



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, 25 Giugno 2015

Benvenuti al Consiglio Generale.

Lavoriamo affinché l'orribile aggressione ai nostri colleghi Carlo e Riccardo sia promotrice della soluzione al problema delle aggressioni al personale ferroviario. Il clamore mediatico delle ore successive al fatto lasciava presagire una presa di posizione collettiva, anziché la solita sterile passerella di attestati di solidarietà.

Non è un caso che noi il 27 maggio –due settimane prima dei fatti di Villapizzone- abbiamo attivato le procedure di raffreddamento. Un'iniziativa molto criticata dall'azienda e dalle altre Organizzazioni Sindacali, quest'ultime che, in maniera coerente, non hanno neppure voluto aderire allo sciopero del 16 giugno 2015.

Nelle ore antecedenti allo sciopero ci siamo incontrati con il Gruppo fsi per valutare le iniziative aziendali per la tutela dei lavoratori, ma all'ipotesi di rinunciare al servizio - sopprimendo i treni considerati a rischio- abbiamo detto immediatamente no. Abbiamo respinto da subito l'anzidetta ipotesi, chiedendo invece la riqualificazione della parte pubblica del servizio ferroviario.

La cronaca ferroviaria parla di furti, scippi, accampamenti provvisori, vandalismo ed atti di violenza compiuti a scapito dei lavoratori e dei viaggiatori.

E' opinione diffusa che su certi servizi ferroviari la sorveglianza e il controllo del biglietto non siano una certezza. Circostanza che di per se comporta un abbassamento del livello di legalità.

La soluzione al problema va ben oltre la teatralità di un accordo che minaccia la soppressione di 15 treni.

Va potenziata la sorveglianza sui convogli e nelle stazioni con interventi strutturali e non a spot. Occorre una vigilanza qualificata, auspicabilmente di pubblica sicurezza, altrimenti si



dovrà dotare le Imprese ferroviarie di una vigilanza interna - addetta alla sicurezza dei lavoratori e dei passeggeri.

In questo senso siamo al fianco delle Imprese ferroviarie nella richiesta della tutela rivolta alle Istituzioni, purché non sia una richiesta del momento. Gli interventi devono assumere carattere strutturale - affinché su tutti i treni sia garantita la sicurezza e la legalità.

Per quanto attiene la possibilità del lavoratore di auto tutelarsi, rinunciando al controllo del biglietto in caso di percezione di rischio, la riteniamo una soluzione di buon senso, purché non sia giudicata di volta in volta. In questo senso auspichiamo che non ci saranno tentativi di sanzionare i lavoratori per mancata controlleraia, come purtroppo è successo in passato.

Pesa la permanente crisi economica del Paese e i tagli alla spesa pubblica non hanno risparmiato il trasporto ferroviario.

Fanno la loro parte anche gli orientamenti comunitari che hanno ridisegnato la geografia della rete ferroviaria europea e dei servizi indispensabili. In questo quadro socio/politico profondamente rinnovato, intervengono le decisioni governative che -cogliendo anche l'opportunità di ridurre la spesa- hanno adottato una politica di liberalizzazione dei servizi. Interventi che sicuramente producono un notevole risparmio per le casse dello Stato, pur in assenza di un tangibile riscontro rispetto all'invocata concorrenza a favore dei cittadini.

La vicenda del servizio Cargo di Trenitalia è l'esempio più attuale.

La scomparsa del contratto di servizio in esclusiva, produrrà una perdita di esercizio della divisione cargo di Trenitalia - stimata in 107 milioni di Euro. Considerato che, il conferimento da parte dello Stato era pari a circa 130 milioni di Euro, si può affermare che la Divisione Cargo -che ad oggi annovera circa 4000 lavoratori- ha sviluppato un volume d'affari marginale rispetto al sostentamento pubblico.

