



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

OR.S.A Ferrovie non sottoscrive l'accordo del 20 luglio 2017 con Mercitalia Rail

Le Nostre Ragioni

Si premette che nella contrattazione del CCNL-AF/FSI, l'OR.S.A. Ferrovie a fronte di un progetto industriale di rilancio del segmento merci nel gruppo F.S.I. e di un consolidamento occupazionale, decise di dare fiducia al piano industriale di Mercitalia e Mercitalia Rail. In tale ambito, dopo aver chiesto e ottenuto una clausola di salvaguardia per tutto il personale, abbiamo concordando una normativa di lavoro - peggiorativa rispetto a quella preesistente - al fine di consentire un rilancio industriale, in un mercato fortemente concorrenziale, concedendo fiducia al progetto previo impegno di verificare l'andamento dell'Azienda nel corso del 2017.

La verifica è iniziata nel mese di marzo 2017 e già dai primi documenti presentati l'azienda ha posto l'accento su tre fattori: diritto al pasto; programmazione dei servizi e flex esigibili; interpretazione contrattuale del servizio di ritorno in condotta nei casi di R.F.R. maggiori alle 24 ore.

Si è palesato da subito che, per l'azienda, la verifica concordata in sede contrattuale doveva convergere su un ulteriore peggioramento dell'orario di lavoro.

Nel corso di questi mesi abbiamo tentato più volte di evidenziare che, prima di poter parlare di una rivisitazione e o reinterpretazione di alcuni istituti contrattuali, bisognava avere un confronto sincero sulle inefficienze che hanno comportato la non sostenibilità di TRENITALIA Cargo, che di fatto avevano annullato gli sforzi fatti dai lavoratori e procurato peggioramenti normativi. Tutto ciò per poter aiutare Mercitalia Rail a risolvere certi atavici problemi.

Ci aspettavamo di conoscere nel dettaglio la riorganizzazione della filiera aziendale, i dati della produzione assegnata agli impianti, le consistenze di personale ed infine l'entità delle nuove commesse oltre quelle, insufficienti, prodotte ai tempi di Cargo Trenitalia.

Abbiamo anche proposto un diverso approccio alle richieste sulla rivisitazione dell'orario di lavoro, che, in avvicinamento alle esigenze aziendali, permettessero al personale di poter fruire di un maggiore recupero psicofisico, a fronte della maggior prestazione resa. Tutto ciò a scopo cautelativo della salute e sicurezza dei lavoratori. Inoltre, abbiamo anche chiesto di collocare tutto il personale disponibile nei turni, inserendo giornate di T.I.B.

Avremmo voluto parlare della logistica, totalmente inesistente, e di come Mercitalia Rail si pone di fronte al problema del soccorso al personale del treno, considerato che le esercitazioni sin qui svolte hanno evidenziato diverse problematiche. Infine e non per importanza, avremmo voluto discutere nel dettaglio il percorso di professionalizzazione dei TPT a Macchinisti.

La risposte sono state quelle di MERCIFICARE il lavoro e i diritti - così come accaduto con la sottoscrizione del verbale di accordo da noi non siglato – consolidando la logica del costante ricorso a compensi economici per indurre il personale a rinunciare al pasto, a dormire e a riposare. Tutto ciò in presenza di un'azienda che ha già accumulato un passivo economico che nei primi mesi del 2017 ammonta a 35 milioni di euro.

