



Periodico Mensile
dell'O.R.S.A. - FERROVIE

IL FERROVIERE

autonomo e di base



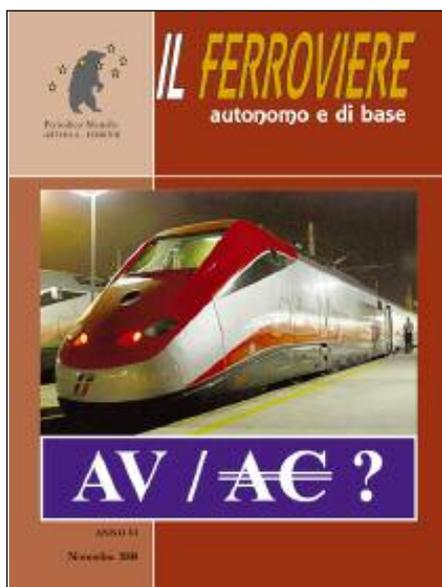
AV / ~~A~~€ ?

ANNO VI

Novembre 2008

Sommario

- 3 14 dicembre 2008
Parte l'A.V. - Ma l'A.c.?
- 4 Adelante Pedro...
- 6 L'acqua alla montagna
- 8 Soppressione trasporto delle merci
su ferrovia in Sardegna
- 12 La tecnologia avanza...
... le stazioni e il trasporto arretrano
- 14 Agente solo
- 17 "La sicurezza sul lavoro"
Il Capo dello Stato all'ORSA Trasporti
- 18 L'utilizzo strategico dei licenziamenti
"Ferroviere stai attento a ciò che fai"
- 20 La trattativa euipaggi.
Il punto di vista del SPV



IL FERROVIERE

autonomo e di base



Divulgazione
Editoriale
Informazione
Promozione
Sindacati
Autonomi

Autorizzazione del Tribunale Civile di Roma
N. 534/2002 del 18/09/2002

Spedizione in abbonamento postale 45%
Art. 2 comma 20/B - Legge 23.12.96 n. 662
Filiale di Roma

Abbonamento Annuo € 5,68

Direttore Editoriale
ARMANDO ROMEO

Direttore
GIULIO MORETTI

Direttore Responsabile
GIANFRANCO ANTONIALI

Direzione e Redazione
c/o Segreteria Generale OR.S.A.
Via Magenta, 13 - 00185 Roma
Tel. 06/4456789 - Fax 06/44104333

Comitato di Redazione
Ezio Ordigoni
Alessandro Trevisan
Valentino Mandalari

Stampa
GRUPPO COLACRESI & C.
Via Tazio Nuvolari 3/16 - 00011 Tivoli Terme (RM)
Tel. 0774/376818 - Fax 0774/354267

Le foto ed i grafici presenti nella rivista sono realizzati con il contributo del Centro Audiovisivi FS e di ferrovieri e lettori che inviano volontariamente e gratuitamente il materiale alla redazione del giornale

LE NOSTRE POSTE SU INTERNET

E-MAIL: sg.orsaferrovie@sindacatoorsa.it
www.sindacatoorsa.it

Servizi Utili per chi ci contatta:

- Inviare messaggi
- Porre quesiti
- Ricordare scadenze
- Chiedere informazioni
- Ultime notizie
- Annunciare iniziative

Chiuso in tipografia il 25 novembre 2008



14 dicembre 2008

Parte l'A.V. – ma L'A.C. ?

Dopo circa 16 anni si avvia un pezzo significativo dell'Alta Velocità. Una storia segnata da polemiche, contestazioni e vicende giudiziarie, ma che a nostro avviso dota l'Italia di una infrastruttura fondamentale il cui pregio non sta nell'alta velocità ma nel raddoppio della capacità di trasporto ferroviario sugli assi fondamentali del paese.

Insomma potremo finalmente pensare di fare più trasporto ferroviario. Diciamo pensare in quanto ora che una parte importante di questa infrastruttura viene consegnata all'esercizio, dopo che sono stati spesi 65/70 miliardi di euro (fornire cifre più precise sarebbe un azzardo per chiunque), pare manchino i soldi per finanziare il possibile aumento del trasporto regionale.

Non solo le Regioni interessate non dispongono delle risorse per acquistare più treni, ma mancano pure il materiale rotabile ed il personale per fronteggiare il possibile (ora si) aumento del trasporto ferroviario.

Questa situazione svilisce il grande sforzo finanziario fatto dal paese,

L'AV/AC al momento produrrà solo qualche decina di treni veloci in più.

Ricordate il grande dibattito, anche in Parlamento, sulla trasformazione del progetto Alta Velocità in Alta Capacità, la riforma di TAV trasformata da società partecipata dai privati (che non pagavano) in società di proprietà interamente pubblica. Ebbene quel cambiamento non fu solo nominale, ha comportato una radicale trasformazione dell'originario progetto AV pensato solo per l'alta velocità passeggeri con una struttura isolata dal sistema ferroviario.

I costi sono aumentati enormemente (sprechi e altro a parte), il concetto di alta capacità ha imposto binari diversi, pendenze massi-



me ridotte, numerosissime interconnessioni (tra Milano e Bologna ce ne sono otto).

Il Sistema italiano dell'Alta Capacità è un sistema superiore ai sistemi Alta Velocità degli altri paesi europei. Il sistema AV/AC non è un sistema a se stante ma è pienamente integrato con l'intero sistema ferroviario.

Ora non è accettabile che un investimento di questa portata rimanga sotto utilizzato, il sistema AV/AC è stato progettato e costruito anche per il trasporto merci, ma oggi nessuno ne parla, ne dentro ne fuori le FS.

Il pieno utilizzo del sistema AV/AC e della rete tradizionale (su cui si liberano nuove capacità) possono fornire al paese una maggiore quantità di trasporto ferroviario, più veloce, più puntuale, più sicuro, più ecosostenibile ed anche maggiori possibilità di occupazione per i futuri ferrovieri. Noi dell'ORSA consideriamo questi obiettivi come una nuova frontiera dell'impegno sindacale.



Adelante Pedro...

Ci voleva la grande crisi, una crisi in cui le cifre in gioco sono enormemente più grandi di quella del 1929, per rallentare il processo iperliberista, avviato oltre 25 anni fa da Reagan e dalla Thatcher, consacratosi poi nella globalizzazione. Una crisi così grande che a distanza di mesi dal suo inizio neppure i “grandi” della Terra sanno cosa stia accadendo, perché accada e come ne usciremo. Negli ultimi vent’anni e passa l’ideologia ultra liberista è dilagata in tutta Europa e le social democrazie, complice una classe politica mediocre, non sono riuscite a fare argine e metro dopo metro, principio dopo principio, hanno ceduto alle posizioni dell’avversario. Così una struttura sociale (quel-

la europea) dotata di un discreto equilibrio è stata smantellata in favore di una progressiva “americanizzazione” della società europea. Vi ricordate le critiche dei “soloni” della nostra politica (tutti, nessuno escluso) alla scarsa propensione degli italiani

agli investimenti in borsa? “La borsa italiana è sottocapitalizzata” dicevano. Per fortuna gran parte degli italiani non ha dato retta a queste sirene, diversamente oggi dovremmo misurarci con un “crack sociale” equivalente a quello dell’Islanda, in