Non ci sfuggono le concause che hanno ridotto ai minimi termini un servizio che, secondo gli orientamenti internazionali, dovrà essere il modello di trasporto merci del futuro. Non facciamo fatica ad includere tra i fattori negativi le scelte operate da Azienda e Sindacato,

che pur riorganizzando più volte il settore - non ultimo nel 2010 - non hanno prodotto svolte positive né verso una maggior produttività, né a favore di una riduzione dei costi. Così come è mancato un piano di sviluppo che avrebbe dovuto essere accompagnato da un ricambio dei mezzi.

Pur conoscendo i limiti strutturali della Divisione, gli interventi hanno riguardato essenzialmente i lavoratori della produzione. Correttivi che a distanza di 5 anni dimostrano la loro insufficienza, come ad esempio il modello di composizione del personale addetto ai treni, che non ha portato benefici tangibili alla produttività aziendale.

D'altra parte invece sono nate Imprese di Trasporto private che pur nella sofferenza generale dovuta alla contrazione del traffico merci, si sono dotate di mezzi e strategie di marketing come la finalizzazione del servizio attraverso l'interscambio di merce da ferro a gomma, che rispondono in maniera efficace alle esigenze del cliente.

I dati dicono che tra le aziende private e la cargo di Trenitalia c'è un delta nei costi di produzione pari a circa 7 euro treno chilometro. Differenza che si ripercuote sulla competitività dell'offerta commerciale.

Dopo la sventata dismissione del servizio, è in discussione con il gruppo FSI la ristrutturazione del settore.

Il progetto prevede la ricomposizione delle varie aziende del Gruppo FS in un unico polo produttivo. Pertanto la Divisione cargo verrebbe ricompresa nel Polo, all'interno del Gruppo FSI.

Secondo le informazioni societarie, il personale della Cargo di Trenitalia verrebbe trasferito all'interno di una New CO, senza perdere gli attuali requisiti contrattuali. Pertanto non verrebbe inficiata la posizione giuridica dei lavoratori.

Sono previsti investimenti sul parco rotabile per i prossimi cinque anni, pari 580 milioni di euro.

Il tavolo delle trattative non si è ancora avviato, finita la fase di esposizione del progetto, anche OR.S.A. sarà chiamata ad esprimersi.

Di buono c'è che finalmente il Gruppo fs ha capito che il problema della cargo non risiede nelle condizioni di lavoro, ma nella scarsa competitività del settore.

Tuttavia siamo coscienti della paura dei lavoratori che temono l'uscita da Trenitalia. Nell'informativa il gruppo fs ha garantito che l'eventuale accordo tutelerà i lavoratori, lasciando inalterato il rapporto di lavoro.

A nostro avviso, qualora si optasse per l'uscita della cargo da Trenitalia, occorrerebbe la garanzia del mantenimento -in ogni caso- del rapporto di lavoro con il Gruppo FSI nonché dell'applicazione del contratto collettivo di Gruppo. Ciò favorirebbe notevolmente il processo di riorganizzazione del settore, soprattutto sotto il punto di vista del gradimento dei lavoratori.

Questo Esecutivo ritiene fondamentale che l'OR.S.A. sia presente al tavolo delle trattative. La situazione della cargo è talmente compromessa ed è tanta la voglia di disfarsi di un servizio non più sovvenzionato in esclusiva, che l'ipotesi di concentrarsi sulla protesta potrà nell'immediato la riscossione di qualche apprezzamento, ma certamente porterebbe fuori dai giochi l'organizzazione.

Ad ogni modo, la parte dirigente del sindacato è chiamata ad esprimersi sulle varie ipotesi di azione, ed in tal senso auspichiamo il coinvolgimento di tutte le componenti centrali e territoriali. Assunzioni di responsabilità che andranno sostenute in ogni contesto.

Del processo di privatizzazione del Gruppo FSI non se ne sa più nulla da diversi mesi. Sappiamo che il Ministero delle Finanze sta lavorando alla valutazione degli assets e che la quota messa a mercato sarà del 40 % della Holding.

