



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.orsafferrovie.it

E-mail: sg.orsafferrovie@sindacatoorsa.it

RELAZIONE CONSIGLIO GENERALE OR.S.A. FERROVIE DEL 27 FEBBRAIO 2014

Gentili Consiglieri, Segretari e ospiti, a tutti voi porgo i saluti anche a nome del Comitato di Reggenza dell'Or.S.A. Ferrovie.

Siamo all'inizio di una nuova fase del nostro Sindacato e in maniera costante stiamo riprendendo il percorso che negli anni ci ha caratterizzato come Sindacato alternativo.

Siamo convinti che il peggio sia finalmente alle spalle. Ne abbiamo fatte e viste tante negli ultimi anni, dimostrando in alcuni casi di non essere all'altezza dei nostri incarichi.

Non ci sono vincitori per quelle che abbiamo nominato "questioni interne". Diversi colleghi e attivisti hanno lasciato l'Organizzazione e di questo dobbiamo essere tutti dispiaciuti, perché il danno è stato fatto all'OR.S.A. e ai lavoratori per ciò che questo grande sindacato rappresenta.

Nessun alibi rispetto a quello che potevamo e non abbiamo fatto, ora però lavoriamo per riprenderci il nostro ruolo e mantenere gli impegni assunti.

Man mano che i rapporti si riallacciano, lasciando da parte inutili personalismi e difese di quartiere, torna quindi di moda il FARE SINDACATO.

Ed è in questa favorevole condizione che torniamo con più forza del passato su temi importanti: contrattuali; occupazionali; previdenziali e sociali.

All'atto della firma dei CCNL delle Attività Ferroviarie e Aziendale del Gruppo FS ci ponemmo l'obbiettivo di salvaguardarne i contenuti, ma nella realtà, anche per tutti



i motivi che ben conoscete, non siamo riusciti a concretizzare una valida opposizione all'arroganza aziendale.

Più o meno in tutte le realtà lavorative del Gruppo FS esistono interpretazioni contrattuali aziendali peggiorative delle norme condivise: calcolo della condotta; interpretazioni sull'erogazione dei ticket; fruizione del riposo giornaliero settimanale; mancati compensi per il servizio di reperibilità; sesto e settimo giorno lavorato; compenso per turni rotativi in seconda e in terza della manutenzione rotabile, uniti hai grandi temi come la libertà sindacale delle R.S.U., sono tra le vertenze contrattuali rilanciate e per le quali stiamo mettendo in piedi diverse iniziative sindacali.

La tendenza aziendale è quella di interpretare in maniera peggiorativa norme contrattuali che agiscono sulla parte economica variabile, in maniera surrettizia provano a risparmiare sulle buste paga e sui diritti dei lavoratori.

Un'azienda inaffidabile, che viene meno anche allo spirito costitutivo di quelle norme.

Stesso discorso per altri impegni assunti come la tutela del personale inidoneo del Gruppo F.S. e il soccorso al personale che opera sui treni.

Tra un rinvio e l'altro le trattative procedono in maniera sterile, senza una proposta che possa dare indicazioni costruttive; in questo senso le società non possono scaricare sui lavoratori l'intero costo della tutela, perché in molti casi è proprio l'usura lavorativa la causa dell'handicap. Siamo pronti a discutere una contribuzione distribuita tra aziende e lavoratori, purché vi sia la volontà di arrivare a soluzione. Ci aspettiamo soluzioni nei prossimi giorni, diversamente sarà l'Or.S.A. a presentare una propria proposta.



Ci fu garantito che la patente A4 avrebbe posto rimedio al problema; dotare il personale in servizio ai treni di un'abilitazione capace di portare il convoglio in una situazione favorevole per il soccorso medico, fu anche stabilito l'avvio di una commissione mista che avrebbe dovuto occuparsi degli aspetti attuativi del soccorso al personale.

Nulla è stato fatto, nonostante le nostre continue richieste.

Nel frattempo, anche attraverso il lavoro degli R.L.S., le ASL hanno appurato che il problema è concreto e che le Imprese di Trasporto non sono in grado di garantire il soccorso al personale in tempi certi.

