



IL NOTIZIARIO

SCIOPERO NAZIONALE TPL

Nella scorsa giornata del 26 aprile 2013, subito prima dell'insediamento del nuovo Governo, è stato firmato un accordo nel quale, come pare evidente, le parti sociali hanno ritenuto necessario segnare il passo, nel complesso confronto negoziale che, prima o poi, dovrebbe portare alla stipula del CCNL della Mobilità area Autofiloferrotranvieri e nel quale continuano a voler emargina-

ti. Nel segno di una responsabilità di difficile individuazione, hanno cercato di dare una giustificazione al lavoro svolto dal Vice Ministro Martone che, indubbiamente, non può trovare il nostro apprezzamento, né per il merito, né per il metodo con cui ha condotto il confronto.

Nell'ultimo giorno utile per rendere pubblici gli accordi nel frattempo tra loro già condivisi e nascosti quali:

- “i provvedimenti per il contrasto dell'evasione tariffaria”;
- “la patente di guida e CQC”;
- “il risarcimento danni, copertura assicurativa e tutela Legale”;
- “i verbali di procedura negozia-

le dell'8 novembre 2012 e del 7 dicembre 2012”;

nonché per rendere merito al Governo uscente, hanno condito il tutto con un acconto delle spettanze economiche pregresse che, per essere in linea con quanto concordato nello stesso settore, non raggiunge neanche un terzo di quanto dovuto!

Nonostante il continuo “pianger miseria” delle associazioni datoriali ASSTRA e ANAV, anche a fronte della riorganizzazione delle risorse per il settore con il discusso Fondo Nazionale dei Trasporti – che già la Regione Veneto ha messo in discussione – auspichiamo che nessuno pensi che questo accordo possa porsi co-

di fatto, anche la discutibile sentenza sugli scatti di anzianità subito diventata fonte di una circolare di ASSTRA alle proprie aziende.

E' ormai giunto il momento di far sentire tutto il disappunto e l'insofferenza di una categoria sempre più dimenticata e persa nelle pieghe di lotte e di equilibri politico sindacali che continuano a spingerla verso un baratro di discriminazione salariale e occupazionale sempre più vicino.

Per questo la FAST FerroVie ha dichiarato uno sciopero nazionale di 24 ore per il giorno 3 giugno p.v.



Federazione Autonoma dei Sindacati dei Trasporti
Segreteria Generale

www.sindacatofast.it

Roma li 30 Aprile 2013
Prot. 22/09/SG

Anav
Asstra
Presidenza del Consiglio dei Ministri
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Ministero del Lavoro
Commissione di Garanzia L. 146/90
Osservatorio sui conflitti nei trasporti

Oggetto: Sciopero Nazionale di 24 ore del Trasporto Pubblico Locale per il 3 giugno 2013

Dopo gli scioperi effettuati il 20 luglio e il 2 ottobre scorsi, ai quali è seguito lo sciopero indetto dalla sola Scrivente per il 16 dicembre che ha registrato, su tutto il territorio nazionale, una massiccia partecipazione di lavoratori e ha portato al blocco quasi totale della circolazione del trasporto urbano nelle città di Roma, Torino, Bergamo ecc. la Segreteria Generale FAST/Confiscat si vede costretta a proclamare una nuova astensione dal lavoro degli autoferrotranvieri e internavigatori di 24 (ventiquattro) ore per il 3 giugno 2013, nel rispetto della Deliberazione 02/13 del 31.1.2002, posizione 10622 di Regolamentazione provvisoria delle prestazioni indispensabili e delle altre misure di cui all'art. 2, comma 2, l. n. 146/1990 come modificata dalla l. n. 83/2000 nel settore del trasporto locale, poiché continuano a persistere le motivazioni alla base della vertenza che ha dato luogo alle precedenti azioni di lotta.

La Scrivente, nella consapevolezza che questa nuova astensione dal lavoro provocherà enormi disagi e forti limitazioni alla mobilità in tutte le città del territorio Nazionale, s'impegna a informare con puntualità gli utenti, le associazioni dei consumatori e i cittadini tutti sulle ragioni che spingono a inasprire la protesta sindacale, da addebitare interamente agli atteggiamenti dilatori assunti dalle Associazioni Imprenditoriali del settore e dalle Istituzioni governative a tutti i livelli, che continuano a ignorare le ragioni delle lavoratrici e dei lavoratori e a mortificare le aspettative di un moderno sistema di Trasporto Pubblico Integrato, condizione essenziale per assicurare lo sviluppo sostenibile del Paese.

Le Lavoratrici e i Lavoratori del settore sciopereranno quindi di nuovo in difesa del ruolo sociale del TPL, per assicurare il rilancio e lo sviluppo e per la riapertura del confronto e la definizione del CCNL della Mobilità, indispensabile strumento di regolazione del settore e naturale evoluzione di quello scaduto il 31.12.2007.