Il Gruppo ha precisato che l'operazione è indipendente dalle volontà aziendali. L'azionista, il Ministero delle Infrastrutture, prevede una capitalizzazione per l'erario pari a quattro miliardi di euro.

Sappiamo poco altro, se non che le infrastrutture ferroviarie non verranno quotate e che Grandi Stazioni verrà divisa in tre Società, di cui due cedute.

OR.S.A. in sede di informativa ha già espresso parere negativo alla privatizzazione dell'azienda. E' fondato il pericolo che la quotazione comporterà il definito arretramento del servizio e che soldi pubblici contribuiranno all'interesse del privato. Oltretutto, le scarse risultanze economiche, non giustificano l'interesse per l'operazione.

Abbiamo comunicato ai Partiti e a componenti della commissione trasporti le nostre perplessità, ma tutto tace. Anche dall'azienda non abbiamo più avuto ulteriori informazioni.

Saremo pronti ad ogni iniziativa per proteggere il servizio ferroviario, con la speranza di una presa di posizione collettiva di tutte le parti in causa.

Rispetto ai bandi di gara per l'affido del servizio di trasporto regionale, dopo il ritiro del Decreto inserito nella legge "concorrenza", resta in discussione il disegno di legge "Nencini".

Anche l'ART è intervenuta sulla materia mettendo in discussione le proprie linee guida rispetto all'organizzazione del trasporto regionale.

I tratti comuni delle proposte sono: le scarse tutele delle condizioni lavorative dei dipendenti soggetti al cambio di appalto; la libertà delle regioni di spaccettare i bandi di gara in più lotti, senza un criterio di formazione commerciale del lotto; la possibilità per le Imprese di aumentare il costo del biglietto -anche anno per anno- allo scopo di ridurre l'intervento del pubblico.

Ai lavoratori verrebbe garantito il passaggio da un'azienda all'altra ma non l'applicazione del contratto aziendale di provenienza. Così come non è garantita la continuità del rapporto di lavoro. Condizione questa che comprometterebbe la condizione giuridica del lavoratore, in quanto si verrebbe ricompresi nel job act.

Per i lavoratori degli appalti ferroviari inoltre non è prevista alcuna tutela nel cambio di affido, se non quella del CCNL A.F. - qualora applicato dall'azienda subentrante.

Preoccupa la situazione del trasporto regionale. L'esigenza delle Istituzioni è quella di ridurre i costi e non c'è alcuna risposta in termini di sostenibilità del servizio e delle condizioni lavorative.

Stupisce ancora di più che l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, già autrice dello sconto sui pedaggi a favore delle Imprese, non abbia considerato il pericolo dello squilibrio dell'offerta, in caso di lottizzazione delle gare.

Siamo contrari ad ogni ipotesi di spezzatino ferroviario, ma sarebbe una beffa ancora maggiore se la liberalizzazione riguardasse solo le aree appetibili, lasciando a carico del pubblico quelle a scarso interesse imprenditoriale.

Sono anni che avvisiamo la politica e le Istituzioni dei pericoli connessi alle gare per lotti. Pochi mesi fa abbiamo scritto al Parlamento e manifestato, eppure nessuno ancora prende posizione. Per quanto ci riguarda continueremo ad informare l'opinione pubblica rispetto al pericolo di creare nuovi casi simili all'Alitalia, dove il privato ha acquisito la parte commerciale e lo Stato ha pagato i debiti.

Questo Governo ha messo a segno un altro colpo contro i lavoratori. Il job act è stato integrato delle norme che abilitano le aziende al controllo a distanza dei lavoratori nonché al demansionamento professionale.

Oramai siamo alle comiche. Controlli con telecamere, delle chiamate telefoniche, sui pc, addirittura la localizzazione del lavoratore con il GPS.

Facciamo fatica a commentare l'operato di questo Governo, presumibilmente messo in piedi con i voti dei lavoratori, oggi violentati anche nella dignità.