A noi non interessa che tipo di abilitazione occorra per garantire il soccorso o se sia compito del Gestore dell'infrastruttura; né l'Agenzia Nazionale per la sicurezza delle ferrovie né tantomeno la neo nata Authority possono restare ferme a guardare senza intervenire: il ferroviere è anch'esso un cittadino da tutelare e a cui garantire la certezza di un pronto soccorso in tempi immediati.

Capitolo a parte merita il sistema I.V.U.

Fa piacere osservare che tutte le parti che ne hanno sponsorizzato la messa in funzione oggi tengono un atteggiamento ipercritico nei confronti del sistema, ormai è ufficiale: di IVU si è perso il padre, tutti contro, però quell'aggeggio è ancora in funzione e continua a produrre danni alla vita dei lavoratori. Ora ci aspettiamo che tutto il fronte sindacale sia deciso nella richiesta di **SPEGNERE IL SISTEMA**.

Prosegue anche la riorganizzazione del personale di Esercizio di R.F.I. e anche in questo caso la Società si concentra prettamente sulla riduzione del costo del lavoro. Sia nel movimento che in infrastruttura, R.F.I. è intenzionata a ridurre il numero dei Quadri: le trattative sono ancora in corso ma questa Organizzazione sindacale non è disponibile a trattare i Quadri di esercizio come agnelli sacrificali, la tecnologia è un



supporto indiscutibile, ma dove esiste, dove è un grado di compensare il lavoro dell'esperto.

Siamo in attesa di conoscere il nuovo piano industriale del Gruppo F.S.

Le anticipazioni giornalistiche riportano di un'azienda dai numeri positivi, di grandi investimenti, ma noi sappiamo anche che i sacrifici verranno chiesti ai ferrovieri, senza passare per l'opinione pubblica.

I problemi economici del servizio merci di Trenitalia sono intatti, da una riorganizzazione all'altra le passività di bilancio sono inalterate e siamo certi che il nuovo piano industriale non mancherà di riproporre la questione della sopravvivenza del servizio.

Ferrovieri e sindacato hanno fatto ciò che era nelle loro possibilità.

Deroghe come le flessibilità inserite nell'ultimo CCNL e già prima con l'accordo del 17 novembre 2010 non firmato da OR.S.A., nonché la riduzione degli organici del settore, sono fatti concreti in soccorso alla Cargo.

Riservare il servizio a poche aree del Paese, unitamente alla tendenza consolidata di concentrare le risorse nelle aree toccate dalle linee AV/AC, significherebbe scrivere la parola fine del treno inteso come servizio pubblico di trasporto.

Quindi è ormai chiaro che lo Stato deve decidere: mantenere il servizio fruibile indistintamente per tutti i cittadini e le Aziende o anche in questo caso tacere e lasciare fare al mercato.

Per quanto ci riguarda basta con interventi sul costo del lavoro anche perché sono anche inutili visti i risultati.

In un rinnovato quadro normativo ed economico, la ricerca di garanzie e tutele per il personale sono elementi che si pongono in opposizione alla situazione economica



caratterizzata da una riduzione di risorse pubbliche ed il conseguente obiettivo imprenditoriale di ottenere una maggiore produttività.

Per questo motivo, la riduzione delle risorse pubbliche è una condizione con cui dovremo fare i conti.

In questo quadro dobbiamo rivedere le nostre strategie in quanto le certezze di ieri rischiano di trasformarsi nei dubbi di domani, in particolare nel corso di questi anni abbiamo cercato di introdurre nelle Leggi Regionali clausole di tutela degli aspetti normativi ed economici dei lavoratori, rivendicando l'applicazione del contratto collettivo nazionale di riferimento.

Oggi l'accordo interconfederale del 28 giugno 2011 che permette di derogare dai Contratti Collettivi Nazionali complica la nostra attività annullando, nei fatti, qualsiasi previsione legislativa.

In questo senso è significativo quanto avvenuto in Lombardia dove nonostante la legge regionale prevede la garanzia dei livelli economici e normativi indicati dalla contrattazione nazionale e aziendale, tutti noi siamo a conoscenza della vertenza e dei contenuti del contratto Trenord.

Fatta questa premessa occorre evidenziare che, nel corso di questi anni, le regioni hanno in parte rivisto gli indirizzi per mettere a gara il servizio, infatti da un'idea di gare per piccoli lotti si è giunti, dopo l'esperienza delle società regionali, ad un pensiero di lotti unici.

