



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

TRATTATIVA DI RINNOVO CCNL ATTIVITA' FERROVIARIE E AZIENDALE

Relazione a cura dell'Esecutivo nazionale di OR.S.A. Ferrovie

Le trattative di rinnovo del CCNL delle Attività Ferroviarie e quello di confluenza del Gruppo F.S. sono proseguite fino al giorno 21 luglio, e si sono incentrate sul negoziato di Cargo di Trenitalia. Per quanto attiene la parte generale ci sono questioni in via di definizione, mentre altre non sono state ancora trattate come la parte economica.

Nello specifico dei singoli capitoli del CCNL A.F.:

- relazioni Industriali: da definire sulla base della sentenza della Corte Costituzionale il soggetto che acquisisce la titolarità sindacale; garanzie per i lavoratori in occasione di cambio di appalto (vedi art. 16, 16 bis e 16 ter del CCNL A.F.);
- accesso al mercato del lavoro: clausole di garanzia al personale assunto con Contratto di apprendistato ante Jobs – Act (07 marzo 2015) e percorsi di professionalizzazione del Personale Mobile; percentuale part – time per il personale delle attività in appalto;
- scala classificatoria: individuazione di attività complementari ai singoli profili – polifunzionalità;
- Orario di lavoro: confermata l'attuale normativa con eccezione della disciplina speciale del settore merci;
- svolgimento del rapporto di lavoro: tutele per il personale interessato dai trasferimenti over 55 accordo per utilizzo di apparecchiature di video sorveglianza;
- Retribuzione: manca proposta aziendale per quanto attiene incremento tabellare;

Invece per quanto attiene il Contratto Aziendale del Gruppo FSI:

- Orario di lavoro: l'azienda ha presentato proposte di modifica solo per la parte che attiene la disciplina speciale del personale mobile sezione merci. Per le restanti questioni che attengono disciplina generale e speciale si è fermi alle proposte aziendali nei confronti delle quali tutte le OO.SS. hanno espresso la loro contrarietà;
- Welfare: Tutele e Fondi Integrativi, ancora da affrontare;
- Retribuzione variabile definizione e riconoscimento Premio Risultato 2013,2014,2015

Per quanto attiene l'orario di lavoro disciplina speciale segmento merci contenuta nel CCNL AF e Gruppo FSI, alle istanze del sindacato di accantonare tutte le richieste di modifica dell'organizzazione del lavoro, che in ordine riportiamo - MEC 1, base operativa con raggio di 60 chilometri, MEC 3 di notte nella fascia 00,00:05,00 - la Società ha replicato con richieste che andrebbero a potenziare il servizio svolto con MEC 2 e dunque:

- aumentare le prestazioni a 11 ore diurne, quest'ultima estesa all'1.00, e 9 ore notturne. Entrambi i limiti sarebbero compensati con il pagamento della flex e comunque varrebbero quale limite per il termine del servizio;
- 18 ore quale sommatoria dei servizi A+R negli RFR, di cui massimo 10 diurne;
- 18 ore per il riposo giornaliero in residenza dopo la prima notte;
- Numero massimo mensile dei Riposi Fuori Residenza – diurni e notturni.

- Qualora in gestione sussistano problemi per la fruizione della refezione nelle fasce, possibilità di riprogrammare la pausa al termine del servizio, anche se necessario con il riconoscimento di un periodo di lavoro straordinario o, in ultima ipotesi, monetizzare il diritto con 15 euro di indennizzo al netto delle imposte.

In caso di servizi che intaccano tutte e due le fasce (pranzo e cena) garanzia di fruizione del pasto in almeno una delle due pause.

Attualmente il negoziato è sospeso in quanto la Società ha comunicato l'impossibilità a proseguire il confronto, sostenendo di non poter rimodulare ulteriormente le proprie richieste, così da avvicinarle ulteriormente a quelle del sindacato.

Trenitalia, in chiusura della riunione del giorno 21 luglio, ha inoltre comunicato che in questa settimana inizierà le procedure propedeutiche alla scissione del ramo di Impresa – che intende realizzare dal 01 gennaio 2017 - poiché la Società Mercitalia rail ha già ottenuto la licenza di commercio ed entro il 30 novembre otterrà anche il certificato di sicurezza.

Questa la sintesi dell'attuale situazione contrattuale.

Analisi e riflessioni

Purtroppo, come ampiamente prevedibile, la vicenda cargo sta implodendo mostrando tutta la sua fragilità e si fa fatica a raccontarla poiché sui lavoratori di Cargo si sta giocando anche la partita del tutti contro tutti. I Sindacati firmatari di contratto trattano con la "spada" sulla testa di un imminente scissione di ramo di Impresa, mentre altre realtà sindacali, a cui non spetta l'onore/onere di rappresentare gli interessi dei lavoratori, denunciano una versione complottistica dell'affare Cargo.

Noi riteniamo che la realtà sia molto più semplice ma altrettanto dura e bisogna avere il coraggio di raccontarla ai Lavoratori con franchezza per uscirne tutti insieme.

