

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	Lavoro a 38 ore nella DTP Roma	6
CCNL/1	2	Appalti	7
CCNL/2	2	Privatizzazioni	8
CCNL/3	3	Mobilitazione Generale Ferrovieri	9
CCNL/4	4	<i>Pillole & News</i>	11
Nuova turnazione a 38 ore.....	6		

visita www.cronacheferroviarie.com!

EDITORIALE

Evoluzione della specie

Dopo la vicenda estiva della firma del CCNL dobbiamo ragionare, necessariamente, sugli aspetti di contenuto a fronte dell'imbarbarimento della vita lavorativa del personale dell'esercizio.

Il concetto generale espresso da questo contratto è quello di rispecchiare una certa filosofia di pensiero che oggi sinteticamente viene accostata all'A.D. Fiat, Marchionne, ma che trova precedenti nella concezione da sindacato unico fascista o nelle stesure di quei contratti quasi militareschi con cui veniva organizzata l'attività lavorativa nei secoli scorsi: un pensiero corre alla parola "congedo" con cui definiamo ancor oggi le "ferie", un periodo di affrancamento dal lavoro che altrimenti copriva l'intera esistenza del lavoratore e che per il macchinista poteva comprendere "almeno una giornata solare al mese" di riposo.

Un'esistenza, quindi, votata al servizio (o al lavoro) né più né meno di quella del ceto operaio comune costretto al lavoro su prestazioni giornaliere di 13 ore e esteso anche ai bambini e alle donne (seppur con paghe ridotte).

Vedere l'attuale sviluppo degli orari lavorativi, fino a 11 ore, senza nessuna certezza dei nastri lavorativi, contrazione del riposo annuo, utilizzo in orari notturni come se fosse giorno e altro ancora omesso per evitare lunghi incisi, porta indietro l'orologio della vita lavorativa dei ferrovieri nei secoli e nelle generazioni.

Fra il personale di macchina, per fare un esempio, le 11 ore e le tre notti a sestina sono stati contrastati con lunghe lotte dagli anni '50 e decine di scioperi: vedere oggi restaurati questi monumenti all'inciviltà lavorativa fa venire i brividi (la notte dalle 1.00 alle 5.00 vuol dire, di fatto, estendere il lavoro "di notte" all'intera sestina). Tranne un rarefatto numero di esempi sfuggono le circostanze per cui l'orario debba essere esteso su un arco temporale così esteso.

Se volessimo estendere il parallelo fra queste fasi storiche dei contratti nelle ferrovie ci manca un elemento di riferimento: in circostanze analoghe di attacco alle condizioni lavorative esisteva una sponda politica che si espresse, dai governi Giolitti, attraverso il ventennio fascista e nelle fasi dal dopoguerra al boom economico, con l'azione politica dei partiti della sinistra. (*continua in ultima pagina...*)

CCNL/1

I conti “loro” sul contratto

Dopo la firma, a bocce ferme, cerchiamo di dare un contorno più preciso a quello che vorrà significare questo nuovo contratto, quale guadagno netto, per la nostra azienda.

Questa verifica è un atto dovuto per fare chiarezza sul perché si è giunti a questa firma, cercando di vedere cosa di buono ha portato per il gruppo questo regalo, suffragato e condiviso dalla vasta platea concertativa, che, tra l'altro, ha vinto un referendum postumo alla stessa firma a ratifica della “bontà” del concordato.

Il nuovo CCNL unico della Mobilità consente, rispetto al passato regolamento, maggiori flessibilità nelle relazioni industriali, nell'orario di lavoro, per le regole sull'utilizzazione del personale, ed il tutto comporta una produttività del lavoro più pregiata.

Gli effetti migliorativi per il vertice del gruppo annoteranno una maggiore “resa” considerata intorno al 10% per Trenitalia e la metà per le altre società del gruppo, che, tuttavia, non si esaurisce qui, perché con la possibilità delle flessibilità ci saranno altri recuperi importanti e certamente non secondari.

L'aumento delle ore settimanali comporterà un miglioramento sullo straordinario e sulle lavorazioni esternalizzate, favorendo un minor fabbisogno che porterà ad un abbassamento dei livelli occupazionali in termini di migliaia di posti di lavoro.

A livello retributivo c'è stato un guadagno netto, a livello di una tantum, del 50% delle qualità di rivalorizzazione del reddito rispetto alla mancata applicazione dell'indice IPCA, vale a dire l'accordo interconfederale del gennaio 2009, e di questo accordo si è fatto a meno anche per gli incrementi strutturali dei minimi contrattuali, contestualizzati in 160 € al mese, dopo 3 anni, con un ulteriore risparmio di circa 90 € ad personam già maturati e non dilazionabili.

L'incremento di produttività, tramite le 2 ore in più di lavoro settimanale, è stato monetizzato con 70 € mensili, messi sul ruolo paga con comodo, con un risparmio del 55% sul dovuto.

Tutto questo e qualche altra cosa ancora determineranno per l'anno 2015 un costo del lavoro inferiore di due punti percentuali rispetto alla vecchia normativa, ed adesso c'è da domandarsi chi deve essere contento di questa firma, perché, certamente i ferrovieri lavoreranno di più, peggio ed anche pagati in maniera certamente non equa, con buona pace di ideologie, diritti acquisiti e di vecchi slogan come lavorare meno e lavorare tutti.

Tanta storia sindacale è passata senza lasciare traccia, mentre le agibilità sindacali degli invitati a corte restano intonse, ed il 60% dei colleghi, votanti, ha dato fiducia di rappresentanza a quanti hanno perpetrato questo nuovo misfatto.

Un ultimo dubbio, questo accordo lo firmeranno tutti?

