



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

IL FERROVIERE

autonomo e di base



ANNO III
Aprile

N° 2
2004



50 anni di servizio e assistenza dai ferrovieri ai lavoratori dei trasporti

Quando una persona, un'organizzazione sociale, politica o economica compie 50 anni di vita e di attività, si riconosce all'avvenimento una importante rilevanza.

E' per questo consolidato motivo che riteniamo dover sottolineare per i lavoratori del settore trasporti di oggi, la grande intuizione che il sindacato ebbe fin dal 1954.

Da una ricerca documentale da noi effettuata, possiamo tornare alla riunione del Consiglio Generale del SAUFI, il sindacato dei ferrovieri della CISL del 5 settembre 1954, che all'ordine del giorno, tra i vari argomenti affronta per la prima volta la esigenza di costituire una "CASSA di assicurazione per il personale delle Ferrovie dello Stato".

Sotto la Presidenza di Fiorini, Segretario Generale del SAUFI, Bruno Carella, componente la segreteria, relaziona al Consiglio Generale affrontando l'argomento che sarà poi dibattuto.

L'obiettivo è quello di dare ai ferrovieri una copertura di tipo assicurativo, che li copra da eventuali eventi negativi, conseguenti allo svolgimento del lavoro nell'ambito delle Ferrovie dello Stato.

Ci piace riassumere alcune domande che venivano avanzate:

La cassa assistenza, che doveva chiamarsi CASAUI, quale ruolo doveva svolgere nella categoria?

Quale prodotto assicurativo poteva coprire e tutelare la specificità della categoria?

La cassa doveva avere la caratteristica di Cooperativa, secondo quanto previsto dalla legislazione dell'epoca e nel rispetto del Codice Civile?

La cassa doveva essere gestita direttamente dal sindacato attraverso un comitato di gestione?

Dal dibattito venivano anche delle risposte.

La CASAUI Cooperativa, doveva rivolgersi a tutti i ferrovieri in attività di servizio e non solo a quelli iscritti al SAUFI - CISL, doveva offrire loro delle coperture economiche a seguito di infortuni sul lavoro e doveva provvedere a riassicurare i lavoratori con l'INA la più grande compagnia assicuratrice pubblica italiana controllata dal Ministero del Tesoro con la quale stipulava un'apposita convenzione.

La proposta teneva conto delle diverse attività di lavoro e dei rischi diversi da queste derivanti, tanto da individuare tre diversi raggruppamenti professionali, con premi e prestazioni diversificati.

Il Consiglio Generale approvava un ordine del giorno con il quale dava mandato al SAUFI CISL di costituire la CASAUI, Cooperativa gestita dal sindacato dei ferrovieri.

Questo nuovo Istituto, sottoscrive una convenzione con INA - ASSITALIA, per il tramite dell'Agenzia Speciale Fortunato Lucarelli di Roma, che arriverà fino ai nostri giorni con professionalità, con caparbietà, spirito di servizio migliorando le polizze assicurative, passando ad unifica-

re i rischi dei Ferrovieri in un unico premio con identiche coperture assicurative e specializzandosi nel servizio di assistenza gratuita ai propri iscritti con ineguagliabili vantaggi.

Và evidenziata la scelta significativa che nel 1972 porta all'interno dell'Istituto prima lo SFI - CGIL e il SIUF - UIL con un patto politico a firma dei tre segretari dei ferrovieri, Iannone (CISL), Degli Esposti (CGIL), Rispoli (UIL) e successivamente la FISAFS oggi OR.SA..

Presidenti	Periodo	
Carella Bruno	06/12/1954	07/04/1965
Cima Rinaldo	07/04/1965	27/04/1972
Fragolino Vincenzo	27/04/1972	14/12/1981
Miniaci Mario	14/12/1981	23/01/1989
Saturno Silvio	23/01/1989	26/09/1991
Calcagnini Umberto	26/09/1991	03/10/2001
Gradassi Cesare	03/10/2001	

Intanto la polizza infortuni estende la copertura assicurativa all'intera giornata, quindi anche alle attività extra lavorative, annulla le franchigie assolute, riconosce l'invalidità permanente dal primo punto accertato, si specializza nella gestione con sussidi informatici e diventa un punto di riferimento per tutti i ferrovieri i quali sempre più numerosi aderiscono alle polizze che non si limitano più solo agli infortuni, ma anche ai ricoveri ospedalieri e case di cura e che coprono anche i familiari e i pensionati.

La gestione unitaria dell'INAF culminerà con la decisione di modificare la ragione sociale ed estendere l'offerta di assistenza assicurativa ai lavoratori del settore trasporti.

L'INAT forte dell'esperienza maturata nelle FS, estende anche al nuovo scenario dei trasporti tutta la sua professionalità e la sua capacità nel proporre prodotti e servizi assicurativi che coprissero le nuove specificità lavorative, garantendo al massimo la vita da eventi imprevisi, di questi nuovi iscritti.

In tale contesto, inizia una fase di paziente lavoro, di contatti e di informazioni tecniche finalizzate alla firma di convenzioni per la trattenuta dei premi assicurativi mensili, sulle buste paga dei dipendenti delle Aziende ferroviarie in concessione e recentemente per quelli di Aziende Tranviarie e degli ausiliari del traffico di Aziende Multiservizi.

Si apre una platea enorme, diversa da quella ferroviaria per noi congeniale dove abbiamo maturato l'intera nostra esperienza. Siamo consapevoli delle difficoltà che incontreremo, ma sappiamo anche che la nostra proposta è sempre più valida e nel tempo raggiungerà i risultati che ci prefiggiamo.

La Presidenza INAT

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
Ardelio Loppi
Ezio Ordigoni
Alessandro Trevisan
Carmelo Pugliese
Valentino Mandalari

Stampa
CENTRO POLIGRAFICO ROMANO
Via Dorando Petri, 20 - 00011 Bagni di Tivoli (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.orsaferrrovie@sindacatoorsa.it
www.sindacatoorsa.it

Servizi Utili per chi ci contatta:

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

Sommario

- 4 Crisi Alitalia
- 5 Riflessioni della 1^a fila di delegati
- 7 Relazione introduttiva
- 18 Mozione finale
- 20 Eurofer
- 21 Perseverare diabolicum
- 20 Diritto di sciopero



Chiuso in tipografia il 10 maggio 2004

IL FERROVIERE AUTONOMO E DI BASE - N° 2 -2004





Alitalia sta vivendo la sua crisi più difficile ed ancora più difficile si prospetta la situazione per i lavoratori della (ex?) compagnia di bandiera.

Dalle notizie di questi giorni, superata la drammatizzazione del fallimento, con l'arrivo dell'Ing. Cimoli (risanatore delle FS ?), Alitalia si avvia a definire un piano di risanamento dell'impresa che viste le premesse e i nuovi interpreti rischia di articolarsi ancora attraverso:

- CIGS e mobilità;

- Massiccia esternalizzazione delle attività che (come si usa dire oggi) non rientrano nel core-business e cioè: servizi a terra, manutenzione aeromobili, call center, Corporate (Holding), settore Cargo e centro elaborazione dati;

- Nuove e maggiori flessibilità per i residui (fortunati?) dipendenti.

- Successivamente al risanamento, la cessione ai privati del controllo azionario dell'impresa e la partnership con il gruppo europeo AIR FRANCE che ha già acquisito il gruppo KLM con una privatizzazione fasulla (il capitale di Air France il 44,7% è posseduto dal tesoro francese e il 10,5% dai dipendenti, totale 55,2%).

Abbiamo voluto sottolineare questo aspetto della cosiddetta privatizzazione di Air France, perché ci sembra una caratteristica ricorrente nei processi di privatizzazione in Europa. In Italia si privatizzano (si vendono) i comparti produttivi strategici (energia, telefonia, acquedotti, trasporti, ecc.) e altri paesi

europei, mentre mantengono ben protetti i loro mercati, ne acquisiscono il controllo.

Ma, tornando, al caso Alitalia, viene spontaneo domandarsi come sia successo che, una compagnia aerea che fino a un decennio fa sembrava solidissima, si trovi oggi in una crisi di questa portata.

A nostro avviso tutto risiede in un processo di liberalizzazione che è stato fatto avanzare in assoluta assenza di regole, in particolare per ciò che riguarda il mondo del lavoro.

L'assenza di un CCNL vincolante per le imprese del settore ha consentito un feroce dumping sociale ed ha spinto l'ex impresa monopolista alla esternalizzazione delle attività ed ad un frazionamento societario in cui si sono perse economie di scala e funzionalità del sistema.

Il frazionamento societario e l'aggressione alle condizioni di lavoro hanno avuto come conseguenza diretta il frazionamento delle rappresentanze sindacali ed un crescendo di conflittualità che ha negativamente inciso sulla crisi del sistema.

A poco sono serviti lo smantellamento progressivo del gruppo Alitalia e dei diritti dei suoi dipendenti, come anche i sacrifici salariali che sembrano sempre insufficienti.

La creazione di compagnie low cost e la manovra di accollare alle nuove generazioni di lavoratori la riduzione dei salari e dei diritti (vi ricordate Alitalia Team?) anziché produrre risultati ha generato nuove situazioni di crisi, la cui stessa matrice ritroviamo nei casi del CCNL autoferrottramvieri e della Fiat di Melfi.

Nemmeno l'azionariato dei dipendenti, ha consentito il governo dell'impresa o una gestione efficace dei problemi; in un sistema senza regole, inserito in una società caratterizzata da un alto tasso di disoccupazione, i sacrifici non bastano mai, c'è sempre lo spazio per qualcuno che lavora un po' di più e ad un costo minore.

Mentre esprimiamo il nostro sostegno al sindacato dell'Or.S.A. ANPAV e alla lotta dei lavoratori di Alitalia e l'auspicio di una positiva soluzione della vertenza e della crisi aziendale, non possiamo non cogliere i forti parallelismi tra i problemi generati dalla liberalizzazione nel trasporto aereo e la liberalizzazione del trasporto ferroviario.

Anche nel trasporto ferroviario la liberalizzazione sta avanzando senza un sistema di regole e le nuove imprese sfruttano il dumping sociale reso possibile dalla mancanza di norme contrattuali univoche alla ricerca di una competitività perversa basata esclusivamente sullo sfruttamento della forza lavoro. Anche nel Gruppo FS è iniziato da tempo un percorso di frazionamento divisionale e societario quanto mai pericoloso.

Sono questi i motivi che ci hanno spinto a respingere l'accordo del 23.11.99, a costituire, a partire dall'Or.S.A. – Ferrovie un Sindacato più grande e più forte, a continuare una battaglia sindacale per la tutela dell'unicità del Gruppo FS, dei diritti dei ferrovieri e per la conquista della "Clausola Sociale".