Differentemente da tutte le altre negoziazioni, con Cargo si sta trattando, con determinazione, la prima attività lavorativa del Gruppo F.S. inserita in un mercato vero come quello del trasporto delle merci, nel quale insistono 36 di Imprese di Trasporto su ferro e ancora di più su gomma.

Oltretutto nel mercato del merci il Gruppo F.S. parte perdente, questo per evidenti responsabilità aziendali principalmente per i mancati investimenti – locomotori e carri. Concause che nel solo 2015 hanno comportato che il segmento merci di Trenitalia ha chiuso il bilancio con una perdita tra costi e ricavi di oltre il 20%.

In merito, vale la pena sottolineare che le Imprese private nate negli ultimi anni non hanno ricavato nuovi spazi all'interno del sistema di trasporto delle merci, ma bensì sottratto commesse di Trenitalia, imponendo prezzi di trasporto più bassi. Pertanto, svaniti i 120 milioni di euro garantiti dallo Stato del Contratto di Servizio "vuoto per pieno", la situazione è crollata fino al punto dove siamo oggi.

Da non sottacere inoltre che la divisione Cargo, anziché beneficiare delle economie di scala possibili nella più grande Impresa Ferroviaria del Paese, ha subito gli effetti della divisionalizzazione, mantenendo pressoché inalterata una struttura organizzativa sovradimensionata e costosa, quindi non più competitiva rispetto al mutato scenario del settore. Inoltre, l'assenza di una clausola sociale finalizzata ad imporre un contratto unico alle Imprese ferroviarie ha fatto il resto, permettendo che la liberalizzazione si realizzasse quasi esclusivamente sul contenimento del costo del lavoro.

Oggi esistono Imprese Ferroviarie che applicano ai propri dipendenti i più svariati contratti nazionali vedi Autoferro o Logistica, a cui si sommano contratti aziendali che prevedono alti livelli di produttività.

Quando si dice che la Cargo è stata tenuta indietro su tutto, si racconta una sacrosanta verità. Infatti, anche sotto il punto organizzativo non abbiamo mai riscontrato da parte di Trenitalia una

reale volontà di invertire la rotta, nonostante già nel 2012 il settore era in perdita per 100 milioni di euro.

Ancora nel 2010, l'introduzione del TPT nel modulo di equipaggio non ha apportato alcun significativo aumento di produttività, eppure ancora oggi si fa fatica a capire che per le lunghe percorrenze è meglio avere due macchinisti, tant'è vero che al tavolo delle trattative c'è stato un confronto durissimo rispetto l'introduzione a oltranza del MEC 3.

Questa è la recente storia di Cargo: un settore produttivo altamente influenzato dalle vicende di mercato inserito in un ex Azienda monopolista di Stato.

Rispetto all'esperienza maturata è impresa difficile pronosticare il destino di Mercitalia. Ad oggi mancano troppi elementi di qualità per avere certezza di un buon risultato. Tra questi anche una popolazione di ferrovieri anziani che dopo una vita professionale trascorsa in un'azienda di Stato, dovrebbero essere gli esecutori di una ripresa concorrenziale proibitiva. E' quindi fondato il rischio che Mercitalia non sarà in grado di mettere a frutto i prossimi incentivi previsti dal Governo per il servizio merci su ferro (saranno a breve autorizzati da Bruxelles), risorse che renderanno competitivo il trasporto merci su ferro rispetto a quello su gomma. Se così fosse Mercitalia sarà costretta a chiudere in pochi anni.

Peraltro, la sospensione del confronto sulle regole contrattuali ci impedisce di discutere sull'organizzazione aziendale e sulle ricadute che derivano dall'annunciato trasferimento di ramo d'Impresa in termini occupazionali. Trattative che per quanto ci riguarda devono proseguire anche per il mese di agosto, fino a conclusione positiva della vertenza. Ciò perché non si possono lasciare liberi il Gruppo F.S.I. e Trenitalia di predisporre il nuovo progetto aziendale senza il confronto, che dovrà inevitabilmente coinvolgere tutti i livelli sindacali, ognuna per il proprio grado di responsabilità.

Per tutti questi motivi, superate le iniziali diverse divergenze iniziali rispetto l'organizzazione e l'orario di lavoro della Cargo - per il quale occorre comunque un'ulteriore sintesi delle parti - ciò che è indisponibile per questo Esecutivo è la messa in discussione del posto di lavoro. **Pertanto, contestualmente al confronto contrattuale, occorre lo sforzo di tutta l'Organizzazione sindacale al fine di stipulare un impegno formale con il Gruppo F.S.I., affinché i lavoratori di Mercitalia siano contrattualmente tutelati al pari degli altri ferrovieri e protetti nel caso la nuova Azienda non riesca ad assorbire l'attuale gap concorrenziale.**

Solo in questa maniera si realizza la tutela **vera** di questi lavoratori.

Roma, 26 luglio 2016

l'Esecutivo di OR.S.A. Ferrovie