

DIRITTI E REGOLE UNIFORMI PER IL BENE DELLE FERROVIE

IL CONTRATTO NAZIONALE

**Silvia
Velo**

DEPUTATA PD
COMMISSIONE TRASPORTI



In questi mesi il Parlamento ha legiferato sul tema del costo del lavoro nel settore ferroviario con il rischio di procedere lungo una spirale al ribasso una vera e propria Caporetto sociale. Ripercorrere le ultime vicende normative in materia può essere utile.

La manovra dell'agosto 2011 aveva introdotto una norma che prevedeva come obbligo per le imprese ferroviarie di osservare «la normativa regolamentare ed i contratti collettivi nazionali di settore compatibili con la legislazione comunitaria ed applicati in modo non discriminatorio, con particolare riguardo agli standard definiti e alle prescrizioni in materia di condizioni di lavoro del personale». Le finalità della disposizioni erano evidenti. Regimi uniformi in materia di condizioni di lavoro, infatti, costituiscono uno strumento efficace di riequilibrio del mercato, tanto più in presenza di apertura dello stesso alla concorrenza.

È proprio in simili circostanze che si accresce il rischio di atti di competizione sleale basata sul dumping sociale a danno dei lavoratori. D'altra parte per evitare tale rischio qualche mese prima era stata adottata una regola analoga per il settore postale.

Per il settore ferroviario, per di più, le regole uniformi sono fondamentali per il rispetto dei requisiti minimi in materia di sicurezza. Naturalmente anche le parti sociali in questo quadro perseguono la definizione di un contratto unico della mobilità che le scorti fuori dalla giungla contrattuale che oggi caratterizza il comparto.

Ciò non di meno, solo pochi mesi dopo l'adozione della norma in questione e prima ancora che fosse dato seguito all'individuazione di efficaci strumenti di attuazione, il d.l. sulle liberalizzazioni è non solo inopinatamente intervenuto a cancellare l'obbligo di applicare uno dei contratti nazionali di settore di riferimento, ma ha anche, tra le righe, depotenziato tout court il vitale appiglio alla

contrattazione collettiva nazionale. Questo nonostante che la stessa antitrust nella circostanza si fosse espressa favorevolmente circa l'introduzione per legge di un obbligo di rispetto del contratto collettivo nazionale, ove siano in gioco profili di sicurezza.

Per effetto della modifica da ultimo introdotta sarebbe consentito a tutte le imprese ferroviarie di contrattare a livello aziendale le regole del lavoro. Se prevalesse un certo orientamento interpretativo, all'impresa sarebbe consentito quindi di stabilire il "prezzo" della prestazione lavorativa senza vincoli e riferimenti, se non quelli di confronto di mercato. In cruda sintesi, il legislatore avrebbe autorizzato le imprese ferroviarie, ex-monopoliste pubbliche o nuove entranti private che siano, a far gravare il peso della serrata competizione in avvio del mercato sulle spalle dei lavoratori. Se il Paese aspira all'instaurazione di una competizione che verta su proposte imprenditoriali valide piuttosto che sul logoramento del valore dei fattori e della qualità delle prestazioni; su trattamenti adeguati che tutelino la professionalità degli occupati piuttosto che sull'aggiudicazione al ribasso del posto di lavoro; sull'offerta di servizi moderni ed efficienti piuttosto che al limite del decoroso, allora non c'è altra soluzione che ripensarci. Al Senato è in corso l'esame del ddl sul lavoro; potrebbe essere l'occasione per dare un esito positivo a questa vicenda. ♦

RIFIUTI, MENO GARANZIE UGUALE PIÙ MORTI

INCIDENTI SUL LAVORO

**Antonio
Sgrò**

SEGRETARIO
NAZIONALE FP-CGIL



Il settore dei rifiuti è attraversato da un percorso di liberalizzazione incontrollabile, privo di garanzie per cittadini e operatori, di regole che tutelino ambiente e territorio. Nemmeno il referendum del 12 e 13 di giugno del 2011 è riuscito a fermarlo, nonostante il quesito contro la privatizzazione coatta dei servizi pubblici, approvato dalla maggioranza degli italiani, riguardasse anche il settore dell'igiene ambientale. I primi a pagare i costi di questo sistema sono i lavoratori. La difficoltà nel garantire un regime di sicurezza adeguato alla delicatezza del servizio offerto ha causato 10 morti sul lavoro nel solo 2010.

L'ultima tragica storia è quella di Antonio Melfi, 41 anni, operaio precario morto in un incidente la settimana scorsa a Pisticci. Un Lsu mai stabilizzato dal Comune che da 15 anni lavorava nel settore rifiuti, 36 ore a settimana per 800 euro al mese.

Sicurezza e salubrità dei luoghi di lavoro sono temi di rango costituzionale e previsti nei contratti di lavoro, attengono alla dimensione della dignità delle persone e a quella democratica nel suo complesso. In un sistema lasciato in pasto al mercato, salute e sicurezza sono subordinate alle logiche eco-

nomiche. L'aumento delle aziende frammenta il ciclo e abbassa il presidio di sicurezza a causa della mancanza di continuità organizzativa. Le logiche del risparmio, ancor prima di quelle industriali, spingono verso l'affidamento dei servizi attraverso appalti al massimo ribasso, senza una vera gestione pubblica.

Le richieste delle controparti datoriali, sempre argomentate con necessità di carattere economico, puntano alla compressione del costo del lavoro e ad aumentare le flessibilità operative. La situazione è poi aggravata dai tagli alle risorse e al personale, che colpiscono le amministrazioni deputate al controllo di legalità. La mancanza di controlli genera zone d'ombra nella tutela generale dei lavoratori e nell'applicazione dei contratti (mancato rispetto dei riposi tra i turni di lavoro, negligenza e noncuranza sui dispositivi di protezione, eccessivo ricorso agli straordinari). Un primo passo potrebbe essere l'elezione e la formazione continua delle rappresentanze per la sicurezza sul lavoro, utili a qualificare l'azione sindacale e a responsabilizzare le aziende. Ma è soprattutto necessario che il sistema dei controlli sia rafforzato e che le amministrazioni vengano responsabilizzate. Nessuna logica aziendale, nessun malinteso liberalismo, nessuna privatizzazione, più o meno strisciante, dovrebbe pregiudicare la vita di un singolo lavoratore. ♦

Maramotti

SEVERA MA
ESEMPLARE
EDUCAZIONE
IN CASA BOSSI
... LICENZIATO
L'AUTISTA
DI RENZO

CHE IMPARI
A USARE IL
BANCOMAT
DA SOLO!



l'Unità

Quotidiano fondato da Antonio Gramsci nel 1924

DIRETTORE RESPONSABILE
Claudio Sardo

VICEDIRETTORI
Pietro Spataro, Rinaldo Gianola, Luca Landò
REDATTORE CAPO Paolo Branca (Centrale)
Daniela Amenta, Fabio Luppino,
Umberto De Giovannangeli
ART DIRECTOR Loredana Toppi
PROGETTO GRAFICO Cases i Associats

NUOVA INIZIATIVA EDITORIALE SPA
via Ostiense, 131/L - 00154 Roma

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE:
PRESIDENTE E AMMINISTRATORE DELEGATO
Fabrizio Meli

CONSIGLIERI
Eduardo Bene, Marco Gulli