Segreteria Regionale Ferrovieri USB Lazio

CCNL/2

Il nuovo CCNL A.F. è inaccettabile

Il 20 Luglio scorso è stato siglato dalle parti sociali, il rinnovo del CCNL delle Attività Ferroviarie, precisando la contrarietà del nostro sindacato, vale la pena ricordare che l'ultimo contratto risale al 2003, in effetti, in questo decennio, abbiamo sopportato, visto e sentito, dalle parti sociali, tutto e il contrario a giustificare ogni azione compiuta, per poi farci digerire la polpetta avvelenata.

Noi, abbiamo sollevato ed evidenziato le problematiche di una contrattazione al ribasso, già nel rinnovo del 2003 (riportava le 38 ore, la riduzione dei congedi, l'eliminazione di competenze specifiche, ridicoli aumenti, ecc.), infatti, avevamo rifiutato ogni compromesso rigettando il contratto, ma in seguito la società calpesta ogni nostro diritto sindacale con buona pace di tutti.

Purtroppo, ancora una volta registriamo che i sindacati concertativi, dopo aver firmato il rinnovo, formu-

lano la farsa del referendum, cercando di giustificare con un risultato scontato, l'ignobile atto compiuto per il metodo ma soprattutto per il merito, con l'ulteriore inganno di dover ora, far ingerire il veleno ai ferrovieri, narcotizzarli con poche briciole e presentare magari (contestualizzando nella crisi strutturale), anche i benevoli effetti.

Ormai, è chiaro a tutti che le cifre confermate rappresentano un palliativo, il valore del nostro potere d'acquisto continua a subire perdite, ma soprattutto, le condizioni contrattuali di lavoro richieste diventano insopportabili, in particolar modo per alcune categorie che devono anche garantire regolarità e sicurezza.

Non è possibile trovare una motivazione plausibile a giustificare un simile accordo, se non quella dell'interesse personale e dell'egoismo di qualcuno, perché non c'è nessun miglioramento anzi un arretramento pure economico, poi se vogliamo analizzarlo giustamente, nel pacchetto di riforme prodotte in questi ultimi mesi, allora la risposta è dedotta: NO! NOI NON CI STIAMO.

Pertanto, chiamiamo alla mobilitazione tutti i ferrovieri stanchi di essere raggirati dai sindacati concertativi, domandiamoci: dov'è finito il tanto blasonato contratto della mobilità? perché portare più volte i ferrovieri a scioperare per poi rinunciarvi? forse perché al tempo stesso firmavano il contratto di NTV?

Noi non chiediamo di sopportare carichi di lavoro e turnazioni particolari, noi chiediamo a chi è stufo dei soprusi e delle nefandezze dell'azienda di decidere da che parte stare.

Un appello a difendere quanto finora ci hanno sottratto, bisogna farsi sentire, riacquistare l'onorabilità dovuta a una categoria di lavoratori "quella dei ferrovieri" divisa e altrimenti dissolta.

**Unione Sindacale di Base, Attività Ferroviarie
Coordinamento Nazionale Ferrovieri**

CCNL/3

Se dieci ore gli sembrano poche

Dovranno lavorare anche undici ore al giorno i ferrovieri dopo la firma del rinnovo contrattuale firmato il 20 luglio da Cgil, Cisl, Uil, Ugl e Fast col presidente del gruppo Fs l'ex sindacalista Mauro Moretti.

L'orario di lavoro passa dalle 36 ore attuali a 38, portabili a 46 nei periodi di massima produzione che con le ore di dormita fuori residenza per il personale di macchina e viaggiante, di fatto arrivano anche a 52 ore settimanali a disposizione dell'impresa.

Siamo persino oltre ai limiti previsti dalla normativa europea che era comunque concepita per mansioni poco gravose e qui viene invece applicata per lavori usuranti, su h 24 e su turni non cadenzati. Diminuiscono le ore di riposo persino rispetto al contratto di riferimento, l'impresa cioè si avvale della facoltà di derogare dal contratto come gli consente l'articolo 8 dell'ultima finanziaria di Berlusconi.

I sindacati firmatari che in tutti questi anni non hanno mai avanzato una piattaforma contrattuale, ne discusso coi lavoratori i vari passaggi della trattativa, hanno sottoposto a referendum l'esito finale e sostengono di aver raggiunto la maggioranza di adesioni. In realtà con questa firma sono passati dal sindacalismo complice caro a Bonanni al sindacato notarile che firma tutto quello che vuole il padrone.

Molti ferrovieri non hanno però partecipato al referendum per protesta o indignazione e nelle categorie maggiormente colpite i no hanno prevalso. Nel referendum promosso dall'Orsa tra i macchinisti i no hanno raggiunto il 95%.

Ma solo a settembre con l'entrata in vigore del contratto si vedrà come reagiranno i ferrovieri a questo ennesimo peggioramento, quando misureranno sulla propria pelle le conseguenze devastanti della nuova normativa sull'orario di lavoro. Già ad aprile lo sciopero promosso da orsa e usb aveva avuto una forte adesione. Diverse assemblee autoconvocate a Roma e a Bologna hanno lanciato per l'autunno la mobilitazione.

I dirigenti sindacali firmatari hanno nascosto in questi mesi i peggioramenti normativi, informando solo sugli aumenti salariali peraltro molto contenuti e finanziati dall'aumento dell'orario di lavoro; hanno valo-

rizzato l'ingresso delle assicurazioni sanitarie private e alcuni aspetti effettivamente positivi per i lavoratori degli appalti rischiando però così di creare una ulteriore divisione tra lavoratori.

Nessuna spiegazione viene data sull'inevitabile formazione di esuberanti, migliaia tra macchinisti e capotreno, oltretutto in presenza di una probabile contrazione della produzione determinata dai tagli della Spending review al trasporto regionale e dopo la controriforma del lavoro senza più la possibilità di utilizzare gli ammortizzatori sociali.

