

Cronache (croniche) ferroviarie

Cronache ferroviarie è la newsletter creata e gestita dal Settore Ferroviario di USB. La redazione è composta da lavoratori e attivisti che vivono l'esperienza lavorativa quotidiana e vogliono condividerla con i loro colleghi. Le notizie sul mondo dei trasporti sono sempre reperibili sul sito: trasporti.usb.it
Potete contattare la redazione scrivendo all'indirizzo email: cronacheferroviarie@usb.it



In questo numero:

Editoriale.....1	CCNL e Contratto Aziendale.....7
CCNL.....2	Spending Review.....10
Valutazione del rischio.....3	Fiscal Compact.....11
Appalti.....3	Rinnovo CCNL.....12
Repressione aziendale.....4	Tirrenia.....13
Cooperative.....5	<i>Pillole & News</i>14
Linea FR8.....6	<i>Link</i>16

EDITORIALE

Evviva evviva il nuovo contratto

visita www.cronacheferroviarie.com!

Abbiamo firmato responsabilmente il nuovo contratto. Abbiamo ripristinato l'orario di lavoro e il salario a sessant'anni fa!



“Ho sentito che vi hanno rinnovato il contratto, finalmente prenderai più soldi, sei contento?” - questo è quello che ci dice chi ha visto i telegiornali o letto qualche quotidiano.

A dire il vero non è che un ferroviere abbia di che rallegrarsi con la stipula del nuovo contratto. Perché se da un lato gli aumenti sono praticamente irrilevanti rispetto il 'carovita', la beffa vera e propria arriva dall'aumento di produttività. Insomma, con l'**incremento irrisorio di 70€ dovuto all'aumento dell'orario di lavoro** (verremo pagati meno di 10€/ora) e circa il 10% di salario in più nei prossimi 2 anni per adeguamento al carovita (ma non dimentichiamoci che per i passati 3 anni ci siamo tenuti la paga del 2008) ci sarà poco di che stare allegri.

In tutto questo le Organizzazioni Sindacali che hanno sottoscritto il contratto si sono pure belate del loro grande spirito democratico, in quanto i lavoratori hanno approvato a larga maggioranza l'intesa. Del fatto che sarebbe bastato andare al bar per far votare le schede in pochi se ne sono accorti. Pazienza.

La realtà è che il sindacato è stato circuito da tempo; oggi le grandi sigle sindacali fanno più soldi con i servizi di CAF piuttosto che con le tessere sindacali. Come possono queste 'aziende multiservizi' rappresentare ancora i lavoratori? A loro serve solo la firma sui contratti di lavoro per garantirsi carattere di diffusione nazionale.

la Redazione

CCNL

Uno spettacolo già visto

Uno spettacolo già visto.

Se non fosse una cosa tragica. E neanche di film già visto si può dire; piuttosto una replica di una pièce teatrale, con tanto di attori e recitanti.

Questo per fare un parallelo storico fra l'ultima vicenda contrattuale e il precedente CCNL, quello del 2003, e con le modalità con cui si arrivò alla firma (o alle firme che dir si voglia).

Stessa attesa priva di fatti certi, quelli di cui si discuteva nei piani alti del palazzo, **nessuna assemblea fra i lavoratori che tentasse, almeno quello, di raccogliere le idee di chi poi il CCNL lo vive sulla pelle;** ma solo indiscrezioni e fughe di notizie.

Lo stesso sistema: hanno firmato "sì", "no", "sembra", "di sicuro", "non ancora", "è fatta", "entro il tale giorno" e via così.

Stesse frasi di allora anche oggi: "è il meno peggio", "non possiamo rischiare che ce lo peggiorino ancora", "poteva andare peggio".

Stesse accuse ai lavoratori: "la categoria si vende per poco", "quando li chiami alle proteste o agli scioperi rispondono sempre gli stessi"; in parte sicuramente vero ma nessuno che si sognasse di andare a analizzare i perché e soprattutto quella tendenza ad autoassolversi sempre e comunque. La colpa è sicuramente di qualcun altro.

E l'ultima grande balla, oggi come ieri, ci sono i soldi in arrivo: una scena da finale a lieto fine e che cali il sipario una buona volta.

Sono decisamente triste nel raccogliere queste idee perché **sono passati quasi dieci anni e se qualcosa è cambiato lo è stato sicuramente in peggio: quei segnali presenti già nelle pieghe dello scritto e soprattutto nel non scritto del CCNL del 2003 non ci hanno insegnato niente.** Gli stessi discorsi di allora e gli stessi errori. Interpretazioni e testi laschi in grado di contenere tutto e il contrario di tutto non ci abbandonano e dovremo pagarne le conseguenze già da domani.

Nessun rispetto per il nostro orario di lavoro allora come oggi. Ricordiamoci che le rotazioni dei turni in senso 'antiorario' vengono sancite dal 2003 (sveglia alle 7, poi alle 6, poi alle 4 e poi alle 3) mentre da decenni la letteratura scientifica prevede il senso 'orario' come il meno dannoso per i lavoratori a turni aciclici. Compressione degli intervalli e dei riposi. Maggiori tempi di lavorazione (condotta, scorta, ecc). Il lavoro che prima si faceva in 2 ore lo hai cominciato a fare da solo e oggi ti assumi anche le responsabilità di tutti quelli che sono fuori dal circuito produttivo.

La scena è la stessa e adesso si ripete con un finale tragico: quello di uno spaventoso numero di lavoratori che potranno finire fuori dai posti di lavoro.

Mi permetto solo di chiudere con una battuta sui soldi che c'erano nel 2003 e che arriveranno ora: nella precedente vertenza venivo accusato dai sindacalisti confederali che non capivano la mia ritrosia visto che facendo il turno, quelli come me, avrebbero guadagnato 2'000 € al mese.

I mesi, gli anni sono passati e **quei soldi sono arrivati solo da poco ma sono costati l'agente solo, compressioni fuori del previsto sui turni, lavoro su 5 giorni della settimana e riposo singolo;** inoltre una scorretta interpretazione sul monte ore riposo annuo considerato medio e non individuale che ha, almeno a Roma, anticipato di molto il nuovo CCNL.

Con le premesse attuali non mi aspetto niente di buono per la mia futura vita lavorativa.

Figuriamoci i soldi.

Roberto Testa

VALUTAZIONE DEL RISCHIO**Rischio stress da lavoro correlato**

Questa è una cosa che devo proprio raccontare, per far capire a tutti come i nostri dirigenti tengano alla nostra salute, ieri sono stato sottoposto alla visita alcool e droga, come sapete dopo la visita siamo costretti a partecipare anche a una giornata formativa sui rischi lavorativi, l'argomento trattato, oltre al rischio dovuto all'uso di alcool e droghe anche del rischio da stress da lavoro correlato. Questa è stata una vecchia battaglia portata avanti da me e altri colleghi, quando eravamo RLS, finalmente con la legge 125 è stata recepita la direttiva europea che impegnava i datori di lavoro a inserire nel documento di valutazione dei rischi anche lo stress da lavoro correlato. Quindi il medico competente nel suo excursus ci faceva partecipi del fatto che la DTP di Roma aveva commissionato questo studio al nostro reparto sanitario e per il settore movimento era risultato che non vi fosse una grande rilevanza, al che, molto stupito dal fatto che io come lavoratore interessato non ne sapessi niente e che quindi non ero stato coinvolto nello studio, rimanendo stupito anche il medico delle mie affermazioni, mi spiegava comunque che allo studio avevano partecipato per ordine della stessa DTP il personale di protezione aziendale, a questo punto ho spiegato al medico competente che il personale di protezione aziendale nulla ha a che vedere con il movimento e quindi conveniva con me che il risultato di quello studio non poteva avere valenza per il personale del movimento.

