Unione Sindacale di Base

Ferrovie prese in giro...

, 17/07/2008

Il TG1 delle 13,30 di martedì 15 luglio ha messo in onda con gran risalto la nuova attività di Montezemolo, Della Valle, Generali ed Intesa San Paolo della società creata da per tentare di costruire profitto privato attraverso l'utilizzo delle infrastrutture per i treni ad alta velocità: la *Nuovo Trasporto Viaggiatori* (NTV).

Questa novità imprenditoriale (che novità non è perchè è da mesi che se ne parla) è stata pubblicizzata gratuitamente dando notizie fuorvianti tra cui quella che verranno investiti soldi privati per acquistare 25 nuovi treni ad alta velocità e che verranno creati 1.500 nuovi posti di lavoro. In realtà questa società a cui è a capo Montezemolo non ha sino ad oggi investito un solo euro. Le infrastrutture per la TAV che da 17 anni stanno dissanguando le finanze pubbliche sono attualmente ancora in fase di costruzione e sono, saranno e continueranno ad essere finanziate interamente per mezzo del denaro pubblico.

La discesa in campo oggi, dopo che la FIAT ha abbandonato il settore di produzione di treni

per l'alta velocità cedendolo ai francesi da cui oggi si comprano i 25 nuovi treni (sic), è stata decisa di fronte alla prospettiva di fare utile facile gestendo un servizio che diventare economicamente sempre più produttivo visto il caro petrolio che renderà sempre più conveniente optare per il treno anziché l'aereo e soprattutto per il fatto che sono i cittadini a finanziare l'intera operazione e a scapito dello scadimento del servizio definito universale e del trasporto regionale, basta vedere l'innumerevole soppressione di treni locali avvenuta in questo periodo estivo.

Contrariamente a quanto asserito nel corso di quel telegiornale la NTV non creerà alcun nuovo posto di lavoro ma semplicemente sottrarrà alle FS parte del servizio di competenza (con tutta probabilità la parte più appetitosa e profittevole) assumendo lavoratori già formati attingendo fra quelli che le Ferrovie intendono dismettere e lasciare a casa anche in funzione del disimpegno, sopra citato, messo in atto dall'azienda disimpegno voluto per favorire i privati.

Le meravigliose "qualità ecologiche" (non provate) dei treni NTV, vantate da Montezemolo nell'intervista, volutamente ignorano che sono legate esclusivamente al previsto utilizzo dell'infrastruttura per il trasporto delle merci che attualmente corrono sui TIR e mai attivato visto che fino ad oggi sulle infrastrutture del TAV non è transitato un solo treno merci e la NTV chi diverrà attiva nel 2011 farà esclusivamente treni dei passeggeri.

A proposito poi di quanto affermato nel TG1 e cioè che NTV diventerà operativa a partire dal 2011 sulla tratta ad alta velocità Torino – Milano – Roma – Bari, non possiamo non sottolineare ed evidenziare che è stata presentata come reale in quanto le uniche 3 tratte sulle quali attualmente corrono dei treni passeggeri a puro scopo dimostrativo data l'estrema esiguità dei percorsi sono del tutto inadatte a consentire di sviluppare al meglio le "performance" dei treni ad alta velocità, in quanto quella fra Settimo Torinese e Novara è di soli 85 km , quella fra Roma e Gricignano è di circa 190 km e quella fra Padova e Venezia (non prevista nel progetto originario) è lunga soli 24 km.

Nel prossimo futuro verrà conclusa solo la tratta Milano – Bologna, (forse già nel 2009) in quanto è l'unica dove lo stato di avanzamento dei lavori è a buon punto.

Nella tratta Bologna – Firenze, 70 km di gallerie prive del tunnel parallelo di soccorso, i treni non potranno correre ad alta velocità e comunque i lavori per il sottoattraversamento di Firenze, oltre ad essere destinati a durare parecchi anni non sono ancora neppure iniziati.

La tratta Roma – Napoli attualmente si ferma a Gricignano perchè manca l'ultimo troncone

ed il relativo nodo del capoluogo partenopeo le cui date di completamento vengono da tempo posticipate di anno in anno. Fra Napoli e Bari non esiste assolutamente nulla se non un protocollo d'intesa e qualche progetto preliminare che nelle ipotesi più ottimistiche forse vedrà la sua realizzazione fra una ventina di anni.

Nel frattempo c'è chi propone contratti unici per il settore della mobilità dove di fatto con la scusa di accorpare ferrovieri, autoferrotranvieri e trasporto merci, spedizione e logistica si punta al ribasso della normativa contrattuale ed economica dei ferrovieri che è più onerosa PER FAR INGRASSARE ANCOR DI PIU' MONTEZEMOLO E COMPANI.

Alcuni esempi:

LE DIFFERENZE TRA FERROVIERI E TRANVIERI

CCNL A CONFRONTO

PARAMETRI	**CCNL AUTOFERROTRANVIERI**	**CCNL ATTIVITA' FERROVIARIE**
LIVELLO MEDIO	**175**	**LIV.DI**
ORARIO SETT.LE	**39h**	**38/36 h**
MULTIPERIODALE	**Periodo fino a 17 settimane**	**Da 4 a 14 settimane con negoziato aziendale**

FERIE	**25 G.**	**29G.**
LAVORO NOTTURNO	**h22-05**	**h22-06**
RETRIBUZIONE BASE	**€ 1.539,04**	**€ 1.740,76**
SCATTI ANZIANITA'	**6 BIENNI**	**7 BIENNI**
SCATTI ANZIANITA' IMPORTO	**€ 26,85** (max € 161,10)	**€ 33,62** (max € 235,34)
DIVISORE GIORNALIERO	**30/195**	**26/160**
INDENNITA' STRAORDINARIO	**€ 11,30**	**€ 13,69**
INDENNITA' LAV. FESTIVOX h	**€ + 2,06**	**€ +4,06**
INDENNITA' DOMENICALEX g	**€ 5,81**	**€ 18,00**
INDENNITA' TURNO	**€ 0,52**	**€ 1,90**

La CUB Trasporti ritiene necessario a partire dallo

sbugiardamento e dalla denuncia della falsa bontà dell'iniziativa di Montezemolo e compagni puntare all'unica semplificazione contrattuale possibile che è quella che unifica i lavoratori di uno stesso settore, cioè riunificazione del settore ferroviario sotto un'unica normativa e un'unica modalità di retribuzione, pretendendo il contratto migliore presente nel settore , riunificando i diversi contratti presenti nello stesso sito produttivo/aziendale, ridando agli stipendi un reale potere di acquisto e introducendo una nuova scala mobile agganciata all'inflazione reale calcolata sui beni di maggior consumo (pane, pasta, bibite, trasporti, affitto, mutui, sanità, istruzione ecc.).