



IN BREVE

1

CHI SIAMO

Cronache ferroviarie è la newsletter creata e gestita dal Settore Ferrovia di USB, Unione Sindacale di Base.

2

D & R

Se avete dei quesiti, o se volete segnalarci qualcosa, scrivetece all'indirizzo di posta elettronica: cronacheferroviarie@usb.it

3

REDAZIONE

La redazione è composta da lavoratori e attivisti che vivono l'esperienza lavorativa quotidiana e vogliono condividerla con i loro colleghi, attraverso questo utile strumento messo a disposizione da USB Settore Ferrovia.

4

EMAIL

La newsletter viene spedita tramite una pratica mailing list, in modo da ottenere contemporaneamente una ampia e veloce diffusione.

EDITORIALE

Se tutto questo ha un senso

L'aumento del diritto di ammissione dal primo Marzo di quest'anno, per i ferrovieri ed i loro famigliari, è solo l'ultimo atto di arroganza di una dirigenza sempre più incurante dell'opinione altrui e di quello che la stessa ha concordato e sottoscritto.

I sindacati concertativi, da parte loro, si sono immediatamente irrigiditi su questa non certo buona nuova, facendo un'alzata di scudi comune, arrivando sino a minacciare, con indomito slancio, delle sortite per tutelare gli interessi dell'intera categoria.

Questo avveniva il primo di Marzo, all'unisono con la dichiarazione di guerra da parte del gruppo, e due giorni dopo, le stesse segreterie, hanno rifiutato la proposta per un incontro lanciata dall'azienda, al fine di mediare l'incresciosa situazione.

Eppure qualcuno, meglio informato di noi, ha riferito che poi un mezzo incontro, seppure in modo informale c'è stato, anche se non si è concluso nulla, anche perché c'era ancora in piedi lo sciopero del primo aprile.

Intanto "ancora in marcia", la rivista storica dei ferrovieri, aveva convocato un'assemblea a Roma per il 23 nella quale, successivamente, è stato deciso un pre-

In questo numero:

ACQUISIZIONI

Ma a che gioco stiamo giocando?..3

PARENTOPOLI

Presi diretta.....3

SARDEGNA

La protesta contro IVU.....4

POLITICHE SOCIALI

Oggetti rinvenuti a bordo treno5

TLN

Matrimonio lombardo.....5

TAV

Si continua a spendere.....6

VERTENZE

Sviluppi romani.....6

PILLOLE

Linee-guida per la struttura della retribuzione.....7

FS, CDA approva il Piano Industriale 2011-2015.....8

Pronto soccorso - Decreto 24 gennaio 2011, n. 19.....8

Festività del 17 marzo e del 25 aprile.....8

Legge anticsciopero, presentati due DdL ..8

senziamento davanti a piazza della Croce rossa per il 4 aprile e, a seguire, una manifestazione nazionale ai primi di maggio.

Mentre era in atto questa assemblea l'azienda, con un tempestivo atto di ravvedimento, ha disposto la sospensione degli aumenti per tutto il mese di aprile invitando, nuovamente al tavolo, i soliti delegati per il 4 dello stesso mese.

Tutto questo secondo noi non ha alcun senso, anche perché gli aumenti sono un incentivo ulteriore ad una diseconomia strisciante, se è vero quanto pubblicato dai media circa una flessione dei ricavi dell'alta velocità, che non miglioreranno certamente con questo provvedimento impopolare.

La commedia delle parti

quindi non trova una soluzione di continuità logica e men che mai una ragione del suo perché, ma mentre gli stati generali confederali sparano a pallettoni contro il palazzo in merito ad un accordo contrattuale vilipeso, sulla situazione della Cargo si può apprezzare un soffuso disinteresse, per altro esplicitato da poche parole dai toni morbidi, neppure paragonabile al polverone sollevato, appunto, per la questione di questi aumenti tariffari.

Quindi passa senza clamore alcuno il prosieguo della politica di dismissione di una divisione ferroviaria importante, con la cancellazione di 3.100 posti di lavoro entro dicembre di quest'anno, occupazioni necessarie per una nazione impantanata nel precariato e nella disoccupazione

giovanile.

