

RSU/ RLS COLLEGIO 63/ 64

TRENITALIA S.p.A. Divisione CARGO

RSU 64 ANDREA DE BERNARDINIS, MIRCO MAZZANTI, LORIS MAZZIERI, RLS FABIO RIBERTI
63 GIUSEPPE MOLTONI, ALFREDO PIAZZI, CLEMENTE GARRUTO, RLS/RSU MASSIMO ALLEGRETTI

RSU

Il giorno 13 ottobre 2016 si è svolta a Bologna una assemblea dei lavoratori indetta dalle suddette RSU/RLS; sono intervenuti numerosi lavoratori, RSU,RLS, rappresentanti sindacali, provenienti dalle regioni Emilia Romagna, Marche, Umbria, Friuli, Liguria e Puglia.

Si sono discussi gli aspetti rilevanti della situazione Sindacale Nazionale in materia di rinnovo contrattuale, si sono approfonditi aspetti del Piano di Impresa recentemente presentato dall'AD Mazzoncini alla presenza dei rappresentanti del governo e infine si è affrontata la situazione del progetto " CARGO " e della clausola di salvaguardia dei lavoratori di Cargo diffusa tra il personale.

In merito alle trattative di rinnovo contrattuale svolte con sistematicità senza alcun confronto con i lavoratori nel territorio (NON SI E' TENUTA NEMMENO UNA ASSEMBLEA DEI SINDACATI NAZIONALI IN NESSUN IMPIANTO DEL TERRITORIO NAZIONALE) inizialmente, si sono susseguiti testi redatti probabilmente per provocare le reazioni dei lavoratori in ragione di un peggioramento diffuso e irrazionale dell'apparato disciplinare, degli infortuni, etc

Successivamente dopo le fisiologiche rivisitazioni senza alcun confronto con il personale, si è arrivati a testi che hanno cassato moltissimi passaggi in alcuni casi ai limiti della legge, restando tuttavia peggiorativi del precedente CCNL.

L'obbiettivo aziendale che è emerso in tutta evidenza da questi "passaggi " sindacali ad *usum delphini* è chiaramente quello di concentrare l'arretramento contrattuale normativo nel settore CARGO e in un secondo momento, in fase di privatizzazione spinta e smembramento di Trenitalia, introdurlo nelle altre Divisioni del Gruppo FS. Le modifiche contrattuali e normative che permangono nei testi, non resi, a tutt'oggi ufficiali ai lavoratori, sono irricevibili in relazione ai rimandi territoriali che strumentalmente da un lato aumentano il lavoro notturno, riducono il riposo, eliminano i pasti, aumentano il lavoro ad agente solo (MEC 3), normativamente disciplinano la

figura del TPT senza alcuna valorizzazione per tutte le mansioni svolte attribuendogli anche il soccorso con un percorso insufficiente e dall'altro scaricano al territorio la responsabilità di eventuali violazioni di legge (vogliamo ricordare a tutti, OOSS nazionali in primis, che ci sono sentenze che sono intervenute sul soccorso reputandolo inadeguato).

Su tutti questi aspetti normativi e disciplinari che riguarderanno tutti i lavoratori di Trenitalia (il soccorso al pdm riguarderà anche i Capotreno con risvolti penali mai chiariti), l'assemblea si è espressa negativamente contrapponendo l'esigenza di normative e regole che consentano di vivere come esseri umani e non come delle bestie.

In merito al piano di Impresa, per quanto attiene la nostra Divisione è stata data enfasi alla costituzione di Mercitalia quale new co per gestire il trasporto delle merci con 4000 dipendenti.

Una operazione societaria che nel mentre “ trasferisce “ la Divisione Cargo per il momento fuori da Trenitalia, come annunciato dal Piano, prepara anche per le Frece la costituzione di una new co - per poi quotarne in borsa una parte, non inferiore del 30% !!! L'azionariato diffuso rivolto anche ai dipendenti conclude un panorama davvero inquietante se paragonato a precedenti esperienze Italiane.

Sempre il Piano prevede l'integrazione con ANAS, circa 6.000 dipendenti e una esposizione per contenziosi e riserve iscritte per lavori pari a circa 9 miliardi da parte delle imprese appaltatrici.