passato magnificata da certa stampa come un sorte di terra promessa. E ancora durante la discussione sulla “Dini” in molti magnificavano il grande salto della previdenza argentina, dal sistema pubblico a ripartizione al sistema privato a capitalizzazione. Oggi però nessuno parla del decreto con cui in questi giorni la Presidentessa Argentina De Kirchner ha nazionalizzato il “magnifico” sistema previdenziale argentino, in grave difficoltà cusa le turbolenze dei mercati finanziari, riportandolo nella logica del sistema pubblico a ripartizione. Anche nella vicenda del TFR – Pensioni integrative in molti magnificavano il radioso futuro del TFR moltiplicato dai dividendi azionari. Noi, consapevoli del danno alle pensioni portato dal sistema contributivo e quindi della necessità di avere pensioni integrative, abbiamo indicato ai colleghi nel solo vantaggio del contributo aziendale l’elemento in grado di rendere conveniente la scelta anche nei confronti del rendimento del TFR, al tempo stesso li abbiamo sconsigliati dal riporre aspettative nel rendimento dei fondi pensione. Condensando così i nostri concetti: Il TFR nei fondi pensione non è un affare, è solo la pezza meno costosa alla fre-

gatura dataci con la “Dini”. Una sintesi che ci sentiamo ancora oggi di sostenere appieno. Ma la crisi dell’iper liberismo non è ancora conclamata, ancora oggi c’è chi sostiene che non bisogna far pagare questa crisi alla libertà di mercato, perché il mercato è in grado di autoregolarsi. Sono quei soggetti che assimilano la libertà di mercato a una sorta di anarchismo, soggetti che provano indifferenza o fastidio per ogni vincolo etico e sociale.

Invece il mercato è assolutamente amorale, privo di qualsiasi etica, se non quella del profitto a tutti i costi. E’ quindi la politica che deve riappropriarsi del proprio ruolo di regolatore dell’equilibrio sociale, imponendo al mercato, oltre alle regole anticrimine, vincoli sociali ed etici, dimostrando così di saper coniugare Stato e mercato.

Oggi la sofferenza del mondo delle imprese causa allarme, ma salariati e pensionati sono in sofferenza da almeno una decina d’anni. La perdita di potere d’acquisto di salari e pensioni combinata con la follia del sostegno ai consumi attraverso il credito (leggi indebitamento) utilizzata in questo periodo ha mostrato negli ultimi mesi tutti i suoi limiti. E’ giunto il

momento di pensare ad una redistribuzione della ricchezza e non alle rateizzazioni a costo zero,.

Non è più possibile motivare i tagli allo stato sociale (pensioni, scuole, sanità, ecc.) con la carenza di risorse economiche mentre allo stesso tempo si rendono disponibili in pochi giorni risorse immense (centinaia di miliardi di euro) per il soccorso alle banche (bande?) d’affari vittime sacrosante delle loro stesse speculazioni.

Nei prossimi mesi, invece, sarà assolutamente necessario soccorrere le vittime incolpevoli di questa crisi, i milioni di precari voluti e creati dal liberismo, che saranno facilmente espulsi dai processi produttivi senza alcun paracadute. Le risposte a questo problema saranno il primo banco di prova su cui misurare la “qualità” della classe politica e la capacità di proposta e di azione del sindacato.

Nel nostro “piccolo mondo” ferroviario, noi dell’Orsa continuiamo la nostra vecchia ma moderna battaglia sulle regole ossia un CCNL obbligatorio per tutte le imprese ferroviarie (prossima tappa lo sciopero del 10 novembre).

La confusione sotto il cielo è grande, ma dobbiamo muoverci ricordando il manzoniano “Adelante Pedro, con juicio”.





L'acqua alla montagna

La situazione in cui versa il mondo del lavoro nel nostro Paese si presenta sempre più grave e in particolare cresce il disagio e la sofferenza dei lavoratori nel far valere i loro diritti individuali e collettivi.

Sotto quest'ultimo aspetto constatiamo quotidianamente che l'enunciato del comma 1, dell'art. 39 della nostra costituzione resta sostanzialmente lettera morta e nessun tentativo di sforzo si pone in essere per rimuovere le ragioni che determinano sperequazioni ed ingiustizie nei confronti delle rappresentanze dei lavoratori. Così i diritti e le libertà sindacali del titolo III della legge 300/1970 sono riservati ai soli soggetti sottoscrittori del contratto collettivo di lavoro, che sono, di fatto, "scelti" dal datore di lavoro.

A questo si aggiunge che nel settore privato la situazione che scaturisce dalla mancata attuazione integrale dell'art. 39 cost. comporta la sostanziale indifferenza alla maggiore rappresentatività dei lavora-

tori. Così accade che i contratti collettivi di lavoro, ancorché sottoscritti da minoranze, siano poi elemento di riferimento per tutti i lavoratori.

Situazione ancor più, paradossalmente, aggravata, dall'abrogazione del punto a) dell'art. 19 della legge 300/1970, a seguito del referendum del 1995. Il quadro normativo che ne è scaturito prevede, come detto, sostanzialmente che il datore di lavoro possa scegliere il sindacato



preferito in quanto consenziente, senza che assuma alcuna rilevanza la rappresentatività concreta dell'organizzazione sindacale.

E' evidente come l'assetto globale, concreto, confligga con il chiaro intento della nostra carta costituzionale volta a garantire un'effettiva democraticità all'attività sindacale.

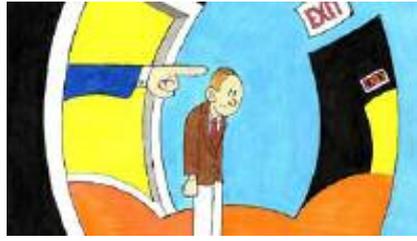
Alla mancanza di una democrazia sul versante del sindacato dei lavoratori, si aggiunge, con ulteriore nocimento della situazione del lavoro, l'applicazione dell'art. 40 cost. in termini tali da comprimere oltre il consentito il diritto di sciopero nei servizi pubblici. Compressione che viene percepita dai lavoratori ancor più evidente e pressante a causa dell'impossibilità di far valere i propri diritti in modo efficiente attraverso gli altri strumenti civili.

Ad esempio sempre più spesso le aziende pubbliche e i loro manager, galvanizzati e favoriti da una ormai consolidata irresponsabilità a fron-

te degli errori commessi, utilizzano, anche contra legem, lo strumento disciplinare per affermare il loro potere. E sempre più sovente il provvedimento disciplinare irrogato è il licenziamento del lavoratore. Questi, per far valere il proprio diritto, deve attendere in molti casi oltre i due anni per vedere riconosciute le proprie ragioni; evenienza questa che incoraggia il malcostume dei manager (soprattutto pubblici).

Né a fronte del licenziamento illegittimo (ancorché presunto tale) l'azione collettiva da parte del sindacato può essere agevolmente esercitata. Ancor meno nei c.d. servizi pubblici, ove le franchigie e le farraginose procedure per la proclamazione dello sciopero rendono difficile l'espressione del dissenso. Questo accade anche se il dissenso, come spesso avviene, evidenzia una cattiva gestione del management sotto il profilo del servizio svolto alla collettività e persino ove sia diretto a denunciare carenze di sicurezza. Una sorta d'omertà indirettamente imposta e d'ulteriore protezione per i manager pubblici. Da ultimo evidenziamo, per quel raro avventista che non ne fosse al corrente, quanto accaduto nel settore ferroviario.

