



ORSA TRASPORTI INFORMA

NOTIZIARIO DI INFORMAZIONE SINDACALE N° 1 GENNAIO 2010

1. **SOSTENERE LO SCIOPERO DEL PERSONALE DI MACCHINA E DI BORDO CONTRO L'AGENTE SOLO E IL NUOVO MODULO DI EQUIPAGGIO TRENO!**
2. **ALLARGARE LA LOTTA A TUTTA LA CATEGORIA!**
3. **ORGANIZZARE UNO SCIOPERO GENERALE NAZIONALE DEI FERROVIERI CONTRO LE DISMISSIONI E LA CESSIONE AI PRIVATI DEL SETTORE STRATEGICO FERROVIARIO!**

GLI OBIETTIVI SONO QUELLI DELLA DIFESA DEL POSTO DI LAVORO SICURO, STABILE, DIGNITOSO, PER UN TRASPORTO FERROVIARIO SICURO, PUBBLICO, SOCIALE ED EFFICIENTE!

Nel sostenere la lotta e lo sciopero indetto da OrSA nazionale per il personale di macchina e per il personale di bordo, della società Trenitalia e TLN – della quale parleremo di seguito - contro l'accordo del 15 maggio sull'equipaggio treno e l'agente solo siglato dalle altre organizzazioni sindacali, la Segreteria Regionale della Toscana, auspicando una lotta generale e nazionale di tutti i ferrovieri si impegna fortemente a preparare uno sciopero regionale e generale di tutta la categoria.

I macchinisti e i capi-treno chiedono aiuto e lo dimostra la forte partecipazione agli scioperi e le timide proteste individuali con M40 (in altre regioni); chiedono soprattutto di allargare e di associare la loro protesta contro gli scenari creati dalle liberalizzazioni/societarizzazioni/privatizzazioni. Essi pensano che maggiori possono essere le possibilità di riuscita della loro lotta se questa è condotta da tutti i ferrovieri.

Lo sciopero, dunque, non deve essere soltanto contro l'A.S. ma anche contro la svendita di Trenitalia, nel totale silenzio sindacale, facendo sparire la categoria dei ferrovieri e con essi le loro tutele economiche, normative e previdenziali.

E' stata quasi smantellata la Cargo di Trenitalia ma le merci su ferro viaggiano e sono appetitose per le società private; i segmenti remunerativi dell'AV con le sue frecce stanno per "prendere il volo" in nome delle liberalizzazioni, così pure il trasporto ferroviario passeggeri internazionale. Altresì, smantellato il trasporto regionale di Trenitalia in Lombardia, a cui seguiranno altre Regioni quali, Piemonte, Veneto, Toscana e giù con il resto d'Italia!

In tutte queste società macchinisti, capitreno e ferrovieri saranno divisi e non saranno più uguali tra loro, pur facendo il medesimo lavoro, e la precarietà sarà determinante. Se questo è il futuro che per noi stanno predisponendo sarà bene, sì, scioperare contro l'AS (inutile pensare oggi a regole per aggiustarlo!), ma si cominci a legare questa lotta a quella contro lo spaccettamento dei ferrovieri, contro lo spezzettamento di FS a favore dei privati, per la difesa del trasporto pubblico, chiamando a scioperare tutta la categoria dei ferrovieri!

ACCÁ NISCIUNO È FESSO!

PROLOGO

La società Lombarda Trenitalia-LeNORD è nata il 4 agosto 2009 su iniziativa delle Ferrovie Nord Milano e di Trenitalia, sponsor la politica locale e nazionale (sia di governo che di opposizione); l'obiettivo è la gestione da parte di un unico soggetto del trasporto pubblico locale su ferro. Il 30 ottobre sono stati firmati i contratti di affitto dei rami d'azienda di titolarità LeNord e Trenitalia; la durata dei contratti di affitto è stata stabilita in 11 mesi. Nell'occasione il capitale sociale di TLN è stato portato a 6 milioni di euro.

