

Mobilità - Trasporto Ferroviario: Trenitalia



Ignoti e ignorati in Trenitalia

Dopo la firma del nuovo CCNL, sui tavoli di trattativa territoriali ci sono stati i vari incontri tra le parti per l'adeguamento dell'orario di lavoro a 38 ore. Trattative, per molti versi, sconcertanti.

Tutte le aziende del Gruppo, infatti, hanno dimostrato che l'adeguamento orario doveva prevedere per forza di cose una diversa organizzazione del lavoro, perché il personale risultava in eccedenza.

Avevano scoperto l'acqua calda! Non a caso le OO.SS. nazionali stipulanti, reduci già dai colpi di mano messi a segno dall'azienda e consapevoli di cosa poteva significare l'aumento dell'orario di lavoro dato a un gruppo manageriale che l'ha richiesto senza valutarne attentamente le conseguenze, hanno preteso che nel CCNL Aziendale di Gruppo FS fosse ben chiaro che "l'incremento dell'orario di lavoro settimanale non determina ricadute negative sui livelli occupazionali, ma costituisce il presupposto per perseguire obiettivi di ottimizzazione della produttività e, coerentemente con gli scenari di mercato, per sviluppare la capacità produttiva delle aziende, consolidando e incrementando gli attuali volumi di produzione, nonché per cogliere le opportunità di progressive internalizzazioni di attività".

Parole, purtroppo, rimaste tali perché, come dicevo, nelle trattative regionali sono arrivate proposte a dir poco scandalose, che prevedevano l'uso indiscriminato

Account: questo sconosciuto. Nel nuovo CCNL non esiste questa figura professionale

di Gennaro Di Somma

della disponibilità e/o una diminuzione dell'orario di lavoro giornaliero al di fuori degli istituti contrattuali e al fine di mantenere gli stessi livelli occupazionali.

Non una parola è stata spesa a proposito di organizzazioni di lavoro che prevedessero un'ottimizzazione delle risorse a seguito dell'aumento di orario, come potrebbe essere – a mero

titolo di esempio – l'internalizzazione di alcune attività.

Questo il quadro generale sul quale ci si è dovuti muovere, con non poche difficoltà.

Andando nello specifico, poi, abbiamo avuto modo di imbatterci in qualcosa di ancor più sconcertante ed eclatante; qualcosa che comprova chiaramente la miopia di una dirigenza che, pur di dimostrarsi capace di far quadrare i conti, propone tagli che vanno ad abbattersi su lavoratori, che altro non fanno che il loro dovere e anche qualcosa in più.

Un giorno, tra le tante convocazioni in merito all'adeguamento a 38 ore dell'orario di lavoro, ricevemmo anche quella di una struttura di Trenitalia: Vendite Mercato della Divisione Passeggeri N/I, una struttura che presidia i canali di vendita indiretta dal posizionamento di prezzo alla definizione d'offerta. Insomma una struttura che dovrebbe essere uno dei fiori all'occhiello di Trenitalia, visto che ad essa è

Mobilità - Trasporto Ferroviario: Trenitalia

delegato lo sviluppo commerciale della rete di vendita.

Al fine di poter raggiungere tale obiettivo, l'azienda si avvale della collaborazione dell'Account, la cui attività è rivolta all'esterno della struttura aziendale con particolare riferimento alle agenzie di viaggio, alle scuole e alle associazioni. Questa figura professionale, oltre a provvedere allo sviluppo commerciale, fornisce anche

consulenza e assistenza verso la rete di attività di sua competenza.

Riassumendo, quindi, una figura professionale che si muove su un terreno abbastanza delicato e complesso e che lavora anche per obiettivi, proprio come succede per i Quadri, ma che tale non è.

Quando, chiamato a intervenire per tali

lavoratori, ho consultato il CCNL ho scoperto con molto sconcerto che tale figura professionale non è nemmeno prevista contrattualmente. Ma allora da dove saltano fuori questi ignoti lavoratori, mi sono chiesto?

Quando, circa tredici anni fa, vi fu una forte ristrutturazione nei settori delle biglietterie e della gestione merci, alcuni di questi ferrovieri, tecnici commerciali e Capi Gestione, che da tale riorganizzazione furono colpiti, furono chiamati a far parte di questa struttura che la Divisione Passeggeri aveva disposto allo scopo di vendere il prodotto "biglietto" al mondo esterno. Lavoratori, quindi, la cui attività si svolge all'esterno, che talvolta sono costretti a usare i mezzi propri a causa dei sempre più frequenti tagli al trasporto pubblico e

che per interfacciarsi meglio con alcune attività commerciali (agenzie di viaggio in particolare modo) hanno un nastro lavorativo che va dalle 08.30 alle 17.36 con orario spezzato dalle 13.30 alle 15.00.

Questo tipo di lavoro, in termini economici comporta, oltre all'indennità di trasferta – quando prevista e che riesce appena a coprire le spese sostenute – anche un'indennità di 5,20 euro così come dettato all'Art. 36.1.b) del contratto aziendale.

Allorché fummo chiamati a discutere dell'orario di lavoro di questi ferrovieri, al di là di un ragionamento sul loro riconoscimento contrattuale a tutt'oggi inesistente e che non poteva essere affrontato su quei tavoli di trattativa, bensì da negoziati nazionali che auspico siano urgentemente intrapresi, mi sarei aspettato una seria discussione sull'importanza del ruolo da essi rivestito e, conseguentemente, un adeguato riconoscimento, quanto meno sull'orario di lavoro.

Invece, con molto rammarico, si è dovuto prendere atto del solito comportamento, arrogante e privo di ogni progettualità, al quale quest'azienda ci ha da lungo tempo abituati. Infatti, l'unico interesse dimostrato dall'azienda è stato quello di far passare un orario di lavoro per gli Account che le permettesse di non pagare più l'indennità di 5,20 euro. Un risparmio per l'azienda, che visto i numeri dei lavoratori impiegati in quell'attività non sarebbe molto consistente, ma che forse andrebbe a coprire i disavanzi creatisi non già per responsabilità dei lavoratori ma probabilmente per quella di chi gestisce tali strutture.

La Segreteria Regionale Campania-Molise della nostra O.S., in piena sintonia con la volontà dei lavoratori interessati, nei diversi incontri avuti sulla materia, nei quali l'azienda continuava a ribadire perveracamente la sua posizione, ha argomentato la propria e non ha firmato nessun accordo. Anzi, dopo l'ultima riunione tenutasi a metà marzo, risolta con un ennesimo nulla di fatto, avendo appreso che la dirigenza di quella struttura stava cercando di prendere accordi con le altre OO.SS. per tenerci fuori dalla trattativa ha immediatamente inviato una comunicazione al Responsabile, che è accessibile sul nostro sito web alla sezione Campania - Molise.

Auspichiamo che questa, così come tante altre problematiche rimaste irrisolte e sulle quali Trenitalia continua ad agire unilateralmente, siano risolte quanto prima anche sui tavoli nazionali, perché il tempo è tiranno e la lista della spesa si allunga sempre di più.

disomma@fastferrovie.it