Un lavoratore eletto rappresentante dei lavoratori per sicurezza di Tre-



ntalia s.p.a. (del gruppo Ferrovie dello Stato) dopo aver per mesi, invano, chiesto audizione all'azienda per segnalare alcuni inconvenienti interessanti una tipologia di convogli, a seguito del verificarsi di un evento ha denunciato pubblicamente problemi di sicurezza. Immediatamente, avendo sollecitato le ire del management, è stato licenziato.

Immediatamente il lavoratore licenziato si attivava per il ricorso innanzi al giudice del lavoro, ma, tra i tempi del tentativo obbligatorio di conciliazione (che implicano il trascorrere di sessanta giorni

invano, posto che l'azienda non si è neanche presentata) e i tempi "tecnici" della giustizia, non vedrà la prima udienza se non dopo oltre dieci mesi.

Naturalmente poi la sentenza non sarà immediata ma seguirà ad altre, probabili, numerose udienze distanziate temporalmente di qualche mese l'una dall'altra. Nelle more il lavoratore, padre di due figli minori, si trova a casa, senza lavoro e senza stipendio, perché colpevole di "aver parlato".

Nel contempo il sindacato ha proclamato dapprima un'azione di sciopero per sollevare il problema; il Ministro delle Infrastrutture ha differito d'ufficio lo sciopero. Pertanto il sindacato ha "spostato" lo sciopero ad altra data, compatibile con le franchigie e con i tempi di rarefazione dagli altri scioperi. Anche la seconda volta il Ministro delle Infrastrutture ha ordinato il differimento dello sciopero ad altra data, ancorché legittimamente proclamato.

Sono dunque passati oltre tre mesi dal licenziamento ed il sindacato non ha ancora potuto effettuare l'azione di protesta.

Questa, purtroppo, è la situazione in cui versa la democrazia nel nostro Paese e che non ci sembra coerente, neanche lontanamente, con il lungimirante, oggi indispensabile modello e assetto delineato dalla nostra Carta Costituzionale.

Guardando le cose che ci circondano e ci sovrastano – la vicenda Alitalia appare drammaticamente emblematica di quanto sopra si è detto - sembrerebbe una situazione difficile, anzi impossibile da ribaltare. Sembrerebbe quasi dover invertire la tendenza per le cose che appaiono come le più naturali ... fare in modo che ritorni l'acqua alla montagna. Tutti eventi naturalmente impossibili, che per realizzarsi richiedono quello che fisicamente può definirsi un **Lavoro**; è appunto questo il difficile lavoro da fare.





Soppressione trasporto delle merci su ferrovia in Sardegna

Il ridimensionamento del trasporto ferroviario in Sardegna è iniziato negli anni 80 e 90.

Il trasporto dei carri via mare tra Golfo Aranci e Civitavecchia era assicurato da sei navi, ora è rimasta solo la Logudoro, spesso in rimesaggio per manutenzione.

Nel nome della razionalizzazione e del contenimento della manutenzione, con il progetto "rete snella", vengono eliminate la maggior parte delle strutture esistenti negli impianti dell'isola (scali, piazzali, raccordi, piani caricatori etc.) e i collegamenti Civitavecchia stazione e Civitavecchia marittima.

È stato soppresso il raccordo per l'imbarco di viaggiatori di Olbia Marittima Isola Bianca, sono stati

sostituiti alcuni treni con i pulman iniziando a prosciugare l'utenza viaggiatori nel Nord Sardegna.

Nel versante del trasporto merci, la strategia iniziale di dismissione si ha con il contenimento delle offerte di carri a disposizione ed in particolare di carri specializzati (frigo...etc.), con la giustificazione che le navi in attività non riescono a far fronte alle richieste e che i carri viaggiando carichi in ingresso e vuoti in uscita non consentono di rientrare nei costi (si rammenta che fu la parte sindacale a proporre all'azienda di incentivare presso gli imprenditori il carico dei carri in uscita anche a basso costo, anni 80 e 90).

F.S. si è orientata sempre più verso

il trasporto fatto con treni completi e negli scali di Elmas (trasporto CEMAT) , Sanluri (trasporti Castelletti) sono stati concentrati la maggior parte del trasporto misto e combinato, comportando nel corso degli anni un lento e meditato allontanamento dei clienti.

In Sardegna, si lavorava molto con i treni raccoglitori che manovravano in tutte le stazioni per consentire una capillare raccolta e distribuzione delle merci, congeniale al tipo di economia e di merci trasportate, il risultato è che la quasi totalità degli impianti nonché quelli citati ora sono chiusi.

Con la dismissione logistica di cui sopra l'azienda si è volutamente messa nelle condizioni di non



poter fare fronte alle richieste di trasporto e di perdere progressivamente la maggior parte delle commesse.

Fatti scappare i clienti non servono gli impianti e il materiale rotabile e si creano l'inutilizzazione e gli esuberanti di personale, non si rientra nei costi e il trasporto diventa economicamente insostenibile.

Da qui il concetto di servizio universale sostenuto dai finanziamenti statali.

Il trasporto Cargo in Sardegna incassa 8 milioni di euro all'anno e ne costa 33, il disavanzo di 25 milioni, finora ripianato attraverso le finanziarie ora non lo è più, risultato: Mauro Moretti ha tagliato il trasporto.

Ovviamente lo stesso ragionamento non è stato fatto per il collegamento marittimo per il quale R.F.I., usufruendo delle sovvenzioni sta-

tali, ha tenuto in servizio la Logudoro, naturalmente senza merci da trasportare se non su richiesta (trasporto militari e per la Keller).

Il progetto per la navigazione recentemente presentato da R.F.I. prevede la chiusura dello scalo di Civitavecchia e il trasferimento della Logudoro a Messina.

Le ricadute in termini occupazionali in Sardegna attualmente sono: circa 45 macchinisti del trasporto regionale che svolgevano il servizio merci in service; circa 90 dipendenti della Cargo, tra personale amministrativo e dell'esercizio di varie qualifiche; circa 30 operatori della D.C.M. di Golfo Aranci nonché diverse decine di lavoratori delle ditte appaltatrici.

Grande responsabilità in questo processo hanno senza dubbio le istituzioni regionali, colpevoli di aver tenuto in tutti questi anni un atteggiamento di pressoché totale indifferenza nei confronti del trasporto ferroviario, prova ne è il fatto che non si è mai riusciti ad approvare un piano regionale dei trasporti degno di questo nome.

La tendenza si è invertita con la attuale giunta regionale che ha approvato un piano basato sul concetto di intermodalità (concetto

nuovo per la Sardegna, dove finora ha regnato l'anarchia con una moltitudine di vettori spesso sovrapposti sulle stesse tracce), dando alla ferrovia la centralità che deve avere e iniziando una necessaria opera di riordino.

Sul versante del trasporto aereo è stata completata la continuità territoriale con una serie di accordi che hanno permesso ai cittadini Sardi di usufruire un servizio sufficientemente capillare a prezzi accessibili.

Per quanto riguarda la continuità territoriale marittima la giunta si è data lo stesso obiettivo con il progetto di acquisto di due navi bivalenti per trasporto di carri ferroviari e semirimorchi e con la richiesta al governo di non rinnovare le concessioni in scadenza (vedi Tirrenia).

Per quanto riguarda le infrastrutture è stato recentemente inaugurato, nel porto canale di Cagliari, l'hub per le grandi navi e c'è un progetto per la realizzazione di un dente di attracco a Porto Torres per le merci, che così avranno due punti di approdo, uno al nord e uno al sud.