Ora alla luce di questa ennesima, come la vogliamo chiamare? "incomprensione"? Le mie personali valutazioni, a parte il fatto che con il medico competente siamo rimasti d'accordo che ci sarà una fase due dello studio nella quale verranno considerati i soli **capi stazione** e ne voglio aspettare i risultati che non credo saranno come i primi, sono le seguenti: che ai nostri superiori non importa un fico secco della salute dei loro sottoposti e che anche quando le cose vengono imposte per legge, cercano di aggirarle per poter andare avanti nelle loro politiche di risparmio sul personale, ne sia di monito il contratto testé firmato che per quanto riguarda noi personale del movimento turnista ci porta ad avere un aggravio di 13 giornate lavorative all'anno date dal passaggio da 36 a 38 ore settimanali, che per il personale di manovra diventano 26 e il tutto senza un adeguamento stipendiale all'altezza dei sacrifici richiesti anche in considerazione della lunga vacanza contrattuale.

E ditemi se questo è o non è un fattore da considerare nel rischio stress da lavoro correlato???

USB CASSINO - Marcello Iacovella - CS stazione Anagni

APPALTI**La precarietà del lavoro nel mondo degli appalti ferroviari.**

Sono un lavoratore del settore appalti ferroviari lavoro da circa 20 anni in ferrovia e ho cambiato spesso ditta per cui presto servizio. Una caratteristica che ha accomunato questi cambi appalto è il fatto di aver lavorato non rispettando i canoni della sicurezza.

Purtroppo l'origine dei mali a tutti è nota ma invece di regolamentare e limitare l'uso degli appalti, si è pensato bene di dare la possibilità agli imprenditori di fare il bello e il cattivo tempo, attraverso il fare gare al massimo ribasso, il dare i lavori in subappalto e non rispettando i diritti dei lavoratori.

Tutto ciò ha determinato un imbarbarimento da parte delle ditte nei confronti dei lavoratori.

In questo quadro la ferrovia ha pensato bene di lavarsene le mani dando ai privati una parte importante come la gestione delle stazioni grandi e piccole. Nel frattempo c'è stato un ricambio generazionale dove i colleghi che avevano maturato una anzianità e quindi meno ricattabili sono stati mandati in pensione e rimpiazzati da giovani ricattabili in finte cooperative date in mano a capisquadra senza scrupoli. Potrei scrivere un libro su tutte le situazioni di non sicurezza di lavori svolti in condizioni vergognose, con la connivenza di dirigenti della ferrovia che per quieto vivere hanno girato la testa quando si presentavano situazioni simili. Non ha senso che le aziende facciano fare dei corsi per la sicurezza e poi comandino a gli stessi di svolgere attività non in sicurezza, in tutto questo vorrei far riflettere su quanto può costare un

lavoratore che si infortuna sul posto di lavoro.

Credo che sia ora di incominciare a denunciare quando si presentano situazioni simili, primo perché le aziende scaricano le colpe sui lavoratori, e secondo perché in questo modo di operare si inseriscono le mafie.

Perciò credo che sia arrivato il momento che tra noi degli appalti e i ferrovieri ci debba essere una sinergia nel monitorare i posti di lavoro cercando di rendere consapevoli i lavoratori che un tale modo di lavorare non è più sostenibile.

Claudio

REPRESSIONE AZIENDALE

Il saccheggio delle ferrovie e i capri espiatori

Una tecnica usata dai borseggiatori sugli autobus quando il borseggiato si accorge di qualcosa è quella di iniziare a gridare al ladro indicando a caso qualcuno tra la folla presente, creando così la condizione di confusione che gli permette di defilarsi impuniti; una tecnica che adattata alla bisogna funziona anche in tante altre situazioni delle relazioni umane: comprese quelle del lavoro.

Infatti come leggere diversamente la nuova crociata che la dirigenza del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha aperto contro i ferrovieri presunti assenteisti/privilegiati - scansa fatica? Sono ormai anni che la più grande azienda di servizio pubblico del Paese è sotto l'attacco di gruppi politico economici che hanno interesse a smantellare la funzione di risorsa strategica nazionale e bene comune della popolazione; un'azione che si dipana dagli ambienti partitici sottoposti all'azione di lobbying imprenditoriale privata (nazionale ed estera) e messa in pratica dalla dirigenza aziendale stessa con i vari strumenti a sua disposizione (vedi anche la recente vittoria strategica - padronale - riportata sul fronte contrattuale, dove bisognerebbe aprire un capitolo sulla funzione del sindacato).

Un'azione che nel suo corso sta producendo enormi dissesti nella capacità di gestione di processi produttivi altamente complessi, con nefandi effetti sulla sicurezza e sulla qualità del servizio e del lavoro non più dissimulabili. Dal disastro di Crevalcore a quello di Casabianca, attraverso una miriade di altri gravi incidenti fino alla enorme strage di popolazione a Viareggio, passando per la lunga lista di morti sul lavoro tra i ferrovieri della manutenzione negli ultimi anni: un disastro reale e continuato le cui radici stanno nelle responsabilità di soggetti ben individuabili, e che solo la bieca protervia dei nuovi padroni del vapore può mantenere in atto, con l'ausilio appunto di mezzi e mezzucoli tipici dei potentati e dei prepotenti (e anche di piccoli e grandi delinquenti).

Allora ecco che dopo aver fatto fuori più di 100mila posti di lavoro e prevedendo con il nuovo contratto ulteriori sforbiciate all'occupazione in tutti i settori, i ferrovieri "sopravvissuti" diventano sorvegliati speciali in quanto presunti responsabili dell'attuale dissesto aziendale.

È cominciata con la famigerata lettera "ai colleghi" del direttore centrale risorse umane e organizzazione del Gruppo FSI dr. Braccialarghe (lavorate poco e costate troppo), è continuata con il "sospetto" servizio televisivo sui ferrovieri assenteisti; ora sembra che vengano dispiegate pattuglie aziendali con il compito di "prendere in castagna" lavoratrici e lavoratori che, secondo becere insinuazioni originate da "regie occulte", usano il tempo di lavoro per fare la spesa e prendere caffè; a volte a capo di queste pattuglie sembra si trovino "generalissimi" del calibro di un A.D. o di un direttore centrale di settore. A codesti zelanti fustigatori ricordiamo che, grazie alle loro assurde iniziative distruttrici, le lavoratrici e i lavoratori delle ferrovie si trovano ogni giorno a dover fronteggiare situazioni di enorme disagio operativo, vivendo una condizione di sempre maggiore rischio per la propria incolumità fisica e giuridica, eppure continuando a garantire, malgrado tutto, il massimo possibile di funzionamento del servizio alla popolazione: ciò che dimostra più di "millanta" miserabili insinuanti congetture quello che fanno i ferrovieri durante il loro servizio.

Suggeriamo ai "generalissimi" della Nostra Azienda di concentrare la loro attenzione nei meandri di quelle imprese private a cui con tanta solerzia e convinzione appaltano sempre maggiori fette di attività ferro-

viarie: forse non “scopriranno” lavoratori assenteisti ma di sicuro “superprestazionali”; lavoratori che su 24 ore ne lavorano sistematicamente 15 consecutivamente comprendenti la fascia notturna, a cui mancano le tutele di base e i cui responsabili aziendali si pongono deliberatamente al di fuori del diritto del lavoro mettendo a repentaglio non solo la salute e la sicurezza di quei lavoratori ma anche i presupposti della responsabilità giuridica dei ferrovieri preposti al controllo delle attività.

Il sospetto fondato è che questa realtà sia un’altro degli effetti delle suddette politiche di smantellamento aziendale, che nella cancellazione di diritti e tutele sul lavoro trovano il loro obiettivo principale.

