



Il . del Direttore

Le ferrovie sono lo specchio della nazione. Frase ad effetto che può trarre in inganno se non si separano le eredità dagli eventi.

Le ferrovie devono divenire lo specchio della nazione. Non può chiamarsi che eredità questo specchio oggi visibile da tutti, che porta ad una situazione assurda: una arretratezza nelle comunicazioni e nelle infrastrutture che solo in questo ultimo lustro trova investimenti e soluzioni. I detrattori responsabili dell'eredità lasciata, oggi si scagliano contro gli scivolamenti dei tempi di attuazione dichiarati; ma dov'erano quando le infrastrutture venivano tagliate invece che realizzate e proposte? Le ferrovie possono essere lo specchio della nazione solo se si inverte il trend, e questo governo lo sta facendo, con la costruzione, finalmente, di nuove linee ferroviarie e dell'alta velocità.

Si passa finalmente dai tagli della rete, all'incremento della rete. Sono state cassate, gettate alle ortiche, le prudenze verbali di chi, Cgil in testa ben affiancata dalla "sinistra", voleva rifiutare lo sviluppo e l'alta velocità.

...i Prodi, D'Alema, Treu, Bersani responsabili di tagli e privatizzazioni

Non a caso parlavano, i detrattori dello sviluppo, di alta capacità, utilizzando una castigatezza affettata pur di cassare l'alta velocità. Enormi sono le responsabilità per questi ritardi ed arretratezze di tutti i governi che si sono susseguiti sino ad oggi. Specialmente i Prodi, i D'Alema, i Treu e i Bersani, succedutisi l'uno agli altri ed autori e responsabili di riduzioni drastiche dei chilometri di rete ferroviaria e di privatizzazione selvaggia. Occorre infatti ricordare che l'incremento dei viaggiatori attuale non è casuale, visto che da anni viene ribadita la necessità di rinforzare il trasporto locale per ovviare alla crescente richiesta di trasporto pubblico. Visto anche che le autorità mondiali finalizzano la custodia del pianeta a giuste politiche di tutela ambientale, ed individuano nel trasporto ferroviario il primo degli obiettivi utili. Ebbene, la giustamente definita "sinistra ferroviaria" congiuntamente ad una bella serie di dirigenti con a capo l'immarcescibile, anche nel senso della decadenza, ing. Moretti, negli ultimi anni ha portato al seguente risultato: la rete ferroviaria è passata dai 18.000 ed oltre chilometri degli anni '60 agli attuali 16.000! A questo occorre aggiungere che, sempre ad opera degli stessi soggetti, è stata attuata la cosiddetta "rete snella"; per cui è di fatto proibito l'aumento della velocità dei treni e ne viene limitato l'incremento della quantità. Sembra impossibile ma il principale dei mali è in questi 2.000 Km di riduzione di rete. E' sintomatico di una scelta di riduzione dello sviluppo. Non tanto per la riduzione in se dei collegamenti ferroviari attuati, quanto per la scelta di riversare sulle strade i fenomeni crescenti, non solo da oggi, della pendolarità che ora si ritorcono sulle tratte maggiormente penalizzate.

La rete ferroviaria è passata dai 18.000 Km degli anni '60 agli attuali 16.000

Il protocollo di Kyoto, risalente ormai al 1997, sta incombeando e diviene improcrastinabile la riduzione delle emissioni. Solo le ferrovie possono rappresentare una valida alternativa!

Non però con le logiche di adeguamento conseguenti ad iniziative politiche pregne del nulla come quelle adottate dagli esercenti le prudenze precedentemente citate.

Da queste eredità risalgono gli eventi. Eventi di cui il doloroso e tragico deragliamento di Crevalcore è

Segue a pagina 8

UN APPUNTAMENTO MILIARE PER IL SINDACATO

di Giuseppe Maltese

L'assemblea Nazionale Unitaria dei Quadri e delle RSU del 27 Gennaio rappresenta senz'altro l'appuntamento più importante, per il Sindacato, dopo la stipula del CCNL delle Attività Ferroviarie e dell'Accordo

di Confluenza.

L'auspicio di tutti è che da quest'assise scaturisca una strategia comune che superi le divisioni che fino ad oggi hanno indebolito il fronte Sindacale, mentre le controparti datoriali e politiche, con logiche di tagli a tutti i costi, stanno portando il sistema ferroviario italiano allo sfascio. Ottimo, per il raggiungimento di questo risultato, appare il documento unitario del 12 Gennaio, che questa Segreteria condivide e sottoscrive appieno, che andrebbe però, a nostro parere, integrato ed ampliato rispetto alle problematiche del Settore Stazioni.

In particolare non possono essere sottaciuti :

- le esternalizzazioni selvagge che stanno interessando settori come la manovra, la vendita dei titoli di viaggio e l'informazione alla clientela (ultimo esempio quello di FS Informa);
- la desertificazione sempre più spinta delle linee, e delle

stazioni che dovrebbero invece costituire uno strumento essenziale alla politica commerciale dell'azienda, con recuperi di personale spesso non giustificati dall'innovazione tecnologica, ma solo dalle già accennate logiche di risparmio;

- la totale mancanza di corrette relazioni industriali ed il continuo ripetersi di atti unilaterali su argomenti come trasferimenti, avanzamenti, diritto al pasto, formazione professionale ecc...

Su quest'ultimo punto in particolare è assolutamente necessario intervenire per respingere i tentativi aziendali che mirano a superare l'articolato contrattuale con interpretazioni che, diverse da territorio a territorio, sgretolano pian piano quei pochi diritti che il Contratto ancora garantisce.

Per quando sopra consegue per il sindacato un insegnamento da farne tesoro.

Proprio per finalizzare questo momento di elevatissima attenzione, a fare trasmissione per le leve future, è stato immediatamente programmato e fissato un primo corso di formazione dedicato ai neoletti nelle RSU di estrazione personale di stazione.

Altra pagina del giornale sarà dedicata a questa formazione che si terrà a Bari nel prossimo marzo.

...una strategia comune che superi le divisioni...

...tentativi aziendali... sgretolano... i diritti contrattuali...

IL NUOVO SITO SAPS

E' nato il novo sito del Personale di Stazione. Una nuova fonte di informazione tempestiva ed aggiornata è a disposizione di tutti. L'indirizzo del sito è evidenziato nella videata riportata in questa pagina. Eventuali E-mail per collaborazioni, suggerimenti e qualsiasi osservazione sugli argomenti più disparati sono possibili all'indirizzo anch'esso evidenziato.



www.sapsorsorsa.it

saps.orsaferrrovie@sindacatoorsa.it



Nella ricorrenza dell'8 marzo, la redazione de "La Nostra Stazione" festeggia con la creazione della pagina dedicata al mondo femminile, in questo numero la 3^a, tutte le donne iscritte e non iscritte al sindacato

IN QUESTO NUMERO

- pag. 3: Perché Melissa 1949 di G. Marietti
- pag. 5: Interventi unitari regionali di E. Romagna, Lazio e Calabria
- pag. 6: Disciplina riposo a recupero di A. Boncordo
- pag. 7: Trenitalia e logistica di Navajos
- pag. 8: Ferrovieri e Viaggiatori insieme sullo stesso treno di R. Cesario



MOZIONE FINALE

CONSIGLIO GENERALE OrSA DEL 26 GENNAIO 2005



Il Consiglio Generale OrSA, esprime il proprio cordoglio per le vittime dell'incidente di Crevalcore e per gli altri lutti che hanno funestato la storia recente delle nostre ferrovie.

Sentita la relazione della Segreteria in merito al documento intersindacale sulla situazione del trasporto in ferrovia (12 gennaio 2005), ne condivide i contenuti e ne esplicita gli aspetti qualificanti:

clausola sociale

la condivisa necessità di definire una norma che obblighi l'applicazione di un unico CCNL per l'intero comparto ferroviario e che garantisca l'occupazione ed il reddito;

regole per la liberalizzazione

riesame e correzione del processo di liberalizzazione introducendo maggiori elementi di rigidità ed omogeneità rispetto alle gare di appalto sul TPL a garanzia della qualità e quantità del servizio. In tale logica è necessario valutare la liberalizzazione in atto in relazione ai rapporti di reciprocità con gli altri paesi che determinano uno svantaggio competitivo di Trenitalia. Inoltre è necessaria la modifica del dlgs 188/2003 che consente l'affidamento dei servizi accessori (manovra) a società terze;

unitarietà dell'impresa

la netta contrarietà alle ipotesi governative di spaccettamento societario del gruppo FS, ribadendo che l'unicità dell'impresa consente importanti economie di scala e consente il rispetto delle direttive comunitarie rispondendo in modo efficace e solido alla liberalizzazione del trasporto. Si sollecita inoltre l'individuazione un'authority governativa per il controllo dei regolamenti e dei sistemi di sicurezza;

relazioni industriali e processi di esternalizzazione

invertire l'attuale degrado delle relazioni industriali con cui il gruppo FS, scientemente, si sottrae al confronto con il sindacato per dar corso ad interpretazioni unilaterali del contratto (ferie, riposi,

festività, ecc.) e, ancor peggio, ad esternalizzazioni di attività ferroviarie anche strategiche con atti unilaterali (manovra, manutenzione, FS informa). A ciò si aggiunge la ventilata societizzazione e separazione delle attività ferroviarie dal gommato per il settore della navigazione.

