



Or.S.A.

Organizzazione Sindacati Autonomi e di base

SETTORE TRASPORTI

SEGRETERIA GENERALE

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

Sito internet: www.sindacatoorsa.it

E-mail: sg.orsatrasporti@sindacatoorsa.it

Prot. n° 07/S.G./Or.S.A.

Roma, 25 gennaio 2012

Alle

**SEGRETERIE NAZIONALI dei PARTITI
che SIEDONO al PARLAMENTO ITALIANO**

Roma

Oggetto: ***Decreto Monti sulle Liberalizzazioni – trasporto ferroviario.***

Onorevoli Deputati e Senatori,

la scrivente Organizzazione Sindacale con la presente nota intende sottoporre all'attenzione delle forze politiche la questione legata ai contenuti dell'art. 37 del Decreto in oggetto (emanato dall'attuale Governo e che sarà – a breve – oggetto di analisi dal Parlamento) e più precisamente al disposto del comma 2 che per memoria viene qui riportato:

“ 2. All'art. 36, comma 1, del decreto legislativo 8 luglio 2003 n. 188, come modificato dall'art. 8 del decreto legge 13 agosto 2011 n. 138 convertito dalla legge 14 settembre 2011, n. 148 sono apportate le seguenti modifiche:

- a) le parole “ ed i contratti collettivi nazionali di settore ” sono soppresse;*
- b) la lettera b – bis) è soppressa.”*

Per una più facile e completa lettura, il testo del comma 1 dell'art. 36 del D.lgs 8 luglio 2003 viene riportato in allegato (1) alla presente.

La vicenda dell'applicazione di un Contratto Nazionale di Settore è strettamente legata alla liberalizzazione di un mercato – quello ferroviario – che sino ai primi anni 2000 era gestito in tutt'Europa unicamente da Imprese a totale controllo statale e in condizioni di assoluto monopolio.

Le delibere del Parlamento Europeo, recepite nell'ordinamento nazionale, hanno progressivamente aperto ad una pluralità di Aziende la possibilità di garantire la mobilità in ambito ferroviario secondo regole di cui ogni Stato Membro doveva dotarsi e che hanno visto il nostro Paese tra i primi a darvi applicazione ad un livello più avanzato di quanto stabilito dalle stesse direttive comunitarie.

Infatti, l'art. 131 della Legge 138/2000 ha sostituito al regime concessorio un regime autorizzatorio per i servizi di trasporto ferroviario, aprendo il mercato interno alla concorrenza anche di imprese estere.

Ciò ha anticipato – di fatto – le direttive europee di ben 10 anni per il trasporto internazionale dei passeggeri e di 7 anni il trasporto merci, mentre nel mercato interno del trasporto passeggeri l'apertura è rinviata ad una data ancora da definire.

Invece, il Decreto in discussione imprime una decisa accelerazione alla liberalizzazione anche per quanto attiene il Trasporto Locale dove il servizio – a differenza degli altri Paesi Europei nei quali vige il regolamento comunitario 1370/2007 che consente l'affidamento diretto per un massimo di 15 anni – dovrà essere posto obbligatoriamente a gara alla scadenza degli attuali contratti di servizio.

Riteniamo pericolosa un' accelerazione così spinta dell'apertura del mercato ai “treni dei pendolari” in quanto coinvolge un settore particolarmente delicato per:

- le ripercussioni sociali alle quali è sottoposto in termini di servizio offerto;
- la funzione di vettore che garantisce una mobilità sostenibile per i cittadini;
- il ruolo di riequilibratore modale nel settore dei trasporti (oggi insostenibilmente sbilanciato verso la gomma) con insita una forte componente ambientalista e di potenziale riduttore dei costi statali (sanitari e sociali per l'alta incidentalità del vettore privato).

