



Lavoro Privato

L'accordo fra Sindacati trattanti-FdC-Regione Calabria? un falso storico!

L'accordo sottoscritto il 26 ottobre dalle OO.SS trattanti e Ferrovie della Calabria e fortemente voluto dalla Giunta guidata dall'On. Scopelliti, si annovera come un falso storico per come è stato presentato ai media ed al popolo calabrese.

Lo sbandierato successo sulla pseudo "salvezza" della società di trasporto calabrese non è altro che l'epilogo di una precondizione che scientemente gli attori firmatari hanno messo in campo, ai danni delle lavoratrici e dei lavoratori di Ferrovie della Calabria e dei cittadini calabresi che usufruiscono di questo bene comune.

Per capire e calare nel giusto contesto questa grottesca vicenda, c'è bisogno di costruire il contesto economico nel quale Questa giunta regionale si è venuta a trovare, per l'appoggio che l'On. Scopelliti ha dato all'asse Berlusconi-Tremonti-Bossi sodali nel dirottare risorse economiche al nord destinate al sud e a penalizzare i lavoratori di un'azienda pubblica per recuperare fondi da destinare ad attività che nulla hanno a che fare con i beni comuni.

Detto ciò, la querelle ha inizio (ad onore del vero ha inizio prima per la trascuratezza bipartisan che la politica ha avuto nei confronti di Ferrovie della Calabria ed in genere nel trasporto pubblico calabrese) con l'annullamento della delibera che il governo della Calabria uscente aveva inserito nella legge di assesto di bilancio, da parte del nuovo governo regionale a guida dell'On. Scopelliti.

Non solo, insieme all'annullamento della delibera che riconosceva a Ferrovie della Calabria, per crediti vantati, 2,5 mln di euro all'anno per 15 anni, la Regione non riconosceva gli adeguamenti ai corrispettivi annuali per circa 8,5 mln di euro annui certificati negli anni precedenti dal comitato di verifica e monitoraggio composta fra l'altro anche da organi regionali oltre a quelli ministeriali.

A fronte di questa situazione che metteva in crisi la società (mancanza di liquidità per crediti portati a bilancio ma non esistenti nelle casse societarie), l'azienda decise a dicembre 2010 di fare un'indagine di mercato per vedere se c'erano soggetti interessati a comprare le quote societarie di Fersav e Ferloc, ambedue aziende partecipate a maggioranza FdC e a gennaio 2011, poi, presentò un piano strategico delle attività (si seppe poi che era il piano A) alle organizzazioni sindacali CGIL.CISL.UIL.UGL.CISAL.CONFAIL.SUL.ORSA.UNSIAU per il recupero di 8,5 mln di euro di corrispettivi annuali in meno, nel quale erano previste più o meno le cose che furono concordate il 17 ottobre successivo.

Il piano fu bocciato da tutti i sindacati perché considerato "irricevibile", secondo il loro pensiero di allora, in quanto conteneva troppi tagli per il personale, mentre invece si

potrebbe e si doveva solo incidere sugli sprechi che il management aziendale aveva fatto con una politica di pasticci e che anzi, per questo motivo, si sarebbe dovuto dimettere.

La cosa continuò senza che una idea o una proposta venisse dal sindacato trattante, tanto che FdC, per uscire dall'empasse, prese la decisione di disdire gli accordi di secondo livello, che solo grazie ad un'azione spontanea (?) dei lavoratori venne sospesa. Ma nel contempo l'USTIF sospese l'esercizio per le ferrovie taurensi (chiusura prevista fra l'altro nel piano A) e subito dopo FdC comunicò che aveva deciso di mettere in esubero 56 lavoratori dei vari servizi e di licenziare i 15 Operatori di esercizio con contratto a tempo determinato.

Il sindacato trattante, riunitosi in una sorta di governo istituzionale e avendo così dimostrato grande lungimiranza, si sedette subito al tavolo (con il mandato dei lavoratori, ovviamente) e si accordò per licenziare 56 lavoratori vicino alla pensione, senza potere fare nulla per i 15 contratti a termine. Il tutto accadde a fine luglio.

Ma non bastò a FdC e, con una mossa che il sindacato non si aspettava (?), incassato l'accordo che licenziò 56+15 lavoratori e modificò in peggio le regole per la formulazione dei turni per gli operatori di esercizio, di concerto con il ministero e la regione Calabria presentò il piano B (deciso il giorno prima dell'accordo del 27 luglio) che prevedeva la cessione del settore automobilistico con la conseguente determinazione di un'ulteriore esubero di personale.

Tale comunicazione venne fatta in seguito anche all'USB come riconoscimento di una organizzazione che ricominciava da luglio 2011 in FdC un percorso interrotto, ma come continuità l'azienda intese ricominciare la solita melina riservata alle organizzazioni sindacali non concertative e conflittuali.