Se aggiungiamo il disumano aumento dell'età pensionabile tra lavoratori che col blocco del turn over hanno una età media molto alta, le ferrovie italiane rischiano di diventare una grande fabbrica di inidonei e di esodati: le uniche fabbriche che rischiano di rimanere nell'Italia della Fornero.

Questo primo contratto di lavoro dell'era Monti, che ha potuto contare sull'accordo apripista fatto dalla NTV di Montezemolo, Della valle Bombassei e soprattutto SNCF (ferrovie francesi), a cui i governi hanno concesso tutto con una vergognosa operazione di socializzazione dei costi e privatizzazione dei profitti, rischia di diventare un modello da imitare per il padronato come fu con quello imposto da Marchionne a Pomigliano.

D'altronde sia Moretti che Marchionne manifestano lo stesso evidente disprezzo nei confronti dei lavoratori e l'uso politico e discriminatorio che fanno dei licenziamenti è una spia da non sottovalutare soprattutto dopo l'eliminazione dell'articolo 18.

Se i ferrovieri non riusciranno a reagire e subiranno il ricatto occupazionale e salariale, sarà un duro colpo anche per quei milioni di lavoratori pendolari che saranno costretti a viaggiare su treni sempre meno frequenti e sicuri.

Una politica alternativa ai disastri del governo Monti dovrà partire anche dalla capacità di riunificare un fronte sociale, spiegando bene a tutti quali sono i reali interessi in gioco.

Difesa della qualità del lavoro e della vita dei ferrovieri e una politica della mobilità pubblica e sicura devono andare insieme. A questo dovrebbe servire un sindacato realmente confederale.

Ma anche le forze della sinistra di alternativa sono chiamate in causa, e devono dare il proprio contributo, capendo dove sta il nemico per realizzare, partendo dai contenuti, una politica efficacemente unitaria capace, cioè di cambiare i rapporti di forza.

Oggi che gli autunni caldi li minacciano i ministri ultraliberisti come la scatenata Fornero sarà bene farci trovare preparati.

Per chi ha ancora la possibilità di andarci questi sono i nostri compiti per le vacanze.

Quest'anno siamo stati tutti rimandati a settembre.

Giuseppe Carroccia

CCNL/4

Cosa ci porteranno i nuovi contratti?

“...non è un contratto comodo, non è un contratto ricco...”. Penserete che siano parole uscite dalla bocca degli irriducibili dell'USB, vero? Niente affatto. Sono parole uscite dalla bocca del dr. Braccialarghe, udibili da tutti sul portale del Gruppo FSI “Linea Diretta”.¹

In effetti comodo il nuovo contratto non lo è: 38 ore di lavoro settimanale, con un incremento di oltre il 5,55% rispetto al passato (per non considerare la manovra, che passa dalle 34 alle 38 ore, con un incremento del 11,76%!); ma anche il personale viaggiante deve stare accorto, perché la nuova normativa (38 ore medie, con punte di 44) permetterà nuovi allacciamenti - in attesa che IVU divenga operativo su tutto il territorio nazionale.

¹ https://lineadiretta.gruppofs.it/irj/servlet/prt/portal/prtroot/pcd!3aportal_content!2fpld!2fgr!2fpg!2fnavigazione!2fvisualizzatore_news_segna_notizia?CID=emsegnalazionemail&RID=/Notizie/Il Gruppo/Per informarmi/In primo piano/207f7062-9bc2-2f10-4f91-ee3233f26517.xml

E non è nemmeno ricco: gli aumenti salariali variano a seconda di molti parametri, ma chi scrive, a puro titolo d'esempio e a parità di condizioni, dal 1° settembre percepirà il 4,79% in più.² Meno dell'aumento dell'orario di lavoro. Insomma, la paga oraria scende. Almeno in questa prima tornata di "aumenti".

Avevamo già fatto notare sullo scorso numero di luglio che, per poter ottenere un adeguamento di stipendio al costo della vita, bisognerà attendere il 1° ottobre 2014, quando entreranno in vigore gli ultimi aumenti tabellari. Tra più di due anni, sempre prendendo a riferimento chi scrive, l'aumento (comprensivo di un ulteriore aumento per anzianità) sarà del 11,72% rispetto oggi. Senza l'APA l'aumento si fermerebbe poco sopra il 10%; insomma, bisogna sperare che questi aumenti riescano a stare al passo con il costo della vita. Il problema è che riusciremo (forse) a mantenere il potere d'acquisto a discapito del tempo libero!

Ci sono poi altre considerazioni da fare: ad esempio il vertiginoso aumento della indennità per lavoro domenicale, passata da soli 18€ a ben 19€! Ad esempio il terzo rientro pomeridiano per lo staff. Ad esempio la perdita di diversi riposi compensativi per i turnisti (fruibili ma anche lavorabili).

Insomma, a nostro parere si tratta di una disfatta per una azienda con un'età media del personale di 46,9 anni e con il 47,1% dello stesso compreso in una fascia d'età tra 51 e 60 anni.³ Nell'arco di vent'anni siamo passati dai "baby-pensionamenti" ai "ferrovieri-nonni" di 67 anni.

Chiudo con una considerazione. Spesso i colleghi ripetono un mantra di autoconvincimento del tipo: "la situazione fuori è peggio". Chi si ripete questo spesso non si interroga sulle cause che hanno portato a ciò. Sicuramente tra le concause c'è anche la "concertazione", che ha impedito ai lavoratori di rivendicare le loro esigenze. Non ne siete convinti?

Manuel Balbi

Il portale del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

Linea Diretta

Il gruppo La mia azienda Il mio lavoro Il mio profilo

Self-service | Info per il dipendente | Fondo di sostegno

Info per il dipendente

Orario di Lavoro

L'orario di lavoro per i dipendenti del Gruppo FS è di **36 ore settimanali**.