Il Consiglio chiede un forte impegno del sindacato per il ripristino delle relazioni sindacali che portino alla definizione di piani industriali che prevedano la progressiva reinternalizzazione delle attività oggi appaltate.

investimenti

le manovre finanziarie degli ultimi anni hanno sistematicamente spostato in avanti o addirittura ridotto i finanziamenti previsti per l'ammodernamento infrastrutturale della rete ferroviaria. Il venir meno di tali risorse ha di fatto rallentato gli investimenti legati al miglioramento del servizio e dei livelli di sicurezza. Obiettivo primario del sindacato è l'avvio di un confronto a tutto campo con il Governo e le forze politiche per ottenere una programmazione certa dei flussi finanziari.

Il Consiglio Generale OrSA ritiene necessario un ulteriore impegno sul capitolo della sicurezza che deve assumere un valore prioritario nell'azione di tutto il sindacato. Il documento intersindacale del 12 gennaio 2005 coglie le ragioni dei ritardi e delle carenze infrastrutturali della rete che si ripercuotono sulla sicurezza. Negli aspetti specifici, una particolare attenzione va riservata alle indicazioni provenienti dalle RSU/RLS e dalle Segreterie sindacali; indicazioni che alimentano il dibattito tra i ferrovieri e che sono state raccolte anche in documenti condivisi.

Anche alla luce dei recenti fatti di cronaca emergono con tutta evidenza le seguenti criticità:

l'inutilità del VACMA che ha trovato ulteriore conferma, purtroppo, anche nell'incidente di Crevalcore. Peraltro, gli ultimi incidenti ferroviari hanno messo in evidenza le criticità del modulo di

condotta ad agente unico (Casalecchio Garibaldi, Madonna Dell'Olmo, Palermo Orleans, Crevalcore e Peri). Inoltre, le carenze della rete infrastrutturale e delle tecnologie applicate per la sicurezza sono evidenti ed in tal senso occorre arricchire il dibattito e condividere:

- l'esclusione, per i profili attinenti la sicurezza ferroviaria, della precarietà del rapporto di lavoro;
- il ritiro dei licenziamenti e dei provvedimenti disciplinari disposti nei confronti dei lavoratori che hanno denunciato problemi o posto in essere comportamenti collegati alla sicurezza.
- la revisione di determinate normative e condizioni operative specialmente per quanto attiene il servizio ad "Agente Unico" e l'eliminazione del VACMA quale strumento di controllo che, invece, si è rivelato inutile ai fini della sicurezza, pericoloso e nocivo per i lavoratori. Serve inoltre individuare soluzioni per il soccorso in caso di malore del macchinista, come evidenziato nel documento redatto dal Coordinamento Tecnico interregionale delle ASL.
- un tavolo di confronto che approfondisca i problemi legati alle norme che regolano il lavoro di settori particolarmente esposti alle problematiche della sicurezza quali il settore manovra (struttura delle squadre, effettuazione di tradotte e terminalizzazioni) e settore manutenzione (protezione cantieri, lavorazioni notturne).
- una rivisitazione dell'orario di lavoro laddove determina criticità sulle condizioni psico-fisiche del personale addetto a mansioni di sicurezza.
- l'introduzione di un efficace sistema di comunicazione tipo terra - treno che preveda l'invio e la ricezione del segnale di prudenza generalizzato.

Al termine del dibattito, pertanto, il Consiglio Generale Orsa dà mandato alla Segreteria generale di operare per il perseguimento degli obiettivi summenzionati.

Roma, 26 gennaio 2005

Il Consiglio Generale

FORMAZIONE

L'AZIENDA SPECULA SUI LAVORATORI

L'Art 43 punto 4 del C.C.N.L. delle Attività Ferroviarie specifica i percorsi normativi che l'azienda deve osservare per l'aggiornamento professionale dei propri dipendenti, prevedendo, all'ultimo capoverso, un fabbisogno formativo medio annuo pari a cinque giornate, utili sia al già detto aggiornamento, sia al mantenimento di alcune specifiche abilitazioni.

Alla luce di quanto sopra, non si può non denunciare quanto sta avvenendo nei territori dell'ex-Compartimento di Ancona. A distanza di 30 giorni circa uno dall'altro, la nostra Direzione Compartimentale Movimento si adoperava a programmare due corsi di aggiornamento, uno sul "SCMT", l'altro su "DISP. 33 e 38/2004", della durata di tre ore ciascuno, obbligando il personale a partecipare a detti corsi durante una giornata di Riposo Compensativo. Il tutto è poi "regolarizzato" con il pagamento di tre ore di straordinario.

"regolarizzato con il pagamento... di straordinario"

Le irregolarità normative sono molteplici, una ci pare eclatante: pagare dello straordinario su una giornata in cui non viene pagata la presenza.

Il problema fondamentale è però quello di un'azienda che, infischiosene del contratto, realizza ogni iniziativa nell'unica logica del risparmio a tutti i costi, purtroppo, spesso, in una desolante assenza di reazioni sindacali.

E' sempre e solo una questione di "piccioli" come ha detto il nostro Segretario Generale Or.S.A., Armando Romeo, nella recente Assemblea Nazionale Unitaria delle R.S.U.

La Segreteria SAPS di Ancona sta predisponendo reazioni di lotta contro quello che per ora sembra essere un caso isolato, pregando tutti i colleghi di segnalarci eventuali situazioni analoghe, per combattere quella che ci sembra essere diventata una ben precisa strategia aziendale: testare un'iniziativa in un territorio (dove magari si pensa che la reazione sindacale sia più malleabile), per poi allargarne l'applicazione a macchia d'olio.

Il Segretario Regionale SAPS Marche
David Sforna



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 28-07-95
i riferimenti di posta elettronica:
saps.orsaferrovie@sindacatoorsa.it - saps@saps.191.it
Internet: www.sapsorsa.it

Fotocomposizione e Stampa:

Tipolitografia ERREPI
Via Castellana, 50 - Riese Pio X (TV)
Tel. 0423 746276 - Fax 0423 746663 - E-mail: prberno@tin.it

Direttore:

Giuseppe Maltese

Direttore Responsabile:

Gianfranco Antoniali

Comitato di Redazione:

Antonio Boncardo, Roberto Cesario, Sandro Zaccaria

Collaborano:

Giancarlo Fabrucci, Giancarla Marietti, Anna Morabito, Michele Nancano, Navajos, Davide Sforna

LE DOMANDE DEI NOSTRI LETTORI

di Anna Morabito

L'articolo apparso sul precedente numero di dicembre (Il lavoro molesto n.d.r.), ha destato interesse nei nostri lettori, testimoniando che si tratta di una materia che, anche se solo recentemente teorizzata, è ormai ben nota, più vicina alla nostra vita di quanto non avremmo mai immaginato.

Abbiamo ricevuto in redazione fax ed e-mail al riguardo, dove colleghi ci pongono domande sul fenomeno del disagio lavorativo sempre più sentito.

Abbiamo scelto al riguardo due domande che ci sembrano significative, e a cui tentiamo di dare risposta qui di seguito, senza pubblicare per esteso i nominativi ed omettendo l'impianto di appartenenza.

"Mi chiamo Marco B., lavoro presso...(omesso) con la qualifica di Tecnico Specializzato Operativo (ex Capo Stazione), e nell'arco di un anno sono stato più volte invitato a cambiare ufficio e mansione. Tutto questo mi veniva giustificato, ogni volta, con parole come "riorganizzazione", "ridimensionamento" ecc. Ogni volta si riproponeva il problema della scrivania che non c'era, del telefono di servizio che non mi veniva assegnato, del computer che era di un altro.. Ora sono stato assegnato ad un nuovo incarico, dove non esistono rapporti di collaborazione con altri colleghi e non ho alcun rapporto su come va svolto questo lavoro. Sono, insomma, in balia di me stesso.

Si può ritenere il mio un caso di mobbing? In attesa di una risposta ringrazio.

Marco B."

