

Nasce USB anche in ferrovia

Il 21-22-23 maggio è nata la Unione Sindacale di Base, frutto di un processo di costruzione di una valida alternativa al sindacalismo concertativo

La nuova confederazione nasce forte della storia, del radicamento e della rappresentatività delle organizzazioni che in essa sono confluite, già firmatarie di numerosi contratti collettivi nazionali di lavoro. USB è frutto di un percorso, avviato già con la prima assemblea milanese del maggio 2008, durante il quale sono stati verificati i tratti comuni e rimossi quegli impedimenti che hanno fin qui ostacolato l'unificazione del sindacalismo di base.

USB avrà una struttura confederale articolata sul territorio nazionale, regionale e provinciale ed una forma snella e pratica, prevedendo due macro-aree intercategoriale (il settore pubblico e il settore privato) sulla scia di quanto già avvenuto in molti paesi europei come Germania e Grecia.

È partendo da questi presupposti che l'USB Settore Ferrovia vuole ripartire, a cominciare proprio da questo foglio di informazione.

Il settore ferroviario in Italia è storicamente e sindacalmente sempre stato ricco di avvenimenti che hanno influenzato e modificato la società e l'ambiente di lavoro.

Purtroppo oggi assistiamo ad alcune delle peggiori disfatte sindacali nel settore del lavoro privato, tanto di quello pubblico. La cogestione aziendale-sin-

dacale sta portando all'erosione sempre maggiore dei diritti acquisiti e contemporaneamente ne preclude la conquista di nuovi.

la Redazione

In questo numero:

CCNL della Mobilità	2
La valutazione dello stress lavoro-correlato ...	6
USB all'opera	7
Quando i conti ritornano	8
Internalizzazioni?.....	9

CCNL della Mobilità

In attesa che il 15 settembre riprendano le trattative per il contratto ed in vista dell'attivo nazionale unitario dei settori "Trasporto Pubblico Locale" e "Attività Ferroviarie", convocato da tutte le Segreterie Nazionali dei Sindacati per il 13/14 settembre p.v., i delegati RSU e RLS del Plesso Lavagnini di Firenze desiderano contribuire al dibattito dei delegati con queste osservazioni

Esprimiamo la nostra grande preoccupazione e contrarietà ai processi messi in atto in questi anni dall'Azienda e fortemente voluti dall'AD Mauro Moretti con l'avallo del Governo, circa il forte ridimensionamento del Gruppo FS, lo smantellamento di strutture come la Divisione CARGO, della Direzione Tecnica di Trenitalia e della manutenzione con la chiusura di officine come le OMC di Bologna e di Melfi, la politica di riduzione indiscriminata di personale. Questa politica distruttiva del sistema ferroviario nazionale è stato paradossalmente attuato proprio nel momento in cui vi erano le condizioni e l'esigenza di sviluppare il trasporto su rotaia.

Valutiamo inoltre che occorra:

- Spostare la data di liberalizzazione del trasporto ferroviario, prevista attualmente al 31/12/2011, tramite la ratifica da parte del Parlamento Italiano di quanto deciso dall'aula di Strasburgo in data 18 gennaio 2007, ovvero il rinvio ad oltre il 2017 della liberalizzazione del mercato nazionale dei servizi passeggeri su ferrovia.
- Rispetto degli accordi del 18 Luglio 2007 tra Governo, Ministro dei Trasporti e OO.SS. per la piena applicazione tramite opportune leggi o decreti (clausola di garanzia).
- Definizione ed applicazione della clausola sociale e del servizio universale.

- Il secondo livello contrattuale deve essere definito su base trasversale per tutte le attività ferroviarie e non per le singole società come invece proposto anche dal Gruppo FS.

Riportiamo di seguito una sintetica analisi, articolo per articolo, del nuovo CCNL della Mobilità al fine di evidenziare come, nei contenuti, viene recepita la triennializzazione economica, l'estensione delle competenze degli enti bilaterali, la limitazione delle materie della contrattazione aziendale, l'accettazione e l'apertura alle deroghe dal CCNL (es. Fiat/Pomigliano) sia dal punto di vista salariale che da quello normativo, senza contrastare la precarietà del lavoro ed alimentando un modello sindacale meno partecipativo.