Tutta la tradizione storica ultracentenaria delle ferrovie dello stato viene rimossa di giorno in giorno, in nome di bilanci che devono stare in piedi per conto proprio, ma che non potranno mai esserlo in quanto la strategia dei piani d'impresa stenta a ricreare qualcosa di valido specie nel trasporto merci, considerato, purtroppo, un'attività residuale che produce solo debiti, e se questo è il marketing di front-line del gruppo, ci viene spontaneo domandarci, per amor di comprensione, quanto durerà ancora l'agonia lavorativa di tanti nostri colleghi, prima del colpo fatale.

Segreteria regionale Lazio ferrovieri USB

Per un trasporto ferroviario sociale e sicuro. Per la conferma dei diritti acquisiti dei Ferrovieri.

Nel condannare le politiche di privatizzazione e liberalizzazione del Trasporto Ferroviario, cause dello stravolgimento sociale, lavorativo e giuridico delle ferrovie stesse, i Ferrovieri in pensione e in servizio riuniti a Roma il 23 marzo 2011 contestano e respingono gli aumenti dei prezzi dei diritti di ammissione a bordo dei treni AV, ES ed EC per il metodo ed il merito con il quale sono stati attuati e quantificati.

Nel metodo: considerando che i contratti collettivi, sia pur aziendali, non possono riguardare i ferrovieri in pensione (se non sono rappresentati nella trattativa in materia) ed essendo la disciplina sui titoli di viaggio un problema contrattuale (art. 23 accordo di confluenza al CCNL delle attività ferroviarie) la modifica a tale disciplina non può essere stabilita unilateralmente.

Nel merito: l'aumento imposto è superiore a qualsiasi aumento del costo della vita e comunque infinitamente superiore agli aumenti perequativi del 1,4% concessi sulle pensioni.

I ferrovieri in pensione e in servizio, con prudenza, apprendono la notizia della soppressione dell'ordine di servizio che stabilisce detti aumenti, in particolare, in vista del confronto con l'Azienda, auspicano che questo, che riprenderà il 4 aprile p.v., sia aperto e partecipato anche ai rappresentanti dei dipendenti FS in pensione

L'Assemblea pertanto decide:

Di indire per il 3 maggio una manifestazione nazionale di pensionati e ferrovieri in attività, per la difesa della ferrovia sociale e per il rispetto dei diritti acquisiti.

Di organizzare per il 4 aprile, in concomitanza con l'inizio della trattativa in materia, un sit-in anche per rafforzare il diritto al rinnovo del contratto Aziendale di Gruppo per il personale in servizio, scaduto il 31 dicembre 2005 e mai rinnovato.

A tale scopo diffida le OOSS a non procedere in eventuali accordi che determinino penalizzazioni o discriminazioni nei confronti dei Ferrovieri pensionati.

Di organizzare un Comitato Nazionale per la difesa dei titoli di viaggio e che coordini le varie iniziative, con la coscienza di difendere non un "privilegio" ma un diritto acquisito da sempre che è riconosciuto anche ai ferrovieri di tutta Europa.

Di organizzare un collegio legale nazionale per tutelare i titoli di viaggio

Di coinvolgere nelle varie iniziative, le OOSS, le Associazioni dei Consumatori, i parlamentari, i partiti, per la difesa del trasporto ferroviario quale bene comune.

Roma, 23 marzo 2011

ACQUISIZIONI

Ma a che gioco stiamo giocando?

È del 24 marzo la notizia che Trenitalia ha rilevato l'intero pacchetto azionario della **TX Logistik**, società di trasporto ferroviario merci che "...opera dal 1999 sul mercato ferroviario tedesco ed europeo, soprattutto sull'asse nord-sud, offrendo servizi di trazione transfrontaliera con le sue filiali in Austria, Svizzera e Svezia e proponendo servizi logistici innovativi e di successo" come apprendiamo dal comunicato stampa FS del 24 marzo 2011.

Tutto questo avviene contemporaneamente allo smantellamento della Divisione Cargo in Italia, con migliaia di lavoratori dichiarati in esubero e mentre il *Piano Industriale 2011-2015* continua

a rimanere un segreto. Forse consistevano in questo i contenuti del "piano".

Ma a che gioco giochiamo?

Smantellamento in Italia e investimenti in mezza Europa?