Nell'ambito delle 36 ore settimanali, accordi sindacali territoriali possono stabilire articolazioni diverse a seconda delle necessità dei singoli impianti o delle singole unità produttive.

Per i **lavoratori degli uffici** l'orario è articolato in cinque giornate lavorative a settimana (dal lunedì al venerdì) e generalmente prevede due rientri pomeridiani.

Le **giornate senza rientro** sono di **sei ore** ciascuna, con ingresso alle 8,00 (e con flessibilità fino alle 9,00) e uscita alle 14,00 (con flessibilità fino alle 15,00).

Nelle **giornate con rientro** occorre lavorare **nove ore**, con ingresso sempre alle 8,00 (e con flessibilità fino alle 9,00) e uscita alle 17,30 (oppure fino alle 18,30 per completare la prestazione). Le giornate c.d. "lunghe" prevedono l'obbligo di effettuare una pausa-pranzo di almeno mezz'ora (generalmente fra le 13,00 e le 14,15) e di garantire la presenza almeno fino alle 16,30.

Schema Orario di lavoro giornaliero e fasce di rigidità (in cui occorre garantire la presenza)

Giornata Corta (6 ore)

8,00 | 9,00 | 13,00 | 14,15

Giornata Lunga (9 ore)

8,00 | 9,00 | 13,00 | 14,15 | 16,30 | 17,30 | 18,30

Esempio 1 - Giornata Corta
Ingresso ore 8,30

8|30 | 14|30

Ecco come si presentava la pagina di Linea Diretta, il portale del Gruppo FS, fino a metà della prima settimana di settembre.

² I calcoli sono stati effettuati senza tenere in considerazione il conguaglio effettuato a febbraio del salario di produttività (ex art. 30, c. 4 del Contratto Aziendale di Gruppo FS - 20.7.2012)

³ Rapporto di Sostenibilità 2010, pagg. 86-87

NUOVA TURNAZIONE A 38 ORE**Figli di un dio minore**

“Caro amico ti scrivo, e siccome sei troppo lontano, più forte ti scriverò!”

Ho voluto cominciare questa mia missiva con una citazione di Dalla, visto che non siamo vicini e quindi non possiamo parlare a voce, che sarebbe cosa giusta.

La problematica che si porta all'attenzione di codeste strutture [*DTP Roma, DPO Roma e CRTM Cassino, ndr*] è riguardante lo sviluppo della nuova turnazione dovuta al passaggio da 36 a 38 ore lavorative settimanali.

Premettendo che ciò dovrebbe essere argomento di trattativa con i sindacati, cosa di cui non sono a conoscenza, siccome chi lo deve subire è il lavoratore, credo che abbia diritto di esprimere la propria opinione, e mi sembrava si fosse partiti con il piede giusto, visto che da parte del CRTM mi erano stati consegnati tutti i turni proposti da codesta struttura, salvo poi non tenere in nessuna considerazione la volontà dei lavoratori.

Ma ciò che più sconcerta è il fatto che comunque vista la possibilità di scelta tra più turni, ne siano stati scelti 2 tipi da applicare sulla linea, uno diciamo decente, che cadenza i riposi in 4 singoli, 1 doppio e 1 triplo e uno diciamo (punitivo) con cadenzamento in 6 singoli e 1 triplo.

Premesso che non si evince la necessità di adottare 2 tipi di turno diversi sulla linea, le motivazioni addotte per tale scelta sono pretestuose e inconsistenti, visto che l'utilizzazione delle scorte avviene per tutti e due i turni il venerdì e il sabato.

Quindi si chiede che, ove non vi fossero effettivamente volontà punitive nei confronti dei lavoratori che prestano la loro opera negli impianti dove è stato adottato tale turno, si applichi lo stesso turno, e ove ciò non fosse possibile per le esigenze manifestate dall'azienda, che si applichi un turno che abbia le stesse caratteristiche del primo, cioè con cadenzamento dei riposi in 4 singoli, 1 doppio, 1 triplo, fermo restando che ci sono anche sviluppi migliori, tra cui quello da me sviluppato che prevede 1 riposo singolo e 4 doppi, molto gradito ai lavoratori.

Ciò in considerazione del fatto che il turno in terza è particolarmente stressante e quindi ha bisogno di riposo per il recupero psicofisico cosa che non permette adeguatamente il riposo singolo (a meno che non si pensi veramente che siamo figli di un dio minore).

Con l'occasione, mi permetto di ricordare alle S.V. che sono più di 5 anni che non si attivano i trasferimenti ex art. 40 CCNL e che si sono creati anche dei contenziosi con il personale perdente posto dagli impianti chiusi per attivazione di tecnologie e che oltretutto l'azienda potrebbe risparmiare il pagamento di trasferte, visto che ci sono impianti al sud con posti scoperti e impianti al nord con 6 agenti, tra cui agenti anziani con diritto al trasferimento ex art. 40.

Certo di un sollecito riscontro porgo distinti saluti.

USB Lavoro Privato Frosinone

LAVORO A 38 ORE NELLA DTP ROMA**Incontro relativo alla modifica dei turni di lavoro**

Questo pomeriggio [*6 settembre 2012, ndr*] presso la DTP di Roma si è svolto un incontro tra la società, le RSU e le OO.SS. regionali sul tema del titolo; per quanto riguarda il settore circolazione le posizioni sono sostanzialmente molto vicini e si presume che la prossima settimana si arriverà ad una soluzione condivisa. La cosa che ritengo importante è che dietro una mia specifica richiesta volta a garantire a tutto il personale (anche il cosiddetto “di scorta”) un turno a 38 ore già prefissato dal sistema e non come molti temevano il sacrificio con il godimento di ferie.

Per il settore manutenzione le OO.SS. avevano già predisposto una loro proposta, come al solito senza dividerla con tutta la RSU, che sostanzialmente consiste nel ridurre la pausa di refezione a 30 minuti

(a detta di qualche sindacalista i lavoratori si accontenterebbero di un panino) senza quindi alterare la fine del turno di lavoro attuale.

