



L'ING. MORETTI ACCUSA L'OR.S.A. DI ESSERE IL FRENO ALLO SVILUPPO DELLE FERROVIE L'OR.S.A. VUOLE UNA "NUOVA PRIMAVERA" PER LE FS L'Or.S.A. risponde con una **LETTERA APERTA** all'Ing. Mauro Moretti Amministratore Delegato F.S. S.p.A.

di Armando Romeo*

Egr. Ing. Moretti, con sorpresa e con un certo disagio, abbiamo appreso che in occasione della Convention del 25/26 febbraio u.s. di dirigenti e novelli quadri executive del Gruppo FS, uno dei principali argomenti sia stato il difficile rapporto con il Sindacato. Sappiamo che, partendo dal confronto delle condizioni normative ed economiche dei lavoratori delle FS con quelle dei lavoratori delle altre imprese di trasporto ferroviario (a Suo dire: bassi salari e fino a 45 ore di lavoro settimanali), è stato rappresentato il negativo ruolo del Sindacato e, in particolare, di quello Autonomo e di Base da Lei definito impropriamente Corporativo che, per la sua azione conflittuale, rappresenterebbe un impedimento allo sviluppo delle Società del Gruppo FS nel contesto di competizione e di competitività. Una vera e propria chiamata alle armi contro l'ORSA.

Le Sue dichiarazioni, in quella Sede, hanno dato una chiave di lettura del rapporto con l'ORSA assolutamente fuorviante. Una visione che altera il sistema relazionale e che, in fondo, rispecchia il taglio che Lei ha voluto imprimere alle relazioni industriali nelle FS.

Da un'Azienda come FS, di proprietà dello Stato, ci aspettavamo un rispetto formale e sostanziale dei precetti costituzionali, delle leggi e, più in generale, dei ruoli che ognuna delle parti sociali assume. Difatti, è in tale ambito che il Sindacato rappresenta i lavoratori e ne difende legittimamente gli interessi. In questo senso, anche nell'attuale processo di liberalizzazione, la nostra lettura diverge sostanzialmente dalla Sua.

Le questioni relative agli scioperi, che hanno visto e ancora vedono l'ORSA protagonista in un'impegnativa azione sindacale, meritano una lettura più veritiera perché iniziano nel momento in cui Lei, nella posizione di Amministratore Delegato di

RFI, intendeva modificare l'equipaggio dei treni ricorrendo all'ausilio di una banale "svoglietta", detta Vacma: uno strumento ritenuto rudimentale e dannoso, bocciato non solo

dai lavoratori e dalle istituzioni preposte (33 ASL, Coordinamento Tecnico Interregionale, il Ministero dei Trasporti), ma dall'intera comunità scientifica (...). La Sua pretesa, ing. Moretti, era quella di utilizzare l'antiquato marchingegno per consentire, addirittura, su circa 6000 Km di linea, la condotta dei treni con un macchinista solo (PIR 2004). La lotta del Sindacato, la cui giustezza è apparsa ancora più evidente dopo il drammatico incidente di Crevalcore, ha sconfitto il Suo progetto, costringendolo a mettere in sicurezza tutta la Rete Ferroviaria Italiana attraverso l'introduzione di sistemi tecnologicamente più evoluti. Ancora oggi, dopo il Suo ulteriore intervento sull'equipaggio, l'ORSA è in rotta di collisione perché lo considera gravemente carente sotto l'aspetto della sicurezza: dei macchinisti alla guida e del personale dei treni la cui attività è stata oltremodo appesantita senza alcun riguardo per le loro condizioni di lavoro, avendo negato loro ogni ausilio tecnologico, in particolar modo del così detto "bordo sensibile" sulle porte dei treni. In poche parole, la nostra distanza dal Suo progetto si può sintetizzare in una sola parola: "sicurezza del lavoro", che poi è sovrapponibile a quella dei viaggiatori e della collettività.

Riguardo ai processi di liberalizzazione e alle cosiddette sfide competitive, la soluzione non può consistere nell'abbattimento delle condizioni economiche e normative dei lavoratori livellandole a quelle più basse esistenti nel mercato del lavoro e, anche in questo

senso, non vogliamo farLe mancare il nostro giudizio. Lei non ha fatto nulla, anzi, la Sua preoccupazione e l'allarmismo lanciato, in ogni dove, per l'incombente competizione con NTV riguardo la paventata applicazione, in quella Società, del Contratto del Commercio appaiono del tutto strumentali. Infatti, è noto che la proprietà di NTV è legata a doppio filo con i vertici di Confindustria, di cui FS, essendone associata, rappresenta uno dei maggiori contribuenti. Ci sembra strano che gli associati di Confindustria non applichino il CCNL delle Attività Ferroviarie, costruito e sottoscritto dalla stessa insieme ai Sindacati. Lei, qualora veramente preoccupato, dovrebbe fare di più, ne avrebbe gli strumenti e soprattutto il dovere. Egregio Amministratore non ha fatto nulla nemmeno nella fase negoziale del Contratto della Mobilità, in cui la Sua associazione è protagonista nell'ambito della delegazione datoriale, ma che non si è affatto distinta per chiudere l'accordo minimale sui quattro punti.

Paventiamo che anche la Sua preoccupazione, riguardo al mercato, sia finta e strumentale e che, in un prossimo futuro, sarà presa a pretesto per mettere in discussione i diritti, le tutele e le retribuzioni dei lavoratori, oscurando le principali cause della lievitazione dei costi: le frammentazioni societarie e divisionali operate all'interno del Gruppo, con la conseguente perdita delle sinergie e delle economie di scala su cui ogni grande impresa, normalmente, fa leva per stare sul mercato.

Non vogliamo far mancare il nostro giudizio neanche per quanto riguarda la gestione. Noi pensiamo che Lei abbia operato in una direzione univoca e cioè quella finanziaria, prescindendo dalla ricerca doverosa dell'opportuno, necessario, equilibrio tra bilancio e sviluppo industriale. Segnaliamo che Lei ha privilegiato l'obiettivo finanziario a discapito di quello industriale, in quanto coincidente con la

chiusura del bilancio 2009, temporalmente collegato alle sorti del management. Prova ne sia l'accelerazione imposta, appunto, al conseguimento degli obiettivi bilancistici conseguiti sforzando, consistentemente, tutti quelli dei budget previsionali, agendo prevalentemente sul costo del lavoro. Il risultato finanziario potrebbe considerarsi positivo se ben si coniugasse con quello industriale del Gruppo FS ma, purtroppo,

così non è: le Fs sono state stressate a dismisura e, a conferma di ciò, siamo costretti a far notare che quasi nulla va bene!

Il segmento merci è stato ridimensionato al punto d'aver lasciato campo libero, questa volta sì alla concorrenza, smantellando, pressoché definitivamente, il cosiddetto reticolo produttivo delle merci e cedendo, talvolta, attività e mezzi alle imprese concorrenti.

Va male anche il trasporto passeggeri a media e lunga percorrenza che, nel recente passato, ha tagliato fuori molti centri medio grandi e che, proprio in questi giorni, ha subito un ulteriore ed importante ridimensionamento dell'offerta complessiva, escludendo interi territori da tale servizio. Quanto al trasporto regionale, malgrado l'apprezzabile risultato delle modifiche normative che consentono l'affidamento del servizio per sei anni, prorogabili di altri sei, e la definizione dei contratti con quasi tutte le regioni, il risultato, oramai sotto gli occhi di tutti, è quello che si stanno determinando, sempre più, frammentazioni societarie la cui utilità sfugge ai più, perché talvolta dette operazioni vengono realizzate con aziende di valore e interesse ferroviario sicuramente inferiore a quello che mette in campo FS. Quindi, anche sotto questo profilo, è facile dimostrare che il Gruppo si sta impoverendo.

Non meno grave è assistere a cosa sta accadendo in Piemonte, dove Trenitalia partecipa alle gare assieme a GTT e TLN con importi base di contributo pubblico sostanzialmente equivalenti a quelli non accettati in occasione della trattativa per la stesura del contratto con la Regione Piemonte: trattativa conclusasi negativamente con una fragorosa rottura; in questa occasione FS ha dimostrato assoluto disinteresse per le sorti di circa 2500 ferrovieri.

Non meno grave è la questione delle officine di manutenzione di Trenitalia che sono state sostanzialmente depotenziate al punto che oggi sono "frequentate" da schiere interminabili di appaltatori privati, che certo realizzano i loro profitti a scapito delle condizioni di lavoro dei loro dipendenti o della qualità del servizio appaltato, oppure su entrambe. Ciò ha provocato una crisi dell'apparato produttivo senza precedenti, causando la scarsa affidabilità dei locomotori e dei treni completi, che sta determinando una vera e propria rivoluzione tra i clienti, specialmente tra i pendolari.

Anche per l'infrastruttura, al di là delle chiacchiere, la situazione è critica. Gli infortuni mortali (esclusi quelli in itinere) ammontano a 19 nell'ultimo quinquennio. La carenza di personale ha raggiunto livelli oramai insostenibili e le sta-

...è stato rappresentato il negativo ruolo del Sindacato definito Corporativo che rappresenterebbe un impedimento allo sviluppo del Gruppo FS...

...ci sembra strano che gli associati di Confindustria non applichino il CCNL delle Attività Ferroviarie, costruito e sottoscritto dalla stessa insieme ai Sindacati...

...lei, Amministratore Delegato di RFI, intendeva modificare l'equipaggio dei treni ricorrendo all'ausilio di una banale "svoglietta"...

...è facile dimostrare che il Gruppo si sta impoverendo. In Piemonte Trenitalia partecipa alle gare assieme a GTT e TLN con importi base di contributo pubblico equivalenti a quelli non accettati...

Il . del Direttore...

Da questo numero iniziamo una nuova modalità di presentarci ai nostri lettori ed ai nostri associati.

Non modificheremo la veste grafica, ma ci apriamo a tutto il mondo che lavora ed opera anche intorno alle stazioni.

"A seguito di modifica nel sistema di classificazione del personale ferroviario, i lavoratori rivestiti della figura professionale di "Tecnico Formazione Treno - Livello E e Tecnici Operativi" acquisiscono il diritto alla pensione di vecchiaia per limiti di età e di servizio al compimento del 58° anno di età anagrafica."

CONTINUA DA PAG. 1

tistiche sulla manutenzione effettuata si basano su artifici, utili solo a soddisfare l'Ego di chi ha bisogno di consolatori dati per poter sostenere, al di là della realtà, che tutto va bene. Lo stesso Ego che La anima nel ruolo di Amministratore Delegato del Gruppo, interpretato in maniera talmente anomala da far apparire gli impotenti Amministratori e il management del Gruppo figure talmente accessorie da mettere in discussione l'autonomia delle stesse società. Tali società, come tutti sanno, invece, dovrebbero essere veramente caratterizzate da vera e palese autonomia gestionale ed imprenditoriale, presupposto essenziale per la sopravvivenza del Gruppo stesso e per la sua unicità. In poche parole, dopo la Sua gestione, non sarà più possibile, neanche ai più sapienti e convincenti imbonitori, sostenere che le società del Gruppo, specie le due principali, siano autonome nella gestione e nelle loro prerogative d'Impresa; è facile prevedere, sembra tranne che da Lei con la Sua pretesa di interpretare tutte le parti in commedia, che la condotta adottata provocherà la rottura dell'Unicità del Gruppo FS.

La rete ferroviaria è un deserto; l'assistenza alla clientela è carente e le biglietterie nei centri medio piccoli sono una chimera, per non parlare dell'ingente patrimonio delle stazioni ormai al degrado e in balia di orde di vandali che mettono in serio pericolo la sicurezza dei ferrovieri e dei viaggiatori. Mentre, in assoluta

controtendenza, nelle grandi stazioni il servizio di assistenza è rivolto sostanzialmente alla clientela dell'Alta Velocità e non alla totalità dei clienti.

Pensiamo che le questioni industriali avrebbero dovuto essere sostenute anche con importanti inserimenti di forza lavoro, in misura tale da rendere efficace e qualitativamente accettabile per la clientela il prodotto treno.

Invece assistiamo alla penalizzazione del trasporto pendolari e del cosiddetto servizio universale a vantaggio del nuovo prodotto Alta Velocità che, osservando le azioni di frazionamento e perimetrazione in corso, temiamo sarà destinato ad essere immesso sul mercato.

Anche il quadruplicamento della dorsale, attrezzato per l'Alta Velocità e realizzato con ingenti costi per la collettività, non ha conseguito i risultati attesi in termini di significativo potenziamento complessivo dell'offerta di trasporto ferroviario. Non può essere sottaciuto neanche lo scarso gradimento che incontra nella clientela l'Alta Velocità a causa dell'abnorme surplus di offerta treni, che sommato ai problemi strutturali, ha determinato un prevedibile e, per questo, evitabilissimo disservizio.

Su tutti i segmenti del trasporto prodotto da FS, sia sul piano qualitativo, ma anche quantitativo, le scelte operate hanno reso le Ferrovie dello Stato invise alla clientela e hanno scaricato sui lavoratori dei treni e delle stazioni, senza fornire loro alcun aiuto, il compito esclusivo, gravoso e talvolta mortificante di rappresentare l'Azienda e di giustificare l'inefficienza.

...dopo la Sua gestione, non sarà più possibile, neanche ai più sapienti e convincenti imbonitori, sostenere che le società del Gruppo, siano autonome nella gestione e nelle loro prerogative d'Impresa...

In buona sostanza, pensiamo che alla mobilità del Paese sia stato inferto un colpo durissimo per l'incapacità di interpretare il ruolo di chi, preposto alla gestione di un'Azienda Pubblica, principale vettore del sistema di mobilità, non ha avuto consapevolezza di questa importante missione e temiamo che le ferrovie si siano avviate verso un voluto e colpevole declino industriale.

Con l'occasione non possiamo non farLe rilevare come l'ultima trovata sull'Area Quadri sia da censurare anche sotto il profilo relazionale, poiché tende in maniera surrettizia a modificare il CCNL in essere, prescindendo dalle sue regole, intervenendo addirittura sulla delicata materia retributiva. L'effetto che produrrà il "Progetto Executive", per i suoi contenuti e per le modalità adottate in maniera unilaterale, sarà quello di demotivare la quasi totalità dei ferrovieri e non solo dell'Area

Quadri. Riguardo poi a quest'ultima, non si può sottacere come le cosiddette scelte premianti, di cui ci occupiamo, rappresentino la bocciatura dei numerosi rimanenti Quadri, che insieme agli altri lavoratori hanno contribuito in maniera significativa a garantire la produzione con gli scarsi mezzi a loro disposizione e al conseguimento del tanto da Lei decantato utile di bilancio 2009. Tali dipendenti, come Lei ben sa, sono ancora in attesa della corresponsione del premio di risultato relativo agli anni 2007, 2008 e 2009, che porta il legittimo credito dei ferrovieri ad una cifra importante di cui rinnoviamo, ancora una volta, la richiesta di liquidazione in tempi rapidi.

Questi lavoratori già oggi denunciano al Sindacato, con dovizia di particolari, come l'iniziativa aziendale non sia stata sempre improntata all'individuazione delle professionalità elevate e invocano adeguati interventi per ricondurre il tutto nei termini già previsti dal CCNL; l'ORSA, loro interprete, chiede l'apertura di un confronto al fine di correggere quanto di dannoso si è verificato con l'arbitrario atto unilaterale.

Ing. Moretti, il nostro giudizio sulla Sua gestione ci induce a ritornare sulla pesante questione del disastro di Viareggio, unicamente per dare continuità alla nostra azione in difesa della sicurezza dei lavoratori e dell'intera collettività. Avevamo chiesto il rispetto delle procedure per il trasporto delle merci pericolose e abbiamo ottenuto risposte non convincenti e tantomeno esaurienti ed è per questo che la nostra azione sindacale continuerà ad essere tanto determinata. Anche se prendiamo atto che le successive misure preventive adottate ci hanno consentito di lavorare con maggiore tranquillità, facciamo notare che si possono considerare solo "misure tampone" e che c'è ancora molto da fare.