Allora per chi ha a cuore il destino delle Ferrovie italiane è giunto il momento di prendere atto di questa realtà che di fatto è un “segreto di Pulcinella”. I ferrovieri tornino a ragionare intorno al problema della ricostituzione di un vero sindacato che sappia interpretare la necessità di esprimere la loro forza “fisica” e morale derivante dall’appartenenza ad una categoria che ha fatto la storia del movimento sindacale italiano; i “generalissimi” aziendali si prendano le proprie responsabilità di fronte ai lavoratori e alla popolazione, agendo con lealtà nei luoghi del loro usuale esercizio e nelle aule dei tribunali dove in molti (e da molti) sono attesi al fine della verità e della giustizia: in primis per i morti di Viareggio.

la Redazione

COOPERATIVE

Eran trecento, eran giovani e forti, e son morti

Grandi Stazioni, società del gruppo FS, ha prorogato alla Cooperativa Tirreno appalti che sono stati stralciati dai lotti della gara d’appalto aggiudicata nell’anno in corso. Il lotto prevede la pulizia dei bagni di stazione, includendo anche il deposito bagagli e l’assistenza ai disabili. La Tirreno, società facente parte del CNCP (Consorzio Nazionale Coop. Pluriservizi), attualmente ha 39 dipendenti nella stazione di Palermo Centrale e 1 dipendente a Messina. Secondo la società Tirreno però sarebbero necessarie solamente 7 unità di lavoratori. Pertanto, come si è arrivati a creare un esubero di 33 unità? Ci sarà un responsabile? Purtroppo, non è possibile dare un nome al responsabile o probabilmente non esiste un responsabile perché non esiste alcun esubero. La logica ci condurrebbe a pensare a due possibili deduzioni: esiste un responsabile che ha causato l’esubero o la fantasia dell’esubero è una scusante per licenziare ben 33 impiegati su un totale di 40. La realtà dei fatti stravolge ogni logica e afferma che esiste un esubero senza alcun responsabile che l’abbia causato. Forse non c’è una risposta oppure la dobbiamo cercare in noi, noi abituati a subire, noi che ci pieghiamo come canne al vento, noi... noi che crediamo che l’illecito sia una regola. Di fatto le carte in tavola si sono ingarbugliate a tal punto che non è più possibile dare un nome ai responsabili. Bisogna ricordare che i lavoratori citati in passato hanno prestato servizio in società che hanno vinto gare appaltate dal gruppo FS, quali RFI, Ferservizi, Grandi Stazioni. Ormai, da più di 6 mesi al posto di stipendi ricevono solamente acconti sulle ferie non godute o sul TFR.

Ed ora che fare? Trasferire i lavoratori nel Lazio dove la Tirreno ha altri appalti con RFI? Distribuire i lavoratori nelle varie aziende che hanno vinto gli appalti ferroviari?

Mentre i lavoratori coinvolti in questa vicenda si industriavano sul da farsi, ecco arrivare un fax nella loro sede di Palermo che ha come oggetto: licenziamenti per riduzione personale/dichiarazione di mobilità.

Su 40 unità 33 potrebbero essere messe in mobilità...

Salvatore Alfano

LINEA FR8**Comunicato stampa Comitato Pendolari FR8^a Carrozza**

Pubblichiamo il comunicato stampa del Comitato Pendolari FR8^a Carrozza in merito ai recenti avvenimenti in Lazio:

Il Comitato Pendolari FR8^a Carrozza esprime netta condanna per le aggressioni verbali recentemente occorse sulla linea Roma - Nettuno nei confronti dei capitreno, in quanto ritiene questi ultimi non responsabili della mancanza di investimenti sulle linee locali, dello sperpero del denaro pubblico destinato alle linee regionali in progetti di privati, della politica dei licenziamenti per ridurre i costi e aumentare i profitti a discapito della qualità del servizio, della programmazione del servizio insufficiente, inadeguata e non conforme al contratto, della incapacità del centro direzionale di gestire sia il servizio normale, che le frequenti avarie del sistema regionale, della mancanza di una proceduralizzazione efficiente delle informazioni da comunicare al personale di bordo, tra le aziende che assolvono al servizio (RFI, Trenitalia) e tra queste e la committenza (Regione), della mancanza di volontà di fornire informazioni reali ed attendibili al pubblico, della mancanza di manutenzione del materiale rotabile, dell'evidente obiettivo di mandare in malora il servizio regionale abbandonandolo al degrado e all'ingovernabilità, con l'avallo della Regione.

Nel precisare ciò, e con la consapevolezza che i vertici espongono deliberatamente il personale di bordo a rischi determinati dalle condizioni di servizio indegne di tale nome e alla conseguente esacerbazione degli animi dei viaggiatori, ribadiamo la più totale estraneità del Comitato a tali azioni.

Il Comitato ritiene, tuttavia, che tali episodi siano la conseguenza di una situazione di esasperazione, che la nostra rappresentanza denuncia ormai da 2 anni in ogni forma alla Direzione regionale, che sulle linee regionali sovraffollate per anni non ha mai previsto l'incremento di materiale rotabile o, in alternativa, una maggior frequenza; che ha visto ricondurre ad un solo agente di scorta l'assistenza, la sicurezza, il controllo, gli interventi sul materiale, la gestione delle emergenze di ben oltre le 1300 persone stimate da contratto; che a fronte di promesse su nuovi display e dispositivi di informazione al pubblico, sequestra per ore persone sui binari o sui treni nell'indeterminatezza spazio-temporale, con i danni e le conseguenze che ne derivano.

Denunce che a tutt'oggi non hanno trovato alcuna soluzione da chi vi è preposto, né si evidenzia una volontà aziendale di porvi rimedio; ma, quel che è peggio, è l'assenza di risposta dai responsabili politici regionali, altrettanto messi in guardia.

Si ritiene, infatti, che l'inadeguatezza del servizio non possa non essere messa in relazione con determinati prevedibili avvenimenti contro la sicurezza dei lavoratori, dal momento che sui treni non è raro incontrare, oltre agli esasperati, anche malintenzionati e facinorosi.

Ma il Comitato condanna, ancor più, la strumentale lettera a firma delle 6 sigle sindacali capitanate da FILT-CGIL al Prefetto di Roma del 22 giugno u. s. che, nell'associare i modi violenti degli aggressori alla battaglia nonviolenta, legale e di civiltà portata avanti dal nostro Comitato, lo diffama e lo scredita laddove si è fatto involontario portavoce nel denunciare le gravi mancanze dell'azienda in tema di rispetto dei diritti di lavoratori, primi fra tutti i ferrovieri; dimostra ostilità gratuita verso i cittadini vessati da Trenitalia e RFI richiedendo al Prefetto di prendere provvedimenti nei riguardi del Comitato; mostra scarso spessore nel non proporre soluzioni percorribili e zero attenzione ai problemi reali del servizio, al punto da indirizzare tale missiva solo "per conoscenza" al direttore del trasporto regionale, quando evidentemente dovrebbe invece essere il primo destinatario, per competenze e responsabilità, come precisato dallo stesso.

Azienda, Regione e sindacati avrebbero il ruolo di tutelare l'utenza e i lavoratori, mentre la sola azione messa in campo dai sindacati firmatari è stata di montare i capitreno contro i pendolari, danneggiando entrambi e non difendendo le vere vittime delle politiche aziendali.

Vogliamo ricordare, infatti, che secondo quanto disposto dall'art. 12 del DPR. 753/1980, l'orario, nonché la composizione dei treni, debbono essere stabiliti in relazione alle esigenze del traffico, in modo che il servizio sia adeguato alla normale affluenza di viaggiatori e prevedendo ulteriori misure per le

maggiori eventuali esigenze che dovessero verificarsi.

Esprime quindi la propria solidarietà ai capitreno aggrediti che, come l'utenza, sono vittime di un sistema sempre più proteso verso il profitto, anziché alla qualità del servizio offerto ai cittadini, confermando, allo stesso tempo, il proprio impegno affinché lo stesso sia reso secondo quanto prescrive la legge.