"Sono un Professional B e lavoro nel settore Marketing presso...(omesso). Per un periodo sono stata male e sono man-

cata per alcuni mesi. Al mio ritorno, nel mio reparto, ho trovato due persone trasferite da altri settori.

Il mio lavoro o dovrei dire il mio ex lavoro non c'era più. Unica mia colpa essere stata improvvisamente ricoverata ed aver avuto problemi "veramente seri" di salute. Contro di me in mia assenza è stato detto di tutto e hanno ottenuto tutto quello che volevano. Ho cercato di parlare con il mio Dirigente, di spiegare che non era giusto ciò che era stato fatto, che non si può prevedere una malattia....di guardare i miei precedenti anni lavorativi dove, di malattia, ne avevo ben poca... tutto inutile tante belle parole per cercare di addolcire la pillola, ma ormai i giochi erano fatti. Ho presentato domanda di trasferimento, è tutto quello che sono riuscita a fare.

Cosa possa fare ancora?

Angela C."

In questi ultimi anni il lavoro in FS ha subito numerose trasformazioni tecnologiche, commerciali e finanziarie, organizzative e così i rapporti interpersonali in Azienda. Alcuni lavoratori percepiscono che all'interno del loro posto di lavoro c'è un problema, altri si sentono un po' più nervosi e depressi del solito perché costretti dal management ad accettare tutto – come ci dice Marco che si ritrova senza gli strumenti di lavoro...- riportandoci alla "legge della giungla". Il più forte sopravvive e mantiene il lavoro, il più debole soccombe rimanendo fuori dal ciclo produttivo! (vedi il caso di Angela...)

In questo clima, le nuove armi sono l'emarginazione, l'isolamento, la calunnia, il progressivo discredito, il sopruso e l'impedimento costante ad ogni azione creativa e produttiva.

Esistono molti modi per rivelare il proprio status di mobbizzato e rompere il silenzio del quale il mobbing si nutre.. Innanzitutto è necessario prendere coscienza del proprio problema, come ben hanno fatto i colleghi, parlandone direttamente col proprio superiore preferibilmente davanti a testimoni.

E' necessario, poi, raccogliere tutte le informazioni possibili che possano dimostrarlo prendendo nota di tutti gli attacchi con date, luoghi e nomi delle persone coinvolte o presenti.

In un momento così difficile occorre fare attenzione a non mettere in atto azioni disperate che potrebbero ritorcersi pesantemente contro lo stesso lavoratore o a non prendere decisioni affrettate, come abbandonare il proprio posto di lavoro. Infatti giova ricordare che l'onere della prova del mobbing subito è a carico del presunto mobbizzato e che in caso di giudizio sfavorevole l'azienda può rivalersi persino con la risoluzione del rapporto di lavoro.

Il lavoratore deve chiedere aiuto all'esperto (psicologo del lavoro, al proprio medico, ad un legale) ed al sindacato,

Purtroppo il disagio è anche nel sindacato che non può contare su una legislazione certa, ma può e deve far leva sulle aziende ricorrendo ai codici di comportamento e alle relative sanzioni a cui le stesse sono soggette se inadempienti. Continuate pure a scriverci all'indirizzo di posta saps.orsaferrrovie@sindacatoorsa.it.

E' nostra intenzione stabilire, se possibile, un dialogo con i lettori sempre più costruttivo e ampio, perché le questioni che riguardano il lavoro richiedono risposte concrete.

GLI ALBERI SANNO ASPETTARE

Il vento soffia forte, impetuoso e porta via tutte le foglie colorate agli alberi, ma esse non temono né l'autunno, né l'inverno. Gli alberi sanno con certezza che tornerà la primavera e con la primavera arriveranno tante foglie, tanti fiori nuovi e

sanno che dopo con l'estate arriveranno anche tanti frutti. Gli alberi non sono tristi per l'autunno e non hanno paura dell'inverno. Gli alberi sanno aspettare. GIOVANNA

Ho chiesto alla mia amica Simona una riflessione sulle potenzialità espressive delle donne, in particolare sulle difficoltà femminili ad affermarsi e realizzarsi nel mondo del lavoro e nelle attività sociali in genere, e lei mi ha risposto così...

Cara Anna ti invio questo scritto in prosa. Ti abbraccio con le braccia e con le ali e ti ringrazio per la pari-opportunità che mi hai offerto.

A presto, Simo.

MADAME BOVARY "NON HA LE BRACCIA"

Mi piace modellare la creta. Per un certo periodo ho modellato prevalentemente figure femminili. Ce ne sono diverse sopra uno scaffale, tra queste vi voglio parlare di una piccola donna, non più alta di trenta centimetri, che allora chiamai "Madame Bovary". Mi nacque tra le mani spontaneamente, senza alcuna intenzione cosciente o premeditazione: una figurina stilizzata dalla vita sottile, stretta in un busto che le comprime il cuore, con una gonna di seta azzurra fruscante che le danza attorno; il collo di un pallido rosa regge, come lo stelo di un fiore, una testa inclinata elegantemente da un lato e adornata da un ampio cappello.

Niente in sé e per sé poteva far pensare proprio a lei, il celebre personaggio di Flaubert, la mia statuina poteva alludere a una qualunque creatura femminile in abiti ottocenteschi. Ma io non ebbi dubbi. Mi venne naturale chiamarla Emma, Madame Emma Bovary. Se la si osserva la prima volta, niente in lei colpisce particolarmente, se non la postura del corpo che le conferisce un'aria di dama. Ma se si torna ad osservarla, un fatto alquanto strano, o meglio sconcertante, si impone allo sguardo.

Non pare, eppure la mia Madame Bovary, è assolutamente priva di mani e di braccia, come se per distrazione mi fossi dimenticata di fargliele.

PERCHÈ MELISSA 1949

di Giancarla Marietti

L'8 marzo è la giornata della festa della donna. Questo non significa il boom delle mimose fiorite, naturalmente o forzatamente, non è la festa dei Baci Perugina coi relativi messaggini o di qualsiasi altro gadget. Tutti sicuramente conoscono come è nata questa festa, ma forse vale la pena di ricordare. Fu Rosa Luxemburg a proporre la data dell'8 marzo come giornata di Lotta Internazionale in ricordo della tragedia avvenuta in quel giorno del 1908 a New York nella fabbrica tessile Cotton dove furono rinchiusi dal proprietario 129 operaie che da alcuni giorni scioperavano per avere migliori condizioni di lavoro. Qualcuno appiccò il fuoco e le donne morirono, arse dalle fiamme. Ci siamo ricordate di un nome, Angelina Mauro e di una storia italiana dimenticata: la strage nel paese calabrese di Melissa, il 24 ottobre 1949. Angelina aveva 24 anni, non faceva politica, ma è morta insieme a due ragazzi, per aver tentato di far valere un diritto di proprietà legittimo sul fondo di Fragalà, usurpato da un latifondista. I contadini del paese calabrese di Melissa non avevano di che vivere e quel giorno uomini armati di zappe per lavorare, donne con acqua, cibo o bambini in collo, insieme, in festa, andarono a ripulire il fondo. Avevano 3 bandiere, tutte tricolori.

Quando sono arrivati i poliziotti, li hanno accolti con grida di benvenuto. Ma questi, dopo il lancio di gas lacrimogeni, hanno sparato 300 colpi in 11 minuti. Le vittime, numerosi anche i feriti, tutte colpite alle spalle. Nessun poliziotto ferito.

Ci fu uno sciopero generale, interpellanze parlamentari, interventi di esponenti della cultura, come Ernesto Treccani: Ne parlò la stampa estera, ma non ci fu giustizia per i contadini di Melissa. Il processo fu archiviato.

Nel Mezzogiorno ed in Calabria i contadini tendevano a scomparire. Anche noi ferrovieri tendiamo a scomparire, anche noi scioperiamo, le donne insieme agli uomini, per motivi minimi: rivendichiamo sicurezza per chi lavora e chi utilizza il treno, diritti già acquisiti continuamente messi in discussione, rimozione di storture come il precariato o il ricorso eccessivo al lavoro straordinario.

Angelina Mauro è stata il simbolo dell'inizio dell'emancipazione femminile nel Sud, ma l'emancipazione della donna, in qualunque parte del mondo, si collega all'emancipazione politica dei lavoratori, poiché lo sfruttamento della donna, come quello dei lavoratori, ha le sue radici nei rapporti di produzione.

...strage nel paese di Melissa, 24.10.1949.

LE OO.SS. ANALIZZANO IL TRASPORTO FERROVIARIO

FILT/CGIL

FIT/CISL

UILT/UIL

UGL

SMA

OrSA FERROVIE

Con il documento rivendicativo che segue viene ripristinato un fronte unico ed unitario tra le OO.SS. dei ferrovieri.