Art.1: ... "allo scopo di modernizzare il sistema di relazioni industriali e in linea con le dinamiche del processo di liberalizzazione in atto, le parti condividono il metodo partecipativo ..." Riteniamo che le politiche di liberalizzazione e privatizzazione debbano essere riviste in funzione di una maggiore, nuova attenzione al trasporto inteso anche come servizio sociale.

Prosegue l'art.1 ... "le parti individuano un sistema di relazioni sindacali strutturato in livelli di partecipazione, organismi paritetici e fasi di informativa" ... "è costituito a livello nazionale un Osservatorio... possibilità di istituire Os-

servatori regionali” ... “è costituito il Comitato per la sicurezza sul lavoro” ... “le parti stipulanti promuoveranno azioni tese ad intervenire sulle tematiche della sicurezza sul lavoro, sulla formazione professionale, sulle forme di assistenza e previdenza integrativa e sulle pari opportunità, anche attraverso il rafforzamento della bilateralità esistente e/o l’istituzione di nuove forme di bilateralità” ...

A nostro parere questa parte del CCNL attribuisce competenze a organismi esterni mentre riteniamo che dovrebbero invece rimanere all’interno del sindacato o di enti pubblici come l’INPS, è indispensabile che i componenti degli Enti Bilaterali, siano espressione dei lavoratori e che tutte le decisioni siano preventivamente sottoposte a verifica ed approvazione dei lavoratori.

Art.2: ... “il sistema contrattuale si articola sul contratto collettivo nazionale di lavoro con vigenza triennale sia per la parte normativa che per la parte economica” ... Riteniamo evidente che il passaggio da due a tre anni della durata contrattuale, potrebbe determinare un peggioramento delle condizioni economiche per i dipendenti se non fosse prevista una adeguata modulazione degli aumenti stipendiali.

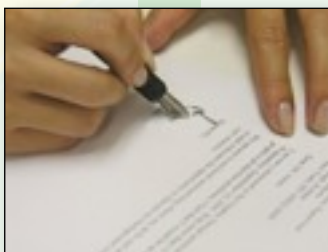
Art.3: ... “durante i sei mesi antecedenti e nel mese successivo alla scadenza del CCNL e comunque per un periodo complessivamente pari a sette mesi dalla data di presentazione delle proposte di rinnovo se successive, le parti stipulanti i CCNL non assumeranno iniziative unilaterali né procederanno ad azioni

di sciopero.” ... All’obiettivo di scaricare sui lavoratori gli effetti della crisi economica si aggiunge dunque un limite al diritto di sciopero che impone anche le condizioni ed i tempi dei rinnovi contrattuali, nonché un controllo dei comportamenti sui lavoratori, pertanto è necessario prevedere contestualmente delle forti penali a carico dell’Azienda da investire in attività/sussidiarietà a favore dei lavoratori

Art.4: ... “la contrattazione di secondo livello con contenuti economici che si basa sul premio di risultato, persegue l’obiettivo di collegare economici ad incrementi di produttività, di qualità, di redditività, di efficacia, di innovazione, di efficienza organizzativa ed altri elementi rilevanti ai fini del miglioramento della competitività aziendale, nonché ai risultati legati all’andamento economico dell’impresa” ... “i relativi accordi hanno durata triennale” ...

Questo articolo limita la contrattazione di secondo livello e la riduce ad una semplice trattativa sulla produttività. Riteniamo invece che debba ricomprendere molti altri aspetti economici.

Art.5: ... durante i periodi di richieste di rinnovo delle materie della contrattazione aziendale ... “le parti stipulanti i singoli CCNL, non assumeranno iniziative unilaterali né procederanno ad azioni dirette. In caso di mancato rispetto della presente previsione tregua sindacale sopra definita, la parte interessata può richiedere la revoca o la sospensione dell’azione messa in atto”. Ai sette mesi consecutivi, durante i quali non si può scioperare quando è aperta la con-



trattazione nazionale, si devono perciò sommare anche i mesi necessari per i rinnovi contrattuali aziendali. Anche in questo caso è necessario prevedere contestuali penali economiche a carico dell'Azienda.

