



OR.S.A.

Organizzazione Sindacati Autonomi e di base

SETTORE FERROVIE

SEGRETERIA GENERALE

00185 Roma, Via Magenta n.13 - Tel.06/4456789 - Fax 06/4452937

Sito internet: www.orsafferrovie.it

E-mail: sg.orsafferrovie@sindacatoorsa.it

Informativa di OR.S.A. Ferrovie su Mercitalia Rail

L'accordo di Mercitalia Rail del 20 luglio 2017 sottoscritto dalle Organizzazioni Sindacali – con la sola eccezione di OR.S.A. Ferrovie - permette un'utilizzazione più "flessibile" dei lavoratori. Quanto convenuto rappresenta una spinta indirizzata a ridurre ulteriormente il costo del lavoro in cambio dell'aumento del valore economico di alcune indennità già pattuite con il recente contratto di lavoro. In relazione alla qualità della vita privata dei lavoratori si evidenzia che, consentire al datore di lavoro di modificare anche in gestione il turno di servizio, comporterà la disponibilità lavorativa *sine die* del dipendente; pertanto gli impegni familiari e sociali del lavoratore saranno subordinati alle esigenze produttive aziendali.

La scelta di aumentare l'indennizzo economico, nel caso in cui il lavoratore decida di non fruire del pasto, lascia perplessi perché la normativa contrattuale già prevede questa possibilità. Non vorremmo che questa integrazione sia portatrice della logica che per i ferrovieri tutti i diritti hanno un prezzo. Inoltre, ritenere che la competitività della Società passi - anche in maniera marginale - per la rinuncia al pasto, fa riflettere sulle reali possibilità che Mercitalia Rail inverta l'attuale tendenza che, nonostante le azioni messe in atto, riscontra la perdita di ulteriori quote di mercato. La stessa filosofia della rinuncia al pasto è prevista per "stimolare" le Segreterie Regionali e le RSU a cedere ulteriori flessibilità di utilizzazione del lavoratore. Anche in questo caso sono stati "rinforzati" gli importi economici in caso di aumento degli rfr diurni e degli rfr complessivi mensili.

Perché OR.S.A. Ferrovie non ha firmato

Sulla mancata sottoscrizione di OR.S.A. - Ferrovie si è detto e fatto di tutto e com'è prassi delle altre Organizzazioni sindacali, siamo finiti per l'ennesima volta a tavoli separati: in quest'occasione in Mercitalia Rail. In pratica, la filosofia sindacale in atto nel Gruppo F.S.I. prevede che chi non è d'accordo "viene messo in castigo". L'aspetto ancora più avvilente della faccenda è che di tutte le innumerevoli volte che siamo finiti a tavoli separati non è mai stata un'iniziativa aziendale, che invece beneficia della divisione sindacale.

Un comportamento che si è inteso adottare per i soli rapporti tra sindacati. Infatti, al Gruppo FSI che sta eludendo pezzi fondamentali del CCNL (superamento IVU, patente A 4, tutela dell'inidoneità prevista in polizza solo per una parte dei lavoratori, riorganizzazione di R.F.I. che non si completa, etc.) non viene, fino ad ora, dedicata la stessa attenzione.

Premesso che, come abbiamo avuto modo di dimostrare non ci preoccupano i tavoli separati, nonché gli strascichi e le dovute repliche rispetto al mancato accordo di OR.S.A. - Ferrovie, i veri motivi per cui non abbiamo condiviso l'accordo in Mercitalia sono tutt'altro che di opportunità. Riteniamo l'accordo **INUTILE!**

Mercitalia Rail ha beneficiato di una nuova normativa contrattuale 7 mesi or sono, è stata "ripulita" dei debiti strutturali e di 65 milioni di costo del lavoro. Nonostante ciò, nei primi sei mesi



ORGANIZZAZIONE SINDACATI AUTONOMI E DI BASE

del 2017 ha accumulato debiti per oltre 30 milioni di euro e non ha dato notizia di nuove commesse.

Facendo i conti in tasca alla Società con le poche notizie di cui siamo in possesso, si evince che l'ex ramo di Trenitalia cargo aveva una perdita consolidata di 130 milioni di euro l'anno. L'operazione di scissione societaria ha azzerato il debito e la diminuzione di personale (1200 lavoratori?) ha consentito di alleggerire il capitolo costi del personale di 65 milioni di euro circa.

Pertanto, qualora il disavanzo del primo semestre (-30 milioni di euro) verrà replicato nel secondo semestre 2017, Mercitalia Rail al 31/12/2017 avrà accumulato debiti per 60 milioni di euro. In siffatta condizione emergerebbe che la riduzione della perdita iniziale (-130 milioni) è dovuta al solo fattore lavoro (riduzione dell'organico + aumento dei regimi prestazionali dei lavoratori), mancando completamente il rilancio aziendale all'interno del relativo mercato.

Gli intendimenti erano altri, oltretutto non è agendo sul costo del lavoro e sulla compressione dei diritti del lavoratore che si risanerà Mercitalia Rail.

Il nostro NO all'accordo di luglio è una forte denuncia della mancata (ancorché ripetutamente richiesta) rivisitazione del reticolo degli Impianti, di un assetto organizzativo che non intercetta il mercato e aggrava i carichi di lavoro del personale senza aumentare la produttività, della precarietà nella quale oggi vive il settore della vendita, penalizzato dalla mancanza di un efficiente servizio per "l'ultimo miglio" che, come noto, è un elemento centrale nella scelta del vettore da parte del cliente. Per non parlare del ricambio generazionale del parco rotabile che, già in sede di confronto sul piano industriale, avevamo chiesto fosse accelerato. **Non si hanno, ad esempio, notizie su come M.I.R. stia approcciando al nuovo business rappresentato dai Treni merci a Alta Capacità (T.A.C) - con treni lunghi 750 metri - che trasportano mega-trailes P400 sulla direttrice ad alta capacità Nord-Sud Italia, con un transito diretto verso i principali porti e interporti Europei. Per cogliere questa opportunità commerciale, necessita di un'adeguata programmazione e di investimenti per l'acquisto di carri dedicati e di locomotori attrezzati e certificati a svolgere il servizio sulla linea ad AV/AC.**

Tutto questo sta a significare che le difficoltà di posizionamento sul mercato, non dipendono da fattori "umani", ma dall'ennesima dimostrazione di una debolezza strutturale dell'azienda che il cambio di nome non ha risolto. È ora che il management la smetta di nascondersi dietro l'alibi della concorrenza "sleale" delle altre Imprese merci, motivato da ipotetiche regole di ingaggio più favorevoli. I dati dicono, invece, che la forbice produttività-costo del lavoro si sta progressivamente restringendo, mentre le quote di mercato - all'opposto - stanno penalizzando MIR. Tutto ciò non toglie **che il settore abbia l'esigenza di traguardare una normativa contrattuale unica, vincolante per tutte le imprese ferroviarie che operano nel settore.**

In ultimo, sotto il punto di vista del rapporto con i lavoratori, il dipendente di Mercitalia oggi non percepisce il motivo per cui deve essere sottoposto a continue modifiche organizzative e dell'orario di lavoro. Diverso sarebbe intavolare una trattativa con un obiettivo, ad esempio con la prospettiva di acquisire un nuovo cliente.

Per tutti i motivi esposti, OR.S.A. Ferrovie è contraria ad un ulteriore aumento dei regimi prestazionali del personale mobile di Mercitalia Rail, invitando le componenti territoriali a evitare ulteriori sacrifici ai lavoratori.

Roma, 12 settembre 2017

