



Segreterie Nazionali



Regole, risorse, clausole sociali

Il nuovo Contratto della mobilità per gli addetti al trasporto locale, ferroviario e servizi

**Tutela del reddito,
dell'occupazione,
della sicurezza sul lavoro.**

**Lavoro non precario
e di qualità per i giovani.**

**ASSEMBLEA NAZIONALE
QUADRI E DELEGATI**

**Roma, 21 febbraio 2008 - ore 9,30
Teatro "Tendastrisce"**

**Relazione introduttiva
di Franco Nasso
Segretario Nazionale Filt-Cgil**

Siamo qui per dare avvio alla vertenza per il nuovo "Contratto della Mobilità per gli addetti al trasporto locale, ferroviario e dei servizi".

Questa nostra Assemblea è un evento nuovo e straordinario: per la prima volta, infatti, i quadri e i delegati di tutti i sindacati, firmatari del CCNL del TPL e del CCNL delle Attività Ferroviarie, si ritrovano insieme per un appuntamento senza precedenti nella storia contrattuale dei trasporti.

Due importanti settori, forti di storie contrattuali molto radicate nel tempo, decidono di affrontare uniti i grandi cambiamenti in atto, attraverso un nuovo Contratto unico, per una migliore tutela del lavoro.

Le delegate e i delegati presenti in quest'Assemblea, rappresentano, insieme ai molti che sono rimasti nei posti di lavoro, l'ampia maggioranza dei lavoratori delle aziende del settore interessato al nuovo Contratto: nel trasporto locale, nelle attività ferroviarie e nei servizi.

In qualsiasi modo si volesse misurare la rappresentanza delle lavoratrici e dei lavoratori del settore, l'Assemblea odierna esprime la quasi totalità della categoria e la comune, ampia consapevolezza della dimensione dei problemi che abbiamo davanti.

Da questa unità e da questa condivisione della proposta che avanziamo, nasce anche la ragionevole fiducia che abbiamo le condizioni per realizzare gli obiettivi della nostra vertenza.

La crisi del settore e la vertenza sindacale

La piattaforma per il nuovo Contratto è collocata dentro la vertenza aperta nel settore dei trasporti, con la quale si rivendica un profondo cambiamento nel sistema e che richiede nuove regole e risorse adeguate.

Il degrado dei trasporti. Lo stato di degrado del settore dei trasporti è uno dei principali problemi del paese e rappresenta un ostacolo permanente allo sviluppo:

- ◆ per l'insufficienza delle risorse e per la mancanza di programmazione negli investimenti infrastrutturali;
- ◆ per l'incapacità di produrre un livello di offerta in grado di dare una risposta accettabile alla grande quota di domanda insoddisfatta;
- ◆ per la qualità scadente;
- ◆ per il prevalere disastroso del trasporto privato su quello collettivo e per il grave disequilibrio tra le diverse modalità, con il dominio quasi assoluto del trasporto su gomma;
- ◆ per l'insufficienza e lo spreco delle risorse.

Tutto questo è il frutto dei molti anni nei quali, nel paese, è mancata la capacità di mettere in atto una politica dei trasporti basata sulla programmazione, sulla razionalizzazione delle risorse impegnate, sulla regolazione delle liberalizzazioni, sulla difesa di questo fondamentale settore produttivo.

Una politica per i trasporti. Disattenzione e mancanza di una politica per i trasporti hanno prodotto guasti profondi, frenato lo sviluppo e scaricato sui lavoratori e sui cittadini costi molto pesanti.

La necessità di correggere le profonde distorsioni esistenti e di intervenire con efficaci azioni di governo nel settore è stata sempre al centro delle piattaforme e delle iniziative di mobilitazione del Sindacato.

Non siamo mai stati molto ascoltati dai vari Governi, ma nell'ultima vertenza, dopo lo sciopero generale dell'intero settore dei trasporti del 30 novembre 2007 - fatto straordinario e senza precedenti - e la dichiarazione di un'altra giornata di sciopero, si è finalmente raggiunta un'intesa.