Sui territori saranno comunicate dalle nostre O.S. Regionali/Provinciali, alle aziende di mobilità le modalità tecniche di pratica attuazione dello sciopero e i termini dei servizi essenziali da garantire, come convenuto dagli accordi locali.

Resta inteso che gli eventuali scioperi locali già proclamati che fossero in contrasto con lo sciopero nazionale di cui trattasi saranno risolti con l'esclusione dei territori interessati dalla protesta o con la confluenza in esso.

Distinti saluti.

Il Segretario Generale
Pietro Serbassi



Via Prenestina n°170 - 00176 Roma
Tel: 06-89535974 - 06-89535975 Fax: 06-89535976
e-mail: sg@sindacatofast.it

SOMMARIO

FSI - Il Punto su Rete Ferroviaria Italiana	2
Angel Service (Accompagnamento Notte)	2
FSI - Trenitalia	3
TSI	3
SBB Cargo Italia	3
Trenord	4
Lo strano caso della Marco Polo	4
ARPA & il TPL dell'Abruzzo	4
RCI	5
GTT Torino	5
NTV	6
RTC	6
ISC	6

me calmiere in una categoria che, pur aspettando da troppi anni il rinnovo contrattuale, continua a garantire produttività senza riscontri migliorativi, né economici né organizzativi, viste le continue chiacchiere sull'eventuale messa a gara del servizio e sulle sue modalità, su come riorganizzare le aziende, se accorparle o privatizzarle, oppure accorparle per privatizzarle.

L'unico messaggio che arriva alla categoria, forte e diretto, è quello sulla precarietà occupazionale, anche in questo settore che fino a poco tempo fa le AADD, per giustificare l'ostracismo alla nascita del nuovo CCNL della Mobilità, dichiaravano protetto da un Regio Decreto.

Una cosa è certa ed è che il percorso del nuovo CCNL della Mobilità - Area Autofiloferrotranvieri prosegue anche fra l'ipocrisia di ASSTRA e ANAV le quali, pur avendolo disdetto, continuano nel disegno, questa volta condiviso anche con noi, del protocollo del 2011 sui primi 4 capitoli del contratto di settore; un percorso irrinunciabile per il sindacato.

Tale comportamento smentisce,

FSI - IL PUNTO SU RETE FERROVIARIA ITALIANA

La situazione in RFI è ferma dalla fine dell'anno scorso, quando l'A.D. della società ne ha illustrato, in un incontro di carattere informativo, la riorganizzazione e l'efficiamento.

La rivisitazione riguardava criteri di accorciamento della catena di comando, riduzione dei livelli dirigenziali e quadri che avrebbero portato a una contrazione del costo del lavoro con un aumento di produttività.

Nelle varie informative presenti sul sito www.fastferrovie.it e sulla nostra rivista ne abbiamo portato i tratti più significativi.

Dopo mesi trascorsi senza confronto, sono riprese le relazioni industriali il 4 Aprile scorso, quando la società ci ha informato della recente sottoscrizione del Contratto di Programma per il finanziamento del triennio 2012-2014 delle attività manutentive ordinarie e straordinarie. Abbiamo espresso forti perplessità in merito, soprattutto per la riduzione delle risorse e per il futuro delle linee di "minore importanza" in relazione alle ricadute sul personale.

E' stato inoltre illustrato il nuovo progetto "Pulizia, Decoro e Piccola Manutenzione Stazioni", finalizzato a migliorare l'immagine e il servizio offerto attraverso l'internalizzazione di alcune attività utilizzando personale non idoneo alle attività di esercizio e personale proveniente da Cargo, per un totale di 1.266 unità. Per il progetto presentato abbiamo richiesto ulteriori delucidazioni e dati per effettuare un confronto più approfondito.

Abbiamo evidenziato che nei mesi trascorsi, senza confronti nazionali, si sono registrate molteplici criticità a livello territoriale, sia relazionali sia in gestione. Si è sottolineato che il personale in forza è insufficiente anche nell'ottica delle reinternalizzazioni che la società

auspica di ripristinare.

Per le altre problematiche segnalate (fruizione ferie, copertura assicurativa, diritto al pasto, interventi di reperibilità/disponibilità, trasferta ecc.) abbiamo richiesto interventi correttivi, ribadendo che gli accordi in essere debbano essere rispettati fino a eventuale revisione concordata degli stessi. RFI ha dichiarato la piena vigenza rispetto agli accordi in essere e ha comunicato che l'attuale meccanismo di erogazione dei tickets per la fruizione del pasto sarà rettificato e regolarizzato tra il mese prossimo e quello successivo.

Viste le numerose tematiche poste al tavolo di discussione si è convenuto di riprendere il confronto il 23 Aprile partendo dalle criticità a livello territoriale mai risolte.

Ripreso nella giornata del 23 Aprile, il programmato incontro con la Società Rfi per un approfondimento inerente il progetto "Pulizia, Decoro e Piccola Manutenzione Stazioni" ha visto l'illustrazione, da parte della Società, di alcuni elementi aggiuntivi utili a meglio comprendere il perimetro e le attività contenute nel progetto; ma esso necessita di forti chiarimenti.

