Unione Sindacale di Base

CCNL 2006-2007

RINNOVO SECONDO BIENNIO ECONOMICO CCNL 2006-2007



Roma, 20/03/2006

RINNOVO SECONDO BIENNIO ECONOMICO CCNL 2006-2007

Il Coordinamento Nazionale Sindacati di Base, di cui la CUB - RdB Trasporti è soggetto fondatore e parte attiva nel suo sviluppo, nel valutare la situazione contrattuale degli autoferrotranvieri ha sintetizzando una proposta di rinnovo del secondo biennio economico del CCNL 2004 - 2007 (che è bene ricordare è scaduto il 31/12/05), in cui affronta e intende risolvere anche problemi di carattere normativo mai risolti.

La proposta parte dal concetto di base che ingabbiare il CCNL nelle maglie della concertazione sia, ancora una volta, una scelta perdente per la categoria nonché un perseverare nell'ottica di rimanere nelle compatibilità del sistema.

Per chi non conosce gli eventi degli ultimi decenni, con gli accordi del luglio 1993 fu avviata quella che sarebbe passata alla storia come la “politica dei redditi”, inaugurando la stagione, appunto, della “concertazione”, cioè la anteposizione degli interessi delle aziende rispetto agli interessi dei lavoratori, concertando le richieste salariali a fronte di recuperi di produttività.

Il risultato di questa operazione, messa in campo dai sindacati CGIL, CISL, UIL, che da allora furono soprannominati appunto “concertativi”, a cui si sono poi accodati la FAISA CISAL e l'UGL, è stato che i salari e i redditi di operai e pensionati furono di fatto congelati, nel loro valore reale, al valore di allora (perché contestualmente fu definitivamente abrogato ciò che restava della “scala mobile, il meccanismo che in qualche modo rivalutava, con sei mesi di ritardo, l'erosione salariale dovuta all'inflazione) con la sola possibilità di essere rivalutati al solo tasso di inflazione programmata.

Cioè l'inflazione che il governo predetermina in sede di stesura della legge finanziaria a priori per un biennio o triennio successivo, senza tenere conto degli eventi che possono incidere su un suo incremento; questo meccanismo non tiene conto minimamente delle dinamiche dei prezzi reali ma serve solo a determinare i tetti di spesa per il bilancio dello stato.

Tale meccanismo, alla luce dei fatti, ha falcidiato il potere di acquisto dei salari di milioni di lavoratori e pensionati, in quanto non è mai stato restituito loro il differenziale tra l'inflazione reale e quella programmata.

In più fu stabilito che i contratti nazionali, i soli dove si potessero richiedere aumenti economici e normativi, dilatassero la loro durata da biennale a quadriennale; con la regola di una scadenza biennale per il solo adeguamento salariale al tasso d'inflazione programmata.

Naturalmente le associazioni padronali si sono infilate come un cuneo nella porta che questo sistema aveva loro aperto:

- **da quel momento non è stato più possibile rinnovare un solo contratto alla scadenza naturale;**

- **sono cominciate le erogazioni delle “una tantum” per la corresponsione degli arretrati dovuti, che nel migliore dei casi non hanno mai superato il 50% del salario che doveva essere erogato dalla data naturale di rinnovo;**

- **si sono perduti interi rinnovi contrattuali di categoria.**

Questa piattaforma si pone l’obiettivo di ristabilire i ruoli che le parti (Associazioni Datoriali e Sindacati) sono tenute, ognuno per la propria rappresentanza, a tenere nel pieno rispetto del mandato ricevuto.

Riappropriarsi del proprio ruolo significa mettere la parola fine su quella confusione prodotta dal sistema concertativo che progressivamente ha messo in un angolo i diritti e gli interessi dei lavoratori ed ha prodotto risultati utili a difendere e ripianare, scaricandone i costi sulle spalle dei lavoratori, esclusivamente i bilanci delle aziende.

Al centro della piattaforma viene posto il tema del carovita, accentuatosi in questi ultimi anni, che pone ognuno di noi in condizioni di disagio crescente.

L’aumento progressivo dei prezzi dei generi di prima necessità è stato accompagnato dall’aumento delle tariffe di acqua, luce e gas, dei carburanti e delle assicurazioni, dei trasporti e degli affitti per non parlare dei costi della scuola e della salute.

Da almeno tre anni, infatti, cioè dall’avvio dell’euro nel 2002, i prezzi delle merci sono in media raddoppiati mentre i salari, al netto dell’inflazione, hanno registrato un aumento medio dell’8%.

L’aumento del costo del denaro in questi giorni ha riservato un'ulteriore amara sorpresa a quei lavoratori (prevalentemente giovani) che hanno ricevuto comunicazione dell’aumento delle rate di mutuo acceso per l’acquisto della prima casa.

Ormai, dalla sottoscrizione degli accordi del 1993, i contratti non tengono più il passo con l'aumento del costo della vita e assistiamo, impotenti, alla lenta e costante erosione del potere di acquisto dei salari programmata da Governo, Associazioni delle Aziende e Sindacati Concertativi grazie al famigerato sistema di relazioni industriali basate sulla concertazione.