Gli accordi con il Governo. Il 23 gennaio è stato sottoscritto l'accordo con il Governo, che fa seguito all'intesa già raggiunta il 21 novembre relativa al nuovo Contratto. L'ultimo accordo non ha avuto gli sviluppi negoziali previsti in conseguenza della crisi e del successivo scioglimento delle Camere.

Nell'accordo assume particolare rilievo il riconoscimento che il settore dei trasporti deve essere governato in una logica di sistema, con il ruolo fondamentale della regolazione pubblica del mercato che, da solo, altrimenti, non può garantire lo sviluppo e il migliore utilizzo delle risorse che il paese destina agli investimenti infrastrutturali e al servizio.

Si prende finalmente atto che i problemi dei trasporti non si superano affidando esclusivamente al mercato il compito di risolvere le profonde inefficienze del settore e favorirne lo sviluppo.

Liberalizzazioni: bilancio negativo. Le liberalizzazioni, in Italia, sono state introdotte negli anni utilizzando maldestramente le indicazioni dell'Unione Europea, attraverso una caratteristica tutta italiana che non trova riscontro negli altri paesi: l'anticipazione di molti anni delle scadenze indicate dalle direttive Europee, in assenza di un sistema di regole.

Tutto ciò è avvenuto a causa del diffuso convincimento - sostenuto dalla politica, dalle forze economiche e dai mezzi d'informazione - che le liberalizzazioni, nei trasporti, avrebbero portato indiscutibili vantaggi al paese: avrebbero ridotto i costi sostenuti dallo Stato, dalle Regioni e dagli Enti locali, avrebbero prodotto la necessità di una conseguente riforma del settore e garantito ai cittadini un servizio migliore, insieme alla riduzione delle tariffe.

Niente di tutto questo si è verificato. Anzi, si sono sommati elementi di grave contraddizione anche per effetto del federalismo che ha moltiplicato i luoghi delle decisioni in materia di trasporti.

Le crisi aziendali e di settore (Alitalia, FS, TPL, ecc.) si sono aggravate, i costi complessivi sono aumentati e il paese aspetta ancora un sistema dei trasporti in grado di sostenere lo sviluppo e di fornire ai cittadini un servizio adeguato.

Negli accordi con il Governo di novembre e di gennaio ritroviamo anche il riconoscimento della necessità di intervenire sui processi di liberalizzazione e di messa a gara dei servizi pubblici regionali e locali, attraverso regole a tutela del lavoro e dell'occupazione.

Ecco perché, anche se in futuro si dimostrasse controversa l'esigibilità dell'accordo, i suoi contenuti rappresentano per tutti noi obiettivi irrinunciabili, da sostenere con la ripresa della mobilitazione dell'intera categoria, ove ciò fosse necessario.

I temi della sicurezza, delle clausole sociali, dell'applicazione dei Contratti di riferimento, rappresentano punti di attestazione molto importanti, che rimangono, anche nell'incerta situazione politica successiva allo scioglimento delle Camere, al centro della nostra iniziativa.

Liberalizzazioni nel trasporto locale e ferroviario. Le liberalizzazioni e le privatizzazioni, nella vasta area del settore dei trasporti interessata alla proposta di nuovo Contratto, hanno già prodotto cambiamenti profondi, senza che si sia esercitato il ruolo della programmazione pubblica e senza regole a tutela del lavoro.

Così è avvenuto nel trasporto pubblico locale che ha registrato negli ultimi anni la disordinata sperimentazione delle diverse modalità di affidamento, consentiti dall'incertezza e dai continui cambiamenti della legislazione nazionale.

Insieme ai casi già avvenuti di affidamento tramite gara, ci sono gli affidamenti “ in house”, le privatizzazioni di quote delle aziende, gli scorpori, la costituzione di nuove società controllate dalle principali aziende del settore, mentre si sviluppa in modo esponenziale il fenomeno dei subaffidamenti.

Tutto questo ha prodotto un'ulteriore frantumazione aziendale in una situazione di assetto delle imprese che richiederebbe, al contrario, grandi processi di aggregazione, considerata l'insostenibilità evidente di un servizio pubblico attualmente svolto da oltre mille imprese.

In queste condizioni e considerate le limitate risorse disponibili, il peso di una situazione senza regole si è scaricato sul lavoro.

