

I lavoratori di ISS hanno raggiunto un accordo Primo bilancio di quattro mesi di sciopero

di Nicola Cianferoni

Lo sciopero di 15 salariati/e, principalmente delle donne che lavorano come personale di pulizia presso ISS Aviation all'Aeroporto internazionale di Ginevra, iniziato il 9 luglio si è concluso il 9 novembre 2010. Si tratta di una vertenza provocata dalla decisione unilaterale d'ISS Aviation di disdire il Contratto collettivo di lavoro (CCL) al fine di diminuire i salari, sopprimendo gli scatti salariali legati all'età e all'anzianità. ISS Aviation è la filiale di un'azienda multinazionale, ISS Holding A/S, la cui sede si trova in Danimarca. Essa impiega circa 500'000 salariati/e in una cinquantina di paesi ed è controllata dalla banca d'affari statunitense Goldman Sachs come pure dal fondo d'investimento svedese EQT (attivo in 75 società). Si tratta d'investitori che esigono una redditività molto elevata del capitale investito perché uno degli obiettivi della loro strategia consiste nel rivendere la società da loro controllata per ricavare un plusvalore. Nel settore dei servizi la pressione sul pacchetto salariale (quantità di lavoratori e ammontare dei salari) è una leva per aumentare la redditività dell'azienda. Questa si realizza tramite un'organizzazione del lavoro che impone flessibilità e precisione ai lavoratori e alle lavoratrici. Ciò ha portato la filiale svizzera di ISS Holding A/S a conseguire il miglior utile operativo aziendale rispetto alle altre filiali della multinazionale, perciò è stata premiata con il premio ISS World Champion Award 2008-

2009.

Dall'inizio dello sciopero i/e salariati/e hanno ottenuto il sostegno della sezione aeroportuale del Sindacato dei servizi pubblici e sociosanitari (SSP/VPOD-SA) di Ginevra, il quale ha sempre praticato la democrazia sindacale rispetto a tutte le decisioni prese durante la vertenza. Il sindacato ha pure incoraggiato le iniziative proposte e portate dagli/dalle scioperanti. Questa pratica sindacale democratica ha ostacolato le misure d'intimidazione provenienti dal datore di lavoro come pure dalle autorità e dalla polizia aeroportuali. ISS Aviation ha cercato di estromettere dall'azienda il sindacato SSP/VPOD-SA negoziando un CCL con PUSH (un sindacato "giallo" imposto dalla direzione con una campagna di adesioni condotta dai suoi quadri) che non aveva un solo membro in azienda prima del conflitto, ma che ne ha dichiarati 45 tre mesi dopo. Questo CCL è stato sottoposto al voto del personale nelle condizioni che erano "tutto salvo che democratiche" per il sindacato che ha denunciato l'esistenza di schede elettorali numerate e identificabili come pure quella di minacce di licenziamento per coloro che si sarebbero opposti all'accordo. Nonostante ciò, gli/e scioperanti hanno deciso di partecipare al voto per esprimere il loro disaccordo, coscienti di essere i soli a poterlo fare nell'azienda. Il risultato li ha contraddetti: il CCL è stato infatti approvato con 81 voti favorevoli e 16 contrari con una partecipazione del 79% (100 votanti su 127 salariati/e). Un comitato di sostegno allo



sciopero è stato creato a Ginevra e Zurigo perché ISS Aviation è un datore di lavoro importante in queste due città. A Ginevra tutti i sindacati e tutte le forze politiche di sinistra hanno preso parte, con un impegno diverso, alle attività del comitato di sostegno. La solidarietà ha tuttavia riscontrato delle reticenze che si possono spiegare con ragioni diverse. Quale importanza dare a uno sciopero che si svolge sul sito aeroportuale rispetto a una campagna elettorale? A ciò si può aggiungere che un esponente del Partito socialista, l'avvocata Lorella Bertani, è vice-presidente del Consiglio di amministrazione dell'aeroporto di Ginevra. L'appoggio politico allo sciopero, che ha preso forme di diversa natura (azioni di solidarietà a Ginevra e Zurigo, manifestazioni pubbliche, ecc.) è stato decisivo