Come OO.SS., ferma restando la richiesta avanzata alla Società di un'informativa di dettaglio sui volumi e la qualità delle attività da internalizzare e sulle conseguenti ricadute sul personale operante in

regime di appalto, abbiamo contestato i provvedimenti unilaterali effettuati da Rfi nei territori in merito alla modifica del "centro di costo" e ai criteri con cui, senza un'informativa preventiva, è stato individuato il personale coinvolto dal progetto.

RFI ha motivato tale azione sulla base della situazione di emergenza legata all'acquisizione di personale da altre Società del Gruppo FS e alla relativa ricaduta economica.

Per quanto attiene la fruizione delle ferie e le circolari emesse dalla Società, abbiamo ribadito la richiesta di una loro rettifica in conformità al dettato contrattuale.

Abbiamo espresso inoltre preoccupazione per il personale addetto alla manovra e sul futuro di tale attività in considerazione della sua progressiva cessazione e la conseguente assegnazione in autoproduzione alle Imprese Ferroviarie.

In merito agli aspetti logistici per il personale turnista e all'adeguamento della copertura assicurativa la Società ha rinviato il tema al livello della struttura di Holding.

In ultimo, per quanto attiene il progetto presentato il 4 aprile 2013, abbiamo richiesto precisi dati di dettaglio sul personale interessato, oltre a informazioni sugli investimenti sulla rete ferroviaria, in particolare modo per le linee non Av/Ac.

Abbiamo infine sottolineato la necessità di integrare l'attuale personale, anche tramite assunzioni, quale aspetto fondamentale per iniziare un processo d'internalizzazione di attività specializzate e assicurare l'espletamento di tutte le attività previste.

Il confronto avente come oggetto il nuovo progetto proseguirà il 21 maggio 2013.

**DALLE CARENZE AI LICENZIAMENTI:
SEMPRE PIÙ DUE FACCE DELLA
STESSA MONETA (FALSA?)**



ANGEL SERVICE (ACCOMPAGNAMENTO NOTTE)

Dopo le procedure di licenziamento avviate dalla società Angel Service con l'apertura della procedura di cui alla legge 223/91, derivata da riprovevoli decisioni prese dalla dirigenza di Trenitalia, si è infine giunti alla stipula di un accordo risolutivo.

Malgrado la committenza, sottraendosi sistematicamente alla discussione al centro di questa vertenza, si sia resa inadempiente rispetto agli obblighi contrattuali derivanti dal CCNL della Mobilità Area Contrattuale Attività Ferroviarie del 20.07.2012 e dal Contratto Aziendale di Gruppo Ferrovie dello Stato sottoscritto in pari data, dopo una protratta ed estenuante trattativa, caratterizzata da una serie di ripetute interruzioni, si è riusciti a stilare un verbale che rimuove i 70 licenziamenti annunciati.

Un accordo nel quale la riorganizzazione del processo produttivo, l'implementazione di nuove attività e una gestione razionale delle ferie sono stati gli elementi con i quali è stato possibile garantire il mantenimento di ogni posto di lavoro e finanche un incremento del reddito mensile.

La società Angel Service ha convenuto di applicare da subito il CCNL della Mobilità Area Contrattuale Attività Ferroviarie del 20.07.2012., mentre la nuova organizzazione andrà in vigore solo dopo che le modalità attuative di carattere organizzativo e logistico dell'accordo saranno state condivise a livello locale.

L'accordo, inoltre, mette in piedi un corretto svolgimento dei rapporti tra le parti teso a coinvolgere anche le rappresentanze dei lavoratori nella definizione degli aspetti di loro competenza, istituisce una provvigione pari al 17% dell'incasso per i lavoratori che effettuano la tentata vendita con carrellino mini-bar, effettua un ritocco positivo al valore dei ticket restaurant portandoli a € 4,80 e, allineando il loro riconoscimento ai criteri sanciti dal nuovo CCNL di riferimento, ne incrementa, a parità di servizio reso, il numero mensile spettante ad ogni lavoratore.

Infine, l'accordo ha definito i criteri del riconoscimento di un premio produttività di entità variabile e defiscalizzata, che avrà un valore medio di 34 €/mese pro capite, il cui montante sarà comunque sempre suddiviso tra il personale.

FSI - TRENITALIA

Il percorso di confronto con Trenitalia ci ha portato alla proclamazione di uno sciopero nei confronti della Società per tutte le problematiche aperte nei vari settori quali la manutenzione dei rotabili, il sistema di gestione del personale mobile, lo smantellamento della Divisione Cargo, il settore della Vendita e Assistenza.

Le risposte che sono arrivate dal confronto Aziendale ad oggi sono andate nella direzione opposta a quella da noi auspicata:

- Riduzione del reticolo produttivo a favore di esternalizzazioni di attività anche "core" abbassando i livelli occupazionali e chiudendo impianti
- Nella Divisione Cargo continuano i distacchi presso RFI, in spregio totale alle regole
- Sulla Vendita e Assistenza non si riesce a capire quale sia il progetto e non vi è nessuna attenzione alle questioni da noi sollevate.