Il documento che presentiamo nella sua interezza è da intendersi quale piattaforma d'azione di cui lo sciopero di 24 ore del 10/11 febbraio scorso ne è la prima iniziativa.

L'assemblea delle RSU che si è tenuta a Roma il 27 gennaio scorso è stato l'atto conclusivo ed approvante del seguente "Documento Unitario".

Facciamo seguire a pagina 5, alcuni significativi interventi tra i tanti che si sono susseguiti degli "attivi unitari regionali" di: Emilia Romagna, Lazio e Calabria.

DOCUMENTO UNITARIO SULLA SITUAZIONE DEL TRASPORTO FERROVIARIO

Le segreterie nazionali Filtr Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti, Sma-Fast, Ugl, Orsa considerano grave e preoccupante la situazione esistente nel trasporto ferroviario.

Le difficoltà dell'intero settore sono ulteriormente aggravate dalle decisioni assunte dal Governo e dal Parlamento che, con la legge Finanziaria, tagliano ancora una volta le risorse destinate agli investimenti per il rilancio del sistema ferroviario.

Molto pesanti sono le responsabilità del Gruppo FS, che non sembra in grado di presentare un Piano d'impresa tale da arrestare il crescente declino e di proporre una credibile linea di sviluppo.

Gli atti prodotti dai vertici del Gruppo FS, fino ad oggi, si caratterizzano con l'accettazione delle decisioni del Governo e con interventi concentrati sui messaggi promozionali verso la clientela che, dal trasporto ferroviario, invece, si aspetta risposte di carattere strutturale, in grado di rappresentare una vera svolta nella qualità del servizio offerto e di produrre un miglioramento continuo delle condizioni di sicurezza.

La crisi diffusa e progressiva che interessa tutte le aree produttive dell'azienda, gli effetti crescenti della liberalizzazione che sottrae importanti quote di trasporto a favore dei nuovi operatori, le modalità di messa a gara dei servizi nel trasporto regionale, richiedono correzioni profonde, prima che le pesanti conseguenze siano fatte ricadere, come sempre, sui lavoratori.

Le segreterie nazionali, avanzano, con la presente piattaforma rivendicativa, le loro proposte per una prospettiva di sviluppo di FS e del sistema ferroviario nazionale e per la tutela dei lavoratori.

Dal Governo, da Agens e Confindustria, dal Gruppo FS devono venire risposte concrete ed azioni tali da realizzare una vera discontinuità con la situazione in essere.

AL GOVERNO

Le regole per la liberalizzazione e le clausole sociali

Al Governo si chiede di riesaminare e correggere, all'interno di una riconoscibile politica dei trasporti, le modalità di attuazione della liberalizzazione ferroviaria.

Le azioni messe in atto dal Governo e dal Parlamento, nei confronti del trasporto ferroviario, hanno già prodotto danni consistenti, per le modalità con le quali si sono attivati, in Italia, i processi di liberalizzazione.

Con la normativa vigente in Italia, la liberalizzazione del trasporto ferroviario ha subito una forte accelerazione che, in molti punti, supera ampiamente gli obblighi imposti dall'Unione Europea.

Tutto questo in assenza di qualsiasi atto corrispondente in Europa, che realizza le necessarie reciprocità.

Gli altri paesi hanno prodotto normative di recepimento volte a contemperare le esigenze del proprio mercato e previsto tempi lunghi di attuazione, con l'obiettivo di tutelare gli interessi delle compagnie pubbliche nazionali. L'Italia, aprendo in modo esasperato il sistema alla concorrenza, con norme inadeguate relative all'interoperabilità e non essendo in grado di imporre agli altri paesi l'obbligo di reciprocità, ha prodotto un formidabile vantaggio per gli operatori stranieri nel nostro paese.

Così come è avvenuto per molti settori fondamentali della produzione industriale, anche il trasporto ferroviario può essere, in breve tempo, trasferito alle grandi imprese europee.

Le premesse ci sono tutte: il Dlgs. 188 impone al Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria l'obbligo di fornire, a tutte le imprese che ne fanno richiesta, i servizi necessari allo svolgimento dell'attività di trasporto, compresa la manovra, anche attraverso l'affidamento a soggetti terzi.

La società Trenitalia vive uno svantaggio competitivo molto grande, considerata la facilità per le compagnie straniere di stabilire filiali in Italia e l'impossibilità per l'impresa nazionale italiana di agire in Europa con le stesse condizioni, considerati gli elevati livelli di protezione che gli altri Paesi hanno messo in atto nei confronti delle loro imprese.

L'esempio delle nuove imprese ferroviarie, nate nel settore del trasporto merci, è di assoluta evidenza: quasi tutte le piccole aziende italiane che hanno ottenuto la licenza e la certificazione di sicurezza sono state acquisite dalle grandi imprese europee o stanno per esserlo.

Le ferrovie tedesche DB e quelle svizzere SBB, hanno già il pieno controllo di alcune società italiane e si apprestano a occupare quote molto rilevanti del traffico merci, essendo in grado di impegnare le risorse necessarie, partendo da tratte mirate e redditizie.

Nel trasporto ferroviario regionale la messa a gara della totalità del servizio, in assenza di regole certe, aprirà grandi contraddizioni, ricadute negative nella qualità e quantità del servizio e, senza correttivi adeguati, produrrà gravi effetti sull'occupazione e sul reddito dei lavoratori interessati. Per tale motivo nella discussione che si sta svolgendo nel tavolo istituzionale, che si deve occupare del sistema di regole per le gare, occorre predisporre la modifica delle disposizioni in atto, ripristinando il necessario equilibrio e la tutela dell'azienda pubblica, stabilendo le gradualità attuative e le reciprocità con gli altri paesi dell'UE.

Nella ridefinizione delle regole per la liberalizzazione deve trovare risposta certa la garanzia di omogeneità della contrattazione nazionale e di continuità di tutta la contrattazione integrativa, attraverso la definizione della clausola sociale a garanzia dei lavoratori, nelle diverse situazioni nelle quali si può configurare il cambio di azienda.

Le segreterie nazionali chiedono a Governo, Parlamento e Regioni di riprendere la discussione sulle modalità di attuazione della liberalizzazione in Italia, tenendo presente sia l'esigenza di stabilire l'applicazione del CCNL delle attività ferroviarie, ritenendo le condizioni di lavoro elemento fondamentale per la sicurezza della circolazione ferroviaria e per la corretta concorrenza, sia le scelte fatte dagli altri paesi dell'Europa continentale, per quanto riguarda i servizi commerciali e le condizioni di reciprocità.

I tagli del Governo e i rischi per il trasporto ferroviario

Le incertezze sul futuro del trasporto ferroviario sono aggravate ulteriormente dai contenuti della manovra economica messa in atto dal Governo con la legge Finanziaria.

Queste decisioni sono molto gravi e rallentano gli investimenti in corso, procurando ritardi e interruzioni di opere indispensabili per il completamento del processo di ammodernamento delle linee e dei nodi ferroviari.

Il ritardo crescente nella consegna delle nuove linee e nei programmi di adeguamento tecnologico, frutto dei diversi interventi di taglio sugli investimenti, insieme alla mancanza di una equilibrata politica tariffaria, rende sempre più difficile l'acquisto di nuovo materiale rotabile e questo aggrava le prospettive per FS.

Le scelte del Governo sul trasporto ferroviario rappresentano un pericolo serio, che può provocare una crisi tale da travolgere l'azienda FS e per questo c'è bisogno di una profonda revisione degli orientamenti sul sistema dei trasporti.

Per quanto riguarda la politica degli investimenti e delle risorse destinate al servizio, occorre che Governo e Parlamento garantiscano la continuità dei flussi economici necessari e che riconoscano la centralità del trasporto ferroviario per lo sviluppo del paese, soprattutto per le aree meridionali, lo promuovano fattivamente attraverso una coerente politica dei trasporti che metta in atto specifiche agevolazioni ed incentivi il riequilibrio modale nel nostro Paese.

L'assetto societario del Gruppo FS

Per quanto riguarda l'assetto societario del Gruppo FS le segreterie nazionali esprimono netta contrarietà a qualsiasi ipotesi di intervento sulla struttura societaria del Gruppo FS, che possa mettere in discussione l'assetto unitario. L'azienda integrata rimane la soluzione in grado di garantire lo sviluppo delle attività e le necessarie sinergie a tutela dell'azienda pubblica nazionale.

