollo al comma D) CHE OGNI EVENTUALE RICHIESTA
SALARIALE O ALTRO NON DEVE "COMUNQUE COMPORTARE ONERI AGGIUNTIVI"
QUINDI DEVONO PAGARSEL I LAVORATORI!!!! Esempio come già detto...
SATURAZIONE DELL'ORARIO DI LAVORO!!!

Come le altre volte l'una-tantum spetterà solo ai lavoratori in forza alla data di definizione
dell'accordo (30 aprile 2009), a conferma che non è un aumento salariale, e la stessa è
comprensiva dell'incidenza su tutti gli istituti contrattuali, ivi compresa l'Indennità di
Vacanza Contrattuale e non rientra nella base di calcolo del T.F.R. e della contribuzione al
Fondo Priamo e tanto meno ai fini pensionistici

**SCIOPERIAMO COMPATTI ROMPIAMO
IL PARADOSSO GRIDANDO FORTE
QUESTO CONTRATTO NON CI VA
BENE!!!**