A queste prerogative, che già di per sé imporrebbero la massima attenzione ed un'adeguata regolazione di accesso, non si accompagnava sino al 14 settembre 2011 alcun aspetto che riguardasse le regole del lavoro. Questa palese mancanza, che fa delle ferrovie un unicum nel panorama industriale del nostro Paese, è stata riconosciuta da tutti i Ministri delle Infrastrutture e dei Trasporti che si sono susseguiti dal 2000 ad oggi. Infatti:

- il Ministro Bersani, del Governo Amato, l'8 giugno 2000 sottoscrive con la scrivente O.S. un formale impegno ad applicare la Clausola Sociale (cioè il rispetto di un Contratto Nazionale di riferimento) nel settore del trasporto ferroviario;

- il successore, Pietro Lunardi nei Governi Berlusconi II e III, conferma tale impegno con l'accordo sottoscritto dal Sottosegretario Mario Tassone il 3.10.2001;

- i successivi Responsabili del Dicastero Antonio Di Pietro ed Alessandro Bianchi (Prodi II), Altero Matteoli (Berlusconi IV) ribadiscono con altrettanti atti formali la necessità di regolare, anche per gli aspetti legati al lavoro, l'apertura del mercato ferroviario.

Nel frattempo, sul fronte delle relazioni industriali, le 7 Organizzazioni Sindacali più rappresentative del comparto (Filt-Cgil / Fit-Cisl / UilTrasporti / OrSA Trasporti / Fast – Confsal / UglTrasporti e Faisa /Cisal) in data 21 febbraio 2008 aprono la vertenza per la definizione del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro della Mobilità che racchiude in sé tutto il settore del Trasporto Pubblico Locale e delle Ferrovie superando sia il Contratto Autoferro che quello delle Attività Ferroviarie. Tale impostazione, che rafforza il concetto di Clausole Sociali, viene largamente approvata dai Lavoratori in ben 2 assemblee nazionali delle RSU/RSA .

Il confronto, alla presenza dei Rappresentanti del Ministero in qualità di garanti degli impegni più sopra ricordati, si apre il 19 novembre 2008 e – dopo una vicissitudine durata 2 anni con ben 6 scioperi nazionali a sostegno della vertenza – in data 30 settembre 2010 le parti sottoscrivono i primi 4 punti qualificanti del CCNL Mobilità (premessa, campo di applicazione, decorrenza e durata, relazioni industriali e diritti sindacali, mercato del lavoro) che in seguito si svilupperà per le restanti materie in area ferro e autoferro.

La riduzione di risorse pubbliche in particolare nel settore autoferro, unita ad un atteggiamento dilatorio di alcune parti datoriali ha impedito, sino ad oggi, che si passi alla discussione degli altri Capitoli del Contratto e degli aspetti normativi e di regolazione delle prestazioni.

Per la parte ferroviaria, il confronto è proseguito sino a pochi giorni fa e si è poi interrotto per volontà delle Aziende che aspettano proprio il provvedimento in discussione in Parlamento che, se approvato, lascerà mano libera alle Imprese di applicare i Contratti più disparati, da quello del Commercio a quello dell'Agricoltura (magari equiparando i Macchinisti ai conduttori di trattore...) sino ad accordi "ad personam" senza alcuna tutela sindacale.

Proprio per evitare questo dumping sociale, già presente in Italia come dimostra la tabella allegata (2) e che evidenzia una concorrenza tra Imprese unicamente basata sul minor costo e sulle maggiori prestazioni dei dipendenti, si è lavorato al tavolo contrattuale in questi 4 anni.

Oggi il Governo Monti sgretola, dalle fondamenta, quello che non è un vulnus alla concorrenza e che non limita l'apertura di un mercato che – lo ribadiamo – in Italia è più aperto che altrove.

A conferma di ciò si ricorda che:

- il traffico merci via ferro in Italia, nel periodo dal 2006 al 2010 (che ha visto la nascita di oltre 30 nuove Imprese), è passato da 68 a 42 milioni di treni/ km con un calo di produzione di circa il 40%. Se è pur vero che è aumentata la fetta di mercato occupata da Imprese Private, è altrettanto vero che la produzione complessiva è enormemente diminuita, a dimostrazione che i volumi di produzione sono più legati al ciclo economico che al libero mercato. Inoltre, pur in presenza di una pluralità di Imprese ferroviarie, non si è minimamente invertito lo squilibrio tra trasporto merci su ferro e su gomma. Nello stesso periodo in Germania, grazie ad una fase di crescita dell'economia del Paese, il trasporto merci ferroviario ha aumentato la produzione di oltre il 20%, nonostante l'incumbent DB Railion copra il 75% del mercato nazionale. Affermare, dunque, che il mercato aperto aumenta i posti di lavoro è confutato da ciò che oggi accade e cioè che a fronte di alcune centinaia di assunzioni nelle nuove Imprese, fanno da contraltare le migliaia di lavoratori di Trenitalia Cargo esodati anche attraverso l'utilizzo del fondo di accompagnamento che, va segnalato, è un ammortizzatore sociale – istituito con Legge 449/1997 - finanziato da Azienda FS e Lavoratori senza oneri per lo Stato;
- Il trasporto ferroviario regionale ha invece aumentato in questi anni la produzione pur in presenza di un sostanziale monopolio di Trenitalia che trasporta 44.404 milioni di passeggeri/Km. La produzione delle ferrovie secondarie (ex concesse) e delle Imprese Private non supera i 5.800 milioni di passeggeri/Km. La tanto decantata liberalizzazione tedesca vede DB Regio con una quota di mercato pari al 88% dei servizi di trasporto regionale/locale di competenza dei Lander. Buona parte delle IF titolari di licenza è rappresentata da operatori che circoscrivono la loro attività nell'ambito di vere e proprie nicchie di mercato (in prevalenza turistiche o esercenti attività su reti a scartamento ridotto).
- Per quanto riguarda il mercato AV è noto a tutti che anche in questo caso il primo operatore privato ad effettuare servizi AV in Europa sarà l'italiana NTV con capitale misto e quote azionarie straniere.

A differenza dell'Italia, in Germania, Francia, Austria e Svizzera il trasporto ferroviario regionale e il servizio universale sono incentivati e potenziati con introiti chilometrici ben più elevati dei nostri (da Stato:

9,23 €. in Italia – 11,30 in Germania – 14,90 in Francia. Da tariffe: 3,68 €. in Italia – 8,20 in Germania – 8 in Francia) che consentono alle imprese nazionali di competere non solo sul mercato interno, ma di “espatriare” e stringere patti /acquistare quote o intere Società ferroviarie estere. È il caso del 20% di quota azionaria NTV posseduta da SNCF o l’oltre 30% di azioni di RTC in mano ai tedeschi di DB che sono, inoltre, soci di maggioranza nelle Aziende SBB Cargo Italia, DB Schenker Italia, Captrain Italia, Linea Rail Cargo Austria.

Sostenere, quindi, l’ipotesi che una maggiore concorrenza possa offrire tariffe più attrattive per i pendolari del trasporto regionale si scontra con una realtà che vede in nessuna regione italiana gli introiti da tariffe superare il 40%, dei costi di produzione con la parte rimanente coperta dagli introiti dei contratti di servizio.

Un’altra affermazione, strumentalmente usata a sostegno di questa liberalizzazione che la scrivente ritiene sostanzialmente inutile ad abbattere i costi per il cittadino ed a migliorare la qualità del servizio offerto (vedasi i guasti causati al sistema ferroviario britannico da una privatizzazione sostanzialmente non dissimile da quella oggi proposta dall’Esecutivo Monti), parte dall’assunto che la Legge 148/2011 avrebbe costretto le Imprese Private ad applicare il Contratto FS.

Attualmente, la condizione contrattuale e salariale dei dipendenti del Gruppo FS è definita (come per qualunque altra Azienda) dalla sommatoria del CCNL e dall’Accordo aziendale di confluenza, che contiene oltre il 30% degli importi salariali e degli aspetti normativi che nessuno chiede vengano pedissequamente applicati nelle altre Imprese.

Chiediamo, invece, che il nascente CCNL della Mobilità (che il Decreto Monti vuole cancellare) fissi i paletti minimi e massimi della retribuzione, dell’orario di lavoro (nel solco del Dlgs 66/2003), dei livelli di relazioni industriali tra le parti con il fine di lasciare, poi, alle trattative aziendali gli altri capitoli del confronto, con particolare attenzione ai processi di incremento della produzione, di efficientamento delle Imprese e della produttività pro/capite.