All'interno della conferma dell'unitarietà del Gruppo si possono individuare le soluzioni organizzative necessarie, rispettando tutte le normative dell'UE, con la conferma del ruolo di RFI come gestore dell'infrastruttura e lo sviluppo di Trenitalia come società unica di trasporto di merci e persone. Le normative europee non possono essere prese, ancora una volta, a pretesto per avviare operazioni che rispondono a logiche diverse dalla necessità di dotare il paese di una rete di trasporto sicura, che non inquina, efficiente ed efficace.

Per quanto attiene alla necessità di distinzione della parte relativa alla certificazione e alla garanzia della concorrenza possono essere estratte da RFI e poste sotto il diretto controllo del Ministero o dell'authority prevista dal Decreto Legislativo.

A CONFINDUSTRIA, AGENS E FS

Diffusione del Contratto delle attività ferroviarie

L'accelerazione che il processo di liberalizzazione ha subito conferma la necessità di estendere il Contratto delle attività ferroviarie a tutte le aziende che operano nel settore, così come previsto dal campo di applicazione. Il contratto rappresenta il fondamentale strumento di tutela del lavoro e di regola comune per tutte le aziende del mercato liberalizzato, che devono attuare la concorrenza non utilizzando "dumping" contrattuale ma agendo sul rapporto tariffe/qualità del servizio.

In questo senso è necessario l'impegno di tutti i soggetti che operano nel settore rispetto alla definizione delle regole e alla rappresentanza degli interessi: Governo, Regioni, Associazioni imprenditoriali e singole imprese.

Le organizzazioni sindacali, che hanno sottoscritto il CCNL, considerano quest'obiettivo elemento irrinunciabile nell'ambito della definizione delle regole necessarie a governare lo sviluppo della liberalizzazione ferroviaria.

Rinnovo del secondo biennio economico

La trattativa per il rinnovo del secondo biennio economico deve concludersi in tempi brevi.

È del tutto evidente che non si può consentire alle controparti di allungare i tempi del negoziato, considerata anche l'assoluta esigenza di tutela del reddito di tutti i lavoratori interessati.

AL GRUPPO FS

Il ritardo nella presentazione del nuovo piano d'impresa

I problemi aperti in tutte le società del Gruppo, le difficoltà di bilancio più volte dichiarate dai vertici di FS, le azioni annunciate a mezzo stampa, in assenza di qualsiasi coinvolgimento del sindacato, rendono non più rinviabile il confronto sul piano d'impresa.

All'Amministratore Delegato, che annuncia obiettivi di sviluppo e di qualità, e ai vertici di FS, si chiede di conoscere, nei particolari, i piani industriali con i quali intendono affrontare la crisi produttiva e di bilancio e le azioni che intendono attivare per il risanamento e lo sviluppo.

È evidente che su questi temi il Gruppo FS non può sottrarsi da un confronto con il sindacato per evitare una stagione di aspro conflitto.

Il confronto sul piano d'impresa è il punto di partenza per costruire corretti rapporti di relazioni industriali e deve essere raccordato alla crescita della dimensione produttiva, dentro la quale devono trovare risposta le esigenze della tutela dell'occupazione e del reddito.

Da molti mesi il sindacato rivendica l'avvio della discussione senza ottenere alcuna risposta concreta e intanto le cose vanno sempre peggio.

Vanno peggio le capacità di contrasto ad una concorrenza che, in assenza di regole, si rivela sempre più capace di conquistare quote di mercato: vanno peggio i rapporti con la clientela, sempre alle prese con un servizio inadeguato e, di conseguenza, vanno peggio i rapporti con le Regioni che chiedono qualità senza ottenere risposte sufficienti.

Purtroppo ad oggi, oltre a non avviarsi alcun confronto con il nuovo gruppo dirigente, si è riscontrato solo un grande attivismo sul piano "dell'immagine" che avrà, ovviamente, risultati effimeri, se non controproducenti, in mancanza di interventi di carattere strutturale.

Il gruppo FS deve chiarire il proprio punto di vista sul sistema ferroviario nazionale, sulle azioni che intende attuare a tutela dell'azienda e degli interessi della proprietà pubblica ed esplicitare il proprio posizionamento rispetto alle modalità di attuazione della liberalizzazione e all'equilibrio necessario tra tutte le imprese che entrano in concorrenza.

Ai cittadini, alle imprese che utilizzano il trasporto ferroviario, ai lavoratori delle FS, non è evidente il ruolo del gruppo, rispetto alle scelte che si vanno compiendo.

Anche nella predisposizione del piano d'impresa, è necessario che FS anziché attendere tranquillamente che gli vengano sottratte di volta in volta finanzia-

menti per gli investimenti o quote di traffico, reagisca e si organizzi per reggere e vincere la sfida della liberalizzazione, agendo sull'innovazione dei prodotti e dell'offerta e non perseguendo esclusivamente progetti finalizzati alla diminuzione del costo del lavoro.

Soccombere, rispetto a regole punitive, non rientra negli obblighi di un'impresa delle dimensioni e dell'importanza per il Paese, come il gruppo FS.

A parere del Sindacato il piano di impresa dovrà contenere un nuovo impulso alle politiche di sviluppo anche al fine di compensare gli effetti derivanti dall'introduzione delle nuove tecnologie.

Il Sindacato auspica che il nuovo piano, improntato allo sviluppo, consolidi le scelte importanti, frutto anche di accordi molto impegnativi per i lavoratori, come la conferma del valore strategico dell'intero settore manutentivo, che rappresenta una risorsa fondamentale da sostenere, aggiornare, innovare e sviluppare.

Gli impegni che il lavoro può mettere a disposizione sono possibili esclusivamente in una logica di mantenimento e sviluppo dei livelli di attività.

Davanti alle prospettive di resa alla concorrenza e di progressiva rinuncia al proprio segmento di mercato, sarebbe difficile qualsiasi avvio di confronto corretto con il sindacato. Se, viceversa, si cambia passo e ci si misura con un piano non regressivo, l'interesse sindacale al confronto è ampiamente confermato.

La sicurezza del trasporto ferroviario

L'ammodernamento tecnologico e il potenziamento dell'infrastruttura, con il completamento delle nuove opere sulle linee e sui nodi, rappresentano la principale risposta in grado di garantire la qualità e la sicurezza del trasporto ferroviario.

I tagli messi in atto dal Governo, con le ultime manovre di finanza pubblica, producono un grave rallentamento al processo di ammodernamento infrastrutturale e devono essere al più presto ripristinate le risorse economiche. Nell'attesa delle nuove linee e dell'installazione delle nuove tecnologie, che avranno inevitabilmente tempi lunghi, FS deve mettere in atto gli interventi correttivi necessari sulla sicurezza rivisitando anche i processi produttivi, l'organizzazione e le condizioni di lavoro.

Bisogna attivare soluzioni transitorie in attesa dell'arrivo delle tecnologie e delle nuove infrastrutture attraverso le necessarie sedi di confronto a tutti i livelli con le relative rappresentanze sindacali.

Il ripetersi di incidenti e di gravissimi disastri ferroviari mette in evidenza la necessità di analizzare con grande attenzione le situazioni di circolazione, di sicurezza, di organizzazione del lavoro esistenti al momento dei singoli eventi.

Le scelte non possono essere fatte unilateralmente, come ad esempio nel caso del VACMA, dotando le macchine di uno strumento nocivo e primordiale dal punto di vista tecnologico, per poi riconoscere, anche se tardivamente, che esistono sistemi molto più avanzati e non invasivi in grado di rispondere meglio alle necessità di controllo della presenza e della vigilanza dei macchinisti.

Su tutti questi temi il Sindacato, da molto tempo, chiede ad FS una diversa attenzione e le risposte alle molte domande che emergono da tutti gli ultimi incidenti.

Non possono più essere tollerate le solite risposte che mettono insieme l'errore umano e le statistiche che riconoscono alle ferrovie italiane un livello di sicurezza elevato.

Non si può continuare così rischiando di trascurare i segnali inquietanti di possibile degrado che emergono dai recenti tragici eventi.

Il ripristino delle relazioni sindacali

Le questioni che riguardano il lavoro vanno molto male: le relazioni sindacali sono interrotte da mesi a livello centrale e nel territorio.

I pochi casi di confronto che si sono attivati sono frutto di iniziative sindacali di contrasto ad atti unilaterali e ad aperte violazioni contrattuali.

Un disastro nel sistema relazionale che non è sicuramente occasionale: la mancata attivazione delle sedi di confronto contrattualmente previste, le diffuse violazioni contrattuali, il ricorso crescente e ingiustificato al lavoro precario, l'eccessivo ricorso a forme di esternalizzazioni di attività ferroviaria, non avvengono per caso e producono grande conflittualità.

Ormai i nuovi vertici sono insediati da troppo tempo per pensare che le cose non facciano parte di una scelta mirata.