Nelle prestazioni diurne/notturne si è potuto verificare la particolare intransigenza aziendale a pretendere la maggiorazione di 2 ore settimanali non tenendo conto dei turni notturni. Nel mio intervento ho cercato di mettere al centro dell'argomento la persona umana con i propri ritmi biologici le necessità fisiologiche e così via tutto ciò finalizzato a lasciare inalterato il turno notturno esistente, maggiorato dei 24 minuti e non di 48 come proposto dalla società, portando quindi la prestazione diurna a 7 ore e 12 minuti (come è attualmente).

Seguirà un ulteriore incontro, ma credo che passerà la linea della riduzione della pausa per il pasto a 30 minuti; ciò significherà l'addio ad un pasto decente e l'avvento del panino, alla faccia del diritto al pasto, visto anche che la società ha comunicato l'avvio del sistema di rilevazione di presenza informatizzato da dicembre 2012.

Domenico Testa

APPALTI

Situazione degli appalti ferroviari

Sono un lavoratore degli appalti ferroviari lavoro presso lotto cento stazioni, per chi non lo sapesse i privati che gestiscono per conto di RFI le stazioni meno importanti.

Da anni questi signori gestiscono le stazioni con i risultati di aver tappezzato le stazioni di pubblicità e negozi e aver inasprito l'attacco ai lavoratori.

Nonostante tutte le telecamere che stanno collegando nelle suddette oggi si verifica una totale mancanza di ordine pubblico, i lavoratori sono In balia degli eventi.

Le stazioni. sono un ricovero di senza fissa dimora, tossicodipendenti scippatori, ubriaconi, accattoni che molestano i viaggiatori.

Da tempo abbiamo segnalato alle autorità preposte il degrado in cui versano le stazioni dopo che ci sono state aggressioni a colleghi non ottenendo nessuna risposta.

I sindacati firmatari di contratto non si mettono contro le FS o contro le aziende d'altronde devono difendere i posti di lavoro quelli dei propri figli fatti entrare chissà come.

In più i lavoratori sono messi all'angolo anche dalle aziende che quasi mai rispettano i loro diritti, dai spogliatoi fatiscenti, dai pagamenti quasi sempre in ritardo, alle visite mediche per chi le fa', ai versamenti dei contributi se li versano e i vari imbrogli con i fondi pensione, le ritenute sindacali non versate, gli accordi aziendali tolti e non sono rari casi in cui l'azienda fallisce ed è costretta ad intervenire l'INPS non avendo sempre disponibilità per pagare gli importi spettanti (TFR, ecc).

Si verifica spesso di vedere lavoratori che eseguono la propria mansione in condizioni di insicurezza, magari costretti perché precari dai capi squadra senza scrupoli. I subappalti sono una delle piaghe sociali che si verificano anche in ferrovia che danno il lavoro sì ma a scapito della riduzione salariale e dei diritti dei lavoratori. In tutto ciò noi fino a oggi siamo nel contratto delle attività ferroviarie ma per tutte le questioni sopraelencate sembra che non ne facciamo parte. D'altronde le aziende non applicano le norme che regolano lo stesso. I sindacati l'unica cosa che sanno fare è accordare la cassa integrazione o i contratti di solidarietà alle aziende che ne facciano richiesta.

Questo è lo scenario in cui i sindacati hanno rinnovato il CCNL delle attività ferroviarie dicendo ai lavoratori che il sindacato chiede con forza la clausola sociale anche per i ferrovieri ma che a tutt'oggi per noi degli appalti FS non c'è, vedi il caso WAGON LITS RSI.

Claudio Goffi

PRIVATIZZAZIONI

Panacea di ogni male, dicono

Liberalizzazioni, privatizzazioni e contratti Start UP sono le soluzioni del problema?

Per ridurre il debito pubblico taglieranno altri servizi e beni pubblici.

Beni del popolo venduti da governanti non eletti dai cittadini!

Dopo la riduzione del servizio ferroviario pubblico (merci - viaggiatori), l'aumento dei biglietti per gli utenti, la riduzione del personale FS e la sottoscrizione di CCNL peggiorativi per far fronte ai concorrenti appena arrivati ecco lo scenario.

Italo continua a viaggiare in rosso e gli azionisti, a cominciare da Intesa Sanpaolo e i francesi di SnCF (ciascuno con il 20%), si preparano a iniettare altri 50 milioni di euro. Secondo quanto ricostruito da ilmondo.it, infatti, Nuovo Trasporto Viaggiatori, la società presieduta (e anche partecipata) da Luca Cordero di Montezemolo che gestisce l'operatore ferroviario privato, ha rinviato a nuovo la perdita di 39,3 milioni di euro registrata nel 2011, lievitata rispetto al rosso di 20,7 milioni dell'esercizio precedente. Facendo così salire a circa 80 milioni il disavanzo complessivo, che impatta su un capitale di 148,9 milioni e su una riserva sovrapprezzo azioni di 114,6 milioni.