Ci lasci, comunque, dire che la Sua dichiarazione, in sede di Audizione al Senato, che non avrebbe attivato neanche le procedure assicurative a favore delle vittime di Viareggio, non poteva e non può incontrare il nostro favore. Ancora oggi, malgrado abbia corretto quella posizione, nulla è accaduto di

veramente risolutivo. Ci lasci esprimere, ancora, la nostra indignazione per avere Lei definito nella successiva Audizione del 2 febbraio scorso al Senato "uno spiacevolissimo episodio" il drammatico disastro di Viareggio. Quel disastro non può e non deve essere liquidato come un episodio, specie da chi, al di là delle responsabilità che saranno accertate, dovrebbe, quantomeno, sentire il peso morale dei morti, dei mutilati, dei feriti e delle devastazioni provocate dal deragliamento di un treno che era nelle disponibilità di FS da anni. Nella stessa Audizione Lei è apparso particolarmente in "forma" e si è concessa un'ulteriore sciocchezza, arrivando a rilasciare la seguente, ulteriore, dichiarazione: "...si è ridotto il numero degli incidenti ed è stato possibile, paradossalmente, anche conoscere le cause di molti incidenti che prima non si comprendevano. Incidenti che, secondo la letteratura in materia di incidenti aerei, sembrerebbero potersi ricondurre anche a possibili liti di coppia tra i macchinisti...".

Sarebbe stato, invece, corretto riconoscere che i sistemi tecnologici evoluti introdotti in questi ultimi anni, grazie alla nostra lotta sindacale, hanno innalzato i livelli di sicurezza del sistema ferroviario.

Un miglioramento che Lei ha utilizzato in modo strumentale e fuorviante, imputando, addirittura, alla litigiosità dei macchinisti o dei macchinisti e capi treno, a seconda dei casi, le responsabilità degli incidenti.

Questa dichiarazione, inaccettabile sotto tutti i punti di vista, rilasciata in sede tanto autorevole, palesa la scarsa considerazione che Lei ha per il lavoro e, considerate le sdegnate, irripetibili reazioni che in questi giorni stiamo ricevendo, ci corre l'obbligo di comunicarle che altrettanta scarsa considerazione i lavoratori hanno nei Suoi confronti.

Concludendo, Ing. Moretti, ci sembra che Lei intenda il rapporto con l'ORSA in maniera sbagliata, soprattutto vecchia e palesemente condizionata dalle esperienze passate, allorché era preposto alla conduzione della Segreteria della FILT; ne è prova inconfutabile l'appellativo usato nei confronti della nostra Organizzazione, che anche in questa occasione intende dichiararsi aperta e leale con le FS e, soprattutto, con i

Lavoratori. Tuttavia, ci consenta di dichiararLe, altrettanto apertamente e lealmente, che a causa del giudizio severo sulla Sua gestione, sulla scarsa sensibilità mostrata nei confronti delle vittime degli incidenti ferroviari e non ultimo per lo scarso rispetto mostrato nei confronti dei clienti e dei lavoratori, l'ORSA auspica vivamente che Lei non sia confermato nel Suo incarico, considerando questa

vera iattura per l'Azienda. Questa Azienda ha bisogno di dipendenti motivati che si identifichino nel management e non lo vedano come un nemico, così come ha bisogno di una Dirigenza che recuperi la necessaria motivazione, affrancata dal giogo dell'unico uomo al comando.

La parola d'ordine per l'ORSA da oggi sarà: "Una nuova primavera per le FS".

* Segretario Generale Or.S.A.

...l'Or.S.A. auspica vivamente che Lei non sia confermato nel Suo incarico, considerando questa evenienza una vera iattura per l'Azienda

IL SEGR. GENERALE Or.S.A. ALL'AMMINISTRATORE DELEGATO DI FS "UN FRENO A MANO TIRATO SARÀ LEI"

di Gianfranco Antoniali

Come ci puoi spiegare l'atteggiamento dell'ing. Moretti, Amministratore Delegato di Fs che, ci riferiscono alcuni dirigenti presenti alla convention, precedente il convegno organizzato dall'OrSA sulle regole del 24 giugno 2009, invitò i propri dirigenti che potevano liberarsi ad andare al convegno mentre oggi, nella convention dei giorni scorsi ha indicato l'OrSA quale sindacato ostativo allo sviluppo? Cosa è cambiato?

Armando Romeo: L'atteggiamento che indichi non mi era noto. Non sapevo di un atteggiamento benevolo dell'ing. Moretti nei nostri confronti.

Comunque è cambiato che noi abbiamo mostrato di non gradire, in più circostanze, la sua gestione autoritaria. Questa cosa è accaduta dopo la nostra lettera del 16 Settembre 2009 con la quale lamentavo di aver appreso dalla stampa l'elaborazione di un budget, 2010, che modificava tutti i parametri del piano industriale e degli assetti societari noti al sindacato per averli condivisi in



apposito confronto.

In particolare si lamentava: un ridimensionamento delle prospettive di ricavo; una riduzione dei costi; una riduzione conseguente ai costi, di personale per 10.500 unità al 2011 e di ulteriori 1.600 uscite nel trasporto regionale e metropolitano, ed infine di una riduzione dei livelli produttivi, sia per il segmento di media e lunga percorrenza che per quello regionale.

Anche a seguito di questo come sono i rapporti con le altre OO.SS., che di norma modificano spesso i loro orientamenti a seconda delle convenienze?

AR: Il rapporto è costruttivo e non può che essere così; sebbene ci siano delle differenze importanti.

Infatti la questione contrattuale è così complessa che ci consiglia di compiere tutti gli sforzi per tenere il fronte sindacale più unito possibile; anche perché questi problemi sono di tale importanza da indurre la nostra organizzazione a lavorare forse più delle altre per mantenere unita la categoria, pena la sua definitiva sconfitta.

Quali rapporti ha l'OrSA con la politica? non sarebbe il caso di rafforzarli in un momento come quello attuale dove la politica non ha più quei connotati politici e filosofici che contraddistinguono i partiti della prima repubblica?

AR: Abbiamo rapporti con la politica, con i politici dei vari schieramenti, ma non sono né organici né di sudditanza. Il sindacato autonomo in fondo è la risposta ai problemi dei lavoratori, perché essi si possono identificare prescindendo dalle loro collocazioni politiche o addirittura dalle ideologie.

Il sindacato autonomo, il nostro sindacato, ha dimostrato con i fatti che ci può essere rigore nei confronti delle controparti, indipendentemente dal fatto che al governo ci sia una od altra forza.

Non è un po' più debole l'OrSA non avendo un referente politico di riferimento?

AR: Non siamo deboli perché siamo alleati dei lavoratori!

E' il mercato o la politica che dà gli indirizzi sulla mobilità e sui trasporti in generale?

AR: E' l'uno e l'altro.

Il mercato per quei segmenti di trasporto che guadagnano, la politica per la pianificazione e il sostegno alla mobilità del paese.

Nel caso dell'azienda FS, però, non si può trascurare che trattasi di un'azienda esclusivamente a capitale pubblico, principale vettore ferroviario del paese e quindi dovrebbe essere più attenta a garantire la mobilità sia dei cittadini che vanno da Roma a Milano, che di quelli che si muovono verso e da altre destinazioni.

Si dovrebbe poi trovare una modalità perché il trasporto che fa utili aiuti quello più in difficoltà.

Se l'ing. Moretti venisse confermato, non sarebbe confermata questa politica di impoverimento del contenuto trasportistico?

AR: Qualora venisse confermato la politica se ne assumerebbe conseguentemente le responsabilità della condanna del dissesto provocato.

Perché l'ing. Moretti nella convention ai dirigenti e quadri del 25 e 26 Febbraio scorso ha definito l'OrSA sindacato corporativo e di impedimento allo sviluppo aziendale?

Posso solo ribadire quanto abbiamo scritto nella lettera aperta su quelle affermazioni: cioè messa in quel contesto della convention, Moretti, facendo riferimento alle sfide del mercato, intendeva sostenere che per vincere queste sfide fosse necessario mettere in discussione, trattamenti economici dei lavoratori, i diritti e gli stessi contenuti contrattuali.

Questo modo di intendere il mercato è inaccettabile perché rivolto solo ai lavoratori e al loro trattamento. In fondo si tratta di una banale scorciatoia e per questo inaccettabile.

L'aver utilizzato poi l'appellativo corporativo ci riporta indietro nel tempo, allorché l'ing. Moretti era responsabile della Filt/CGIL.

Si usava allora! Per denigrare, ma dovettero farsene una ragione.

Come spieghi il fatto che nel trasporto merci si vada sempre più verso una riduzione, sino alla sparizione del trasporto delle merci?

AR: Il dimezzamento del trasporto merci è unicamente una scelta aziendale, una strategia volta alla scomparsa del trasporto delle merci visto che negli ultimi 5 anni i treni chilometro sono passati da oltre 60 milioni a poco più di 30 milioni di treni chilometro di fine 2009.

Questa è una questione molto delicata che non vede come unico colpevole le FS, ma anche il Ministro dei trasporti il quale appare sempre più distratto o, addirittura, disinteressato verso quella che sarà la vera questione centrale, ossia quella ambientale.

Infatti il trasporto che oggi viene lasciato dalle ferrovie si è riversato prevalentemente sulla gomma, notoriamente più inquinante e che appesantisce il carico del sistema viario.

Come spieghi la grande lite ed il rifiuto iniziale alla gara sul trasporto regionale in Piemonte e, successivamente, l'improvvisa giravolta con la

partecipazione di Trenitalia alla manifestazione d'interesse?

AR: Questa questione va vista da punti diversi: prima della gara, a nostro avviso, doveva essere ricercato a tutti i costi un accordo con la regione Piemonte; bisognava usare meno i muscoli e più la capacità negoziale, nella consapevolezza che dall'esito di questa trattativa dipendevano le sorti di 2.500 dipendenti.

Dalle notizie che abbiamo dei valori dei lotti messi a gara, con il contributo pubblico, sono sostanzialmente gli stessi rifiutati quando, inizialmente, Trenitalia faceva il braccio di ferro! Questo scenario al momento ci pone diversi interrogativi, ai quali oggi non è possibile dare una risposta compiuta, temo che leggeremo meglio le intenzioni di FS quando avremo cognizione delle offerte.

Cosa vuoi dire con l'affermazione: temo le offerte di gara?

AR: Credo che questa sarà la questione centrale che dovremo trattare in futuro, soprattutto se si dovesse avverare quanto già noto in materia di applicazione del contratto collettivo. In poche parole sarà interessante conoscere se la regione Piemonte dovesse confermare che, nella gara, non è prevista l'applicazione del CCNL delle attività ferroviarie; quale sarà il comportamento di FS?

Insomma in questa vicenda ci vedo una strategia che sembra andare nella stessa direzione: contro i ferrovieri, i lavoratori.

Appare però che l'A.D. si lanci contro l'OrSA con una veemenza che non trova riscontri nei confronti con altre OO.SS.; perché?

AR: Bisognerebbe chiederlo all'AD. D'altra parte in più occasioni altre OO.SS. hanno criticato l'operato dell'azienda, forse con meno nettezza e determinazione; l'unica cosa che si può ipotizzare è che l'AD delle FS sta lavorando in maniera selettiva, per dividere i sindacati. Il successo o il fallimento di questa strategia non è nelle nostre disponibilità, perché continueremo a fare il nostro lavoro, con la solita serietà, il resto dipende dalle altre OO.SS.

Certamente! Però, le lotte dell'OrSA, non possono essere intese come una guerra personale del sindacato autonomo contro l'ing. Moretti?

AR: Assolutamente no! L'OrSA non ha fatti personali, ci mancherebbe; per altro siamo stati tra i primi a considerare positivamente la designazione di Moretti, nel nuovo incarico di A.D. delle FS.

La condizione economica ed industriale delle FS non poteva, in allora, attendere che un nuovo manager, chiamato in tale incarico, perdesse almeno un anno per conoscere la realtà ferroviaria.

Qui non è in discussione la persona o il suo valore, è in discussione il modo di condurre l'azienda, di interpretare il ruolo di Amministratore di un'azienda a capitale pubblico, di rapportarsi con il sindacato, rispettare il CCNL, il rapporto con i lavoratori e con l'utenza, oggi divenuto conflittuale.

Nel frattempo però, si stanno verificando sempre maggiori e pressanti situazioni di mobbing, tanto che il personale degli uffici, Segr. Reg.le SINFAT Roma, sta attivandosi per un convegno in proposito.

AR: Sì la questione è seria. I ferrovieri, in particolare il personale degli uffici, percepiscono un clima pesante che sembra volto a favorire le uscite volontarie.

Ne discuteremo insieme ai lavoratori e a degli esperti. D'altra parte quando un'azienda prende la strada di pesanti ristrutturazioni questo scenario è possibile. Abbiamo per questo alzato la soglia di attenzione.

Perché solo oggi, però, l'OrSA attacca in maniera frontale l'ing. Moretti, quando questi è da qualche tempo che si muove come un elefante in un negozio di cristalleria?

AR: Avevamo condiviso il primo piano industriale 2009/2011 che appariva sufficientemente equilibrato tra gli obiettivi economici e quelli industriali.

Avere abbandonato quel piano imponendo al gruppo obiettivi e percorsi più rapidi, è stata una scelta sbagliata che se non si correggerà produrrà degli effetti così pesanti da infliggere un decisivo colpo alla sopravvivenza

dell'azienda, così come la conosciamo.

Quindi niente di personale ma il nostro dissenso è riferito unicamente alla gestione.

Ed a proposito di gestione autoritaria, anche gli ultimi provvedimenti in tema di rispetto dei contenuti contrattuali, con lo strappo deciso con l'attuazione, da una parte, del progetto "executive", premiato anche sostanzialmente sotto il profilo economico e, dall'altra parte con il mancato pagamento del premio di risultato, ormai in arretrato dal 2007, come la mettiamo?

AR: Il progetto executive è una brutta pagina; intanto perché è stato deciso ed attuato unilateralmente, ha dei contenuti sbagliati che ha finito per bocciare i rimanenti quadri che si sono visti, senza giustificazione alcuna, anteporre dei colleghi, talvolta impegnati almeno al pari loro, ad operare per garantire il quotidiano funzionamento del gruppo. Per altro gli stessi lavoratori ci segnalano che, fra i 405 "fortunati" prescelti, non sempre il merito e il loro impegno giustificava la scelta. In poche parole la maggior parte dei quadri hanno interpretato questa sorta di scrematura come una loro bocciatura. Questa scelta, prevedendo anche delle importanti contropartite economiche, ha alterato la cosiddetta scala retributiva che notoriamente è argomento delicatissimo per l'equilibrio economico fra tutte le figure professionali. Quindi ha fatto incazzare tutti! Anche i rimanenti lavoratori.

Questa azione, scelta, è in controtendenza rispetto alla questione, ormai pernicioso, della liquidazione del premio di risultato che non è più stato corrisposto per gli anni trascorsi e contrattati del 2007, 2008 e 2009.

I gravi fatti dell'incidente di Viareggio e la conseguente posizione assunta dall'OrSA, aggiunta all'audizione al Senato di cui è stata protagonista, non può essere stata concausa del deterioramento dei rapporti con l'AD?

AR: Spero di no! L'OrSA in questo processo, ancora senza indiziati, ha chiesto di essere riconosciuta parte civile, così come lo ha fatto la Filt/CGil della regione Toscana, quindi una reazione nei soli confronti dell'OrSA sarebbe illogicamente selettiva, la questione di Viareggio è stata affrontata dall'OrSA con molta serietà e determinazione.

Abbiamo eccepito la questione del rispetto delle procedure senza alcuna distinzione tra forma e sostanza. Perché in materia regolamentare e di sicurezza forma e sostanza sono la medesima cosa. Abbiamo intrapreso una puntuale corrispondenza con le FS. Le risposte sono state inadeguate, abbiamo ulteriormente approfondito la questione e dell'esito della nostra meticolosa inchiesta abbiamo chiesto ed ottenuto dal Senato una audizione.

Sul tema delle Pari Opportunità, la selezione di sole lavoratrici esteticamente belle, non è svilente per le donne e di emarginazione per i lavoratori uomini?

AR: Questa questione è stata prontamente affrontata e denunciata da tutte le OO.SS. dell'Emilia Romagna.

Le Segreterie Nazionali di tutte le OO.SS. hanno, a loro volta, preso una forte posizione a loro sostegno, in un primo momento sembrava che la condotta adottata dalla società avesse degli ispiratori romani, viste anche alcune dichiarazioni alla stampa, ma inspiegabilmente, come tutte le azioni sbagliate, oggi non sembrano più avere padri. E' facile prevedere che se la prenderanno con qualche uscere.

Un'ultima domanda, quale futuro, in questo clima non certo idilliaco, per il prossimo Contratto Collettivo di Lavoro?

