

SI SCIOPERA PER IL RINNOVO DEL CCNL

2 SCIOPERI A DISTANZA DI 15 GIORNI

Sicuramente questa domanda girerà nelle salette o nelle chat appena sarà evidente che nel mese di maggio ci saranno 2 scioperi nelle Ferrovie a distanza di pochi giorni uno dall'altro, proclamati da noi CAT il primo e da CUB SGB E USB insieme all'Assemblea Pdm Pdb il secondo.

Perché non si è riusciti a fare uno sciopero unitario? La domanda è assolutamente legittima. Cercheremo di rispondere con onestà e trasparenza raccontando i fatti successi in maniera che, chiunque leggerà queste righe, si faccia un'idea.

Al di là delle dinamiche su come si proclamano gli scioperi (tecnicismi dovuti alle numerose norme dettate dalla L. 146/90) volevamo assicurare i Lavoratori che il CAT ha cercato la convergenza sulla prima data utile dopo lo sciopero del 24.3 u.s. Purtroppo, non ha ricevuto risposta. Per evitare di trovarsi impossibilitati a proseguire la vertenza spiazzati da altri scioperi proclamati dalle OS firmatarie (magari solo con l'obiettivo di occupare la data) abbiamo dichiarato la seconda azione di sciopero. Anche dopo abbiamo cercato una convergenza con gli altri soggetti interessati ma abbiamo ricevuto come risposta la loro proclamazione in altre date successive.

Per quale motivo è successo ciò? Allora noi proviamo a dare come spiegazione a questa situazione paradossale il fatto che le piattaforme rivendicative di CAT e delle altre OS CUB SGB E USB/ Assemblea contengono rivendicazioni diverse (solo per la parte relativa agli equipaggi visto che per gli altri ferrovieri sono state preparate altre piattaforme) per cui ognuno sciopera per la propria piattaforma. Domandiamo è giusto così? Ma in cosa differiscono così pesantemente le piattaforme per il rinnovo del CCNL da non poter creare un fronte comune? Analizziamo la cosa. Sostanzialmente per 2 aspetti: la composizione degli equipaggi e l'aspetto economico del lavoro.

Per quanto riguarda l'equipaggio la piattaforma per il rinnovo contrattuale presentata dal CAT sostiene *"occorre valutare concretamente la possibilità di introdurre una figura polifunzionale a bordo treno che cumuli in maniera completa le mansioni di condotta con quelle di accompagnamento treni o le mansioni proprie del TPT sui treni merci"* (pag. 5 del documento reperibile a questo link <https://www.associazionecat.it/joomla/documenti/294-lg-cat-ccnl-24-27>) per tutta una serie di motivazioni che potete leggere sulla piattaforma stessa, oggi ancora più "rafforzate" e " cogenti" visto l'attacco portato avanti proprio agli equipaggi dalla bozza di RFI sull'agente solo ai treni merci.

Sullo stesso argomento la piattaforma presentata dalle OS di Base e dall'Assemblea Pdm/Pdb recita *"Sempre con almeno una figura (oltre al macchinista) in grado di condurre il treno (al fine di garantire il diritto alla salute e al soccorso del personale); Notturmo: sempre 2 macchinisti; Mantenimento delle attuali squadre di scorta...omissis..."*

Come potete vedere la differenza è soprattutto di prospettiva oltre che lessicale. Nella proposta **CAT** l'equipaggio a bordo treno sarà costituito sempre da 2 agenti entrambi abilitati alla condotta e alle altre operazioni a bordo treno/ a terra per tutte le tipologie merci viaggiatori.

Nell'altra si resta nel vago, utilizzando una formula già utilizzata nel 2016 in un documento unitario (a cui avevamo lavorato anche noi del **CAT**) sul rinnovo di quel contratto, non dando soluzioni ma così accontentando tutte le "anime" sindacali presenti nell'Assemblea. Posizione non prevista espressamente dai famosi questionari, citati più volte, ma nei quali le risposte sull'argomento erano diverse e diversificate (si andava dalla patente A4 al CT, che non serve per condurre treni, fino al doppio macchinista sempre e comunque). La necessità di non scontentare alcuni ha portato a questo compromesso sulla composizione degli equipaggi che alla fine vuol dire solo mantenere lo status quo, messo in forte dubbio dalle mosse politico-aziendali nel silenzio assordante degli altri sindacati.

Secondo punto di divergenza la parte economica.

CAT rivendica per il personale mobile un salario legato alla professionalità e non più alla produttività e al cottimo, indipendente dalle singole voci che oggi costituiscono la parte preponderante del nostro stipendio. Il personale viene pagato per il lavoro che fa e non per come le aziende riescono a sfruttarlo. Proposta economica CAT a pag. 18/19/20 di questo link <https://www.associazione-cat.it/joomla/documenti/294-lg-cat-ccnl-24-27>

Le altre OS/Assemblea chiedono una rivalutazione delle competenze accessorie attuali legando la richiesta all'incremento dell'inflazione negli ultimi anni ma così facendo acuendo la sensazione della carota posta davanti al coniglio.... e facendo solo il gioco di chi sta al tavolo di trattativa.

Ci sono poi altri capitoli della piattaforma **CAT** che meritano attenzione e che messi tutti insieme creano delle rivendicazioni chiare, esigibili nel tempo e sostenibili nei confronti delle Aziende.

Lasciamo a chi ha avuto la pazienza di leggere il contenuto di questo volantino valutare cosa è meglio rivendicare. La partecipazione allo sciopero deve essere consapevole bisogna impegnarsi, anche economicamente, sapendo che per dare forza a un rinnovo del contratto occorrerà aderire a molti scioperi.

***SCIOPERO DALLE 21 DI VENERDÌ 3 MAGGIO ALLE
21 DI SABATO 4 MAGGIO PER IL TRASPORTO
MERCÌ***

***SCIOPERO DALLE 21 DI SABATO 4 MAGGIO ALLE
20.59 DI DOMENICA 5 MAGGIO PER IL
TRASPORTO VIAGGIATORI***

(da GARANTIRE I TRENI DELLA TABELLA B)