Di qui l'impegno, confermato dagli azionisti, a versare altri 50 milioni come previsto dall'equity contribution agreement firmato nel giugno del 2008. Ntv, a fronte di ricavi saliti da 4,5 a 24,7 milioni, registra un patrimonio netto diminuito anno su anno da 223,9 a 184,6 milioni con debiti verso banche saliti da 92,1 a 163,1 milioni (di cui 94,4 milioni verso Intesa Sanpaolo) mentre le disponibilità liquide si sono limate da 18,3 a 12,3 milioni. Per il finanziamento della fase di avvio del progetto aziendale Ntv ha negoziato con un pool di banche un contratto di finanziamento che prevede un'esposizione massima fino a 732 milioni tra linee per cassa e per firma. Il contratto prevede inoltre l'opportunità di ottenere ulteriori finanziamenti per usi specifici fino a 61,2 milioni. Per coprirsi dal rischio tassi Ntv ha sottoscritto quattro collar a costo zero con Intesa Sanpaolo, Mps, Efibanca e Banca Popolare di Lodi: il valore nozionale di copertura è di 245 milioni con un fair value negativo a fine 2011 di 42,3 milioni.

fonte: ilmondo.it

Solo qualche mese fa i giornalisti con l'inizio del trasporto NTV scrivevano:

Un solo mese di attività e i numeri parlano di un'ottima performance: Ntv, operativa dal 28 aprile con il treno ad alta velocità Italo, ha fatto viaggiare 156 treni che hanno portato 45.863 passeggeri sulla rotta Milano-Napoli: 1.083 hanno scelto la Club, 5.876 la Prima e 38.904 la Smart.

I biglietti già venduti sono stati 98.827. Soddisfazione anche per la puntualità, visto che l'81% dei treni è giunto in stazione orario. Risultati positivi e superiori alle attese secondo quanto dichiarato da Giuseppe Sciarrone, amministratore delegato della società. E visto che il trend è positivo non si poteva che aumentare.

Da sabato 26 maggio viaggeranno, infatti, nove coppie di collegamenti al giorno (18 corse giornaliere) sulla linea Napoli-Milano rispetto alle 10 corse giornaliere attuali. Rafforzata oltre all'offerta anche la campagna pubblicitaria per avvicinare anche chi si sposta in treno per affari e ha bisogno di una frequenza più ravvicinata dei treni. Urgente, per Ntv, completare al più

presto la stazione di Roma Tiburtina, dove ieri è stata inaugurata Casa Italo, uno spazio per i servizi a chi viaggia con Ntv.

Due centri servizio a disposizione dei viaggiatori, uno in piazza Ipogea e l'altro al secondo piano dell'avveniristica piastra che scavalca i binari collegando il quartiere Nomentano con Pietralata. NTV chiede adesso però il completamento urgente, anche con il contributi pubblici di Roma Capitale, di tutti quei servizi che sono accessori alla stazione: parcheggi per auto private, sistemazione del piazzale per i mezzi pubblici e delle aree per i taxi, esercizi commerciali e segnalazione urbana di indirizzo verso la stazione.

A Roma Ntv ha fatto una scelta innovativa rispetto alla tradizionale Termini, e ha puntato su due stazioni: la principale è Tiburtina, la cui ricostruzione è stata appena terminata e che rappresenta la nuova grande stazione di Roma dedicata all'Alta velocità e il principale hub dove fermeranno tutti i treni Italo, sia quelli in transito da e per Milano/Napoli, sia quelli in arrivo e partenza da Ostiense. L'altra è appunto Ostiense, che ha una funzione complementare a Tiburtina e che serve una zona della città - Trastevere, Monteverde, Ostiense, Ardeatino, Laurentino, Eur - particolarmente importante per i viaggi di affari e lavoro, dalla quale Termini e Tiburtina non sono facilmente raggiungibili. La partenza del servizio da quest'ultima stazione è prevista per il 14 giugno.

fonte: manageronline.it

Carmine Curcio

MOBILITAZIONE GENERALE FERROVIARI

Impazza il malcontento anche sul più famoso social network

Pubblichiamo il manifesto del gruppo su Facebook: "Mobilitazione Generale Ferrovieri" con alcune doverose considerazioni da parte della redazione.

Colleghi, amici, ferrovieri tutti. Dopo attenta e cauta riflessione e anche grazie anche alle idee del gruppo e dei suoi frequentanti, oltre ad ore di confronto personale, pare che le azioni e le proposte si debbano necessariamente trasformare in fatti. Nessuno, tra di noi, possiede la bacchetta magica, ma il nostro movimento ha fissato già dal 01/09/2012 (giorno in cui il nuovo CCNL entrerà pesantemente nelle nostre vite) l'inizio delle nostre azioni. In particolare, e fin da subito:

1) Appoggio alla raccolta firme promossa dal gruppo del TMR FVG e promossa a tutto il territorio nazionale, in particolare alla ricerca di consensi per una condivisa assunzione di responsabilità rispetto alla lotta che si sta per affrontare; una firma che chiede un chiaro e non equivoco inserimento di una clausola sociale valida per tutti gli operatori del settore ferroviario, il rigetto dei nuovi contenuti normativi ed economici del nuovo CCNL AF nonché del contratto aziendale FS e una revisione dei contenuti della riforma pensionistica particolarmente penalizzante per tutti i ferrovieri.

2) Il gruppo parteciperà con convinzione ai prossimi scioperi indetti dalle OO.SS. NON firmatarie (in particolare Orsa e Cub) per rafforzare la loro posizione al di fuori degli accordi siglati e rivendicare la reale volontà dei lavoratori del settore, ben differente da quella sindacale e dal suo finto referendum.

3) Verrà promossa una attività di volantinaggio e presenziamento attivo delle stazioni (e delle

sedi sindacali) durante scioperi, manifestazioni o altre attività promosse dal gruppo, per trasmettere a pendolari, colleghi, utenza e disoccupati la svolta di codesto CCNL.

4) Codesto gruppo di mobilitazione promuoverà con ogni mezzo a sua disposizione la disdetta sindacale alle OO.SS. firmatarie di questo CCNL. Si presume quindi che, alla base della partecipazione al movimento stesso, il lavoratore ancora iscritto ad una tra le 5 organizzazioni firmataria porga disdetta. Per evitare equivoci: qualora il sindacato Orsa apporrà la firma al CCNL, il gruppo promuoverà la disdetta anche da questa organizzazione, con la medesima forza e convinzione. Inoltre, i sindacalisti firmatari "noti" o anche quadri e dirigenti aziendalisti non possono trovare parte in questo gruppo: preghiamo di segnalare ai responsabili i loro nomi, verranno rimossi senza pietà visto che non possono che essere d'ostacolo alla nostra causa.