La vertenza, per il rinnovo del CCNL della Mobilità, si è complicata a causa della condotta assunta al tavolo di trattativa dalle parti datoriali ANAV e ASTRA.

Si richiedono atti concreti al Ministro dei Trasporti, finalizzati a dare esecuzione al suo impegno a nome del Governo, di promuovere clausole sociali per accompagnare i processi di liberalizzazione.

Questa richiesta assume particolare urgenza e rilevanza vista l'imminenza delle gare indette per il trasporto regionale in Piemonte. Per tutti questi motivi è stata indetta una ulteriore azione di sciopero nazionale del Trasporto Pubblico Locale e ferroviario di 24 ore dalle ore 21 del 22 Aprile alle ore 21 del 23 Aprile 2010.

FILT-CGIL FIT-CISL UILTRASPORTI
UGL Trasporti Or.S.A. Trasporti FAISA FAST
Segreterie Nazionali

CCNL DELLA MOBILITÀ

Roma, 16 marzo 2010

Sigg. Presidenti
8^a Commissione Permanente
"Lavori Pubblici, Comunicazioni"
Senato della Repubblica

9^a Commissione Permanente
"Trasporti, Poste e Telecomunicazioni"
Camera dei Deputati - On. Mario Valducci

p.c. On. Altero Matteoli
Ministro delle Infrastrutture
e dei Trasporti

Sen. Luigi Grillo
11^a Commissione Permanente
"Lavoro, Previdenza Sociale"
Senato della Repubblica - Sen. Pasquale Giuliano

11^a Commissione Permanente
"Lavoro Pubblico e Privato"
Camera dei Deputati - On. Silvano Moffa

Associazioni Datoriali
Anav - Ancp - Asstra - Confetra
Federtrasporto/Agens - Fise

Oggetto: richiesta audizione

Le scriventi Organizzazioni Sindacali si sono viste costrette a proclamare per il prossimo 23 aprile una nuova iniziativa di sciopero nazionale di 24 ore di tutto il personale addetto al trasporto pubblico locale, al trasporto ferroviario e ai servizi accessori e di supporto allo stesso. Tale nuova iniziativa, che segue quella di 4 ore svoltasi il 19 febbraio scorso, sostiene la vertenza per il nuovo CCNL della Mobilità, il cui percorso negoziale è stato individuato dalle parti sociali con la sottoscrizione il 14 maggio 2009 di un apposito Protocollo presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. In base a quel protocollo, il negoziato sindacale sui temi preliminari concordemente individuati dalle parti si sarebbe dovuto concludere entro il successivo mese di luglio e sarebbe poi dovuto proseguire per individuare contenuti, modalità, indicazioni e tempistica per la progressiva unificazione contrattuale di attività lavorative attualmente disciplinate da due diversi CCNL di settore, rispettivamente denominati "Trasporto Pubblico Locale" e "Attività Ferroviarie". L'esigenza di un processo di unificazione contrattuale è stata individuata dal Sindacato con l'obiettivo di pervenire ad un nuovo CCNL nell'ambito di una più ampia strategia a sostegno di un servizio pubblico di trasporto efficiente, sicuro e sostenibile e nello svilupparsi della quale il lavoro fosse dotato di una adeguata strumentazione contrattuale di tutela rispetto alle trasformazioni prodotte dalle liberalizzazioni, dai rapporti con la committenza e con le aziende pubbliche, dall'ingresso nel mercato di settore di nuovi soggetti imprenditoriali. Gli incontri svolti in sede di trattativa tra il giugno 2009 e il gennaio 2010 sono però risultati estremamente insoddisfacenti. Il mancato avanzamento del negoziato è a nostro parere da ascrivere all'esclusiva responsabilità delle controparti datoriali che hanno mantenuto in questi mesi un atteggiamento di sostanziale indisponibilità ad affrontare gli argomenti in esame. D'altra parte, ad ormai un mese dal precedente sciopero e a quasi due dall'interruzione del negoziato, risulta tuttora priva di riscontro la richiesta di intervento avanzata dal Sindacato al Governo e, prioritariamente, al Sig. Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, in qualità di firmatario del Protocollo del 14 maggio 2009, affinché sia fornito un contributo, che le scriventi continuano a sollecitare, per ripristinare condizioni di agibilità della trattativa ed impedire che la vertenza si inasprisca ulteriormente. Risulta infatti utile sottolineare che il mancato avanzamento del percorso tracciato dal Protocollo del 14 maggio 2009 e l'interruzione del negoziato stanno nel frattempo impedendo di dare risposte concrete ai lavoratori del settore attraverso un rinnovo contrattuale atteso dal 31 dicembre 2007 e nelle more del quale, peraltro per effetto del Protocollo medesimo, a tutt'oggi risultano regolati gli aspetti economici riferiti al solo anno 2008. Alla luce di quanto esposto e allo scopo di verificare l'esistenza di condizioni atte ad evitare alla cittadinanza ed ai lavoratori i pesanti disagi che inevitabilmente saranno connessi, pur nel pieno rispetto delle norme sull'esercizio del diritto di sciopero, all'effettuazione dell'astensione dal lavoro di 24 ore proclamata per il 23 aprile prossimo, con la presente le scriventi Organizzazioni Sindacali chiedono la possibilità di esporre le loro valutazioni e le loro proposte in un'apposita audizione. Si resta in attesa di un cortese e sollecito riscontro.

I Segretari Generali

FILT-CGIL FIT-CISL UILTRASPORTI
UGL Trasporti Or.S.A. Trasporti FAISA FAST
Segreterie Nazionali

CCNL DELLA MOBILITÀ

Facendo seguito alle precedenti comunicazioni del 5 giugno 2008 e dell'8 settembre 2008, le scriventi Segreterie Nazionali comunicano che, in applicazione del Protocollo d'Intesa sottoscritto in data 14 maggio 2009 presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a partire dal giorno 15 giugno 2009 hanno avviato il confronto con le Associazioni Datoriali per la definizione degli istituti del CCNL della Mobilità previsto dal citato accordo alla lettera c), punti 1,2,3 e 4. L'intesa del 14 maggio 2009 prevedeva che il confronto, da avviarsi immediatamente, si sarebbe dovuto concludere nei successivi 45 giorni e cioè entro la fine del mese di luglio dello stesso anno. Il confronto tra le parti, già unilateralmente sospeso dalle Associazioni Datoriali dal 29 ottobre 2009 al 4 gennaio 2010, non solo non ha prodotto l'accordo sperato, ma non ha registrato di fatto alcun significativo risultato. Il mancato avanzamento del negoziato è a nostro parere da ascrivere alla esclusiva responsabilità delle controparti datoriali che hanno mantenuto nel corso di questi mesi di negoziato un atteggiamento di sostanziale indisponibilità ad affrontare gli argomenti in esame. Tale valutazione risulta peraltro confermata dall'atteggiamento specioso e fuorviante formalmente palesato, anche dopo l'ultimo sciopero nazionale del 19 febbraio, dalle Associazioni datoriali Anav e Asstra.

Nel prendere atto della persistente indisponibilità delle controparti a riprendere il negoziato e verificata, finora, l'assenza di riscontro da parte del Governo alla richiesta sindacale, avanzata fin dal 28 gennaio scorso, per ripristinare il percorso tracciato dal Protocollo del 14 maggio 2009, le scriventi Organizzazioni Sindacali si vedono costrette a chiamare la categoria ad una nuova iniziativa di protesta, proclamando, dopo quella svolta il 19 febbraio u.s., un'ulteriore azione di sciopero a sostegno della vertenza per la definizione del nuovo CCNL della Mobilità. Con l'occasione, comunque, le scriventi Segreterie Nazionali tornano a sollecitare il già richiesto intervento dal Governo, evidenziando come il ritardo nell'attuazione del Protocollo del 14 maggio 2009 sta privando i lavoratori del settore di concrete risposte per un rinnovo contrattuale atteso dal 31 dicembre 2007 e nelle more del quale, peraltro per effetto del Protocollo del 14 maggio 2009, a tutt'oggi risultano regolati gli aspetti economici riferiti al solo anno 2008, e richiedono, in quanto irrimandabili, concreti atti a sostegno degli impegni assunti nel richiamato protocollo per l'introduzione, per via legislativa, di specifiche "clausole sociali". Si resta in attesa di un cortese e sollecito riscontro.

I Segretari Generali

FILT-CGIL FIT-CISL UILTRASPORTI UGL Trasporti Or.S.A. Trasporti FAISA FAST • Segreterie Nazionali

CCNL DELLA MOBILITÀ Sorde le Associazioni Datoriali Governo assente

23 APRILE 2010 Sciopero Nazionale di 24 ore Degli addetti al trasporto locale, ferroviario e servizi

Dopo lo sciopero nazionale di 4 ore del 19 febbraio scorso, le Segreterie Nazionali Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Ugl Trasporti, Orsa Trasporti, Faisa e Fast hanno proclamato una nuova iniziativa di lotta per il prossimo 23 aprile, stavolta di 24 ore, di tutto il personale addetto al trasporto pubblico locale, alle attività ferroviarie e ai servizi accessori e di supporto alle stesse. Contestualmente alla dichiarazione di sciopero, le Segreterie Nazionali hanno nuovamente richiesto l'intervento nella vertenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, presso il cui dicastero è stato siglato il 30 aprile 2009 dalle Organizzazioni Sindacali e dalle Associazioni Datoriali il Protocollo che ha attivato il negoziato per il nuovo CCNL della Mobilità. Negoziato che da giugno 2009 a gennaio 2010 non ha prodotto nulla di concreto per esclusiva responsabilità delle controparti datoriali, che hanno pervicacemente mantenuto in questo lungo periodo di tempo una sostanziale indisponibilità ad affrontare e risolvere le tematiche individuate nel Protocollo Ministeriale, con atteggiamenti speciosi e fuorvianti che hanno chiaramente palesato la strumentalità delle loro posizioni e che, nelle ultime settimane, si sono anche andati caratterizzando con atti formali distinti tra le diverse associazioni. D'altra parte, nonostante le sollecitazioni sindacali ribadite anche in questi giorni, è finora mancato il richiesto contributo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per ripristinare le condizioni di agibilità del negoziato e per una rapida definizione della prima fase negoziale, che avrebbe consentito di affrontare, finalmente, anche le questioni connesse agli adeguamenti salariali nell'arco di vigenza del nuovo CCNL.

Oltre alla definizione delle parti salariali, per riconoscere ai lavoratori del settore il legittimo diritto alla tutela del loro reddito, lo sblocco e la rapida conclusione della trattativa sul nuovo CCNL della Mobilità sono ormai urgenti per:

- dotare il lavoro nel trasporto locale e nelle attività ferroviarie di una strumentazione contrattuale idonea a tutelare i trattamenti e i diritti rispetto ai processi di riassetto e configurazione dei due settori e delle imprese che vi operano;
- dare compiuta ed efficace soluzione alle numerose situazioni in cui, nel trasporto locale e

nei servizi di supporto alle attività ferroviarie, non trovano ancora piena applicazione, seppure per ragioni diverse, nemmeno le parti economiche, riferite all'anno 2008, definite in sede ministeriale il 30 aprile 2009;

- impedire che la perdurante presenza di più regolazioni contrattuali collettive rappresenti ancora un elemento strumentale per alimentare surrettiziamente le distorsioni presenti nell'attuale quadro regolatorio, in particolare in presenza dell'ingresso nel mercato di nuovi soggetti imprenditoriali a seguito della liberalizzazione del settore.

Oltre ad avere finora negato il richiesto contributo alla ripresa del negoziato, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti non risulta che abbia finora neanche promosso l'impegno, assunto con il Protocollo del 30 aprile dell'anno scorso, di introdurre gli elementi legislativi di "clausola sociale", in mancanza dei quali, alla luce delle novità legislative introdotte dal Parlamento nel corso del 2009, risultano ancora più evidenti i pesanti rischi ai quali è esposto il lavoro del settore, sia nel trasporto pubblico locale che nel trasporto ferroviario, in termini di dumping e di destrutturazione contrattuale. In concomitanza della nuova dichiarazione di sciopero per il 23 aprile e della nuova richiesta di intervento del Governo, le Segreterie Nazionali Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Ugl Trasporti, Orsa Trasporti, Faisa e Fast hanno anche avanzato richiesta di audizione alle competenti Commissioni parlamentari, all'ANCI, all'UPI e alla Conferenza delle Regioni per verificare se, attraverso il coinvolgimento di tutte le Istituzioni interessate, possano determinarsi condizioni utili ad evitare alla cittadinanza e ai lavoratori i pesanti disagi che saranno inevitabilmente provocati dal prossimo sciopero.

Governo, Parlamento, Regioni ed Enti Locali sono ancora in tempo per evitare l'inasprimento della vertenza, per rimuovere gli ostacoli e le strumentalità irresponsabilmente e cinicamente frapposti dalle controparti datoriali, per sostenere la ripresa della trattativa, la rapida chiusura di questa prima fase del negoziato sul nuovo CCNL della Mobilità e, in questo contesto, la definizione delle risposte contrattuali di cui il lavoro ha diritto.

Roma, 16 marzo 2010

Le Segreterie Nazionali

FILT-CGIL UGL Trasporti Or.S.A. Trasporti FAISA FAST

TRENITALIA LE NORD (TLN) OPPORTUNITÀ O CONVENIENZA

di Angelo Multari*

Alla fine di un percorso travagliato, quale è stato quello che ha contraddistinto la creazione della nuova società di trasporto regionale in Lombardia, ci si interroga se si è fatto il massimo per tutelare i lavoratori. Il primo passo per ottenere delle risposte esaurienti è quello di contestualizzare i processi stabilendo i possibili scenari che si sarebbero determinati nel caso si fossero assunte delle decisioni differenti. Nel nostro ambiente esiste sempre qualcuno che: "sarebbe stato meglio se..." che cavilla, ipotizza e non raramente, critica le scelte che comunque alla fine producono risultati da valutare nel tempo.

Nel caso di T.L.N., la Segreteria Regionale della Lombardia, non ha lesinato l'informazione alla struttura sindacale ed ai lavoratori sull'evolversi della trattativa. Per testimonianza di soggetti terzi (non appartenenti alla nostra O.S.) ho avuto modo di constatare che un Ruolo importante sul tavolo negoziale lo ha recitato alla nostra delegazione. In futuro avremo modo di verificare se sia stato un lavoro tutelante nei confronti dei lavoratori e gratificante per i nostri rappresentanti; oppure ha avuto ragione chi propendeva per una strenua difesa dello status quo. Come diceva il poeta "ai posteri l'ardua sentenza".

Al momento mi sento in dovere di riconoscere ai nostri rappresentanti territoriali l'impegno e l'onestà intellettuale di non aver "galleggiato" su una problematica di tale rilevanza ma di essersi assunto delle responsabilità rilevanti individuando degli obiettivi minimi e perseguendo fino in fondo la dialettica con le altre OO.SS.: con i politici e con le imprese interessate.

Per quanto mi riguarda è giusto dare spazio ad uno stralcio dell'informativa che la regione Lombardia ha diffuso per spiegare il contesto ed i fatti che hanno determinato la scelta di percorrere fino in fondo la procedura che ha portato alla firma dell'accordo:

"I Contratti di Servizio servono a definire i servizi ferroviari del Trasporto Pubblico Locale che attualmente Trenitalia svolge nelle singole Regioni ed il connesso corrispettivo che viene corrisposto, in quanto il Trasporto Pubblico, non essendo in grado di autofinanziarsi con le sole tariffe, necessita di contributi finanziati con denaro pubblico.

La stessa Legge prevede l'obbligo per le regioni di affidare il servizio attraverso bandi di gara.

In applicazione di tale norma di legge la Lombardia aveva disposto tre manifestazioni di interesse per altrettante linee: Passante, Lecco - Molteno - Como e Brescia - Iseo, delle quali è stato dato corso alla sola gara quella del Passante.

Alla gara hanno partecipato l'ATI (Associazione Temporanea Impresa) costituita da Trenitalia per scorta e condotta, LeNord per manutenzione TSR ed ATM bigliettazione passante, l'altra concorrente la Connex, azienda straniera, al momento di apertura delle offerte è stata esclusa per vizi di forma in quanto la richiesta presentata non era conforme alle modalità stabilite dalla regione.

Alle altre due manifestazioni non è seguito alcun bando di gara.

