



Piattaforma per il rinnovo del CCNL ANAS

Roma, 27 Giugno 2014



**PER IL GIUSTO RICONOSCIMENTO DI DIRITTI
E PER LA RIVALUTAZIONE MONETARIA DELLE RETRIBUZIONI
PER UN CONTRATTO DI TRANSIZIONE
DESTINATO A TRAGUARDARE IL CCNL DELLA VIABILITA'**

Il quadro generale

Il settore della viabilità è caratterizzato, nel nostro Paese, dalla presenza di una molteplicità di soggetti, pubblici e privati, incaricati della realizzazione, gestione e manutenzione della rete stradale ed autostradale, con profili giuridici ed assetti organizzativi assai diversi tra loro, i quali agiscono in un contesto in cui da tempo, in termini di finanziamento, vengono troppo spesso privilegiate la realizzazione delle nuove opere rispetto agli interventi manutentori e l'adozione di modelli orientati in favore dell'esternalizzazione delle attività.

Tali scelte hanno favorito nel tempo la proliferazione dei contratti utilizzati, frenando da un lato le potenzialità produttive delle aziende e la loro capacità di fornire servizi ad alto valore qualitativo per l'utenza, ed hanno indebolito contestualmente gli impianti contrattuali di riferimento vigenti (Anas ed Autostrade), con una platea di lavoratori e di attività garantite dai contratti collettivi di lavoro che si è andata progressivamente riducendo.

Sono da valutarsi in tale ottica di frammentazione anche alcune delle scelte operate da Anas in questi anni, aggravate dai limiti dettati dalla legislazione di riferimento che hanno imposto anche il blocco di alcuni processi di reinternalizzazione concordati ed in atto. Tale condizione ha prodotto una progressiva riduzione delle capacità di erogazione di servizi da rivolgersi all'utenza stradale da parte delle aziende, di manutenzione diretta della rete viaria, con un graduale processo di accentramento di poteri e di svuotamento di quelle competenze territoriali, che costituiva forse uno dei tratti più originali e funzionali degli assetti aziendali.

Per riaffermare il ruolo centrale che il "lavoro" deve assumere anche in una fase di grande cambiamento, il sindacato, non potendosi limitare ad una pur vitale funzione di rappresentanza dell'esistente, deve pertanto operare per estenderne i diritti, ponendosi l'obiettivo di ricomporre la frammentazione del settore e l'elevato livello di precarizzazione dei rapporti lavorativi che ne derivano.

Gli interventi legislativi di *spending review*

L'ANAS, insieme a molte altre società pubbliche, con il Decreto Legge 78/2010 ed i provvedimenti successivamente emanati, noti sotto la dizione di *spending review*, per la prima volta, dopo la trasformazione in ente pubblico

economico e in società per azioni, è stata interessata dalle restrizioni destinate a tutte le amministrazioni dello Stato.

Tale produzione normativa, che ha ignorato la natura privatistica del CCNL, ha causato, unitamente ad una riduzione degli organici ed alla sospensione nell'attuazione del piano già programmato di potenziamento del settore dell'esercizio, destinato ad accrescere sicurezza stradale e servizi, anche il blocco dei rinnovi contrattuali e del trattamento economico del personale più in generale (scatti di anzianità, trattamento previdenziale, progressioni di carriera, premi di produttività e incremento del salario accessorio).

Nell'ambito di questo quadro l'Anas, contro il parere del sindacato, ha scelto di non procedere neanche alla corresponsione dell'indennità di vacanza contrattuale, prevista, oltre che dagli accordi confederali e dal contratto, anche dalle stesse norme di *spending review*.

Il contratto di lavoro delle lavoratrici ed i lavoratori dell'Anas e delle società che ne applicano la disciplina, insieme alla contrattazione economica, per effetto delle leggi è rimasto pertanto bloccato dal gennaio 2010 e lo sarà, al momento, fino al dicembre 2014.

Proprio nel 2010, come si ricorderà, erano state avviate le trattative per la definizione del nuovo modello contrattuale della Viabilità, proposto dal sindacato e condiviso con le parti datoriali interessate. Ma, si rammenta, tale confronto si è successivamente interrotto (luglio 2011), in coincidenza con le ulteriori disposizioni emanate dal Governo, destinate a modificare anche assetti e funzioni dell'Anas, ridottesì successivamente con la perdita da parte della società delle attività di controllo sulle concessionarie autostradali con il loro trasferimento al MIT.

Il Contratto della Viabilità

Già nel CCNL 2002-2005 si concordava tra le Parti la necessità di *“individuare un percorso per la definizione di un unico contratto di settore che regoli i rapporti di lavoro nell'ambito di attività affini, quali quelle effettuate dall'ANAS e dalle Concessionarie autostradali, nonché società analoghe di carattere regionale, considerando il presente rinnovo, con particolare riferimento al biennio 2003 - 2004, come transitorio in funzione della costituzione di un CCNL di settore della viabilità”*.

Il fermo convincimento dell'utilità di tale prospettiva, ha portato il sindacato nel 2010 a redigere e presentare una piattaforma per costituire il contratto della Viabilità, intorno alla cui definizione era stato raccolto il necessario consenso delle lavoratrici e dei lavoratori, nonché delle associazioni datoriali interessate, avviando la relativa trattativa.