5) Pare palese che, dal primo settembre 2012, i lavoratori dovranno lavorare "a normativa". Tutti noi sappiamo bene cosa ciò vuol dire e cosa ciò comporta. Questo è l'unico (vero) strumento, al momento, a nostra disposizione. Niente intervalli, niente favori all'azienda, niente cambi turni. La battaglia sull'orario parte da qua: non ha senso alcuno recriminare sull'allungamento dell'orario di lavoro e l'inasprimento delle norme (vedi ad es. condotta) e poi accettare di lavorare "di più". Non si pone volutamente un fine o una data a ciò. Non servirebbe nulla.

6) Il gruppo si propone di realizzare in tempi brevi un suo sito internet con un suo luogo di discussione, e abbandonare il Social Network Facebook. In particolare perché molti non sono iscritti a FB; ma anche perché è difficile da gestire e perché, cosa importante, troppo visibile. Nel nuovo sito l'anonimato verrà garantito tra gli utenti, ma le iscrizioni verranno gestite e amministrare da dei ferrovieri preposti al compito, per evitare intrusioni e quant'altro. Per adesso si continuerà ad usare Facebook, e le proposte ed idee saranno sempre ben accette. Opportuno sarebbe che tutti i gruppi di ferrovieri nati con il medesimo fine convogliassero in questo, che può contare già su 1300 iscritti in pochi giorni. Ricordiamo fin da subito che la bacheca non è un luogo di diatribe/lamentele senza sbocchi. Massima serietà in merito. Si deve focalizzare l'obiettivo, ben identificabile anche dal punto 1).

7) È intenzione del gruppo prendere seriamente in considerazione l'idea di formare una "cassa" valida alle attività locali (stampa volantini e quant'altro), di aderire alla cassa di solidarietà tra ferrovieri o di condividere, eventualmente, spese comuni ancora da identificare.

Se nemmeno questi pochi punti verranno rispettati, il gruppo non ha senso di esistere. Diamoci da fare, datti da fare, diffondiamo.

Chiudiamo con alcune riflessioni: una raccolta di firme... la clausola sociale... un sito internet... una raccolta di fondi con relativa cassa... tutte belle cose ma... perché non organizzarsi con strutture già attrezzate? come USB abbiamo già un sito internet, un giornalino, e la raccolta fondi la facciamo attraverso il tesseramento.

Di movimenti come quello di cui qui riportiamo, ne abbiamo visti nascere molti negli ultimi anni; sono sempre finiti nello stesso modo.

Al giorno d'oggi ci vuole organizzazione. Non si possono fare delle procedure di raffreddamento se non si è una organizzazione riconosciuta; non si può sperare di coinvolgere la stampa e l'opinione pubblica se non si è una fonte autorevole; non si può sperare di avere relazioni con le istituzioni se non si viene riconosciuti; non si può sperare di lottare senza un supporto intercategoriale, e come USB questo lo conosciamo bene.

la Redazione

Pillole & News

Infortunio al ferroviere, aperta un'inchiesta

PAVIA. La Procura di Milano ha aperto un'inchiesta sul grave infortunio che ha coinvolto la mattina del 23 agosto Giuseppe Ratone, 54 anni, manovratore delle Ferrovie a Segrate. L'uomo, che abita con la famiglia in via De Gasperi a Pavia, al Vallone, ha perso il braccio destro, tranciato di netto dalla ruote di un convoglio in movimento.

Il pubblico ministero di Milano Francesco Cajani ha aperto un fascicolo per lesioni colpose e ha poi trasmesso l'indagine al dipartimento che si occupa degli incidenti sul lavoro. Ratone si trova ricoverato al San Raffaele di Milano, dove è stato sottoposto a un primo intervento in emergenza il pomeriggio stesso. *«Mio marito non è scivolato e non ha perso l'equilibrio - dice la moglie, Nicolina Amabile -. Piuttosto è stato investito dal treno in movimento».* Ratone, che da 27 anni è dipendente delle Ferrovie, giovedì mattina intorno alle 9 stava agganciando un carro al resto di un convoglio. *«Era sdraiato sui binari, sotto il treno, per effettuare la manovra di aggancio - racconta la donna -. Manovra effettuata migliaia di volte. Mio marito è un tecnico esperto. In genere una volta attaccati i carri l'operaio esce da sotto il treno e un collega che ha il compito di supervisionare i lavori dà un segnale con la paletta al macchinista. Solo in quel momento il treno può partire. Ma giovedì mattina non è andata così».* Il marito, che è lucido nonostante gli antidolorifici post intervento, le ha raccontato dal suo letto di ospedale gli attimi di panico vissuti sotto il treno. *«Se non fosse stato esperto e non si fosse appiattito sotto il treno che il macchinista aveva fatto partire senza attendere il segnale convenzionale, sarebbe stato stritolato. Invece è riuscito a salvarsi la vita. Purtroppo non è riuscito a proteggere il braccio, strappato dalle ruote».* Ratone ha vissuto momenti da incubo. È stato soccorso dai colleghi che hanno tamponato l'emorragia e lanciato l'allarme. Sul posto, non senza fatica perché il terreno del centro smistamento merci è un susseguirsi di pietre e binari di ferro, sono arrivati gli operatori del 118 di Milano. L'operaio è stato portato d'urgenza all'ospedale San Raffaele e sottoposto a un lungo intervento chirurgico. L'inchiesta è aperta e sono intervenuti anche gli ispettori del nucleo anti-infortunistico dell'Asl di Milano che hanno anche il compito di verificare il rispetto dei sistemi di sicurezza al centro di smistamento merci delle Ferrovie che ha sede tra Milano e Segrate.

fonte: laprovinciapavese.gelocal.it

Vado, il futuro della Bombardier dipende dalla gara di Trenitalia

«La sopravvivenza di Bombardier è legata all'esito della gara per il nuovo treno regionale E-Polis di Trenitalia che entrerà in esercizio anche in Liguria e sostituirà la vecchia locomotiva 464 destinata a uscire di produzione». Lo ha detto nella mattinata del 24 agosto l'assessore regionale al Lavoro e ai trasporti della Liguria, Enrico Vesco, nel corso dell'incontro con la RSU dell'azienda a cui hanno preso parte anche il presidente della Provincia di Savona Angelo Vaccarezza e il sindaco di Vado Ligure Attilio Caviglia.