La continua ricerca del contenimento dei costi ha prodotto situazioni nelle quali la mancanza della contrattazione aziendale, e la forte presenza di giovani tra i dipendenti, hanno fortemente compromesso la condizione retributiva di un segmento sempre più ampio dei lavoratori del settore.

L'accordo per il rinnovo del Contratto del TPL del 14 dicembre del 2006 aveva avviato il tavolo, a livello di Presidenza del Consiglio, tra il Governo, le Regioni, gli Enti locali e le rappresentanze sociali sulla riforma di tutto il comparto del servizio pubblico di trasporto regionale e locale, ricompreso nel D.Lgs 422 del 1997.

Dentro quel tentativo di riformare le regole e di stabilizzare le risorse c'è il contenuto principale della vertenza sindacale.

Con le disposizioni contenute nell'ultima legge Finanziaria, e con il disegno di legge collegato, frutto anche delle iniziative sindacali e degli accordi, molti problemi erano avviati a soluzione, in particolare per ciò che riguarda il sistema di regole e, dentro queste, la questione dirimente delle clausole sociali e dei contratti.

Dopo la prematura interruzione della legislatura rimane l'amarezza di vedere di nuovo a rischio una parte importante del frutto della nostra iniziativa.

Mentre si registra, infatti, il risultato positivo della stabilizzazione delle risorse destinate al settore con la legge Finanziaria, molto incerto appare, invece, il destino del sistema di regole così faticosamente portato nei disegni di legge e negli accordi.

Nel settore ferroviario regionale, ai problemi che nascono dalla mancanza di regole si aggiunge, in modo molto preoccupante, l'insufficienza delle risorse necessarie a sostenere il servizio, fino al punto che proprio questo aspetto risulta tuttora la principale incertezza che grava sullo stesso Piano d'Impresa del Gruppo FS.

L'effetto si potrebbe vedere in modo molto negativo già nelle prossime settimane: i contratti di servizio per il trasporto regionale di FS potrebbero subire un taglio insopportabile per i cittadini e

per i lavoratori, con la minaccia dell'abbattimento del 30 per cento degli attuali, già insufficienti, livelli di servizio.

Il settore del trasporto regionale ferroviario, che presenta da tempo un'offerta molto inferiore alla domanda e di qualità insufficiente, rischia così un ulteriore grave peggioramento.

Tutto questo chiama in causa le responsabilità di chi può impedire questo ulteriore degrado, a partire dalle Regioni e dai vertici di FS.

La situazione nel servizio passeggeri e nel trasporto merci ferroviario non si presenta molto migliore.

Nel settore merci la liberalizzazione ha consentito, da alcuni anni, l'ingresso di nuovi operatori che stanno rapidamente aumentando la loro quota di mercato, e analogo fenomeno si annuncia nel trasporto passeggeri sulle linee veloci di prossima attivazione, con la nuova società, già costituita, che annuncia l'avvio del servizio fra tre anni.

Costi socializzati, utili privatizzati. Ovviamente, in entrambi i casi, la concorrenza si insedia sulla parte commercialmente redditizia della rete, lasciando aperto l'enorme problema della sostenibilità del servizio non commerciale che, se non alimentato da trasferimenti pubblici, rischia la definitiva scomparsa, con tutti gli effetti negativi conseguenti all'ulteriore trasferimento alla gomma di viaggiatori e merci, rendendo impossibile il riequilibrio modale.

Avviene cioè che mentre alcuni signori, con investimenti limitati e approfittando della mancanza di regole, fanno affari sull'infrastruttura pubblica costata enormi risorse, il paese, i cittadini e i lavoratori devono farne le spese, con il risultato che si socializzano i costi e si privatizzano i profitti.

Se aggiungiamo che le nuove aziende ferroviarie non hanno alcun vincolo di legge all'applicazione del Contratto di riferimento e, quindi, possono realizzare un ulteriore vantaggio dal dumping contrattuale, appare assolutamente chiaro quale disastro si sta compiendo e altrettanto chiara è la necessità di dotare il sistema di un quadro di regole a partire dalle clausole sociali e dal rispetto dei Contratti.