E' oggi ancora più necessario confermare e rilanciare questa proposta, nella consapevolezza che l'attuale dinamica degli assetti produttivi tende a mettere in discussione gli impianti contrattuali dei settori rappresentati e a limitare

progressivamente sia il numero dei lavoratori sia le attività coperti dai contratti, in particolare nell'ambito dei servizi dati in appalto.

E' avvertita da tempo, nel mondo del lavoro, l'esigenza di una razionalizzazione e di un ampliamento delle aree di copertura degli attuali contratti collettivi nazionali di lavoro, da perseguire, attraverso la definizione di contratti collettivi unitari per aree di attività affini e/o connesse, ricomponendo le filiere dei processi produttivi e valorizzando, nel contempo, la specificità delle singole aziende e/o società, attraverso una contrattazione di secondo livello, da svilupparsi sia a livello nazionale, sia a livello territoriale per quelle aziende che hanno articolazioni decentrate o sono insediate direttamente presso un territorio.

Solo definendo un "contenitore" più ampio sarà possibile ricomporre il lavoro oggi frammentato ed estendere una griglia di diritti fondamentali a tutti i lavoratori coinvolti, nel nostro settore, nelle attività di progettazione, controllo dell'esecuzione e gestione delle infrastrutture viarie, sia direttamente che attraverso appalti e/o fornitura di servizi.

La partecipazione consapevole di tutto il lavoro coinvolto nei diversi processi renderà possibile attivare un processo che contribuisca a migliorare la qualità del servizio offerto, considerando di particolare rilievo quello rivolto direttamente alla sicurezza stradale e scongiurando nel contempo la precarizzazione dei rapporti di lavoro ed il ricorso a pratiche di dumping contrattuale.

Durata del Contratto

Nell'ambito di una condivisa durata triennale, e nel riaffermare l'obiettivo programmatico di definire il "CCNL della Viabilità", considerando comunque che, già oggi, il contratto dell'Anas è punto di riferimento di altre società anche regionali, costituite a livello locale nel settore viario dopo il decentramento amministrativo, si ritiene necessario definire in questa fase un contratto di transizione, che, scadendo il 31 dicembre 2015, sia destinato a unificare il proprio termine con quello del contratto delle concessionarie autostradali, consentendo nel contempo di valutare, in ragione di una sostanziale concretezza, l'evoluzione normativa della leggi finanziarie in via di emanazione, dopo la produzione governativa del recente DEF.

Obiettivi del contratto

Il percorso rivendicato comporta necessariamente:

- una revisione parziale e non “organica” del testo contrattuale vigente, da attivarsi attraverso l’individuazione di alcuni obiettivi qualificati e concreti, con la consapevolezza che ulteriori traguardi, anche di tipo strategico debbano conseguirsi successivamente attraverso il CCNL della viabilità.
- un’adeguata rivendicazione economica, successivamente ai blocchi normativi in essere, destinata ad adeguare la retribuzione tabellare all’inflazione e a recuperare la corresponsione dell’indennità di vacanza contrattuale maturata in questi anni. Il contratto nazionale, oltre ad essere strumento di regolamentazione omogenea sul piano nazionale, ha un’insostituibile funzione di tutela del reddito dei lavoratori. Si chiede pertanto, un aumento della retribuzione mensile che consenta il recupero del potere di acquisto del salario.
- un modello partecipato ed articolato delle relazioni sindacali, attraverso forme di bilateralità e pariteticità, recependo gli accordi interconfederali nel frattempo avvenuti, all’interno del quale i principi di concertazione e confronto siano pienamente rispettati e garantiti nei diversi ambiti di competenza, nella convinzione che tale modello sia l’unico in grado di assicurare ai processi di trasformazione e riorganizzazione, obiettivi di qualità, efficienza, efficacia e trasparenza della gestione. In tale contesto assume rilievo la costituzione di un Ente Bilaterale attraverso il quale promuovere e progettare iniziative volte ad una maggiore tutela dei lavoratori.
- l’individuazione di idonei strumenti per il riconoscimento delle professionalità, dei percorsi di carriera, evitando inutili contenziosi
- la definizione di incentivi e sistemi premianti collegati ai risultati raggiunti, utilizzando le normative in essere, a cominciare dalla costituzione di un Fondo per la contrattazione integrativa, alimentato con una percentuale dei risparmi di gestione.
- la buona occupazione, definendo i necessari strumenti di tutela, con l’obiettivo di un suo accrescimento, limitando l’uso di forme precarie di lavoro e valutando il risultato delle modifiche normative in materia di mercato del lavoro che sono in atto.

Non potranno infine essere trascurati, tra gli argomenti posti in evidenza, l’adeguamento delle tutele legali ed assicurative, con particolare riferimento al settore tecnico, nonché la chiara definizione di un modello dell’esercizio basato sulla qualità dei servizi e della manutenzione, favorendo l’internalizzazione delle attività e nel rispetto delle tutele in materia di salute e sicurezza nel lavoro, nel pieno rispetto del recente decreto interministeriale che ne ha disciplinato i diversi aspetti, sia per il personale direttamente dipendente delle società, sia per quello delle imprese appaltatrici.