Durante l'incontro, chiesto dalla rappresentanza sindacale aziendale per valutare la difficile situazione dell'azienda a seguito della drastica riduzione delle commesse (a settembre scatterà la cassa integrazione fino a dicembre per 140 dei 500 dipendenti), l'assessore Vesco ha sottolineato l'importanza per il Paese che *«in un momento di così grave difficoltà economica la produzione del nuovo treno "E-Polis" resti in Italia e non vada all'estero. Ci auguriamo - ha aggiunto Vesco - che Trenitalia espleti al più presto tutte le procedure per la conclusione della gara, tenendo conto dell'alta qualità del prodotto Bombardier e dei consistenti investimenti messi a punto dall'azienda per far fronte alle nuove esigenze produttive».*

fonte: lastampa.it

Sanzione di 300mila euro alle Fs per aver abusato della posizione dominante

Arenaways è una piccola società di Alessandria che nel 2010 si era messa in testa di far viaggiare sui binari della Torino-Milano i suoi treni per i pendolari. Ma l'avventura finisce presto: nel novembre del 2011 è costretta a chiudere per fallimento. Il motivo? Ferrovie dello Stato ha messo in atto “una complessa e unitaria strategia” attraverso le controllate Rete Ferroviaria italiana (Rfi) e Trenitalia, per “impedire l'ingresso dell'attività della società Arenaways sul mercato del trasporto passeggeri sulla tratta Torino-Milano”. Lo scrive nero su bianco l'Antitrust che ha anche multato Fs con 300mila euro per aver abusato della sua posizione dominante. In particolare, secondo l'Antitrust, Rfi (società che gestisce la rete ferroviaria) “ha adottato comportamenti dilatori” rispetto alla richiesta di assegnazione delle tracce avanzata da Arenaways, che hanno portato a “un ritardo di oltre 18 mesi”.

Nel calcolo della multa l'Antitrust ha tenuto conto del contesto, ovvero la novità del quadro giuridico relativa alla liberalizzazione del trasporto ferroviario passeggeri, entrata in vigore proprio tra il 2009 ed il 2010. Inoltre l'Authority ha anche diffidato il gruppo Fs “dal mettere in atto in futuro comportamenti analoghi, che mettono a rischio ogni tentativo di apertura del mercato”. Ma il gruppo guidato da Mario Moretti difende “la piena correttezza del proprio operato” e “formula la più ampia riserva di valutazione del provvedimento, incluso il ricorso”. Inoltre ricorda, nel caso specifico “che la necessità di mantenere l'equilibrio economico del contratto di servizio è prevista per legge”.

fonte: liberoquotidiano.it

Valutazione del rischio per l'aumento dell'orario di lavoro

In questi giorni si sono tenute, in alcune direzioni, le riunioni per all'aggiornamento del *Documento di Valutazione dei Rischi* che, con l'introduzione del nuovo orario di lavoro, deve essere aggiornato.

Nei verbali si è tenuto conto delle esposizioni a rumori e vibrazioni (macchina e bordo) oltre alla movimentazione manuale dei carichi (manovra e officine). In alcune realtà il datore di lavoro ha asserito che non ci saranno variazioni nella valutazione del rischio, in quanto in precedenza era già stata considerata una esposizione di 8 ore. Per quanto riguarda il lavoro notturno, è stato indicato che non ci saranno variazioni o comunque non ci saranno superamenti dei limiti. Nessun accenno allo stress lavoro-correlato.

Se in alcune riunioni il confronto è stato pacifico, in alcuni casi si è arrivati allo scontro; ci è arrivata notizia di medici competenti e datori di lavoro che, alle obiezioni dei RLS, hanno ribadito come non possano intervenire con atti concreti, fintanto che non riscontrino durante le visite periodiche, il manifestarsi di situazioni di disagio (persistente e continuo stato di affaticamento, difficoltà nel sonno, eventuali cefalee o gastriti, mal di schiena ricorrenti da dover prendere antidolorifici, etc.).

Insomma, si è voluta negare la prevenzione al personale, prediligendo la sorveglianza sanitaria (dove si potrebbe utilizzare la leva dell'inidoneità per far desistere chiunque dal lamentare eventuali disturbi).

(...continua dalla prima)

Oggi il panorama esprime, al contrario, un'adesione dell'intero arco parlamentare ai vasti progetti di riforma del lavoro che coinvolge anche le ferrovie; a questo si aggiunga la palese “complicità” delle centrali sindacali confederali e il quadro è completo.

Rivendichiamo, anche dalle pagine elettroniche del nostro bollettino, l'azione sindacale della nostra organizzazione che sta cercando di allargare il fronte delle forze sindacali conflittuali agli scenari descritti.

Non avremo la forza delle pagine dell'Avanti prima della Grande Guerra e nemmeno l'impatto delle grandi testate che hanno fatto la storia del Sindacato in ferrovia; ma non smetteremo di gridare il nostro “No!” a chi invece trova scuse e alibi per ogni possibile mediazione sulla pelle di chi in ferrovia ci lavora e non trae personali benefici o interessi per pochi eletti.

Roberto Testa