Comitato Pendolari FR8^a Carrozza

CCNL E CONTRATTO AZIENDALE

A proposito del CCNL AF e del Contratto Aziendale FS

Il 28 giugno u. s. le Segreterie Nazionali Filt, Fit, Uilt, Ugl, Fast, OrSA e le associazioni datoriali, hanno firmato per "identificazione dei testi" l'ipotesi sul rinnovo del CCNL Attività Ferroviarie; contestualmente è stato firmato un accordo di secondo livello di contrattazione, riferito al rinnovo del Contratto Aziendale del Gruppo FS.

La vertenza, però, non può considerarsi conclusa, in quanto le parti, entro il prossimo 20 luglio, opereranno affinché si concretizzi l'adesione al contratto dell'intero settore degli Appalti Ferroviari, nonché la verifica delle condizioni per chiudere la trattativa per il rinnovo del CCNL Trasporto Pubblico Locale, ciò allo scopo dell'inclusione del tutto all'interno del più ampio CCNL della Mobilità.

Ciò premesso, una condizione e un accadimento, stanno condizionando il percorso per il concretizzarsi dell'intesa:

- il Sindacato OrSA si è riservato la sottoscrizione delle ipotesi contrattuali per dare seguito ad un dibattito nella categoria, in modo da mettere i lavoratori nelle condizioni di valutare i contenuti di ambedue i Contratti, anche alla luce della difficile e complessa situazione generale, che vede il lavoro arretrare e soccombere in ogni suo aspetto economico, normativo, previdenziale, ecc...; a ciò si aggiunga che situazioni categoriali o intercategoriale, nonché di altre sigle sindacali tra i ferrovieri del Gruppo FS, si levano proteste e/o richieste di modifiche sugli accordi in parola;
- le Associazioni datoriali delle Imprese degli autoferrotranvieri ASSTRA e ANAV, immediatamente dopo la firma delle ipotesi dei citati rinnovi dei Ccnl, hanno disdetto i protocollo e gli accordi guida sul CCNL della Mobilità, precondizionando la loro adesione e/o trattativa al rinnovo del Ccnl/Tpl, alla soluzione politica dei continui tagli di risorse e servizi conseguenti alle manovre finanziarie.

Su quanto sopra, occorre precisare che i tagli alle aziende del Tpl sono da ricondursi anche a tagli riferibili a modi indiretti, ovvero alla riduzione dei finanziamenti statali al servizio ferroviario regionale; infatti, le Regioni, nel cercare di mantenere i contratti di servizio con Trenitalia, hanno a loro volta tagliato qua e là su tutto il trasporto pubblico locale; inoltre, a ciò si aggiunga che le minori risorse al Tpl, sono riferibili al fatto che queste sono fiscalizzate e si basano anche sulle accise della vendita del carburante, che in questo momento è notoriamente in forte calo, a causa della crisi e della conseguente recessione.

Volutamente, non entriamo nel merito dei contenuti dell'accordo, il che potrebbe infatti ridursi al riproporre di tabelle e/o specchietti che, in modo partigiano, sono state già divulgate dalle varie Organizzazioni o Organismi sindacali, per dimostrare o meno le positività o le negatività degli accordi in questione.

Preme, al contrario, evidenziare che nell'attuale debolezza del mondo del lavoro, aggravata dalle negatività dell'attuale crisi, il lavoro in Italia spesso è mal sopportato, nonché mal retribuito, usurante, pericoloso, noioso, deprimente, soprattutto se è riferito alla categoria dei lavoratori produttivi, specialmente se *operaio* o comunque addetto ad attività esecutive, automaticamente esclusi dalle conoscenze sui processi complessivi. Inoltre, è su questi scalini più bassi che finiscono e si scaricano le conseguenze negative di una catena di comando che in modo verticale (ma spesso anche orizzontale, per le pratiche del *divide et impera*) dai tecnici di alto livello e/o quadri apicali, ingegneri, dirigenti, manager, amministratori delegati, sale fino ai proprietari dei mezzi di produzione e/o delle cedole azionarie.

In questa situazione, tuttavia, come sopra accennato, nella gran debolezza del mondo del lavoro, tutti i lavoratori si trovano a *vendere* il lavoro e ad essere *sfruttati*. Il fatto di avere acquisito i diritti alla nego-

ziazione e alla contrattazione, il fatto di possedere i diritti alla lotta sindacale e allo sciopero, oggi, purtroppo, duole constatare che gli stessi non sono utilizzati per aumentare un certo benessere economico e sociale, ne tanto meno per nuove e migliori condizioni di lavoro (dal salario, all'orario, ai turni, ecc...). Se va bene, gli stessi diritti, visti gli attuali rapporti di forza, sono solo in grado di guidare un certo ripiegamento e/o riposizionamento.

Non è certo in queste brevi considerazioni che si possa elaborare un bilancio storico/sindacale delle vicende che hanno interessato i lavoratori delle ferrovie negli ultimi decenni, occorre però, al momento, domandarsi cosa può essere mancato alla categoria negli ultimi decenni, perché le rivendicazioni categoriali erano dissociate dal contesto politico ed economico nel quale si trovavano (e si trovano) ad operare i ferrovieri, quali errori sono stati fatti per ritrovarsi nella situazione che ha condotto gli stessi a ripiegare sui contenuti di un siffatto CCNL.

La *grande battaglia* contro la liberalizzazione dei trasporti ferroviari non c'è stata; i sindacati si sono adeguati all'arroganza delle nuove Compagnie private ed ai loro contratti di lavoro, mentre i ferrovieri si sono divisi, tra errori e incertezze, con *paralizzanti divisioni dettate dalla miopia corporativa e di mestiere*; con questa presa di coscienza è indispensabile un'inversione di tendenza...

A tal proposito potrebbe essere di aiuto andare a rivedere la storia passata - nella consapevolezza che *“la storia si ripete sempre due volte... la prima come tragedia... la seconda come farsa!”* -, per far ciò è utile riportare alcune questioni che vengono tracciate nel libro *“la prima organizzazione di classe dei ferrovieri”* di Giuseppe De Lorenzo (EDITRICE COOPERATIVA - ROMA 1977).

La lettura di questi brevi paragrafi, purtroppo, tragicamente, non permettono di aggiungere altro: **basti solo specchiare la situazione di allora ai termini di oggi.**

De Lorenzo scrive, riferendosi all'azione politica/sindacale della *Organizzazione della Macchinisti e Fuochisti*, a proposito delle Convenzioni ferroviarie (che poi altro non sono che le moderne liberalizzazioni/privatizzazioni): *“essi non sanno imboccare la strada dell'unità e della resistenza... la mancata crescita in questi anni della coscienza di classe dei ferrovieri li terrà pressoché assenti dalla grande battaglia che agli inizi degli anni ottanta spaccherà il Parlamento e Paese proprio sulle Convenzioni ferroviarie, le quali tuttavia diventeranno legge dello Stato nel 1885. Sarà solo a partire da questa data, per effetto della spregiudicatezza e dell'arroganza delle Compagnie (private) che gestiranno l'esercizio ferroviario, nonché delle repressioni governative da esse ispirate, che si farà strada anche nella Macchinisti e Fuochisti una nuova consapevolezza della forza dell'organizzazione e dell'unità, che metterà in moto un vasto processo di aggregazione di tutta la categoria, che riuscirà a superare, pur tra errori ed incertezze, le paralizzanti divisioni dettate dalla miopia corporativa e di mestiere.”* (pag. 74)