Che poi sia quella giusta è tutto da dimostrare, in una azienda che svolge un servizio complesso come quello ferroviario la via del conflitto permanente con il sindacato non sembra la scelta migliore.

Se tutto questo non avviene per caso e se, invece, come sembra evidente, la politica sindacale dei nuovi vertici è quella dello scontro, il sindacato sarà costretto a usare tutti gli strumenti necessari a difendere i diritti dei lavoratori.

Il confronto sul piano d'impresa si deve avviare in una condizione sindacale che riconosca il ruolo del lavoro e i diritti che nascono dal contratto e dagli accordi.

Deve essere immediatamente ripristinata la normalità nelle relazioni sindacali, devono essere ritirati gli atti unilaterali e le iniziative derivanti da interpretazioni unilaterali degli istituti contrattuali (come ad esempio festività coincidenti col riposo, ferie, L. 104 ecc...) e fatte rientrare le esternalizzazioni delle attività realizzate e in via di realizzazione con gravi forzature contrattuali.

L'innovazione tecnologica, elemento fondamentale per lo sviluppo e la sicurezza, deve essere oggetto di confronto negoziale su tutti gli aspetti che hanno collegamento ed effetti sul lavoro.

Nell'ambito di una prospettiva di sviluppo del trasporto, correlata con l'aumento di capacità della rete, l'effetto della tecnologia e degli investimenti deve essere raccordato con la tutela ed il miglioramento delle condizioni di lavoro.

Tutto ciò deve essere sostenuto da un forte processo di relazioni sindacali a tutti i livelli e dall'obiettivo comune di utilizzare in modo corretto l'innovazione tecnologica, che deve essere finalizzata ad implementare gli attuali livelli di sicurezza e non ad una mera logica di recuperi di costi di personale.

A sostegno delle proposte e delle rivendicazioni avanzate, il sindacato avvia unitariamente la discussione in tutti i posti di lavoro che sarà sviluppata in collaborazione con le nuove RSU e con le strutture territoriali.

La gravità della situazione è tale che, in assenza di risposte concrete sui tanti problemi aperti, le Segreterie promuoveranno una prima azione di sciopero in tutto il Gruppo FS.

Roma, 12 gennaio 2005

INTERVENTO UNITARIO EMILIA ROMAGNA

Le Organizzazioni Sindacali dell'Emilia Romagna reputano importantissima la ritrovata unità, che oggi vede qui riunito tutto il sindacalismo ferroviario insieme alle RSU ed ai RILS da poco eletti, per discutere del futuro del trasporto ferroviario, per cercare di guarirlo dalle piaghe che, come ognuno di noi vede nel proprio territorio, nel proprio settore, sono tante e a volte molto dolorose (nella nostra regione sono anche molto recenti). Ancora più importante è il fatto che questa discussione si faccia sulla base di una piattaforma comune della quale noi condividiamo pienamente sia le analisi svolte, che le proposte concrete avanzate per fermare il degrado delle ferrovie. Degrado che ormai è palpabile in ogni ambito in ogni settore della nostra Azienda; i lavoratori nei nostri territori assistono quotidianamente, con sgomento, all'incapacità del gruppo dirigente di dare una svolta allo sfascio alla disorganizzazione al pressapochismo imperante e si esprime rabbia di fronte all'arroganza degli atti unilaterali, al continuo spreco di risorse importanti, ai messaggi promozionali ammiccanti, alle iniziative commerciali eclatanti ma di scarso vantaggio economico. Pesanti sono le responsabilità del Gruppo Dirigente di FS rispetto alla situazione in cui versano le ferrovie, spesso, nel recente passato, ha assistito con stucchevole subalternità al dispiegarsi, in modo anomalo, del processo di liberalizzazione nel settore, senza difendere le prerogative di grande impresa nazionale di trasporto pubblico, anche quando poteva e doveva rivendicarne un ruolo diverso. Oggi ad oltre sei mesi dal suo insediamento, il nuovo gruppo dirigente di FS non sembra ancora in grado di presentare un piano d'impresa degno di questo nome ed in grado di frenare il crescente declino dell'azienda, di contrapporre una credibile politica di contrasto alla prevedibile colonizzazione delle imprese ferroviarie straniere, sempre più aggressive sul nostro territorio, anche per l'assenza dei necessari vincoli di reciprocità, consentita dalla scarsa lungimiranza di tutti coloro che fino ad oggi hanno, sul versante politico, gestito la materia e di cui il decreto 188 rappresenta la classica ciliegina sulla torta... omiss. Queste scelte rappresentano un pericolo molto serio non solo per il trasporto ferroviario, ma anche per l'intero Paese in quanto possono portare al collasso l'intero sistema dei trasporti già molto sbilanciato a favore della gomma una rete stradale al limite della sopportazione. La relazione affronta in modo molto chiaro ed esaustivo molti altri temi per i quali propone interventi e soluzioni che le Organizzazioni dell'Emilia Romagna condividono, ad esempio:

- le questioni riguardanti l'assetto societario del Gruppo FS;

- la diffusione del C.C.N.L. delle Attività Ferroviarie a tutte le Imprese rientranti nel campo di applicazione, quale fondamentale strumento di tutela del lavoro e di regole comuni per le Aziende del settore, in modo che affrontino la concorrenza senza fare ricorso al "dumping contrattuale";
- I rapporti difficili con FS, la mancanza di un Piano d'Impresa, l'assenza a tutti i livelli di relazioni industriali;
- Il rinnovo del secondo biennio contrattuale in tempi certi e con l'esigenza di un'adeguata tutela del salario dei ferrovieri;

La questione della sicurezza del trasporto ferroviario. Sull'ultimo tema, ossia, le questioni che riguardano la sicurezza, le Organizzazioni Sindacali dell'Emilia Romagna, in considerazione del grave incidente avvenuto nella stazione di Bolognina, sentono il dovere e la necessità di fare una loro proposta. Dopo l'incidente sulle linee a semplice binario della regione la paura di viaggiare è diventata una costante, non solo per i viaggiatori ma anche per i ferrovieri e per i loro familiari. E' comprensibile, dopo l'accaduto, che i viaggiatori, su queste linee, scelgano di viaggiare dalla terza vettura in poi, o che i familiari dei ferrovieri chiamino continuamente al cellulare i propri congiunti per colmare la preoccupazione che li attanaglia. E' comprensibile la fobia del viaggio, per chi ha visto le immagini del disastro, ed è altrettanto comprensibile la difficoltà di superarle. E' intollerabile invece, e non più sopportabile, il tributo di sangue che la regione Emilia Romagna ha pagato al trasporto ferroviario: Piacenza - Solignano - Casalecchio - Bolognina. Sono incidenti che non dovrebbero accadere in un paese civile, tecnologicamente. Avanzato. Le tecnologie in grado di evitarli esistono, forse costano. Quel tragico giorno, alcune delle vittime hanno scelto di viaggiare con quel treno piuttosto che in macchina, c'era la nebbia fitta, il treno è più sicuro", hanno pensato. Noi siamo convinti che, ferma restando la necessità di realizzare prima possibile tutti i progetti di raddoppio e di ammodernamento tecnologico delle linee, occorra fare qualcosa di immediato per innalzare gli standard di sicurezza nella circolazione dei treni sulle linee non "attrezzate", e restituire la fiducia e la certezza di un viaggio sicuro a chi sceglie di utilizzare i nostri treni ed a chi sui freni lavora...omiss. La sicurezza deve tornare ad essere la priorità delle priorità, pertanto la vertenza che oggi apriamo va perseguita fino in fondo con le energie e con la forza che noi, tutti insieme, possiamo esprimere.

INTERVENTO UNITARIO SEGRETERIE REGIONALI LAZIO

Le Segreterie Regionali del Lazio, salutano con soddisfazione la ritrovata unità sindacale, unità che ha già prodotto, in un momento così delicato per il futuro dei ferrovieri, la presentazione della piattaforma, strumento necessario di posizionamento sulle vertenze aperte nelle ferrovie. Il degrado quotidiano delle ferrovie, in termini di qualità e di puntualità del servizio, è dovuto essenzialmente ai seguenti fattori:

- il Governo negli ultimi quattro anni ha prodotto azioni di razionalizzazione della spesa, che per le Ferrovie hanno significato un taglio di 4 milioni di euro, pari a più di 8000 miliardi delle vecchie lire;
- Il Ministro dei Trasporti insiste nell'attacco all'unicità del gruppo, sulla separazione degli investimenti dalla gestione di RFJ, e sulla societizzazione di Trenitalia;
- La Liberalizzazione del sistema ferro-viario, regolata a colpi di decreti e disposizioni, mai condivisi con le Organizzazioni Sindacali, sta' portando il nostro paese verso una apertura totale del trasporto ferroviario superando di molto quelle che sono le direttive comunitarie.