La partecipazione alla nuova società è paritetica, con quote del 50% ciascuno. Il consiglio di amministrazione è composto da tre membri espressi da Trenitalia e da tre membri espressi da FNM; tra questi il presidente, espresso da Trenitalia, è Vincenzo Soprano, mentre l'AD, espresso da FNM, è Giuseppe Biasuz.

La prima fase, come abbiamo detto, consiste nell'affitto a favore della nuova società dei rami di azienda di Trenitalia e LeNord; successivamente, nella seconda fase, saranno conferiti i due rami d'azienda a TLN, la quale assumerà la titolarità di operatore ferroviario.

Il contratto di affitto dura dal 15 novembre 2009 al 15 ottobre 2010.

FNM SpA: il profilo del Gruppo

FNM SpA è la holding operativa ma, a differenza di FS fornisce alle società controllate i servizi amministrativi, oltre che la locazione di materiale rotabile e la gestione immobiliare. Le più importanti società del Gruppo sono FERROVIENORD SpA (rete), LeNORD (trasporto passeggeri), FNMA (autoservizi), NordCARGO (trasporto merci) e OMNIBUS (gomma).

Abbiamo già detto che l'attività di trasporto pubblico locale è stata concentrata nella nuova società TLN partecipata al 50%; nelle altre la situazione azionaria è la seguente: FERROVIENORD (100%), LeNORD (100%), FNMA (87,53), OMNIBUS (50%) e NordCARGO (40%).

Nella società capogruppo FNM era già presente FS (14,7%), in NordCARGO è presente DB Schenker Rail Italia (60%); OMNIBUS è partecipata pariteticamente dal Gruppo inglese Arriva.

In data 13 ottobre 2009 (notare la data) FNM/LeNORD hanno sottoscritto con DB e OBB un contratto definitivo in base al quale LeNORD, in qualità di azienda di trasporto, svolgerà con proprio personale, a decorrere dal mese di dicembre 2009 e per un periodo di 6 anni, servizi di condotta per i treni passeggeri gestiti da DB e OBB sulla linea internazionale del Brennero. Si fa notare che il ramo d'azienda di LeNord dedicato a questo servizio non è ricompreso nel perimetro aziendale oggetto del contratto di affitto a TRENITALIA-LeNORD.

Una considerazione sorge dunque spontanea ...

Se Trenitalia SpA ha deciso di abbandonare il trasporto passeggeri internazionale sul Brennero, perché poi, essendo presente nel consiglio di amministrazione di FNM SpA, decide di fare questo servizio che ha abbandonato, attraverso la controllata LeNORD, assieme alle aziende concorrenti DB e OBB!?!

CONFLITTI DI INTERESSE & DUMPING CONTRATTUALE

Abbiamo già scritto, in altri documenti, circa i dubbi sulla pariteticità dell'operazione visti il numero dei dipendenti transitati da una parte e dall'altra, la quantità e la qualità del materiale rotabile, i km treno, ecc...; in questo momento però ci preme segnalare quanto di seguito evidenziato.

Nei documenti relativi all'operazione di affitto del ramo di azienda viene ribadito che la stessa operazione non presenta alcuno specifico rischio, attuale o potenziale, di conflitto di interessi delle parti correlate. Sarà anche così, ma i lavoratori non ci vedono affatto chiaro e dunque ci auguriamo che qualcuno vada a "ficcarci il naso". Sicuramente suddetta operazione **NON** può essere considerata sindacalmente (politicamente) corretta, visto che il servizio viene effettuato attraverso un'operazione di dumping contrattuale (infatti il personale autoferrotranviario di LeNORD ha una normativa di lavoro meno onerosa rispetto al personale ferroviario di Trenitalia), né tanto meno fa gli interessi economici del Paese, dato che abdica a favore di aziende statali straniere il trasporto ferroviario internazionale.

CESSAZIONE ANTICIPATA DI EFFICACIA DEL CONTRATTO DI AFFITTO

Così si legge nel documento informativo di FNM.