Si è già dovuto correre ai ripari con l'ultima legge Finanziaria trasferendo a FS le risorse necessarie a sostenere il cosiddetto "servizio universale ferroviario", che è costituito da quella quota di servizio passeggeri a media e lunga percorrenza di riconosciuto valore sociale e che non ha sostenibilità commerciale.

Contenuto economico e sociale del servizio. Per l'intero settore è ormai di assoluta evidenza che la mancanza di regole e di risorse non garantisce ai cittadini il servizio atteso, limita lo sviluppo alle sole situazioni che possono garantire redditività, abbatte il contenuto sociale del trasporto e favorisce la concorrenza sulle sole condizioni di lavoro e sulle retribuzioni.

Ecco perché i contenuti dell'accordo del 23 gennaio e degli accordi sottoscritti con il Governo Prodi sono per noi obiettivi irrinunciabili che non possono essere dispersi in conseguenza del cambio di legislatura.

Il nuovo Contratto

Nel sistema di regole che rivendichiamo c'è il “Contratto della Mobilità per gli addetti al trasporto locale, ferroviario e dei servizi”.

Dalla vertenza sindacale è scaturito l'accordo del 21 novembre 2007 con il Governo e con tutte le controparti interessate che ha riconosciuto la necessità per il settore di dotarsi del nuovo Contratto.

Contratto unico: perché. Proponiamo un Contratto unico in grado di tutelare i lavoratori dal dumping e dalle destrutturazioni contrattuali, all'interno di un ampio settore produttivo ormai unificato dalle trasformazioni in atto, prodotte principalmente dalle liberalizzazioni e dai rapporti con la committenza pubblica nel trasporto regionale e locale.

Il nuovo Contratto non è la messa in comune delle norme vigenti, né la somma di due Contratti, bensì è il Contratto che deve rappresentare il principale strumento di tutela del lavoro, in un settore dei trasporti che sta subendo profondi cambiamenti che coinvolgono la totalità dei lavoratori interessati.

Le liberalizzazioni senza regole e il “mercato” dei Contratti sono stati contrastati dal Sindacato, ci sono stati risultati importanti in questi anni, basti pensare alle clausole sociali inserite in alcune leggi Regionali, alle molte vertenze che, a livello regionale e delle grandi città, hanno fermato i progetti di lottizzazione e frantumazione, oppure al Contratto delle Attività Ferroviarie che ha rappresentato un forte elemento di tutela, come nel caso dei lavoratori dei servizi ferroviari in appalto.

Al centro delle nostre rivendicazioni c'è sempre stato l'obiettivo di un sistema contrattuale nel settore che unifichi nello stesso Contratto le aree di attività omogenee.

Il nuovo Contratto fa parte di questa riconosciuta necessità di regole comuni che si inserisce pienamente nelle proposte confederali relative alle semplificazioni e riunificazioni contrattuali.

A chi sostiene un mercato senza regole opponiamo la convinta rivendicazione delle clausole sociali e del nuovo Contratto.

A chi vuole fare “impresa” sulle differenze di trattamento contrattuale dei lavoratori, nelle nuove aziende o nei subentri di gara, diciamo che la concorrenza che si vuole sviluppare nei trasporti non si può fare sulle condizioni di lavoro.

Il Contratto Nazionale deve essere il vincolo per tutte le aziende che rientrano nel campo di applicazione e le clausole sociali devono garantire la continuità dell'occupazione e la continuità dei trattamenti previsti dalla contrattazione nazionale e dalla contrattazione aziendale, in tutti i casi di subentro di azienda.

Contratto unico: come. Intendiamo realizzare un Contratto che racchiuda nella parte comune la regolazione di tutte le materie che non richiedono, per la loro natura, un rinvio alle sezioni specifiche.

La struttura del Contratto assume così una forma compiuta nella parte comune, affidando alle quattro sezioni specifiche le materie connesse alle attività strettamente caratteristiche.

Il documento unitario propone in modo molto preciso le fondamentali attestazioni sui diversi contenuti della piattaforma.