Per quanto riguarda il trasporto merci interno, la regione non ritiene economicamente sostenibile il





servizio Cargo e ha dichiarato l'indisponibilità ad intervenire per ripianare il disavanzo, sostenendo che per rilanciare il trasporto merci su ferro è necessaria la volontà di tutti i soggetti coinvolti (società, imprese e F.S.)

Per quanto riguarda il trasporto regionale è stata avviata la trattativa con Trenitalia per il contratto di servizio che doveva andare in porto a dicembre 2008.

A quanto pare i tempi si dilateranno di almeno un anno per diversi problemi, da parte istituzionale l'iter di trasferimento dei finanziamenti dallo stato alla regione non è concluso, da parte Trenitalia la attuale dotazione mezzi non consente di far fronte alle richieste di servizi, per questo motivo la regione ha avviato le procedure per l'acquisto di materiale rotabile (treni a cassa oscillante per i collegamenti nord sud, minuetto diesel e alcune locomotive per treni navetta per il

servizio cadenzato al sud).

Siamo tutti in attesa che il contratto vada in porto per avere un minimo di sviluppo, dato che F.S. non ci mette nulla di suo, dimostrando di considerare la Sardegna solo un peso dal punto di vista economico. A rischio i livelli occupazionali nell'isola (i numeri sono sopra), chi non trova posto in Sardegna dovrà andare nella penisola.

Trenitalia ha ufficializzato che da qui a fine anno la Cargo presenterà il piano di produzione alle segreterie nazionali, dopodiché nei territori saranno definiti fabbisogni ed esuberi (attualmente si tratta formalmente di temporanea sospensione del servizio), a quel punto si aprirà la difficile trattativa per la riallocazione del personale coinvolto.

L'obiettivo sindacale (sembra condiviso anche dall'azienda speriamo anche nei fatti) è quello di ricollocare tutto il personale in Sardegna.

Gli strumenti a nostro avviso sono: una politica di incentivi all'esodo del personale con maturati e maturandi requisiti per la pensione; riqualificazione professionale; mobilità interna (tra gli impianti dell'isola) sia intrasocietaria che intersocietaria.

Inoltre stiamo valutando la possibilità, anche per tramite delle istituzioni regionali, di ricollocare una parte del personale in aziende regionali (arst/fds) (per ora percorribile per i macchinisti) abbiamo notizia di bandi di assunzioni per circa 30 macchinisti a Sassari, Trenitalia si è detta disponibile, mancano per ora riscontri da arst/fds.

Nell'ambito della temporanea inutilizzazione l'attacco frontale ai lavoratori finora è stato sferrato contro i macchinisti, costretti, si dice solo per questi 3 mesi, ad andare in trasferta nel nord Italia, per la D.C.M. siamo alla seconda riunione e per la Cargo penso si aspetterà il piano nazionale.

EXTRA BONUS CHIAVI IN MANO.

Sali a bordo di HDI Assicurazioni
e la tua polizza auto riparte
avvantaggiata.



4 BUONI MOTIVI PER RISPARMIARE SULLA POLIZZA AUTO:



- 1** SEI DIPENDENTE O PENSIONATO FS
- 2** NON SEI ANCORA CLIENTE HDI ASSICURAZIONI
- 3** NON HAI AVUTO INCIDENTI NEGLI ULTIMI 5 ANNI
- 4** HAI FIGLI O FAMILIARI A CARICO

Per saperne di più vieni a trovarci,
HDI Assicurazioni ti garantisce immediati vantaggi.

www.hdia.it - www.inlinea-hdi.it
numero verde 800.082.082



La rete di vendita dedicata ai Ferrovieri



HDI

ASSICURAZIONI

Al tuo fianco, ogni giorno.



La tecnologia avanza... ...le stazioni e il trasporto arretrano

Viviamo ormai quotidianamente il tempo e la cultura dell'annuncio. E nel mondo ferroviario l'annuncio è determinato, indipendentemente da chi sia l'Amministratore Delegato ed il Presidente, dalle "grida" che oggi sono di Mauro Moretti.

Si quel Mauro Moretti che in un tempo ormai lontano guidava la demolizione del trasporto ferroviario e della sua infrastruttura: chi non ricorda la parola d'ordine: chiudiamo i rami secchi?

Per non dire delle guerre intestine, capitanate anche da organizzazioni sindacali che non volevano lo sviluppo della rete con l'alta velocità e che si inventarono, per pruderie verbale, l'alta capacità.

Poi venne il: chiudiamo le biglietterie che non servono perché hanno poco introito; a cui è subito seguito il chiudiamo le stazioni con poco traffico. In contemporanea, naturalmente, ogni A.D. che si succedeva aveva immediatamente da ridurre il personale. Compito a cui Moretti naturalmente non si sottrae. E chi ne fece le spese fu in primis il personale delle stazioni, poi quello della manutenzione, oggi tocca ai macchinisti. Siamo così arrivati da 220.000 ferrovieri agli attuali 80.000 o

giù di lì. Nel frattempo chiunque si trovi a passare per l'Italia ed a viaggiare sulle linee FS, vede scorrere davanti ai suoi occhi, stando all'interno di carrozze degradate e vecchie trainate da locomotive che sbuffano come quelle di un tempo a vapore, paesaggi ferroviari di abbandono e di degrado.

Fa scappare da ridere la richiesta di punire chi "imbratta" i treni; perché chi ci ha portato al degrado ed alla desertificazione degli impianti non andrebbe punito alla stessa stregua di chi imbratta? I treni sostano in ambiti dove nessuno può prevenire e tanto meno custodire. Avendo per giunta impoverito il potenziale FS attraverso la riduzione indiscriminata dell'infrastruttura compresa la vendita di attività che oggi potrebbero essere ampiamente remunerative e di grande utilizzo per l'utenza, come le linee telefoniche a suo tempo svendute da Cimoli & co. E oggi l'ing. Moretti rivendica un utilizzo della rete telefonica residua e si propone come futuro gestore di telefonia mobile.

Oggi quelle che erano le nostre rivendicazioni principali, non ascoltate, divengono parola

d'ordine per l'alta dirigenza: "in Italia le ferrovie sono penalizzate per la ridotta rete ferroviaria, solo 28 Km ogni 100.000 abitanti, contro i 43 Km della Germania e i 51 della Francia" e quando chiudevano chilometri di rete non erano a dirigere l'infrastruttura ferroviaria?

Da sempre si sa che il trasporto ferroviario è sicuro e ecologico, però si fa ben poco per renderlo



appetibile. Specialmente sotto l'aspetto qualitativo. Inutili sono gli sforzi e l'attaccamento al proprio lavoro, da parte del personale ferroviario, se non adeguatamente supportato da una dirigenza attratta dai conti e dal bilancio più che dalla qualità del lavoro.