“In tema di cessazione anticipata dell’efficacia, il Contratto di Affitto stabilisce che sia LeNord che TLN hanno diritto a comunicare all’altra il verificarsi di una delle seguenti condizioni risolutive dell’efficacia del Contratto di Affitto: a) la cessazione anticipata del contratto di affitto del ramo di azienda di titolarità di Trenitalia;” [...] ovvero sia le parti, dunque anche Trenitalia, sono libere di disdettare i contratti di affitto.

Già nel 2002, in Campania, le società Trenitalia SpA e Azienda Napoletana Mobilità decisero di affidare alla società Metronapoli SpA, mediante lo strumento giuridico dell’affitto d’azienda, l’attività svolta per il servizio passante della città di Napoli e per il servizio collinare. Tuttavia dopo circa un anno Trenitalia disdettò il contratto.

Dunque, è possibile tornare indietro! Occorre tornare indietro!

NON È CAMBIATO NULLA PER I PENDOLARI E I VIAGGIATORI

La puntualità dei treni non è migliorata, la manutenzione del materiale rotabile non ha migliorato il comfort e la qualità del viaggio, molti treni vengono giornalmente soppressi; le carenze nell’infrastruttura permangono, non adeguata ed in conflitto con il trasporto ad alta velocità, priva dei servizi spazzaneve e antigelo, persino nella normale manutenzione; nelle stazioni mancano i comfort (sale di attesa, servizi igienici, ecc...) per i pendolari e i normali viaggiatori, ma sono presenti nelle grandi stazioni per i viaggiatori dei servizi ad alta velocità (Club).

PER I LAVORATORI STA CAMBIANDO TUTTO

Come noto, le relazioni industriali sono “la parte più oscura” di questi contratti di affitto, sia perché due realtà contrattuali (ferrovieri e autoferrotranvieri) non possono certo reggere a lungo (ed il contratto della “mobilità” in discussione non unisce affatto le due realtà), sia perché TLN non si è pronunciata sul tipo di contratto che applicherà alle sue maestranze, rimandando alla trattativa qualsiasi richiesta preventiva sullo “status quo” salariale, normativo e previdenziale dei lavoratori ceduti dalle due aziende firmatarie dei contratti di affitto.

Preoccupante è la questione occupazionale, in particolare i tagli nel settore delle manutenzioni del materiale rotabile ma anche negli uffici e nelle biglietterie, tra il personale di macchina e quello di scorta, alla luce dell’accordo sull’agente solo.

QUALE TRASPORTO FERROVIARIO IN ITALIA

Come abbiamo sopra scritto le aziende ferroviarie statali tedesche e austriache fanno i treni sul Brennero (ma puntano anche sul Tarvisio), le ferrovie slovene operano sulla Pontebbana, le ferrovie francesi sono in arrivo con la compagnia privata NTV, altre compagnie ferroviarie straniere, in accordo con società private o regionali presenti in Italia, si stanno preparando ad operare sia nel trasporto internazionale passeggeri (liberalizzato in tutta Europa dal 1° gennaio 2010) sia nel

trasporto passeggeri nazionale italiano (liberalizzato **solo** in Italia ma **non** nel resto d'Europa).

La compagnia ARENAWAYS, ad esempio, dal 1° aprile farà il servizio, abbandonato da Trenitalia, del traffico ferroviario Autozug (i treni con auto a bordo da Amburgo) della Deutsche Bahn. La stessa ARENAWAYS sembra che sia in contatto anche con gli olandesi di Autoslapp, che da giugno dovrebbero aumentare i collegamenti con l'Italia.

ARENAWAYS, che dovrebbe debuttare a marzo con un servizio passeggeri interregionale tra Torino e Milano, sta ricercando altri partners e finanziamenti, anche pubblici, tra gli enti locali del Biellese (provincia, comune), per coprire già da adesso le province “dimenticate” da Trenitalia tra il Piemonte e la Lombardia, in vista della sua partecipazione alle gare per il trasporto pubblico locale ferroviario che la giunta Bresso in Piemonte ha deciso di fare. Confermando uno “strano caso”: gli Enti Locali danno i soldi alla privata ARENAWAYS, ma a Trenitalia no!

