

Prot. N.21 E.N /CAT 2020

coordinamento autorganizzato trasporti

Al Ministro
Ministero delle infrastrutture e Trasporti
ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it
e p/c

Spett.le ANSF
Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie
Al Direttore
agenzia.sicurezza@pec.ansf.it

Spett.le
FerCargo
associazionefercargocat@pec.it

Genova, 11.06.2020

Oggetto: trasporto merci su ferro. Applicazione CCNL Mobilità AF e clausola sociale.

Spettabile Ministra

Questa organizzazione sindacale ha avuto modo di poter prendere visione di una nota di FerCargo del 22 maggio u.s. con oggetto: "Position Paper Forum FerCargo – Logistica ferroviaria e crisi sanitaria da COVID19 ".

Tale missiva, a Lei indirizzata, contiene alcuni punti sui quali come Associazione Sindacale possiamo individuare una convergenza di idee, in particolare quelli nei quali sono richiesti interventi volti a rafforzare il ruolo del trasporto merci su ferrovia e a garantire una maggiore sicurezza e coniugata con un miglioramento delle performance.

Per altri punti della citata missiva vogliamo invece farLe pervenire tutto il nostro dissenso.

Troviamo innanzitutto sconcertante che si voglia approfittare dell'emergenza per richiedere, ancora una volta, l'introduzione dell'equipaggio ad agente solo nel trasporto merci su ferro.

La scrivente Associazione confida nel buon senso del governo in carica e denuncia il tentativo di introdurre l'agente solo sui treni merci, soluzione che porta con sé una grave involuzione della sicurezza sul lavoro.

Per sgomberare subito il campo da ogni equivoco, anche alla luce di alcune prese di posizione di altre OO.SS. non proprio chiare e contenenti a nostro giudizio omissioni o fraintendimenti, si ribadisce che la scrivente Associazione sostiene IL DOPPIO MACCHINISTA alla guida dei treni merci, ciò al fine di evitare che si possano nei fatti accettare equipaggi ibridi come l'agente polifunzionale e macchinista che, come ben sanno tutti, non garantirebbe in caso di malore/infortunio dell'unico A.d.C. gli stessi tempi di intervento di un equipaggio a doppio macchinista, negando di fatto un tempestivo soccorso così come previsto dalla legislazione italiana per la tutela della salute e sicurezza dei Lavoratori.

Non solo, un intervento del genere non sarebbe a costo zero come sostenuto da FerCargo, ma avrebbe un effetto negativo sull'occupazione dei macchinisti del settore ferroviario merci (siamo coscienti di quanto bisogno di lavoro stabile e qualificato ci sia fra i giovani italiani in questo drammatico momento); evidenti vantaggi economici sarebbero SOLO ad appannaggio delle aziende rappresentate dall'associazione datoriale.

Vorremmo ricordare che i vantaggi economici per queste imprese ferroviarie merci, rappresentate da FerCargo, sono già evidenti nella disomogenea applicazione dei contratti di lavoro.

Infatti trovano applicazione in queste aziende varie tipologie di contratto che vanno dai contratti individuali a quelli armonizzati degli autoferrotranvieri a quello del settore merci e logistica. Contratti che non solo non tutelano le tipicità dei lavoratori coinvolti ma di fatto creano un vero e proprio dumping salariale, nei confronti di quelle imprese che applicano il CCNL della Mobilità-Attività Ferroviarie.

Vorremmo ricordare che già nella prima decade del 2000 ci furono alcuni interventi bipartisan che trovarono sintesi in progetti di clausola sociale, circa l'obbligatorietà di applicazione del CCNL Attività Ferroviarie a tutte le aziende del comparto ferroviario (cronologicamente negli ultimi governi Prodi e Berlusconi) ma che per vari eventi politici non trovarono uno sbocco legislativo.

Evidenziamo inoltre che la rivendicazione di avere una norma di legge a tutela del salario, dell'orario di lavoro, dell'occupazione e della dignità dei lavoratori, nonché e delle pari opportunità fra imprese è stata e sarà centrale nelle vertenze di questa organizzazione sindacale.

Altro capitolo della missiva FerCargo rispetto alla quale siamo contrari riguarda la Formazione del Personale in e-learning, perché riteniamo questo modo di fare formazione, non adatto alle attività di sicurezza dell'esercizio ferroviario. La valutazione, che inevitabilmente segue una formazione, non può limitarsi ad un esame scritto o orale senza che ci sia anche una valutazione attitudinale effettuata in presenza. In questo senso riteniamo che anche ANSF dovrebbe dare indicazioni chiare e univoche sulle possibilità di fare formazione in questo periodo di emergenza COVID-19.

Distinti saluti.

Per l'Esecutivo Nazionale
catalano@associazioneecat.it

Antonino Catalano
