



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

Comunicato di OR.S.A. Ferrovie del 20 giugno 2016

Da giorni sugli organi di stampa sta trovando spazio la notizia della soppressione di molti treni o la riduzione dei posti offerti (chiusure di carrozze), soprattutto al servizio universale (Inter-City).

La stampa e alcune associazioni dei consumatori riportano che questa situazione derivi dal fatto che il personale ferroviario svolga **“solo l’orario contrattualmente previsto”**, tacciando -in alcuni casi- il personale mobile di Trenitalia (Capitreno e Macchinisti) come lavoratori che non vogliono fare lo straordinario.

Tale facoltà del singolo lavoratore viene definita da alcuni come uno sciopero bianco, mentre in altri casi si suggerisce addirittura il licenziamento per coloro che inviano un certificato medico di malattia. In buona sostanza si dà la caccia alle streghe, anziché riconoscere che il lavoratore scelga di dedicare il proprio tempo libero alla vita privata e soprattutto che in Trenitalia, come nel resto del Gruppo FSI, sussiste una evidente carenza di personale.

Sfuggono dunque i reali problemi che sono alla base di questo disservizio, che si sta espandendo in tutta Italia e che a nostro avviso perdurerà finché non si darà atto ad un piano concreto di assunzioni di nuovi lavoratori.

Il risultato netto del Gruppo FSI è in attivo da alcuni anni: 379 milioni di euro nel 2012, 459 milioni di euro nel 2013, 292 milioni di euro nel 2104 e per concludere 448 milioni di euro lo scorso anno.

I risultati ottenuti -al netto degli avanzamenti tecnologici e della guadagnata competitività dei servizi offerti- sono dovuti da un aumento della produttività individuale dei ferrovieri attraverso l’incremento dell’orario di lavoro dei dipendenti, maggiori flessibilità lavorative e la diminuzione complessiva della forza lavoro. Basti pensare che ad invarianza dei chilometri di linea ferroviaria gestiti e del sostanziale aumento dell’offerta commerciale i ferrovieri negli ultimi 25 anni sono diminuiti dalle quasi 200.000 unità a poco più di 60.000.

Evidentemente anche in Trenitalia il forte aumento di produzione - ulteriormente spinto negli ultimi anni dal fattore alta velocità - viene ammortizzato attraverso aumenti dei carichi di lavoro del personale, resi possibili dagli ultimi rinnovi contrattuali e -come capita in questo caso- attraverso la richiesta continua di prestazioni straordinarie al personale mobile (già particolarmente sollecitato dai recenti rinnovi contrattuali).

Anche per tutto ciò, Trenitalia e il Gruppo FSI ottengono utili di esercizio. Risultati lusinghieri, giustamente propagandati fino al punto da far pensare che il Gruppo FSI possa divenire una “banca” di utili attraverso la quotazione azionaria.



ORGANIZZAZIONE SINDACATI AUTONOMI E DI BASE

Tuttavia, come sta emergendo, non è tutto “utile” ciò che luccica.

Il settore delle merci ferroviarie è in forte crisi economica sia per la contrazione del mercato ma soprattutto perché “lasciato per ultimo” negli interessi strategici aziendali dell’ultimo decennio.

I lavoratori ritengono di non poter più dare altro alla causa aziendale, tanto che alle sole richieste di ulteriore peggioramento delle condizioni di lavoro sono esplose proteste che hanno intercettato l’adesione dei lavoratori, finanche a giungere ad un’auto regolamentazione personale del singolo nel rifiutare prestazioni straordinarie lavorative, a favore di un miglioramento della qualità della vita.

Dall’altra parte, a partire dalle Istituzioni fino a giungere alla dirigenza del Gruppo FSI, si dovrebbe capire che non si può andare oltre con le richieste, anziché assicurare che tutto tornerà a funzionare come prima.

In un Paese nel quale il committente - lo Stato – pensa essenzialmente a ridurre i costi dei servizi universali, è comodo non guardare a cosa accade sotto. Solo così si può asserire che i ferrovieri sono una classe di lavoratori presuntuosi, che addirittura vorrebbero andare in pensione prima di morire -nonostante il deficit del dedicato fondo INPS.

In maniera professionale questa Organizzazione sindacale -negli ultimi anni- ha esposto in ogni dove la moltiplicazione dei problemi lavorativi dei ferrovieri, **problemi veri**, come ad esempio: tempi certi di pronto soccorso al personale addetto ai treni; inidonea ripartizione dei turni di lavoro; tempi di riposo insufficienti rispetto alle prestazioni lavorative; ricadute salariali in caso di inabilità lavorativa accentuate dall’aumento dell’età pensionabile.

Tali istanze contrattuali sono state dai noi promosse in ogni occasione di confronto (ufficiali e ufficiose), attraverso manifestazioni e scioperi (chiedendo sacrifici economici ai lavoratori); ma risposte non ne sono arrivate.

Capitolo a parte merita la vicenda di Cargo di Trenitalia che, dopo innumerevoli pseudo riorganizzazioni -privata del contratto di servizio- è esplosa in tutta la sua inefficienza organizzativa.