Ad inizio settembre, un'altra azione spontanea (questa volta sembrò davvero spontanea e di grande impatto) riuscì a ottenere un tavolo di trattativa con gli attori principali della vertenza (sindacati-FdC-regione), relegando a semplici comparse i lavoratori, ma evidenziando però il sospetto che l'azione spontanea fu invece un'azione pilotata.

La prova provata di quell'azione pilotata è che gli attori principali si sono accordati su quello che a gennaio 2011 fu presentato come il piano A e a nulla è servita la confessione e dichiarazione dell'allora sottosegretario On. Misiti circa gli 86+22 mln di euro di debiti che la regione Calabria ha nei confronti di Ferrovie della Calabria.

A fine ottobre, in due date diverse, i sindacati trattanti, azienda e Regione hanno raggiunto un accordo che altri non era che il piano A presentato a gennaio 2011, se possibile con qualche punto peggiorativo.

All'USB è stata data una sola possibilità (peraltro piuttosto breve) di potere articolare una proposta che poteva essere alternativa a quella degli altri sindacati, ma senza che gli fosse data una benché minima risposta, hanno concordato con gli altri sindacati, considerati la maggioranza rappresentativa in azienda.

A pochi giorni dall'accordo, hanno messo in piedi un referendum farsa (non hanno dato la possibilità di costituire i comitati del no e del sì, i seggi elettorali, gli scrutatori, le sedi nelle unità produttive e i giorni per dare la possibilità a tutti di votare) che ha sancito il sì all'accordo (il piano A).

Alla fine, la regione Calabria sta sbandierando che è in itinere la possibilità di accendere un mutuo di 20 mln di euro per investimenti in FdC, insieme a 8 mln di euro del Ministero ed ad altri ecc. ecc.

il sindacato trattante oggi grida alla vittoria perché si è fatti un passo avanti.

Infatti la regione può tirare un sospiro di sollievo, ma i lavoratori no.

Secondo me con queste osservazioni:

1. Oltre all'accordo del 27 di luglio che licenzia 56 unità e per conseguenza non rinnova il contratto a 15 Operatori di esercizio con contratto a termine;
2. L'accordo del 17 e 26 ottobre, inasprisce per il personale viaggiante le condizioni di lavoro in quanto inserisce una ulteriore flessibilità, oltre a quella prevista dalla formulazione dei turni, per il recupero delle ore non rese (per colpa dell'azienda perché si mantiene al di sotto delle 39 ore di media nelle 17 settimane);
3. azzerata per tutti i ticket restaurant che provenivano da recuperi di produttività;
4. decurtata con un divisore diverso, per gli aventi diritto, il salario di produttività che l'azienda aveva fortemente voluto a fronte di una riorganizzazione del servizio;
5. introduce un meccanismo di rimborso a valersi sul salario di secondo livello per le diarie e le trasferte che si maturano;
6. riduce i tempi accessori degli operatori di esercizio ma aumenta le competenze negli stessi, ivi compreso il rifornimento autobus;
7. introduce la pulizia dei locali per il personale degli impianti e degli uffici e rimanda ad un secondo tempo la possibilità che possa farlo anche l'operatore di esercizio;
8. introduce la generalizzazione della bigliettazione a bordo, anche se con un meccanismo contorto di remunerazione;
9. riducono l'indennità per i traslochi per esigenza di servizio, ma oltretutto introducono la possibilità di trasferirti senza indennità qualora venga sospeso il servizio e introducono anche i trasferimenti momentanei su domanda soddisfatta;
10. introducono anche l'utilizzo delle auto private per andare in trasferta (festivi e prefestivi significa per noi anche tutti i riposi in quanto non abbiamo servizi domenicali);
11. introducono le plurimansioni, e mansioni aggiuntive per gli Operatori di esercizio che sono di riserva presenziata;
12. penalizzano la riqualificazione in quanto adesso era più conveniente (non si capisce per quale motivo, perché se mai dovrebbe essere al contrario);
13. inaspriscono le inidoneità temporanee, lasciando all'azienda la possibilità di collocazione;
14. il servizio di noleggio è a costo zero per l'azienda se a farlo è un agente che percepisce il salario di secondo livello (Eras);
15. non prevede nessun riconoscimento per i giovani assunti che non percepiscono l'Eras ma solo 3,5 euro a presenza come salario di secondo livello, mentre invece gli vengono tolti i ticket mensa, pagando così in percentuale e quindi in termini salariali più di tutti, e predeterminandogli così una condizione salariale e normativa disastrosa per il futuro;
16. ma la parte migliore sta nella scheda n.20 dove si prevede che in caso di mancato accordo l'azienda adotterà unilateralmente le necessarie misure, anche per settore, fino al raggiungimento della nuova intesa, che è tale e quale come se fossimo nel reality "grande fratello", che la 100ª regola può annullare le precedenti 99.