

## **IL COSTO DEI FERROVIERI IN RISPOSTA AD ARTICOLO DE "IL TEMPO" DI LAURA DELLA PASQUA**

### **RICEVIAMO, CONDIVIDIAMO E VOLENTIERI PUBBLICHIAMO**

*“Cara e gentilissima giornalista,*

*Lei ha scritto un articolo su il Tempo in cui stigmatizza il costo esorbitante dei lavoratori delle Ferrovie, in particolare Macchinisti e Capotreno, rispetto a NTV e rispetto ad una pleora di categorie ed impieghi vari. Noto con dispiacere la Sua assoluta parzialità nel non menzionare gli "aiuti pubblici e tanti" al Signor Montezemolo, all'affitto ridicolo che gli è stato concesso della Rete (grazie ai nostri cari politici ed amministratori pubblici); Lei signora giornalista non menziona il fatto che i lavoratori di NTV sono stati assunti in un periodo di grande crisi del lavoro, ergo, qualunque contratto anche a perdere può andare bene purché si lavori, ne riparleremo tra qualche anno quando i macchinisti e capotreni NTV saranno così "spremuti" da dover essere rottamati, oppure e non voglio essere una Cassandra, quando capiteranno degli incidenti lungo le strade ferrate, a causa della stanchezza e dello stress, si lo immagino già, Lei da brava cronista scriverà insieme ai suoi colleghi, che è stato "un errore umano" e brava la nostra giornalista un applauso alla sua coerenza e alla sua pochezza di argomenti.*

*Inoltre, nella sua disamina non fa alcuna differenza tra tipologie di lavori, tra disagi, privazioni, notti, mattinate, turni disarticolati, festività non usufruite, lavoro domenicale, salto di pasti o refezioni nelle ore più assurde, continuo studio e aggiornamenti su regolamenti e tecnologie, esami e test su regolamenti e condotta, perfetta idoneità psicofisica, test su alcolemia e sostanze piscotropiche, privazione per ore ed ore di guida continuata delle più elementari funzioni fisiologiche (cacca e pipì per intenderci) con gravi conseguenze alla vescica, alle reni e all'apparato intestinale; vorremmo mica fermare il treno per una semplice deiezione!?*

*Ma forse è probabile che Lei nella sua inchiesta così approfondita e certosina, ha dimenticato di chiedersi se sulle locomotive ci sono i servizi igienici? Le rispondo io, non ci sono e visto che il macchinista ormai guida da Solo da qualche anno e da qualche anno l'orario di lavoro è compresso all'inverosimile, non ha possibilità in 4 o 5 ore di guida continuata di potere espletare i suoi bisogni.*

*La invito formalmente a "convivere" un mese, dico solo un mese e non 40 anni e più, con la mia turnazione di lavoro che svolgo al servizio regionale, o meglio se Le risulta più comodo con un mio collega dei freccia rossa, ed allora dopo e solo dopo sarà in grado di scrivere un articolo da giornale e non un articolo da "corriere dei piccoli" come quello da Lei già pubblicato.*

*Saluti da un macchinista che il suo stipendio se lo guadagna fino all'ultimo centesimo; un consiglio: rivolga le sue attenzioni da giornalista a tutte quelle categorie (forse compresa la sua) che spesso non sanno cosa è il LAVORO”.*

*Lettera firmata, Macchinista di Novara*

## **FS: CARI FERROVIERI COSTATE TROPPO**

**Lettera riservata ai dipendenti: lavorate meno di Ntv. Così si fa la fine di Alitalia. Il confronto: il costo orario di un macchinista è il 49,2%.**