La scelta di abbandonare l'idea di società regionale trova conferma nella recente gara in Emilia, dove anziché costituire sinergie con la società regionale (TPER), Trenitalia ha partecipato singolarmente lasciando la possibilità di accordi o sinergie solo dopo il possibile affidamento.



In questo contesto è plausibile immaginare che le regioni adotteranno diversi sistemi per l'affidamento del servizio, ovvero che il modello delle gare o degli affidamenti in house o delle società regionali sarà adottato tenendo in considerazione le singole disponibilità economiche.

Appare altrettanto evidente che il decentramento del Trasporto Pubblico rischia di smantellare una parte del servizio sociale, infatti la disgregazione del servizio interregionale impone per la mobilità di medie percorrenze l'utilizzo del servizio commerciale di Trenitalia, ovviamente con maggiori spese del cittadino.

Per questi motivi la nostra azione sindacale si dovrà concentrare nella contrattazione di secondo livello ove dovranno essere previste per i lavoratori quelle garanzie che non rientrano nell'ambito delle tutele di Legge.

Inoltre, in considerazione dell'ambito di esercizio tracciato dal contratto di servizio, sarà necessario verificare le ricadute che si determineranno con i nuovi affidamenti.

In particolare, essendo attualmente Trenitalia l'unico gestore che garantisce il servizio di trasporto attraverso servizi di service delle varie regioni, tale condizione assicura agli impianti limitrofi determinati livelli di produttività e all'impresa ferroviaria economie di scala.

Una diversa condizione rischia di determinare mobilità territoriale del personale ed eccedenze, ovvero per le singole imprese una lievitazione dei costi che ovviamente dovranno essere recuperati in altri ambiti.

Il settore della manutenzione rotabile in presenza di una separazione del servizio è certamente quello maggiormente a rischio, più chiaramente, vengono garantite le attività manutentive correttive all'interno della regione, mentre per l'affidamento di quelle programmate il gestore del servizio è libero di scegliere anche al di fuori del territorio regionale.



Attualmente la struttura tecnica di Trenitalia svolge l'attività di manutenzione programmata per il materiale rotabile della Direzione Regionale, questo in presenza di gare rischia di non essere più garantito. Anche in questo caso richiamiamo l'esperienza di Trenord che ha tolto produzione all'IMC di Voghera.

Il lavoro dei nostri attivisti per la raccolta firme a favore di una rivisitazione dei limiti pensionistici dei ferrovieri imposti dalla legge Fornero, non trova ancora ragione.

A fine anno scorso la proposta di legge formulata al Governo da Or.S.A. è stata bloccata per mancanza di copertura economica, optando per un impegno futuro di revisione del limite pensionistico.

Le forze sindacali impegnate nella vertenza, sembra inseguano obiettivi diversi o nella peggiore delle ipotesi hanno smesso di provarci.

Pensiamo sia folle lasciare i ferrovieri in attività lavorativa fino a 67 anni, anche per le economie aziendali che risentiranno di una popolazione di lavoratori logori e in molti casi inadatti alle proprie mansioni.

L'Or.S.A. il 14 marzo ha programmato una prima azione di sciopero, un'azione forte e di rilancio della vertenza.

Auspichiamo che tutte le realtà interessate si rendano disponibili e appoggino la protesta.

Invitiamo quindi tutti i ferrovieri a lottare per il nostro futuro.

Ancora più delle aggressioni subite dai colleghi capireno, è intollerabile l'insensibilità palesata da Trenitalia e le istituzioni.

Frequentemente ormai, donne e uomini in servizio ai treni vengono aggrediti da veri delinquenti, che approfittano del senso del dovere di questi lavoratori e della loro sostanziale solitudine lavorativa.



Da parte aziendale invece non abbiamo notizia di misure mitigative del fenomeno, anzi, in alcuni casi si chiede al lavoratore di giustificare l'accaduto.

Non ci è piaciuto neanche l'atteggiamento tenuto dalla Commissione di Garanzia che in Veneto ha obiettato un difetto di tempistica del nostro sciopero, dichiarato per porre all'attenzione pubblica questa disgustosa problematica.

Non c'è mancanza di immediatezza se un fattore mette giornalmente a rischio la salute dei lavoratori. Riteniamo Trenitalia direttamente coinvolta nel fenomeno, finché non dimostrerà di volere seriamente tutelare i propri lavoratori.