Art.6 e seguenti: "DIRITTI SINDACALI"

Il CCNL del 2003 ha già limitato fortemente il ruolo e l'autonomia delle RSU e RLS. Chiediamo che non vi siano ulteriori limitazioni ma che venga rivalutato il ruolo delle RSU e RLS nell'ambito delle Relazioni Industriali, visto anche l'indirizzo di politica generale di decentramento verso il territorio. Evidenziamo che le RSU e le RLS sono espressione democratica di tutti i lavoratori.

Art:16, 17, 18 e seguenti: "APPALTI" - "TRASFERIMENTO D'AZIENDA" - "MERCATO DEL LAVORO"

Attraverso gli appalti e le esternalizzazioni, i trasferimenti d'azienda e le scissioni, come la costituzione di new company, le imprese avranno mano libera per obbligare i lavoratori ad operare in condizioni peggiori e precarie sia dal punto di vista salariale che normativo. Nel contempo, l'ampia flessibilità concessa nel "mercato del lavoro" aumenta ulteriormente la precarietà, l'incertezza lavorativa e previdenziale, dunque di vita, in particolare per i giovani lavoratori neoassunti. Pertanto è ancor più indispensabile rendere obbligatorio, da parte del mondo politico tramite leggi e decreti, la clausola sociale.

Proseguendo nel dettaglio di esplicite e ben definite richieste di adeguamento/modifica del CCNL, chiediamo di valutare le seguenti proposte:

1. Garantire che non vi siano discriminazioni nell'assunzione di figli di ferrovieri; in particolare dovrà essere contrattualmente esclusa dalle procedure di ricerca e assunzione di personale, la clausola discriminante che prevede di dichiarare se si è figli di ferrovieri.
2. Prevedere l'applicazione delle norme relative all'assunzione con riserva di posti per gli invalidi.
3. Prevedere l'applicazione di penali nel caso di inadempienze contrattuali da parte del datore di lavoro.
4. Garantire la salvaguardia del potere di acquisto delle retribuzioni, in modo particolare delle categorie medio/basse, articolato in modo svincolato dall'inflazione programmata e rapportata all'inflazione reale.
5. Prevedere l'assicurazione sanitaria integrativa volontaria, già prevista dai precedenti CCNL ma mai realizzata.
6. Adeguamento automatico annuale delle varie indennità in base all'inflazione reale partendo dai seguenti valori minimi applicabili per il 2010:
 - Ticket Restaurant € 10,00;
 - Rimborso singolo pasto in trasferta € 25,00;
 - Rimborso pranzo + cena € 50,00;
 - Rimborso hotel € 80,00
7. Rielaborazione del capitolo relativo alle trasferte (oltre ai rimborsi spese di cui al precedente punto 6):
 - Adeguamento indennità;
 - Eliminazione dei vincoli orari relativi al rimborso delle spese per i pasti.
8. Rimodulazione dei criteri che danno il diritto al buono pasto garantendo-

ne la fruizione ai lavoratori che eseguono una prestazione minima pomeridiana nei giorni di orario lavorativo giornaliero continuato.

9. Prevedere per coloro che non usufruiscono di flessibilità nelle fasce di lavoro rigide, un minimo di ore mensili (indicativamente 4) di permesso, da poter utilizzare nelle fasce rigide di presenza, frazionate fino a 15' e contabilizzati in base al singolo minuto, da recuperare nell'arco del mese o di quello successivo.
10. Prevedere permessi sanitari da utilizzare per analisi e visite mediche, possibilmente non soggetti al recupero delle ore, fino a un massimo di 4 ore mensili, da autorizzare dietro presentazione di certificato.
11. Rimodulazione dell'indennità di utilizzazione dei quadri, assegnato annualmente in funzione dei risultati ottenuti l'anno precedente in modo da renderlo un reale incentivo.
12. Introduzione di incentivi economici per il personale non quadro.
13. Introduzione di criteri oggettivi per la valutazione del personale, finalizzati all'attribuzione trasparente di incentivi, premi ed avanzamenti di carriera.
14. Consultazione dei lavoratori e delle RSU prima di approvare qualsiasi piattaforma come bozza di discussione con le controparti.
15. Eliminazione delle penalizzazioni sull'assegno nucleo familiare in occasione di partecipazione a sciopero.