In breve tempo la scelta delle gare non si è dimostrata funzionale e praticabile dimostrazione che in tutto il Paese l'unica gara che è stata assegnata è stata quella svolta in Lombardia.

Anche la Comunità Europea ha modificato la prima norma in quanto nel corso del 2008 ha emanato una nuova direttiva che concede la possibilità, per il servizio ferroviario, di affidamenti in house.

Nel nostro Paese, tale indirizzo è stato recepito nella Legge 2 /2009 che, inoltre, ha previsto un'indicizzazione degli importi economici dei Contratti di Servizio (dal 1997 non erano stati adeguati neanche all'inflazione comportando ampie passività nei bilanci di Trenitalia) per un importo totale di 480 milioni.

La nuova Legge, pur confermando l'impianto della modalità delle gare, prevede la possibilità da parte delle

regioni di affidare il servizio ferroviario direttamente per un periodo di 6 anni rinnovabile per altri 6.

La condizione del 6 + 6 assicura un periodo di affidamento minimo per permettere alle aziende investimenti sul rinnovo del materiale rotabile.

Nel frattempo Moretti e Laguzzi hanno stabilito che il contratto di servizio deve rispettare parametri di costi, cosiddetto catalogo, in pratica ogni treno in base all'orario, alla disponibilità di posti ed alla tipologia di materiale, e ogni servizio (es. biglietterie) prevede un costo.

Trenitalia, in fase di definizione di contratto di servizio della durata di 6 anni rinnovabile per altri 6 ha scelto di applicare uno sconto del 9% impegnandosi, anche con indebitamenti, a rinnovare il parco rotabili.

Tali accordi sono stati sottoscritti con alcune regioni Campania, Liguria, Emilia, Toscana, invece il Piemonte ha scelto di fare le gare, infatti la regione ha diviso il territorio in cinque lotti con conseguenti indizioni di altrettante gare.

In Lombardia, la differenza tra richiesta di Trenitalia e disponibilità della Regione era di circa 20 milioni di euro, per tale motivo le parti nel corso del 2008 ed inizi 2009, non hanno trovato un accordo che permettesse di sottoscrivere il contratto di servizio.

La Regione, per trovare una via d'uscita alla ristagnante situazione ha pensato di unire le forze ferroviarie presenti in Lombardia costituendo un'unica società ferroviaria con l'obiettivo di fare sinergie, diminuire i costi e migliorare il servizio.

Per i prossimi 3 anni, fase di start up della nuova società, il differenziale di costo è stato colmato dal Governo vedi accordo dello scorso 04 agosto che prevede per la nuova Società TLN Trenitalia, LeNord (costituita in modo paritetico 50% Gruppo Ferrovie dello Stato e 50% LeNord) un finanziamento complessivo di 75 milioni, 25 milioni per anno.

Per acquistare nuovo materiale rotabile Trenitalia, Ferrovie dello Stato, Regione Lombardia hanno aggiunto ulteriori risorse economiche, infine lo scorso 9 Novembre è stato approvato il Contratto di servizio che assegna a TLN il servizio per 6 anni rinnovabile per ulteriori 6.

Nella prima fase di 11 mesi TLN sarà oggetto di verifica rispetto al miglioramento degli standard di qualità, la stessa TLN per svolgere il servizio utilizzerà in affitto il ramo di impresa Trenitalia DTR Lombardia e la Società LeNord.

La società nel periodo di affitto sarà una Srl, mentre in caso di conferimento sarà trasformata in SpA con la possibilità di un indebitamento massimo pari a 1 rispetto al capitale sociale, condizione che lascia intuire una certa solidità dell'impresa (nella maggioranza delle aziende questa possibilità è di 1.2 - 1.3 del capitale sociale).

Le ricadute sui lavoratori:

"In questo senso occorre da subito chiarire che la normativa di riferimento è quella prevista dall'art. 2112 del Codice Civile, implementata dalla Legge 428 del 90 che obbliga le aziende alla sola informativa, ne tanto meno dà facoltà al lavoratore di accettare il passaggio al quale rimane, ipoteticamente, la sola possibilità di richiedere il licenziamento per giusta causa.

Per rispettare le procedure di Legge la Società TLN, Trenitalia e LeNord hanno comunicato all'O.S. la costituzione della nuova Società con conseguente affitto di ramo d'azienda; a seguito della richiesta sindacale si sono svolti 3 incontri raccolti nel verbale di accordo dell'11 Novembre che definisce il periodo transitorio degli 11 mesi.

Nel verbale, oltre alle norme di Legge sono stati definiti alcuni importanti aspetti per il periodo di affitto di undici mesi: al personale di Trenitalia oltre ai riconoscimenti contrattuali economici, normativi, nonché di tutti gli accordi applicati nel gruppo F.S. sono garantiti: l'iscrizione al fondo previdenziale (occorre conferma da parte dei lavoratori entro 6 mesi), l'iscrizione al fondo

integrativo Eurofer, Il fondo di sostegno al reddito le concessioni di viaggio con le modalità attualmente previste.

Infine a seguito di ns precisa richiesta è stato concordato che al termine del periodo di affitto saranno nuovamente avviate le procedure previste da Art. 2112 e legge 428/90.

È stato inoltre comunicato che il pagamento per tutti i dipendenti TLN è confermato il giorno 27, listino paga TLN; relativamente alla modifica della matricola, la motivazione aziendale è stata che era necessaria per separare i costi della nuova società."

Nel frattempo è avviato il confronto che dovrà concludersi entro la scadenza del contratto di affitto.

Le prospettive future:

L'obiettivo è quello di definire, a partire dal contratto della mobilità in discussione a livello nazionale, norme contrattuali e diritti uguali per tutti i lavoratori della TLN, nello stesso verbale è stata posta da tutte le O.S. una nota a verbale con cui si chiede che i diritti dei dipendenti di Trenitalia e di LeNord siano mantenuti anche ad personam dopo il periodo di affitto.

Ci sono molte differenze che dovranno essere affrontate a partire dai contratti per giungere ai benefit da una parte, le concessioni di viaggio, dall'altra la cassa mutua; contrattualmente i problemi maggiori riguardano il personale viaggiante, i capo gestione, la manutenzione, la manovra, settori che in LeNord hanno un inquadramento parametrico molto più basso rispetto a quello di Trenitalia, anche l'orario di lavoro è differente da una parte 36 ore FS dall'altra 39 ore LeNord.

È corretto evidenziare che le posizioni e le esigenze delle parti che siederanno al tavolo saranno diametralmente opposte in quanto TLN cercherà efficientamenti che gli permettano non solo di recuperare i 25 milioni che ha finanziato nei primi tre anni il Governo, ma anche di svolgere la maggiore produzione; dall'altra si auspica che tutto il sindacato si ponga come obiettivo quello di ottenere per i lavoratori il meglio dei due contratti.

Per questo motivo il ruolo di tutti noi avrà un carattere di assoluta rilevanza in quanto più alta sarà l'attenzione ed il sostegno alle posizioni sindacali, più facile sarà per noi raggiungere gli obiettivi."

Mi sembra che sia chiaro a tutti che, in un contesto condizionato dal pressante conflitto d'interessi della Regione Lombardia (Organismo deputato ad assegnare i servizi ed azionista di maggioranza della maggiore Impresa di Trasporto Ferroviario non statale), i margini di manovra non erano grandi. Altre esperienze di gestione mista (TILO) erano state introdotte in Lombardia e, nonostante la decisione di Trenitalia di ritirarsi, il gradimento della clientela era stato decisamente ottimo.

Il rischio di trovarsi con competitor già radicati sul territorio, magari consorziati con grosse imprese estere, era più che una remota possibilità. Resta la controprova di non aver accettato la sfida; ma quando ci sono in ballo oltre 2800 lavoratori l'azzardo è molto meglio lasciarlo ai giocatori di poker. Alla luce di quanto accade in Regioni limitrofe credo che l'accordo sottoscritto può essere determinante per racchiudere un quadro regolatorio che il potere politico di quella Regione non ha assolutamente inteso garantire. Quindi l'opportunità è di aver aperto un fronte che, pur non esprimendo il massimo delle aspettative dei puristi delle relazioni Industriali, costituisca il riferimento minimo per tutto il mondo del trasporto ferroviario regionale che è oggetto di affidamento del servizio. Concludo con la spiccio filosofia di mio padre che diceva: quando c'è un cambiamento o lo gestisci oppure lo subisci. In Lombardia, dopo una rapida rassegna delle truppe "inebriate dalla guerra ad oltranza", hanno oculatamente deciso di gestire il cambiamento.

* Segr. Naz. le Personale Viaggiante Or.S.A.

Dopo il Friuli Venezia Giulia anche l'Or.S.A. Veneto a Convegno LA FERROVIA TRA INNOVAZIONE E SVILUPPO

di **Alessandro Trevisan***

Si è svolto a Mestre, sotto l'egida della Segreteria Compartmentale di Venezia, un interessante convegno sulle tematiche ferroviarie del Nord Est (e non solo...) al quale hanno partecipato, innanzitutto moltissimi ferrovieri e cittadini, oltre ad importanti esponenti politici, manager ferroviari e esperti del lavoro. Il tutto alla presenza del Segretario Nazionale dell'OrSA Armando Romeo.

Coordinati dal **Segretario OrSA Trasporti del Veneto - Ezio Ordigoni** - che si è soffermato sulla centralità del Veneto nel panorama trasportistico del Paese e sui costi di una politica "distratta" sui temi del riequilibrio modale e dello sviluppo governato di trasporti alternativi alla gomma, i lavori sono stati aperti dalla relazione introduttiva di Alessandro Trevisan - Responsabile OrSA Ferrovie - che ha esposto i temi principali dell'incontro:

LE INFRASTRUTTURE

La necessità di potenziare le linee affluenti al nodo di Mestre, ferroviariamente tra i più trafficati d'Italia, è una scelta obbligata per il Nord Est anche in funzione della realizzazione del corridoio 5 e dell'Alta Velocità nella trasversale padana. Il tutto mentre la Regione Veneto ha ormai scommesso sul Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale nel quadrilatero Venezia / Padova / Castelfranco / Treviso con la "quinta colonna" che guarda a est sulla Venezia-Trieste sino a Portogruaro.

Ovvio, dunque, che il raddoppio della Mestre - Bassano ed il quadruplicamento delle linee verso Udine (fino a Treviso - Conegliano) e verso Trieste (Portogruaro) sono progetti che FS e Regione devono al più presto approntare e finanziare, altrimenti l'imbutto di Mestre rimarrà tale e sarà il "nuovo tappo del Veneto" come già oggi definito da importanti esperti del settore qual è - ad esempio - il Direttore Scientifico della Fondazione Nord Est, Daniele Marini.

IL CONTRATTO DI SERVIZIO E LE SOCIETÀ MISTE

L'OrSA plaude alla scelta dell'attuale Amministrazione Regionale che ha licenziato le linee guida del Contratto che assegna a Trenitalia il servizio del Trasporto Pubblico Locale su ferro per i prossimi 6 anni con l'opzione per altri 6. La condivisione non vuole però significare "negazione" di tutto ciò che oggi non funziona nel trasporto dei pendolari e più in generale nel basso livello qualitativo del servizio che Trenitalia offre ai cittadini del Veneto.

La condivisione sta tutta nello scommettere sull'unica Società oggi in grado di rispondere alla domanda di trasporto ferroviario che viene dal Veneto, evitando le pindariche illusioni su ipotetici competitors che non hanno né la struttura né i mezzi per partecipare ad una gara di respiro regionale come quella chiesta dal Veneto. A meno che non si scelga la strada, fallace e pericolosa, di spezzare il servizio in tanti piccoli lotti; il Piemonte lo ha fatto e purtroppo i cittadini di quella Regione ne vedranno presto le conseguenze.

Per l'OrSA di Venezia (ed anche per altri esperti come il Presidente di Sistemi Territoriali, Michele Gambato) il "privato è bello" può forse andar bene se si vendono saponette o ferri da stiro, certamente lo slogan non si attaglia ad Imprese di Servizio e l'esperienza inglese - a tal proposito - ci dovrebbe lasciare insegnamenti preziosi.

Detto questo l'accordo Regione Veneto - FS prevede centinaia di milioni di investimenti in materiale rotabile con il significativo contributo di ambedue gli attori e una importante riqualificazione delle stazioni oggi disabilite. L'OrSA si augura che la firma sul Contratto di Servizio, che da certezze e lavoro a FS, consenta di assumere nuovo personale.

Soprattutto in settori quali le biglietterie e la manovra, servizi oggi penalizzati e che determinano per riflesso una ricaduta negativa sulla qualità e sulla puntualità. Questo consente di fare una riflessione, dovuta, sulle cause che spesso determinano i disservizi ed i ritardi: la carenza di personale non è uno slogan che il Sindacato intona ad ogni piè sospinto, è - almeno per il Veneto - una delle

ragioni o almeno una delle maggiori concause del basso livello qualitativo e dei ritardi. L'esempio l'abbiamo avuto con l'eccezionale nevicata dello scorso mese di dicembre. Avessimo avuto - per esempio - più personale nella manutenzione (dove da anni le poche assunzioni non coprono nemmeno le uscite per pensionamento), non avremmo sicuramente evitato i disagi, ma forse ne avremmo ridotto la portata.

Di certo, però, la campagna di stampa orchestrata a fine dicembre e tutta improntata sui disservizi non ha tenuto conto di quanto è avvenuto ed ancora avviene oltralpe dove pure i servizi privati (dall'Eurotunnel ai treni inglesi) hanno scontato ritardi e soppressioni in molti casi ben superiori a quelli patiti in Italia. Allora forse la colpa non è sempre e comunque delle ferrovie italiane e dei suoi dipendenti.

Sulle Società miste che si intende creare fondendo Trenitalia a Sistemi Territoriali (che ricordiamo essere la

turistica. Bisogna porvi rimedio a breve.

Il Sindacato non condivide le affermazioni di Trenitalia sui servizi in perdita e sulla scarsa affluenza su questi treni, basti vedere come i tedeschi (in sinergia - guarda caso - con la lombarda LeNord) si sono subito appropriati delle tracce per garantire gli stessi treni, ma da Milano e Bologna.

Tanto disastri ed antieconomici non erano, altrimenti austriaci e tedeschi avrebbero fatto scelte diverse.

LA SFIDA ALLA POLITICA

Il Convegno lo abbiamo volutamente collocato in un momento particolare com'è quello che da il via alla campagna elettorale di Regione e Comuni ed il perché è presto detto: le questioni trasportistiche e di riequilibrio modale, insomma le scelte e gli indirizzi di politica dei trasporti devono rappresentare uno dei temi cardine della campagna elettorale che si svilupperà nel Veneto da gennaio in avanti. Crediamo che scelte oculate possano veramente far decollare la nostra Regione ed è, a parere dell'OrSA, un interesse per così dire bipartisan. Per questo, come cittadini e come lavoratori delle ferrovie porremo particolare attenzione a cosa ci dirà la politica in proposito, sia in questo convegno che nei comizi delle prossime settimane. E ci comporteremo di conseguenza...

Questa la "carne al fuoco" messa dall'OrSA per dare il la agli ospiti intervenuti o a chi, come l'Assessore alla Mobilità Renato Chisso o il Direttore delle Risorse Umane del Gruppo FS, per impegni politici o istituzionali sono stati costretti a rispondere a domande a distanza o inviare un intervento scritto.

Il dibattito che ne è scaturito si è dunque snodato su due direttrici, la prima di carattere regionale che possiamo riassumere con gli interventi del **Direttore Regionale del Trasporto Regionale, Ing. Maria Giaconia**, dell'**Assessore Regionale alla Mobilità Renato Chisso** ed infine del **Presidente di Sistemi Territoriali Michele Gambato**.

La prima ha posto l'accento sull'importanza del Contratto di servizio che Trenitalia ha sottoscritto con la Regione Veneto, soprattutto perché questo è sinonimo di maggiori fondi per la Regione da destinare al trasporto ferroviario (siamo nell'ordine di un incremento superiore ai 30 mil. di Euro). Inoltre la Regione ottiene da Trenitalia importanti investimenti su nuovi materiali e nuovi treni.