per la sorte dei lavoratori e delle lavoratrici in lotta. Una campagna di boicottaggio dell'azienda è stata organizzata a Ginevra dal comitato di sostegno. Sensibile ai suoi argomenti, il municipio di Ginevra ha minacciato ISS Aviation di "rinunciare alle sue prestazioni" se questa non avrebbe riconsiderato le sue posizioni nella vertenza. Poiché l'immagine dell'azienda rischiava di essere danneggiata, ISS Aviation è stata costretta a trovare una soluzione di consenso con gli/e scioperanti. Un accordo tra le parti è stato raggiunto dopo 121 giorni di sciopero. Questo prevede un aumento considerevole dei salari rispetto a quelli proposti nell'ambito dei contratti individuali voluti dalla direzione aziendale e a quelli stabiliti nell'ambito del CCL negoziato con PUSH. Ciò nonostante la forchetta salariale rimane inferiore rispetto a quella

prevista dal CCL disdetto dal datore di lavoro. Fino al 30 giugno 2010, i salari del personale fisso (il cui tasso di occupazione è di almeno 50%) erano situati entro un minimo di 3'658 fr. e un massimo di 4'847 fr. mensili. Con i contratti individuali, ISS Aviation ha voluto imporre una forchetta salariale situata tra 3'340 e 3'550 fr. Con l'accordo che pone fine alla vertenza, i salari saranno compresi tra 3'550 e 4'510 franchi dal 2012. Non saranno più presi in considerazione gli scatti salariali legati all'età mentre rimarranno quelli legati all'anzianità. Per quanto concerne invece il personale che lavora meno del 50%, il salario orario minimo passerà da 20,50 a 21 franchi al momento dell'assunzione per poi aumentare a 21,80 dal terzo anno e a 22,60 dal quinto. I salari dei/delle 15 scioperanti sono stati presi interamente a carico dal SSP/VPOD durante la vertenza. Questa "spesa" è stata però compensata, di fatto, dalle numerose adesioni al sindacato. Ciò mostra, da un lato, l'eco che il conflitto ha riscontrato presso i/e salariati/e dell'aeroporto nonostante il fatto che lo sciopero sia stato presentato come minoritario e illegittimo dalla stampa e, dall'altro, che il sindacato è presente e attivo sui luoghi di lavoro. L'accordo tra le parti prevede tuttavia degli articoli che a prima vista, non tenendo conto dei rapporti di forza complessivi, possono apparire come delle concessioni: 1. Il sindacato riconosce nei negoziati un'organizzazione "sindacale" direttamente controllata dall'azienda; 2. D'ora in poi il CCL di

Ginevra sarà negoziato dal segretario centrale del SSP/VPOD. Con questa seconda misura l'azienda intende mettere sotto tutela la direzione sindacale dello sciopero, sapendo che all'aeroporto di Zurigo la sezione locale del SSP/VPOD accetta delle condizioni largamente inferiori a quelle praticate a Ginevra. La vertenza d'ISS Aviation ha espresso l'opposizione dei/delle salariati/e al dumping salariale che il datore di lavoro ha cercato di imporre. Il ricorso allo sciopero ha permesso di contenere la diminuzione dei salari nonostante un rapporto di forza molto sfavorevole per i lavoratori e le lavoratrici. Gli/e scioperanti hanno infatti dovuto fronteggiare l'isolamento relativo della loro lotta che la direzione aziendale ha orchestrato come pure la volontà del proprietario dell'aeroporto - il Consiglio di Stato del Canton di Ginevra - di non intervenire con un ruolo di mediazione. Con l'intento di delegittimare lo sciopero, il datore di lavoro ha anche finanziato una campagna pubblicitaria costosa che è stata integrata nell'orientamento editoriale di tutti i giornali, compreso il quotidiano "progressista" come Le Courrier che ha sorpreso così i suoi lettori e le sue lettrici. In realtà, l'accordo tra le parti prevede un aumento dei salari reali per una parte non trascurabile del personale perché il CCL disdetto da ISS Aviation non era interamente applicato prima della vertenza. ◆