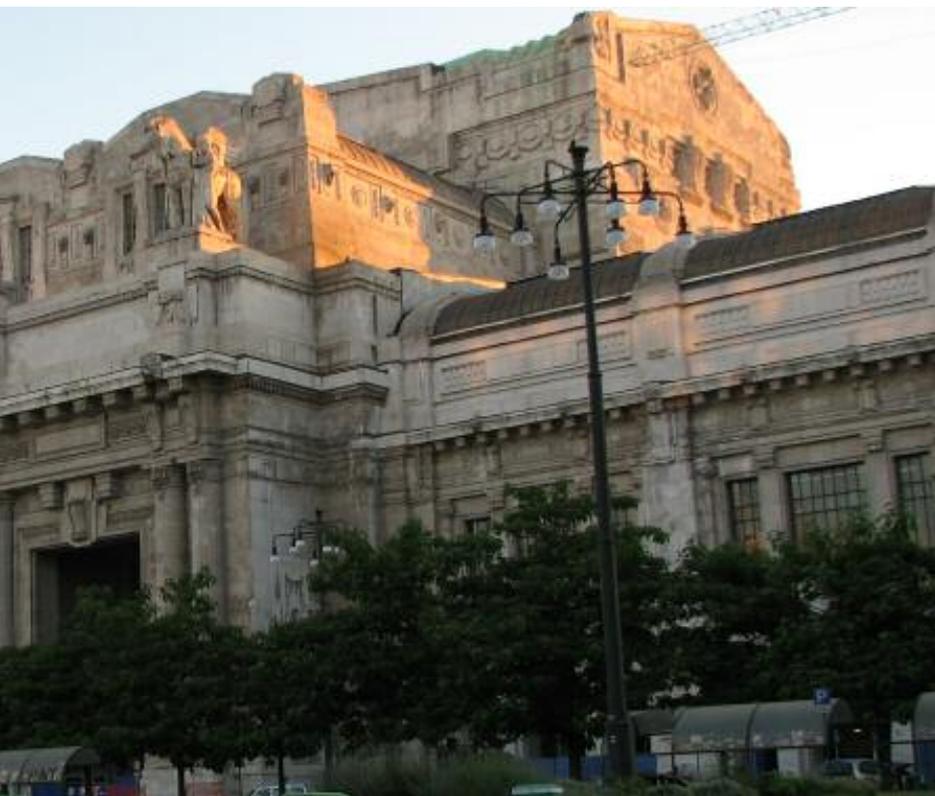
Ma in questa disamina voglio prendere in considerazione un solo fattore particolarmente importante per la nostra categoria: le stazioni. Ormai sono poche le stazioni degne di questo nome. Solo le grandi città, e non tutte, possono vantare una stazione che abbia un contenuto di valore e di incontro. Un fabbricato meta di viaggiatori e di attività. Non possiamo non plaudire alle importanti iniezioni di bellezza di cui si stanno attrezzando alcune grandi stazioni come quella di Milano.

E' un grande spolvero di quello che le stazioni hanno sempre rappresentato e rappresentano: un bacino di attività in cui i fer-



rovieri sono la parte più importante. Dall'altra parte ritroviamo le stazioni meno fortunate, quelle più piccole che hanno fatto la storia del trasporto, e che hanno contribuito a fare delle grandi stazioni un polo di attrazione che oggi viene riscoperto e rilanciato con il loro abbellimento. Queste piccole stazioni, che un tempo erano ricche di attività e di presenze

lavorative si ritrovano oggi totalmente prive di personale e abbandonate anche nella struttura, in molti casi ormai ruderi. A quando la riscoperta della centralità delle stazioni alla stessa stregua della centralità della persona prima della valenza economica dei fatti? Noi vorremmo che a ciò si arrivasse già con il rinnovo contrattuale e faremo di tutto per perseguirlo.



Agente solo

L'Or.S.A. si è impegnata per diversi mesi in un confronto con la società per un patto di rilancio e sviluppo del gruppo FS. Il piano di ristrutturazione aziendale interviene nella modifica dell'equipaggio treno, nel recupero di produttività del settore manutenzione, incrementi di efficienza nella manutenzione rotabili ed una revisione nel settore vendita e assistenza e manutenzione infrastrutture.

IL CONFRONTO

Da febbraio 2008 si susseguono incontri sulla questione Equipaggi. Dopo una prima interruzione in primavera, il confronto è ripreso alla fine di luglio. Il tentativo di attivare una sperimentazione già dal 1 settembre, senza un accordo articolato, è stato rigettato dal fronte sindacale.

La trattativa è proseguita per tutto il mese di luglio facendo scaturire il 6 agosto, la conclusione degli incontri con un disaccordo totale.

Il negoziato è ripreso il 2 settembre. Durante gli incontri sono stati esaminate le criticità connesse al possibile avvio del modello di equipaggio ad agente solo.

La delegazione OrSA ha posto una serie di questioni in materia di soccorso, comunicazione telefonica, sottosistemi di bordo e terra, mansionario, formazione e, non ultimi, riconoscimenti normativi ed economici.

Soccorso

In tal senso, il soccorso, ha interessato gran parte del confronto e ha fatto emergere tutta la inconsistenza dei provvedimenti aziendali. Più volte abbiamo sottolineato l'assonanza delle nostre posizioni con quelle del Coordinamento Tecnico Interregionale delle ASL sul tema del soccorso al personale dei treni, mentre la società ha opposto soluzioni formali che in concreto non garantiscono tempi di soccorso ragionevoli. Allo stesso modo il DVR

che la società si appresta ad integrare affronterà il "rischio" Agente Solo senza prevedere tempi per l'effettivo intervento in caso di malore del macchinista. Infatti, i protocolli stipulati tra RFI e i servizi regionali del 118, non daranno soluzione alle criticità che abbiamo evidenziato.

Comunicazioni

In tema di comunicazioni Terra-Treno/Bordo-Bordo, le risposte fornite su apparati telefonici GSM-R/CAB RADIO e telefonia fissa hanno rappresentato una serie di criticità che secondo la società sono in via di soluzione. L'utilizzo reale invece conferma il permanere di tutte le criticità evidenziate.

I sottosistemi di sicurezza SCMT

(bordo e terra) presentano dei limiti tecnici, poiché, sulle linee a correnti codificate, eventuali guasti alla RS rendono inutilizzabile l'intero sistema, mentre sulle linee codificate con il solo sistema SCMT/SSC resta la criticità della mancanza di informazioni tra una boa e la successiva.

Mansionario e logistica

Il mansionario e la logistica della macchina (incombenze derivanti dai regolamenti, ritiro ed aggiornamento pubblicazioni di servizio, residenza amministrativa, ecc.), non sono state esaminate nel dettaglio, impedendo una verifica dei correttivi che già oggi, con la guida a doppio macchinista, sono necessari.



Ingresso in galleria a 250 Km/h



Normativa e retribuzione

Allo stesso modo, le questioni normative ed economiche non sono state affrontate. In particolare, sul piano economico, la società ha ipotizzato una sorta di gettone a giornata (10-12 euro) a fronte della rinuncia al limite di utilizzazione dell'agente unico nella fascia 4-5 e 0-1. È chiaro che non è possibile chiedere al personale di macchina di aumentare il proprio carico di responsabilità, restando da solo alla guida dei treni, senza modifiche al mansionario e senza adeguati riconoscimenti normativi ed economici.

Il progetto aziendale, insensibile a qualsiasi critica, sembra esclusivamente rivolto all'efficientamento e al risparmio, ignorando le ricadute in termini di sicurezza sul personale di macchina e sul trasporto ferroviario in genere.

A seguito di questa situazione, tenuto anche conto che il confronto su manutenzione, vendita e infrastrutture non produceva le riposte attese, il giorno 29 ottobre l'Or.S.A. ha interrotto le trattative, in ragione di un confronto ormai stagnante e senza una chiara volontà di trovare soluzioni valide ai problemi tutt'ora esistenti. Dal momento della nostra uscita dal tavolo negoziale,

abbiamo preso visione di note informative diramate da alcune OO.SS sull'andamento del confronto, in cui viene dichiarata la disponibilità alla sperimentazione con una sottesa "frecciata" all'OrSA per l'abbandono della trattativa "*mentre si stava affrontando il tema più caldo dell'equipaggio treno*". Tuttavia, nelle suddette informative, le ragioni per le quali il percorso negoziale si è interrotto anche per gli altri sindacati, o meglio, ha subito un drastico rallentamento tanto da dover rivedere i contenuti della discussione in atto, non vengono chiarite.