Aumento dello share nel trasporto gomma dal 6% al 25%, l'acquisizione delle Ferrovie Greche, poco più di 2.000 Km di ferrovia non elettrificata al prezzo di 45 milioni di euro, i cinesi si sono ritirati dalla gara per il loro acquisto mentre gli austriaci avevano espresso interesse solo se a costo zero e a risanamento avvenuto e non dimentichiamo l'acquisizione delle Ferrovie Sud Est con 350 milioni di debito per la quale la procura ha chiesto il fallimento. Nell'ampliamento della “mission” sembra prevalere la tendenza ad acquisire aziende decotte di trasporti.

Un Piano che, secondo l'AD farà aumentare i dipendenti da 60 a 100 mila ma ovviamente in che modo non è dato a sapersi visto che l'incubo peggiore sembra essere il doppio macchinista, 2 capotreni a bordo etc.

Dopo ampia illustrazione del piano e delle proposte contrattuali sino ad oggi pervenute, i lavoratori presenti manifestano una decisa contrarietà sia ai processi di Privatizzazione del Gruppo FSI sia alle proposte di rinnovo contrattuale che sono una vera offesa per chi ogni giorno il lavoro lo vive sulla propria pelle e non per astratto, rendendo schiavi e ricattabili gli stessi lavoratori.

In particolar modo la discussione ha focalizzato l'attenzione sul chiaro tentativo di smantellamento del Gruppo FSI partendo dallo scioglimento della società TRENITALIA S.p.A. mediante scorporo della Divisione Cargo.

La recente riforma del lavoro che ha scardinato numerosi diritti dei lavoratori, renderà il processo suddetto ancor più agevole in ragione di meccanismi assolutamente ritorsivi introdotti appunto con il d.lgs. n. 81/2015. Il demansionamento, privato di un argine naturale costituito dal 2103 cc e la perdita della tutela reale per gli assunti dopo il marzo del 2015, rappresenta l'azzeramento di un complesso di regole che rendevano "civile ed umano" ma soprattutto SICURO il mondo del lavoro. In FS le ricadute più preoccupanti emergeranno in relazione alle condizioni di sicurezza dell'intero sistema che non potrà più avvalersi di una attività di controllo e denuncia dei lavoratori eletti per svolgere tale compito (RLS, RSU) che sino ad oggi garantiva una tenuta importante.

La societizzazione e lo scorporo della Divisione Cargo che celava maldestramente una operazione finanziaria dettata da esigenze impellenti si è rivelata in tutta evidenza con le proposte contrattuali, un mezzo per introdurre leve normative a dir poco insostenibili, PER TUTTI I LAVORATORI DI TRENITALIA! A questo seguirà il trasferimento di Ramo d'azienda e come "tutela" viene divulgata una clausola di salvaguardia che di fatto tutela solo se si rimane DENTRO IL GRUPPO FS e non se, come progettato, si viene trasferiti fuori dal Gruppo FS.

Il progetto di ristrutturazione di cargo costellato da chiusure di impianti di Coordinamento, Manutenzione, di Verifica e tagli pesantissimi di personale dimostra quanta incapacità manageriale si sia annidata in questi anni in questa azienda, incapacità che oggi si tenta di scaricare interamente sui Ferrovieri.

Con il sistema di relazioni industriali proposto (partecipa alle trattative solo chi firma contratti) è chiaro il tentativo di escludere le componenti sindacali autonome e di base

dal panorama di rappresentanza dei lavoratori. Le formulazioni proposte non si preoccupano nemmeno di renderne difficile l'interpretazione.

La vergogna insostenibile legata ad un capitolo come l'inidoneità che sembra risolto con una manchetta da 2.000 euro (ammesso che derivi da infortunio in servizio altrimenti necessita una sentenza per vederla riconosciuta), fa capire come si voglia massacrare chi è in esercizio.

Un lavoratore che perde una patente o una abilitazione di qualsiasi tipo dovrebbe vedersi garantito un trattamento economico legato alla mansione svolta e una ricollocazione professionale adeguata, l'esatto opposto di quanto sta accadendo.

