



Or.S.A.

Organizzazione Sindacati Autonomi e di base

SETTORE FERROVIE

SEGRETERIA GENERALE

00185 Roma, Via Magenta n.13 - Tel.06/4456789 - Fax 06/44104333

Sito internet: www.orsaferrovie.it

E-mail: sg.orsaferrovie@sindacatoorsa.it

Roma, 27 ottobre 2011
Prot. n° 215/S.G./Or.S.A.

c.a. Dott. Antonino Catricalà
Presidente
Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato

p.c. Commissione Trasporto della Camera.

Egregio Dott. Catricalà,

i quotidiani odierni hanno diffusamente ripreso le sue dichiarazioni rilasciate alla Commissione Trasporto della Camera afferenti la norma contenuta nell'art. 8 della Manovra Economica e Finanziaria pubblicata lo scorso 8 Settembre.

In particolare abbiamo appreso della sua richiesta di abrogare la norma che obbliga le imprese ferroviarie ad applicare i contratti Collettivi Nazionali di settore in quanto rappresenta un elemento gravoso per le aziende, limitando, nel settore, la libera concorrenza .

Su quest'aspetto specifico intendiamo evidenziare che tutti i comparti merceologici, privati o pubblici sono dotati di un Contratto Collettivo di Lavoro che regola l'intero comparto, quindi se rapportiamo le sue affermazioni ad altri settori è come affermare che il Contratto del Commercio limiterebbe la concorrenza nel settore della grande distribuzione, ovvero delle assicurazioni..

A noi non sembra sia così.

Purtroppo molti confondono, ma certamente non è il suo caso, il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro del Settore con il Contratto Aziendale del Gruppo Ferrovie dello Stato.

Oltretutto nello stesso settore dei trasporti, specificatamente nel comparto del Trasporto Pubblico Locale, è in vigore ed applicato un Contratto Collettivo Nazionale, quello degli autoferrottranvieri.

Nonostante questa condizione, nel settore dell'autotrasporto sia viaggiatori sia merci la libera concorrenza è presente e nel mercato vivono diverse aziende che nel garantire le proprie specificità e diversità nel contratto aziendale applicano il Contratto Collettivo Nazionale degli Autoferrottranvieri.

Differentemente, nel servizio ferroviario caratterizzato solo dall'inizio degli anni 2000 dal processo di liberalizzazione non vi è ancora un Contratto collettivo nazionale applicato da tutte le imprese, cioè una norma che impegni le aziende a garantire standard minimi per i lavoratori che, nel nostro caso, sono poi elementi che impattano direttamente con la sicurezza del trasporto ferroviario.

In verità esistono accordi sottoscritti dalle parti sociali in cui i diversi Governi si sono impegnati ad accompagnare il processo di liberalizzazione con norme dirette a garantire e salvaguardare non solo il lavoro ma anche la sicurezza dell'esercizio condizione che, come ben sappiamo, è direttamente correlata alle prestazioni del personale.

Sicuramente Lei sarà a conoscenza che la stragrande maggioranza di questi lavoratori svolge la mansione di macchinista, quindi attività che impatta direttamente sulla sicurezza della circolazione ferroviaria, ed operano in numerosi casi senza vincoli dei tempi di guida, superando così abbondantemente anche quelli previsti per la guida nel trasporto merci su gomma.

A seguito di questa situazione le imprese, in prevalenza quelle merci, applicano i più svariati contratti di lavoro che poco o nulla hanno a che fare con il trasporto ferroviario e con la regolazione del lavoro notturno, francamente non pensiamo che il trasporto ferroviario debba ripercorrere la vicenda dei contratti “pirata” che ha interessato altri settori negli anni '60.

Per questo abbiamo auspicato e sostenuto una norma che imponga al settore ferroviario, a seguito della liberalizzazione, un contratto collettivo nazionale, che definisca in armonia con la Costituzione l'equa retribuzione minima degli addetti del settore e che, ponendo attenzione al problema della sicurezza, oltre che a quello della tutela della salute dei lavoratori, indichi con le dovute flessibilità, gli orari massimi e le modalità di utilizzazione del personale.

Quelle che chiediamo, in sintonia con tutti i lavoratori del comparto del trasporto ferroviario, ci sembrano norme minime di civiltà e non barriere al mercato volute dagli ex monopolisti.

Ci auguriamo che chi presiede l'AGCM abbia un'idea del libero mercato più prossima ad una competizione civile basata sulle regole, che non piuttosto qualcosa che assomiglia al “selvaggio West”.

In conclusione la norma di Legge che, correttamente, il Governo ha varato non obbliga le imprese ad applicare il Contratto della principale azienda di trasporto (FS), ma bensì quella di applicare, in analogia a tutti gli altri comparti lavorativi, un Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro – attualmente in discussione alla presenza del Ministero dei Trasporti con Associazione Datoriali , Imprese e Parti Sociali - che contenga retribuzioni minime e prestazioni massime da individuare, nel rispetto delle esigenze aziendali, nei rispettivi contratti aziendali.

Va, infine, evidenziato che la norma in discussione non lede i principi comunitari in materia di libera circolazione, come per altro affermato dalla stessa Corte di Giustizia Europea sulle condizioni di lavoro, parità di trattamento e coesione sociale tra lavoratori ed anche dalla Direttiva 2001/13/CE secondo cui le imprese ferroviarie sono tenute ad applicare in modo non discriminatorio “*le disposizioni relative alla salute, alla sicurezza, alle condizioni sociali ed ai diritti dei lavoratori e dei consumatori*”

Per quanto ampiamente esplicitato riteniamo che nel settore vi sia l'esigenza di definire delle regole comuni per tutte le imprese in modo da assicurare al lavoro minimi standard e garantire la sicurezza dell'esercizio ferroviario che, come è noto, ribadiamo dipende anche dalle prestazioni di lavoro dei dipendenti.

Distinti saluti.

Il Segretario Generale Or.S.A. Ferrovie
Alessandro Trevisan