Il rischio è che dietro queste dichiarazioni, esista la sostanziale condivisione della strategia aziendale.

A tal proposito le dichiarazioni rilasciate alla stampa dal Direttore del personale del gruppo FS, dott. Braccialarghe, sembrano l'estemporanea presa di posizione di chi non si rende conto dell'importanza delle ricadute e dei cambiamenti richiesti ai macchinisti.

La dichiarazione "*abbiamo investito 4,5 miliardi di euro, e per ora non abbiamo avuto alcun ritorno in diminuzione dei costi*" sembra voler attribuire la responsabilità dell'arretratezza tecnolo-

gica della rete e delle locomotive ai macchinisti e non invece a quei dirigenti super pagati particolarmente attenti ad adeguare i loro stipendi e le loro buonuscite dimenticandosi, non solo, quanto si sarebbe risparmiato di quei 4,5 miliardi se l'ing Cimoli o l'ing. Catania anziché puntare sul VACMA (tecnologia degli anni trenta) avessero investito su tecnologie vere? Questa dirigenza con tale affermazione vuole invece scaricare i costi delle loro scelte sbagliate sui macchinisti con l'Agente Solo!!!

I ferrovieri ed i macchinisti, hanno dato abbastanza. In 15 anni siamo passati da oltre 220.000 a circa 83.000 dipendenti. Abbiamo più che dimezzato gli organici con una produzione notevolmente aumentata!

Economie di scala

Le divisionalizzazioni delle società del gruppo hanno generato la moltiplicazione di quadri, funzionari, dirigenti e manager, i quali hanno peraltro ottenuto enormi incrementi di retribuzione.

Hanno "stroncato" le economie di scala su cui, invece, puntano tutte le grandi imprese per essere competitive. Ebbene, si è trattato di un costo utile per l'impresa?

Quanto si sarebbe risparmiato – ad esempio in Trenitalia - mettendo il personale ed i mezzi sotto una unica direzione che avrebbe potuto organizzare il trasporto, rispondendo con forme di “service” alle richieste delle varie Divisioni commerciali?

Invece, si preferisce affrontare la crisi dell'impresa ancora con i tagli al personale e ancora sulla pelle di chi è alla produzione.

L'Or.S.A. non è interessata a progetti di basso profilo.

COSA VOGLIAMO

Non siamo interessati a sperimentazioni. Se il fine è quello di modificare il modulo di condotta serve un progetto articolato che affronti, attraverso un accordo quadro, il problema sotto tutti gli aspetti, stabilendo regole chiare, normative certe ed esigibili, corrispondenti compensazioni salariali e indicando limiti orari, di mezzi e di tipologia di servizio.

Per quanto ci riguarda, questa vicenda non può essere affrontata solo con la calcolatrice in mano, ma va esaminata partendo dalle esigenze della sicurezza e dei lavoratori.

Troppo spesso abbiamo ricordato ai sostenitori della concorrenza che il mercato ferroviario muove investimenti - per esempio sulla sicurezza – che hanno tempi incompatibili con le regole del mercato.

ESPERIENZA ALITALIA

D'altronde gli efficientamenti effettuati attraverso logiche economicistiche hanno sempre avuto il fiato corto e l'Alitalia – divisa in divisioni e straripante di manager, dirigenti, funzionari, ecc. - sta a dimostrare che la politica dei tagli e dei sacrifici del personale, senza un progetto industriale che punti innanzitutto alle economie di scala, è solo un mezzo per allungare inutili agonie.

La proposta dalla società

Sintesi dei contenuti essenziali:

- 1) le OOSS prendono atto degli investimenti su innovazioni tecnologiche e della corrispondenza tra la normativa di sicurezza emanata e quella adottata.
- 2) le OOSS prendono atto delle procedure di gestione dell'emergenza e delle comunicazioni alle regioni dei protocolli di soccorso tra RFI e 118;
- 3) le OOSS prendono atto della predisposizione di mezzi, personale e strutture proprie per il soccorso e in tal senso richiama la vigente normativa in materia ovvero NEIF 13 e disp. RFI n°3227 del 6/12/2006;
- 4) le OOSS prendono atto che il GSM-R nonché la rete in il roaming garantiscono il mezzo per la richiesta di soccorso;
- 5) le parti valutano idonee le condizioni normative, tecnologiche e di sicurezza per la sperimentazione dell'agente solo al trasporto regionale, prevedendo limitazioni sul servizio notturno (0-5), sui tratti con gallerie lunghe, con pendenze inferiori al 15‰ e con materiale non intercomunicante;
- 6) per la durata della sperimentazione, vengono riconosciute economicamente, ma non sono più soggette a contrattazione le flessibilità per l'utilizzo dell'agente unico tra le 4 e le 5, nonché l'estensione fino alle ore 1,00 dei servizi A/R.;
- 7) istituzione di Commissioni territoriali al fine verificare e/o integrare l'elenco dei treni ad agente solo;
- 8) Istituzione di Commissioni Nazionali e territoriali per analizzare la prima fase sperimentale, con la possibilità di avvalersi di consulenze esterne (psicologi?);
- 9) La sperimentazione prosegue fino al mese di maggio 2009, salvo accordo per una conclusione anticipata;
- 10) nelle giornate ad agente solo è riconosciuto al PDM una indennità di €(10-12?) e al PdB di € ... (6-8?) sotto forma di indennità diversa art. 78CCNL AF, non strutturale e solo per la durata della prima fase della sperimentazione. Questa ultima indennità sarebbe cumulabile con quelle derivanti dall'applicazione delle flessibilità.



“La Sicurezza sul lavoro”

Il Capo dello Stato all'ORSA Trasporti

Con orgoglio, abbiamo ricevuto dal Presidente della Repubblica Giorgio Napolitano: “...un vivo apprezzamento per le iniziative di sensibilizzazione sul tema della

sicurezza sul lavoro di cui il sindacato OR.S.A. Trasporti si è reso promotore ...”.

In particolare il Presidente: “... ha vivamente apprezzato l'intenzione che sottende alla

iniziativa di testimoniare la volontà di integrazione, attraverso il lavoro, di tutte le etnie presenti nel nostro Paese”.

L'ORSA Trasporti del Veneto, ha consegnato al Presidente Giorgio Napolitano un'opera su rame “La Sicurezza sul lavoro” per manifestare un convinto sostegno al Suo grande impegno per la Sicurezza nei luoghi di lavoro e nell'affrontare le criticità delle morti bianche che colpiscono lo stato sociale più debole nel Paese, i lavoratori. La gravità drammatica degli infortuni sul lavoro segna una vera e propria ecatombe di incidenti. In Italia, sono molte le Aziende a non essere preparate a fare Impresa e con una scarsa cultura sulla sicurezza. Anche nei rinnovi di CCNL, occorre una maggiore informazione / formazione per evitare le criticità comportamentali; dobbiamo fare massa critica per alzare le barriere a tutto ciò che costituisce un pericolo sul lavoro. Tema questo, che vede l'ORSA fortemente impegnata avendolo posto al punto apicale al suo recente Congresso Nazionale”.