Più avanti De Lorenzo riporta, a tal proposito, lo scritto più significativo e politico di Cesare Pozzo (*Organizziamoci*), che così scrive: *“Molti ferrovieri credono ancora che la loro questione, ossia la questione dei loro interessi come lavoratori delle ferrovie, sia qualcosa di diverso e di separato da quella che si chiama la questione sociale; ossia la questione in genere di tutti i lavoratori di ogni altro mestiere od industria. È un grave errore. E fu specialmente in grazia a questo errore che per molto tempo i ferrovieri, in luogo di trovarsi alla testa di ogni movimento tendente alla emancipazione del proletariato, rimasero press'a poco alla coda. L'errore consisteva in questo: che i ferrovieri si consideravano puramente e semplicemente tali, senza tener conto che anzitutto essi non erano altro che lavoratori; e considerando la loro speciale condizione di mestiere si inducevano a credere che essi dovessero battere una via diversa da quella degli altri lavoratori.”* (pag. 115)

A proposito delle “privatizzazioni” di allora, ovvero le Convenzioni ferroviarie, scrive De Lorenzo, furono *“una vera e propria svendita della parte più consistente dell'economia e del paese a vantaggio della speculazione di pochi, un'autentica abdicazione alla funzione sociale delle ferrovie... il prezzo di questa vasta operazione di rapina, che non era andata esente da diffusi e profondi fenomeni di corruzione, sarebbe stato pagato a lungo dalla collettività, dalla classe lavoratrice ed in maniera più drammatica dalla categoria dei ferrovieri.”* (pag. 97)

“Questo vorrà dire una lunga battuta di arresto dello stesso sviluppo tecnologico delle ferrovie, che scadranno di efficienza come servizio di interesse pubblico, ed una grave divisione della categoria che im-

piegherà lunghi anni per costruire una sua unità, elemento indispensabile per far valere i propri diritti e per migliorare la propria condizione. “ (pag. 121)

Con la firma del CCNL delle Attività Ferroviarie e del Contratto Aziendale del Gruppo FS, riscontriamo, come detto, che le parole di De Lorenzo anche ai nostri giorni assumono un significato inappellabile, soprattutto in riferimento al fatto che *“i ferrovieri si considerano puramente e semplicemente tali... e che... considerando la loro speciale condizione di mestiere... credevano che essi dovessero battere una via diversa da quella degli altri lavoratori”*.

I ferrovieri, da lungo tempo sono divisi in varie Società, sia all'interno di un unico Gruppo che, oggi, in decine e decine di nuove compagnie ferroviarie o appalti ferroviari, che ne rompono la tradizionale unità. Queste divisioni hanno favorito ed accelerato il processo di liberalizzazione e privatizzazione dei trasporti, un percorso iniziato con la famosa legge di riforma 210/85, voluta ed approvata da tutti i partiti, oggi trasformatasi nelle forze politiche che sostengono l'attuale governo “tecnico”, ma anche dalle Organizzazioni Sindacali Confederali Cgil, Cisl e Uil.

Le stesse divisioni, in molte occasioni, sono alimentate da rivendicazioni categoriali o di mestiere (addirittura anche generazionali, tra giovani e vecchi lavoratori), sulle quali trova impedimento, appunto, una visione unitaria spesso non valutando il contesto sociale che la politica governativa stava (o sta) attuando. Ad esempio nelle specifiche previdenziali e l'aumento dell'orario di lavoro.

Facendo un sintetico bilancio, è utile ricordare che già dal 2000 non bastavano più i 58 anni di età (utili ad andare in pensione) per i giovani ferrovieri neo assunti (manovratori, macchinisti, capitreno); così come, è utile ricordare che l'aumento dell'orario di lavoro a 38 ore medie settimanali, fu accettato con la stipula del Ccnl delle Attività Ferroviarie già nel 2003, nel quale, appunto, doveva confluire il contratto aziendale FS, definito proprio di “confluenza”.

In ambedue gli esempi, si denotano le divisioni accennate nonché gli errori del passato: perché convinti di non essere sfiorati nel proprio mestiere, nel proprio ruolo, ecc...; in questi giorni è la stessa pubblica amministrazione che viene toccata in quello che aveva più “sacro”: il posto di lavoro e il salario sicuro. Come sempre succede, in questi passaggi epocali, si subisce quanto di più negativo possa esserci, senza raccogliere le pochissime questioni positive (ad esempio, per quanto riguarda l'orario di lavoro, già da tempo è consentito, in Aziende del settore trasporti autoferrotranvieri, effettuare esami medici e/o visite specialistiche durante l'orario di lavoro, con speciali permessi senza recupero delle ore, con una sufficiente dichiarazione medica o della Asl nella quale è specificato l'orario della prestazione effettuata).

In conclusione, alcune considerazioni sulla nuova Segreteria Generale del Sindacato OrSA, insediata da quasi un anno, appare decisa a rimediare a certi errori e incertezze del passato e sembra intenzionata a scrollarsi dalla paralisi derivante da divisioni *corporative* e/o di mestiere.

Le iniziative assunte da OrSA, ad esempio con lo sciopero del 27 gennaio u. s. , con la partecipazione alla manifestazione nazionale, ha indicato la propria contrarietà al Decreto Liberalizzazione del Governo Monti e soprattutto ha contestato l'eliminazione dell'obbligo, per le imprese, di applicare i contratti collettivi di settore; ha poi dato continuità a detto sciopero partecipando alla manifestazione europea, svoltasi a Bruxelles il 28 marzo u. s. , contro la privatizzazione dei trasporti ferroviari, ribadendo la propria netta contrarietà alla separazione societaria del Gruppo FS; è stata tra i promotori della manifestazione che si è svolta a Milano il 31 marzo u. s. *“occupiamo piazza affari”*; dal 20 al 22 aprile ha effettuato uno sciopero generale di ferrovieri, autoferrotranvieri e marittimi contro l'affossamento del Ccnl della mobilità e contro il conseguente dumping contrattuale, allargando, altresì, gli obiettivi dello sciopero contro l'ennesima riforma previdenziale; ha posto seri interrogativi, nell'interesse dei lavoratori e dei viaggiatori, nonché della stessa azienda Trenitalia, di fronte all'accelerazione dei processi di liberalizzazione, indicando i rischi di possibili cambi di gestore ferroviario nel trasporto regionale, a motivo dell'obbligatorietà delle gare nel Tpl ferroviario; è stata ferma nel negare la propria firma al contratto aziendale di TreNord, giudicando irricevibili i contenuti di tale accordo, non solo peggiorativi ma addirittura diversi e in contrasto con i criteri del contratto nazionale testé firmato.

Il nuovo contratto di lavoro, che ha esteso e reso evidenti gli evidenti peggioramenti normativi e d'orario, sarà questa la molla che unirà in un unico destino e fronte di lotta i ferrovieri di tutte le società ferroviarie,

oggi presenti ed attive in Italia?

Grandi sconvolgimenti si preparano sotto il cielo ferroviario europeo (*ma la situazione non è eccellente!*), dopo NTV in Italia, anche in Germania, con l'avvio del servizio Hamburg-Köln Express, dal 23 luglio p.v., il nuovo operatore privato HKX partirà sulle linee a maggior traffico e profittevoli. La nuova Compagnia ferroviaria privata, HKX, non è una società tedesca (come NTV non è italiana), infatti si tratta di una joint venture i cui soci sono le Compagnie Railroad Development Corporation di Pittsburgh (USA) e l'investitore finanziario britannico Michael Schabas. La grande finanza e industria sta allargando le mani sul trasporto ferroviario europeo.

Sarà questa presa di coscienza, che unirà i ferrovieri d'Europa e smaschererà il cosiddetto mercato unico ferroviario europeo, indicato nel "recast" del parlamento di Bruxelles dalla paladina delle liberalizzazioni e delle privatizzazioni ferroviarie, Debora Serracchiani?