Per concludere vorremmo conoscere i contenuti della trattativa per la parte economica. In particolare quale sia la proposta aziendale e quali le richieste

sindacali, evidenziando che il contratto di confluenza del Gruppo FS è scaduto il 31/12/2005.

Le RSU e le RLS 47-54-64-76-84-105-106

Plesso Lavagnini - Firenze

Come volevasi dimostrare ancora una volta, i sindacati seduti al tavolo delle trattative hanno dimenticato di chi sono in rappresentanza; all'art. 23 del documento in fase di definizione, infatti, viene riproposto il modello già utilizzato con l'accordo di marzo 2006 per gli apprendisti. In particolare, allo stato attuale, è previsto che “... fermo restando l'insussistenza di un obbligo di affiancamento del tutor agli apprendisti utilizzati nelle attività di condotta e scorta dei treni nonché nelle attività di esercizio e dei mezzi di trasporto pubblico...” (comma 28, non ancora sottoscritto). Per il personale di condotta è stato proposto da Federtrasporto un ulteriore comma: “*Il personale in apprendistato addetto al servizio di condotta può essere utilizzato nelle attività proprie delle figure professionali da conseguire a condizione che abbia acquisito le patenti previste. Tale personale non sarà utilizzabile nei servizi di trasporto ferroviario ad agente solo per i quali è previsto il possesso della patente F nei primi 20 mesi del contratto di apprendistato.*”

Ciò ricordando che è ancora in atto la vertenza, non tanto sponsorizzata, contro gli ingiusti licenziamenti degli apprendisti e contro l'agente solo.

La valutazione dello stress lavoro-correlato

Con un maxiemendamento il Governo ha posticipato anche ai datori di lavoro del settore privato l'obbligo di valutazione del rischio stress lavoro-correlato (previsto dal D.Lgs. 81/2008 e s.m.i.) al prossimo 31 dicembre 2010

È scivolata al 31 dicembre 2010 la scadenza per le aziende come la nostra per produrre la valutazione dello stress lavoro correlato così come previsto dal Testo Unico per la sicurezza.

Ancora una volta abbiamo avuto brutti segnali da parte di lavoratori di alcune regioni (Toscana e Lombardia) che rendono l'intera partita come un ennesimo vuoto a perdere per i ferrovieri.

Facciamo il punto: come ogni rischio dovrebbe essere coinvolto il RLS (Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza) e, nel caso specifico, i lavoratori. Dovrebbe esserci una valutazione, un'introduzione di fattori correttivi, un riscontro nel tempo per verificare la tenuta degli eventuali correttivi adottati.

Sembrerebbe che già il primo punto sia stato saltato e si sia arrivati alle conclusioni con un brillante risultato: una grossa fetta dei lavoratori dell'esercizio non sono interessati da questo rischio. Vale a dire non sono stressati. Tenendo comunque conto che la definizione scientifica di questo termine è diversa da quella che intendiamo noi "volgarmente" sembra quanto mai paradossale che sui treni o nelle stazioni non ci si possa sentire stressati. Infatti appog-

giandoci a parte delle definizioni correnti potremmo sempre dire che il personale che opera nelle ferrovie viva un disagio e abbia una forte ripercussione nella sua salute dall'esposizione a questo tipo di mansionario. Fra l'altro nella metodologia di riferimento adottata si

consiglia subito di adottare particolari accorgimenti per i lavoratori che fanno vita a turni, che stanno a contatto con il pubblico o che siano in presenza di denunce per molestie sul luogo di lavoro. Sembra il ritratto dell'ambiente in cui lavoriamo.

Per concludere vorremmo invitare tutti a segnalare alla nostra struttura, ai nostri attivisti, agli RLS le situazioni di disagio che viviamo nei nostri impianti per tutto quello che riguarda salute e igiene sul posto di lavoro.