Riflessioni della 1^a fila di delegati



Armando Romeo con un gruppo di delegati

Il primo Congresso Nazionale dell'Or.S.A.-ferrovie è stato l'epilogo di una vera e propria catena di pregressi; tutta l'organizzazione ha partecipato al grande dibattito sulla situazione delle ferrovie, dei ferrovieri e della linea politico-sindacale adottata dall'Or.S.A. in occasione della recente definizione del 1° CCNL delle attività ferroviarie. E' stato preceduto da circa 180 pregressi, tra categorie e federazione e

cosa assai più importante ha fatto discutere assieme migliaia di delegati.

Avendo partecipato a tutti i congressi nazionali e a molti congressi regionali, avendo seguito anche attraverso i documenti prodotti anche l'esito del dibattito, non posso che esprimere tutta la mia personale soddisfazione, non solo come associato a questo sindacato, ma come iscritto impegnato

nella conduzione dell'organizzazione: il primo della fila, il primo degli eguali insomma.

Aver incontrato centinaia di delegate e di delegati e soprattutto aver incontrato tanti giovani, è stato motivo di nuovo entusiasmo ed esaltazione.

L'esperienza di chi come me, ha trascorso tanti anni nell'organizzazione in diversi ruoli, mi ha insegnato che se in una "tornata congressuale" emer-

gono tra i delegati elementi nuovi - anche soltanto due o tre - questo si può considerare un grande successo.

Questa volta non due o tre, ma tante giovani promesse hanno colmato e rinvigorito il mio entusiasmo per l'attività sindacale. Un pensiero particolare, tra tutti gli altri, va al Congresso del Settore Personale Viaggiante, ove ho avuto modo di compiacermi dell'impegno nel nostro Sindacato, Autonomo e di Base, di tante giovani donne e neo assunti.

Ci siamo: persino la presenza femminile nel nostro sindacato, fino ad oggi tanto ricercata ma forse non adeguatamente perseguita, sembra evolversi nel senso auspicato.

Il sindacato ha un futuro assicurato: da quei delegati usciranno i quadri sindacali del futuro che sapranno assicurare la continuità alla nostra organizzazione.

La linea del sindacato è uscita non solo confermata ma potenziata, arricchita dal vivace contributo dei delegati che si sono impegnati in un appassionante dibattito.

La prima grande prova è quindi superata brillantemente: ora l'Or.S.A.-ferrovie è!

Ha dimostrato di non essere semplicemente una somma di ex organizzazioni ma di essere un soggetto sindacale coeso,

forte, radicato tra i lavoratori e che sicuramente andrà lontano. Per arrivare a questo appuntamento l'organizzazione ha dovuto superare tante traversie, tante prove, numerose interferenze ed avversità da parte politica ed aziendale.

Il percorso del passato prossimo ci appare ora ancor più chiaro: alcuni personaggi politici hanno attivato l'azienda F.S. per favorire l'uscita di alcuni soggetti - rivelatisi poi pochissimi - dall'organizzazione, con il solo scopo di creare condizioni per impedire il nostro successo.

Gli anticorpi dell'Or.S.A. si sono dimostrati all'altezza e la nostra pervicacia e convinzione hanno consegnato alla storia questo subdolo comportamento.

Il Comitato Esecutivo dell'organizzazione per i successivi quattro anni è stato confermato, fatta eccezione per il neo pensionato Giulio Moretti, che non potendo ricoprire cariche politiche, potrà continuare a dare il suo prezioso apporto con la sua preparazione tecnica ed a collaborare in altra posizione.

La "squadra" sarà dunque composta dal sottoscritto, insieme a Bruno Salustri, Marco Mariani, Pasquale Giammarco e Antonio Cacciaglia. L'elezione è avvenuta in una sorta di fragorosa, persino imbarazzante, acclamazione, che i delegati congres-

suali hanno ritenuto di tributare, come a manifestare piena approvazione per la politica sindacale tenuta. Il consenso era percepibile in ogni sguardo dei circa 300 presenti, indice di una unità e coesione d'intenti ed obiettivi. Il solo rendersi conto che il Sindacato c'è ed è un'unica forte e sensibile entità ci ha impresso un'ulteriore vitalità e voglia di fare sempre meglio.

Personalmente voglio aggiungere che quel vero e proprio "tifo da stadio" mi ha fatto sentire i brividi alla schiena, mi ha riempito di orgoglio e di motivazione, e mi sono riproposto: lavorerò perché il futuro del nostro sindacato sia ancora più costruttivo, esaltante, radicato tra i lavoratori; lavorerò per lasciare l'organizzazione ad un quadro migliore del nostro.

Probabilmente i tempi che ci attendono non saranno dei più facili: ma bisognerà lavorare anche per fare in modo che la china sia meno erta possibile.

E così i bei pensieri hanno lasciato il posto ad un velo di rimpianto per quei colleghi che non hanno creduto nel progetto, che pure hanno contribuito ad avviare prima e a costruire poi. Essi non potranno dire: "c'ero anch'io!", potranno solo rammaricarsi di aver ascoltato le sirene e di aver naufragato sugli scogli della mediocrità.

Armando Romeo

RELAZIONE INTRODUTTIVA

27-28-29 Aprile 2004 - Chianciano Terme (SI)

Introduzione

Nell'aprire i lavori del Congresso dell'Or.S.A.- ferrovie mi è gradito rivolgere un cordiale e caloroso saluto a tutti i graditi ospiti presenti, ai congressisti ed ai componenti del Consiglio Generale uscente.

Un saluto particolare alle numerose Autorità, politiche e aziendali, la cui presenza qui è testimonianza di sensibilità ed attenzione alle tematiche del lavoro e dei ferrovieri in particolare, ed ai colleghi dei Sindacati francesi, spagnoli ed inglesi, qui convenuti e partecipi di un percorso che ci accomuna in ambito europeo.

Un saluto ai colleghi, amici, compagni di ventura degli altri sindacati italiani presenti.

Un ringraziamento va ai nostri numerosi delegati, quadri sindacali, RSU ed a tutti i componenti della nostra organizzazione che hanno contribuito con il loro lavoro e il loro impegno al dibattito pregressuale che ha condotto a questa assise.

Un commosso saluto vorrei rivolgere al nostro indimenticabile amico, Antonio Barria, che, dopo aver accompagnato la nostra esperienza sindacale per lungo periodo, recentemente ci ha lasciato: a Lui, che tanto impegno ha riservato al sindacalismo autonomo in ferrovia, va il grato ricordo di tutti noi.

Lo scenario Internazionale

Quando, tre anni or sono, ci trovammo a dover riflettere sulla pressante incidenza degli infausti attentati dell'11 settembre 2001, era già presente il tragico presagio del mutamento e del condizionamento della storia allora futura.

Oggi, a poco più di un mese dal gravissimo attentato di Madrid dell'11 marzo scorso, così vicino, geograficamente ed emozionalmente, alle nostre coscienze, non possiamo esimerci dall'esprimere il nostro profondo senso di disagio e preoccupazione.

Questo deve indurre, a nostro avviso, tutte le componenti del nostro tessuto sociale a lavorare ed a sollecitare una concreta sensibilizzazione verso temi apparentemente lontani, ma in realtà così vicini e direttamente incidenti su un'ulteriore connotazione ed accezione della sicurezza.

Sicurezza del territorio che, mai come in questo frangente storico, trova, purtroppo, un'evidente rispondenza nell'esigenza di sicurezza del trasporto. In particolare di quello collettivo.

Ancora una volta, come in passato riteniamo che, ora più che mai, l'organizzazione internazionale rappresentativa di tutti i Paesi del globo terrestre, l'ONU, debba assu-



Armando Romeo apre i lavori del congresso

mere il ruolo centrale ed effettivo che gli compete, superando le ambizioni di primato o supremazia, le preclusioni, i veti con il dialogo e la democrazia, finalizzando la propria azione all'eliminazione di una delle principali cause di insorgenza dei conflitti, che a nostro avviso risiede nelle profonde disuguaglianze tra i popoli, nello stato di indigenza, nella povertà, terreno fertile per il reclutamento delle manovalanze del terrorismo.

Ribadiamo dunque la necessità di opporre alla globalizzazione dei mercati la mondializzazione dei diritti dell'uomo, che ne riconoscano ed affermino la dignità come individuo - uomo e donna - cittadino, lavoratore, in ogni formazione sociale, confessione e razza.

In questo quadro i rapporti con i sindacati europei assumono rilevante importanza perché costituiscono il consolidamento degli strumenti primari per impegnarci nel più vasto ambito ultranazionale.



Pepe Aranda, segretario SFF CGT Spagna

I colleghi che qui rappresentano autorevoli organizzazioni sindacali presenti in altri stati dell'Unione Europea, hanno un notevole livello di rappresentatività nei loro rispettivi ambiti e questo è il principale indice che testimonia il serio e lungo lavoro svolto.

L'integrazione delle loro esperienze e potenzialità organizzative con le nostre, potrà costituire uno strumento utile ad affrontare i difficili compiti del futuro, anche prossimo, a cominciare dalle sfide che comporterà la liberalizzazione, con la concorrenza tra le imprese ferroviarie internazionali.

Riflessi e situazione nazionale

Nel quadro internazionale accennato, questo 1° Congresso dell'Or.S.A.- ferrovie si svolge, dunque, in un momento particolarmente difficile.

Difficoltà dalle quali non è escluso, evidentemente, il nostro Paese.

È sotto gli occhi di tutti la complessità della condizione italiana, in particolare sul piano economico che attiene al profilo industriale.

Lo scenario è tale che, persino al più distratto degli osservatori, non può sfuggire il segno negativo evidenziato dai parametri di riferimento che indicano l'andamento dell'economia italiana e che trovano oggettivo riscontro, più o meno fedele, nella vita quotidiana.

Infatti, i principali indicatori ci forniscono una lettura della situazione macroeconomica ormai sufficientemente chiara, che necessita, con urgenza, di importanti interventi strutturali.

Il prodotto interno lordo, negli ultimi due anni è cresciuto costantemente al di sotto di mezzo punto percentuale e le stime per il prossimo futuro hanno subito aggiustamenti al ribasso. In Germania il Governo ha ufficialmente ridotto le previsioni di crescita di mezzo punto percentuale ;

il tasso dell'inflazione già nello scorso mese di marzo, segna un 2,3% che, seppur stabile, è molto più alto di quello medio europeo, pari all'1,6%.

Il dato dell'inflazione, inoltre, pur mostrando una tendenza al consolidamento si intreccia con il contemporaneo dato della produzione, in flessione di circa mezzo punto percentuale.

Il tutto è aggravato da un'ulteriore complessità, dovuta alle difficoltà del sistema industriale.

