



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.orsaferrvie.it

E-mail: sg.orsaferrvie@sindacatoorsa.it

DOCUMENTO CONCLUSIVO OR.S.A. FERROVIE - MERCI SEMINARIO IMPRESE FERROVIARIE MERCI

In questi anni la liberalizzazione del trasporto ferroviario merci ha determinato la nascita di diverse Imprese Private Merci ed una loro costante crescita in termini produttivi; ad oggi circa il 50% delle merci su rotaia sono trasportate da quest'ultime; nel 2016 il traffico svolto dalle I.F.M.P. ha rilevato, rispetto all'anno precedente, un incremento del 20% .

Nonostante ciò, ad oggi nel nostro Paese la quota delle merci che viaggia su ferro non raggiunge l'8% a fronte di una media europea del 19%. Una difficoltà di crescita del ferro che è anche frutto di mancati investimenti del Gestore dell'Infrastruttura Nazionale che ha favorito le linee per il servizio ad Alta Velocità. Solo in questi ultimi anni, anche a seguito di spinte politiche, ed in considerazione dell'apertura di importanti trafori internazionali e lo sviluppo di importanti corridoi intermodali, R.F.I. sta provvedendo ad:

- adeguare le gallerie per consentire il trasporto dei trailer e dei container high-cube come in gran parte dell'Europa;
- permettere la circolazione dei treni lunghi 750 metri – oggi il limite è di 500 - 600 metri-;
- passare dalle attuali 1600 tonnellate a 2000.

Il tempo di esecuzione di questi lavori è previsto in 5-6 anni.

Sino alla completa esecuzione delle opere, il Governo ha previsto per tutte le Imprese Ferroviarie Merci un finanziamento che si realizza attraverso lo sconto del pedaggio ferroviario, quindi possiamo immaginare che tutte le I.P.F.M. otterranno, ovvero stanno ottenendo, dei finanziamenti per rendere più competitivo il trasporto merci su ferro.

Nel nostro Paese le Direttive Europee in tema di liberalizzazione del Trasporto Merci Ferroviario hanno raggiunto, rispetto a quanto è avvenuto negli altri Paesi Comunitari, la completa applicazione. In siffatta situazione non è stato salvaguardato il Lavoro da fenomeni di dumping che, purtroppo, si sono realizzati e sono ancora presenti.

Appare evidente che, attualmente, il Contratto Collettivo della Mobilità Area Attività Ferroviarie rappresenta il modello contrattuale necessario a garantire ai lavoratori del settore condizioni di lavoro uniformi, come già verificatosi in altri settori importanti del trasporto, ad esempio i lavoratori aeroportuali.

La priorità è quella di assoggettare tutte le Imprese Ferroviarie alle medesime regole in materia di condizioni di lavoro, tutele e diritti quindi di dotare il settore di uno strumento di riequilibrio in un mercato liberalizzato, rispetto al quale si fa pressante l'esigenza di scongiurare che le imprese

continuino a farsi concorrenza sui costi , ed in particolare sul costo del Lavoro, a discapito del rispetto delle regole sociali, anche minime, con particolare riferimento - tenendo anche in considerazione la tipologia delle merci trasportate tra cui quelle pericolose e nocive - dei requisiti minimi in materia di sicurezza.

La situazione è decisamente frammentata da azienda a azienda. I Contratti Collettivi Nazionali applicati nel settore sono: Contratto della Mobilità Area Attività Ferroviarie, Contratto Collettivo Autoferrotranvieri, Contratto della Logistica e Spedizionieri; a questi si aggiungono Contratti di Lavoro Aziendali che vengono modellati rispetto alle esigenze delle varie Imprese. Questi ultimi hanno un valore circoscritto e limitato alle singole aziende e non contengono i diritti fondamentali che sono gli elementi propri della contrattazione collettiva nazionale. Attualmente l'unico Contratto Nazionale di Lavoro che riconosce e contiene la specificità del settore è quello della Mobilità Area Attività Ferrovie.

Su questi aspetti OR.S.A. - Ferrovie rivendica la rappresentanza ed il riconoscimento sindacale in tutte le Imprese Merci a tutti i livelli, quindi a partire dalla Contrattazione Collettiva Nazionale sino a giungere a quella dei singoli Contratti Aziendali destinatari degli elementi necessari a salvaguardare gli interessi dei Lavoratori e delle singole imprese.

In questo contesto è doveroso evidenziare che terminata l'erosione di traffico a svantaggio dell'ex monopolista - per il quale sono intervenute le nuove normative - saranno le stesse I.F. merci a mettersi in concorrenza fra loro quindi cercando di ridurre ulteriormente le condizioni normative e le tutele.

Altre considerazioni derivano dal fatto che alcune delle IF merci che operano in Italia sono direttamente controllate da compagnie ferroviarie nazionali estere quindi con una solita situazione economica ed organizzativa, così come l'associazione che le rappresenta - Fercargo - ha un ruolo di semplice rappresentanza Istituzionale.

Occorre mettere termine a questa rincorsa al ribasso sul costo del Lavoro, così come è necessario che il Governo riformuli, attraverso una norma legislativa, l'obbligo per tutte le aziende di applicare il Contratto Collettivo Nazionale quindi un impegno governativo motivato anche dai prossimi finanziamenti che devono tenere in considerazione le esigenze delle Imprese e un quadro di regolamentazione del lavoro ferroviario che dia garanzia ai lavoratori e anche di sicurezza del trasporto ferroviario.

Per tutti questi motivi a seguito degli interventi dei delegati /RSA OR.S.A.- Ferrovie riuniti a Milano il giorno 30.03.2017 l'Assemblea decide di avviare una vertenza che coinvolga tutte le imprese ferroviarie – che attualmente applicano i più svariati Contratti Collettivi Nazionali di Lavoro – per rivendicare l'applicazione dello stesso contratto.

DOCUMENTO APPROVATO ALL'UNANIMITA'

Milano, 30 marzo 2017