Sull'occupazione nessuna particolare preoccupazione, a detta della Giaconia, in quanto lo sviluppo che si prevede nella domanda di traffico e la concretizzazione di infra-



Alessandro Trevisan
Segr. Reg.le Or.S.A. Veneto - Venezia

Società Regionale di Trasporto ferroviario) il pensiero dell'OrSA non solo è noto, ma è stato anche formalmente comunicato ai Capi Gruppo dei partiti veneti nella riunione dello scorso dicembre sul bilancio regionale: noi non abbiamo pregiudiziali, ma vogliamo vedere nella realtà che cosa significherà una grande Società Ferroviaria regionale e quali ricadute ci saranno per i lavoratori e per i cittadini del Veneto.

Sul fronte passeggeri crediamo che l'esperienza lombarda, ivi comprese le difficoltà gestionali che oggi registriamo nell'affitto dei rami d'Impresa di Le Nord e Trenitalia, debba insegnare molto, mentre non possiamo esimerci dall'esprimere forti perplessità sulla possibile nascita di una Società Merce Veneta.

Il perché è presto detto: mentre la sfida delle merci via treno avrà un respiro transeuropeo (da Lisbona a Kiev, da Berlino a Palermo) noi rischiamo di rinchiuderci in piccole società di trasporto con vocazione al massimo interregionale che diverranno, nel peggiore dei casi, dei piccoli padroncini del ferro o saranno scalate e comprate da tedeschi, svizzeri e francesi per servizi low-coast o per essere parte di strategie trasportistiche che verranno decise oltralpe.

Noi crediamo che il Sistema Italia, prima ancora della Regione Veneto, non se lo possa permettere.

IL VENETO SENZA EUROPA

Trenitalia ha tolto al capoluogo della nostra regione il trasporto internazionale: l'abbandono dei servizi su Zurigo, Monaco e Vienna a cui a breve potrebbe accompagnarsi la soppressione del treno su Budapest è per l'OrSA un errore grave del management FS.

Lasciare Venezia senza questi servizi vuol dire diminuire l'arrivo via treno di tanti turisti, limitare il raggio d'azione dei nostri imprenditori; in poche parole vuol dire avere poco rispetto del Veneto e della sua capacità industriale e



I partecipanti al Convegno Or.S.A. di Venezia - Mestre

strutture che veramente incidano sulla capacità di offerta del servizio ferroviario nell'area veneta determineranno una richiesta di lavoratori in tutti i settori ed in tutte le professionalità oggi presenti in servizio.

L'Assessore Chisso, rispondendo alle domande dell'OrSA sugli obiettivi della Regione Veneto in tema di trasporti ed infrastrutture ha posto l'accento sugli aspetti positivi legati al Contratto di Servizio che ha il precipuo obiettivo di sviluppare i servizi ferroviari regionali. I punti qualificanti, ha ribadito l'Assessore, sono i seguenti.

Livello qualitativo dei servizi espresso in termini di : percentuale minima di puntualità entro i 5 e i 15 minuti nelle ore di punta e di morbida; pulizia ed efficienza del materiale rotabile; composizione e affollamento dei convogli; quantità dei posti offerti; tempo massimo di percorrenza in piedi della clientela; guasti e anomalie; l'impegno a definire obiettivi di pulizia in ambito di stazione; di informazione all'utenza; di manutenzione straordinaria; di miglioramento della distribuzione dei punti vendita. Le inadempienze saranno sanzionate con penali. Per la valutazione dei servizi ferroviari e il loro miglioramento la Regione, in collaborazione o contraddittorio con Trenitalia, si avvarrà del contributo dell'utenza ed in particolare di quella pendolare.

Investimenti in materiale rotabile: 23 nuovi convogli acquistati dalla Regione del Veneto tramite la controllata Sistemi Territoriali, cui si aggiungeranno, da parte di Trenitalia, 139 milioni di investimenti in nuovo materiale rotabile la cui consegna dovrà avvenire secondo un calendario concordato, il cui eventuale mancato rispetto sarà oggetto di sanzione.

Nella logica del Protocollo d'Intesa, di approccio complessivo alle diverse problematiche del trasporto ferroviario, entrano anche interventi strutturali di Rete Ferroviaria Italiana per una trentina di milioni, finalizzati a regolarizzare la circolazione e quindi diminuire i tempi di percorrenza e le interferenze fra treni locali e a lunga percorrenza.

Sulle Società Regionali e più in generale sugli impegni di Sistemi Territoriali (S.T.) e sulla necessità di fare sinergie tra Imprese italiane per evitare l'ingresso di competitors stranieri si è soffermato Michele Gambato, apprezzato manager oggi alla guida della Società Regionale di Trasporto. Sugli investimenti in materiale rotabile S.T. è impegnata nell'acquisto di 22 nuovi treni con l'opzione per altri 12 che andranno a sommarsi ai 2 già acquistati e che nel prossimo mese di febbraio inizieranno il servizio S.F.M.R. sulla Mira Busa - Venezia.

Questo impegno si colloca nell'alveo del Contratto di Servizio all'interno del quale, in accordo con Trenitalia, a S.T. verranno progressivamente assegnati servizi su linee non elettrificate quali la Vicenza-Schio, Treviso-Montebelluna o Padova-Bassano.

Alle forti perplessità espresse dall'OrSA sulla costituzione di una Società Regionale Merci, il Dr. Gambato ha opposto una serie di dati quali: il traffico merci avente come origine o destinazione nella nostra regione si muove per circa il 50% sull'asse del Brennero; dell'altro 50% un buon 80% (quindi il 40% del totale) ha come riferimento il Porto di Venezia e l'Interporto di Padova, con un raggio di terminalizzazione medio di circa 300 - 400 km.

Altro aspetto: un servizio merci efficiente non solo toglie camion dalle strade ed ha quindi un rilevante ritorno in termini di beneficio ambientale, ma per alcune tipologie di merci rappresenta una modalità indispensabile. Il nostro obiettivo è costituire una società che svolga dei servizi DEDICATI alle piattaforme Venete in modo da garantire quella necessaria offerta ferroviaria efficiente, economicamente competitiva e rispettosa delle regole.

Vi è la ferma convinzione che lavorando assieme (Sistemi territoriali e Trenitalia) saremo in grado di efficientare il sistema e di migliorarlo, ovviamente ragionando sulle necessità dell'industria veneta e sui flussi di traffico che interessano la nostra Regione.

La seconda "direttrice" sulla quale si è dipanato il Convegno ha invece toccato i temi generali, a partire dalla visione europea del trasporto ferroviario che ben ci ha rappresentato il **Componente la Commissione Europea dei Trasporti, On. Cancian**, soprattutto in tema di programmazione sulle grandi direttrici, a partire dagli interventi infrastrutturali, e che avrà un respiro decennale sino almeno al 2020.

Di certo, ha affermato Cancian, il problema dei finanziamenti è enorme e non sarà risolto se non si reperiranno fondi anche da strutture private (banche ed istituti di credito). Deve ritenersi prioritario lo sviluppo dell'intermodalità tra ferro e acqua,



On. Cancian della Commissione Europea dei Trasporti

soprattutto tenendo conto che il flusso delle merci via nave si sta progressivamente spostando da ovest verso est. Ecco che, in questo scenario, potrebbe perdere peso Genova a favore dei porti veneto-friulani e sloveni (Ravenna-Venezia-Trieste-Fiume) e questa è un'opportunità da non perdere se si vorrà veramente canalizzare il traffico su vettori meno inquinanti ed invasivi delle migliaia di TIR che giornalmente attraversano la Regione e tutto il Nord Est.

Una citazione a parte merita la puntuale disamina dei problemi del Lavoro, visti in un'ottica legislativa e giurisprudenziale, che ha esposto l'**Avvocato Gianni Lanzinger Giuslavorista ed esperto di diritto del lavoro**.

Non possiamo che condividere la premessa con la quale Lanzinger ha aperto la sua relazione e cioè la riscoperta della cultura del lavoro, partendo dall'assunto secondo il quale lavoratori che fanno lo stesso lavoro devono sottostare al medesimo Contratto. La mancanza di tale precetto porta ad una palese discriminazione che viola il principio dell'universalità del Contratto finalizzata a garantire pari opportunità. Su questo aspetto la Corte



Il tavolo di Presidenza del Convegno Or.S.A.

Costituzionale Europea (ricordiamo che le regole del nostro lavoro sono date dall'Europa) ha già espresso un chiaro indirizzo e chi si rivolgesse oggi a questo organo per affermare tale diritto con ogni probabilità se lo vedrebbe riconosciuto.

Sul tema oggi in discussione in Parlamento, quello della Riforma del Diritto del Lavoro, l'A.G.I. (Avvocati Giuslavoristi Italiani) ha da tempo sollevato il problema legato ai rischi di una riforma - già passata in Senato - che stravolge principi cardine dell'attuale normativa. Soprattutto laddove si prevede che il contenzioso tra Impresa e lavoratore sia demandato ad un Collegio Arbitrale che deciderà "in via equitativa", senza far riferimento a Leggi o al Contratto ma tenendo conto - tra l'altro - delle esigenze di organizzazione dell'Impresa. Inoltre, mentre oggi puoi intentare una causa nei confronti del datore di lavoro entro 5 anni, domani i tempi si ridurranno a soli 6 mesi.

È palese questa è una Legge fatta senza condivisione ed è soprattutto penalizzante per il lavoratore. Per fronteggiare tutto ciò e più in generale per non correre il rischio di trarsi dinanzi al fatto compiuto il Sindacato dovrebbe istituire un Osservatorio Sindacale del Lavoro che prevenga e blocchi l'iter di queste iniziative Legislative dal chiaro intento coercitivo.

Si è passati, poi ai temi "caldi": quelli del Contratto della Mobilità, del posizionamento industriale di Trenitalia sul mercato ferroviario interno ed internazionale e delle prospettive di sviluppo dei traffici. Temi che, di fatto, ha introdotto il **Direttore Generale del Gruppo FS, il Dott. Domenico Braccialarghe** con un

intervento scritto a causa dell'urgente convocazione della Società al Ministero dei Trasporti che ne ha impedito la presenza fisica a Mestre.

Un peccato perché il contraddittorio, rispetto alle tesi esposte da Braccialarghe, sarebbe stato quanto mai utile per comprendere il momento, soprattutto in tema di Contratto della Mobilità.

Infatti, il Direttore Generale ha, per così dire "gettato il sasso nello stagno" evidenziando come il CCNL della Mobilità langua in uno sterile ed improduttivo confronto, mentre il mercato avanza ed i competitors aggrediscono le parti buone del traffi-

co ferroviario. A detta di Braccialarghe il tempo è trascorso e non sarà facile costruire oggi un Contratto erga omnes che avrebbe dovuto essere scritto in precedenza alla liberalizzazione del mercato; il livello di difficoltà che si incontra oggi è anche funzione diretta della disponibilità a scrivere regole nuove ed attuali. Diversamente, nessuna impresa e nessun imprenditore saranno mai interessati e disponibili ad accettare regole che riducono la redditività ma cercheranno troveranno ed applicheranno sempre le regole più funzionali ai loro obiettivi. Chi vuole lavorare per garantire il futuro delle imprese e quindi dei lavoratori ha l'obbligo di impegnarsi più nella conquista di nuove e migliori condizioni di operatività e di redditività. In tale contesto, ha ribadito Braccialarghe, debbono trovare concreta attuazione anche strumenti concordati che risultino idonei a riconoscere i contributi, anche dei singoli, agli incrementi di produttività e di redditività realizzati dalle imprese. In buona sostanza bisogna essere pronti ad un doppio passo: superare vecchie logiche ed individuare nuove, molto diverse.

E se le nuove regole consentono di rivitalizzare l'impresa, di irrobustirla e di renderla più viva e forte nella competizione, anche se tutto questo passa attraverso il superamento di comportamenti consolidati nell'epoca ormai antica del monopolio assistito, è interesse di tutti portarlo avanti con convinzione e velocemente, altrimenti gli eventi ci supereranno.

A questa disamina che a noi è parsa eccessivamente sbilanciata verso i meri recuperi di costo del lavoro e poco rivolta alle opportunità del mercato ed alla capacità di ragionare in termini di unitarietà dell'Impresa (e dunque anche di economie di scala senza i continui spezzettamenti di attività e di strutture) ha risposto il **Segretario Generale dell'OrSA - Armando Romeo** - ribadendo come tutto il Sindacato continui a lavo-

rare per un Contratto della Mobilità vincolante per tutte le Imprese, ma proprio dalle Imprese partono i dinieghi ed i distinguo. Il futuro, secondo l'OrSA, sarà tutt'altro che roseo se non si riprenderà l'iniziativa unitaria del Sindacato tutto con una forte e partecipata mobilitazione dei lavoratori del Trasporto.

Sul Piano Industriale di FS (che prevede, tra l'altro oltre 10 mila esuberanti) è paradossale che il Sindacato ne apprenda l'esistenza dalla stampa. Ciò è inaccettabile nel metodo e se i contenuti sono quelli preannunciati da Panorama Finanza, anche nel merito.

Poi si parla trionfalmente di pareggio di bilancio, ma l'Amministratore Delegato di FS si scorda di essere in debito con i suoi dipendenti di almeno 2 premi per risultato.

Nel frattempo il gradimento del nostro servizio sta toccando minimi storici e le ragioni sono tristemente semplici. Si è privilegiata la questione economica tralasciando il servizio e le carenze nelle risorse umane a partire da quelle, fondamentali, della Manutenzione dell'infrastruttura.

Sulle società regionali, poi, il processo risulta di fatto poco governato.

Si assiste a paradossi incomprensibili come la concorrenza tra soggetti che si alleano su una tipologia di attività e si fanno la guerra su un'altra. L'esempio più lampante è TLN, dove LeNord Milano si fondono con Trenitalia per i passeggeri in Lombardia, nel mentre la stessa LeNord si allea con DB per il trasporto internazionale.

Il Sindacato, su questo tema, non ha riserve mentali ed è disponibile a discutere su tutto, ma viene pretesa chiarezza sulle strategie, sul lavoro e per finire (o per iniziare) sull'applicazione di Contratti omogenei e su Clausole Sociali vincolanti ed esigibili.

L'alternativa a questo è solo la ripresa della lotta e degli scioperi, al quale l'OrSA si augura contribuisca tutto il fronte sindacale.

Con l'intervento finale di Romeo il Convegno, iniziato alle 9 e durato sin quasi le 14, ha visto la sua conclusione ed il segnale di quanto sia stato interessante e pieno di contenuti lo ha dato la platea, piena dall'inizio alla fine dei lavori.

Un successo per l'OrSA ed un momento di riflessione per tutti i partecipanti: la strada verso regole condivise ed esigibili è ancora lunga, ma il segnale di grande compattezza dei lavoratori arrivati anche dalla partecipazione a questo convegno ci fa ben sperare per il futuro dei ferrovieri e delle ferrovie.

* Segretario Reg.le Or.S.A. Venezia

CAPITRENO, MA SOPRATTUTTO DONNE!

di Annacarla Purificati

Nei giorni 8 e 9 Marzo 2010, nella splendida cornice Felliniana dell'Hotel "La Gradisca" di Rimini si è svolto il primo seminario interamente dedicato alle donne del Personale Viaggiante dell'Or.S.A.

L'incontro organizzato dalla Segreteria Nazionale Or.S.A. e ideato dal Segretario Nazionale **SPV** (Angelo Multari), ha rappresentato l'occasione di incontro e dibattito sui temi che gravitano intorno all'universo femminile nell'ambito del personale viaggiante.

Sono i numeri a parlare chiaro in ordine alla massiccia presenza delle donne all'interno di questo settore, sino a qualche anno fa quasi esclusivamente rappresentato dai colleghi uomini, ed è per ciò che il Sindacato ha pensato di investire tempo e lavoro per la buona riuscita di questo che è stato solo il primo di futuri altri incontri.

La decisione di svolgere il seminario il giorno 8 Marzo non è stata casuale bensì frutto di una precisa volontà di ricordare!

Infatti la memoria è corsa al lontano 1908, quando, pochi giorni prima di questa data, a New York, le operaie dell'industria tessile Cotton scioperarono per protestare contro le terribili condizioni di lavoro in cui erano costrette a lavorare.

Lo sciopero si protrasse per alcuni giorni, finché l'8 Marzo il proprietario Mr. Johnson, bloccò tutte le porte della fabbrica per impedire loro di uscire. Allo stabilimento venne appiccato il fuoco e le 129 operaie prigioniere all'interno morirono arse.

Successivamente questa data venne proposta come giornata di lotta internazionale, a favore delle donne, da Rosa Luxemburg, proprio in ricordo della tragedia.

È da questo toccante e doveroso ricordo che si sono aperti i lavori di questo primo seminario femminile.