L'UTILIZZO STRATEGICO DEI LICENZIAMENTI

“Ferroviere stai attento a ciò che fai”

Nel 2006, i trascorsi da sindacalista del nuovo Amministratore Delegato, appena insediato, e il ritiro dei licenziamenti di Report ci avevano fatto ben sperare.

Ci sbagliavamo!

Il tema è ritornato di grande attualità.

I primi segnali li avevamo già registrati con sanzioni sproporzionate e “strategiche”.

Basti pensare agli 8 giorni di sospensione comminati ai colleghi di Bologna, per essersi allontanati dall’aula di formazione o alle pesanti sanzioni in Piemonte per aver scioperato. Insomma, provve-

dimenti pesanti chiaramente utilizzati in modo strategico.

I successivi licenziamenti degli 8 ferrovieri di Genova, rei di aver fatto timbrare ad altri il cartellino e soprattutto le modalità del loro rientro al lavoro, hanno definitivamente connotato la strategia disciplinare della gestione Moretti.

Infatti, la transazione raggiunta in sede giudiziaria dagli 8 colleghi genovesi, cioè l’accettazione del licenziamento a fronte di una nuova assunzione, ha permesso, proprio all’Amministratore Delegato, Mauro

Moretti, di sottolineare due risultati, tutti censurabili sul piano delle relazioni industriali. Il primo, è rappresentato dal consolidamento di una interpretazione del codice disciplinare, realizzato con una condivisione sindacale, “estorta” localmente attraverso la sottesa minaccia di non riassumere i lavoratori e, in particolare, quelli precari coinvolti nel provvedimento espulsivo.

Il secondo, è l’inasprimento delle sanzioni disciplinari attraverso un meccanismo che consente, di fatto, il prolungamento della sospensio-



ne del servizio ben oltre i 10 giorni massimi indicati dallo Statuto dei Lavoratori. Infatti, i colleghi di Genova non hanno percepito la retribuzione (66 giorni) per il lungo periodo del licenziamento.

Il culmine è arrivato con l'incredibile licenziamento di De Angelis. L'R.L.S. e macchinista di Roma S.L. che ha denunciato i ripetuti inconvenienti agli ETR.

Non è escluso che questa vicenda sia collegata, in qualche modo, anche alle precedenti iniziative di De Angelis in materia di tutela della sicurezza.

Quello di Dante è un licenziamento censurato e criticato da tutta la società civile, che ha avuto grande spazio nei mass media, proprio per le ragioni su cui si fonda: la denuncia di insicurezza avanzata da un RLS. Denunce su fatti puntualmente riscontrabili, prima e dopo le dichiarazioni dello stesso De Angelis. Il timore è che, come per i genovesi, anche per De Angelis la società pretende di incassare un risultato strategico. Ma a differenza dei fatti

di Genova, per De Angelis manca proprio la violazione del codice disciplinare; non si capisce quale sia la mancanza, non si riesce a condividere nemmeno la legittimità della sanzione.

Questo licenziamento "non sta in piedi".

Tuttavia la partita è ancora aperta e non sappiamo quale sarà lo sbocco. Sappiamo però che non lasceremo che Dante rimanga licenziato e utilizzeremo tutti gli strumenti sindacali e legali.

Infine c'è un problema che rischia di non essere percepito correttamente dall'intero fronte sindacale.

E' rappresentato dal pericolo-

so messaggio che arriva a tutti i lavoratori: **"Ferrovie, stai attento a ciò che fai"**, perché il codice disciplinare si può interpretare, la società ha molta fantasia, i dirigenti che sanzionano ingiustamente godono, di fatto, dell'immunità, e poi esiste sempre il codice etico con il quale si dimostra sempre facilmente la perdita del rapporto di fiducia. Il licenziamento di De Angelis renderebbe questo messaggio "chiaro e forte". Noi siamo impegnati a non lasciarlo passare, ed i sindacati che permetteranno questo si assumeranno una grande responsabilità.





La trattativa equipaggi... Il punto di vista del SPV

Alla fine della prima parte della trattativa sull'equipaggio treni è necessario ripercorrere i momenti salienti della trattativa anche per fare doverosa chiarezza rispetto ai numerosi documenti che molte volte esprimono i desiderata di chi li produce ma non le posizioni reali tenute sul tavolo del confronto nazionale.

Premesso che – ad oggi le posizioni tra le parti appaiono molto distanti, è doveroso ricordare che i quasi due mesi trascorsi sono stati caratterizzati da elementi di fondamentale importanza sia per il Settore Macchina sia per il Settore Bordo, per i motivi che saranno di seguito evidenziati.

Dopo un confronto tecnico sviluppato nel corso dello scorso inverno, agli inizi del mese di Settembre l'approccio al tema è stato caratterizzato, con la posizione della nostra Organizzazione, dalla richiesta di chiarimenti riguardanti il soccorso del Personale in caso di malore e dalla garanzia di una piena copertura delle comunicazioni, a questo scopo da parte della Società TRENITALIA – in vari e

successivi momenti – è stata prodotta una documentazione che si riferisce alle richieste effettuate al 118 e alle strutture Territoriali interessate (Comuni e Regioni).

Al termine di questo percorso (o almeno a quello che poteva apparire il termine stesso), avendo la Società considerato esaurito il suo compito di contrattazione/informazione, sono state presentate le modifiche regolamentari afferenti sia il PDM sia il PDB, nel caso di condotta del treno ad agente "Solo", riguardanti – di conseguenza – sia l'IPCL, il RCT, la PGOS, sia l'ISPAT, con riferimento agli attuali compiti assegnati al Personale Operativo.

A seguito di queste innovazioni (previste), nonostante il parere contrario della parte Sindacale al tavolo, la stessa Società ha presentato il "suo" progetto operativo di attuazione della nuova organizzazione dell'Equipaggio Treno, con la chiara intenzione di concretizzare la predetta sperimentazione in tutte le Divisioni Commerciali di TRENITALIA.

E' necessario ricordare che questo

progetto prevede l'utilizzazione a "costanza normativa", ovvero con l'attuale orario di lavoro degli Operatori; in parole povere, mantenendo l'orario di lavoro previsto con "Agente Unico" al TMR, ma con il contestuale mantenimento degli attuali parametri alla Passeggeri N/I, con riferimento al PDB.

Questa era la logica interpretazione ad affermazioni fatte dai responsabili aziendali.

Per onore del vero ad una esplicita domanda fatta dalla nostra delegazione quello che sembrava logico è diventato possibile. Alla fine di un breve, ma intenso braccio di ferro, il responsabile della divisione passeggeri regionale ha confermato con "qualche mal di pancia" (parole sue) che nel tmr in caso di agente solo al personale di scorta si applica l'orario di lavoro previsto per l'agente unico.

Non avendo il predetto progetto adeguati supporti tecnici, informatici e, soprattutto normativi la parte Sindacale del tavolo ha espresso la quasi totale indisponibilità a concordare questo percorso. A ciò, per dovere di cronaca si aggiunge un

ulteriore elemento destabilizzante, ovvero la presenza dell'Agente solo anche su treni aventi in composizione mezzi di trazione non comunicanti direttamente con i materiali viaggiatori rimorchiati.