I cosiddetti distretti industriali, in passato artefici e propulsori del successo industriale del nostro Paese, sono in disfacimento o attraversano una fase di riconversione, ma comunque non appaiono più i poli in grado di trainare l'economia nazionale.

In proposito, a dimostrazione di questo, basti analizzare la situazione piemontese, ormai contrassegnata dalla pesante crisi di mercato e produttiva.

Dobbiamo ritenere altresì condivisibili i segnali lanciati dai molti studiosi che vedono in difficoltà anche la piccola impresa, in particolare quella collegata all'indotto.

Il sistema che raccoglie e convoglia il risparmio, da



Christian Mahieux, segretario Sud Rail Francia

quello bancario a quello di Borsa, a seguito delle disastrose vicende Cirio e Parmalat, appare sempre più lontano dalla fiducia dei cittadini-lavoratori-risparmiatori ed è lecito nutrire seri dubbi che la riforma, ancorché predisposta dal Governo, possa costituire, almeno nell'immediato, un sufficiente viatico per restituire la indispensabile credibilità al sistema bancario e creditizio, principali fornitori di risorse economiche agli operatori imprenditori.

La grande impresa continua, da parte sua, a licenziare lavoratori ed a ridurre le proprie dimensioni. E' agevole constatare che nel nostro Paese, da oltre dieci anni, il sistema industriale non offre importanti iniziative: le grandi aziende preesistenti, ove continuano ad operare sul mercato, vanno avanti a suon di pesanti ristrutturazioni; le piccole imprese, quand'anche non direttamente coinvolte dalla menzionata crisi dell'indotto, sono per lo più rimesse alle incertezze ed alla fluttuazione negativa che attraversa l'economia internazionale e nazionale.

Il mezzogiorno del nostro Paese sembra allontanarsi sempre di più: il problema occupazionale in quell'area è sempre più drammatico; basti pensare che in Calabria un giovane su quattro non ha speranza di lavoro ed ai rimanenti, bene che vada, si offrono opportunità di impiego sempre più precarie e a basso livello di protezione.

In fondo, il nostro meridione, con l'avvento dell'Unione Economica Europea, della moneta unica, dei grandi sistemi di trasporto, si è trasformato da mezzogiorno d'Italia in mezzogiorno d'Europa, non essendo state colte appieno, a tutt'oggi – complice il drammatico quadro internazionale – le opportunità di sviluppo delle relazioni con i mercati delle aree mediterranee.

Interventi si sarebbero potuti effettuare, già negli anni scorsi, per dotare le aree meridionali di un sistema di trasporto capace di colmare le diseconomie legate alla distanza dai mercati, per favorire gli investimenti e superare gli ostacoli di natura sociale, culturale, così da rendere quelle zone attrattive per nuove iniziative imprenditoriali, favorite dagli ampi margini di sviluppo e mercato che esse offrivano e dalla saturazione del sistema produttivo del nord del Paese.

Ciò non è accaduto in passato e se non sapremo, per tempo, imporre nuovi ritmi alle scelte economiche del nostro Paese, nutriamo seri dubbi che possa avvenire in futuro. Anche per effetto dell'ormai imminente allargamento dell'Unione all'Europa dell'Est, che, ovviamente proporrà nuove opportunità, più appetibili al sistema delle imprese, nel quale la ricerca del massimo profitto è l'unico obiettivo riconosciuto e perseguito, a discapito degli importanti risvolti sociali e, di riflesso, a loro volta, economici.

E' dunque compito e dovere del sindacato assumere l'iniziativa: non si può lasciare che la situazione proceda in tal modo verso l'altrimenti declino.

Il sindacato deve rendersi capace di svolgere una costruttiva autocritica, perché nel passato non tutto è andato per il giusto verso.

E nella medesima logica dell'analisi critica, va rilevato che esso non ha valutato appieno le conseguenze che si sarebbero determinate: mi riferisco, ad esempio, alle norme che hanno precarizzato il lavoro rendendolo così flessibile ed efficace leva competitiva.

Anche i processi di liberalizzazione, persino quelli a noi più vicini, come quello delle ferrovie, sono stati avviati e realizzati, a partire dal Governo precedente, in maniera ancora più accentuata e velocizzata rispetto ad ogni altro Paese d'Europa, eccezione fatta per l'Inghilterra, ove però esistono già ripensamenti e inversioni di tendenza.

Per dirla in poche parole, la liberalizzazione del sistema ferroviario e degli altri beni e servizi già prodotti in regime di monopolio (energia elettrica, telefonia, ecc..) è stata realizzata con esclusivo riguardo alle esigenze imprenditoriali delle "eventuali" *new entries*, trascurando invece la necessaria attenzione verso un sistema di regole che tutelasse il lavoro e lo mettesse al riparo dalle tentazioni delle imprese di competere solo sul suo costo, anziché - evenienza auspicabile in particolar modo nei servizi di rilevanza pubblica - sulla qualità.

Il conseguimento di quella che sinteticamente abbiamo più volte definito "clausola sociale" è stato e rimane pertanto il fulcro su cui si muove la politica sindacale della nostra organizzazione, a partire dalla sua nascita, in particolare nei settori che hanno subito o sono al centro di processi di liberalizzazione: tra questi quello del comparto trasporto ferroviario.

Ricordiamo che il PGT, documento d'indirizzo politico, predisposto e varato nell'ultima fase della precedente legi-

slatura, per la prima volta, sia pure in termini sommari e per lo più in chiave problematica, aveva affrontato la liberalizzazione del mercato del trasporto ferroviario prospettando in termini di necessità ed indifferibilità la dotazione del sistema ordinamentale di clausole sociali a protezione del lavoro.

Nella specie s'individuavano due aspetti rilevanti: quello della previsione di contratti collettivi di sistema vincolanti per le Imprese di trasporto ferroviario ai fini del rilascio della licenza; quello della protezione dei livelli occupazionali in caso di perdita del servizio.

In particolare, relativamente alla c.d. clausola sociale tale da conferire, sia pure indirettamente, dignità vincolante al CCNL del settore ferroviario, il PGT replicava in gran parte i contenuti dell'accordo dell'8 giugno 2000 tra l'Or.S.A ed il Ministro dei Trasporti dell'epoca, Pier Luigi Bersani.

Interveniva in tal modo a parziale emendamento di quel-

la che noi già all'epoca ritenevamo una grave lacuna istituzionale, che aveva già determinato il rilascio di numerose licenze di trasporto ferroviario senza alcuna considerazione delle ripercussioni di un siffatto processo di liberalizzazione sui lavoratori.

Quella previsione, contenuta in un atto d'indirizzo espresso dal Governo, benché costituisse un risultato positivo sotto il profilo politico, confermando la validità della nostra linea sindacale, appare ancora insufficiente sul versante delle garanzie giuridiche.

Quello che ancora oggi si avverte è la problematica mancanza delle regole che prestabiliscano, a monte, l'applicabilità all'intero settore delle norme contrattuali.

La Costituente del 1946 aveva disegnato in proposito un meccanismo che riteniamo ancor oggi plausibile ed efficace.

Il dettato costituzionale, infatti, risponde all'esigenza di garantire l'uniformità di trattamento economico e normativo tra lavoratori operanti nel medesimo settore e contemporaneamente assolve alla funzione di evitare che si verifichino quelli che, nella stessa Relazione della Commissione per la verifica del Protocollo sul Costo del Lavoro del 23 luglio 1993, vengono definiti fenomeni di dumping sociale.

In tale ottica la scelta del nostro ordinamento è stata quella di regolare la liberalizzazione dei mercati attraverso l'efficacia erga omnes e direttamente vincolante del contratto unico per tutte le Imprese del comparto di riferimento, anche, dunque, per quelle di trasporto ferroviario.



Le delegazioni di FILT-CGIL, FIT-CISL, UILT-UIL e UGL Ferrovie

Moltiplica ovunque i tuoi contatti.

Controllo appuntamenti nell'agenda del PC: 8

Mail e allegati inviati prima del meeting: 10

Mail notizie agenzie di stampa: 72

Mail da clienti ricevute in viaggio: 43



BlackBerry di TIM. La praticità di un telefonino e la versatilità di un palmare.

Gestire le vostre e-mail non è mai stato così facile. Con BlackBerry infatti siete sempre on-line con la vostra posta elettronica ovunque nel mondo. E trovate riunite tutte le funzionalità di un telefonino GPRS Tri-Band a quelle di un palmare. Inoltre, con il nuovo display a colori e la possibilità di ricevere anche gli allegati, BlackBerry diventa la soluzione più innovativa e completa di mobile office. Oggi è disponibile in due versioni: CORPORATE, ideale soprattutto per grandi e medie aziende, grazie all'integrazione con i sistemi Lotus e Exchange e la possibilità di navigare in Internet. WEB CLIENT, perfetta per professionisti, singoli imprenditori e clienti privati con ricaricabile e abbonamento, perché utilizzabile con qualsiasi indirizzo di posta elettronica. Per maggiori informazioni, anche sui costi, entrate nei negozi "il Telefonino" oppure visitate il sito www.tim.it o www.business.tim.it. Scoprirete come è facile gestire il vostro business.

Tutto questo presupporrebbe la previsione per legge dei parametri di rappresentanza delle OO.SS., con criteri oggettivi di valutazione sulla consistenza del dato associativo, coniugati con quello elettorale scaturente dalle RSU e della acquisizione della personalità giuridica da parte delle medesime mediante registrazione.

Con questo troverebbe integrale attuazione il dettato dell'art. 39 della Costituzione, il quale, dopo circa sessanta anni di storia della Repubblica, circa quattro anni or sono, stava per trovare attuazione nel nostro ordinamento.

Infatti, le svariate proposte di legge sulla rappresentanza e sull'efficacia dei contratti collettivi, avevano trovato sintesi in un articolato approvato alla Camera dei Deputati per nove tredicesimi - i primi 9 articoli su tredici erano stati approvati - ma hanno poi subito un definitivo accantonamento. Ciò per l'opposizione politica interposta, determinata dalle pressioni di Confindustria, forse perché direttamente coinvolta ed interessata nell'analisi dell'articolo 10, che conteneva le norme relative alle associazioni datoriali.

E' evidente che oggi, di fronte all'incipiente, in taluni casi già concretizzato, processo di liberalizzazione, appare sempre più necessario ed improcrastinabile uno strumento che preservi da un lato i lavoratori dal c.d. dumping sociale, salvaguardando contemporaneamente gli equilibri macroeconomici, già parzialmente compromessi da fattori esogeni all'economia; dall'altro imponga al processo di liberalizzazione l'iter che conduce alla concorrenza fondata sul miglioramento degli standards di qualità e sicurezza del trasporto ferroviario, arginando la competizione incentrata sulla riduzione del costo del lavoro attraverso la riduzione delle retribuzioni e delle tutele dei lavoratori.