Il Gruppo FS ha già messo mano al trasporto pubblico locale in *Germania*, con l'acquisizione (del 25 febbraio) di **Arriva Deutschland** ribattezzata ora *Netinera*, e nel trasporto alta velocità in *Francia*, con la partnership (del 19 gennaio) con **Veolia Transport Rail**, la quale parteciperà anche alle gare in *Inghilterra* per i servizi Intercity West Coast e altri.

Probabilmente nei piani di Trenitalia, e del Gruppo FS in generale, v'è l'idea di trasformarsi in Società di capitali, cedendo la produzione e prendendo a noleggio, in fu-

turo, mezzi e personale.

Esternalizzazione è la parola d'ordine.

Poco tempo fa è nata *FS Formazione*, la Società del Gruppo FS che si occupa di effettuare la formazione al personale che deve operare in ambito ferroviario. La *Telco* - Società che si occupa delle telecomunicazioni, e che si accinge a gettarsi nel redditizio mercato della fibra ottica - è già stata separata da RFI qualche mese fa. A breve dovremmo vedere le Divisioni Frecciarossa e Frecciargento venir quotate in borsa.

Ma tutti questi movimenti hanno qualcosa a che fare con i treni? Oggi nel Gruppo FS si muovono più i capitali che i rotabili.

Redazione

il sindaco capitolino nel rimarcare un andamento poco onesto nelle assunzioni, ancor prima della sua ascesa al soglio del Campidoglio.

Semmai il primo cittadino romano si è dimenticato all'epoca, nelle sue esternazioni politiche, di precisare che le chiamate dirette fatte dalla sua amministrazione non hanno dato soltanto posti di lavoro non dovuti e neppure necessari, ma, diversamente, occupazioni a tempo indeterminato e di qualità, non certamente legati al mezzo di trasporto, dove pure servivano allora come adesso.

Quindi insediamenti a livello di quadro, ovvero dirigenziali, per rimarcare la differenza dei ruoli, ancorché di tali professionalità l'azienda di trasporto urbano romano proprio non aveva alcun bi-

municipalizzata di Roma, sulle

quali avevamo già recensito su queste pagine.

La sortita giornalistica, puntualmente, ha messo in piazza tanti retroscena di questo mercato del fango, che umilia qualsiasi onesto cittadino in cerca di lavoro che non ha alcuna raccomandazione sindacale o politica, al quale ri-

mangono soltanto prospettive marginali per trovare un impiego con una redditività certa, necessaria per vivere.

Aveva ragione chi ha denunciato tanto marcio, e non aveva del tutto torto neppure

Da sempre uniamo il paese...

VIGNETTA DI M.B.
LE ULTIME PAROLE FAMOSE



PARENTOPOLI

Presenza diretta

Domenica 6 marzo è andata in onda la trasmissione *Presenza Diretta*, dove si è parlato delle assunzioni facili nella

sogno, anche perché il suo bilancio, in rosso profondo, consigliava prudenza nelle spese.

Ora, oltre l'incorporamento dell'agenzia per la pubblicità, per quadrare i conti si paventa l'aumento del prezzo del biglietto urbano, come a dire che dei costi di questa politica sfascista dovranno fare fronte i cittadini, e chi ha votato la giunta attuale, adesso, sarà ben contento anche di sostenerla in solido.

Nella trasmissione si è fatto, perfino, un passo indietro nel tempo, e si è andata a rivedere la situazione prima dell'avvento dell'attuale amministrazione, ed a tal proposito sono stati intervistati degli autisti romani appartenenti all'USB, i quali, a viso scoperto, hanno denunciato apertamente i vecchi imbrogli per l'ingaggio in ATAC, quelli citati da Alemanno tanto per intenderci, mentre altri dipendenti, di differenti organizzazioni, hanno preferito non mostrarsi durante la loro deposizione pubblica, nella quale hanno raccontato, con

cupa monotonia, i tramiti sindacali per mezzo dei quali hanno ottenuto il posto fisso.

Non solo, ma per completezza di informazione hanno spiegato, per filo e per segno, come prima dell'esame di ammissione conoscevano già l'argomento da trattare e non finendo di stupire il mondo, candidamente, hanno ammesso anche delle amicizie nelle strutture mediche aziendali, per i test medici di rito, propedeutici per l'idoneità al ruolo da svolgere.