Sono chiari gli obiettivi e le proposte di merito, considerato che partiamo da discipline contrattuali e normative presenti in due importanti Contratti Collettivi e già contenenti, in molte parti, soluzioni comuni.

Il nuovo Contratto, cioè, parte da basi consolidate, ricerca la tutela del lavoro attraverso il miglioramento dei diritti e delle diverse discipline contrattuali.

È del tutto evidente che un Contratto come quello che proponiamo dovrà introdurre cambiamenti e nuove regole quando questo è necessario e mantenere invariate, in molti casi, le norme esistenti, avendo come condizione di premessa che il Contratto unico non contiene, in ogni caso, la possibilità di regresso in conseguenza dell'allineamento.

Campo di applicazione e Relazioni Industriali. Proponiamo un Contratto che nel suo campo di applicazione contenga la totalità dei lavoratori dipendenti dalle imprese operanti nel trasporto locale, nelle attività ferroviarie e nei servizi, compresi i subappalti.

Con il Contratto proponiamo alle controparti un vero passaggio di fase nel sistema di relazioni sindacali, che ha bisogno di essere rafforzato e ridefinito, in un settore che offre tutti i giorni un servizio fondamentale alla collettività.

Vanno archiviati i “vecchi vizi” di alcune nostre controparti, che hanno sempre provocato gli scioperi con il blocco delle trattative come strumento di pressione per convincere amministrazioni e aziende pubbliche a finanziare i contratti e gli accordi, ai vari livelli.

Per queste ragioni proponiamo un accordo sul sistema di relazioni sindacali che migliori le normative sulla partecipazione, sulla consultazione e sull'informazione; che riconosca con chiarezza le materie di contrattazione affidate ai vari livelli, che rafforzi i diritti sindacali e il ruolo delle RSU e dei Rappresentati dei Lavoratori per la Sicurezza (RLS); che possa determinare il superamento delle provvisorie regolamentazioni delle modalità di esercizio dello sciopero, unificando le regole per l'intera area del nuovo Contratto.

La proposta di piattaforma rivendica il rafforzamento delle tutele contrattuali riguardanti gli appalti, le esternalizzazioni e le cessioni di ramo d'azienda, che rappresentano un fenomeno crescente nel nostro settore.

Il rapporto di lavoro. Per quanto riguarda la costituzione del rapporto di lavoro proponiamo la completa regolazione per via contrattuale dell'intera materia.

Le norme contrattuali esistenti, infatti, si aggiungono a una legislazione composta da leggi nazionali e normative comunitarie, con risultati spesso controversi che favoriscono le interpretazioni unilaterali delle aziende, mentre una piena contrattualizzazione che recepisca anche le disposizioni di legge esistenti rappresenta una condizione di migliore tutela del lavoro, attraverso l'unificazione e l'esigibilità contrattuale delle normative.

Anche in questo capitolo del Contratto dovranno assumere una precisa valenza di normativa contrattuale, esigibile e vincolante, i temi della parità di genere, sviluppando norme contrattuali che favoriscano l'assunzione di donne anche attraverso gli strumenti di conciliazione dei tempi di vita e di lavoro.

Per quanto riguarda le tipologie d'impiego, il nuovo Contratto dovrà riconoscere che la forma comune e prioritaria dei rapporti di lavoro è il contratto a tempo indeterminato.

Il Contratto Collettivo dovrà disciplinare anche le altre tipologie di rapporto di lavoro previste in piattaforma, ma rimane centrale l'esigenza di contrastare la precarietà e i rapporti di lavoro che non consentono una formazione e una professionalizzazione adeguata alle esigenze di qualità e di sicurezza, di fondamentale importanza in questo settore.

È il caso di ricordare anche che nel campo di applicazione del Contratto sono compresi molti lavoratori dei servizi, per i quali la precarietà e l'incertezza occupazionale rappresentano il principale problema.

Gli inquadramenti. Il nuovo Contratto, partendo dalle situazioni in essere, propone un sistema di classificazione e di inquadramento unico che dovrà ricomprendere l'insieme delle articolazioni professionali richiesti dall'organizzazione del lavoro nei diversi cicli produttivi e dalla sicurezza dell'esercizio, in tutti i segmenti di attività previsti nel campo di applicazione.