In tale prospettiva può soccorrere un meccanismo che condizioni il rilascio delle licenze di trasporto ferroviario all'applicazione del contratto collettivo del settore.

In verità il legislatore già nel recente passato avrebbe avuto la possibilità ed opportunità di "emanare un apposito provvedimento legislativo inteso a garantire l'efficacia erga omnes (dei CCNL) nei settori produttivi dove essa appaia necessaria al fine di normalizzare le condizioni concorrenziali delle aziende".

Sono queste le testuali parole contenute nell'accordo sul costo del lavoro del 23 luglio 1993.

Tale impegno, lo ricordiamo ancora, fu assunto dal Governo e di quell'accordo fu tenace promotore e sostenitore l'attuale Presidente della Repubblica C.A. Ciampi.

Come sappiamo, ancora oggi quell'impegno è rimasto

lettera morta, mentre, anche questo va ricordato, fu invece immediato il congelamento della scala mobile - ed oggi sappiamo sulla nostra pelle quali insostenibili ripercussioni per i lavoratori siffatta evenienza abbia comportato ad ogni rinnovo di CCNL, in ogni comparto contrattuale.

Eppure all'impegno sottoscritto il 23 luglio 1993 è ribadito, specificatamente per il mondo dei Trasporti dal Ministro dell'epoca Treu, nel c.d. Patto delle Regole del 23 dicembre 1998, il Governo avrebbe potuto dar seguito ed adempiere in occasione dell'emanazione dei regolamenti attuativi delle direttive europee n. 440, 18 e 19, prevedendo in quella circostanza un meccanismo tale da rendere, sia pure indirettamente, efficaci i contratti collettivi nei confronti delle Imprese di trasporto ferroviario.

Questo sarebbe infatti potuto avvenire già al momento dell'emanazione del DPR 277, nel luglio 1998, e del successivo DPR n. 146, nel marzo 1999, occasioni in cui il Governo, invece, glissando sul punto relativo all'applica-

zione del contratto collettivo di settore, quale condizione per il rilascio della licenza e dimenticando gli impegni assunti, si è limitato alla previsione di generici requisiti di "onorabilità".

Per la verità, in precedenza, con il Decreto Legislativo 422, del 19 novembre 1997, il Governo era intervenuto in modo abbastanza chiaro sul tema dell'efficacia dei contratti collettivi, prevedendone, all'art. 19, "l'obbligo di applicazione per le singole tipologie del comparto dei trasporti", quale impegno giuridico delle Imprese sancito nel

contratto di servizio, ma tale statuizione era limitata al solo esercizio del trasporto pubblico regionale e locale.

Ecco che allora il Governo in carica, il quale, lo ricordiamo ancora, ha confermato il 2 ottobre 2001, per quanto concerne il trasporto ferroviario, l'impegno, sopra menzionato, dell'8 giugno 2000, che estende il meccanismo previsto dal citato Decreto Legislativo 422/1997 a tutte le Imprese di trasporto ferroviario operanti sul territorio italiano, deve ora concretizzare quanto concordato, con un ulteriore intervento legislativo (in caso di delega) ovvero regolamentare.

Altrimenti, le regole - o meglio la loro assenza - in tema di efficacia dei CCNL, sono tali da consentire alle imprese di trasporto ferroviario, secondo un indirizzo giurisprudenziale consolidato, l'applicazione di dettati contrattuali diversi da quello che regola e disciplina le Attività ferroviarie, poiché non esiste alcun vincolo per quelle Imprese correlato all'appartenenza ad una categoria merceologica o professionale specifica.



Rappresentanti politici e dirigenti aziendali intervenuti al congresso



Panoramica della sala congressuale

Tutto questo, però, deve indurci a guardare innanzi e non al passato.

In tale quadro appare a nostro avviso assolutamente indispensabile che tutto il sindacato - dico **tutto** e mi piace sottolinearlo - inizi un grande confronto, franco e leale, basato su una analisi che possa individuare le eventuali criticità attuali da emendare, rifuggendo dalle tentazioni di addossare responsabilità, ma cercando con il confronto stesso le soluzioni più efficaci e rispondenti all'obiettivo di affermare e restituire centralità al lavoro, inteso come occupazione stabile e a tempo pieno.

Non può e non deve affermarsi una situazione di normalità del lavoro precario, così come non può e non deve considerarsi tollerabile il ricorso sistematico al lavoro sottopagato.

Se non sapremo fare questo, se il sindacato non saprà apporre efficaci argini a quella che ormai appare sempre di più una tendenza del mondo delle Imprese, anche nella nostra Azienda, la prevalente, se non totale, precarizzazione del lavoro sarà inevitabile.

Precarizzazione del lavoro significa in primo luogo privazione del lavoratore di ogni certezza: della possibilità di programmare il proprio futuro, di poter assumere impegni economici duraturi nel tempo.

Molti di noi sanno cosa significhi, in termini di sacrificio, impegnarsi nell'importante acquisto di una casa di abitazione: la precarietà pone il lavoratore nell'impossibilità materiale di poter assumere un impegno così importante, ponendolo in una situazione di evidente disagio sociale.

Anche sotto il profilo previdenziale le implicazioni della precarietà sono evidenti; tanto più nell'attuale sistema di calcolo contributivo delle pensioni.

Tutti noi avvertiamo la pressante esigenza di uno stato sociale che garantisca una dignitosa esistenza post lavorativa: il lavoratore precario, ovviamente, non potendo versare in modo continuativo la contribuzione correlata al lavoro svolto, si vede penalizzato anche su questo versante.

La situazione che oggi si palesa innanzi al giovane che si affaccia al mondo del lavoro è quella descritta e contenuta nella disciplina legislativa sul mercato del lavoro che si è venuta delineando in questi ultimi anni.

Per giungere poi, in una logica di continuità e consequenzialità, al più recente Decreto Legislativo n. 276 del 10 settembre dello scorso anno.

La generale prospettiva di realizzare un consistente restringimento dell'area di applicazione delle tutele del diritto del lavoro hanno enucleato fattispecie che rispondono a logiche che, a nostro

avviso, nulla hanno a che fare con le aspettative dei lavoratori e con le esigenze dell'economia.

Da "atipici" sono così divenuti "tipici", nel senso giuridico del termine: i contratti di lavoro coordinato e continuativo, i contratti c.d. intermittenti, altrimenti detti "a chiamata", i contratti di lavoro a tempo parziale, i contratti di lavoro temporaneo, di lavoro ripartito (job sharing).

Ha trovato poi analitica attuazione la c.d. somministrazione di lavoro, con la previsione delle imprese somministratrici, iscritte in un'Agenzia per il Lavoro, e di quelle utilizzatrici.

Queste, purtroppo, sono le conseguenze di un colpevole abbassamento della guardia.

Ancora risuona nei nostri ricordi il fragore delle parole di chi nel mondo della politica "illuminata", teorizzava, affermava, legiferava nel senso dell'ineluttabilità della precarizzazione del lavoro.

Si è andati persino oltre quelle che erano state le prime intenzioni col famigerato pacchetto "Treu" prima e con la legge delega n. 30 poi, che hanno, come detto, determinato l'attuale quadro normativo.

Ora, penso che sia venuto il momento per il sindacato dei lavoratori di ritenere ed affermare che le norme sul mercato del lavoro abbisognino di una ridefinizione nel senso sopra auspicato.

Il CCNL delle Attività ferroviarie

Assumendo a premessa la necessità di un consolidamento, rafforzamento, perfezionamento dell'azione sindacale a mezzo della contrattazione collettiva, veniamo al

dolente tema del CCNL delle attività ferroviarie.

“Dolente” perché, come tutti i presenti sanno, l’Or.S.A.-ferrovie ha ritenuto che l’assetto contrattuale, scaturito dalla trattativa e configurato col CCNL delle attività ferroviarie e col contratto aziendale F.S., non costituisse un giusto ed opportuno punto di equilibrio degli interessi delle parti.

Il complessivo assetto contrattuale, comprensivo del Contratto di Confluenza, inizia con l’Accordo del 23.11.99, che considerammo subito sbagliato e che avversammo non solo per problemi di metodo, ma anche perché lo giudicavamo sbilanciato in favore delle parti datoriali.

Quell’accordo, infatti, concedeva, tra le altre cose, un’ulteriore moratoria salariale, a fronte di impegni delle parti datoriali ancora vaghi, poi confermatasi inconsistenti.

Ci riferiamo al campo di applicazione del CCNL, che avrebbe dovuto trovare una più puntuale rispondenza nell’assetto contrattuale e avrebbe dovuto essere accompagnato dalla c.d. clausola sociale.

Per non tacere poi del prevedibile disimpegno del Governo sul piano degli investimenti e su quello dell’adeguamento delle tariffe.

Va pure detto che la moratoria salariale non si è poi pienamente realizzata: ci piace pensare che questo sia avvenuto, anche a causa dell’azione sindacale interposta dai ferrovieri e dall’Or.S.A..

Infatti nel CCNL delle Attività Ferroviarie sono stati previsti, ancorché in misura insufficiente, aumenti tabellari, che, aggiunti alle risorse destinate alla rivalutazione dell’anno corrente e all’introduzione del salario professionale, hanno sicuramente creato nuove condizioni rispetto all’Accordo del 23.11.99.

Per quanto attiene ai diritti ed alle garanzie, abbiamo ritenuto che la formulazione dell’art. 11 del CCNL delle Attività Ferroviarie, prefigurando la possibilità di fuga dal medesimo, costituisse un vero e proprio incentivo alle esternalizzazioni.

Anche sull’art. 40 abbiamo mosso ed espresso le nostre perplessità, perché serbavamo la convinzione che l’Azienda, malgrado le rassicurazioni di Confindustria, avrebbe potuto utilizzarlo come strumento di pressione e di gestione degli esuberanti.

In entrambi i casi, le nostre intuizioni si sono, purtroppo, puntualmente verificate: basti pensare ai tentativi di esternalizzare le attività di manovra dello stabilimento dell’interporto di Bologna, ove l’Azienda con una semplice comunicazione, ha annunciato, applicando i citati art. 11 e 40, il trasferimento delle attività di manovra a Serfer e il trasferimento dei lavoratori che prima svolgevano quel lavoro.

Non possiamo poi non ricordare l’art. 48, che annulla la caratteristica di stabilità del rapporto di lavoro dei ferrovieri, poiché elimina la precedente previsione che ricollegava ad ipotesi tassativamente elencate la risoluzione del rapporto di lavoro. Con le conseguenze che tale annullamento comporta in termini di applicabilità della normativa sui licenziamenti collettivi e mobilità ai ferrovieri.