Tutto ciò in antitesi con quello che succede negli altri paesi europei che sono molto più attenti a proteggere e a salvaguardare le proprie aziende di trasporto pubblico da eventuali competitori esterni. In Italia invece si consente, purtroppo con estrema facilità, a diverse compagnie straniere, che generalmente assorbono piccole imprese nazionali, di assicurarsi quote di un mercato già abbastanza povero... omiss. La riduzione delle risorse ha determinato una situazione di estrema difficoltà per l'azienda PS, non in grado di investire in innovazione tecnologica. A questo si aggiunge una gestione negativa, (500 milioni di euro di deficit), e una continua esternalizzazione di lavorazioni anche pregiate, quali quelle della Manutenzione sia dei veicoli che delle infrastrutture... omiss. L'Ingegnere Catania ha già fallito, e il suo motto "discontinuità e qualità del servizio"

restano belle ma vuote parole. Oppure pensa che la qualità annunciata possano essere gli Assistenti di Linea? Per dare qualità al trasporto ferroviario e per mettere al riparo dalla concorrenza la nostra quota di mercato nel trasporto delle merci, non può bastare solo cambiare nome alla Cargo. Le Segreterie Regionali condividono il percorso definito delle azioni di lotta, a partire dall'opportunità di collocare le questioni della sicurezza all'interno della piattaforma, poiché la discussione in corso ed il grande risalto mediatico rischiano di affrontare un problema importante nel modo sbagliato. E' necessario richiedere interventi urgenti atti a ripristinare quelle condizioni di sicurezza che le modifiche normative hanno alterato, soprattutto in quelle linee dove non sono state introdotte modifiche tecnologiche. Sarebbe quindi opportuno che RFI non agisse in maniera unilaterale soprattutto per quanto riguarda l'emanazione di disposizioni e/o normative legate alle condizioni di sicurezza della circolazione. Non è più pensabile che l'esigenza di contenere i costi operativi di gestione possa determinare un allentamento della normativa... omiss. Si rende necessaria nel rispetto del CCNL la vigilanza sul contenimento del lavoro straordinario per affermare urta politica occupazionale che eviti i contratti atipici, quelli precari, nonché i contratti somministrati previsti dalla legge 30. E' altrettanto evidente che la trattativa per il rinnovo del biennio economico deve essere avviata al più presto, in quanto la necessità di tutelare i redditi, soprattutto quelli più bassi, deve trovare immediato riscontro. Perciò sarà necessario far capire alle controparti che non permetteremo alcun allungamento dei tempi del negoziato... omiss. Abbiamo denunciato la scarsa qualità del trasporto, e l'assoluto abbandono dei viaggiatori, che ormai giornalmente pagano i disservizi. Tuffo ciò in una fase delicatissima di confronto anche aspro con la Regione Lazio, relativamente alla modalità delle gare per l'assegnazione dei servizi regionali su ferro che non permettono di garantire un servizio di qualità per i cittadini.

INTERVENTO UNITARIO REGIONALE OO.SS. CALABRIA

... omiss. Unanime preoccupazione è emersa in relazione agli aspetti riguardanti l'analisi del recente tragica incidente ferroviario di Crevalcore nonché sulla situazione esistente nel trasporto ferroviario a livello nazionale. In tale contesto il sindacato non può non rilevare che, al di là dei buoni propositi espressi dal Governo e dal nuovo Management del Gruppo FS, sia in relazione agli investimenti per i moderni sistemi di sicurezza e sia da parte di Trenitalia SpA per l'ammodernamento ed ampliamento del parco rotabile, il completamento di tutto ciò si potrà di fatto realizzare nel medio e lungo termine. In questa fase transitoria, come OO.55., chiediamo che il Gruppo FS deve ripensare un Piano di Impresa in cui si esalta la giusta attenzione, pur con i necessari equilibri economici, sulle scelte di gestione che devono essere comparati ai tempi ed alle reali capacità realizzative dei programmi di ammodernamento e potenziamento sia della Rete Infrastrutturale e sia del Parco-Treni. Non si può più consentire una continuazione della cinica politica d'impresa essenzialmente condizionata dall'assillante riduzione del costo del lavoro "riducendo la forza lavoro" senza aver attivato le tecnologie necessarie ed idonee a ridurre le risorse umane. Tecnologia che non può risolversi con l'installazione dell'apparecchiatura VACMA (vigilante) oramai desueta per evidente arretratezza. Appare oramai indispensabile, al fine di adottare una coerente politica della sicurezza, attivare un efficace sistema di comunicazione telefonica terra-treno ed introdurre, su tutte le linee, specialmente su quelle a binario unico come la linea Jonica e le trasversali, l'SCMT, un sistema di controllo della marcia del treno che con contenuti investimenti permette, ad oggi, di ottenere un elevato livello di sicurezza delle linee in quanto è in grado di correggere un eventuale errore del macchinista. Unanime preoccupazione sulla situazione esistente nel trasporto ferroviario in Calabria dove alle carenze di natura infrastrutturale vanno ad aggiungersi le ormai note distrazioni Organizzative/Strutturali del Gruppo F5 mal contrastate dal potere politico ed istituzionale locale distratto ed incapace di indicare e pretendere programmi ed interventi mirati a certezze di sviluppo infrastrutturale e di crescita qualitativa dei servizi offerti. L'Attivo Unitario esprime forte preoccupazione per l'annunciata chiusura degli Uffici ITALFERR a Cosenza, del DCO di Sibari, per i ritardi di RFI nel realizzare la riorganizzazione del settore manutenzione nel rispetto degli accordi sottoscritti coerentemente agli impegni relative alle assunzioni ed alla copertura delle posizioni lavorative individuate. Forti preoccupazioni esprime anche per le 9 grandi difficoltà derivanti da una scarsa attenzione da parte FS, della Società TRENITALIA e delle Istituzioni Locali per quanto riguarda il segmento merci (Porto di Gioia Tauro, Villa San Giovanni - Bolano, Lamezia Terme, Crotona), il Trasporto Passeggeri con il continuo abbandono della linea Ionica nonché il Trasporto Regionale che con la continua politica di efficientamento nei settori della manutenzione e della manovra (chiusura OML CS, unificazione manovra rimessa e circolazione) evidenzia una seria incapacità ad elaborare una strategia di una positiva razionalizzazione in grado di generare la crescita dei servizi puntando sulla qualità, sull'efficienza e sulla puntualità dei treni nonché ad una necessaria

integrazione tra il trasporto locale e quello di lunga percorrenza quale reale esigenza della domanda di mobilità esistente nelle diverse aree della regione... omiss. L'Attivo Unitario rivendica più attenzione al Sud e alla Calabria dove le condizioni - ancora per un tempo mediamente lungo - consentono una situazione di "monopolio" del trasporto su ferro - quindi tempi abbastanza favorevoli per il recupero di competitività. Queste condizioni debbono essere, per il GRUPPO FS, motivo per attivare da subito processi di investimento su "uomini e mezzi" su "Strutture (officine etc.) e Infrastrutture (messa in sicurezza della Galleria Santomarcò) - utili quanto necessari, per il presente ed ancor di più per il futuro al fine di poter mantenere ed acquisire la domanda di mobilità delle persone e delle merci attraverso il potenziamento dell'offerta, aumentando i servizi, garantendo la sicurezza, la regolarità e la qualità, quali elementi di competitività, del prodotto treno - valorizzando la professionalità e non perpetuando nelle logiche "vecchia e stantia" della riduzione della forza lavoro. L'Attivo Unitario chiede che il Gruppo FS sia soggetto di modernità - nel nuovo mercato liberalizzato dei trasporti e protagonista per una nuova stagione d'investimenti infrastrutturali nell'ambito di una concreta politica da parte del Governo Nazionale e dei Governi locali. L'Attivo Unitario evidenziando i tagli delle risorse economiche, destinate agli investimenti per il rilancio del sistema ferroviario, determinati dal Governo e dal Parlamento con la recente Legge Finanziaria, nel contestarlo denuncia la grave responsabilità per i conseguenti ritardi che continueranno ad accumularsi nella realizzazione delle opere di ammodernamento ed adeguamento tecnologico i cui limiti sono prepotentemente emersi con il recente tragico incidente di Crevalcore e non solo. L'Attivo Unitario chiede alle Segreterie Nazionali di rivendicare una diversa attenzione del Governo Nazionale al "Mezzogiorno" che va guardato e pensato come una opportunità di evoluzione del "Sistema Paese" ed in questa ottica CHIEDERE al GRUPPO FS - di proporsi come soggetto principale - per la sfida innovativa del paese Italia partendo appunto dal Mezzogiorno per accorciare le grandi distanze esistenti ed accrescere la competitività dell'Italia nell'Europa. In questa ottica l'Attivo Unitario invita le Segreterie Nazionali a far sì che il Gruppo FS attraverso il nuovo Piano di Impresa sia in grado di proporsi come soggetto protagonista per la realizzazione di un moderno "Sistema Integrato delle Infrastrutture" propedeutico per una concreta politica finalizzata alta costruzione di un adeguato "Sistema Integrato dei Trasporti". Questo deve essere l'obiettivo - ad esso dobbiamo guardare - valorizzando al massimo il "Modello di Relazioni Industriali" che ci siamo dati con il nuovo CCNL delle Attività Ferroviarie. Per questo rifiutiamo l'atteggiamento assunto dalle Imprese del Gruppo FS, in questi ventidue mesi di applicazione (non applicazione) del nuovo CCNL, un atteggiamento teso a sminuire le RL tentando di mettere in ginocchio il Sindacato che con le recenti elezioni delle nuove RSU/RLS ha rafforzato la presenza e lo rappresentatività. L'Attivo Unitario, infine, esprime solidarietà ai colleghi licenziati a seguito delle dichiarazioni rilasciate nel corso della nota trasmissione televisiva "Reporter".