Questo è il nostro paese che resta, mestamente, il paese di Pulcinella e se all'estero ci considerano come ci considerano non è certamente soltanto per il Bunga Bunga.

Quindi è sempre l'apparato concertativo a fungere da motore di ricerca in questo triste mercimonio, come è stato testimoniato nel reportage, durante il quale gli inviati hanno saputo ben circoscrivere la tecnica motivazionale per sostenere, a posteriori, l'organizzazione di riferimento per il passi d'entrata in azienda, con compiaciuta efficienza di

quanti hanno beneficiato di una manna piovuta non propriamente dal cielo.

Cosa dire di più, nulla, se non che i giovani disoccupati saranno ancor più sfiduciati e frustati, dopo aver visto come a scavare appena un po' al di sotto della superficie viene a galla tanto schifo, senza alcuna obiezione di stile, che fa pensare ad un vero monopolio del lavoro, che dovremmo definire meglio come mercato nero, in senso economico e non politico.

Ancora una volta, pertanto, è stata confermata la realtà di un paese malato di interessi di parte, antisociali ed egoistici, che vanno a confermare l'immagine triste di un'economia moribonda, mancante del tutto di spiragli di vitalità, a causa, appunto, di tali modalità soffocanti ogni refolo di energia, dove non si riesce più in alcun modo a colmare il senso di vuoto istituzionale, essendoci troppi dubbi frapposti tra la realtà ed il senso di fiducia.

Luigi Corini

SARDEGNA

La protesta contro IVU

A partire dal 13 febbraio scorso Trenitalia ha introdotto anche alla Direzione Passeggeri Regionale Sardegna l'utilizzo del sistema *IVU Rail* per la formazione dei turni individuali di personale di macchina - *PdM* - e personale di bordo - *PdB*.

Per chi non lo sapesse, il sistema informatizzato per la creazione dei turni individuali *IVU Rail*, è già stato oggetto di controversie sindacali, che hanno portato persino Treni-

talia in tribunale per condotta antisindacale (art. 28 L. 300/70) in territorio Toscano.

Per poter lì evitare la sicura condanna, l'Azienda ha dovuto ritirare i turni ivi sperimentati unilateralmente (negli impianti di *Campiglia Marittima*, *Pontremoli* e *Porretta Terme*), e contestualmente formalizzato l'accordo del 11 ottobre 2010, sottoscritto da Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti e Ugl T. con il quale si è convenuto di attivare la sperimentazione alla Divisione Passeggeri N/I, turni Frecciarossa e Frecciargento.



Viste le reazioni ottenute in

quelle realtà, l'Azienda ha ritenuto di poter proseguire con la "sperimentazione", applicando il sistema anche in Sardegna.

Ma qui il sistema - altamente diseguale per i lavoratori - non è stato accettato a mani basse.

Dalla Sardegna arrivano notizie di disavanzi di presta-

zione mensile nell'ordine delle 70-75 ore di lavoro di differenza tra chi lavora di più e chi di meno.

Nonostante il passare delle settimane, il personale non s'è ancora stancato di protestare contro il sistema che appare quantomeno iniquo.

Il giorno 22 marzo s'è tenuto lo sciopero indetto a li-

vello regionale proprio contro l'introduzione dell'IVU. Ci giungono notizie di **adesioni nell'ordine del 100%! -** dati che "scendono" comunque a un 87% per il PdM e un 73% per il PdB da parte Aziendale!

Redazione

POLITICHE SOCIALI

Oggetti rinvenuti a bordo treno

Sino a quando esistevano le Ferrovie dello Stato il personale di bordo, al termine del servizio, se rinveniva un oggetto dimenticato sul proprio convoglio di scorta, lo consegnava all'addetto in stazione e la cosa chiudeva ogni formalità.

Al termine del monopolio statale, nel riassetto societario, non è stato più possibile tutto ciò e l'azienda ha invitato gli agenti a rispettare il disposto dell'art. 924 del codice civile, che impone a qualsiasi cittadino di riconsegnare qualunque oggetto rinvenuto, presso la dipendenza comunale di ritrovamento, entro e non oltre 24H dal recupero.