L'invito, peraltro, era stato rivolto anche a quelle colleghe che pur non avendo aderito, "speriamo solo non ancora", al nostro sindacato avevano dimostrato nel tempo un interesse reale alle problematiche del lavoro e che fattivamente si adoperano durante lo svolgimento del servizio ad adempiere i propri doveri ma sempre nel rispetto e nella salvaguardia dei diritti che ancora contraddistinguono, per fortuna, la nostra categoria.

Lungi dall'averle coinvolte per un mero scopo sindacale, si voleva far capire loro che almeno un'alternativa al deserto sindacale che ci circonda c'è ed è l'Or.S.A. che ancora e malgrado le sempre crescenti difficoltà ed ostacoli si impegna con serietà affinché le condizioni di lavoro già piuttosto precarie non peggiorino ulteriormente, cercando di resistere alle continue erosioni di diritti e aumento smisurato dei carichi di lavoro quasi del tutto privi di un riconoscimento professionale.

Esiste anche una ragione che ha indotto il sindacato a scegliere la forma del seminario piuttosto che quella dell'usuale convegno ed è stata l'intenzione di far interagire direttamente le protagoniste senza interlocutori né tantomeno relatori che parlassero dei loro problemi al loro posto.

Si è pensato ad un seminario inteso nel senso di un momento di condivisione di problematiche che accomunano ma che oltremodo distinguono tenendo conto della Regione di provenienza, della divisione (Regionale/Passaggeri) e **Tristemente ormai anche del turno (Frecciarossa, Frecciargento, Frecciabianca).**

Non avendo invitato i cosiddetti "esperti", le ragazze sono state esortate a superare le naturali inibizioni dovute alla difficoltà di parlare in pubblico e sollecitate a pensare che anche il più piccolo contributo potesse essere utile al fine di individuare le reali difficoltà che incontrano nel percorso lavorativo e con esse le possibili soluzioni prospettabili.

Il primo aspetto che si è trattato è stato relativo all'odierna separazione che ha visto interessata la divisione passeggeri in ordine ai tre turni e le ragazze sono state invitate a discutere di questo importante ed attuale momento storico della Nostra Azienda.

Dal dibattito è emersa la chiara volontà di tutte a non voler cedere all'intento aziendale di creare spaccature tra il personale, attraverso la logica della competizione tra agenti e soprattutto tra appartenenti a turni diversi quasi si trattasse di squadre contrapposte.

Il messaggio che si è voluto trasmettere è che la nostra continua ad essere un' **UNICA Azienda** e che se da una parte sono ingiustificati gli atteggiamenti di quanti appartenenti al turno Frecciarossa si sentono personale di serie A, dall'altra è oltremodo ingiustificato l'atteggiamento di chi, appartenente ad altro turno, vede i colleghi del FR come qualcosa di diverso e non più parte di una stessa "famiglia".

Nel corso della giornata si sono alternati vari interventi a partire dalla rappresentate Or.S.A. presso il Comitato Pari Opportunità, Sig.ra Ilda Gofieri, che ha esposto le problematiche relative alla figura Donna-Lavoratrice-Mamma, argomento particolarmente sentito da parte delle intervenute stante la naturale propensione di ciascuna a costituire un proprio nucleo familiare, nonché l'intervento del Segretario Nazionale SPV che ha dato lettura dell'ultima missiva inviata dal Segretario Generale Armando Romeo all'Amministratore Delegato di FS Mauro Moretti, giunte alle ultime righe dalla sala si è levato un applauso di condivisione per il contenuto della stessa!

Anche il mattino del 9 Marzo è stato caratterizzato dalla partecipazione attenta ed interessata delle ragazze che si sono confrontate, a volte anche in modo caloroso, su tutti i temi che sono emersi durante il seminario.

Le due giornate di lavoro si sono concluse con la redazione di un documento finale nel quale le partecipanti hanno messo nero su bianco i problemi emersi ma anche le possibili soluzioni, ciò proprio nello spirito risolutivo e pratico che caratterizza la donna e soddisfatte del loro operato si sono date appuntamento al prossimo incontro!



DOCUMENTO DI SINTESI SEMINARIO DONNE PERSONALE VIAGGIANTE

Or.S.A.

Nei giorni scorsi a Rimini, si è tenuto il primo seminario interamente dedicato al ruolo e alle problematiche della donna nel trasporto ferroviario e nella società odierna in genere.

Le sessanta donne presenti si sono fatte portatrici delle loro esperienze lavorative distinte per tipologie di realtà territoriali e compartimentali, rilevando i seguenti problemi:

- Difficoltà nel conciliare la vita lavorativa con il ruolo di madre.
- Difficoltà di accesso al part-time temporaneo e inutilità dello stesso qualora sia concesso in forma "verticale".
- Mancanza di sicurezza a bordo treno e nelle stazioni impresenziate, soprattutto nella fascia notturna.
- Difficoltà nel ricevere un pronto intervento da parte delle autorità preposte.

- Carenza totale di igiene e comfort nelle toilette a bordo treno, nei dormitori, nelle sale riserva e nelle mense.
- Istituzione arbitraria di Norme per l'assegnazione ai turni di lavoro (attestazione del personale al turno) e mancanza di trasparenza nei requisiti della selezione del personale.
- Scarsa valorizzazione dell'autorevolezza del capotreno-donna, aggravato e supportato dalle campagne pubblicitarie aziendali.
- Ridotta percentuale di donne nelle qualifiche dirigenziali e area quadri.

A seguito di un partecipato dibattito, si propone quanto segue:

- Creazione di strutture aziendali per l'infanzia a vantaggio delle lavoratrici per ottimizzare i tempi di trasferimento casa-asilo-lavoro, aumentando così la loro possibilità di carriera. L'azienda utilizzando strutture dismesse da Rfi otterrebbe di contro sgravi fiscali, accesso ai finanziamenti e un buon ritorno di immagine.
- Fare pressioni perché nel prossimo contratto venga data la possibilità anche al personale viaggiante di usufruire del part-time orizzontale e reversibile.
- Rivedere le competenze di Protezione aziendale; adeguare gli orari di presenziamento Polfer; squadre di scorta rinforzate nei turni serale/notturne.
- Avviare una campagna mediatica volta a tutelare e riqualificare la figura del capotreno, quale lavoratore e pubblico ufficiale, valorizzandone le competenze e il ruolo.
- Offrire alle donne lavoratrici pari accesso a tutte le misure di sviluppo e di qualificazione professionale, utilizzando le risorse umane esistenti.

In attesa di scoprire cosa ci riserva il domani, ci auspichiamo che in un futuro prossimo la società civile riconosca alla donna la poliedricità dei ruoli che la caratterizza e le garantisca gli strumenti idonei a ricoprirli.

“TRAGHETTATORI TRENITALIA”

Occorre il riconoscimento del profilo e della professionalità

Diamo seguito alla problematica dei Traghettonari facendo seguito all'articolo, apparso su La Nostra Stazione di giugno 2009, dedicato alle problematiche dei Traghettonari (Patentati C) a firma Mangialardo e Sebastiani.

Da allora abbiamo iniziato un percorso attraverso la stesura di una Piattaforma rivendicativa (che riproponiamo in questa pagina) che stiamo discutendo nelle assemblee con i colleghi degli Impianti sul territorio nazionale dove già opera la figura del Traghettonare.

Al termine del giro di assemblee la Segreteria Nazionale SAPS - ORSA organizzerà nella decade 10-20 maggio 2010 un Convegno a Roma presso la sede della Segreteria regionale ORSA di Roma nel quale la Piattaforma rivendicativa della figura professionale del Traghettonare, arricchita dei contributi provenienti dalle Assemblee, verrà approvata e potrà così iniziare il confronto con l'Azienda.

Non resta che proseguire il percorso e sostenerlo con tutte le iniziative più opportune per il grande obiettivo di ottenere il riconoscimento normativo e retributivo del Traghettonare. Sarà cura della Segreteria Nazionale SAPS - ORSA aggiornarvi sulla data del Convegno.

Segreteria Nazionale SAPS ORSA

Il SAPS - OrSA ha promosso un primo incontro di studio sulle problematiche dei **Traghettonari** che si è tenuto a Roma il 26 novembre 2009 presso la sede dell'OrSA - Lazio.

L'incontro ha evidenziato la necessità di aprire una fase di dibattito interno tra i lavoratori e di successivo confronto con l'Azienda con il primario obiettivo di riconoscere ruolo, mansioni e responsabilità ad un profilo che, sin dalla nascita, non ha trovato collocazione all'interno della classificazione del personale FS.

Una situazione che il Sindacato ritiene non più sopportabile, come inaccettabili sono le differenti competenze economiche, normative, di turno e di orario di lavoro (34/36 ore settimanali) che oggi si riscontrano sul territorio nazionale negli Impianti dove il Traghettonare già opera.

Per il Sindacato è giunta l'ora di condurre a sintesi le problematiche, contrapponendo all'Impresa una proposta articolata che miri a collocare - in prospettiva - il Traghettonare all'interno della struttura contrattuale di FS senza rinunciare, da subito, ad una vertenza per un riconoscimento retributivo e normativo.

1. Premessa sulla formazione del Traghettonare

Ad oggi questa figura professionale effettua attività di Traghettonamento negli Impianti di Milano, Venezia, Torino, Roma, Reggio Calabria e Napoli.

Attività che l'Azienda fino ad ora ha considerato e considera sostanzialmente associabile al profilo professionale *Tecnico di Manovra e condotta* diffondendo un'idea, non corretta, che il Traghettonare sia semplicemente un Tecnico di Manovra e condotta con un'abilitazione in più (la patente C).

Questa riduttiva considerazione di parte aziendale non tiene conto di alcuni concetti teorici e pratici dai quali - al contrario - riteniamo non si debba prescindere per ogni ragionamento serio e realistico su questo tema.

Poniamo quindi in primaria attenzione il **percorso formativo** che il Traghettonare deve superare per svolgere la sua **Attività**. Parliamo principalmente dalla **Delibera 31/2000** che è stata recepita insieme alle Disposizioni di RFI nn° 11/2000 - 12/2000 - 22/2001 - 07/2004 - 09/2005 - D25/2005 nella Comunicazione per il Certificato di Sicurezza (CCS) n° 11/AD revisione B del 15 giugno del 2006 da Trenitalia. Nelle specifiche del corso del programma di formazione alla abilitazione tipo C, si rileva che:

Obiettivo didattico

È fare acquisire al personale interessato la corretta metodologia per il servizio di condotta (anche in telecomando/comando multiplo) del materiale di trazione in servizio alle tradotte tra impianti della stessa località alla velocità massima di 60 Km/h, fornendo gli elementi tecnici teorici e pratici, in coerenza con gli standard normativi emanati dalla Divisione Infrastruttura FS SpA;

Scopo del percorso formativo

È fare acquisire al personale interessato i requisiti di qualificazione professionale (competenze) richiesti dall'abilitazione di tipo C. Le conoscenze che l'allievo deve acquisire attraverso lo studio riguardano:

- Regolamenti e norme per la circolazione (RS, PGOS, PUPOS, FCL, IPCL, IEFCA, EATR);
- Mezzi di trazione (E.656, E.444, E.402 A, E.402 B, vettura pilota Z1, ETR 500, 470, 610).

La PATENTE C viene rilasciata solo dopo aver superato con esito positivo tutte le prove previste.

Quindi partendo dalla formazione, emergono evidenti tre aspetti:

1. la figura del Traghettonare Patentato C, stando allo scopo del percorso formativo, acquisisce **delle competenze professionali**, per espletare delle specifiche attività, che non trovano riscontro nel profilo professionale cui è stato collocato (Tecnico di Manovra e Condotta);
2. il Patentato C, si assume le responsabilità derivanti dalla messa in servizio del mezzo di trazione, dalla prova del freno, dalla condotta tra impianti della stessa località, anche percorrendo tratti di linea viaggiatori;
3. il Patentato C interviene per risolvere problemi di natura tecnico-regolamentari sui mezzi medesimi e lungo la linea.

2. Una vertenza da aprire subito

Come detto è ovvio che quanto ipotizzato non può sfuggire da un confronto in sede di stesura contrattuale che ben si collocherebbe anche all'interno del nuovo CCNL della Mobilità.

Tempi 'contrattuali' che però potrebbero risultare dilatati e ai quali dobbiamo contrapporre - da subito - una vertenza molto più stringente e impellente per omogeneizzare tutti gli altri aspetti del servizio da Traghettonare che già oggi tanti colleghi svolgono senza, come detto in precedenza, certezze e uniformità normative, economiche, orarie e di turno.

Solo per fare qualche esempio, interrogiamoci su quale tipo di turno sia più confacente alle esigenze produttive e di circolazione del materiale (cadenzato o meno) oppure quale siano le competenze spettanti per questa attività, competenze che - a nostro parere - non devono per forza attendere una riscrittura contrattuale.

Infatti, se guardiamo ad altri settori lavoratori del Gruppo FS, solo in questi ultimi 2 anni si sono ripetuti vari casi di accordi nazionali in presenza di nuove articolazioni di orario (vedi turni in seconda/terza nelle Officine) o di modifiche all'organizzazione del lavoro (Agente Solo ed Equipaggio treno) che hanno determinato la corresponsione di particolari indennità.

I Traghettonari - da questo punto di vista - sono forse ferrovieri di "serie B"?

Ecco che, con questo documento, intendiamo proporre un concreto percorso da condividere con i lavoratori - attraverso assemblee d'impianto e poi a livello nazionale - sino ad arrivare, in tempi ragionevolmente brevi, alla presentazione di un **Documento rivendicativo nazionale specifico del profilo** con il quale attivare il confronto con Trenitalia.

3. Il Traghettonare nel CCNL

La prima cosa da definire del Traghettonare sono il

mansionario, i compiti e le responsabilità.

Se questo profilo, come ormai unanimemente riconosciuto, è l'elemento di raccordo tra il personale di terra e di macchina e se l'obiettivo è quello di consolidare una professionalità che consenta, da un lato di consegnare il treno pronto a partire e dall'altro di recuperare PdC per la pura condotta, è chiaro che la collocazione all'interno della "scala classificatoria" non potrà che essere correlata alla professionalità a questo riconosciuta.

Anche **la provenienza e la destinazione di questo nuovo profilo** dovranno essere compiutamente definiti nell'articolato contrattuale. Il Traghettonare proviene da un percorso interno, magari assumendo da Operatore Specializzato della Circolazione ed abilitando progressivamente sino al raggiungimento della patente "C" e divenire un "serbatoio" per il Personale di Macchina oppure assunzione diretta da Traghettonare?

Ovvio che la prima strada, quella della progressione professionale, consentirebbe una progressiva conoscenza del lavoro ferroviario (manovra, formazione treno, verifica) ed una più proficua utilizzazione in esercizio.

Ciò accrescerebbe, infine, le conoscenze e la professionalità di un Macchinista posto al vertice apicale di un percorso professionale a nostro parere altamente produttivo per l'Azienda ed altrettanto formante per il collega.

4. Punti rivendicativi specifici da discutere nelle Assemblee

I punti che seguono oltre a considerarsi una sintesi di quanto sopra scritto possono risultare una sorta di ordine del giorno, utile per le assemblee d'impianto in vista del Documento nazionale da sottoporre all'azienda.

- 1) Riconoscimento della figura professionale del Traghettonare;
- 2) Adeguato riconoscimento economico agendo sui seguenti elementi della Retribuzione:
 - Salario Professionale (art. 67 CCNL AF);
 - Indennità di Utilizzazione Professionale (art. 34 del Contratto aziendale del Gruppo FS);
 - Indennità di Utilizzazione Professionale Giornaliera (IUPG) che già percepisce il Macchinista quando svolge attività di Traghettonamento così come disciplinata dall'art. 34, p. 8.4 del Contratto aziendale del Gruppo FS. Riconoscimento che potrà avvenire facendo un ragionamento per analogia, ossia, separare il nesso di questa IUPG con il Personale di Macchina come fa il Contratto, e legarla invece all'ATTIVITÀ di Traghettonamento in sé, che ricordiamo è la medesima attività svolta sia dal Macchinista che dal Traghettonare.
- 3) Individuare per il futuro quale percorso individuare per la nomina di Addetto Traghettonamento ossia prevedere se assunti in quanto tali oppure individuare un percorso interno da altre figure professionali?;
- 4) Che tipologia di turno applicare? Quello cadenzato della manovra oppure un turno che 'segue' quello del Macchina?;
- 5) Orario settimanale;
- 6) Disciplina Pasto aziendale.