Né può tacersi dell’istituto del comporto, relativamente al quale ora debbono trovarsi spazi di estensione, ai fini del prolungamento dei termini, individuando una soluzione che ne estenda l’applicazione ai lavoratori affetti da patologie gravi. Questa esigenza conserva la sua attualità anche a seguito delle modifiche o dei chiarimenti intervenuti dopo il 16 aprile 2003, sotto la spinta della pressione esercitata dall’Or.S.A..

Altre, forse tra le maggiori, iniquità: quella relativa all’orario dei quadri, in particolare degli uffici, ai quali vengono di fatto imposte prestazioni lavorative straordinarie gratuite senza alcuna ragionevole limitazione delle stesse, né giornaliera, né settimanale, né annuale; quella concernente l’inquadramento del personale navigante, ove, nel quadro di equiparazione, alcune figure professionali sono state fortemente penalizzate.

Di non minore rilevanza si sono subito rivelate le criticità relative alla normativa sull’orario di lavoro del personale di bordo e di macchina, che, benché abbiano notevolmente appesantito le prestazioni richieste ai lavoratori, non prevedendo specifiche e distinte normative per le singole Divisioni, hanno prodotto una significativa crisi della circolazione, soprattutto riguardo alla Divisione Cargo e a quella del trasporto regionale, dimostrando che quelle nor-



Bruno Salustri, neo Segretario Generale Aggiunto

mative erano viziate ed errate anche sul piano industriale.

Auspichiamo che molte di queste criticità possano trovare immediata soluzione e che in occasione della contrattazione del biennio economico, di prossima scadenza, l’azione di tutte le forze sindacali possa essere diretta ad un recupero del potere d’acquisto dei salari che non potrà certo essere contenuto nei limiti di un’insufficiente inflazione programmata.

Il Gruppo FS

L’approvazione del D.lgs.188/2003 (recepimento delle Direttive europee 12, 13 e 14/2001) ha completato il processo iniziato con la separazione tra rete e trasporto e con



Il tavolo di presidenza

il passaggio dal sistema delle concessioni al sistema delle licenze.

Il decreto, riconfermando l'atteggiamento spregiudicato del nostro Paese nel processo di liberalizzazione del trasporto ferroviario, ha recepito, andando oltre le direttive europee, anche la figura facoltativa del "richiedente autorizzato", che consente a soggetti diversi dalle imprese ferroviarie, anche istituzionali (regioni, province, ecc.), di acquistare tracce treno e separatamente la trazione.

Il dibattito interno alla compagine governativa precedente all'emanazione del D.Lgs. 188/2003, vide da un lato il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Lunardi, perorare l'ipotesi dello scorporo di RFI dalla F.S. Holding e la sua liquidazione entro il 2005, dall'altro la maggioranza del Consiglio dei Ministri emanare un decreto legislativo di tenore apparentemente diverso.

Addirittura la successiva emanazione veniva accompagnata da pareri opposti dei due rami del Parlamento, che spingevano verso un diverso assetto del Gruppo FS.

Da un lato il Senato ipotizzava lo scorporo di RFI e la scomparsa della Holding FS; dall'altro la Camera dei Deputati si esprimeva per l'unicità dell'Impresa FS e per il mantenimento della Holding FS.

In entrambi i casi le deliberazioni venivano assunte concordemente, nelle rispettive Sedi, da maggioranza ed opposizione.

In sintesi, a tutt'oggi, nessun quadro univoco e chiaro è stato descritto dalla classe politica nel nostro Paese in ordine agli assetti della maggiore impresa di trasporto ferroviario.

Intendiamo qui ribadire con chiarezza e fermezza la nostra assoluta contrarietà ad ipotesi di modifica degli assetti societari che vadano ad intaccare l'unitarietà del Gruppo FS.

Una scelta diversa sarebbe profondamente sbagliata perché, spezzandone l'unitarietà, priverebbe il Paese del governo strategico dello sviluppo del trasporto ferroviario e accentuerebbe le difficoltà di fronte al processo di liberalizzazione, elidendo, tra l'altro, le possibilità di compensare, anche e soprattutto sul versante del lavoro, le specifiche, possibili, criticità.

Anche mentre le tendenze andavano in direzione opposta, abbiamo sostenuto - ed oggi ribadiamo - la necessità di rivedere il ruolo della Holding di FS, in una logica di maggiore autonomia e responsabilità gestionale di RFI e Trenitalia, ma questo in un quadro di unitarietà dell'Impresa e di sostenibilità del modello in un contesto regolamentato sul versante del lavoro.

Il Paese non può rinunciare ad una grande impresa ferroviaria integrata, quale strumento per il controllo strategico del sistema che deve continuare a rispondere alle esigenze di socialità e di sicurezza, che caratterizzano il trasporto ferroviario.

Riteniamo, pertanto, prioritaria la conferma dell'unitarietà del Gruppo FS con una Holding riconfigurata con compiti prevalentemente finanziari e con funzioni di indirizzo e controllo su materie di ordine generale, mai direttamente invasive sulla gestione industriale delle società controllate.

In altre occasioni per designare questa nuova Holding abbiamo utilizzato la terminologia di Holding leggera, includendo tra gli altri suoi compiti la definizione di strategie di incentivazione, di sviluppo del trasporto ferroviario, e la concreta attuazione degli impegni assunti in ordine alla tutela del lavoro con un unico CCNL vincolante per tutte le imprese ferroviarie.

Abbiamo considerato prima e riteniamo ancora che le suddette costituiscano le precondizioni, gli elementi quadro necessari per costruire una struttura che possa incidere significativamente e positivamente sul rilancio del trasporto ferroviario, in particolare merci.

Inoltre, per depotenziare i possibili attacchi all'unicità del Gruppo FS, sarà necessario estrapolare da RFI le funzioni sensibili, che possono dare adito alla regolazione del mercato, ovvero l'attività di certificazione delle imprese e la regolazione delle tracce, per collocarle nelle competenze di un organismo indipendente, anche istituendo un'Authority ad hoc.

Occorre poi una maggiore e puntuale definizione dei

servizi al trasporto ferroviario previsti all'art. 20 del citato D.Lgs.: in particolare ribadiamo quanto abbiamo avuto modo di sottolineare già in sede di confronto con il Ministro dei trasporti all'epoca delle c.d. divisionalizzazioni, e cioè che i servizi di manovra e di verifica, per gli ovvi motivi di funzionalità e sicurezza implicati, debbano essere forniti e gestiti direttamente da RFI.

Piano d'Impresa F.S. 2004/2007

E' questo un atto che intenzionalmente l'azienda ha costruito prescindendo dal confronto col sindacato, da noi appreso per il tramite di fonti esterne alla Società FS: prevalentemente dai mezzi di informazione.

Nell'attesa di un auspicabile confronto, possiamo tuttavia già individuare quelle che secondo noi sono le principali criticità:

-Riduzione di circa 10.000 posti di lavoro (da 102.100 a 92.400)

Ci risiamo, non si capisce che cosa significa e soprattutto perché e dove la Società ancora intenderà tagliare il personale.

In assenza di una chiara strategia del sistema del trasporto ferroviario consideriamo assolutamente inaccettabile questa intenzione palesata.

Si apra un confronto serio, vogliamo capire quali scelte imprenditoriali siano alla base di questa ulteriore, ennesima azione di ristrutturazione.

-La cessione del 5% annuo del trasporto regionale alla concorrenza

Non riusciamo a comprenderne la valenza strategica, né l'opportunità di prevedere la cessione di una quota di mercato tanto considerevole alla concorrenza, alcune domande sorgono spontanee:

quali servizi saranno sacrificati? Perché? A vantaggio di chi? E soprattutto quali lavoratori, almeno nelle intenzioni aziendali, saranno coinvolti?

-Un arretramento medio annuo pari al 10% del traffico merci diffuso

L'effetto dell'arretramento del 10% del traffico diffuso, che nei primi anni del Piano raggiunge la quota del 30% circa, avrà delle ripercussioni pesantissime sull'economia del Paese, poiché questa tipologia di traffico viene pressoché esclusivamente utilizzata dalle piccole e medie imprese che ancora rappresentano – sia pure con mille difficoltà – l'asse portante del sistema produttivo ed economico. Costringere queste Aziende a rivolgersi al vettore gomma produrrà un inevitabile aumento dei prezzi e un aggravamento della situazione ambientale.

Per non tacere poi, il fatto che molti operatori potrebbero trovare convenienza a dislocare la loro attività industriale nei Paesi frontalieri, in ciò favoriti anche dalle condizioni di miglior favore del costo del trasporto merci diffuso,

che, in alcuni di quei paesi, è incentivato e sostenuto.

-Creazione della Società Cargo

Questa operazione non ci convince e non certo per la nostra antica e ormai proverbiale diffidenza nell'approcciare ai processi di societizzazione, che anche in questo caso vogliamo confermare, ma perché, così come è stata presentata dalla stampa più accreditata, sembra essere finalizzata alla sola "pulizia" del conto economico di Trenitalia, per affrancarla dall'appesantimento della Divisione Cargo, che nel 2003 ha accusato una perdita superiore a 250 milioni di euro. I maliziosi - e tra questi noi - pensano che la ragione vera sia quella di creare le condizioni favorevoli per Trenitalia, con le superstiti Divisioni Passeggeri e Trasporto Regionale, di privatizzarsi, e perché no, consentire ai segmenti più pregiati di accedere in borsa nel medio periodo.

Queste motivazioni per il sindacato, per i lavoratori, per il Paese, credo non siano sufficienti ed anzi debbano decisamente rigettarsi: non è possibile accettare questa scelta che, penalizzando il trasporto ferroviario merci in ambito nazionale ed internazionale, non tiene in alcuna considerazione le implicazioni negative in termini occupazionali e di prospettiva. Ricordiamo che sono circa 14.200 i lavoratori impiegati nella Divisione Cargo.

Piuttosto, non si comprende perché il personale di manovra non abbia trovato adeguata collocazione in RFI ancora a distanza di circa un anno dall'emanazione del Dlgs. 188/2003. Anche questa negligente "omissione" va considerata tra le cause di difficoltà economica della Divisione Cargo e ci sembra, anche in questa sede, ormai inopportuno sottolineare che "l'avevamo detto".

Il Trasporto Pubblico Locale ferroviario

Anche nel Trasporto Regionale il processo di liberalizzazione procede in modo confuso e sregolato; i tempi e le modalità sono profondamente diversi da regione a regione.

Le enormi differenze tra le legislazioni regionali in materia di TPL e la lacunosità delle norme nazionali non depongono a favore di prospettive serene per il futuro di questo settore.