Su questa partita della valutazione dei rischi, soprattutto sulla corretta valutazione, e non solo sull'argomento stress lavoro correlato, la nostra organizzazione si impegnerà a denunciare all'azienda e agli organi di vigilanza tutte quelle inadempienze e carenze da parte datoriale.

la Redazione



USB all'opera

La segreteria regionale di USB Lavoro Privato del Friuli Venezia Giulia è attiva con le istituzioni locali per ottenere una serie di interventi mirati al miglioramento delle condizioni di salute e di sicurezza dei lavoratori e dei viaggiatori che si trovino sui treni

Si è tenuto il 4 giugno scorso presso l'Ospedale di Jalmicco a Palmanova (UD) l'incontro con i rappresentanti dei Dipartimenti di Prevenzione di tutte le Aziende per i Servizi Sanitari, il rappresentante della Direzione Regionale del Lavoro e il rappresentante della Direzione Sanità del Friuli Venezia Giulia.

Assenti, nonostante l'invito delle istituzioni, RFI e Trenitalia.

L'iniziativa è nata su espressa richiesta di USB, che valuta negativamente le modifiche, introdotte con l'*Accordo del 15 maggio 2009*, degli Equipaggi treno. L'esperienza, ad un anno dall'introduzione dell'*Agente Solo*, ha dimostrato che le condizioni di lavoro sono molto peggiorate, tanto che diversi macchinisti sono stati costretti a dei periodi, nemmeno tanto brevi, di *inidoneità* alla mansione; condizione che li ha privati anche di una consistente parte retributiva variabile (c.a. 600€ netti in busta paga in meno!). Naturalmente non esistono evidenze che possano ricondurre inequivocabilmente alla nuova lavorazione il disagio psico-fisico lamentato, tuttavia non si è potuto fare a meno di evidenziare la situazione al più qualificato degli enti preposti: la *Medicina del Lavoro*. Per poter presentare al meglio gli argomenti, peraltro molto vasti (dalla circolazione ferroviaria alla valutazione stress lavoro-correlato), sono stati fatti intervenire due dei più validi Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza

del settore, per l'occasione giunti da Roma e da Treviso, affiancati dai delegati locali.

Dopo un primo approccio scettico, i rappresentanti delle istituzioni hanno manifestato un preoccupato interesse nello scoprire come si svolge la circolazione ferroviaria, in particolare in merito alla gestione delle emergenze.

In merito alle caratteristiche del trasporto ferroviario, è stato consegnato un articolato documento, redatto dalla segreteria USB, agli intervenuti, dove in una decina di pagine si sono evidenziate le maggiori criticità; preso atto di queste, si è aggiornato l'incontro al termine delle verifiche con i responsabili di Trenitalia. Naturalmente USB continuerà a pressare tutti gli enti istituzionali preposti a garantire la sicurezza del servizio e la salute dei lavoratori, anche in virtù delle conseguenze che un eventuale malessere del personale possa comportare sulla salute di terzi.

Più in generale l'incontro del 4 giugno si è inserito in un già avviato rapporto con le istituzioni della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, che USB continua a mantenere per cercare di tamponare la massiccia dose di disinvestimenti a sfavore del trasporto su ferro, e per rendere sempre più sicuro e più regolare il trasporto dei viaggiatori.

Per poter realizzare tutto ciò, sono risultate di fondamentale importanza le segnalazioni dei lavoratori alle strutture

USB, e per questo si ringraziano i lavoratori che hanno già contribuito, e quelli che lo vorranno fare in futuro, in quanto il sindacato (di base) è fatto *dai* lavoratori *per* i lavoratori. È necessario un rapporto reciproco, che negli ultimi anni si è progressivamente deteriorato a causa delle politiche concertative adottate della “OOSS storiche”, che hanno

allontanato i lavoratori dai vertici sindacali (o meglio, i vertici sindacali si sono allontanati dalla base dei lavoratori). Oggi USB si propone di portare, anche in ferrovia, una forte azione di tutela delle condizioni dei lavoratori da tempo dimenticate dai propri rappresentanti e dal datore di lavoro.

la Segreteria Regionale F.V.G.