Come sindacalisti autonomi, all'insorgere di questo problema, abbiamo chiesto

alle strutture aziendali di competenza, la direzione regionale del Lazio nella fattispecie, di darci delle linee guida comportamentali perché la legge imponeva una disponibilità di tempo, per la riconsegna, che il personale non aveva, di fatto, anche per motivi di servizio, ma non ci è stata data neppure una risposta, ed il problema è rimasto irrisolto, tanto è che i colleghi, a tutt'oggi, sono nelle più complete ambascie non volendo incorrere nei rigori del codice.

La nostra proposta scritta, all'epoca dei fatti, è stata quella di suggerire la possibilità del godimento di un giorno di assenza giustificata per raggiungere, in tempo, il centro di raccolta del comune di ritrovamento.

Stiamo ancora aspettando che la direzione del Lazio, da più di 5anni, si esprima su

questo suggerimento.

Nell'intanto la stessa azienda, ma in Toscana, ha affisso sui convogli regionali una locandina adesiva, dove rende noto di aver attivato un proprio centro di raccolta che reperta e riconsegna al comune il giorno successivo, vale a dire nei limiti di legge, quanto ritrovato sulle vetture societarie con la citazione dell'ora e del luogo geografico di rinvenimento, espletando un servizio sociale davvero gradito da tutti.

Complimenti.

P.S.: se per caso la direzione regionale del Lazio, nel frattempo, avesse preso delle misure per quanto in oggetto, a nostra insaputa, faremo pubblica ammenda su queste pagine non appena ne avremo notizia ufficiale.

Segreteria Regionale Lazio

dopo una prima fase di avvio durata ben oltre i termini iniziali stabiliti in 11 mesi (a partire dal 15 novembre 2009). In questa prima fase i rispettivi rami d'azienda erano stati affittati a TLN, mantenendo separati comunque i processi produttivi.

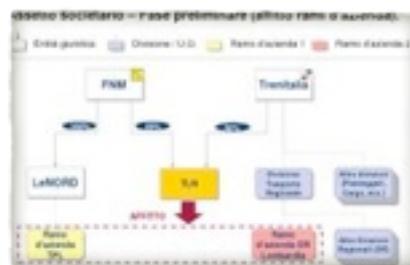
Al momento non abbiamo notizie da dare in merito alle modalità operative di gestione

TLN

Matrimonio lombardo

È del 23 marzo la notizia ufficiale della fusione aziendale tra la Direzione Regionale Lombardia di Trenitalia e LeNORD. A dare l'annuncio l'AD di TLN, Giuseppe Biesuz, accompagnato dall'assessore alle Infrastrutture e Mobilità della Regione Lom-

bardia Raffaele Cattaneo.



Il "matrimonio" avrà inizio a partire dal 1° maggio 2011,

del personale, in quanto la contrattazione sindacale sembrerebbe essersi arenata.

Non mancheremo di in-

TAV

Si continua a spendere...

Lo "scandalo dei 60€/mm" rischia di ripetersi.

Sul portale aziendale "Linea Diretta" accessibile dalla rete informatica intranet, è apparso il 7 marzo un comunicato che ci porta a conoscenza della stipula, sotto la supervisione del Min. On. Matteoli e dell'ing. Moretti, del contratto tra RFI S.p.A. - nella persona dell'AD Elia - e il General Contractor - nella persona dell'AD di Saipem Tali - per

formarvi in futuro, anche perché anche altre Regioni sembrerebbero interessate ad una partnership nello stile di

la realizzazione dei circa 39km della tratta *Treviglio-Brescia* della linea AV/AC *Milano-Venezia*.



Investimento complessivo per la *Treviglio-Brescia*: 2.050 milioni di euro. **2,05 miliardi**. Circa **52,50€/mm**. Per ora. La consegna è prevista

sui numeri precedenti) e che si inseriva a pieno diritto nelle rivendicazioni che venivano sollevate dai partecipanti a quell'incontro: contrastare il nuovo turno individuale, vivibilità dei turni, richieste continue (specie verso i nuovi assunti) di prestazioni straordinarie e fuori turno.

Nel frattempo abbiamo assistito a un cambio della guardia nello staff aziendale: avvicendamenti dovuti alle attività di protesta del personale o giochi di vertice della società trasporto regionale?