Dei posti di lavoro post job act non se ne ha la reale percezione, salvo i numeri sparati qua e là dalle statistiche commissionate. Gli amici degli appalti possono spiegarci come si creano nuovi posti di lavoro. Loro, licenziati e riassunti con il cambio di appalto, contribuiscono efficacemente alla costruzione delle statistiche.

Non chiediamo più nulla a questo Governo, è ora di riunirci come cittadini e lavoratori per cercare di ricomporre un tessuto sociale rispettoso della dignità della gente comune.

A breve si concluderà la trattativa per il rinnovo delle RSU e RLS del Gruppo FSI.

Un impegno fondamentale per questo sindacato, dopo undici anni è giunto il momento di misurarci in una competizione elettorale diretta.

Le difficoltà non mancheranno, prima di tutte la lontananza dei lavoratori dalle vicende sindacali.

Storicamente il ruolo di OR.S.A. è sempre stato quello di essere l'alternativa al movimento sindacale di sistema. Oggi l'OR.S.A. è anche di più. La nostra inclinazione al modello di sindacalismo professionale ci ha consentito di sviluppare una competenza che nessuno può vantare.

Nonostante gli sforzi altrui, compresi i castighi dei tavoli separati, oggi l'OR.S.A. è l'unico sindacato in grado di far dialogare i lavoratori con l'Azienda. Riusciamo a sviluppare proposte nei luoghi di lavoro e sostenerli in fase di trattativa.

Le prossime elezioni sono la nostra opportunità di dare ai ferrovieri una vera rappresentanza sindacale, competente e rispettosa del mandato dei lavoratori.

Tuttavia è probabile che non firmeremo l'accordo di rinnovo, poiché le altre organizzazioni Sindacali intendono sviluppare un'articolazione dei collegi elettorali a nostro avviso disomogenea e non rispondente alle varie realtà lavorative aziendali.

In Trenitalia, diversamente da tutte le altre imprese del gruppo, verranno accorpate professionalità profondamente diverse tra loro. E' palese il tentativo delle altre O.S. di annacquare il voto in settori professionali ben individuati.

I collegi del mobile verranno scientificamente accorpati tra loro e le vittime sacrificali sembrano essere i manovratori e i tpt della Cargo: quest'ultimi verranno aggregati nei collegi del mobile, nonostante l'esiguità dei numeri. Stessa sorte per addetti ai turni, amministrativi e altre realtà che presentano numeri minori.

Abbiamo presentato una proposta di ripartizione dei seggi, scartata dalle altre O.S., che avrebbe dato l'opportunità a tutti i ferrovieri di riconoscersi nella propria rsu; ciò anche in considerazione della funzione ancora più radicale dell'RLS.

Questi sono i motivi per cui diremo di no. Di conseguenza ognuna delle componenti sindacali dovrà spiegare ai lavoratori le proprie ragioni e quest'ultimi avranno la possibilità di farsi la propria idea in merito.

Amici, prosegue il nostro percorso di rilancio dell'organizzazione. La maturità acquisita con tanta fatica, oggi è un formidabile elemento di qualità che ci aiuta nella comprensione altrui e la collegialità decisionale ci permette di assumere decisioni importanti.

L'adesione al testo unico; l'espansione di OR.S.A. in molte imprese ferroviarie private, il coraggio di fare proposte ai tavoli di trattativa; sono tutte situazioni che in passato hanno provocato insanabili spaccature interne.

Avere libertà di azione ci dà anche la possibilità di valutare con serenità la soluzione migliore per i lavoratori.

La visibilità di cui oggi godiamo non è arrivata per caso, è frutto del lavoro di gruppo e di scelte coraggiose.

Oggi OR.S.A. ha credibilità sia quando contratta sia quando protesta e questo è un valore aggiunto che va tutelato per il bene nostro e dei ferrovieri.

Grazie e buon lavoro.