

Roma 1 febbraio 2011

Spett.le
Servirail Italia s.r.l./ Newrest Vagons-Lits
c.a. Claudio Renzetti
Direttore Generale Servirail Italia s.r.l.

Ministero del lavoro
c.a. Dr. Cipiani

p.c. Commissione di Garanzia

Trenitalia Spa
c.a. Dr. Soprano

Oggetto: procedure di raffreddamento e di conciliazione ai sensi della Legge 146/90; Legge 83/2000 e successive modificazioni ed accordi in materia.

Le Segreterie Nazionali e le RSA hanno dichiarato lo stato di agitazione e avviato la procedura di raffreddamento in data 4 gennaio 2011 contestualmente hanno disdettato tutti gli accordi di riorganizzazione del lavoro – stipulati in occasione dell’ultimo cambio d’appalto – che, sostanzialmente, comprimevano, a causa dell’introduzione della scorta ridotta (un lavoratore per due vetture), i livelli di fabbisogno di forza lavoro e chiesto il ripristino della scorta ordinaria (un lavoratore per vettura).

La disdetta degli accordi di riorganizzazione è stata la conseguente risposta sindacale all’apertura dell’ennesima procedura di mobilità comunicata il 23 dicembre 2010, con la quale l’impresa ha dichiarato l’intenzione di procedere al licenziamento di 163 lavoratori su un totale di forza lavoro di 489 addetti e cioè più del 35% dei lavoratori occupati nelle attività. Quest’ultima percentuale, segnaliamo, è molto superiore alla percentuale dei complessivi tagli dei servizi effettuati dal Committente Trenitalia.

La procedura di mobilità del 23 dicembre 2010, sorprendentemente, ha sostituito integralmente la procedura aperta nel mese di ottobre 2010 e poi revocata dall’impresa a metà dicembre, la quale indicava tra i motivi per cui era stata aperta, le stesse cause e gli stessi presupposti della successiva, ma con la differenza che i criteri di individuazione degli esuberanti sono completamente discordanti rispetto alla precedente comunicazione in relazione alle numerosità, alle qualifiche professionali, agli impianti coinvolti.

Nei giorni scorsi, in sede di esame congiunto, l’impresa ha proposto al Sindacato di sospendere la revoca degli accordi di riorganizzazione e chiesto di presentare formalmente un piano alternativo per la gestione degli esuberanti di personale.

La proposta aziendale di formulare per iscritto un progetto alternativo, seppur atipica e inconsueta, è stata accettata dal Sindacato e a tal proposito in data 25 gennaio 2011 le Segreterie

Nazionali hanno inviato all'impresa il documento, contenente i principi per poter attenuare le ricadute sociali della crisi del settore notte. E' opportuno, inoltre, ricordare che le Organizzazioni Sindacali in sede di confronto sindacale di esame congiunto, si sono dichiarate disponibili a riconsiderare anche la sospensione della revoca degli accordi, qualora l'impresa avesse dichiarato di ritenere modificabile l'impostazione data alla stessa procedura di mobilità.

Nonostante tutti gli sforzi da parte sindacale, la risposta aziendale all'invio del documento è stata quella di inviare ben oltre 130 contestazioni disciplinari, con le quali si contesta ai lavoratori di non effettuare la scorta ridotta (un lavoratore per due vetture).

Vi è da segnalare che, a tale proposito, i lavoratori non conoscono il contenuto del Contratto 4420/2010 e nemmeno il Capitolato Tecnico Operativo. Ne è la prova il fatto che in questi giorni i responsabili territoriali dell'azienda pretendono con inusitata "energia" la sottoscrizione da parte dei lavoratori, di una lettera, cercando così di scaricare impropriamente sui lavoratori le proprie responsabilità, in cui sono riportati estratti del CTO che, come è ben noto a tutti, è un allegato contratto che regola i requisiti tecnico-operativi sulle modalità con cui l'appaltatore deve eseguire le prestazioni di assistenza alla clientela a bordo treno e stabilisce obblighi che intercorrono tra il committente e l'appaltatore.

Occorre infine rilevare che il CTO – questo è stato più volte affermato in sede di confronto sindacale, in occasione dell'ultimo cambio d'appalto, dalla stessa committente – prevede un "modulo squadra" minimo e non obbligatorio, nel senso che non esclude la possibilità di avere un modulo di equipaggio numericamente maggiore da cui, tra l'altro, deriverebbe un servizio migliore e che escluderebbe qualsiasi effetto negativo o dannoso al servizio stesso e alla assistenza alla clientela.

La responsabilità dei fatti contestati ai lavoratori è da attribuire interamente ed esclusivamente alla impresa appaltatrice, la quale non ha provveduto tempestivamente, dopo la disdetta sindacale degli accordi, a ripristinare la scorta ordinaria e a predisporre turni con numero congruo per poter effettuare lo svolgimento del servizio.

Il comportamento dei lavoratori, alla luce di quanto esposto, è consequenziale alla disdetta degli accordi inviata dalle Organizzazioni Sindacali. Semmai è da censurare il comportamento aziendale che con la propria rigida posizione e l'esponentiale incremento delle contestazioni disciplinari, non contribuisce a rasserenare un clima sociale incerto e già tanto esasperato e a trovare soluzioni alternative al licenziamento di 163 lavoratori e alla chiusura di due impianti.

Invitiamo l'impresa, pertanto, al fine di evitare che la situazione possa ulteriormente peggiorare a ritirare le contestazioni disciplinari e a ricercare le possibili soluzioni alla ennesima crisi del settore attraverso la negoziazione e il confronto costruttivo.

Si richiede al Ministero del Lavoro, al fine di esperire il tentativo di conciliazione previsto dalla normativa vigente, un incontro urgente.

Distinti saluti

Le Segreterie Nazionali