Pasquale Felice

Discussione sui problemi del Paese

Penna Biro
BEVUS BILO

SPENDING REVIEW

Migliaia di posti di lavoro a rischio, anche nelle società partecipate

“La spending review riserva sempre nuove e pessime sorprese - dichiara Emidia Papi, dell'Esecutivo confederale USB - non ultima l'obbligo di dismettere o vendere le tantissime società partecipate pubbliche e in house, che in questi anni hanno rappresentato un'alternativa alla privatizzazione selvaggia dei servizi pubblici”.

“L'art. 4 della spending review - precisa la dirigente USB - permette di fatto di regalare fette consistenti del mercato degli appalti pubblici alle società private di servizi, alle centrali della cooperazione e forse anche alle banche. Un pezzo di mondo del lavoro rischia di essere sconvolto da questa privatizzazione, sia in termini di perdita di occupazione che di diritti e tutele”.

“Come USB ci opporremo con forza e senza indugi - annuncia Papi - mobilitando tutte le nostre strutture contro un provvedimento che colpirà sicuramente migliaia di lavoratori delle società e multiservizi di tantissimi Enti locali, come Regioni, Province e Comuni. Se queste verranno privatizzate le condizioni salariali e contrattuali peggioreranno. In ogni caso, il 50% dei precari verrà licenziato. Inoltre - aggiunge la sindacalista - se verranno dismesse le società non vendute, migliaia di lavoratori, molti dei quali già provenienti da precedenti dismissioni, da CIG, mobilità, e dai lavori socialmente utili, verranno messi per strada senza alternative”.

Conclude Papi: “I lavoratori non possono accettare di essere sacrificati sull'altare delle speculazioni di imprese e banche. Per questo la USB chiama alla mobilitazione immediata tutti i lavoratori coinvolti per garantire lavoro e diritti, spesso frutto di anni di lotte, e dire no alla dismissione no alla vendita e sì alla difesa del pubblico e del lavoro”.

Ufficio Stampa USB

FISCAL COMPACT

45 miliardi di € l'anno per i prossimi 20 anni: chi paga?

Il Fiscal Compact è stato definitivamente approvato dalla Camera dei Deputati e andrà in vigore dal 1 gennaio 2013. Hanno votato a favore, tutti insieme appassionatamente, PD, PDL e Terzo Polo.

Oltre all'obbligo del pareggio di bilancio, che comunque i nostri attenti parlamentari avevano già approvato addirittura con una modifica costituzionale dell'art.81, il Fiscal Compact prevede, cosa che ancora la maggioranza dei cittadini italiani non ha sicuramente ben compreso, il rientro dal 120 al 60% del rapporto debito/Pil entro i prossimi 20 anni.

In moneta sonante vuol dire circa 45 miliardi l'anno per i prossimi 20 anni: una "tassa" insopportabile che vuol dire ulteriori tagli alla spesa pubblica e sociale, nuovi sacrifici, tagli agli organici pubblici e tante tasse.

In definitiva, se a ciò aggiungiamo gli interessi sul debito di circa 100 miliardi l'anno e una finanziaria l'anno che sicuramente non mancherà, stiamo dicendo che ogni anno pagheremo dai 180 a 200 miliardi.

È un po' come se una famiglia media italiana dovesse accendere ogni anno un mutuo per una nuova abitazione ed ogni anno questo mutuo si sommasse a quello dell'anno precedente. Chiaramente al termine dei 20 anni la stessa famiglia si troverebbe senza casa, senza un euro e magari in galera per non essere riuscito a pagare i debiti.

Questa enorme massa di denaro che dovremmo sborsare, insieme all'adozione dell'obbligo del pareggio di bilancio, rappresenterà un peso enorme dal quale non potremo sollevarci.

Ci attendono quindi almeno due decenni di recessione e di mancata crescita che porteranno l'Italia, come molti altri paesi europei, a diventare un "paese pagatore" dove le banche e le finanziarie straniere verranno a fare compere di Bot ad alti tassi d'interessi.

Tutto ciò se non riusciranno a far fallire prima questo paese, sotto il peso di un debito diventato ormai insopportabile e se riusciranno soprattutto a farci pagare oltre ogni misura, con tagli, tasse, disoccupazione e privatizzazione totale dei beni e dei servizi pubblici, un impegno economico che non abbiamo certo assunto noi, come non abbiamo determinato le dimensioni enormi del debito pubblico.

Ci sembra veramente insopportabile il fatto che tutto ciò stia passando nel più completo silenzio ed attraverso un consenso quasi unanime a livello politico e sindacale.

Non sarà certo la repressione che stiamo vivendo e subendo giorno dopo giorno per il solo fatto di non voler far parte del coro o il falso ed ipocrita consenso del mondo economico, politico e sindacale a fermare un conflitto sociale e sindacale ormai non più rinviabile specialmente di fronte al fatto che Monti, nella conferenza stampa di ieri, ha escluso con vigore l'eventualità di una tassazione straordinaria sui grandi patrimoni, la famosa patrimoniale.

Non per niente è il tecnico più vicino al mondo finanziario.

Ma fino a quando abuseranno della nostra pazienza?

Quello che sta succedendo in Spagna dovrebbe insegnar loro qualcosa.

Unione Sindacale di Base

RINNOVO CCNL**Una responsabilità storica**

Noi non ce lo scorderemo, così come quelli, crediamo, che avranno l'onestà intellettuale di serbare la giusta memoria per l'ennesimo accordo deleterio sottoscritto da un sindacato concertativo, che porterà conseguenze devastanti per il lavoro in ferrovia.

Dinanzi al fuoco fatuo degli aumenti contrattuali, decantati come una grande conquista delle organizzazioni firmatarie, e che non recuperano minimamente l'inflazione reale, pochi riescono a intravedere una realtà dai contorni enigmatici per i livelli occupazionali sedimentati.

Solo chi ha sempre manifestato l'intenzione di chiudere gli occhi dinanzi all'evidenza, pertanto, ha potuto dimostrare tutto il proprio mesto coraggio di firmare l'atto di licenziamento per molti ignari colleghi.

Anche l'AD, tra l'altro, lo aveva già anticipato all'indomani della riforma delle pensioni, annunciando al governo delle banche la necessità di ricollocare ben 20'000 ferrovieri che molto presto sarebbero risultati in esubero, eppure è stato accettato un nuovo regime d'orario, con un onere maggiore nelle prestazioni per tutti gli appartenenti al gruppo, mentre nel paese i disoccupati aumentano in modo esponenziale.

A ciò si aggiungano anche i contratti di servizio, disdettati dalle regioni per motivi di liquidità, che porteranno ad una riduzione drastica dell'offerta dei treni regionali con una perdita secca di altra occupazione pregiata.

Appunto per tutto ciò lo scenario che si prospetta, subito dopo questa estate torrida, sarà poco confortante, e tanti rimpiangeranno di aver concesso, inopportuno, una delega sindacale in bianco a quanti hanno deciso di collaborare ad un accordo infausto per tutta la nostra categoria, in un mare di silenzi generalizzati.

Non rimedierà a questa catastrofe neppure il miraggio del fondo perché, per ironia della sorte avversa e concordata, si è allungata la possibilità di accedere alla quiescenza, grazie alle scelte impopolari, con la riforma delle pensioni, di un governo impostoci dal cartello dell'alta finanza che se ne infischia delle tutele del lavoro portando in pectore le ingiuste tesi della ragioneria finanziaria.

Insomma siamo messi male, e che certe organizzazioni siano più di potere che di lotta lo abbiamo sempre detto ma ora è ben evidente anche ai cisposi, e chi ha fatto finta di niente per tanto tempo, ovvero ha deliberatamente ignorato quanto diciamo da anni, avrà, adesso, l'opportunità per essere colto dal giusto dubbio, dopo il crollo di tutte le legittime aspettative sulla moralità delle persone alle quali ha concesso la delega della rappresentanza.