A QUESTO PUNTO, SI DOVREBBE CAMBIARE IL NOME A TRENITALIA, AVENDO QUEST'ULTIMA ABBANDONATO IL SERVIZIO FERROVIARIO IN ITALIA. Oltre tutto sembra che essa abbia chiesto l'autorizzazione in Francia per effettuare i collegamenti Milano-Parigi e Genova-Marsiglia, con il partner francese VEOLIA: una richiesta che ha il sapore di “ripicca”, visti i cattivi rapporti con SNCF (NTV!). Ci chiediamo allora se questa politica aziendale sia veramente portata avanti nell'interesse del Paese ... e se il Ministro del Tesoro (unico azionista/proprietario) ne è a conoscenza!

NON È SOLO UN PROBLEMA DI REGOLE

La segreteria generale del nostro sindacato, in una lettera indirizzata all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria e al Ministro dei Trasporti Matteoli, ha segnalato che in Italia non solo si è già liberalizzato il trasporto ferroviario ma che questo è stato fatto in assenza di un quadro normativo adeguato per la concorrenza, con pericolose ricadute sulla sicurezza dell'intero sistema di trasporto ferroviario, con la messa in atto del dumping contrattuale, con inadeguate coperture assicurative e capitale sociale delle imprese ferroviarie, ecc...

Noi siamo però per spingere il nostro Paese ad adeguarsi alle normative europee, dunque siamo favorevoli a rinviare a dopo il 2017 ogni decisione in merito alla liberalizzazione del trasporto passeggeri nazionale; così come siamo per l'assegnazione *in house* del trasporto pubblico locale, come previsto dal Parlamento di Strasburgo, il quale ha spostato l'orizzonte decisionale a dopo il 2017, pur lasciando libero ogni paese di agire nel merito.

Tuttavia non è solo un problema di governo centrale italiano (tra l'altro nessuna normativa italiana obbliga a fare le gare), ma sono anche i Governi locali, le Regioni, le Province e i Comuni che devono attivarsi per difendere l'unicità dell'azienda ferroviaria nazionale, e richiedere maggiori finanziamenti affinché sia garantito il trasporto quale servizio pubblico, sicuro e sociale.

UN ESERCITO INDUSTRIALE DI RISERVA

Abbiamo già scritto della globalizzazione dell'economia e della impossibilità attuativa delle politiche sociali nei vari paesi, dell'abbandono dello stato sociale e della finanziarizzazione dell'economia che ha trasformato il lavoro rendendolo flessibile e precario.

La precarietà del lavoro è coerente con questa economia basata sul libero mercato anche del lavoro, oltre che del capitale. In questo senso è scomparso, o sta scomparendo, il cosiddetto "posto fisso" e le normative del lavoro non ci sono più per garantire la stabilità del lavoro, il salario, la previdenza, ecc...

PER QUESTI MOTIVI È CONTRADDITTORIO CHIEDERE LE GARANZIE SUL LAVORO E NELLO STESSO TEMPO GARANTIRE LA CONCORRENZA E IL MERCATO!

Le garanzie, la stabilità del lavoro presuppongono infatti il ruolo centrale dello Stato, a meno che non si intendano le cosiddette "clausole sociali" soltanto a difesa dello "status quo" dei dipendenti nel passaggio tra un'azienda ed un'altra (vuoi a causa di una cessione di ramo d'azienda, vuoi a causa delle gare), senza alcuna difesa per i nuovi assunti, quindi per le giovani generazioni. Noi non ci stiamo! Per questo rivendichiamo un ruolo della politica e dello Stato.