Nel merito dell'accordo rileviamo:

- la nuova interpretazione dei "*servizi con RFR, con durata dell'assenza dalla residenza >24 ore*", che prevede l'inserimento di vetture nel servizio di ritorno, con una condotta prevalente, verso al residenza. Riteniamo questa una vera e propria modifica contrattuale poiché il contratto prevedeva solo condotta. Tale possibilità (inserimento vettura) era esigibile in occasione di RFR < a 24 ore. Il motivo vero è che questa nuova interpretazione serve all'azienda a ridisegnare la produzione e gli impianti, senza entrare nel merito di dove sia allocata la produzione rispetto a dove risiede il personale, così da poter tagliare servizi in alcuni impianti e collocarli in altri.
- "*Applicazione flessibilità in gestione*": nell'accordo si definiscono come esigibili pro-capite 10 Flex al mese, indifferentemente se queste sono programmate nel turno mensile o rielaborate in gestione. Si stabilisce quindi un principio che il contratto non prevede, rendendo di fatto "carta staccia" la programmazione dei servizi in un turno consegnati al personale. Di conseguenza, con l'accordo, al personale verranno continuamente rimodulati i servizi con le Flex necessarie alle necessità produttive aziendali. In questo caso verrà riconosciuto un compenso di € 8,00 se il servizio viene comunicato al lavoratore con un preavviso inferiore alle 48 ore.
- "*Fruizione del pasto*": su questo punto abbiamo discusso in maniera ripetuta, mantenendo l'esigibilità del diritto al pasto, tranne nel caso il cui il lavoratore stesso decida di accettare un compenso economico da poter spendere a termine servizio. Nell'incontro del 4/5 luglio 2017, la nostra posizione ha determinato la rottura unitaria del tavolo, poiché la dirigenza aziendale pretendeva che a fronte di un compenso economico il diritto non fosse più esercitabile.

Con la sottoscrizione dell'accordo il citato indennizzo economico viene elevato da € 7,70 a € 18,00. Tuttavia non viene risolto il quesito del servizio programmato, ad esempio alle 11,30 (inizio) e con una pausa pasto nella fascia serale, che per effetto del ritardo del treno non consenta al lavoratore di mangiare per una intera giornata. La soluzione della problematica avrebbe sanato la lacuna contrattuale e quindi poteva essere un elemento

positivo di una trattativa dove tutto si è consumato sulla perdita di diritti in cambio di denaro.

- *"Flessibilità negoziate a livello territoriale"*: su questo punto vengono definiti dei compensi economici per facilitare la concessione, a livello territoriale, di flex che erano state chieste a livello di contrattazione nazionale. Anche in questo caso si è consumata la mercificazione dell'orario di lavoro, attraverso la quale i rappresentanti dei lavoratori dovrebbero concedere ulteriori gravami su una normativa di lavoro.

Infine, a novembre 2017 (convenuto con l'accordo) è prevista una verifica dello stato di salute di Mercitalia Rail, che speriamo non riproponga il lieto motivo dell'azienda in crisi, con conseguenti ulteriori richieste di peggioramento della normativa di lavoro.

Ci siamo resi disponibili a sottoscrivere il verbale di passaggio dei macchinisti di SERFER in Mercitalia RAIL, ma l'azienda non ha acconsentito ad una firma disgiunta - o tutto o niente.

Il verbale con cui l'azienda si impegna - entro il corrente mese di luglio - a fornire i dati di produzione dell'intera rete riferiti al periodo febbraio - maggio 2017, lo reputiamo superfluo in quanto già contrattualizzato come obbligo aziendale.

In conclusione, l'impostazione "compra diritti" del tavolo di trattativa imposto dall'Impresa, non ci ha permesso di sottoscrivere l'accordo perché promette, livello territoriale, un peggioramento dell'attuale orario di lavoro. Inoltre, riteniamo del tutto insufficiente l'intesa rispetto alla portata del problema del volume di produzione, che in 6 mesi di vita ha comportato un accumulo di 35 milioni di euro di perdite.

Sentiti i lavoratori attiveremo le iniziative sindacali necessarie contro questa logica di mercificazione dei diritti. Restiamo preoccupati per le sorti di Mercitalia Rail che con l'accordo di oggi non scalfirà i suoi problemi strutturali (una rete di vendita all'avanguardia - dislocazione degli impianti - mezzi inadeguati), che riteniamo non si risolvano togliendo il pasto ad un lavoratore.

Roma, 20 luglio 2017