Lo sciopero quindi non si farà, a fronte dell'accordo sottoscritto, e al momento resta in piedi quello delle OO.SS. firmatarie sul rinnovo del CCNL previsto per 30 marzo/1 aprile. Anzi: proprio in previsione di questo si era già ventilata la possibilità di far coincidere le due proteste, quella regionale e quella nazionale. Solo la firma del

quella lombarda.

Redazione

per il 2015.

Probabilmente col passare del tempo arriveranno a spendere i famosi 60€/mm (stimati come costo effettivo di realizzazione dell'attuale infrastruttura per la TAV *Bologna-Firenze*, anche se la tratta *Torino-Milano* è costata "sola-mente" 54€/mm).

Intanto **molti pendolari stanno ancora aspettando i treni nuovi** e in diverse regioni **si stanno tagliando i servizi per la mancanza di fondi...**

Redazione

verbale di accordo del 21 ha allontanato questa possibilità.

Questo elemento aveva suscitato qualche perplessità in più di qualcuno al punto di far uscire la proposta, in sede assembleare, di riconvocare un altro evento come quello di novembre dove richiedere la presenza delle segreterie nazionali delle OO.SS che siedono al tavolo delle trattative per chiedere loro cosa stia realmente accadendo e, soprattutto, per richiederli di non accettare norme capestro per le turnazioni del personale (IVU).

Non si può fare a meno di notare come esista uno scollamento fra le esigenze del personale sui problemi della quotidianità e i massimi sistemi che muovono una pura ricerca di profitto sul costo del lavoro che anima i tavoli nazionali. Soprattutto dell'oggi sappiamo già tutto perché lo si paga sulla propria

VERTENZE

Sviluppi romani

Il 24/25 marzo ci sarebbe dovuto essere lo sciopero regionale di macchinisti e capitrete del trasporto regionale. Non si farà perché il 21, dopo un incontro con la direzione del TMR Lazio, le segreterie regionali delle OO.SS. e le RSU hanno firmato un verbale di accordo che prevede, fra l'altro, un allargamento di qualche giornata di turno e una serie di promesse di intervento su aspetti della logistica. La parte più interessante potrebbe essere costituita dalla verifica della corretta fruizione del monte ore annuo di riposi settimanali (3.538 ore) così come previsto dal contratto vigente. Questo argomento era stato già affrontato nel corso dell'assemblea di novembre 2010 al bar Convo-iglia (di cui abbiamo riferito

pelle lavorando, giorno dopo giorno, nei turni; del futuro non abbiamo conoscenza perché nessuno si degna di venire a raccontare ai lavoratori quali siano i termini della questione contrattuale. Facile immaginare una maggior risposta verso uno sciopero che affronti tematiche locali o facilmente riconoscibili piuttosto che sulla trattativa legata al CCNL della Mobilità di cui si sospetta o prevede il bidone.

Ricordiamo che la nostra proposta di Contratto della Mobilità è stata a suo tempo presentata e teneva ferme le richieste per i lavoratori della difesa della qualità della vita dentro e fuori il turno di la-

voro perché la nostra esistenza non può essere condannata a essere i resti della striscia lavorativa. La nostra proposta, considerata velleitaria da molti, è in realtà uno strumento di difesa contro chi smantella sistematicamente i diritti inesigibili e chi non considera la salute e l'integrità fisica di chi svolge una mansione atipica e usurante. Abbiamo sempre ritenuto che **8 ore di lavoro** debbano essere un picchetto invalicabile per tutti e che **nessuna organizzazione del lavoro può pretendere di schiacciare la nostra vita e la nostra salute**. I tagli fatti sul personale dell'esercizio non trovano giustificazione nelle

società che fanno del loro assetto aziendale frammentato e divisionalizzato una vera idrovora di risorse umane ed economiche. Quindi è velleitario credere che non accettare le regole del cosiddetto mercato ci porti fuori dalla realtà mentre gli esempi di lavoratori spremuti e poi gettati via (licenziati!) abbondano nelle nostre cronache. Velleitario è il piano di chi accetta supinamente, senza opporsi, le tesi scellerate del capitale finanziario che misura con il metro dei capital gain l'efficienza delle aziende che svolgono servizi pubblici.

