



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

**TRATTATIVE DI RINNOVO DEL CCNL AF., DEL CONTRATTO DEL GRUPPO F.S.I. E
SITUAZIONE DI CARGO DI TRENITALIA**

Il 2 novembre sono riprese le trattative per il rinnovo del CCNL delle Attività Ferroviarie e il Contratto del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, incontro che proseguirà il prossimo 9 novembre.

Dopo un lungo stop della contrattazione, per un periodo di riflessione chiesto per rafforzare le tutele dei lavoratori soggetti a cambi di appalto, le distanze sono rimaste inalterate. Tutto ciò considerato che il sistema del cambio di appalto è regolato da leggi e decreti, che combinati, in alcuni casi, determinano il licenziamento e riassunzione del lavoratore. Condizione questa che, con l'entrata in vigore della riforma del lavoro – il jobs act, comporta per il lavoratore la perdita delle tutele previste all'articolo 18 della 300/70.

In merito, il Sindacato sta tentando ogni tipo di mediazione utile, compresa quella di stringere accordi con le singole Imprese, che scongiurino l'abolizione dell'articolo 18. E' evidente tuttavia che il problema si trova a monte - nell'attuale Governo - che ancora oggi non ammette che le nuove regole del lavoro non hanno prodotto alcun risultato in termini di nuovi posti di lavoro, ma bensì quello di precarizzare l'intero sistema del lavoro.

In tali condizioni è in atto uno scontro tra aziende e Sindacati, con quest'ultime alla ricerca di mitigare gli effetti di una legge sbagliata e dall'altra le Associazioni datoriali che, in carenza di argomenti validi, richiamano il loro dovere ad assolvere alle leggi vigenti.

In buona sostanza nessuno crede nella legge, ma chi dovrebbe prendere atto del suo fallimento -il Governo Renzi - spara numeri incredibili di nuove assunzioni, che non si ritrovano nella realtà del Paese.

Per superare questi aspetti il sindacato ha anche proposto la costituzione di una società di servizi, partecipata dal Gruppo F.S.I., affinché termini questo continuo balletto sulla pelle dei lavoratori, Dell'ipotesi, l'azienda non ha replicato in alcuna maniera.

Crediamo che la soluzione in termini impositivi sarà impossibile raggiungerla in tempi brevi, ne per la parte datoriale ne per il Sindacato. Occorre invece un riconoscimento reciproco delle distanze e una presa d'impegno delle Aziende a riconoscere ai lavoratori i trattamenti economici e normativi maturati nel corso degli anni. Naturalmente il resto lo dovrà fare il Governo nel restituire certezze e dignità ai lavoratori neo assunti.

In ottica appalti ferroviari resta anche da stabilire quale Impresa dovrà pagare la "tantum" che scaturirà dal rinnovo contrattuale; ciò in considerazione del fatto che alcuni lavoratori, soggetti a cambio di appalto durante la vigenza contrattuale, potrebbero (come è già accaduto) non ricevere quanto dovuto

dall'azienda uscente.

SITUAZIONE CARGO DI TRENITALIA

Trenitalia si prepara alla scissione del ramo di Impresa della Cargo a favore della costituenda Mercitalia Rail – Società anch'essa di proprietà del Gruppo FSI.

In termini di legge l'anzidetta operazione societaria **non necessita di accordo con il sindacato.**

Le parti sociali, a seguito dell'informativa aziendale possono chiedere un incontro per verificare se le azioni siano rispettose della legge e del codice civile. Considerato ciò - i timori di alcuni che pensano che il sindacato, attraverso la firma del contratto, possa avallare operazioni di scissione societaria - sono risolti dalla legge 428 del 1990, che all'art. 47 testualmente recita: *“quando si intenda effettuare, ai sensi dell'articolo 2112 del codice civile, un trasferimento d'azienda in cui sono occupati più di quindici lavoratori, l'alienante e l'acquirente devono darne comunicazione per iscritto, almeno venticinque giorni prima, alle rispettive rappresentanze sindacali costituite, a norma dell'articolo 19 della legge 20 maggio 1970, n. 300, nelle unità produttive interessate, nonché alle rispettive associazioni di categoria Omissis ... Su richiesta scritta delle rappresentanze sindacali aziendali o dei sindacati di categoria, comunicata entro sette giorni dal ricevimento della comunicazione di cui al comma 1, l'alienante e l'acquirente sono tenuti ad avviare, entro sette giorni dal ricevimento della predetta richiesta, un esame congiunto con i soggetti sindacali richiedenti. La consultazione si intende esaurita qualora, decorsi dieci giorni dal suo inizio, non sia stato raggiunto un accordo”.*

Il Management Aziendale cerca di far pagare i propri errori ai lavoratori, anche in questo caso il tentativo è suffragato e aiutato da norme legislative che mettono in sudditanza il sindacato.