Quando i conti ritornano

La Corte dei Conti ha condannato in solido, in favore di Ferrovie dello Stato, i tre membri del precedente CdA di FS alla restituzione dei 4,5 milioni di euro elargiti all'ing. Cimoli (ex AD del Gruppo)

La notizia è passata tra le maglie dell'informazione ferroviaria di soppiatto, come se la cosa non dovesse interessare nessuno, considerato anche il periodo estivo durante il quale alla calura si sommava il bombardamento quotidiano dei media di regime, che ci hanno tolto anche l'ultimo refolo d'aria respirabile con la telenovela degli scissionisti del partito di Governo.

Eppure tra tante strategie politiche, mentre il nostro contratto veniva finalmente definito, e poi vedremo quale sarà il prezzo che dovremo pagare, e durante un periodo di continue manifestazioni dei parenti delle vittime di Viareggio davanti al nostro Dicastero, che costringevano i nostri autocelebrati manager a disertare l'entrata principale per guadagnare la via del proprio ufficio, dove si affastellavano incontrollate le notizie sugli arresti eccellenti per lo scandalo degli appalti ferroviari legati ai lavori per la manutenzione di carrozze e locomotori, ecco che è arrivata una novità ignorata a tutto tondo, perché i

panni sporchi è sempre meglio lavarli in casa ed a porte chiuse.

Così pochi sono venuti a conoscenza che la Corte dei Conti, Sezione Giurisdizionale per il Lazio ha condannato in solido, in favore di Ferrovie dello Stato, i tre membri del precedente consiglio d'amministrazione di Ferrovie dello Stato, come a dire che all'ultimo l'erogazione di un'indennità all'ex Amministratore Delegato delle Ferrovie dello Stato, ing. Giancarlo Cimoli è stata ritenuta del tutto illegittima.

Adesso dopo tante spese, e l'ennesima pessima figura dinanzi alla platea nazionale, il gruppo potrà riavere indietro 4.500.000 di euro circa, (l'equivalente del costo annuo di circa 1000 ferrovieri ben retribuiti), quale risarcimento per il nostro ente, poiché erano già state attribuite al CdA tutte le previdenze economiche dovute.

Addirittura, recita la sentenza con palpabile tono di disapprovazione, il fatto è avvenuto in un delicato contesto finanziario aziendale, costituendo un'evidente violazione dei doveri di prudenza e di

correttezza incombenti ai componenti dello stesso CdA, che hanno mostrato di non avere un'etica di ferro.

Tutto qui e brevemente per ridondare un fatto chiaro e di palese violazione dei diritti minimi dei lavoratori del gruppo, molti dei quali, per esempio, per riavere il proprio contrattuale, vedi EdR, dimenticato dall'intera frange concertativa delle parti sociali, ha dovuto adire le vie legali, mentre questi signori del CdA con un push hanno deciso, incontrastati almeno al momento, di fare come dire ... man bassa degli ultimi spiccioli in contanti di un gruppo, che aveva fallito tutti gli obiettivi di produttività prefissati, raggiungendo il pareggio di bilancio come tutti sanno.

Dopo questa ennesima bella notizia, da un lato certamente positiva, perché quando vuole lo stato batte un colpo e si materializza, possiamo essere tutti più soddisfatti perché chi la fa se la deve aspettare ed in tempi incerti come questi, dove le teste dei dirigenti più accreditati cadono con ritmo impressionante, sapere che qualcuno paga materialmente i propri errori voluti diventa un tonico sociale corroborante che risveglia, almeno temporaneamente, sentimenti di uguaglianza, sempre poi ad aspettare di ingoiare le prossime parzialità contrattuali, che qualche ispirato cantante di corte si appresta già a magnificare come

nuove conquiste dei lavoratori, mostrando di avere una visione sempre più edulcorata del regime, come Fiat e Finmeccanica docunt.