NUOVA ARTICOLAZIONE TERRITORIALE PER R.F.I.

di Andrea Pelle*

Con l'accordo del 19 gennaio si è ufficializzata la riorganizzazione della "linea" d'Esercizio di R.F.I.

Il cambiamento è sostanziale, infatti, in luogo della ex Direzione Movimento vengono istituiti i COER (Centri Operativi Esercizio Reti), i quali avranno il compito di monitoraggio e di gestione della circolazione.

Si tratta di una svolta decisiva verso lo sfruttamento delle nuove tecnologie, le quali permetteranno la gestione e il controllo da postazione remota della circolazione.

Nuclei centrali altamente specializzati, una sorta di torre di controllo.

Alle dipendenze del COER transitano il Reparto CEI e i D.O.T.E., prima alle dipendenze delle ex Direzioni Compartimentali Infrastrutture.

I servizi di Manovra, gli R.T.M. e T.V.M. passano alle dipendenze delle D.T.P., mentre alcuni grandi

Impianti i DC e DCO, vengono gerarchicamente collocati alle dipendenze del COER

Focus Coer

Sedi COER	GRANDI IMPIANTI	DC - DCO
TORINO	TORINO PORTA NUOVA, TORINO LINGOTTO	
GENOVA	GENOVA BRIGNOLE, GENOVA P. PRINCIPE	DCO Ovada
MILANO	MILANO CENTRALE, M. LAMBRATE, M. ROGOREDO, M. CERTOSA, M. P. GARIBALDI	DCO Cremona, DCO Laveno
VERONA	VERONA PORTA NUOVA	
VENEZIA	VENEZIA MESTRE, PADOVA C.LE	
BOLOGNA	BOLOGNA CENTRALE	
FIRENZE	FIRENZE S. MARIA NOVELLA, FI. CASTELLO, FI. CAMPO MARTE, FI. RIFREDI	DCO Borgo San Lorenzo
PISA		
ROMA	ROMA TERMINI, RO. TIBURTINA, RO. TUSCOLANA, RO. OSTIENSE	DCO Fabriano, DCO Foligno, DCO Ciampino
NAPOLI	NAPOLI CENTRALE	DCO Battipaglia
BARI	GENOVA BRIGNOLE, GENOVA P. PRINCIPE	DCO Potenza
REGGIO CALABRIA	GENOVA BRIGNOLE, GENOVA P. PRINCIPE	DCO Sapri, DCO Lamezia Terme, DCO Cosenza
PALERMO	GENOVA BRIGNOLE, GENOVA P. PRINCIPE	

Sostanzialmente invariata invece l'organizzazione territoriale del servizio di manutenzione dell'infrastruttura.

L'accordo conferma l'attuale assetto organizzativo, con Zone, Tronchi e Reparti specializzati.

Anche a livello gestionale rimangono invariate le Giurisdizioni delle Unità Territoriali e vengono confermati i Reparti compartimentali come il TLC nelle sue varie specialità.

All'interno della Direzione Territoriale Produzione, l'S.O. Manutenzione in Efficienza viene avvicinato con la Gestione Operativa Territoriale (G.O.T.) che comunque non varia la missione rispetto le assegnazioni in dote alla vecchia Unità.

Sempre in ambito Manutenzione Infrastruttura l'accordo introduce un turno di lavoro pomeridiano per le Zone IS aventi giurisdizione sui più importanti Nodi della Rete.

L'azienda potrà richiedere, previo accordo con le OO.SS. Regionali e R.S.U., un turno pomeridiano di pronto intervento per guasti agli impianti di sicurezza, la squadra minima sarà formata da tre persone.

Con una nota di chiarimenti, propedeutica alla sottoscrizione dell'accordo da parte della nostra Organizzazione sindacale, la Direzione Produzione di R.F.I. ha ribadito il mantenimento della attuale organizzazione dei servizi di reperibilità e il mantenimento degli standard di manutenzione ciclica (preventiva).

La squadra di lavoro minima (tre persone), potrà svolgere attività compatibili con le norme di sicurezza. All'esigenza la squadra di lavoro dovrà essere completata con altro personale, ad esempio i reperibili.

INTERNALIZZAZIONI

Importante l'accordo per il rientro delle attività pregiate di tesatura linea di contatto T.E. e di livellamento del binario.

L'accordo prevede la completa internalizzazione delle suddette attività, nell'arco temporale dei prossimi cinque anni.

Il progetto prevede ingenti investimenti per l'acquisto di nuovi macchinari e lo svecchiamento del parco mezzi su rotaia esistente.

Le dotazioni al territorio di macchinari per le attività di livellamento del binario, saranno ripartite a seconda della tipologia della linea: dotazione **BASE** (1 rinalzatrice linea/scambi, 1 rinalzatrice Combi, 1 profilatrice) per le Unità Territoriali che insistono su linee classificate A-B-C-D; dotazione **PLUS** (1 Rinalzatrice linea, 1 Rinalzatrice scambi, 1 stabilizzatrice, 1 Rinalzatrice Combi, 2 Profilatrici) per i cantieri che insistono anche su linee AV/AC.

PREVISIONE DOTAZIONE MEZZI CANTIERI MECCANIZZATI ARMAMENTO

DIREZIONE TERRITORIALE E PRODUZIONE	CANTIERE MECCANIZZATO	KM BINARI DI CORSA	NUMERO SCAMBI	AV/AC	LINEE VELOCITÀ > 200 KM/H	DOTAZIONE
ANCONA	C.M.1	613,519	626			BASE
	C.M.2	325,412	305			BASE
	C.M.3	571,66	379			BASE
BARI	C.M.1	868,594	900			BASE
	C.M.2	757,244	587			BASE
BOLOGNA	C.M.1	236,771	1118	X		PLUS
	C.M.2	577,109	465	X		PLUS
	C.M.3	637,681	416			BASE
CAGLIARI	C.M.1	476,352	340			BASE
FIRENZE	C.M.1	637,469	769			BASE
	C.M.2	956,747	574	X	X	PLUS
	C.M.3	563,517	788			BASE
	C.M.4	497,968	485			BASE
GENOVA	C.M.1	416,816	709			BASE
	C.M.2	533,478	765			BASE
MILANO	C.M.1	563,517	1947	X		PLUS
	C.M.2	497,968	1344			BASE
	C.M.3	497,968	1245	X		PLUS
NAPOLI	C.M.1	465,418	939			BASE
	C.M.2	439,867	609			BASE
	C.M.3	737,58	453	X		PLUS
PALERMO	C.M.1	553,945	579			BASE
	C.M.2	495,545	325			BASE
	C.M.3	517,784	741			BASE
REGGIO CALABRIA	C.M.1	680,345	596			BASE
	C.M.2	733,573	741			BASE
ROMA	C.M.1	545,263	1074			BASE
	C.M.2	409,988	315		X	PLUS
	C.M.3	1120,076	701	X		PLUS
TORINO	C.M.1	423,06	630			BASE
	C.M.2	950,837	799	X		PLUS
	C.M.3	918,851	988			BASE
TRIESTE	C.M.1	752,387	1164			BASE
VENEZIA	C.M.1	569,591	750			BASE
	C.M.2	622,134	361			BASE
VERONA	C.M.1	698,699	931			BASE
	C.M.2	566,693	533			BASE

CANTIERI MECCANIZZATI T.E.

NOME	DIREZIONI TERRITORIALI PRODUZIONE DI GIURISDIZIONE	ANNO DI AVVIO
C.M.TE NORD OVEST	TORINO - GENOVA	2013
C.M.TE NORD	MILANO	GIÀ OPERATIVO
C.M.TE NORD EST	VERONA - VENEZIA - TRIESTE	2013
C.M.TE CENTRO NORD	BOLOGNA	GIÀ OPERATIVO
C.M.TE CENTRO SUD	FIRENZE	2013
C.M.TE ADRIATICA	ANCONA - BARI	GIÀ OPERATIVO
C.M.TE TIRRENICA	ROMA - NAPOLI	GIÀ OPERATIVO
C.M.TE TIRRENICA SUD	REGGIO CALABRIA - PALERMO	2012

Il progetto di internalizzazione dell'attività di tesatura linea di contatto T.E., prevede l'istituzione di quattro cantieri meccanizzati T.E., che si aggiungeranno ai quattro già operanti.

Le dotazioni al territorio di macchinari, saranno: Autoscala APV; Autoscala Pesante; Scala motorizzata; carrelli recuperatori; carri di tesatura.

* Segretario Nazionale S.A.P.I.E. Or.S.A.

CENTRI OPERATIVI ESERCIZIO RETE (COER)

di Segr. Naz. le SAPS Or.S.A.

A distanza di parecchi anni dal famoso progetto Operation che non ha avuto la fortuna di vedere la sua nascita, dopo gli accordi del 7 e 19 Gennaio 2010, sembra che sia arrivato il momento di avviare i confronti periferici sulle Direzione Territoriale Produzione (DTP, ex Direzioni Compartimentali Infrastruttura -DCI) e sui COER.

Per la precisione, i confronti sulle DTP si sono avviati in molti territori, quelli sul COER invece, sono ancora in attesa del via libera dal tavolo nazionale che dopo la riunione prevista dall'accordo ed effettuata il 20.1 u.s., non ha prodotto i chiarimenti sperati; si è pertanto in attesa di una nuova convocazione.

Nel frattempo la società si sta organizzando e, come al solito, modificando unilateralmente la struttura, procedendo al passaggio formale delle attività e delle responsabilità da una struttura all'altra, svolgendo attività promiscue e lasciando il personale nella più assoluta ambiguità e sbigottimento.

Sarebbe auspicabile quanto prima effettuare degli incontri congiunti tra DTP, COER, Personale Organizzazione (PO) per valutare non solo le nuove organizzazioni e le attività conseguenti ma anche le inevitabili ricadute sul personale.

Di fatto sono transitati nei COER:

- gli ex Reparti Gestione Circolazione e tutti i dc-dco con le relative risorse;
- le stazioni previste dalla Disposizione Organizzativa n° 56, AD del 7/7/2009, i Presidi Compartimentali Prescrizioni, e i Presidi Amministrativi con le relative risorse;
- le ex Struttura Organizzativa (SO) Pianificazione e Regolamenti con le proprie articolazioni organizzative e risorse, rinominate Pianificazione e Sviluppo;
- i responsabili dei servizi di prevenzione e protezione, Sistema Integrato Gestione Sicurezza (SIGS) e Sistema Integrato gestione Sicurezza Informatica (SIGSI);
- i reparti Controllo Gestione (Amministrazione Budget Controllo - ABC) e relativi addetti;
- i reparti Coordinatori Esercizio Infrastrutture (CEI) e i Dirigenti Operatori Trazione Elettrica (DOTE) e relative risorse provenienti dalle ex DCI;
- tutti i Reparti Territoriali Movimento (RTM), quadri direzionali dei RTM, le stazioni dipendenti, i reparti Impianti Qualità Sicurezza (IQS) della ex S.O. Esercizio transitano alle DTP.

In attesa del confronto per la verifica delle ricadute sul personale, alcuni reparti tipo ABC- Servizio Prevenzione Protezione (SPP), al momento operano in uno scenario organizzativo promiscuo, volto a garantire le attività di competenza rispettivamente di COER e di DTP.

Quanto prima occorrerà iniziare le trattative periferiche per portare a regime la struttura dei COER, queste serviranno principalmente per omogeneizzare le posizioni su tutto il territorio nazionale, in termini di qualità, istituire le figure dei master, dei regolatori, quantificare il numero di addetti ai Presidi Compartimentali Prescrizioni (PCP), all'Informazione Al Pubblico (IAP), in base ai carichi di lavoro, (n° treni, n° impianti, tr/km, linee di giurisdizione).

A proposito di omogeneizzazione, il tavolo nazionale sta tentando di mettere fine alla sperequazione delle Indennità Utilizzazione Professionale (IUP) ormai divenuta scandalosa, cercando di affermare il principio che i lavoratori che svolgono la stessa attività debbono percepire la stessa retribuzione e su questo aspettiamo le dovute risposte dalla Società.

Nei grandi COER bisogna sdoppiare i Reparti Gestione Impianti e Programmazione e Controllo.

Comincia un lavoro che se portato a termine con volontà e serietà, può dare delle risposte in termini organizzativi e funzionali al servizio e ai lavoratori, sempre che ci siano buone intenzioni da parte della Società, intenzioni che al momento non trapelano; non vorremmo che ancor prima di iniziare, la Società ci presenti qualche altro progetto...qualcuno direbbe, mai dire mai...!!!!

MA PRIVATO È ANCORA BELLO...

di Michele Nangano*

Una delle prime volte che sono andato a Londra, tanti anni addietro, più del Big Ben o di Piccadilly Circus, mi aveva incuriosito un altro aspetto. Andando a prendere la celebre metropolitana londinese, il Tube, mi sono ritrovato per caso nella stazione di Paddington, e lì sono rimasto meravigliato. Sui binari facevano bella mostra una serie di treni tutti uguali ma colorati in modo diverso.

I colori erano legati alle diverse compagnie che da poco tempo, con la deregulation, avevano sostituito il servizio pubblico di sua maestà.

In un momento storico in cui in Italia, all'inizio degli anni novanta, in piena bufera modaiola degli hippy, si celebrava il rito "privato è bello", gli inglesi ai miei occhi si rivelavano avanti anni luce.

Però, c'è sempre un però nella vita, parlando con gli amici londinesi, i tanto decantati pregi della privatizzazione gli inglesi non riuscivano a coglierli.

Anzi.

Da quando il servizio era stato privatizzato i disservizi erano aumentati notevolmente e i costi lievitati all'inverosimile.

Ma non solo.

Leggendo i giornali non mancavano feroci polemiche sul fatto che le nuove compagnie avendo come obiettivo unico il profit non facevano più manutenzione e gli incidenti mortali si susseguivano con preoccupante frequenza.

Molti orsetti ricorderanno il film Paul, Micki e gli altri del regista inglese Ken Loach che racconta la storia di una squadra di ferrovieri di Sheffield che accetta un'indennità speciale per "lavoratori dismessi" quando la British Rail viene privatizzata. Tutti loro tentano la sorte prestando servizio occasionale attraverso un'agenzia. Dopo un primo momento di ottimismo si rendono conto che la realtà è più dura del previsto e costringe a scelte dure. Tutti loro sono convinti che l'amicizia maturata in anni di lavoro comune sopravviverà e cercano di resistere ma poi ognuno farà scelte diverse a seconda della propria situazione familiare. Un incidente lungo i binari farà loro comprendere che la necessità di non perdere il lavoro li può costringere anche a mettere a rischio la vita di un amico.

Non a caso io che non ho mai paura quando viaggio

in treno, sono anche figlio di ferrovieri, quando mi trovavo in Inghilterra durante quel periodo, non lo nego, avevo paura di spostarmi in treno, una paura che spesso dividevo con i miei sconosciuti compagni di viaggio. Un prologo un po' lungo per avvicinarmi ai giorni nostri. Da noi si è realizzata la stessa identica cosa.

Nelle nostre stazioni non sfrecciano solo i nostri treni di Trenitalia, ma anche quelli di tante altre compagnie.

Io che vivo e lavoro a Verona questo aspetto lo vivo giornalmente.

Sia nel trasporto merci che in quello passeggeri di compagnie che ci fanno concorrenza, anche sleale, c'è ne sono anche troppe. Mi riferisco a RTC, SBB Cargo, Cemat, Serfer, Sistemi Territoriali per le merci, e da qualche mese anche Le Nord Milano con OBB e DB per il trasporto passeggeri.

Vorrei concentrarmi su questo ultimo aspetto.

Con una mega joint venture Le Nord con gli austriaci di OBB e i tedeschi DB hanno deciso di farci concorrenza acquisendo dei treni che prima gestivamo noi di trenitalia anche se in compartecipazione essendo dei treni internazionali.

Una scelta aziendale è il solito ritornello che mi sento ripetere ogni qualvolta chiedo il motivo di questo nostro disimpegno.

Una scelta aziendale legata, manco a dirlo, ai costi.

Treni che non marginavano ricavi è la risposta ufficiale.

Non riesco a capacitarmi.

Ma come se erano sempre pieni.

Forse non marginavano tanti ricavi, ma davano da lavorare a noi ferrovieri.