Redazione

Pillole

Linee-guida per la struttura della retribuzione

NB: il testo che segue è una sintesi di Agens/Federtrasporto.

Il nuovo CCNL AF dovrà realizzare le condizioni per aprire definitivamente al mercato il settore del trasporto ferroviario, costituendo fonte di regolamentazione di riferimento dei rapporti di lavoro per tutte le imprese che vi operano.

A tal fine si rende necessaria una revisione della struttura retributiva del CCNL AF 16.4.2003 che consenta di realizzare tale obiettivo, attraverso alcuni interventi di carattere strutturale mirati a:

- rendere attrattiva l'applicazione del nuovo CCNL AF per le imprese che attualmente applicano altri CCNL di riferimento del settore o non applicano alcun CCNL ma solo accordi aziendali;
- incentivare le assunzioni di giovani;
- valorizzare le effettive prestazioni di lavoro,

come di seguito si riporta:

- **definizione dei nuovi MINIMI CONTRATTUALI** collegati ai **7 nuovi livelli** della scala classificatoria ed alle relative **15 posizioni retributive**.

Nella fase di prima applicazione del

nuovo inquadramento:

A) a chi proviene dai livelli G, F, D le nuove posizioni retributive nei rispettivi livelli (Operatori, Operatori Specializzati, Tecnici Specializzati) potranno essere attribuite secondo il seguente criterio:

- nuova posizione retributiva 1, per chi ha il parametro 1 dei livelli G, F, D;

- nuova posizione retributiva 2, per chi ha il parametro 2 dei livelli G, F, D;

B) a chi proviene dal livello E potrà essere attribuita la nuova posizione retributiva i nel livello Tecnici;

C) ai neo assunti verrà attribuita la posizione retributiva 3 nei livelli Operatori, Operatori Specializzati e Tecnici Specializzati, e la posizione retributiva 2 nel livello Tecnici;

- la scala parametrica viene ampliata ad un range **100-181** (rispetto all'attuale 100-171) coerente con quella dei principali CCNL industriali (e corrispondente a quella dell'attuale CCNL Autoferro);

- i Quadri sono inquadrati in un **unico livello** con **due posizioni retributive**, attribuite secondo la corrispondenza della figura professionale di provenienza con quella di nuovo inquadramento (confermata);

- **eliminazione o rimodulazione del SALARIO PROFESSIONALE** (di cui al CCNL AF 16.4.2003), con mantenimento dei rispettivi importi salariali (in forma di assegni *ad personam* pensionabili) ai soli lavoratori già in forza, alla data di stipula del nuovo CCNL AF, alle Società che applicano il CCNL AF 16.4.2003;

- **eliminazione dell'EDR 2008** (istituito con accordo 24 gennaio 2008 per l'allineamento al CCNL Autoferro), con mantenimento dei rispettivi importi salariali (in forma di assegni *ad personam* pensionabili) ai soli lavoratori già in forza alla data di stipula del nuovo CCNL AF, alle Società che applicano il CCNL AF 16.4.2003;

- ridefinizione degli importi degli **AUMENTI PERIODICI DI ANZIANITÀ**, per effetto del nuovo inquadramento, attestando gli attuali importi massimi sulle posizioni retributive 1 dei nuovi livelli di inquadramento;

- **eliminazione dello Straordinario per tutti i Quadri** e non solo per quelli delle staff;

- l'**INDENNITÀ di FUNZIONE**, di cui all'art. 66 del CCNL AF, rimane solo per i Quadri e viene articolata in due sole misure, per ciascuna posizione retributiva. Per i Direttivi del livello C e, per i Quadri, per la parte relativa alla compensazione dello straordinario ed alla funzione di Titolare d'Impianto, la ex Indennità di Funzione viene assorbita nei nuovi minimi contrattuali per consentire di realizzare la scala parametrica 100-181;

- **semplificazione delle voci retributive**,

che non incidendo sui livelli di reddito consenta però di ridurre sensibilmente i costi amministrativi e di gestione.