Alcune regioni prospettano addirittura una sorta di sequestro del materiale rotabile di Trenitalia e le diverse valutazioni tra garante per la concorrenza, TAR e Consiglio di Stato non hanno risolto definitivamente la questione.

In proposito vogliamo dire che saremmo assolutamente contrari ad aziende ferroviarie "leggere", senza la proprietà del materiale rotabile, e quindi ridotte a semplici fornitrici di manodopera.

Veneto, Liguria e Lombardia hanno già avviato le procedure per le gare e già ci troviamo di fronte a tutte le possibili tipologie di gara: lotto unico per la Liguria, due lotti di bacino per il Veneto, tre lotti distinti per linee in Lombardia. Mentre pare che il nuovo assessorato dei trasporti della regione Lazio voglia rimettere in discussione la scelta del lotto unico già sancita in un accordo con le parti sociali.

Come Or.S.A. riteniamo che la scelta del lotto unico regionale sia l'unica percorribile per una efficace e funzionale gestione coordinata del trasporto ferroviario regionale.

In ogni caso già le prime gare ci hanno dimostrato che il pericolo di un prepotente ingresso di imprese non italiane in questo settore è serio ed incombente e che, tra l'altro, slealmente proviene proprio dalle imprese di quei Paesi che mantengono forti protezioni sui loro mercati interni.

Per quanto riguarda invece la regolazione del mercato del lavoro, anche tralasciando l'ipotesi di applicazione di CCNL non specifici, ci troviamo di fronte ad un contratto, quello degli autoferrotranvieri, che non ha mai sufficientemente regolato la specificità ferroviaria, che si è evoluto quasi esclusivamente a livello aziendale, mentre il livello nazionale, ad esempio in materia di orario di lavoro, è ancora fermo ai regi decreti di quasi un secolo fa, un contratto che ha operato pesanti riduzioni sui salari dei neo assunti. Questa è stata una delle più forti motivazioni alla base della protesta posta in essere alcuni mesi fa dagli autoferrotranvieri.

Nonostante ciò, le legislazioni regionali in materia di subentro di impresa e di trasferimento del personale sono quanto mai variegate e lacunose, potrete rendervene direttamente conto leggendo l'estratto in materia dalle diverse leggi regionali che vi abbiamo allegato nella documentazione.

Per questo, e non solo per questo segmento, l'Or.S.A. sollecita il Governo ad un tempestivo intervento in materia: per evitare che il settore cada in una situazione di ingovernabilità per tutte le parti sociali.

E' infatti da reputare ormai indilazionabile un intervento legislativo che istituisca clausole sociali in favore dei lavoratori delle imprese che abbiano perso le gare d'appalto, sia in ordine alla riassunzione nelle imprese vincitrici, sia in relazione al mantenimento dei livelli retributivi in godimento.

Trasporto ferroviario Cargo: la Divisione Cargo

La crisi del settore cargo ferroviario viene da lontano.

La divisionalizzazione ne ha soltanto esasperato i problemi, facendo venire meno le economie di scala, anche nell'utilizzo del personale, sovraccaricando di costi fissi le divisioni, in particolare cargo, che con le fluttuazioni dei volumi di produzione (anche giornalieri) incontra le maggiori difficoltà a razionalizzare questi elementi.

Ci riferiamo anche al tema della manovra e della verifica.

La nostra posizione in materia è a tutti da tempo nota.

E a proposito del passaggio del settore manovra ad RFI, divenuto obbligatorio dopo l'emanazione del D.L. 188/2003 continuiamo a sentire molte cifre (5.000-3.000-1.500) nessuna delle quali però legata ad una seria motivazione dell'organizzazione lavoro e dell'impresa: una soluzione pasticciata e meramente bilancistica non aiuterebbe né il lavoro né l'impresa.

In questo scenario il CCNL, come detto, non ha previsto risposte mirate e specifiche alle criticità organizzative, concentrandosi solo su una "spremitura" generalizzata del personale, in termini di maggiorazione dell'orario di lavoro ed ha precipitato Trenitalia, in particolare la Divisione Cargo, in una situazione di estrema difficoltà.

La sola risposta del management FS a siffatta situazione di difficoltà sembra essere costituita dall'ipotesi di societizzazione della Divisione Cargo. Una risposta sbagliata: l'assenza di vere risposte strategiche, al contrario, ne accrescerebbe la crisi, gravando di ulteriore incertezza e sfiducia i lavoratori.

Le difficoltà del trasporto ferroviario merci (che sono europee e per molti versi collegate ai bassi livelli di crescita economica) sono invece un problema da affrontare con estrema determinazione, coinvolgendo anche il Governo, che non può continuare a parlare dell'assoluta necessità di riequilibrio modale senza poi concretizzare le enunciazioni in una positiva politica del trasporto ferroviario.



Dr. Francesco Forlenza, Direttore Generale Gruppo FS

L'opinione secondo cui il trasporto ferroviario avrebbe ripreso competitività con la sua completa liberalizzazione, lasciando mano libera al mercato, è stata abbandonata persino dalle ferrovie inglesi che, pur privatizzate, hanno già da tempo riavviato una politica basata su investimenti pubblici all'infrastruttura e incentivi economici al trasporto ferroviario.

È invece ormai largamente diffusa l'opinione che il riequilibrio modale debba entrare concretamente fra gli obiettivi politici della Comunità Europea e quindi dei paesi membri.

Questi devono adottare politiche attive a sostegno del trasporto ferroviario volte a compensare lo sbilanciamento esistente a favore del trasporto su gomma. I pedaggi autostradali e le tasse non coprono (come dimostrato da autorevoli studi) che il 62% dei costi esterni generati dal trasporto stradale. Quindi è ineludibile un'assunzione di responsabilità del Governo che deve intervenire utilizzando lo strumento dei prezzi delle tracce e degli incentivi



Dr. Giuseppe Pinna, Direttore ItaliaMondo

fiscali alle imprese che utilizzano il vettore ferroviario.

Soddisfatta questa preconditione (unitamente a quella del mantenimento dell'unicità del gruppo F.S. e alla emanazione della c.d. clausola sociale), il sindacato è pronto a fare la sua parte.

E' infatti chiaro che migliorare le condizioni della Cargo è e sarà un problema di tutti noi. Né possono giovare a tal fine le fantasiose cifre, in particolare sui risultati della concorrenza che, per molti casi, si trova invece in una condizione di difficoltà anche superiore a quella di Trenitalia. Si vorrebbe in tal modo far intendere che sarebbe sufficiente incrementare le ore di lavoro della manovra e la condotta per risanare la Cargo.

Vogliamo però aggiungere che se l'aumento delle ore di condotta sarà il risultato di una maggiore produzione, di una diversa organizzazione/gestione del lavoro, di una razionalizzazione nella dislocazione della produzione, l'Or.S.A. sarà pronta ad assumersi le responsabilità che gli competeranno. Se diversamente qualcuno pensa ad una ulteriore sprematura sui regimi di orario ed in particolare di quello notturno, sappia che non potrà fare accordi con noi.

Conclusioni

Oggi ci troviamo a celebrare questo Congresso dopo aver superato tutta la prima fase, rispondendo con le più opportune soluzioni ai problemi organizzativi e soprattutto, avendo costruito e stimolato le basi di una comune motivazione e realizzato una forte integrazione tra tutte le organizzazioni sindacali che hanno dato vita all'Or.S.A. - Ferrovie.

L'unificazione di COMU, FISAFS, SAPEC e SAPENT, ha rappresentato per noi una grande scommessa e con questo Congresso ci apprestiamo ad effettuare un ulteriore salto in avanti con i ferrovieri delle concesse e del Trasporto Pubblico Locale. Ora il percorso è completo.

Abbiamo dato la prima vera risposta organizzativa, attraverso la creazione di un soggetto sindacale unico, che ci è legittima, con la coerenza che ci è propria, a richiedere

il Contratto delle Attività Ferroviarie, unico ed obbligatorio per tutta la modalità. A chi non ha creduto in questo progetto diciamo che le porte sono aperte, ma verso un cammino che conduce ad un'organizzazione unica, ad un soggetto sindacale che sappia e possa essere strumento per rappresentare i lavoratori con pervicace impegno e grande motivazione.

Alla nuova, eventuale, compagine aziendale o, se dovesse essere confermata, all'attuale, chiediamo di aprire un immediato confronto sul piano d'impresa 2004/2007, che secondo l'Or.S.A. dovrà essere riscritto in una logica di sviluppo. Rivendichiamo ancora che il CCNL delle Attività Ferroviarie si applichi in tutte le Aziende del Gruppo FS.

Alle istituzioni chiediamo:

- Certezze negli investimenti;
- Ridefinizione di regole che sovrintendano alla liberalizzazione ed impediscano la colonizzazione del mercato ferroviario italiano;
- Clausola sociale che renda vincolante l'applicazione del CCNL al sistema ferroviario liberalizzato;
- Clausola sociale che in caso di perdita delle gare, salvaguardino i dipendenti delle aziende soccombenti sul piano della continuità del lavoro e dei livelli retributivi;
- Garanzie sull'unitarietà del Gruppo FS e mantenimento della c.d. Azienda FS integrata;
- Certezza sull'assetto dei vertici del gruppo FS, superando l'attuale condizione di precarietà.

Ai sindacati qui presenti, offriamo un terreno di discussione, per giungere, tutti assieme, alla condivisione di una piattaforma che conferisca rinnovato vigore all'azione sindacale e alla sua proposta.

I lavoratori attendono e i problemi ormai sono di una gravità tale da richiedere tutti, a partire dall'Or.S.A., il necessario senso di responsabilità per colmare le differenze e dare alla categoria una prospettiva di lotta, di successo, di certezze.

Il Segretario Generale
(Armando Romeo)



Sen. Paolo Brutti, DS

MOZIONE FINALE

1° Congresso Nazionale Or.S.A. Ferrovie

Il primo congresso nazionale dell'OrSA Ferrovie, celebratosi in Chianciano Terme nei giorni 27-28-29 aprile '04, esprime una forte condanna alla guerra e al terrorismo, auspica che l'ONU sia posto nelle condizioni di assumere il ruolo centrale ed indispensabile ad una effettiva pacificazione internazionale, di cui le popolazioni di tutto il mondo avvertono l'impellente bisogno.

Esprime piena solidarietà ai lavoratori in lotta delle Officine del Gruppo FIAT di Melfi e dell'Alitalia, le cui tematiche rivendicative assurgono a simbolo del travaglio che attraversa il mondo del lavoro.

Nel condividere la relazione della Segreteria Generale, positivamente vagliata e valutata dalle centinaia di delegati presenti, questa assise sollecita la Segreteria Generale ad attivarsi e porre in essere tutte le iniziative più efficaci e necessarie, anche di lotta, per la conclusione positiva della vertenza contrattuale. In ogni caso, auspica un'azione incisiva della Segreteria Generale finalizzata al ripristino di Relazioni Industriali con la controparte facendo valere lo specifico Protocollo con FS e il Patto delle Regole sottoscritto il 23-12-1998.