Davanti all'incomprensione che avanza, forse, i Soloni, apologeti della firma, secondo una condivisa filosofia di condiscendenza a futura ricompensa, troveranno la capacità di fare fronte alla propria ossessione di inutilità, latrice di un senso di distanza tra loro ed i colleghi di motivata buona fede, dei quali non potranno più conquistarsi i favori se non con lasciti onerosi.

Quando ci saranno i primi provvedimenti di allontanamento, ci chiediamo, ci sarà ancora solidarietà tra quanti hanno lottato e continuano ancora a farlo, e gli altri, quelli che hanno accettato supinamente il dettato anacronistico di un management, spinto da una forte ambizione, che ha dimostrato lungimiranza solo per la propria fulgida carriera?

Su ciò, molto presto, l'intera classe ferroviaria dovrà interrogarsi, in quanto queste assurdità inopportune non porteranno beneficio alcuno, e quando non saremo più una categoria unita tutto sarà più in predicato per tutti, ed allora non basterà più strappare una tessera d'appartenenza ma, in maniera del tutto differente, si prospetterà un bivio amletico su chi addossare le colpe di questa storia lacerante, foriera della perdita reddituale, se al datore di lavoro ovvero ai servi sciocchi di una causa persa in partenza, mentre tutto congiurerà, sfavorevolmente, contro un'economia malata come quella italiana, per guarire la quale sono stati chiamati dei professori che, conti alla mano, più che luminari si sono dimostrati lumicini.

Essere cera nelle mani degli altri, a lungo andare, non aiuta né se stessi né il futuro dei propri figli.

Luigi Corini

TIRRENIA

Mantenimento dei livelli occupazionali e riconoscimento per USB

Dopo circa due anni di incontri e trattative ieri, 2 agosto, abbiamo incontrato l'A.D. di Tirrenia Dr. Morace ed abbiamo ufficializzato il riconoscimento di USB in azienda.

Un nuovo incontro è previsto per i primi di Settembre per la firma dell'accordo (questo solo perché non si è ancora insediato il nuovo capo del personale) ma già da questo mese saranno effettuate le trattenute sindacali e l'azienda si è dichiarata d'accordo ad ufficializzare da subito il riconoscimento.



La nuova proprietà ha comunicato inoltre il mantenimento dei livelli occupazionali esistenti e questo era per noi l'obiettivo irrinunciabile dichiarato fin dall'inizio e pienamente raggiunto.

A Settembre inizieranno trattative estremamente impegnative perché riguarderanno sia una profonda ristrutturazione dell'azienda sia la stipula del nuovo contratto. Questo sarà, probabilmente, un contratto aziendale ma, viste le dimensioni dell'azienda, sarà di fatto il contratto nazionale.

Tutto questo è il frutto di due anni di azione testarda e convinta di USB contraddistinti da un incessante lavoro svolto dal gruppo dirigente di USB e con continue assemblee con gli iscritti e con i lavoratori. Assemblee svolte spesso in permesso personale sia dei lavoratori che dei nostri delegati.. Anche questo elemento rende più forte la soddisfazione rispetto al risultato.

Ringraziamo i nostri iscritti e la nostra struttura aziendale in Tirrenia che in questi due anni ha costruito un forte sindacato, nonostante difficoltà e pressioni molteplici provenienti da più parti.

Come va apprezzato il ruolo di Ignazio De Rosa, di Andrea Cavola, di Pasquale Vitiello e dell'intera struttura territoriale di Napoli e della Campania che hanno gestito sino ad oggi la vertenza.

Il riconoscimento di USB in Tirrenia rappresenta inoltre un segno positivo nella direzione del progetto di costruzione di un comparto trasporti forte, rappresentativo e strutturato che sta partendo in questi giorni e che apporterà un contributo significativo al rafforzamento di USB.

Unione Sindacale di Base

Pillole & News

La Francia potrebbe rinunciare al TAV

Secondo il quotidiano francese *Le Figaro* la scelta sarebbe legata a questioni economiche ma anche al calo nel trasporto merci.

Nella hit-parade delle linee ad alta velocità minacciate dai tagli della crisi, ci sono - tra l'altro - la Nizza-Marsiglia e la Torino-Lione, ha scritto *Le Figaro*, che sottolinea come dopo il tempo delle promesse è arrivato quella della realtà. In particolare, aggiunge il quotidiano, quest'ultima sarebbe «squalificata per il suo costo (12 miliardi di euro)». Ma anche dal calo registrato nel «trasporto merci, sceso a quattro milioni di tonnellate su quella tratta, contro gli undici milioni di tonnellate vent'anni fa, non gioca a favore di quel progetto».

Era il 2007 quando le autorità pubbliche avevano previsto entro il 2020 la realizzazione di quattordici linee ad alta velocità, circa 2'000 chilometri. Un programma da 260 miliardi di investimenti. Ma, in tempi di bilanci «magri», la Francia non ha più i mezzi per accollarsi così tante infrastrutture. Il governo dovrà quindi scegliere i collegamenti a cui rinunciare. Una missione composta da parlamentari ed esperti sarà presto nominata per classificare i progetti in ordine di priorità. Una relazione è attesa entro la fine dell'anno.

Ma a stretto giro d'orologio arriva il parziale dietrofront di una fonte del ministero del Bilancio francese, interpellato dall'Ansa. Sull'eventuale stop del «progetto dell'alta velocità Torino-Lione non bisogna trarre conclusioni affrettate», spiegando che per il momento non c'è alcuna rinuncia al progetto da parte di Parigi, ma solo «una missione che sta valutando la correttezza degli investimenti pubblici»

fonte: Corriere.it

Wagon Lits tutti riassunti a settembre

Si apre uno spiraglio per i dipendenti dell'ex Wagons-Lits senza occupazione: a partire dal 1° settembre verranno ricollocati nelle ditte appaltatrici del gruppo Ferrovie dello Stato. Sono più di 300 in Italia: 62 soltanto a Torino, 216 a Roma e 84 a Messina. L'annuncio porta la firma di Domenico Braccialarghe che ha diffuso in una nota le intenzioni del gruppo ferroviario.

Tra i licenziati però - una delegazione dei quali ha incontrato ieri l'arcivescovo Cesare Nosiglia - l'incredulità è palpabile. «La stessa dichiarazione è stata fatta a dicembre, quando siamo scesi dal grattacielo Intesa-Sanpaolo, e da allora non è successo niente», sbotta Matteo Mele, ex rappresentante sindacale della Fast Ferrovie. Anche Antonio Corradi, della Filt Cgil, prende le distanze dalla nota indirizzata a tutte le sigle sindacali dal direttore delle Risorse umane. «È una lettera di intenti, non è frutto di un accordo - dice il segretario della Filt -. Non ci credo finché non vedo i contratti. Nel 2009 erano state concordate 1'000 assunzioni, tutte saltate». Ad agosto scadono gli assegni di disoccupazione e la Filt vorrebbe concludere l'accordo entro luglio. Tre le fasi della ricollocazione. Secondo il documento firmato da Braccialarghe, tutti i 300 ex lavoratori dei treni notte, dopo un periodo di formazione, verranno assunti a partire da settembre nelle ditte appaltatrici di Fs che operano nell'ambito delle pulizie, manutenzione e viaggiatori a ridotta mobilità. «Questa è una soluzione tampone in attesa del reintegro in Rfi - spiegano i sindacati - che dovrebbe avvenire a partire dal prossimo anno». Nel primo trimestre del 2013, un primo scaglione di 100 verrà assorbito nel settore manutenzione infrastrutture Rfi. Altre 200 assunzioni nel terzo trimestre. Ci sono però degli ostacoli sulla via dei 300 ex Wagons-Lits. «Braccialarghe pone come condizioni indispensabili titolo di studio e requisiti fisici: molti lavoratori saranno esclusi», dichiara Corradi. Nel frattempo i 62 licenziati torinesi sopravvivono con l'assegno di disoccupazione che scadrà in agosto: il 60% dello stipendio per i primi sei mesi e il 40% per altri due.

fonte: lastampa.it

IVU sui mass-media

Il ghiaccio polare, la neve da record, tutto vero. Ma la débâcle di quest'inverno delle Ferrovie, soprattutto per quanto riguarda i treni regionali e pendolari, è stata causata anche da altro. Un meccanismo che pochi conoscono al di fuori della cerchia dei ferrovieri e degli addetti ai lavori e che si chiama Ivu.