A oggi, salvo cambiamenti di posizione dell'ultima ora, la situazione è bloccata, con la sensazione che la Società intende comunque partire con la sperimentazione

E' indubbio che l'avvento dell'agente solo ha un enorme impatto sul settore viaggiante; infatti alle già gravose attività di scorta ed accompagnamento vengono concentrate sul capotreno attività di controllo ed intervento sulla sicurezza dell'esercizio e del convoglio.

Tutto ciò non tralasciando quello che è il dato più importante per la sicurezza dei lavoratori del viaggiante; torneremo ad operare su convogli dove, per colpevole disinteresse aziendale, la maggioranza dei viaggiatori evade o elude il pagamento del biglietto.

Prove freno, manovre, controlleria, sicurezza dell'esercizio ferroviario, attività di sicurezza antincendio, formazione treno, regolarizzazione tecnica del materiale sono attività

che DEVONO trovare un adeguato riconoscimento economico e professionale, a maggior ragione se si ha la certezza che i nostri stipendi hanno avuto un netto tracollo rispetto al potere d'acquisto.

La riduzione dei livelli di sicurezza a bordo treno e la scadente qualità delle pulizie e manutenzione dei materiali, riscontrabile anche nella crescente insoddisfazione dei clienti (fonte corriere della sera), porta ad una amara riflessione sulle scelte compiute nel passato dalla dirigenza aziendale. Purtroppo ancora non riusciamo ad intravedere un cambiamento di rotta nelle scelte compiute recentemente; che sono esclusivamente improntate al recupero economico sul fattore lavoro, anche instaurando una pesante cappa di persecuzione disciplinare nei confronti dei lavoratori. E' nella cultura di un'impresa moderna la necessità di realizzare i cambiamenti in un clima di fattivo coinvolgimento fra i lavoratori. Questo è il notevole peso che secondo la nostra modesta sensazione zavorra la modifica organizzativa dell'agente solo.

E' grave il profondo scollamento

fra i vertici e la base della nostra impresa.

Un discorso a parte, oltre a quanto espresso in precedenza, deve essere fatto per la modifica dell'Offerta Commerciale prevista dal 14 dicembre prossimo, che vedrà notevoli e pesanti modifiche all'attuale struttura dei Turni del PDB, anche conseguenti alle considerazioni future su nuovi assetti delle Divisioni Commerciali.

A oggi siamo a conoscenza solo del progetto orario N/I (con relative assegnazioni delle tracce), riferito alla data del 26 settembre 2008; in questo progetto, oltre all'incremento del prodotto EUROSTAR – in maniera marcata AV – si può notare come la tipologia del cosiddetto "prodotto universale" subisce un parziale ma costante ridimensionamento; di conseguenza alcune stazioni anche di notevole interesse culturale ed economico risentono di una velata dequalificazione.

A proposito dei turni di lavoro del PDB, siamo a conoscenza che l'attuale lavoro degli addetti alla Programmazione procede in parallelo tra gli Operatori del PDB e del





PDM, cercando di trovare l'omogeneità degli allacciamenti tra i Settori, dove e quando questo è possibile. Quest'operazione è propedeutica ad un'altra, che si può riassumere nella creazione sia di Impianti sia di turni "dedicati" al Prodotto ES/AV, al momento individuati solo in tre località della Sede Ferroviaria Nazionale, nello specifico MILANO, ROMA e NAPOLI.

Questo implica una scelta, da parte della Società, che va nella direzione di concentrare – nell'immediato in modo parziale, in futuro in maniera completa – il predetto prodotto ES/AV nelle località precitate.

A questo proposito, nonostante il silenzio della Società, siamo a conoscenza della volontà di creare (o confermare, dove esistenti) nell'immediato i turni AV "chiusi" solo negli Impianti precitati, con la conseguente assegnazione dei treni interessati "solo" a quegli Impianti. Conoscendo il modo di operare – a meno di clamorose smentite – della Programmazione, riteniamo che nella fase "transitoria" ci sarà bisogno di un numero non precisato di "Impianti associati AV", con l'assegnazione di una parte del prodotto AV a questi ultimi.

Siamo infine a conoscenza, sempre a meno di clamorose smentite, che dal giorno 14 dicembre non saranno attuati turni "banalizzati" di Trasporto Universale, con il man-

tenimento – quindi – dell'attuale divisione tra i turni del N/I e del Regionale, prevedendo quest'operazione in momenti successivi.

Ma, nell'ambito della Passeggeri N/I saranno previsti comunque turni differenti, variabili da due a tre, in base alla tipologia di prodotto assegnato; per maggiore chiarezza, negli Impianti dove sarà assegnata la produzione AV avremo tre turni (AV, Intermedio AV e Universale), mentre negli Impianti ai quali non sarà prevista l'assegnazione del Prodotto AV, avremo due turni (Intermedio AV e Universale), intendendo come "Intermedio AV" un turno che potrà prevedere al suo interno categorie di treni di successiva trasformazione in AV (ES di altra categoria, oltre a parte del prodotto IC/ICPLUS).

TUTTO CIO' IN UNA PROSPETTIVA DI PRIVATIZZAZIONE DEL PRODOTTO ALTA VELOCITA'.

Riguardo alla Passeggeri Regionale, oltre alle ricadute conseguenti all'applicazione dell'Agente Solo, che comporteranno – in caso di applicazione – successivi effetti sul "modulo di scorta" e sull'orario di lavoro, nonostante le rassicurazioni aziendali, di applicazione nell'immediato di quanto previsto dal CCNL; una volta svincolato il Capo Treno dalla presenza in Cabina di guida, certamente la Società stessa

cercherà di proseguire e completare il percorso di applicazione del servizio di controlleria saltuaria, con le ricadute conseguenti anche all'interno dei turni di lavoro.

Queste le "notizie" allo stato attuale. In futuro sarà necessario valutare come e in quale misura la nostra Organizzazione Sindacale sarà in grado e potrà salvaguardare la professionalità e la dignità dei Lavoratori interessati in questi Settori fondamentali e strategici del trasporto ferroviario.

Ps: Le modifiche ai processi industriali, soprattutto se di rilevanza storica, devono essere condivise dai lavoratori e da chi li rappresenta. Nel caso l'Impresa intenda procedere in maniera unilaterale deve mettere in conto una fase di conflittualità. I recenti provvedimenti governativi sulla regolamentazione dello sciopero potrebbero consigliare alla nostra dirigenza di forzare la mano per creare una condizione favorevole nell'opinione pubblica. Siamo convinti che la Legge 146/90 e le modifiche del 2000 sono il giusto equilibrio fra il diritto dei cittadini alla mobilità ed il diritto dei lavoratori a scioperare. Non si possono imporre per Legge atti, al limite della costituzionalità, che espropriano le rappresentanze sociali e ne condizionano l'attività di tutela e rappresentanza.. Abbiamo il diritto dovere di rispondere con tutte le nostre forze ad un sistema politico che risponde solo alle esigenze degli Imprenditori disconoscendo un equilibrio sociale che si è affermato con una vera democrazia partecipativa.





***Il tuo capitale
cresce
libero e protetto.***

***SaraContoExtra: la polizza vita flessibile
e sicura ad alta redditività.***

SaraContoExtra è l'assicurazione vita che ti permette di investire i tuoi risparmi senza vincolarli nel tempo. Un investimento affidabile che puoi gestire con grande libertà e sottoscrivere con un versamento iniziale di soli 5.000 euro. Per maggiori informazioni, chiedi subito al tuo Agente Sara!

www.sara.it

800.095.095

Prima della sottoscrizione leggere la nota informativa e le condizioni di polizza.