Il Congresso esprime soddisfazione per la condivisione e per il sostegno, in particolare sulla indispensabilità della c.d. clausola sociale e sulla necessità di ricollocare al centro del sistema il lavoro a tempo pieno e indeterminato, espresso dalla autorità politiche, parlamentari e dei rappresentanti delle OO.SS. intervenute, con i quali invita la Segreteria Generale ad intraprendere i contatti e le iniziative politico-sindacali per verificare la concreta convergenza e, dunque, concretizzare i più importanti obiettivi comuni.

L'assemblea congressuale ha rilevato l'inadeguatezza degli accordi del luglio 1993, che hanno determinato una progressiva riduzione del potere di acquisto dei salari, non più sostenibili dai lavoratori. A tal fine, indica alla Segreteria



Generale di attivarsi per una piattaforma di rinnovo del biennio economico contrattuale 2005/06 in tempo utile per la verifica e condivisione tra i ferrovieri dei contenuti, che non potranno prescindere dal riconoscimento di un consistente recupero salariale.

Il Congresso evidenzia l'urgenza e la necessità di pervenire al rinnovo delle RSU e RLS, con un capillare sforzo organizzativo, perché si possa al più presto ripristinare un corretto rapporto di democrazia rappresentativa nei luoghi di lavoro.

L'assemblea stigmatizza l'utilizzo dell'istituto del licenziamento e il distorto ricorso alle sanzioni disciplinari posti in essere dalla dirigenza FS sistematicamente come strumento repressivo, indica alla Segreteria Generale di attivarsi con tutte le iniziative più opportune ed efficaci per contrastare tale condotta aziendale e per recuperare le situazioni in atto.

In relazione al progettato ridimensionamento, di rilevante entità, del DLF da parte della dirigenza FS, il Congresso esprime la più assoluta contrarietà, poiché lo ritiene patrimonio materiale e culturale dei ferrovieri, frutto di impegni e sacrifici decennali.

L'assemblea congressuale ritiene non più procrastinabile una revisione della disciplina sul diritto di sciopero, ormai assurda alla consistenza di vera e propria camicia di forza insostenibile per il mondo del lavoro, tanto più nel momento in cui viene sottoposto, da una sregolata liberalizzazione, a pesanti attacchi sui diritti e sulle retribuzioni. A tal fine si suggerisce la proposta di collegare il diritto alla mobilità a garanzie di recupero salariale automatico e indicizzato per quei settori che sono soggetti alla legge 146/90.

Al fine di arginare gli effetti distorsivi di un sistema pensionistico fondato sul calcolo contributivo, iniquo e fortemente penalizzante soprattutto per i lavoratori più giovani, in particolare in una fase di bassa crescita economica, quale quella che stiamo attraversando, il Congresso ritiene necessario avviare le più opportune iniziative sindacali, di studio e di proposta, anche di concerto con i colleghi dell'OrSA Pensionati. In quella sede dovrà essere affrontato il problema delle lavorazioni usuranti e legate alla sicurezza dell'esercizio.

L'assemblea ha ribadito la fondamentale importanza della sicurezza e della tutela della salute dei lavoratori nei luoghi di lavoro. In questo senso sollecita il rilancio dell'iniziativa sindacale, e se del caso legale, perché i lavoratori coinvolti in lavorazioni a contatto con l'amianto possano conseguire i benefici previdenziali e le altre implicazioni.

Il Congresso esprime approvazione piena per l'arricchimento organizzativo apportato dall'inquadramento strutturale nell'OrSA Ferrovie dei colleghi delle altre Imprese ferroviarie e delle Ferrovie in concessione.

L'assemblea sollecita la Segreteria Generale a proseguire e a intensificare le relazioni internazionali con i sindacati RMT, SUD Rail, CGT nel coordinamento europeo, per potenziare in tal modo le capacità di intervento a livello comunitario, attraverso l'azione sindacale e l'interlocuzione diretta con le Istituzioni europee.

La complessità dello scenario rende indifferibile ed indispensabile uno straordinario sforzo organizzativo e di risorse da impegnare nella formazione di quadri sindacali, con particolare attenzione alla componente femminile, per fronteggiare con competenza e preparazione le profonde innovazioni del mondo e dell'ambiente ferroviario, del mercato del lavoro, del sistema previdenziale.

L'importanza degli impegni, la complessità delle sfide che l'attività sindacale sarà chiamata ad affrontare nel prossimo futuro, richiederanno una determinazione e pervicacia sempre maggiori. La coerenza, l'unità, la correttezza, la chiarezza d'idee ed obiettivi, valori che l'OrSA Ferrovie è riuscita ad esprimere sin da questa prima fase di vita, sono le garanzie per un migliore futuro dell'organizzazione e dei lavoratori.

29 aprile 2004

La Commissione

RETROATTIVITA' DELLA CONTRIBUZIONE

Le società del Gruppo FS spa potrebbero non aver versato il "contributo retroattivo" a molti lavoratori che, aderendo ad Eurofer entro febbraio 2002, si erano avvalsi della retroattività della contribuzione dal marzo 1999. Appare poco probabile che le suddette società, d'iniziativa, vadano a controllare tutte le domande di adesione ad Eurofer per verificare a quali e a quanti lavoratori non è stato versato il "contributo retroattivo". Per questo motivo è necessario informare il maggior numero dei lavoratori interessati attraverso le nostre strutture nazionali, regionali e periferiche. I DELEGATI D'IMPIANTO DOVRANNO VERIFICARE:

1) Che i lavoratori che si sono avvalsi della clausola della retroattività della contribuzione dal marzo 1999, possano dimostrare ciò con una copia della domanda di adesione ad Eurofer. Ricordiamo che si ha diritto alla retroattività della contribuzione se la relativa casella è stata barrata nella domanda di adesione.

2) Che ogni lavoratore, aderente ad Eurofer, essendosi avvalso della clausola della retroattività, sul listino di ogni mese dal 2004 abbia una ritenuta pari a circa il 2% dell'imponibile Eurofer (ciò si trova alla "voce Eurofer" sulle finche sotto il quadro delle competenze). Inoltre, sul quadro competenze deve essere riportato, con cod. voce 91ED, "rata Ctr Eurofer dip. AP" (AP = anni precedenti).

La ritenuta di circa il 2% si riferisce alla somma tra il "contributo aderente" del mese in corso e il "contributo retroattivo" che da gennaio 2004 (36 rate mensili) si dovrà versare come già deciso dal C. d. A. di EUROFER.

0931 SIND. ORSA					9,87
0P30 Mutuo Spec. Tutela Global					17,00
8165 CTR Fdo Bilaterale (dip)	X				1,39
/4C1 Rata addiz. regionale AP					41,59
/4N1 Rata addiz. comunale AP					14,85
91ED Rata Ctr Eurofer dip. AP		X			17,97
	Fondo Spec. FS/INPS	Centr. Agg. INPS	INPS	EUROFER	EUROFER Contr. Agg
Imponibile	2.777,00			1.794,72	
Importo	246,88			35,92	282,81

3) Che nell'informativa Eurofer ("comunicazione periodica agli iscritti per l'esercizio 2002"), che ogni aderente ha ricevuto a domicilio, per i lavoratori che si sono avvalsi della clausola della retroattività, nella pagina relativa a "Dettaglio Contributi", vi sia un "contributo aderente" di 0.00 Euro e, sulla stessa finca, un "contributo azienda" abbastanza cospicuo (più o meno di 200 Euro).

p.s. Se il contributo non è del 2% bensì dell'1% dell'imponibile Eurofer. Se nell'informativa Eurofer non risulta il contributo azienda di circa 215 Euro, vuol dire che la Società appartenente al Gruppo FS spa non ha inserito i suddetti lavoratori tra quelli che avevano chiesto la retroattività della contribuzione dal marzo 1999.

17/10/2002	31/10/2002	10,128	17,47	17,47	0,00	34,94	0,00	3,450
16/11/2002	30/11/2002	10,154	17,47	17,47	0,00	34,94	0,00	3,442
24/12/2002	31/12/2002	10,212	17,47	17,47	0,00	34,94	0,00	3,422
24/3/2003	31/3/2003	10,286	0,00	215,68	0,00	215,68	0,00	20,968
24/3/2003	31/3/2003	10,286	16,80	16,80	53,38	86,98	0,00	8,456
24/3/2003	31/3/2003	10,286	17,37	17,37	556,19	590,93	0,00	57,451

Maggio 2004

Graziano Gennaro e Grillo Giuseppe

Componenti "OR.S.A. Ferrovie"

Assemblea Delegati Fondo Pensione Eurofer

Perseverare diabolicum...

Oltre cinque mesi dopo la trasmissione televisiva Report del Novembre 2003 sullo stato della sicurezza ed efficienza delle ferrovie in Italia, Trenitalia non ha saputo far di meglio che trascinarsi avanti in un'insensata ed ignobile condotta punitiva nei confronti dei quattro lavoratori licenziati in esito al loro "contributo" prestato a quell'indagine, mostrando con cruda e disarmante trasparenza l'incapacità "gestionale" da cui è afflitta.

Incapacità, per l'appunto, di gestire un leale e corretto rapporto con i lavoratori, sempre meno disposti a collaborare a fronte di tracotanza, soprusi abusi, spesso perpetrati in spregio o peggio ai danni dell'incolumità e sicurezza sul lavoro e del servizio.

Non è del resto chi non abbia constatato de visu, non senza sconcerto e contrarietà, la manifesta inettitudine aziendale nell'esercizio del potere disciplinare, mediante l'utilizzo arbitrario ed abusivo del licenziamento.

Chiunque – riferendosi alla collettività interessata al servizio ferroviario - abbia avuto modo di affrontare il tema di quei licenziamenti è rimasto, nella migliore delle ipotesi, sgomento, quasi incredulo che si potesse arrivare a tanto.

Atteggiamenti di quel genere del resto, sarebbero forse concepibili in contesti sociali arretrati sotto il profilo politico, giuridico, caratterizzati dall'impunità degli abusi, dell'inefficienza, dei soprusi della violenza –diretta e/o indiretta – e noncuranti della dignità e della vita umana.

Non certo nella nostra!

Chi – soprattutto in forza dell'utilizzo di risorse della collettività -esercita il potere di licenziare un lavoratore per un fatto che sia facilmente verificabile come non punibile, con la cinica coscienza di perseguire il fine ulteriore di scoraggiare altri lavoratori dal compiere atti simili, deve essere annoverato nel contesto dell'allarme sociale tipico del reato e ricevere adeguato, consequenziale trattamento.