Per quanto riguarda il sistema di gestione del personale mobile l'azienda non riesce a dare report coerenti e la programmazione lascia a desiderare. Non si mantengono gli impegni contrattuali dei 90 gg per i riposi e i 60 di programmazione treni, si spostano continuamente i riposi del mese successivo penalizzando fortemente la gestione del tempo libero, si negano le ferie chieste nei tempi dovuti; non si alleggerisce il lavoro delle distribuzioni, anzi spesso lo si aggrava, a fronte di maggior lavoro programmato la condotta e la scorta nel migliore dei casi è rimasta invariata e per giunta ha peggiorato la qualità di vita del personale, rimangono pesanti squilibri nella collocazione territoriale della produzione, con gli impianti più grandi che sono sovraccarichi mentre gli impianti periferici vedono ancora la presenza di numerosi lavoratori senza turno assegnato, si costringono i lavoratori senza turno a ferie d'ufficio, mentre negli impianti limitrofi oltre a essere negate le ferie i lavoratori sono chiamati continuamente a prestazioni straordinarie e trasferte, in barba all'equanimità.

La Società sa bene che il problema con il Sindacato è il mancato rispetto degli Accordi. Il 23 Aprile riprenderà il percorso Relazionale con la società, che potrà avere un seguito solo dopo che la stessa si allineerà e rispetterà in maniera autentica quell'equilibrio liberamente sottoscritto dalle parti, cancellando definitivamente quanto e chi ad oggi l'ha contrastato senza regole.

Nell'incontro tenutosi nella giornata del 23 scorso sulle problematiche che hanno portato allo sciopero nazionale del 12 aprile, Trenitalia ha riconosciuto il fallimento del proprio progetto di accentramento della Programmazione e della Gestione dei turni degli equipaggi.

Come Fast più volte abbiamo denunciato le violazioni contrattuali prodotte dal sistema, contestandone ripetutamente gli effetti.

Finalmente anche Trenitalia prende atto che il programma non ha prodotto gli effetti sperati ma, al contrario, ha alimentato insofferenze e tensioni tra il personale e una pericolosa radicalizzazione dello scontro con il sindacato, tutto in netto contrasto con le esigenze di razionalizzazione dei costi per fare fronte alla pesante crisi del Paese.

La scelta di confrontarsi sul sistema di gestione del personale mobile senza lasciare mano libera all'unilateralità aziendale, sommata alla coerenza e alla costanza delle nostre rivendicazioni per il rispetto degli accordi sindacali, a tutela delle condizioni di lavoro degli equipaggi e a difesa del ruolo del sindacato si sono dimostrate valide e vincenti. Trenitalia ha finalmente fatto un passo indietro.

In sintesi Trenitalia comunica, con specifico riferimento alla DPR, che le attività di programmazione dei turni del personale mobile saranno decentrate e la relativa responsabilità sarà assegnata al Direttore Regionale, con il supporto del Responsabile regionale di produzione.

Con la nuova organizzazione si chiude la struttura guidata a livello Centrale e si apre la gestione del sistema a livello decentrato. A partire dal cambio turno estivo le responsabilità di programmazione dei turni torneranno alle strutture regionali, con il contestuale rientro nelle sedi di appartenenza di tutti i turnisti distaccati.

La Fast, insieme alle altre Organizzazioni Sindacali, vigilerà perché la definizione dei fabbisogni sia corretta, i turni rispettosi delle normative e le procedure di confronto rispettate nei tempi e nei contenuti.

Tale cambiamento consentirà al sindacato d'intervenire nella programmazione dei turni per assolvere al fondamentale ruolo della contrattazione dell'organizzazione del lavoro, per migliorare le condizioni di vita degli addetti e per evitare gli inutili sprechi di risorse generati negli ultimi anni dall'applicazione unilaterale del sistema. Sono stati inoltre calendarizzati incontri riguardanti l'applicazione del sistema Ivu nelle Divisioni DPN/I e Cargo, l'introduzione di tempi accessori unilaterali, le questioni connesse all'interruzione della condotta continuativa, il confronto di merito sugli impianti equipaggi regionali.

Sono stati anche fissati incontri riguardanti la Manutenzione dei Rotabili, la riorganizzazione della Divisione Cargo e quella di Assistenza e Vendita.



TRENO SERVIZI INTEGRATI

TSI è la società che, in sub appalto per la francese ACCOR vincitrice della gara europea, cura la ristorazione a bordo treno per Trenitalia.

Parliamo di un appalto in scadenza nel breve periodo e questa situazione di precarietà non può non che pesare come un macigno sulle condizioni di lavoro dei dipendenti, il rispetto delle norme contrattuali e le relazioni industriali. Nel frattempo la ristorazione a bordo subisce una continua contrazione dell'offerta consequenziale a una sempre maggiore domanda derivante da una crisi economica ogni giorno più gravosa.

