

Filt-Cgil

Fit-Cisl

Uilt-Uil

Ugl-Af

Segreterie Nazionali

Roma, 10 Ottobre 2016
Prot. n. 218/SU/AF_af/Sc

FerCargo

Via Vicenza n. 26
00185 ROMA
CA Presidente - Giancarlo Laguzzi

e, p.c.

Ministero delle Infrastrutture e Trasporti

Piazza Porta Pia 1, 00198, Roma
Ministro - On. **Graziano Delrio**

Ferrovie dello Stato Italiane

Piazza della Croce Rossa 1- 00161 - Roma
Amministratore Delegato – Ing. **Renato Mazzoncini**

Trenitalia S.p.a.

Piazza della Croce Rossa 1- 00161 - Roma
Amministratore Delegato – Dott.ssa **Barbara Morgante**

Ministero delle Infrastrutture e Trasporti

Piazza Porta Pia 1, 00198, Roma
Sig. Capo Gabinetto Dott. **Mauro Bonaretti**

Oggetto: Mobilità personale ferroviario.

Poiché nel nostro Paese è previsto l'istituto delle "dimissioni", non può essere impedito ai lavoratori di muoversi nel libero mercato al fine di acquisire migliori trattamenti di quelli in godimento, come sta accadendo da anni negli altri Paesi Europei, dove il trasporto merci ferroviario sviluppa quote di mercato ben più ampie che in Italia.

La nota di codesta Associazione, nella quale si contestano le presunte assunzioni da parte di Trenitalia di numerosi macchinisti dipendenti di imprese ferroviarie aderenti a Fercargo, chiedendo soluzioni transitorie a breve termine per "risolvere le esigenze delle Imprese Ferroviarie tutte e non privilegi il soggetto dominante", è l'ennesimo piagnisteo a cui siamo stati abituati da analoghe iniziative che si sono susseguite negli ultimi anni.

A questo proposito dobbiamo ricordare che, da sempre, le nuove imprese ferroviarie applicano ai propri dipendenti prevalentemente contratti individuali mai discussi col sindacato, che prevedono prestazioni giornaliere al limite della normativa di legge e retribuzioni notevolmente inferiori al contratto di settore di riferimento, nello specifico Contratto della Mobilità/ Area attività ferroviarie, del 20.7.2012.

Infatti, nonostante la disponibilità del Sindacato, solo in pochi casi è stato possibile raggiungere accordi collettivi che definissero condizioni migliorative rispetto ai contratti individuali.

Giudichiamo pertanto imprudente l'atteggiamento delle imprese ferroviarie che, in un mercato ormai liberalizzato da anni, non abbiano provveduto ad applicare adeguate condizioni normo-retributive, tali da scongiurare l'uscita di lavoratori altamente specializzati, come i macchinisti addetti alla condotta dei treni merci, in vista della tanto attesa ripresa del settore.

Quindi, l'auspicata ripresa economica del settore, per le scriventi, non può che portare a un miglioramento delle retribuzioni e dei limiti normativi per i lavoratori coinvolti, soprattutto laddove le Imprese annunciano che il numero di treni-km movimentati è quasi quintuplicato.

D'altronde, ci risulta che fino ad oggi tali imprese non abbiano avuto remore nel ricorrere a personale pensionato quale soluzione al problema del fabbisogno di nuovi macchinisti, senza far alcun accenno ai principi della liberalizzazione del settore né agli elevati tassi di disoccupazione giovanile di cui soffre questo paese. Scelte che non condividiamo e che riteniamo, sul piano dell'etica, sbagliate.

In conclusione, non possiamo che ricordare che la liberalizzazione non può essere a senso unico e che la concorrenza non si può svolgere solo sul costo del lavoro.

L'unica soluzione per scongiurare il rischio di un'emorragia di manodopera altamente specializzata è agire sulle cause e non sugli effetti garantendo condizioni adeguate ai lavoratori interessati, auspicabilmente in tempi brevi, contrattate con le Organizzazioni Sindacali di categoria.

Distinti saluti,

Le Segreterie Nazionali

FILT-CGIL A. Rocchi 	FIT-CISL S. Pellecchia 	UIL TRASPORTI N. Settino 	UGL Trasporti U. [unreadable] 
---	--	--	---