L'orario. Proponiamo l'orario di lavoro contrattuale a 38 ore.

La possibilità di definire limiti inferiori di orario settimanale è rinviata a livello di contrattazione aziendale e dove esistono già accordi e prassi in tal senso la piattaforma ne conferma la validità, mentre entro il primo biennio contrattuale le situazioni aziendali che dovessero ancora prevedere limiti superiori alle 38 ore saranno allineate comunque a tale limite.

La complessa articolazione dei regimi di orario presenti nei diversi segmenti dei cicli produttivi e delle attività ricompresi nel campo di applicazione del nuovo Contratto, rendono opportuno prevedere il rinvio a specifiche disposizioni speciali/settoriali, riferite alle distinte modalità all'interno delle quattro sezioni specifiche previste dalla proposta di piattaforma.

La retribuzione. Il nuovo Contratto dovrà prevedere una struttura della retribuzione in grado di realizzare l'allineamento dei valori, a parità di inquadramento e di declaratorie professionali, per tutti i lavoratori interessati al campo di applicazione contrattuale.

Per le attività che hanno declaratorie comuni la retribuzione riferita ai minimi, ai livelli d'ingresso, ai trattamenti di anzianità, etc. dovrà avere gli stessi valori contrattuali.

Per quanto riguarda i profili professionali specifici delle diverse aree di attività comprese nel campo di applicazione del nuovo Contratto, il sistema della retribuzione dovrà essere basato sulla conferma dei livelli di attestazione esistenti.

I problemi di allineamento dovranno trovare soluzione per tutti i lavoratori interessati a partire dalla piena conferma dei valori della retribuzione e dei trattamenti corrispondenti nelle tipologie contrattuali normate dai due distinti CCNL attualmente in essere.

Con questo criterio di conferma piena dell'esistente, saranno definiti gli istituti fissi della retribuzione e analogo criterio dovrà essere seguito per ciò che riguarda i trattamenti connessi alle diverse aree specifiche comprese nel nuovo Contratto e la relativa retribuzione aggiuntiva.

Decorrenza e durata. La piattaforma per il nuovo Contratto viene presentata nello schema dell'accordo del 23 luglio 1993. Pur avendo presente la discussione che le Confederazioni stanno sviluppando sulla riforma della struttura della contrattazione, oggi la proposta non può che essere avanzata in coerenza con le regole attualmente vigenti.

Pertanto, proponiamo un Contratto quadriennale (dal 1 gennaio 2008 al 31 dicembre 2011) per la parte normativa e un primo biennio economico per gli anni 2008 e 2009.

La decorrenza comune dell'1 gennaio 2008 è stata resa possibile dall'accordo raggiunto con Agens il 24 gennaio, attraverso il quale è stata prorogata al 31 dicembre 2007 la scadenza economica e normativa del CCNL delle Attività Ferroviarie, che così si è allineato con quella naturale del CCNL del TPL.

Il secondo livello di contrattazione. Il Contratto deve prevedere la piena esigibilità della contrattazione di secondo livello, complementare al livello nazionale.

Il segmento dei trasporti compreso nel campo di applicazione del nuovo Contratto ha maturato importanti esperienze di contrattazione di secondo livello che riguardano le grandi aziende (il Gruppo FS e le principali aziende del trasporto locale), ma tuttora nelle piccole aziende e nelle aziende nuove nate a seguito della liberalizzazione non esiste contrattazione aziendale.

I rinvii e gli spazi di intervento che la proposta di Contratto affida alla contrattazione di secondo livello settoriale e aziendale sono uno strumento importante che può colmare le attuali carenze ma che richiede una normativa contrattuale che ne riconosca l'esigibilità.

Una risposta alla “questione giovanile”. Nella definizione contrattuale dei due livelli di contrattazione e dei rinvii relativi agli aspetti retributivi e normativi occorre affrontare e portare soluzioni concrete al problema del trattamento dei giovani.

In alcune aree, e in molte aziende comprese nel nuovo Contratto, sono presenti consistenti differenze retributive tra le diverse generazioni di lavoratori, frutto della spasmodica ricerca del contenimento del costo del lavoro da parte delle aziende, che poco si preoccupano della qualità e della regolarità del servizio, ma anche frutto delle normative contrattuali e di legge che hanno originato il problema.