Ecco che a pochi mesi da un nuovo cambio aggiudicato solo quattro anni fa – al quale, tra l'altro, la ACCOR ha già dichiarato il proprio assoluto disinteresse – i dipendenti tutti e gli operatori sui treni, in particolare, sono preoccupati e disorientati dal peso dei continui disagi di cui sono fatti oggetto, dalla scarsa qualità del lavoro, dall'ambiguità delle tutele contenute nelle clausole sociali applicate, dall'impossibilità di pervenire ad accordi aziendali e, per non farci mancare nulla, dall'opera di facchinaggio continuo alla quale questo personale è costretto dalle ultime modifiche all'organizzazione del lavoro.

L'azione sindacale nella quale siamo strenuamente impegnati, al centro come in periferia, è proiettata verso una riqualificazione del comparto, con una particolare attenzione verso l'impresa che stanno per subentrare e le loro capacità di potere e sapere gestire tutti gli aspetti logistici e l'organizzazione di un lavoro così atipico nelle sue peculiarità.

Un'azione che deve trovare concretizzazione attraverso l'immediata risoluzione di tutte quelle criticità appena elencate, l'equa programmazione dei turni, il rispetto del mansionario previsto e delle norme di sicurezza e salute del lavoro e il rispetto del nuovo CCNL Mobilità AF in tutte le sue parti, magari attraverso la stipula di un contratto aziendale di confluenza.

SBB CARGO ITALIA

Una società di trasporto merci di una certa dimensione che ancora non intende avvicinarsi al CCNL della Mobilità area contrattuale AF ma con la quale abbiamo stipulato, tempo addietro, un contratto aziendale di confluenza sul CCNL degli Autofilferrotranvieri.

Un contratto che ormai risulta insufficiente sotto troppi punti di vista e, infatti, a fronte di reiterate azioni di protesta da parte dei lavoratori, da più di qualche mese si sta tentando un percorso di rinnovo che però, almeno finora, ha incontrato più intoppi e impedimenti che parti convenute.

La particolare gravosità dell'organizzazione e dell'orario di lavoro coniugate con un riscontro retributivo che, nella sostanza e nella tipologia, pongono i lavoratori dipendenti di questa società in una condizione di disagio verso i colleghi delle altre imprese di trasporto di pari consistenza, sono al centro di un confronto che, specialmente a causa di una ferma intransigenza da parte aziendale, decisamente fatica a decollare.

Un'altra tematica sulla quale sono imperniati senza costrutto i confronti con questa azienda è certamente quella connessa all'interoperabilità transfrontaliera, particolarmente sentita dai vertici d'oltralpe della Casa Madre.

TRENORD

In Trenord, per quanto concerne la partita contrattuale, malgrado ci siano ancora tantissimi problemi da risolvere nell'ambito retributivo e d'inquadramento permane la fase di stallo che si protrae ormai da più di qualche mese.

I sindacati stipulanti il contratto aziendale, consci che le due parti suddette, essendo state appena abbozzate nella fase di stesura contrattuale, abbisognano di un attento e indifferibile approfondimento, hanno formalizzato che, qualora non maturi una soluzione condivisa, dopo il 10 maggio p.v. si vedranno costrette a mettere in discussione quanto stipulato finora con la controparte in tema contrattuale.

Per quanto riguarda gli incontri tecnici, segnaliamo un accordo per le ferie estive del personale mobile certamente migliorativo rispetto alle normative esistenti nelle altre imprese ferroviarie.

Infatti, si è giunti alla turnazione di 3 settimane consecutive di ferie estive che, partendo dal riposo, diventano 23 giorni.

Sui turni del personale mobile, invece, così come per le biglietterie e la manutenzione, stiamo trattando cercando di apportare modifiche utili al personale compatibili con il costo del lavoro presunto dall'impresa.

Una precisazione doverosa s'impone per quanto riguarda il ramo d'impresa che si occupa del trasporto passeggeri media e lunga percorrenza con e dal Brennero.

L'applicazione del nuovo contratto aziendale ha certamente determinato un deciso miglioramento dell'orario di lavoro e della retribuzione rispetto al precedente inquadramento, in ogni caso determinato da una normativa creata ad hoc con l'acquisizione del servizio dalla società delle Nord e mai veramente convenuta con le parti sociali.

LO STRANO CASO DELLA MARCO POLO

Una casistica assolutamente esplicativa della complessità e della peculiarità della crisi che attraversa il settore degli appalti ferroviari è certamente quella relativa alla Società Marco Polo che, insieme alla Team Service, è mandataria di Ferservizi per il lotto 4 (Firenze e Bologna) e il lotto 6 (Napoli).

L'azienda ha dichiarato la propria assoluta inadeguatezza a sostenere gli impegni relativi all'appalto sostenendo che, malgrado l'endemica insufficienza degli organici, i ricavi erano assolutamente inferiori rispetto alle uscite.