Bene, l'irrazionalità dell'animum donandi di conferire una gratifica, non dovuta, è stata pertanto riportata nel normale alveo della giustizia sociale ed, almeno in questo frangente, tutta la nostra gratitudine va ad una magistratura risvegliatasi equa d'incanto, dopo che troppo spesso si era mostrata non del tutto indipendente e trasparente, mentre, diversamente, in questa occasione, sfavillando barbagli di luce di potere solidale, non ha permesso la chiusura delle acque conciliatrici del tempo.

In verità nel fatto in specie c'erano elementi validi e responsabilità chiare ed allora tutto è stato più facile, ponendo termine alle nostre ansie di ferrovieri abituati a dover osservare la controparte aziendale sempre intenta a curare ed a modellare alle esigenze personali le proprie ricadute "salariali", ed i fatti di questa estate rovente ci hanno data ampia ragione di diritto, ripagandoci di tante amarezze ed umiliazioni gratuite da parte di chi l'orizzontalità dei rapporti sociali la pone, ben volentieri, sotto il proprio portafoglio sempre più rigonfio.

la Segreteria Regionale Ferrovieri Lazio

Internalizzazioni?

Un grosso imbroglio...

Qualche anno fa RFI l'azienda posseduta al 100% dal Gruppo FS (ministero del tesoro unico azionista pubblico) che

gestisce l'infrastruttura garantendo l'introduzione di nuove tecnologie, la manutenzione delle stesse ed in generale la

gestione e la sicurezza della circolazione, effettuava le proprie attività sostanzialmente in piena autonomia con un adeguato parco macchine che insieme a un'elevata professionalità delle risorse umane era il fiore all'occhiello del gruppo con bilanci, cosa non secondaria, sempre in attivo.

Con il passar del tempo, però, abbiamo assistito a una drastica riduzione delle attività svolte dai ferrovieri a favore di ditte appaltatrici che troppo spesso utilizzano manodopera di bassa qualità e poco professionalizzata per eseguire delle lavorazioni perfino delicate.

Ciò dovrebbe imporre un'attenta riflessione ed un cambio di strategia soprattutto da parte di quanti rappresentano i lavoratori, i quali ben conoscono lo stato dell'arte, indirizzato a danno dei ferrovieri, dipendenti questi di una società a capitale totalmente pubblico, con attività produttive fissate nell'intero arco delle 24 ore al giorno per 365 giorni all'anno, con saturazione delle tracce orarie e con un tasso di scolarità, soprattutto tra i giovani, elevato.

Occorre, pertanto, rivendicare un piano industriale serio che metta al centro di una strategia condivisa un utilizzo adeguato delle risorse umane di RFI, oggi in gran parte relegate a fare da sostegno ai lavoratori esterni, mentre la loro specifica professionalità si va perdendo proprio in virtù del fatto che non viene più utilizzata anche là dove occorrerebbe prioritariamente.

In questo contesto e con il supporto dell'art. 11 del CCNL sembrerebbe facile trovare soluzioni per una nuova internalizzazione di alcune attività "pregiate", richiamate anche nell'accordo

nazionale del 7 gennaio 2010, quali, per esempio, il cambio linea di contatto per la specializzazione TE, la rincalzatura scambi e linea per la specializzazione Lavori (di primaria importanza anche perché dovranno essere sempre svolte con una carenza proporzionale al traffico).

Oggi, purtroppo, ancora non accade nulla di ciò, perché le attività non sono state riportate, colpevolmente, nel normale alveo societario, mentre i profitti degli altri lievitano, disinteressandosi dell'affidabilità di quanto posto in opera ai fini della sicurezza dell'intera rete.

Nella Direzione Territoriale Produzione di Roma (dove lavoro, nda) i cantieri meccanizzati sono al minimo di personale e negli ultimi 3 anni sono andati persi oltre 300 posti di lavoro solo nel settore manutenzione infrastruttura ed entro la fine dell'anno andranno vacanti ulteriori 50 posti circa. All'orizzonte, nel frattempo, non si vede alcuna assunzione con il silenzio assenso delle Organizzazioni Sindacali che, in questo stato di degrado, concedono al gestore degli impianti nazionali un utilizzo dei lavoratori non organico ai progetti aziendali, determinando enormi rischi anche per la sicurezza della stessa forza lavoro.

RSU - RLS DTP Roma