

# CONTRATTO: MA COSA FIRMANO?

*Il tam-tam parte dalle centrali sindacali: comunicati ad uso interno e riunioni tra addetti ai lavori per perfezionare un percorso che viene descritto in accelerazione.*

*E il coinvolgimento dei lavoratori? Le loro esigenze? Le loro istanze? E le lettere che i sindacati (nazionali e/o territoriali) hanno inviato per lamentare i disagi dei ferrovieri? Che fine hanno fatto? Quali sono le richieste di modifica della normativa di lavoro? Le lettere servivano a sedare gli animi nei momenti di tensione? E adesso? Sono state archiviate negli sgabuzzini accanto al WC... per usarle all'occorrenza?*

*In realtà, siamo di fronte alla riproposizione dello schema utilizzato con il rinnovo del CCNL 2015-2017, quello firmato a dicembre 2016. Allora fu detto che il contratto oramai era in scadenza, che lo si chiudeva con un aumento di 100 euro sul tabellare e che si sarebbero affrontati i problemi normativi nelle trattative di quello che doveva essere l'imminente CCNL 2018-2020, dove sarebbero state rivalutate anche le competenze accessorie, cioè quelle indennità che compensano i disagi dei turnisti.*

***Il "rinnovo" 2018-2020 non c'è stato e... niente scuse: la pandemia è arrivata solo nel 2020.***

*Oggi, a differenza del 2016, siamo già "dentro" il successivo triennio contrattuale (2021-2023) e riproporre la tesi dei due tempi ("intanto prendiamo 100 euro sul tabellare per il CCNL 2018-2020, già scaduto, e poi si discuterà di normativa e quant'altro nel rinnovo 2021-2023") pone diversi problemi. Innanzitutto, frazionare la trattativa dei due CCNL non è opportuno poiché c'è il serio rischio di ritrovarsi nel 2027 a dover ancora discutere del rinnovo 2021-2023 (la progressione è questa); in secondo luogo, c'è l'urgenza di modificare la parte normativa del CCNL al fine di attenuare la pesantezza dei turni (durata del lavoro e dei riposi) nonché di contrattualizzare i miglioramenti logistici per rendere meno disagiato il lavoro (ad es. tempi per i pasti, diritto al posteggio, ecc.).*

*Sebbene si comprende che il tabellare è di particolare interesse sia per gli stipendi dei tanti quadri intermedi che guidano i sindacati sia per le quote sindacali che crescono al crescere del tabellare (lo 0,55% della paga base), è il caso di ricordare che alcune competenze accessorie, ad esempio alcune I.U.P., sono ferme ai valori del 1992 (nessun errore, 1992) e che buona parte delle altre competenze hanno avuto incrementi risibili negli ultimi 20 anni; ciò svilisce e mortifica coloro che fanno pesanti sacrifici (turni, notti, domeniche, ecc.). Infine, ma non per ultimo, gli incrementi sul tabellare non possono non tenere conto tenere conto che l'inflazione reale, già oggi, è stimabile a due cifre e tutti dicono che il peggio non è ancora arrivato. Per capirlo, basta fare un confronto dei prezzi al supermercato (per non parlare di gas, luce e carburanti).*

*C'è poi il capitolo del soccorso al Macchinista: si fa un gran parlare di sicurezza (Safety first), ma bisogna avere il coraggio di dirsi che le stesse esercitazioni mostrano come i tempi del soccorso siano inadeguati (circa un'ora, e... sono "esercitazioni"). In attesa che qualcuno ci lasci la pelle mentre attende i soccorsi, non sarebbe il caso di pensare ad una soluzione che ANSFISA non possa bocciare?*

*La polifunzionalità, tra Macchinisti e Capitreno non piace granché, ma esistono alternative? A noi pare di no.*

***La nostra proposta è quella di sentire i lavoratori e di confrontarsi con loro, di ripristinare in modo serio e non di facciata, la desueta costruzione delle piattaforme rivendicative sulla base delle indicazioni assembleari, sia per i contenuti normativi ed economici del rinnovo contrattuale, per le problematiche logistiche che, ad esempio, per una diversa organizzazione del lavoro, quale la condotta e la scorta dei treni.***