Una differenza pari a 8,6% di ore annue lavorabili in meno e un costo orario superiore del 49,2%. È questo il gap in termini di costo tra Fs e Ntv, il nuovo operatore dell'Alta Velocità. Ed è su queste cifre che si gioca la concorrenza tra i due operatori. «Loro ci hanno studiato per due anni, ora vedremo i nostri punti di forza e debolezza, che conosco già» rispetto a quelli dei treni Italo di Ntv, «comunque ho già le idee abbastanza chiare ma ora saranno evidenti». Mauro Moretti non intende lasciar cadere nel vuoto la sfida lanciata da Montezemolo. L'amministratore delegato delle Ferrovie sa che per essere concorrenziale con Ntv non può limitarsi ad operare solo sulle tariffe. Insomma la gara con il nuovo operatore dell'alta velocità non si può combattere solo con offerte speciali. Occorre rivedere anche la struttura passando ai «raggi x» i costi. Ed è un'operazione già avviata. Il direttore dell'Organizzazione e Risorse Umane, Domenico Braccialarghe, ha inviato nei giorni scorsi una lettera aperta a tutti i ferrovieri, che Il Tempo è in grado di pubblicare, dai toni allarmistici in cui si fa un forte richiamo al senso di responsabilità dei dipendenti per un cambio di passo. La lettera è accompagnata da una tabella dove sono messe a confronto le ore lavorate e il loro costo unitario previsto dal contratto delle Fs con quelle di Ntv e di altre categorie: metalmeccanici, edili, autoferrotranvieri, elettrici, tlc e commercio. Nella lettera si dice addirittura che in assenza di interventi, per le Fs rischia di profilarsi una situazione simile a quella già vista per Alitalia e Tirrenia che «non sono sopravvissute al mercato concorrenziale». «Cari colleghi» scrive il direttore delle Risorse Umane Braccialarghe e indica alcuni fattori che hanno penalizzato il Gruppo. A cominciare da alcuni interventi del governo quali le nuove norme sulle pensioni che hanno differito di 4 anni per le donne e 8 per gli uomini i requisiti di pensionamento per Macchinisti, Capi treno e Manovratori; e la messa in gara dei contratti di servizio regionale dal 2013 che annullano per Trenitalia la garanzia della durata per altri sei anni prevista in precedenza. Ma soprattutto è stato cancellato per le imprese ferroviarie l'obbligo di applicare ai propri dipendenti uno dei contratti nazionali di settore, «dando così legittimazione agli accordi aziendali raggiunti con il sindacato già da maggio 2011, dai nostri concorrenti Ntv, Arenaways, Nord Cargo, Rtc)». Nella lettera si sottolinea che la situazione è grave al punto che «pone a rischio la certezza di poter garantire, anche in un futuro prossimo, la continuità industriale del nostro Gruppo e di conseguenza il mantenimento del reddito, dell'occupazione». E si citano i casi Alitalia e Tirrenia che hanno perso la sfida della concorrenza. Che fare? Ai ferrovieri si dice che non c'è altra scelta che lavorare di più e abbattere i costi. Ovvero «è inimmaginabile sostenere la competizione quando si lavora di meno e si costa di più». Di qui la richiesta al sindacato di «un recupero di produttività e flessibilità incentivando meccanismi retributivi premianti». Non solo. Si dice anche che in caso contrario «verranno meno le condizioni necessarie a garantire la stabilità dei rapporti di lavoro». Insomma posti a rischio. Alla lettera è stata allegata una tabella in cui si confrontano costi e ore lavorate in base al contratto Fs e a quello di Ntv e di altre categorie. Emerge che le ore annue lavorabili per le Fs sono 1.577; ovvero l'8,6% in meno di Ntv, il 7,5% in meno dei metalmeccanici (1.704 ore), l'8,7% degli edili, il 9,2% in meno delle tlc, il 9,3% in meno degli autoferrotranvieri e il -6,5% di Rtc. Il gap emerge anche nel costo orario. Il costo medio annuo dei macchinisti dell'Alta Velocità delle Fs è di 40,90 euro contro i 27,42 euro di Ntv, quindi superiore del 49,2%. Buste paga più pesanti anche per i macchinisti di linee normali Fs (35,10 euro) rispetto a metalmeccanici (30,23 euro), edili (23,07 euro) e commercio (20,61 euro). Il divario si ha anche per i capi treno. Un capo treno Alta Velocità Fs ha un costo orario di 37,02 euro, superiore del 41,5% a quello di Ntv (26,16 euro). Un capo treno di linee ordinarie ha un costo orario di 31,26 euro, il 3,4% in più di un metalmeccanico (30,23 euro) e il 35,5% in più degli edili (23,07 euro). Laura Della Pasqua 23/04/2012