Ebbene, la soluzione propostaci è stata quella dell'applicazione degli ammortizzatori sociali.

Si è evidenziato, in buona sostanza, come il ricorso a tali strumenti nel settore stia diventando, per la profonda crisi che esso sta attraversando, un mezzo legittimo d'equilibratura dei bilanci, indipendentemente dalla causale del passivo.

Assodata, comunque, l'assoluta indisponibilità del sindacato a concedere qualsiasi forma di solidarietà a un'a-

zienda che ha più lavoro da attendere che lavoratori per garantirlo, la Marco Polo ha formalizzato la propria indisponibilità a proseguire nell'appalto e, quindi, l'intenzione di pagare le penali e uscire di scena.





Nei successivi incontri sul tema la Team Service si è dichiarata indisponibile al subentro mentre l'altro componente dell'ATI, CNP e l'appaltatrice Ferservizi non si sono presentati; quindi, almeno per il momento, non è stato possibile fare un'attenta valutazione degli scenari futuri dell'appalto e dei 44 lavoratori oggi impegnati nell'appalto in questione, ai quali il lavoro rimane comunque garantito.

ARPA & IL TPL DELL'ABRUZZO

La FAST FerroVie ha intrapreso un'azione sindacale decisa e ben organizzata volta alla messa a norma di diversi turni della sede ARPA spa di Avezzano.

Un'azione che ha trovato notevole consenso tra il personale e che è stata avvertita dalla dirigenza aziendale attraverso pretestuose contestazioni disciplinari ai dipendenti.

Le contestazioni e le conseguenti sanzioni aziendali sono state ruscate con successo dai rappresentati di questo sindacato che hanno costretto l'azienda a un definitivo ripensamento, decretando un considerevole miglioramento delle condizioni lavorative del personale e il rispetto delle regole contrattuali.

Questo, ovviamente, sommato agli avvenimenti riguardanti lo sciopero nazionale del 14 dicembre 2012 – che la sola FAST FerroVie ha portato avanti – ha dimostrato al settore autoferro la determinazione sindacale necessaria in questo momento storico.

La sostituzione, da parte dell'azienda, di un nostro iscritto su una corsa Avezzano - Roma soggetta a sciopero, è stata giudicata da noi legittima da parte aziendale, vista l'equiparazione del diritto di sciopero del lavoratore con il diritto alla produttività dell'azienda, nonostante la spinta delle altre RSA di sede verso la denuncia per attività anti-

sindacale. Ciò ha determinato la presa di coscienza della competenza del nostro sindacato nel settore autoferro; l'azienda, quindi, anche se in maniera informale, ha avallato il nostro inserimento nei tavoli di concertazione azienda – RSA sede di Avezzano, dando ulteriore visibilità alla FAST FerroVie all'interno dell'azienda ARPA SpA.

Abbiamo, inoltre, presentato un Esposto alla Prefettura dell'Aquila, al Sindaco della Città di Avezzano e alla Direzione ARPA SpA denunciando la scarsa sicurezza nel Terminal Bus di Avezzano; le risposte sono state poco convincenti, quindi continueremo a insistere, anche a mezzo stampa regionale, per l'ottenimento di giuste misure di prevenzione, all'interno di detto terminal, riguardo alle condizioni di sicurezza per i lavoratori, per l'utenza e per tutti i cittadini in transito nell'area.

All'inizio del mese di Aprile abbiamo aperto ad Avezzano, grazie al contributo della Segreteria Nazionale e di quella Regionale, un Ufficio di Rappresentanza della FAST FerroVie Autoferro Abruzzo che servirà da punto di riferimento per il settore autoferro e da cui ogni nostro iscritto potrà accedere ai servizi offerti dal nostro sindacato.

DA CPMA A PLANET PLUS

LA LUNGA STORIA DELL'APPALTO RFI DI MARCHE, ABRUZZO E UMBRIA

Nell'agosto del 2012 cessa l'appalto, per pulizia e mantenimento decoro di mezzi e infrastrutture di Trenitalia e di Rfi alla cooperativa CPMA, nel frattempo messa in liquidità per fallimento.

Mentre, attraverso un accordo stipulato con le OO.SS., il lotto Trenitalia viene affidato come subentro alla ditta CFP di Bologna, anch'essa consorziata con il CNCP, disponendo contestualmente il passaggio di tutto il personale assegnato ai lotti 30, 31 e 42; per quanto riguarda il personale operante negli stessi lotti ma ricadente nell'appalto di RFI, tra l'altro già aggiudicato alla società vincitrice di Planet Plus, è rimasto in carico alla CPMA la quale riesce a vincere il ricorso e mantenere per altri tre mesi questa parte dell'appalto.

Al sopraggiungere di questa scadenza il consorzio CNCP conviene con le OO.SS. il temporaneo passaggio anche di questo personale con la propria consorziata CFP di Bologna.