Ad esempio:

- nuova disciplina per la fruizione dei pasti, legata soltanto alla prestazione lavorativa resa;
- sostituzione di CONDOTTA, SCOR-

FS, CDA approva il Piano Industriale 2011-2015

Quello che segue è lo scarno comunicato stampa del Gruppo FS:

Pronto soccorso - Decreto 24 gennaio 2011, n. 19

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, unitamente a quelli del Lavoro e delle Politiche sociali, della Salute, per la Pubblica Amministrazione e l'Innovazione e dello Sviluppo Economico, ha emanato il Decreto di attuazione della delega prevista nel D.Lgs. 81/2008 per quanto concerne le modalità di applicazione del Decreto 15 luglio 2003, n. 388 - ovvero il c.d. Primo Soccorso.

Il documento, composto di 7 articoli e un allegato, non norma in maniera tec-

Festività del 17 marzo e del 25 aprile

Con la nota FS-DCRUO-RIP\A0011\PI\2011\0000063 del 11 marzo 2011 il Gruppo FS ha comunicato che, solo per quest'anno, la gior-

Legge antisciopero, presentati due Ddl

Governo e opposizione hanno presentato, rispettivamente, i disegni di legge n. 1473 e n. 1409, con i quali si intende perpetrare una riforma della regolamentazione per il diritto allo sciopero

TA e LAVORO, NOTTURNO per PdM e PdB, con una **DIARIA differenziata per tipologia di business**;

- differente disciplina delle trasferte nella località di residenza o di dimora abituale del lavoratore e per trasferte ripetute (non continuative);
- apprezzamento di una indennità di

«Roma, 16 marzo 2011

Il CdA di Ferrovie dello Stato, presieduto dal Presidente, prof. Lamberto Cardia, ha approvato oggi il Piano Industriale di Gruppo 2011-2015, presentato dal-

nica il Primo e il Pronto Soccorso ai treni, ma si limita a disporre il termine di 12 mesi per "predisporre le procedure operative di intervento in modo coordinato con le procedure attivate dagli altri soggetti operanti in ambito ferroviario e con i servizi pubblici di pronto soccorso, anche per il trasporto degli infortunati".

Nel testo vengono inoltre individuati ulteriori obblighi, che però risultano già parzialmente o completamente soddisfatti dal gestore dell'infrastruttura e imprese ferroviarie.

Viene introdotto l'obbligo per le azien-

nata del **17 marzo 2011** (150° anniversario dell'Unità d'Italia) verrà considerata, ai fini normativi ed economici, alla stregua delle festività già previste dall'art. 24, punti 2.1 del CCNL AF. Inoltre per la festa del **25 aprile**, quest'anno coincidente con il **lunedì del-**

nei servizi essenziali.

Entrambi i disegni di legge mirano a strangolare ulteriormente il diritto allo sciopero, introducendo clausole di rappresentatività, richiesta di referendum, sciopero virtuale e notifica di adesione anticipata agli scioperi per i lavoratori. Addirittura si prevederebbero sanzioni

trasferimento ridotta nei casi di **trasferimenti collettivi (trasferimenti di sede o di attività)**.

SINTESI AGENS/FEDERTRASPORTO -
15.3.2011 -

NUOVO CCNL DELLE ATTIVITÀ FERROVIARIE

l'Amministratore Delegato, ing. Mauro Moretti.

Il CdA ha anche approvato il budget 2011.»

Altro non è dato sapere.

de di trasporto ferroviario a dotare il personale che opera in luoghi isolati, di macchina e viaggiante del pacchetto di medicazione, già da tempo consegnato, ma che risultava essere una erronea interpretazione della normativa e delle indicazioni della Commissione Tecnica Interregionale per la Prevenzione sui Luoghi di Lavoro.

In linea generale sembra che il Decreto, che entrerà formalmente in vigore dal 26 marzo 2011, sia una ufficializzazione di quanto la ferrovia stesse già attuando d'iniziativa.

L'Angelo, verrà applicato il trattamento economico e normativo previsto nel caso di coincidenza della festività con la domenica, maturando così il diritto ad una ulteriore giornata di riposo da fruire entro 90 giorni.

per proteste spontanee e personali, con sanzioni che arriverebbero fino a €5.000.

Da parte delle maggiori sigle sindacali non ci sono state prese di posizione in merito, ma sono solamente stati sollevati dei dubbi sulla rappresentatività.