LADI, due mesi dopo la votazione

di Dario Borsari

Sono passati quasi due mesi dalla votazione sulla revisione dell'assicurazione contro la disoccupazione (LADI) e alcune riflessioni generali devono essere riprese. Soprattutto alla luce del contesto economico di crisi che continua a colpire le fasce più deboli della popolazione e non lascia intravedere nessun miglioramento occupazionale. L'abbiamo ripetuto più volte, nella campagna contro questa revisione, che le modifiche proposte avevano un solo obiettivo: contribuire alla riorganizzazione del mercato del lavoro. Una riorganizzazione che permetterà ai datori di lavoro

di servirsi di una massa di lavoratori e lavoratrici costretti ad adeguarsi a qualsiasi condizione e tipologia di lavoro offerta senza avere la possibilità di contestarla. Tra le categorie più toccate troviamo i giovani sotto i 30 anni. Perché i giovani? Non è stata certo una scelta casuale, ma inserita in una precisa strategia di restrizione dei diritti con l'obiettivo di diminuire il costo della futura manodopera. Colpire oggi i giovani significa consentire lo sviluppo di un "esercito industriale di riserva", cioè avere a disposizione un livello di disoccupati che rafforza il rapporto di forza dei capitalisti al momento dell'assunzione. Le giustificazioni portate dai difensori di questi attacchi

mirati contro i giovani, considerati poco incentivati a lavorare, hanno avuto solo lo scopo di deviare l'opinione pubblica dalla realtà dei fatti. Queste argomentazioni vengono smentite dalle statistiche sulla disoccupazione. Infatti, nei mesi di settembre e ottobre, i dati pubblicati dalla sezione del lavoro cantonale sono chiari: aumento complessivo del 20% della disoccupazione tra i giovani dai 15 ai 19 anni, dell'8% tra i 20 e i 24 anni e del 10% nella fascia dai 25 ai 29 anni. In modo particolare ad essere più toccate sono le donne che registrano un aumento del 11.4% in due mesi. Senza dimenticare che le statistiche sulla disoccupazione prendono in considerazione

solo coloro che ricevono delle indennità da parte dell'assicurazione contro la disoccupazione e sono iscritti agli uffici di collocamento (uffici, altro punto da ricordare, che non conteggiano tra i disoccupati più le persone che hanno esaurito il loro periodo di indennità). Risulta evidente che sussiste una vera crisi sul mercato del lavoro che sta alla base dell'aumento della disoccupazione ufficiale e che risulterebbe ancora più alta se considerassero anche i disoccupati che negli ultimi anni sono usciti dalle statistiche. D'altronde uno studio di pochi mesi fa relativo a coloro che effettivamente cercano lavoro (che vorrebbero lavorare ma non trovano la possibilità) attestava una cifra oltre i 20'000 per

il solo Ticino. In questo contesto le politiche applicate dal governo, che seguono una strategia comune a livello europeo, non toccano minimamente questo problema e vanno in direzione opposta. Imporre ai giovani l'accettazione di qualsiasi lavoro venga loro offerto, non solo non risolve il problema, ma peggiora le loro condizioni di vita e quelle delle loro famiglie, spesso costrette, quando possono, a correre in loro aiuto. Le parole di Fabio Losa dell'ufficio di statistica cantonale sono emblematiche rispetto al futuro delle prossime generazioni lavorative: "A loro viene richiesta più flessibilità. Può essere o una trappola di povertà o un trampolino di lavoro. Fino a

2-3 anni di precarietà, prima di un posto fisso, potrebbero andar bene." Questa è la logica, intensificata negli ultimi anni, e lo sarà anche in futuro. Le conseguenze della crisi, la messa in concorrenza dei lavoratori grazie alla libera circolazione delle persone senza salari minimi e contratti collettivi obbligatori, costringeranno i giovani per 4-5 o più anni ad abituarci a queste condizioni di precariato salariale e sociale. ◆