

UN BIDONE SOTTO L'ALBERO

“Così questo è Natale”... così è il nuovo contratto dei ferrovieri italiani siglato all’ombra delle feste, da alchimisti troppo impegnati nel ballo della sedia, per ascoltare le richieste dei lavoratori.

I CCNL sia della mobilità Ferroviaria che di Gruppo FSI sottoscritti il 16 dicembre scorso sono tutt’altro che quel che ci viene raccontato.

Il nuovo CCNL ci riserva infatti il primo step all’imminente dismissione del gruppo FS: La privatizzazione di Cargo e del relativo segmento specifico contrattuale in vigore dal 2017 attraverso la trasformazione in Mercitalia, e esattamente come già successo per Trenord, un altro pezzo di ferrovia che se ne va, centinaia di lavoratori avranno meno tutele e meno diritti.

I sindacati firmatari parlano di soddisfazione per il rinnovo contrattuale ma c’è veramente motivo di soddisfazione?

Il premio di produzione e le briciole di aumento di sulla busta paga possono lenire i danni provocati da questo CCNL? Mercitalia è la fine che spetta poi a tutti noi, se necessario di volta in volta, di esigua minoranza in esigua minoranza, è il tentativo reiterato di dividere e debilitare i ferrovieri... ma intanto questo Natale ci sono ancora i soldi, poco importa se i soldi erano già dovuti per i CCNL precedenti, poco importa se il premio 2016 arriva alla data di quello 2017 e che i conguagli di vacanza contrattuale sono meno la metà di quanto spettante.

Il verbale di accordo di Mercitalia, che sopprime la Divisione Cargo, decanta investimenti per 1,5 miliardi di euro, locomotive nuove, carri nuovi, rinnovo della rete... ma in verità si specula sul costo del lavoro creando 985 esuberanti, dopo che per anni si è perso contratti con le industrie a vantaggio delle società private di trasporto, creando le condizioni di crisi propedeutiche alla svendita.

Mercitalia è la fine del merci (ai voglia a strombazzare gli investimenti, se c’erano potevano metterli in capo prima anziché togliere i finanziamenti), grottesco peraltro vantare clausole sociali per i lavoratori di Mercitalia, parallelamente esternalizzati.

Non è un caso che parallelamente viene emanato il quarto pacchetto ferroviario europeo, che spinge ulteriormente per la privatizzazione del trasporto su rotaia e la dismissione del trasporto pubblico.

I ferrovieri hanno lottato in questi due anni con 15 scioperi nazionali, bloccando per molti mesi la contrattazione al ribasso e impedendo ulteriori svendite del nostro futuro, già in discussione nel teatrino della concertazione, una grande mobilitazione per migliori condizioni di lavoro, assunzioni, investimenti, sicurezza, annullamento delle misure repressive e riassunzione dei compagni licenziati, che tutti i sindacati di base in Fs hanno sostenuto e che invece i firmatari di questo CCNL hanno scelto di ignorare.

Non una delle richieste della piattaforma elaborata dal basso nelle assemblee dei ferrovieri è stata inserita nel testo contrattuale, la mefitica rappresentanza è ormai di chi firma, non di chi sta fra la gente né delle vertenze espresse dai lavoratori.

Stigmatizziamo anche l’accordo sulla videosorveglianza che preannuncia una nuova stagione repressiva e il recepimento formale delle regole sulla rappresentanza volute dal Testo Unico che impedisce l’accesso agli organismi rappresentativi (Rsu, Rls) alle sigle sindacali che difendono il pieno diritto di sciopero.

Destano inoltre perplessità la confusa fusione con ANAS e gli impegni economici su assistenza sanitaria integrativa e su prestazioni di welfare, gestite dalle stesse sigle firmatarie.

Anche la difesa delle clausole sociali per i lavoratori degli appalti ferroviari è una parabola diabolica, considerando che le stesse OS firmatarie di questo CCNL, hanno agevolato il nuovo codice al ribasso degli appalti e accettato il clima di precarietà generale alla base del Jobs Act, che oggi fanno finta di combattere.

I lavoratori degli appalti vivono, anche nei trasporti, condizioni di lavoro durissime e sottopagate, suddivisi in una miriade di aziende e di tipologie contrattuali precarie, un settore che necessita di interventi strutturali qualificanti e urgenti, non di salvataggi pindarici.

Proseguire a testa alta la vertenza dei lavoratori delle ferrovie, ben oltre i referendum pilotati sul CCNL, significa continuare a coltivare il dissenso e la coscienza di classe contro le politiche liberiste di dismissione dei servizi pubblici, rafforzando il percorso unitario e dal basso, che è la chiave della nostra forza e strumento del nostro riscatto.