È evidente che non possiamo più accettare il rinnovo dei contratti nazionali con i vecchi criteri basati sull'inflazione programmata.

Bisogna dire basta!!!!!

Bisogna invertire la tendenza da subito!!!!

L'occasione della scadenza del 2° biennio economico deve essere sfruttata per ristabilire il principio che il contratto nazionale di categoria deve ritornare ad avere la funzione per cui esiste:

1. **consentire il reale recupero del potere di acquisto dei salari;**
2. **consentire un miglioramento delle condizioni economiche della categoria;**
3. **prevedere miglioramenti normativi.**

In questo contesto si deve tenere conto e valutare la portata e le ricadute che hanno avuto alcuni eventi successi nel periodo di valenza del cosiddetto "1° biennio":

· **il giorno 19 settembre 2005 è stato siglato l'accordo sull'indennità di malattia per i lavoratori dipendenti dalle aziende pubbliche associate ad ASSTRA (l'organizzazione sindacale padronale che rappresenta tutte le aziende di trasporto pubbliche da cui, è bene ricordarlo, ATC Bologna e ATM Milano sono uscite) che ha pregiudicato il diritto alla tutela del lavoratore in stato di malattia ed infortunio;**

· **il giorno 15 novembre 2005 tale accordo è stato siglato anche per i lavoratori dipendenti dalle società aderenti all'ANAV (l'associazione delle imprese private che svolgono servizio pubblico) aggravando ulteriormente la discriminazione economica e giuridica tra lavoratori autoferrotranvieri;**

· **nel maxi emendamento alla finanziaria 2006 il TPL è stato finanziato con 60-70 milioni di euro per coprire gli oneri a carico delle aziende determinati dalla finanziaria del 2005 che ha abrogato l'all. B del RD 148/38 portando di conseguenza la ricontrattazione, in peggio, dei trattamenti di malattia per la categoria;**

· **il precedente contratto ha reiterato l'ormai famoso escamotage dell'una tantum, scaricando l'onere e la responsabilità che l'integrazione del reddito avvenisse tramite contributi di singole regioni ed enti locali;**

· **si deve tenere presente il doppio regime salariale, introdotto con i precedenti CCNL e aggravato dall'introduzione delle norme della Legge Biagi con il 1° biennio economico, esistente tra nuovi e vecchi autoferrotranvieri;**

· **si deve necessariamente recuperare sul piano salariale cercando di sanare una situazione che, lentamente e inesorabilmente, sta degradando le condizioni di vita e di lavoro di milioni di lavoratori compresi quelli dei trasporti;**

· **lo Stato deve adottare una politica di rilancio del TPL con conseguente destinazione di nuove risorse nei confronti delle regioni e degli enti locali da destinare al settore;**

· **l'apertura al mercato sta aprendo ulteriori fronti di discriminazione se le gare (rinviate di un anno e ancora prorogabili fino al 2009 se le società esercenti trasporto pubblico cedono il 20% delle azioni o del servizio ai privati) rimarranno l'unica soluzione, per il mondo politico, del controllo dei costi del settore.**

Riteniamo fondamentale e prioritario per il settore, nonchè per tutti i cittadini utenti e quindi non più rinviabile, che vengano posti fermi paletti all'interno della piattaforma rivendicativa, come quella elaborata dal Sindacalismo di Base, che contenga:

Ø **l'impegno al mantenimento della socialità del servizio, per la garanzia della qualità dello stesso e per le tutele contrattuali dei lavoratori del settore;**

Ø **una pressante richiesta alla politica perché si faccia carico di modificare il quadro normativo affinché venga recepita la possibilità dell'assegnazione diretta del servizio**

di TPL alle aziende di proprietà pubblica;

Ø **il richiamo alle forze politiche perché riteniamo sia fondamentale l'approvazione di una legge dello Stato in merito al recupero automatico dell'inflazione programmata allo scadere del biennio contrattuale; per il recupero del potere di acquisto delle retribuzioni adeguandole alle esigenze reali delle famiglie;**

Ø **il riconoscimento del lavoro dell'autoferrotranviere come usurante; quindi l'inserimento della categoria nell'elenco delle lavorazione usuranti con i conseguenti benefici in termini previdenziali e di riconoscimento delle malattie/patologie invalidanti.**

A fronte dei ragionamenti fin qui svolti, la CUB RdB Trasporti propone, insieme a tutto il sindacalismo di base, per il rinnovo del CCNL della categoria:

* **€ 100,00 come recupero salariale esteso a tutti i lavoratori del TPL a prescindere dal parametro di assegnazione;**

* **la rivalutazione delle retribuzioni nella misura di quanto previsto dall'inflazione attesa che si prevede intorno al 6%; (€ 118,00)**

* **considerare quale parametro intermedio di riferimento il parametro 158.**

* **la tutela del personale inidoneo alla mansione;**

* **il riconoscimento delle malattie professionali.**