La tentazione del Gruppo di disfarsi del ramo d’impresa sarebbe stata sicuramente la chiosa migliore di una tragicomica imprenditoriale che va avanti da anni. Sarebbe stato svenduto un patrimonio di Stato probabilmente per “quattro danari”, visto il degrado del settore.

Scongiurata l’insana pensata, il Gruppo FSI ha varato un piano di rilancio che prevede investimenti per una cifra pari a circa 500 milioni di euro.

Il piano di F.S. prevede di ricomporre i vari rami produttivi aziendali -che orbitano attorno al segmento merci- in un unico polo e tra questi anche l’attuale Cargo di Trenitalia, domani Società Mercitalia S.r.L.

Entrando nello specifico della complessità dell’operazione, ciò che più merita attenzione è la scelta dell’azionista (lo Stato) di creare una nuova Società delle Merci.

Tale scelta non trova l’accordo di questa Organizzazione sindacale, che in ogni caso pone l’attenzione sulla tutela dei lavoratori, su ciò che è realmente vitale dei loro interessi.

Al riguardo, Mercitalia è una Società del Gruppo F.S. al pari di tutte le altre Società del Gruppo F.S. e ai suoi dipendenti si applicherà il CCNL delle Attività Ferroviarie e quello di Confluenza dei Ferrovieri. Dunque ai lavoratori vengono riservate la stessa normativa contrattuale e le stesse tutele (fondo di solidarietà incluso) degli altri lavoratori del Gruppo F.S.

Mercitalia è una S.r.l.: in questo senso, l'intera proprietà è detenuta da F.S. e l'applicazione dei trattamenti normativi dei ferrovieri mette i lavoratori di MERCITALIA allo stesso livello di quelli di TRENITALIA, R.F.I., FERSERVIZI, ITALFERR e le altre società del Gruppo. Semmai il problema di continuità si creerebbe (per qualunque lavoratore delle citate Società) qualora cambiasse l'area contrattuale di riferimento. Basti pensare che anche Trenord è una S.r.l. - 4000 dipendenti – seconda azienda di trasporto del Paese.

Quindi sotto il punto di vista dell'appartenenza al Gruppo e delle tutele, i lavoratori sono garantiti al pari degli altri.

Detto ciò, quello che ci lascia fortemente perplessi è il futuro del settore merci, dunque della capacità del Gruppo F.S. di saper competere in un mercato profondamente articolato nell'offerta (ferro, gomma) e dai bassi ricavi.

I precedenti non lasciano spazi: sono diversi anni che la cargo è in perdita; il servizio merci è ormai interamente a mercato ed è il settore ferroviario con più concorrenza nel settore. Di contro, F.S. - per la sua natura "monopolista"- deve affrontare situazioni altamente competitive che non sono nemmeno paragonabili a quelle che interessano l'ambito viaggiatori. Pertanto, la sopravvivenza del servizio Cargo del Gruppo F.S. sarà difficoltosa a prescindere dalla collocazione del ramo d'Impresa.

A nostro avviso, la tutela principale che il Sindacato deve perorare è l'assicurazione formale che i lavoratori oggi esistenti nella Cargo restino dipendenti del Gruppo F.S.I, anche in caso della peggiore delle ipotesi di dismissione della Società o di cambiamento dell'area contrattuale. Va data ai lavoratori l'assicurazione di un futuro in F.S.

Oltretutto, tale clausola darebbe grande credibilità alla convinzione di F.S. di rilanciare il settore Merci, mettendo a tacere le voci che si tratti di uno scorporo propedeutico alla vendita della Società.

Riguardo poi alle modifiche contrattuali chieste dal Gruppo, pensiamo che sia più importante pensare a come far funzionare i locomotori. Non è praticabile l'agente cosiddetto "solissimo", così come non c'è disponibilità ad incrementare i limiti prestazionali individuali, sia per il macchinista che per il TPT.

Anche per quanto attiene il reticolo territoriale, la base mobile non può diventare il mezzo per un utilizzo senza fine del lavoratore, tra l'altro anche fuori dall'orario di lavoro.

Occorre invece, come per gli altri ferrovieri rimodulare i tempi di riposo, sia in termine di durata che di reale fruibilità.

Il rinnovo del CCNL è in atto e riscontriamo che su certi temi esiste finalmente l'attenzione collettiva.

In questo momento il nostro interesse è esclusivamente rivolto al tavolo delle trattative, unico ambito nel quale è possibile perorare le ragioni dei lavoratori.

Auspichiamo che l'interesse collettivo sia quello di pacificare le conflittualità con i ferrovieri, diversamente saremo costretti a riprendere le azioni di lotta assieme ai lavoratori. Una rottura che sancirebbe, in primis, il fallimento del gruppo dirigente delle Ferrovie dello Stato.

Il rinnovo contrattuale dei ferrovieri è l'occasione per riguadagnare la loro fiducia e disponibilità.

Roma, 20 Giugno 2016