Diversamente, approvando il comma 2 dell’art.37 del Decreto Liberalizzazioni si creeranno le condizioni per un dumping sociale e contrattuale dove imprenditori d’assalto detteranno le regole del lavoro a loro uso e consumo, arrivando addirittura a superare la deregulation di Marchionne che - quanto meno - ambisce a modificare, in maniera contrattata e decentrata, solo alcuni aspetti della contrattazione nazionale.

Cosa che, invece, fa il Governo Monti azzerando qualsiasi riferimento ad Accordi Nazionali e le avvisaglie di ciò arrivano già nelle trattative territoriali dove, nel caso di Trenord (la Società lombarda di Trasporto Regionale) l’A.D. Biesuz ha annunciato, in caso di conversione del Decreto in Legge, la disdetta di tutti i Contratti in vigore e la volontà di non dar corso al alcun processo di armonizzazione contrattuale che abbia agganci con gli accordi nazionali in essere.

In ultima, la scrivente esprime fortissime perplessità sulla deroga (art. 36 p .5) concessa alle Imprese rispetto al requisito di disponibilità del materiale rotabile, quale condizione per la partecipazione a gare per l’assegnazione dei servizi di trasporto. A nostro parere ciò consentirà anche ad Aziende totalmente digiune, imprenditorialmente ed industrialmente, di esperienza ferroviaria di acquisire il servizio puntando al massimo ribasso e cercando, poi, di acquistare treni low coast magari nei paesi dell’Est, già famosi per il supermercato ferroviario dell’usato. Per altro ciò diverrebbe un passaggio obbligato in quanto il periodo di

18 mesi previsto per l'approvvigionamento del materiale rotabile è assolutamente insufficiente a consentire alle imprese produttrici la fornitura di nuovi treni.

Crediamo, con quanto esplicitato più sopra, di aver contribuito a chiarire le ragioni del nostro completo dissenso rispetto all'impostazione data dal Governo sul processo di liberalizzazione del mercato ferroviario e di averVi edotto sulle ragioni dello sciopero nazionale della Categoria che abbiamo proclamato per il prossimo 27 gennaio.

Per quanto ci riguarda riteniamo che, invece di far pagare ai lavoratori le regole di una concorrenza sui binari lasciata al libero arbitrio delle Aziende, Governo e Parlamento dovrebbero definire norme che consentano di migliorare il materiale rotabile esistente, in particolare per il trasporto dei pendolari, cercando di recuperare un gap di 50 anni nel quale gli unici investimenti sui trasporti in Italia hanno portato alla costruzione di strade ed autostrade, oltre a garantire un sistematico sussidio pubblico alla più grande Impresa automobilistica del Paese.

Si dovrebbe, quindi, seriamente incentivare l'acquisto di nuovi treni e definire una forma di vera premialità per le Regioni che hanno investito in infrastrutture ferroviarie e che hanno un miglior rapporto costi/ricavi, evitando così che i finanziamenti da Stato cadano a pioggia o peggio premino le inefficienze punendo le Regioni e gli Enti Locali più virtuosi. Questo oggi avviene nel nostro Paese e continuerà ad avvenire se non si interverrà con provvedimenti strutturali che non vediamo nel Decreto oggi in discussione. In buona sostanza i ferrovieri chiedono sia loro riconosciuto il diritto ad avere un Contratto Collettivo Nazionale di riferimento applicato dalle Imprese ferroviarie, come avviene per tutti gli altri comparti lavorativi di questo Paese sin dagli anni 60 e dopo un decennio di lotte che hanno portato alla fine dei contratti "pirata".

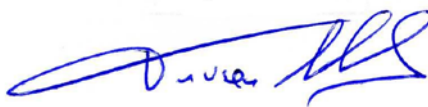
Per queste ragioni e con queste motivazioni i ferrovieri italiani Vi chiedono di non ripercorrere a ritroso, nel terzo millennio, questa strada che può essere solo foriera di disagi e di conflitti sociali, non di progresso e sviluppo.

