



Or.S.A.

Organizzazione Sindacati Autonomi e di base

SETTORE TRASPORTI

SEGRETERIA GENERALE

00185 Roma, Via Magenta n.13 - Tel.06/4456789 - Fax 06/44104333

Sito internet: www.sindacatoorsa.it

E-mail: sg.orsatrasporti@sindacatoorsa.it



Fédération des syndicats de travailleurs du rail



INCONTRO EUROPEO DEI SINDACATI DEI FERROVIERI

Parigi 16 settembre 2013

DOCUMENTO Or.S.A. TRASPORTI E Or.S.A. FERROVIE

LA SITUAZIONE FERROVIARIA IN ITALIA

Il mercato ferroviario italiano, ormai definitivamente liberalizzato, è caratterizzato da una situazione di duopolio nel settore dell'Alta Velocità con la presenza di una coppia di competitor – Trenitalia e NTV – che, oltre a sfidarsi sul mercato in termini di offerte e promozioni, spingono sempre più sulla produttività e sullo sfruttamento prestazionale dei dipendenti, in particolare nel personale mobile.

Nel settore del trasporto merci le 14 imprese ferroviarie già certificate dimostrano come in questo settore, nonostante l'ex monopolista (Trenitalia – Cargo) copra oltre il 70% delle tonnellate/km trasportate, si sia in presenza di una crescente frammentazione, anche questa causa di una preoccupante diminuzione delle tutele e dei diritti dei lavoratori.

Nel trasporto pubblico locale, di fatto ancora dominato da Trenitalia, la stagione delle gare è dietro l'angolo e crescono possibili imprese concorrenti - nazionali e straniere - per accaparrarsi le regioni più appetite e concentrate soprattutto nel nord Italia. Per i lavoratori che transitassero da una impresa all'altra, le garanzie di mantenimento dei diritti contrattuali ed occupazionali, acquisiti in anni di lotte, non sono per nulla scontate e l'assenza di una legislazione nazionale di sostegno rischia di aprire - anche in questo delicato settore - fenomeni di dumping che potranno causare gravi problemi di tenuta dei posti di lavoro e delle retribuzioni. Nel centro sud e sulle isole, invece, il trasporto ferroviario - meno appetito dalle imprese private - è destinato ad un declino frutto della mancanza di scelte politiche sul potenziamento infrastrutturale della rete e dell'assenza di una strategia di rilancio del tessuto industriale e turistico nel meridione. Questo sta già causando chiusure di impianti, spostamenti di personale e crisi occupazionali nella ristorazione, negli appalti e nei servizi di traghettamento da e per le isole.

INVESTIMENTI E TARIFFE

Nel triennio 2010-2012 gli investimenti statali nel trasporto ferroviario segnano un diminuzione del 22% rispetto al triennio precedente e ciò sta creando un crescente problema di tenuta complessiva dei costi di trasporto. Agli aumenti tariffari, che nel biennio 2011-'12 hanno toccato punte superiori al 20% in alcune Regioni, non è seguito alcun miglioramento qualitativo e quantitativo del servizio offerto. Anzi, in molte Regioni si assiste alla chiusura di intere tratte ferroviarie, alla soppressione sistematica di treni sostituiti da autobus, ad una minore manutenzione delle linee che aumentano le probabilità di guasti alla rete, ad una progressiva diminuzione degli addetti nelle Ferrovie.

IL PANORAMA SINDACALE

La partita della difesa dei diritti dei ferrovieri aggrediti dal processo di liberalizzazione selvaggia è resa ancora più difficile e complessa dalla crisi economica, dalla disoccupazione e dalle condizioni generali del mondo del lavoro che sono caratterizzate da bassi salari e pochi e incerti diritti.

La congiuntura economica e la mancanza di regole sul lavoro nel mercato liberalizzato hanno costretto il Sindacato nel suo complesso ad una difficile battaglia di tenuta dei livelli occupazionali e retributivi puntando sulla definizione di un Contratto della Mobilità che equiparasse diritti e doveri, aspetti economici e normativi sui quali basare i rinnovi contrattuali nelle varie Imprese. Tale iniziativa è stata fortemente contrastata dai partiti iper liberisti, dalle lobbies economiche ed imprenditoriali che sono riuscite sinora ad impedire la concretizzazione di un obiettivo che era, e resta, fondamentale per la difesa del lavoro in ferrovia. Dunque, l'attuale mancanza di un Contratto di Settore ha consentito si aprisse la strada ad accordi "a perdere" – sottoscritti da altre Organizzazioni Sindacali ma non da OrSA – che oggi generano una concorrenza "drogata" basata sull'abbattimento del costo da lavoro e sull'aumento, spesso indiscriminato, della produttività pro – capite. Queste scelte sbagliate delle maggiori Confederazioni Sindacali Italiane hanno prodotto un sensibile aumento dei consensi verso il Sindacalismo Autonomo e di Base che a molti oggi appare come un pericolo per le Organizzazioni Sindacali più vicine alla politica ed ai partiti. È in atto un tentativo di mettere all'angolo il Sindacato Indipendente ed Autonomo, forte soprattutto nel settore dei Trasporti, spingendo per una Legge sulla rappresentanza sindacale nelle Imprese che finge di essere fondata sui consensi e sulle deleghe, senza però garantire a tutti i Sindacati costituzionalmente riconosciuti il diritto di iscrivere i lavoratori nei settori dove non si è sottoscritto il Contratto di Lavoro. Una Legge che – fosse così formulata – si connoterebbe come liberticida e discriminante e sarebbe in ogni modo contrastata e combattuta da Or.S.A. Trasporti.

IL RUOLO DI Or.S.A. TRASPORTI e Or.S.A. FERROVIE

Da anni il Sindacato Autonomo, accanto alla richiesta di Clausole Sociali e Contrattuali che per primo ha rivendicato sin dagli inizi degli anni 2000, continua la sua battaglia nel Paese perché il servizio di trasporto pubblico sia considerato un servizio essenziale per la collettività, al pari della Sanità e

dell'Istruzione. La richiesta di investimenti nelle ferrovie, per il potenziamento delle Infrastrutture ed il miglioramento della flotta dei treni, si fonda sulla logica di sostenibilità ambientale del trasporto collettivo, di servizio sociale sostenuto dalla finanza pubblica a garanzia della mobilità dei cittadini garantita dalla Costituzione Italiana.

Questi aspetti si sposano perfettamente con le lotte degli altri Sindacati Indipendenti, Autonomi e di Base che in Europa contestano i pacchetti ferroviari della UE fondati sul profitto delle lobbies industriali e politiche, sulla privatizzazione che affossa i principi di socialità dei servizi pubblici, peggiora le condizioni dei lavoratori e costa in termini economici ed ambientali alla collettività che risponde ad un servizio più costoso ed inefficiente con l'aumento del traffico privato su strada.

OrSA Trasporti ed OrSA Ferrovie sostengono, dunque, la necessità di condividere iniziative sovranazionali per cementare una battaglia di civiltà e di tutela del lavoro dei ferrovieri, da considerare come un servizio reso alla collettività che deve restare pubblico, sociale e finanziato dagli Stati.

Auspichiamo che a questo incontro internazionale ne seguano altri per definire le più iniziative di mobilitazione dei lavoratori e dell'opinione pubblica di tutt'Europa su questo tema fondamentale per la vita di ogni cittadino del nostro Continente.

ASSIEME VINCEREMO QUESTA BATTAGLIA!

p. Or.S.A. Trasporti e Or.S.A. Ferrovie
Il Segretario Generale
Alessandro Trevisan