Il personale di Bordo ogni giorno garantisce sicurezza ai cittadini ed è il biglietto da visita dell'azienda. A questi lavoratori è dovuta solidarietà e protezione.

L'accordo "Testo Unico sulla Rappresentanza" siglato da Confindustria e le Organizzazioni sindacali CGIL, CISL e UIL, pone alla nostra Organizzazione diverse riflessioni rispetto al sistema di relazioni sindacali che si va profilando.

Evidentemente l'intesa anticipa e condiziona una legge sulla rappresentanza che probabilmente avrebbe garantito maggiori tutele per i lavoratori.

In questo senso l'intesa rappresenta l'applicazione dell'accordo interconfederale del 31 maggio 2013, includendo quello del 28 giugno 2011, senza tenere in considerazione la sentenza della Consulta del 04 luglio 2013.

Quest'ultima, giudicando anticostituzionale l'art. 19 della Legge 300/70 raffigura una concreta traccia per il legislatore ove i diritti sindacali vengono riconosciuti sulla base di un criterio di rappresentanza, senza subordinarli a ulteriori vincoli ristrettivi, soprattutto del diritto d'opinione del lavoratore.

Si concretizza uno strumento di "pesatura" della rappresentanza sindacale -da noi sempre auspicato- che determinerà la condizione per poter intraprendere relazioni industriali, evitando discrezionalità nella scelta degli interlocutori sindacali: oggi è



necessario raggiungere il 5% della rappresentanza per ottenere i diritti sindacali e partecipare al confronto contrattuale, a differenza del passato, quando era “sufficiente” sottoscrivere i contratti per ottenere i diritti sindacali.

L'accordo riforma il tradizione sistema delle relazioni sindacali, sia nei rapporti con la controparte che con i lavoratori, accettando la logica della maggioranza del 50% + 1, depotenziando eventuali iniziative sindacali alternative alla maggioranza costituita.

Questo aspetto è fondamentale perché l'adesione all'accordo comporta anche l'accettazione di una nuova regolamentazione del diritto di sciopero: vieta infatti di indire astensioni dal lavoro contro accordi contrattuali di 1° e 2° livello sottoscritti dalle Organizzazioni sindacali che complessivamente rappresentano il 50% + 1 dei lavoratori.

L'accordo prevede anche che i contratti aziendali siano votati e quindi garantiti dalle R.S.U., evitando di sottoporre l'intesa al consenso dei lavoratori attraverso Referendum.

Di fatto si rovescia il ruolo della R.S.U. che, anziché operare per conto dei lavoratori che lo hanno eletto, viene utilizzato come certificatore di mediazioni altrui e come supplente dei suoi elettori.

Viene tolta quindi la facoltà ai lavoratori di esprimersi (referendum) in merito al gradimento di accordi contrattuali aziendali, qualora sottoscritti dalle Organizzazioni Sindacali che complessivamente rappresentano la maggioranza del 50% + 1 dei lavoratori e avallati dalle R.S.U.

La nostra Organizzazione ha combattuto e tutt'ora si batte per la protezione del diritto di sciopero, diritto pubblico di opinione, strumento democratico di dissenso per lavoratori e cittadini.



Alla stessa maniera difendiamo il ruolo delle R.S.U. e la democrazia sindacale che non può prescindere dal coinvolgimento dei lavoratori.

Per questi motivi esprimiamo un giudizio negativo dell'accordo "Testo Unico sulla Rappresentanza" e chiediamo alle Istituzioni una legge sulla rappresentanza sindacale che superi l'accordo del 10 gennaio 2014, prima che si inneschi il sistema predisposto con l'accordo.

CONCLUSIONI

Cari amici, viviamo tempi difficili, questo Paese sembra non poter mai risolvere le proprie debolezze. Il persistere dei problemi economici e la crisi d'identità delle Istituzioni scoraggiano chiunque, eppure, proprio noi dell'Or.S.A. ferrovie stiamo dimostrando che in nome di un ideale si può migliorare.

Abbiamo rimesso al centro dei nostri pensieri IL SINDACATO, quello vero, quello che serve ai lavoratori.

I progetti non ci mancano e neanche le rivendicazioni, lo sciopero del 14 marzo sarà il primo passo di un nuovo corso.

L'Or.S.A. rinasce a primavera e non può che andare così.

Buon lavoro a tutti