Restiamo disponibili ad ogni approfondimento Vi dovesse risultare utile.

Distinti saluti.

*Allegati 2 (due) - art.36 Dlgs. 188/2003 integrato dall'art.8 Decreto Legge 138/2011
- tabella comparativa Aziende di trasporto ferroviario / Contratti applicati*

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



Art. 36.

Ulteriori obblighi delle imprese ferroviarie e delle associazioni internazionali di imprese ferroviarie

1. Le imprese ferroviarie e le associazioni internazionali di imprese ferroviarie che espletano sull'infrastruttura ferroviaria nazionale servizi di trasporto di merci o di persone osservano, oltre ai requisiti stabiliti dal presente decreto, anche la legislazione nazionale, regionale, 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:

a) requisiti tecnici ed operativi specifici per i servizi ferroviari;

b) requisiti di sicurezza applicabili al personale, al materiale rotabile e all'organizzazione interna delle imprese ferroviarie;

b-bis)condizioni di lavoro del personale;

c) salute, sicurezza, condizioni sociali e diritti dei lavoratori e degli utenti;

d) requisiti applicabili a tutte le imprese nel pertinente settore ferroviario destinate a offrire vantaggi o protezione agli utenti.

2. E' fatto obbligo alle imprese ferroviarie ed alle associazioni internazionali di imprese ferroviarie di rispettare gli accordi applicabili ai trasporti ferroviari internazionali, nonche' le pertinenti disposizioni fiscali e doganali.

Allegato 2

Imprese Ferroviarie	Segmento di Trasporto	Contratto	
Arenawais	Passeggeri		Aziendale
ATM Milano	Passeggeri/Merci	Nazionale	Aziendale
CAPTRAIN	Merci		Aziendale
Compagnia Ferroviaria Italiana SpA	Merci		Aziendale
Crossrail	Merci		Aziendale
Ferrotramviaria	Merci	Nazionale	
Ferrovia Centrale Umbra	Passeggeri	Nazionale	
Ferrovie del Gargano	Passeggeri	Nazionale	
Ferrovie della Calabria	Passeggeri/Merci	Nazionale	
Ferrovie dello Stato	Passeggeri/Merci	Nazionale	
Ferrovie Emila Romagna	Passeggeri/Merci	Nazionale	
Ferrovie Sud Est	Passeggeri/Merci	Nazionale	
Ferrovie Udine Cividale	Merci	Nazionale	
Fuori Muro	Merci		Aziendale
GTS Rail Srl	Merci		Aziendale
GTT	Passeggeri	Nazionale	
Hupac SpA	Merci		Aziendale
InRail	Merci		Aziendale
InterJet	Passeggeri Merci		Aziendale
Interporto Servizio Cargo	Merci		Aziendale
Linea SRL	Merci		Aziendale
Metro Campania Nord Est Srl	Passeggeri	Nazionale	
Metro Roma	Passeggeri	Nazionale	Aziendale
Nord Cargo	Merci	Nazionale	
Nuovo Trasporto Viaggiatori	Passeggeri		Aziendale
Oceano Gate Italia SpA	Merci		Aziendale
Rail Italia	Merci		Aziendale
Rail One	Merci		Aziendale
Rail Traction Company	Merci		Aziendale
Sad Trasporto Locale	Passeggeri	Nazionale	
Sangritana	Passeggeri/Merci	Nazionale	
SBB Cargo Italia	Merci	Nazionale	Aziendale
Serfer Servizi	Passeggeri/Merci	Nazionale	
SepSA	Passeggeri/Merci	Nazionale	
Sistemi Territoriali Spa	Passeggeri/Merci	Nazionale	
Società Viaggiatori Italia	Passeggeri		Aziendale
Trasporto Ferroviario Toscano	Passeggeri / Merci	Nazionale	Aziendale
Trenitalia	Passeggeri / Merci	Nazionale	Ferrovie Stato
Trenord Srl	Passeggeri	Nazionali	Aziendali
Tx Logistic	Merci		Aziendale

Legenda: - n° 18 Imprese Ferroviarie con accordi aziendali non collegati a Contratti Collettivi Nazionali pari al 45%