Si è raggiunto un punto tale che in molte aziende si assiste a un continuo ricambio dei dipendenti a causa dell'insostenibilità delle retribuzioni per i nuovi assunti.

Sul trattamento dei giovani ha pesato la contrattazione nazionale, in particolare per i periodi di formazione e per i meccanismi di progressione negli inquadramenti, ma molte differenze sono state aggiunte anche dalla contrattazione aziendale.

Il risultato è tale da richiedere una netta inversione, non più attraverso dichiarazioni di principio ma attraverso le soluzioni concrete che potrà adottare direttamente il Contratto Nazionale e con la definizione di una precisa normativa contrattuale relativa ai rinvii e agli istituti della contrattazione di secondo livello, utili a ricostruire equità nei trattamenti.

Gli aumenti salariali. Per quanto riguarda gli aumenti salariali la richiesta di incremento mensile delle retribuzioni che si avanza alle controparti è di 150 Euro medi.

Si tratta di una proposta che, per la parte riguardante il Contratto nazionale, rivendica una risposta adeguata al problema del reddito e del potere d'acquisto.

La rivendicazione contrattuale di carattere economico si inserisce, infatti, coerentemente, nella più generale “vertenza salari” lanciata dal Sindacato confederale, le cui proposte, riguardano l'adozione di una vera e propria politica redistributiva, anche attraverso la leva fiscale, a favore dei redditi da lavoro dipendente.

L'aumento retributivo richiesto, riferito al primo biennio economico (1 gennaio 2008 - 31 dicembre 2009), si intende da applicare, riparametrato, ai valori parametrici medi reali, rispettivamente, dell'attuale scala parametrica del CCNL del TPL e del CCNL delle Attività Ferroviarie, considerando incluso nell'attuale valore parametrico di quest'ultimo anche l'EDR adottato con l'accordo nazionale dello scorso 24 gennaio.

L'aumento richiesto va applicato, cioè, sui rispettivi sistemi di classificazione e inquadramento professionale attualmente vigenti nei due distinti Contratti, in quanto il sistema unico definito nel nuovo Contratto sarà applicato successivamente all'adozione degli aumenti retributivi richiesti per il primo biennio contrattuale, garantendo in ogni caso i maturati economici precedenti.

Il percorso di consultazione

Dopo questa Assemblea Nazionale si avviano le assemblee nei posti di lavoro, eventualmente precedute dalle iniziative unitarie che saranno programmate a livello regionale e territoriale.

Presentiamo una proposta contrattuale unitaria i cui contenuti sono ben sintetizzati dal manifesto della nostra Assemblea:

- ◆ regole, risorse, clausole sociali;
- ◆ il nuovo Contratto della Mobilità come strumento fondamentale per la tutela del lavoro e del reddito;
- ◆ la sicurezza sul lavoro;
- ◆ il contrasto alla precarietà;
- ◆ la risposta contrattuale ai giovani.

Con questi obiettivi intendiamo sostenere la prosecuzione dell'iniziativa sindacale per una politica dei trasporti e per lo sviluppo del settore.

Chiediamo regole nuove al Governo e alle controparti. Dentro un nuovo sistema di regole rivendichiamo le clausole sociali.

Avanziamo la proposta per il nuovo Contratto per tutelare il lavoro dall'aggressione del dumping contrattuale.

Proponiamo di affrontare questa fase nuova attraverso il dibattito, le assemblee, i momenti formali di approvazione, in un percorso democratico che deve coinvolgere tutti i lavoratori interessati, fino all'ipotesi di accordo conclusiva.

Promuoviamo, con l'Assemblea di oggi, una vertenza contrattuale importante e complessa, decisiva per il lavoro nel settore.

Abbiamo buone ragioni e buone proposte da sostenere.

Abbiamo anche la grande risorsa dell'unità, così bene rappresentata da questa nostra Assemblea e che ci dà grande fiducia sull'esito positivo dell'impegnativo percorso che stiamo avviando.