In quei casi non ci sembra possa consi-

derarsi sufficiente neanche la tutela apprestata dall'ordinamento con l'art. 18 della l. 300/70.

Nel nostro sistema è necessario un deterrente di maggior incisività: la previsione del reato di licenziamento illecito commesso dal datore di lavoro con dolo, ossia con l'intenzionalità di lasciare il lavoratore fuori dal ciclo produttivo per indurre il medesimo o altri a compiere o omettere alcunché.

Del resto che un allarme sociale si verifichi in caso di perdita di un posto di lavoro – ancor di più in periodi di recessione economica, come quella che attraversiamo, o in zone geografiche ad alto tasso di disoccupazione – lo dimostra il fatto che il lavoro è alla base della nostra concezione di civiltà. L'art. 1 della Carta Costituzionale impronta la nostra Repubblica al "lavoro".

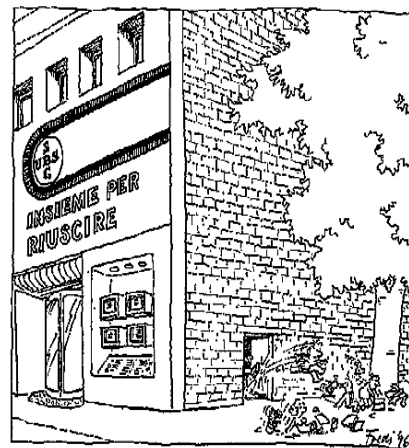
Chi "perde" il lavoro cade in uno stato di frustrazione psicologica, in una situazione di precarietà materiale ed economica che lo retrocede, nella dignità e nella personalità, in qualsiasi contesto e formazione sociale. Con il licenziamento l'intero nucleo familiare soffre, di riflesso, tale situazione.

Il lavoratore ingiustamente licenziato soffre un danno che attiene alla sfera dei patemi d'animo, delle sofferenze, che soltanto la qualificazione come "morale" riesce a comprendere.

Non ci sono ragioni realmente civili che possano contrastare l'esigenza di una tutela ancora più forte nei casi di licenziamento illecito, non potendo considerarsi tali quelle che si ricollegano alla necessità di favorire l'imprenditorialità. In questa prospettiva non vi sarebbero diverse ragioni per considerare parimenti plausibile e lecito per l'imprenditore evadere le imposte e le tasse, tollerare i difetti o omettere del tutto gli accorgimenti a tutela della sicurezza e igiene dei lavoratori e così via.

Nel caso specifico, Trenitalia ha, sia pure, fortunatamente, parzialmente scoraggiato i lavoratori dal far valere gli strumenti più efficaci per reclamare sicurezza.

Basti riferirsi all'ultima trasmissione televisiva Report, in onda lo scorso 6 maggio. In quell'occasione è emerso in tutta la sua drammaticità il clima di pesante terrore che ha indotto i pochi lavoratori "intervistati" su temi concernenti la sicurezza del trasporto collettivo a curare nei



minimi dettagli l'anonimato: speriamo per loro che gli sia riuscito in pieno.

Per non tacere di tutti i casi in cui i lavoratori per far valere la normativa in tema di sicurezza del convoglio sono stati vergognosamente sanzionati da una dirigenza incapace di assumere iniziative compatibili ed a tutela della salute ed incolumità pubblica.

In un contesto del genere, non resta che auspicarci una radicale inversione di tendenza nei comportamenti, in particolare in Trenitalia, augurandoci che, con il cambio dell'alta dirigenza di F.S., possano, almeno relativamente ai fatti citati, risolversi nel senso equo e positivo le vicende dei licenziati e che una rinnovata attenzione per la sicurezza, dei lavoratori e degli utenti del servizio ferroviario, possa ricollocare a ruolo di interlocutore affidabile e centrale chi ne conosce e vive, spesso sulla propria pelle, i problemi e le criticità.

(per motivi di mera opportunità anche chi scrive preferisce celarsi dietro uno pseudonimo... Viva la libertà di pensiero!)

MONTALBANO

Per contrastare la progressiva riduzione di un diritto essenziale per i lavoratori

LA CUB E L'ORSA HANNO COSTITUITO L' "ASSOCIAZIONE LUCIANO SCHIELMANN A SOSTEGNO DEL DIRITTO DI SCIOPERO"

Ci saranno anche un Ufficio legale e un Ufficio studi che si occuperanno di monitorare, tra l'altro, anche le decisioni della Commissione di garanzia

Da anni stiamo assistendo a ripetute restrizioni della libertà di sciopero. A partire dagli accordi interconfederali e dalla legge 146/90 e successive modifiche. La posta in gioco è la libertà sindacale e la stessa possibilità di condurre lotte efficaci.

Per evitare di far scomparire lo sciopero dallo scenario dei diritti dei lavoratori italiani la CUB e l'ORSA hanno dato vita all' "Associazione Luciano Schiellmann a sostegno del diritto di sciopero" che si propone, appunto, la difesa del diritto di sciopero, del pluralismo e delle libertà sindacali, della democrazia nei luoghi di lavoro e si batte anche per la qualificazione e lo sviluppo dei servizi pubblici.

Per perseguire lo scopo l'Associazione costituirà un **Ufficio legale** articolato sul territorio nazionale per la consulenza preventiva e l'assistenza delle organizzazioni sindacali e dei lavoratori scioperanti (ad esempio per la contestazione delle sanzioni e delle ordinanze di precettazione);

creerà un **Ufficio Studi** che seguirà le modifiche della normativa in tema di diritto di sciopero, le pronunce della commissione di garanzia previste dalla legge 146/90, le legislazioni degli altri Paesi europei, valuterà i riflessi dell'applicazione dell'art. 28 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione Europea, organizzerà convegni e un **archivio** utilizzabile da tutti i lavoratori anche grazie a un apposito **sito Internet**; costituirà un **Comitato** per la difesa della democrazia, del diritto di sciopero e delle libertà sindacali composto da personalità della cultura della politica e dell'informazione e rappresentanti delle associazioni di utenti e consumatori; costituirà un **Fondo per il sostegno ai lavoratori che scioperano** con Comitato di controllo delle erogazioni.

L'Associazione (intitolata a un sindacalista particolarmente impegnato nella difesa del diritto di sciopero, scom-

parso 2 anni fa) si occuperà anche della costruzione di iniziative di **pressione per la modifica della legge 146 del 1990** e successive modifiche e integrazioni. Si occuperà del **monitoraggio del ruolo delle parti datoriali** nell'insorgere dei conflitti, e quindi delle **ricadute sugli utenti dei servizi**. Pubblicherà periodicamente un giornale e potrà organizzare seminari, corsi di formazione professionale, realizzare indagini e inchieste, produrre audiovisivi, spettacoli, concerti e altre iniziative che possano aiutare a realizzare gli scopi preposti dall'associazione.

L'associazione nasce dall'esigenza di contrastare la progressiva riduzione del diritto di sciopero - **sottolineano Piergiorgio Tiboni (CUB) e Giulio Moretti (ORSA)** - oggi la Commissione di garanzia sulla regolamentazione dello sciopero impedisce sempre più spesso l'esercizio del diritto di sciopero dichiarando illegittimi gli scioperi proclamati dai lavoratori.

Inoltre sempre più spesso il padronato e la politica chiedono sanzioni severe contro gli scioperanti e oltre che di multe si è parlato anche di denunce per 'violenza privata'. *Dulcis in fundo* la Commissione di garanzia per l'esercizio del diritto di sciopero propone un accrescimento dei propri poteri.

E i disagi per i cittadini aumentano: se, infatti, i lavoratori, per scioperare devono farlo "a sorpresa" pena la vanificazione dello sciopero stesso, è chiaro che i disagi per i cittadini crescono.

L'abbiamo visto con la lotta degli autoferrotranvieri: hanno fatto 8 scioperi rispettando le regole e non hanno ottenuto nessun risultato. Ovvio, con queste regole non li "vedeva" nessuno: in realtà i lavoratori, privati dell'unico strumento di difesa a loro disposizione, l'hanno "ripristinato" con scioperi spontanei che però vengono sanzionati".

L' ASSOCIAZIONE PORTA IL NOME DI Luciano Schiellmann PREMATURAMENTE SCOMPARSO, CHE HA DEDICATO LA PROPRIA VITA IN MANIERA MILITANTE, FINO ALL'ULTIMO GIORNO, ALLA DIFESA DEI DIRITTI DEI LAVORATORI, CONTRO LE LIMITAZIONI DEL DIRITTO DI SCIOPERO, PER L'UNITA' DEL SINDACALISMO DI BASE...DI CUI ERA UNO DEI FONDATORI NEL TRASPORTO AEREO.

DECINE DI PROVVEDIMENTI DISCIPLINARI, MULTE E PRECETTAZIONI... ALCUNE ILLEGITTIME... NON HANNO MAI FERMATO LA SUA LOTTA CONTRO L'ARROGANZA DEL POTERE ...E PER QUESTO È STATO D'ESEMPIO E DI STIMOLO PER GIOVANI GENERAZIONI DI LAVORATORI SIA NELL'AMBITO AEROPORTUALE CHE NEL SINDACALISMO DI BASE IN TUTTA ITALIA.

Sempre in prima fila, nelle manifestazioni nelle assemblee e in tutte le situazioni dove i diritti dei lavoratori venivano calpestati è stato un punto di riferimento importantissimo per tutti quelli che l'hanno conosciuto sia sotto il profilo delle analisi sindacali /politiche sia sotto quello umano.

I lavoratori lo ricordano sempre come un ragazzo perché era rimasto incontaminato dalla vita, aveva conservato la purezza della gioventù (cosa molto rara) GLI ERA RIMASTA la voglia di cambiare il mondo non era stato il mondo a cambiare lui.

HDI Assicurazioni

Al tuo fianco, ogni giorno



*in esclusiva
per i Dipendenti e Pensionati
delle Ferrovie...*

... HDI Assicurazioni offre nuove, **comode modalità di pagamento** delle polizze assicurative

Dedicato ai Dipendenti delle Ferrovie

RAPIDO

un servizio che consente di versare i premi assicurativi in comode rate mensili **tramite lo stipendio**

Dedicato ai Pensionati delle Ferrovie

VELOCE

un servizio che consente di versare i premi assicurativi in comode rate mensili **tramite il conto corrente bancario.**

Entrambi i servizi sono disponibili presso gli oltre 130 Uffici di Rappresentanza di **InLinea**, dislocati su tutto il territorio nazionale.

Per aderire è sufficiente esibire il documento di identità e il cedolino dello stipendio o della pensione

www.hdia.it
www.inlinea-hdi.it

HDI

ASSICURAZIONI