Ivu è un il nome di un sistema informatico commercializzato dalla Ivu Traffic Technologies Ag e acquistato da Trenitalia a caro prezzo (negli ambienti ferroviari si parla di 14 milioni di euro) con l'obiettivo di "recuperare produttività" del "personale viaggiante", gli oltre 16 mila tra macchinisti e controllori. Detto in altro modo: è un sistema comprato da Trenitalia delle Ferrovie italiane coadiuvata da Tele Sistemi Ferroviari per "risparmiare", cioè per tagliare le pause fisiologiche e i tempi morti di macchinisti e controllori tra un treno e l'altro.

Con quel metodo, il personale viaggiante sapeva in anticipo quali sarebbero stati gli orari e i compiti nei 6 mesi successivi e si organizzava di conseguenza. Ma c'era un ma, dal punto di vista dei capi delle ferrovie: con quel tipo di organizzazione che collegava il lavoro del dipendente alla circolazione di ogni singolo treno, erano ineliminabili piccole frazioni di orario di lavoro "non lavorate", cioè non passate fisicamente sul treno. Per le Ferrovie e in particolare per l'amministratore di Trenitalia, Vincenzo Soprano, era un insopportabile spreco. E infatti sono corsi ai ripari comprando Ivu. Fin da subito la novità ha causato frizioni con i dipendenti e i sindacati perché è venuto fuori che il nuovo sistema incidere sui contenuti del contratto in quanto il ciclo dei turni non sarebbe stato più a cadenza semestrale, ma mensile. L'inconveniente è stato però superato con relativa facilità, con un accordo integrativo senza aumenti di stipendio per macchinisti e controllori.

I guai veri sono cominciati dopo, sul campo, perché Ivu pare funzioni a meraviglia, ma in un sistema ferroviario che a sua volta gira come un orologio svizzero. Non a caso è stato adottato (pare con buoni risultati) proprio dalle ferrovie elvetiche. Calato però nel bailamme delle Ferrovie italiane, dove i ritardi e gli inconvenienti, soprattutto per quanto riguarda i treni regionali, sono all'ordine del giorno, l'Ivu è diventato non una soluzione ma una maledizione moltiplicando le pecche del sistema.

Invece di oliare la circolazione, l'Ivu è stato come una manciata di sabbia lanciata in un ingranaggio che già non girava alla perfezione ed ha finito per complicare tutto non di rado grippandolo. I contraccolpi negativi si sono scaricati in particolare e come al solito sui treni pendolari, mentre si sono fatti sentire meno sui Frecciarossa, Frecciargento e simili, i convogli che ormai ricevono dalle Ferrovie le attenzioni e le cure maggiori e in genere sono più puntuali. Di fronte al caos, i sindacati sono insorti e tutti insieme, dalla Cgil alla Uil, da mesi hanno preso a martellare la dirigenza perché trovi un rimedio.

All'inizio i disagi dell'Ivu si sono fatti sentire soprattutto in Friuli e nelle Marche, ma progressivamente tutto il complicato sistema della circolazione degli oltre 9 mila treni è stato influenzato e tuttora i guai non sono stati risolti. Nel frattempo Trenitalia, invece di recuperare produttività e incamerare risparmi, come sperato, ha dovuto mettere mano al portafoglio.

L'Ivu è costata cara alle Ferrovie italiane non solo in termini di acquisto, ma per le conseguenze. Per non moltiplicare ritardi e cancellazioni, alla disperata ricerca di rimedi, i dirigenti delle Ferrovie hanno dovuto chiedere ai dipendenti un mare di costosi straordinari. E non è finita, perché grazie anche all'Ivu quasi tutte le Regioni italiane sono insorte contro l'amministratore delle Ferrovie, Mauro Moretti, accusandolo di trascurare treni locali e regionali e di violare in modo marchiano i contratti tra le stesse Ferrovie e le Regioni. Diversi assessori regionali e diversi presidenti hanno detto di voler stracciare le intese pattuite con Trenitalia; si sono un po' calmati solo quando sono riusciti a riscuotere fior di penali. Multe salate, decine di milioni alla volta.

fonte: ilfattoquotidiano.it

Incidente ferroviario in Egitto

Cairo, 17-07-2012 - È di almeno quindici persone ferite il bilancio provvisorio dell'incidente ferroviario avvenuto a sud del Cairo e che ha coinvolto un treno passeggeri proveniente da Sohag nell'alto Egitto. Lo riferisce la televisione di Stato egiziana. Secondo altre fonti i feriti almeno sarebbero dieci. Tre le carrozze coinvolte nell'incidente.

fonte: Rainews24.it

Sicurezza, ulteriore proroga dei termini

È stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale la Legge n. 101 del 12 luglio 2012 di conversione, con modificazioni, del Decreto Legge n. 57 del 12 maggio 2012, recante disposizioni urgenti in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro.

La Legge contiene due distinte disposizioni:

- la prima è tesa ad evitare il vuoto normativo scaturente dall'abrogazione della normativa speciale in materia di sicurezza del lavoro nell'ambito dei settori ferroviario, marittimo e portuale prevista dal Decreto Legislativo 9 aprile 2008, n. 81;
- la seconda disposizione è tesa ad evitare che, nelle more della definizione delle procedure standardizzate di effettuazione della valutazione dei rischi di cui all'articolo 29, comma 5, del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, i datori di lavoro che occupano fino a 10 lavoratori siano obbligati, a decorrere dal 1° luglio 2012, ad elaborare il documento di valutazione dei rischi secondo le procedure ordinarie.

Ricordiamo che le procedure standardizzate di effettuazione della valutazione dei rischi sono state approvate il 16 maggio dalla Commissione consultiva permanente per la salute e sicurezza sul lavoro istituita presso il Ministero del Lavoro ma non sono ancora entrate in vigore (si veda l'approfondimento e l'intervista di PuntoSicuro a Cinzia Frasccheri sulle procedure standardizzate e sulle ipotesi di entrata in vigore). Nulla invece è ancora previsto per i decreti attuativi relativi all'ambito dei settori ferroviario, marittimo e portuale.

fonte: Puntosicuro. it

Scontro treno-minibus in Polonia: 9 morti

Sono 9 le vittime dello scontro tra un treno e un minibus avvenuto il 30 luglio scorso nei pressi di Bratoszewice. Lo scontro è avvenuto su un passaggio a livello incustodito; il minivan da 6 posti trasportava 10 lavoratori stagionali, perlopiù ucraini, verso uno stabilimento alimentare locale. L'impatto ha fatto sbalzare il veicolo per 30 metri; nell'incidente sono morti 5 donne e 3 uomini, mentre una nona persona è deceduta all'ospedale. Nessuna conseguenza per i circa 30 passeggeri del treno di pendolari.

fonte: BBC.co.uk

Link

Tra "polo della libertà" e "polo della speranza" noi scegliamo il "polo del conflitto"

[http://confederazione.usb.it/index.php?id=20&tx_ttnews\[tt_news\]=47044&cHash=655fe1a4aa&MP=63-552](http://confederazione.usb.it/index.php?id=20&tx_ttnews[tt_news]=47044&cHash=655fe1a4aa&MP=63-552)