Le biglietterie vendevano i biglietti, l'assistenza forniva i suoi servizi, i macchinisti e i colleghi del bordo li conducevano e li scortavano, la verifica e tutto l'indotto ne traeva vantaggi.

Niente più di tutto questo.

Oggi sono treni fantasma.

Sono spariti dai tabelloni ufficiali degli orari, in biglietteria ovviamente non vendiamo più i biglietti e non diamo più informazioni, i passeggeri non li utilizzano perché convinti che siano dei treni privati per pochi intimi.

Non so se la nuova società riesca a marginare ricavi, di certo al momento per loro non sembra un grande affare e per noi non sembra una scelta azzeccata.

Una realtà che si va diffondendo sempre più e che con l'alta velocità avrà ulteriore sviluppo.

Del resto in Italia sono già 48 le aziende private che hanno la concessione a svolgere trasporto ferroviario.

Quarantotto aziende che non applicano il Contratto delle Attività Ferroviarie, che non adoperano, cioè le stesse regole del gioco che segue il Gruppo FS. Il dibattito è aperto.

Da un lato il management ferroviario che vorrebbe ricondurre le FS ai costi delle private, per i soliti motivi dei costi, dall'altro le forze sindacali, l'OrSa in primis, che pretendono giustamente regole certe ed uguali per tutti per meglio competere nei servizi, garantire il lavoro e creare le condizioni di sviluppo e prospettive. Nel mezzo coloro che utilizzano il treno, per lavoro, svago o per trasferire merci. I veri sconfitti, con i ferrovieri, di questa paradossale situazione.

Chissà se sono ancora convinti che privato è bello...

* Segr. Reg. le Or.S.A. Verona

Nostra Stazione
Organo Periodico del S.A.P.S.-Or.S.A.

Direzione Redazione Amministrazione:

Via del Castro Pretorio, 42 (int. 10) - 00185 Roma

Tel./Fax 0644 57261 - Tel. e Fax FS. 970 66992

Reg. Trib. di Roma N. 397 del 28-07-9

Posta elettronica:

saps.orsaferrovie@sindicatoorsa.it

saps@saps.191.it

www.sapsorsa.it

Internet:

Fotocomposizione e Stampa:

Tipolitografia ERREPI - Via Castellana, 50 - Riese Pio X (TV)

Tel. 0423 746276 - Fax 0423 746663 - E-mail: prbemo@tin.it

Direttore: Giuseppe Maltese

Direttore Responsabile: Gianfranco Antoniali

Comitato di Redazione:

Antonio Boncardo, Franco Giorgianni

Collaborano:

D. Battaglia, R. Fregara, A. Multari, M. Nangano,

A. Pelle, A. Purificati, A. Romeo, A. Trevisan

Chiuso in Tipografia:

18 marzo 2010



IL CONTRATTO DI SERVIZIO. DISPOSITIVI COMPENSATIVI CONTRO INADEMPIENZE

di **Domenico Battaglia**

Nell'annosa vicenda delle Biglietterie regionali spunta oggi l'ultima trovata: il Contratto di Servizio (CdS). In altre parole le Regioni acquistano quei servizi ferroviari che intendono offrire alla clientela sul proprio territorio e, attraverso un contratto con la società di trasporto, ne fissano modalità, tempi e standard di prestazione. Fanno da contrappeso condizioni draconiane a cui il Vettore non può sottrarsi pena il pagamento di pesanti penali. Sin qui il tema può ritenersi del tutto trattabile: la Regione rappresenta il diritto alla mobilità di famiglie, lavoratori, pendolari, studenti; il Contratto, l'arma democratica in più, capace di ottenere il "giusto prodotto" attraverso dispositivi compensativi contro inadempienze. Tutto sembra giustificato, logico, positivamente innovativo. Ma in realtà non è proprio così. In tutto questo "puzzle burocratico" manca un pezzo, il più importante, ahimè: il Servizio.

Dov'è finito il Servizio? Il CdS non dice infatti come agire o cosa offrire al pubblico, se non in termini di quantità. Dice solo quanti sportelli aprire, in quali stazioni e in quali comuni, ma sul resto... provveda l'Azienda! L'obiettivo preminente del nuovo dispositivo sembra dunque essere quello della tutela della spesa regionale, sia per via diretta, con l'acquisto di una precisa quantità di turni di lavoro; che per via indiretta, attraverso la leva delle multe da disservizio. Facoltà che in ogni caso per la Regione servono al duplice scopo: finanziario e politico. Da una parte si controllano i conti, dall'altra si attirano consensi di tipo elettorale, rafforzandone in entrambi i casi la Leadership. E poiché il CdS è derivazione di un preciso dibattito politico ed economico, ciò induce a ritenere che la nuova formula del trasporto regionale costituisca di fatto, comunque vadano le cose, un patto d'intesa tra classi "esclusive" avverso la dimensione sociale e civile del lavoro e dei lavoratori.

In questo reticolo di connessioni elitarie non c'è, né ci può essere pertanto traccia del Servizio: per chi lo riceve, ma soprattutto, fatemi dire, per chi lo esercita. Al cliente "Regione" non interessa come si lavora; in quanto tempo, e in che modo; ma soltanto l'effettivo utilizzo della quantità di turni di lavoro acquistata. E' all'azienda ferroviaria che spetta l'onere di organizzare le attività secondo quanto stabilito dal Cliente. In questa fase, da parte della Regione, manca del tutto l'istanza qualitativa della prestazione. E' come se una persona in un ristorante, chiedendo di mangiare con pochi soldi, si limitasse a volere riempire lo stomaco di cibo senza sapore, né qualità. L'Azienda

dunque applica le condizioni imposte dal Contratto al puro scopo di evitare le multe previste da inadempienza, gestendo le risorse secondo criteri di mera opportunità economica. L'unico obiettivo è quello di tenere gli sportelli aperti, in certe stazioni e in certi orari. Tutto il resto non conta. Ciò porta a decisioni gestionali a dir poco scellerate. Molto spesso assistiamo ad "improbabili" passaggi di personale da un impianto all'altro, col pagamento contemporaneo di due, o più trasferte per volta; oppure all'improvvisa chiusura di sportelli a favore di altri, ubicati in determinate stazioni rispetto a quelle previste. E così via. Tutte "stranezze" aziendali che hanno come unico scopo quello di "ingannare" il committente, facendogli credere di avere un esercito di operatori preparati e ben organizzato onde evitarsi così pesanti sanzioni; il tutto, come sempre, sulle spalle dei ferrovieri preposti.

Ma si potrà continuare così a lungo...? Fare trasporto ad esclusiva difesa dell'appalto, in perenne contrasto con le reali finalità del servizio pubblico? E' una dura lotta tra "giganti". Da una parte la Regione, che commissiona il prodotto e che in caso di inadempienza può contare comunque su una serie di alternative a compensazione; dall'altra Trenitalia, un vettore monopolista disposto ad aggiudicarsi le commesse a qualsiasi costo. Entrambi legati dagli obblighi di profitto e dunque ben lontani da una visione sociale e popolare del Servizio. L'effetto di questo incontro scontro tra colossi economici noi, comuni mortali, lo subiamo interamente nel campo delle relazioni industriali. Trenitalia, nell'obiettivo di ottenere il consenso sindacale sul nuovo progetto organizzativo, tenta di convincerci sulla bontà delle nuove regole, affermando che il CdS è una garanzia del posto di lavoro per almeno dodici anni (sei anni più sei) e impone nel tempo alla Società un forte impegno occupazionale. Un piano di riorganizzazione del lavoro che taglia di fatto le prestazioni, andando a puntare sulla riduzione dei costi effettivi non dichiarati alla Regione, diciamo noi.

La Regione, indifferente alle ragioni gestionali, preme a sua volta su Trenitalia per le "attivazioni" obbligatorie dei "turni" commissionati, anche in carenza di personale, attivando così di riflesso la leva interna del lavoro straordinario, con continui spostamenti di personale da un impianto limitrofo all'altro e via dicendo. Il risultato finale è l'esautorazione preventiva della componente umana del lavoro dal confronto sindacale e dalla trattativa. Fasi contrattuali obbligatorie, ma che l'introduzione del CdS sta invece di fatto sviando dalle proprie legittime prerogative. Un'organizzazione del lavoro che, anziché essere dis-

posta dalle rappresentanze dei lavoratori e l'Impresa, è di fatto il frutto del confronto tra Regione e Azienda, mentre ai lavoratori è data solo la facoltà "passiva" di accettare o meno l'elaborato dei due "grandi soggetti" decisori. Nessuno di loro però tiene in debito conto che le pressioni reciprocamente esercitate non servono comunque a evitare l'evolversi di fenomeni di disservizio. Questi hanno profonde radici di ordine sociale e culturale, ben lontane dagli effetti di astratte dinamiche anche di tipo elitaro. I treni continuano a ritardare, sono incompleti e sporchi.

Molte stazioni regionali sono chiuse. La gente è abbandonata sui marciapiedi, senza personale e con annunci intempestivi. Perché dura ancora tutto questo? Ma perché il numero dei ferrovieri continua a ridursi! A molti di loro manca quasi tutto: i supporti di lavoro, i servizi igienici negli impianti, il giusto ambiente climatico, la sicurezza! Senza contare la carenza di luoghi convenzionati dove consumare il pasto; la mancata applicazione delle norme sui diritti personali; l'unilateralità dell'interpretazione del Contratto a puro interesse aziendale. Dov'è dunque quel Servizio da comprendere e da difendere? Ebbene, la morale è che si possono fare tutte le grandi congetture che si vuole, modificare gli equilibri del confronto con faraoniche alleanze tra vecchi e nuovi potentati, ma senza le risorse, quelle vere ed essenziali, quelle legate all'uomo e al suo lavoro, come volontà, disponibilità, abnegazione e responsabilità non ci sarà mai valore né progresso!

E allora occorre insistere, superare le situazioni che ci sembrano ineluttabili e controbattere in difesa della dimensione umana e sociale del servizio di trasporto. Penetrando nelle debolezze del "progetto politico aziendale" fino al suo punto di lacerazione. E lì intervenire in modo puntuale e incalzante a ricostruire un nuovo tessuto basato innanzitutto sul rispetto della persona. Ci risulta ancora che in varie zone d'Italia molti dei colleghi delle stazioni, pur preoccupati della gravità del processo in corso, attendono ancora una nuova fase di mobilitazione verso questa pericolosa deriva. In Liguria però non abbiamo atteso e il nostro cammino è già iniziato. Tutte le Biglietterie della regione sono andate con ORSA sino al terzo sciopero in due mesi. 50%, 60%, 72% sono, in sequenza cronologica, le tre percentuali di adesione agli scioperi regionali avverso il neo dualismo Regione - Trenitalia teso ad esautorare le ultime prerogative sindacali rimaste ai lavoratori della Vendita. Contro l'annientamento sindacale da parte delle forze di potere c'è ancora tempo...!

FORMAZIONE: REALIZZAZIONE DI UN CAMBIAMENTO

di **Roberto Fregara***

Dopo l'avvio dell'attività formativa, che ha visto il suo battesimo a Verona il 19 e 20 maggio 2009, con due giorni di full immersion, di cui abbiamo già detto nel numero di giugno 2009 de "La Nostra Stazione", il programma di formazione prosegue la sua realizzazione con un secondo corso organizzato a Udine il 16 e 17 dicembre 2009.

Come avvenuto a Verona, l'impressione di chi viene da fuori è quella di una grande partecipazione e di un grande interesse, sia da parte dei responsabili sindacali che dei corsisti, che fa trasparire un desiderio di reale e serio impegno per cambiare e migliorare il nostro ambiente di lavoro divenuto ormai veramente difficile, dove le cose che non vanno sono troppe e gli argomenti di scontro numerosissimi.

L'ambiente decisamente positivo gioca un ruolo fondamentale per la miglior riuscita dell'attività formativa, anche perché contribuisce ad abbattere il primo ostacolo che si pone allo staff di formatori, cioè la preoccupazione che tutto funzioni come progettato "sulla carta" e fa sì che tutto vada per il meglio. Anche in questo caso, così come è avvenuto a Verona, il corso si è articolato su due giorni di lavoro, con una trattazione degli argomenti relativi a "motivazione e partecipazione", "R.S.U.: ruolo e limiti di azione", "la contrattazione", con alcune regole fondamentali, ed infine una prima presentazione del tema della "comunicazione". I quattro argomenti sono stati distribuiti nelle due mattine e nei due pomeriggi dedicati.

Ogni step è stato poi completato da lavori di gruppo, test e momenti di discussione, che hanno contribuito a stimolare una partecipazione attiva di tutte le persone coinvolte. In questa occasione, a differenza del corso di Verona, le relazioni sulla "motivazione/partecipazione" e sulla "comunicazione" sono state tenute dal nostro Segretario Nazionale Beppe

Maltese. Per motivi di forza maggiore a questo appuntamento è mancato Domenico Battaglia, che aveva illustrato tali temi nel primo corso.

Anche in questa occasione, la presenza di Beppe Maltese, indipendentemente dal fatto che tenga una relazione oppure no, ha contribuito in modo determinante a dare agli argomenti trattati un taglio di maggior concretezza, basato sull'esperienza fatta sul campo, una esperienza che, unita ai concetti di carattere più teorico espressi nelle relazioni, ha rivestito quel carattere di complementarietà che meglio definisce il quadro delle conoscenze, una sorta di integrazione tra "teoria e pratica" che completa la visione d'insieme degli argomenti. Questo appare ancor più di fondamentale importanza per fornire quella preparazione preventiva alla esperienza diretta, necessaria per affrontare le situazioni di criticità nei rapporti con l'Azienda. Al corso di Udine hanno partecipato 15 persone, provenienti da differenti settori. Tutti hanno svolto un ruolo attivo, "vivendo" il corso, con l'interesse che dimostrano le persone seriamente motivate. Il nostro sindacato si sta impegnando e sta investendo risorse e lavoro in questo progetto, perché riteniamo sia il modo più efficace per avvicinare i lavoratori all'organizzazione sindacale. Una organizzazione sindacale, la nostra, diversa, che non cambia atteggiamento nei confronti del potere a seconda di chi lo detiene, o che accetta e firma accordi non sulla base degli interessi reali dei lavoratori, ma degli interessi propri e di bottega, allontanandosi sempre più dal mondo del lavoro che dovrebbero, invece, per missione e mandato rappresentare.

In questo momento storico, nel quale c'è la corsa alle "professioni d'oro" dell'ambiente politico, nel quale l'incarico pubblico di livello è visto come una situazione di privilegio di cui approfittare, nel quale l'uno per cento dei cittadini denuncia un reddito lordo maggiore di 100.000 euro, nel quale la

legge non sembra essere uguale per tutti, ma più piegata al ruolo sociale, riteniamo che un sindacalismo ETICO sia una delle risposte possibili a questa situazione di degrado sociale e morale.

Anche col progetto della formazione, vogliamo contribuire, nel nostro piccolo, alla realizzazione di un cambiamento di questo stato di cose, che diventa ogni giorno di più intollerabile e cercando di creare una coscienza sociale attiva. Ritengo di poter affermare, senza tema di smentita che, a fronte di una situazione sociale e di lavoro davvero difficile, che trascina il cittadino ed il lavoratore verso il rifiuto alla "partecipazione" e ad un atteggiamento di chiusura, volto alla cura dei propri interessi personali, sia sempre più urgente la costruzione di una maggior coesione sociale e dei lavoratori, volta a rafforzare le categorie più deboli, per renderle competitive nel confronto e nei rapporti con la classe dirigente. Per la rifondazione di un sentimento partecipativo emerge una richiesta di formazione da parte della base, testimoniata dall'interesse dimostrato dai partecipanti ai corsi, che, anzi, esprimono l'esigenza di una prosecuzione dell'attività di formazione, di un progetto di formazione continua. Questo credo sia il nostro compito, di uomini e di dirigenti sindacali.

E noi dello staff della formazione, siamo disponibili ad impegnarci in questo senso.

Il corso di Udine rappresenta un primo step nella preparazione dei candidati per le prossime elezioni delle R.S.U./R.L.S.: tocca ai responsabili regionali, a questo punto, attivarsi per richiedere e curare l'organizzazione di questi momenti di aggregazione.

Non credo sfugga a nessuno l'importanza di avere dei rappresentanti eletti nell'ambito dell'organizzazione sindacale che testimonino attivamente e siano adeguatamente rappresentativi del sindacato cui apparteniamo.