Nella successiva procedura di cambio appalto tra la cooperativa e Planet Plus quest'ultima, a seguito di tagli sostanziosi da parte del committente rispetto al capitolato di gara, non volendo attingere ad ammortizzatori sociali, non vede possibile l'assunzione di tutti i 75 dipendenti presenti nelle liste fornite da RFI.

A seguito di svariati e complessi confronti con tutte le controparti interessate, questo articolato cambio appalto si è concluso con l'acquisizione di 72 dei 75 dipendenti da parte della Planet Plus e

con il riconoscimento della legittima applicazione di una solidarietà del 35% massimo a fronte di un 31% medio per tutte le regioni interessate da gestire e concordare a livello territoriale a seconda delle reali esigenze.

La CFP ha mantenuto i 3 dipendenti eccedenti e dichiarato anch'essa una criticità occupazionale conseguenziale alla riduzione di quote di trasporto regionale da parte di Trenitalia.

Anche in questo caso le controparti hanno convenuto sull'opportunità di applicare l'ammortizzatore sociale del contratto di solidarietà per un massimo del 38%, anch'esso da gestire e concordare a livello territoriale a seconda delle reali esigenze.

**"TANTE PIANTE, ANCHE SE MOLTO DIVERSE TRA LORO,
SE STANNO INSIEME, POSSONO FARE UN UNICO BOSCO"**



RCI (RAIL CARGO ITALIA)

Dopo la stipula del contratto aziendale, confluenza del CCNL della Mobilità area contrattuale delle Attività Ferroviarie, il confronto con l'impresa si protrae su tutti quei temi che esigono un accordo tra le parti per una corretta applicazione delle norme contrattuali quali le ferie, la riserva e la disponibilità.

Su questi argomenti l'impresa ha trasmesso delle proprie proposte che non possono trovare la nostra condivisione poiché, più che un regolamento, paiono essere un testo d'accordo che modifica ulteriormente l'istituto dell'orario di lavoro attraverso l'attivazione della reperibilità al personale e un'improponibile incidenza di questa sulle ore di tempo libero del personale.

E' opportuno che nella contrattazione integrativa, anche in questo caso, in virtù del persistente assestamento di una produzione in continua evoluzione anche e soprattutto in sede di allocazione, è stata individuata una congrua fase di *start up* nella quale sono state già concesse importanti elasticizzazioni dell'orario di lavoro del personale mobile.

E così gli accordi applicativi fin qui condivisi hanno visto le organizzazioni impegnarsi in norme che rendessero compatibili l'esigenza produttiva aziendale con quella dei lavoratori, ma che non possono essere confuse con la totale accondiscendenza a ogni proposta societaria.

Sono ancora in via di definizione:

- Programmazione di servizi con RFR nella fascia 05/24;
- Definizione d'inizio e/o fine servizio in località diversa da quella assegnata con assenza del tempo per il trasferimento;
- Definizione della figura del macchinista di manovra e dei relativi orari di lavoro programmati;
- Spostamento del personale da Trieste a Ferneti;
- Problematiche connesse con i servizi aventi inizio da Verona;

GTT TORINO

In questo momento il gruppo Fast FerroVie del GTT è impegnato su più fronti.

Prima di tutto abbiamo la vertenza aperta quasi tre anni fa insieme con altre sigle autonome contro gli sprechi e i privilegi nella gestione dell'azienda, per la salvaguardia dei posti di lavoro e sui temi della difesa del salario e della sicurezza sul lavoro.

La vertenza si sovrappone alla lotta contro la vendita dell'azienda, che ci ha visto coinvolti in scioperi e presidi e in una raccolta di firme che ha come scopo quello di ottenere dai lavoratori un mandato diretto a trattare con la proprietà.

Obiettivo ambizioso ma essenziale per poter ottenere dei risultati. Infatti, il GTT ci nega ogni tavolo negoziale adducendo come scusa una presunta linea di Asstra che indicherebbe di trattare solo con i firmatari del CCNL; linea sposata, ovviamente, anche dai tre sindacati confederali.

L'unica via, quindi, ci è parsa quella di aggirare l'ostacolo tentando la strada della trattativa diretta con la proprietà.

Inoltre continua l'opera d'informazione sui temi della previdenza e al contempo i nostri attivisti forniscono supporto nell'erogazione dei servizi di assistenza fiscale. Siamo impegnati anche nell'opera di proselitismo, con lo scopo di coinvolgere almeno una parte di quella maggioranza silenziosa che, delusa da tutti, ha rinunciato a farsi rappresentare.

Speriamo infine di incrementare a breve la nostra presenza in quei settori come Park, Ausiliari, Extraurbano, ecc. in cui, al momento, le risposte in termini di consensi non sono pari agli sforzi profusi.

Nuovo Trasporto Viaggiatori

Le problematiche che incontriamo con NTV sono incentrate soprattutto sulla disattenzione dell'azienda nei confronti dell'articolato contrattuale, quando non decade addirittura nella reinterpretazione o nella riscrittura unilaterale, che porta a un sistema di relazioni industriali fatiscente.