Lo ha detto (soltanto detto!) anche Tremonti: il posto fisso è meglio, socialmente e moralmente, rispetto al lavoro precario e flessibile. Il posto fisso di per sé vuol dire avere una protezione sociale sotto l'aspetto economico, previdenziale e dunque assistenziale. Per averlo occorre rigettare le politiche neoliberiste, mettere in discussione il sistema economico di mercato; occorre che lo Stato ingerisca nell'economia, auspicando un certo "protezionismo", magari a livello europeo ovvero con accordi e scambi equi innanzitutto verso quelle aree geografiche o paesi verso est e il mediterraneo, ricchi di materie prime.

Come noto, infatti, la precarietà genera solo ulteriore instabilità; qualsiasi impresa stabile, non soggetta a periodiche gare, a continue ristrutturazioni o trasformazioni, diventa un'impresa forte che produce e che si sviluppa, che rafforza e aumenta l'occupazione, generando tra i lavoratori e nella società solidarietà e benessere.

I lavoratori, i cittadini non sono affatto liberi se vivono nella precarietà e alla mercé dei mercati proprio perché non possono godere dei bisogni primari quali il lavoro stabile, la casa, la sanità, la pensione.

Naturalmente nelle ricorrenti crisi economiche anche il posto fisso viene attaccato nella sua stabilità, e naturalmente se lo Stato ha mantenuto le prerogative di uno Stato sociale potrà, può, come sta succedendo all'Italia, affrontare gli effetti delle crisi come quella attuale, sicuramente in modo migliore rispetto a tanti altri paesi.

PENSIONI: difficoltà e povertà crescente, perdita progressiva del potere di acquisto a causa del mancato aggancio ai salari!

L'attacco alle aziende pubbliche, attraverso le privatizzazioni, è coinciso con l'attacco alle pensioni. Nel 1992 fu infatti deciso di rivalutare annualmente le pensioni solo in base all'andamento del costo della vita e non più sulla base della crescita delle retribuzioni dei lavoratori in attività.

Quello delle rendite pensionistiche è un problema serio. Migliaia di famiglie vivono ai limiti della povertà, sorrette dalla rete familiare e dal lavoro nero post pensione. Occorre dunque rivedere il meccanismo di aggiornamento delle pensioni per rivalutarne i trattamenti.

Nel 2010, se non verranno presi provvedimenti, l'aumento per le pensioni al minimo (intorno alle 500 euro) sarà dello 0,7%, pari a tre euro mensili, una pensione con un assegno di 1000 euro aumenterà di 7 euro, mentre una pensione di 2000 euro di 14 euro.

Nel 2009, siccome l'aumento era stato calcolato al 3,3% , essendo stato il tasso di inflazione reale del 3,2%, i pensionati hanno dovuto restituire all'Inps lo 0,1% in più che avevano ricevuto: una bella beffa per i pensionati!

Ma anche per i futuri pensionati si preparano tempi brutti; naturalmente i più colpiti saranno i giovani o comunque coloro che si trovano ancora lontani dall'andare in pensione.

Dal 2010 è scattata la revisione triennale dei coefficienti di calcolo della pensione contributiva; infatti da quest'anno le pensioni saranno agganciate alle aspettative di vita: più queste salgono, più i coefficienti vengono ridotti (il sistema esclude i lavoratori in attività che al 31 dicembre 1995 avevano almeno 18 anni di anzianità contributiva). Il primo taglio comporta una riduzione delle pensioni che oscilla tra il 6,3% e l'8,4%.

Da quest'anno, inoltre, nel pubblico impiego ci sarà l'elevazione graduale da 61 a 65 anni dell'età pensionabile per le donne; le lavoratrici iscritte al fondo speciale delle Ferrovie dello Stato sono però escluse e continueranno ad ottenere la pensione di vecchiaia dal compimento del 60° anno di età in poi.

Resta invariato il meccanismo delle finestre di uscita per le pensioni di anzianità ed il gioco delle quote.

Firenze, 18 gennaio 2010

La Segreteria Regionale OrSA Toscana



Or.S.A.
Organizzazione
Sindacati
Autonomi e di Base

E – Mail: sr.firenze.orsaferrvie@sindacatoorsa.it
Sito: www.orsaferrvietoscana.it