L'inefficienza gestionale della Cargo di Trenitalia, - con la condivisione della Holding FSI - ha determinato:

Il crollo di produzione passando dai 70 milioni di kilometro treno a 28 milioni di kilometro treno;
l'incrementato del volume di produzione passando da 3 milioni di kilometro treno a 17 milioni kilometro treno delle imprese private concorrenti;

Un passivo pari 136.1 milioni di euro per la sola divisione Cargo di Trenitalia ;

Una perdita pari a circa 4 euro treno kilometro per prodotto treno in Trenitalia Cargo.

Di fronte a questo disastroso quadro aziendale, il sindacato ha accettato un percorso che salvaguardi l'occupazione e la gestione degli esuberanti, limitando comunque le assurde pretese datoriali sulla normativa di lavoro.

Nel corso delle trattative per il rinnovo del contratto, le Organizzazioni sindacali hanno chiesto ad F.S.I. di pattuire un atto di salvaguardia che protegga i lavoratori che transiteranno a Mercitalia Rail, in ordine a: mantenimento della normativa contrattuale – CCNL A.F. e contratto aziendale del Gruppo F.S.I.; mantenimento delle tutele del fondo di sostegno al reddito dei dipendenti del Gruppo F.S.I.; clausola di rientro in altre aziende del Gruppo FSI in caso di crisi e/o riassetto aziendale che comportino un esubero di personale.

In buona sostanza attraverso la contrattazione del CCNL il Sindacato – ambito in cui possiede potere di contrattazione – ha inserito nel passaggio di Società clausole fondamentali per la tutela dei lavoratori della Cargo, garantendo loro tutele che, per certi versi, gli altri lavoratori del Gruppo F.S.I. non possiederanno.

Dall'altra parte però, indubbiamente, il nuovo contratto modificherà alcune regole dell'orario di lavoro dei lavoratori di Cargo, inserendo delle flessibilità - tutte remunerate.

Questi sono i dati nudi e crudi che, per completezza di informazione, ci sentiamo di dover evidenziare assieme alla inadeguatezza del gruppo dirigente che negli anni ha effettuato diverse riorganizzazioni interne al settore, riproponendo però anche vecchie dinamiche quali ad esempio un rapporto quadri:maestranze esorbitante. Così come sono chiare le responsabilità di coloro che hanno privilegiato e "condotto i treni a 300 chilometri orari", lasciando all'incuria e alla vetustà il patrimonio logistico e rotabile del merci.

Pertanto, informati del processo societario e carpita la "scarsa vena" aziendale a mediare rispetto a riorganizzazioni drastiche del settore, il sindacato ha condotto una trattativa che ormai va avanti da un anno e oltre, legando la riorganizzazione di Cargo al rinnovo del contratto. Ciò, perché in ambito di rinnovo contrattuale si ha la possibilità di mediare condizioni come quella di una scissione di ramo di Impresa, che ripetiamo, sotto il punto di vista legislativo è di esclusiva competenza del datore di lavoro.

Arrivando all'ultimo periodo e quindi anche allo stop delle trattative, tutto il percorso intrapreso dal Sindacato si sta complicando per altre (citate) vicissitudini legate al rinnovo del contratto e quindi, considerando che a giorni Trenitalia aprirà formalmente le procedure di scissione di ramo di impresa, si potrebbe concretizzare la peggiore delle soluzioni, ovvero che i lavoratori di cargo passeranno a Mercitalia Rail senza le clausole di tutela sopra citate.

Alla luce dei fatti esposti e soprassedendo in questa informativa rispetto alla novità annunciata dall'A.D. di F.S.I. rispetto alla formazione di una nuova Società delle Frecce e quindi una ulteriore scissione di ramo di Impresa di Trenitalia S.p.A., riteniamo che le trattative dei rinnovi contrattuali debbano giungere ad una conclusione, **positiva o negativa che sia**. Ciò, poiché non si può costringere nell'incertezza i lavoratori e il Sindacato stesso, che da una parte si attendono di concretizzare con un accordo le tutele approntate per i lavoratori e dall'altra assistono ad una incontrollata riorganizzazione del settore Cargo, che tra l'altro sta comportando trasferimenti dei lavoratori anche a centinaia di chilometri dalla dimora.

Roma, 8 novembre 2016.