



Or.S.A.

Organizzazione Sindacati Autonomi e di Base

SETTORE FERROVIE

Via Del Romito n. 22 50134 Firenze

tel/fax 055/496385 - fs 967/2997

E-Mail: sr.firenze.orsaferrrovie@sindacatoorsa.it

SEGRETERIA REGIONALE TOSCANA

DOPPIO GIOCO!

Nella nostra Regione le Aziende del Gruppo FS non si preoccupano di rispondere alle dichiarazioni dello stato di agitazione della nostra organizzazione sindacale, e neppure si degnano minimamente di organizzare incontri per espletare le conseguenti procedure di raffreddamento, così come previste dalla normativa vigente, dimostrando in tal modo la totale indifferenza nel rispetto delle regole in materia di relazioni industriali: per le FS, le procedure nei nostri confronti hanno in partenza esito negativo.

Le Aziende del Gruppo continuano ad adottare iniziative unilaterali in ogni settore, senza alcun accordo specifico, violando altresì le regole sull'utilizzazione del personale, anzi, realizzando una completa deregolamentazione della gestione del personale.

Dopo aver sospeso lo sciopero regionale per personale di bordo e macchina, onde permettere l'effettuazione dello sciopero nazionale dei settori della mobilità, a motivo di quanto sopra, siamo stati costretti a rinnovare le procedure di raffreddamento e a riproporre per tutti i ferrovieri una prima azione di sciopero generale, regionale, di 4 ore per il giorno 19 febbraio 2010, con le stesse modalità dello sciopero nazionale.

Pertanto la vertenza regionale Toscana viene posta tra gli obiettivi della nostra protesta, così come continua la lotta contro gli accordi con il Gruppo FS del 15 maggio, in particolare su equipaggio treno e agente solo, pur all'interno dello sciopero CCNL della Mobilità.

Per onestà e correttezza nei confronti dei lavoratori, occorre comunque fare alcune precisazioni.

Lo sciopero nazionale è stato proclamato per concludere una vertenza che si sarebbe dovuta chiudere addirittura entro il 45° giorno dall'intesa del 14 maggio con le parti datoriali; vertenza nella quale sembrano essersi addensate *nubi nere* portatrici di rischi contrattuali per i lavoratori ma che riguarda soltanto quattro istituti normativi:

- campo di applicazione: attività ferroviarie e autofilferrotranvieri; l'obiettivo è intermedio e sicuramente sarà avviata successivamente anche l'unificazione contrattuale del lavoro con tutti gli settori dei trasporti dalla Viabilità al Trasporto aereo terra;
- decorrenza e durata: di fatto è concordata la triennalità 01.01.2009-31.12.2011, sancendo di fatto l'accordo separato del 22 gennaio 2009 che prevede la triennalità dei contratti, riducendo le capacità di tutela del reddito, dunque indebolendo i salari dei lavoratori;
- relazioni industriali e diritti sindacali: contrattazione su due livelli (nazionale e aziendale); la domanda è se, con il conseguente svuotamento del contratto nazionale, una contrattazione aziendale non ancora chiara, per esempio nel Gruppo FS, sarà effettuata nelle singole aziende;
- mercato del lavoro: maggiori flessibilità, lavoro atipico e precario; ampliamento di fatto delle attività sotto-retribuite e di sfruttamento, adeguamento delle normative aziendali, oggi più favorevoli ai lavoratori, a quelle giuridiche, peggiorative (ad esempio, quelle riguardanti l'orario di lavoro).

Il resto, tutto il resto viene rimandato alla trattativa nei comparti *ferro* e *autoferro*, per la definizione dei contratti di settore che quindi sono fermi. Ad onor del vero, però, gli accordi del 15 maggio sono sostanzialmente “un rinnovo contrattuale” *camuffato*: di fatto, è stato concesso tanto all’Azienda e dato poco, anzi tolto, ai ferrovieri. Dunque, la mancanza del classico rinnovo contrattuale che prevede aumenti salariali, riconoscimenti giuridici e normativi (*in primis* prospettive occupazionali e di carriera, acquisizione di posizioni lavorative stabili con riconoscimenti economici ai lavoratori a compenso degli sforzi cognitivi e di apprendimento, richiesti anche in seguito alle continue riorganizzazioni), insomma, i troppi ritardi del rinnovo contrattuale favoriscono le aziende, le quali pretendono di avere mano più libera nell’organizzazione interna e nella regolazione del lavoro, e soprattutto non intendono dare stabilità ai rapporti di lavoro.

L’esperienza del passaggio dal CCNL dei ferrovieri al CCNL delle attività ferroviarie ha dimostrato che le cosiddette clausole sociali, per la sola via contrattuale, non sono una garanzia per nessuno! Ogni compagnia ferroviaria che nasce ed opera in Italia agisce come le pare, per questo occorre un’azione legislativa del Parlamento e del Governo. Naturalmente quest’ultima può essere possibile soltanto se vi è un’azione sindacale in tal senso, azione ma che attualmente non esiste!!!

L’assenza di suddetta azione sindacale, oltretutto, sta degenerando in Parlamento nella devastante proposta di legge “Collegato lavoro”, approvata alla Camera, che derogherà ulteriormente dai CCNL e che permetterà alle aziende di assumere lavoratori semplicemente sottoscrivendo contratti individuali “certificati”, nei quali cioè si certifica la “libera” volontà del lavoratore di accettare deroghe (senza dubbio peggiorative!!!) a norme di contratto collettivo e preventivamente di rinunciare, in caso di controversie e/o licenziamento, al ricorso al giudice, sostituito da un collegio arbitrale (!?!?).

Ebbene, quale *favola* vogliamo raccontare?!?

Non è stato sufficiente il CCNL delle attività ferroviarie a tutelarci, e non sarà sufficiente il CCNL della mobilità a proteggerci: l’attacco al contratto collettivo di lavoro iniziato con gli accordi tra le parti (datoriali e sindacali) prosegue anche nel Parlamento!

Occorre quindi alzare la testa e abbandonare quei sindacati convinti che uno sciopero di 4 ore “*possa essere sufficiente*”, pur esteso “*in tutte le nuove imprese*”! Sono queste le “*battaglie di retroguardia*” che premettono, alla lotta per il rinnovo del CCNL, l’accettazione delle liberalizzazioni e delle privatizzazioni in Italia, facendo il **doppio gioco** in Europa, in ambito della Federazione Europea dei Lavoratori dei Trasporti (ETF).

Infatti, le organizzazioni sindacali Confederali Cgil,Cisl,Uil che aderiscono ad ETF, in Europa annuiscono alle richieste degli altri sindacati europei dei trasporti che lottano contro la politica della Commissione europea, la quale si concentra solo sulle liberalizzazioni, distruggendo le tradizionali imprese nazionali ferroviarie, ma non fanno assolutamente nulla in Italia contro la politica dei governi italiani (di qualsiasi colore essi siano!), che vanno ben al di là delle normative europee...

Nell’Unione Europea (a 15 Paesi) nel 1990 i ferrovieri che lavoravano nelle aziende nazionali erano un milione e trecentomila addetti; nel 2006 sono diminuiti a 530mila circa. Altre stime affermano che ogni 10 posti di lavoro persi solo un posto è stato creato nelle nuove compagnie ferroviarie, con carichi di lavoro superiori e mansioni allargate, maggiori flessibilità e prestazioni.

Firenze, 10 febbraio 2010

La Segreteria Regionale OrSA Toscana