A questo si aggiungono le gravi e pesanti applicazioni unilaterali delle norme contrattuali che hanno costretto alcuni lavoratori negli ultimi mesi a trasferimenti improvvisi con ripercussioni gravi in famiglia (a titolo di esempio riportiamo l'arbitraria utilizzazione della trasferta in forma coatta, prolungata e/o a rotazione al fine di aggirare le norme che regolano i trasferimenti individuali e ottenere ulteriori flessibilità da parte dei lavoratori vessati e/o minacciati da tali provvedimenti).

Le norme pensionistiche, oggetto di discussione, continuano a collocare lavoratori come Macchinisti/TPT e altri dell'esercizio, in un contesto analogo al lavoratore del catasto (con tutto rispetto di tale lavoratore) dimostrando quanta insensibilità e ignoranza ci sia da parte di chi legifera. Le organizzazioni sindacali che dopo essere state flebili nel momento della emanazione della legge Fornero, tentano ora di "limare " i limiti pensionistici portandoli a 63 anni in luogo degli attuali 67 ben sapendo che l'aspettativa di vita di un macchinista è 64 anni, dimostrando di non avere a cuore la loro vita.

Nello specifico del territorio vengono denunciati una gestione molto pericolosa dei disponibili costantemente sottoposti a regimi di vita disumane senza mai sapere l'ora di inizio e fine lavoro, un modo per distruggere le famiglie, la impossibilità nel comunicare con la sala 303 che nonostante sia stata oggetto di lettere e richieste delle RSU continua a generare situazioni di grande disagio sempre a discapito della sicurezza dell'esercizio Ferroviario, la scelta aziendale di negare sale per effettuare assemblee (con mail provocatorie che fanno capire che genere di rapporti relazionali ci sono nei territori), la condizione generale della sicurezza dei lavoratori che ogni giorno scivola

pericolosamente senza che vengano assunti provvedimenti.

I dirigenti che sino ad oggi stanno negando il confronto e la soluzione dei problemi in modo evidente stanno corteggiando reazioni scomposte del personale che arriva finanche a chiedere l'intervento delle forze dell'ordine per vedersi riconoscere esclusivamente il diritto " umano " di dormire !!! Nel ritenere ormai insostenibile la situazione l'assemblea ritiene:

- Non condivisibile la fuoriuscita della Divisione Cargo da Trenitalia ritenendola esclusivamente funzionale alla fuoriuscita dal Gruppo FS. In subordine si ritiene indispensabile rimodulare la clausola di salvaguardia che è stata divulgata ufficiosamente introducendo in modo chiaro ed inequivocabile " il diritto, per i lavoratori **Ex Cargo, di restare nel Gruppo FS** (ovvero nella originaria Unità Produttiva) in caso di trasferimento di Ramo d'azienda fuori dal Gruppo FS, in caso di subappalto, inidoneità, riduzione di organico per qualsivoglia motivo, in caso di modifiche al reticolo produttivo, in caso di riorganizzazione aziendale o riconfigurazione societaria di qualsiasi tipo.
- Non sopportabile le condizioni di lavoro contenute nelle bozze contrattuali diffuse fino al 21 settembre 2016
- Rigettano le modalità con le quali viene scaricata la responsabilità delle deroghe normative al territorio ben conoscendo i ricatti che sono già pronti per determinare una deriva del lavoro, della rappresentatività e della sicurezza.
- L'assemblea ritiene come il carico di lavoro di condotta con l'ausilio di TPT già pesante diventi insostenibile anche in relazione all'aumento dell'età media del personale in questione e dei carichi di lavoro ipotizzati nelle proposte aziendali. Pertanto ritiene percorribile un equipaggio coerente agli standard dei competitor Fercargo dotati appunto di 2 agenti dotati di patente per la condotta treni mantenendo per uno anche la formazione e verifica.
- L'assemblea chiede ai lavoratori di rispettare la normativa contrattuale ricordando che laddove si dovessero manifestare incidenti o infortuni a seguito della violazione di tali norme, le responsabilità penali graveranno interamente su chi ha comandato il servizio e chi lo ha accettato con tali violazioni. **La riunione termina**

alle ore 1330