Si susseguono incontri dove la dirigenza NTV arriva addirittura a dichiarare l'impossibilità decisionale delle delegazioni aziendali trattanti.

Difficoltà sono riscontrate anche nel rapporto che l'azienda mette in essere nei riguardi del personale a bordo treno.

La dirigenza si relaziona con comportamenti spesso vessatori che creano motivo di disaffezione, insoddisfazione e delusione e portano il personale a precludere qualunque intenzione collaborativa.

La cosa che comunque appare certamente più inverosimile è il fatto che, in particolar modo nel nervo scoperto costituito dal settore del personale operante a bordo treno, benché il sindacato si sia reso disponibile a venire incontro alle esigenze della società, la programmazione mensile della turnazione del personale, invece di essere la condizione minima di salvaguardia della qualità del lavoro e della vita sociale del dipendente, sembra ogni giorno una pretesa spropositata rispetto le possibilità e le capacità organizzative dell'impresa.

Purtroppo, in considerazione dell'indisponibilità aziendale a risolvere i problemi posti da svariati mesi e dell'insorgere di nuove problematiche, le relazioni di lavoro rischiano di deteriorarsi rapidamente, così come si rischia un peggioramento del clima tra i lavoratori e l'impresa.

FAST FerroVie

via Prenestina n° 170
00176 - ROMA
Tel.: 06 89535974/5
Fax: 06 89535976
E-mail: sn@fastferrovie.it
www.fastferrovie.it

RTC (RAIL TRACTION COMPANY)

Dopo la tormentata stipula del contratto aziendale di confluenza sul CCNL AF prima e sul CCNL della Mobilità, area contrattuale AF, poi, le relazioni industriali con la dirigenza sono proseguite e proseguono a livello aziendale, seppur sulla base di frequenti contrasti, segnando continui risultati di reciproca soddisfazione.

Dopo aver concordato, tra l'altro, i termini dell'abbandono treno, la maggiorazione del lavoro in residenza, la definizione dell'assegno *ad personam* e una maggiorazione contributiva per i coordinatori, nei successivi incontri le parti sono riuscite a trovare una quadra condivisa su temi importanti quali:

- Graduatoria per l'assegnazione ai turni del personale di macchina;
- Graduatoria per l'assegnazione ai turni del veicolista;
- Norme sull'utilizzo del personale comandato al servizio di riserva;
- Norme applicative sul riconoscimento del lavoro straordinario;
- Norme d'abbandono treno per il personale in servizio ad Agente Unico;
- Criteri di pagamento delle ore di condotta ad Agente Unico;
- Ferie turnificate;
- Flessibilità dell'orario di lavoro settimanale;
- Prestazioni afferenti il RFR;
- Elementi retributivi possibili oggetto di detassazione;
- Erogazione una tantum contrattuale;
- Problematiche connesse ai RFR diurni.



ISC (Interporto Servizi Cargo)

Le problematiche che attanagliano in maniera sempre più serrata i rapporti tra questa società e i propri dipendenti sono legate quasi esclusivamente al fatto che, pur operando sulla rete RFI, essa non applica il CCNL della Mobilità Area Attività Ferroviarie, così come un numero sempre maggiore di imprese concorrenti, bensì aderisce al CCNL della Logistica, Trasporto Merci e Spedizione, adottato dalle imprese che trasportano generalmente merci su gomma.

In tale ambito ci è doveroso precisare che, nel caso specifico, anche il CCNL applicato è un mero punto di riferimento, infatti i dipendenti ISC osservavano delle norme contrattuali ancor più gravose contenute in contratti "*ad personam*" fatti firmare individualmente.

Una situazione che, inevitabilmente, è ormai giunta a un punto di estrema criticità, con l'impresa che tenta di convenire con le OO.SS. un contratto di secondo livello e le controparti che pongono a pregiudiziale la confluenza con il CCNL della Mobilità Area AF.

Le trattative fin qui avute, a causa di una finta apertura mostrata dall'azienda, hanno prodotto solo l'apertura delle procedure di raffreddamento propedeutiche a un probabile periodo di forte conflitto.

Le OO.SS. hanno dimostrato tutta la loro disponibilità a trovare un percorso condiviso che potesse portare a una confluenza che tenesse conto di un più che congruo periodo di *start-up* che potesse permettere da una parte all'impresa di entrare nel CCNL gradatamente e dall'altra ai dipendenti di avere condizioni di lavoro più dignitose ed eque. Un percorso già sperimentato in molte altre aziende e che sta dando i suoi risultati positivi, sia per le società sia per i lavoratori.

Purtroppo questo percorso, prima completamente rigettato da ISC, successivamente preso in considerazione nell'ultima riunione avuta con i suoi dirigenti, è stato nuovamente respinto senza motivazioni precise.

Hanno Collaborato:

Fabio Cerminati
Antonio Chimiri

Carmine Esposito
Michele Giuliani
Flora Katancki

Alberto Mennella
Vincenzo Multari
Vincenzo Notarnicola

Alba Pietrazzi
Antonio Scalise