BINARIO, TRISTE E SOLITARIO

di Giancarlo Fabbrucci

Queste erano le parole di una canzone di Claudio Villa di tanti anni fa. Ma questa è l'immagine della ferrovia di oggi.

Qualche "anziano" collega crede ancora di lavorare nell'azienda di prima, di essere un ingranaggio di un sistema collaudato, di avere sempre i privilegi e di avere perfino i vecchi criteri di una progressione di carriera.

Come facciamo a far capire a questi colleghi che forse quella ferrovia non c'è più, che al suo posto c'è una cosa che ci rimane difficile capire.

Tante strutture per ora legate da un tenue filo comune, delle quali però non si conosce il burattinaio, abbiamo capito che è una azienda che deve andare male, nella quale però tutti ci vogliono inzuppare.

Una quindicina di anni fa abbiamo imbarcato pezzi grossi dalle industrie petrolifere nonché dirigenti dall'Alitalia, che avevano promesso di raddrizzare la baracca, fatto un pò di rumore sono tornati nella Compagnia di bandiera.

Poi abbiamo preso uno stock di cervelli dalla Telecom anche loro osannati perfino da vecchi dirigenti FS, corre voce che tornino alla telefonia e diano spazio a personaggi della Fiat.

Ovviamente in concomitanza di nuovi ingressi o di ricambio, viene modificata la struttura: smembramento di settori, creazione di nuovi uffici, accorpamento di divisioni, più incarichi alla stessa persona, incarichi ad

abbiamo imbarcato... dalle industrie petrolifere... dall'Alitalia... da Telecom...

interim e via discorrendo...

A contorno di questo scenario sempre in movimento ci sono una serie di operazioni oscure: progetti invasivi del gruppo Benetton, vendita a terzi dei palazzi sedi storiche delle Direzioni FS, per poi tornarci in affitto, traslochi continui da una postazione lavorativa all'altra, una serie di iniziative d'immagine costose e apparentemente inutili. In parallelo, anche le istituzioni politiche si fanno pubblicità con il treno.

La regione toscana, ad esempio, alla vigilia delle amministrative sta tappezzando treni e stazioni con poster riproducendo il cantante Piero Pelù.

Quanto sarà costato quella foto ai cittadini?

Io credo che dovremmo fare uno sforzo per capire cosa si cela dietro a tutto questo Cercare di capire l'obiettivo dei burattinai.

Le segreterie nazionali che sono facilitate ad interloquire con lo staff datoriale, dovrebbero tenere più sotto controllo lo stato finanziario e patrimoniale della nostra azienda.

Ma purtroppo il top management è così preso dal turbinio degli affari che non ode le lamentele dei clienti,



non si preoccupa della perdita delle gare di appalto, delle rivendicazioni dei dipendenti, del dolore dei parenti delle vittime degli incidenti.

Ma che ne sa il top management del capo gestione o del capo treno che quotidianamente lotta con una clientela incassata per i disservizi, da loro supporto per i viaggi che ormai fanno concorrenza a quelli di Ulisse.

Che ne sa degli sforzi di chi è alla circolazione per assicurare il trasporto nonostante l'inadeguatezza dei mezzi e delle linee.

Anzi se succede qualcosa la colpa è sicuramente del ferroviere.

Tanto loro si salveranno sempre transitando da una società ad un'altra, con l'appoggio di quello o quell'altro schieramento politico e in qualche caso di tutti e due.

E di quei lavoratori che ogni giorno cercano di trasportare i clienti da una parte all'altra del paese che ne facciamo? Mi sembra di sentire la risposta: "ah già, gli uni tutt'al più scioperano, gli altri devono prendere l'auto possibilmente Fiat"

Caro binario, strumento che ha affascinato intere generazioni, stai rischiando grosso. Ti coprirai di erba, solcato ogni tanto da qualche obsoleto convoglio, in compagnia di qualche nostalgico ferroviere?

caro binario... stai rischiando grosso

DISCIPLINA RIPOSO A RECUPERO

di Antonio Boncordo

Ogni giorno ci troviamo a dover contestare a discutere.

Oggi è il turno del nuovo sistema di gestione delle presenze/assenze e del calcolo delle competenze accessorie del personale; si contesta per il contrasto apparente al vigente contratto e alla radicata consuetudine in materia, evidenziata della particolare criticità nella modifica della disciplina del recupero di maggiori prestazioni rese.

Occorre ricordare che il personale utilizzato in turni rotativi, per necessità aziendali, effettua di norma un impegno quotidiano di 8 ore, nel caso di orario ordinario settimanale a 36 ore; ciò comporta 48 minuti di maggior orario giornaliero che non vengono retribuiti come prestazioni straordinaria.

Ne consegue la necessità di riposi compensativi per maggior orario settimanale svolto.

...riposi compensativi per il maggior orario...svolto

In questo quadro le assenze retribuite (per esempio le ferie, quale strumento di ripristino della capacità psicofisica) devono mantenere, nella logica esposta e nella realtà operativa di codesta società, lo stesso valore orario delle giornate lavorative normalmente svolte secondo il turno di 8 ore.

Inoltre la possibile modifica del riposo a recupero, risulterebbe in netto contrasto con quanto previsto dall'art. 14 p. 17 dell'Accordo di Confluenza che prevede la rotazione del turno in 28 giorni.

Ad esaudimento richiesta ed anche perché il chiaro pensiero non va mai modificato, il Direttore pubblica il seguente articolo lasciando e rispettando integralmente tutto il pensiero raccolto: titolo compreso.

BISOGNA CREDERE NEI FERROVIERI

By Bellantone Clemente

LE ESIGENZE DI MOBILITÀ CONTINUANO A CRESCERE NONOSTANTE IL PROLIFERARE DI TELEFONI CELLULARI E LO SVILUPPO DELLE TECNOLOGIE CHE RENDONO OGNI GIORNO PIÙ CONCRETE LE POSSIBILITÀ DI AGGREDIRE I TEMPI.

CROLLA UNA DELLE TANTE SPERANZE ALIMENTATE IN MALAFEDE PER QUALCHE DECINA D'ANNI DA CHI PROMETTEVA CITTÀ CABLATE, INFORMATICA APPLICATA AL TRAFFICO E RAZIONALIZZAZIONE DEGLI SPOSTAMENTI.

ALLO STATO ATTUALE PER QUANTO RIGUARDA IL TRASPORTO SU FERRO APPARE CHIARA L'INADEGUATEZZA DEL SISTEMA SIA PER PREPARAZIONE SIA PER METODOLOGIA ELEMENTI CHE SONO ALLA BASE DELLA PROGRAMMAZIONE.

MA SIA POLITICI CHE TECNICI (SAREBBE PIÙ CORRETTO PARLARE DI POLITICI TECNICIZZATI E DI TECNICI POLITICIZZATI) TENTANO ANCORA OGGI DI FARCI CREDERE CHE LE SOLUZIONI CAPACI DI RIPORTARE IN ACCETTABILI CONDIZIONI UN SISTEMA DI TRASPORTI SEMPRE PIÙ IN AFFANNO POSSANO SCATURIRE DA UNA SAGGEZZA CHE HA FATTO IL SUO TEMPO E IN BUONA SOSTANZA DA PROPOSTE AVANZATE NEL RISPETTIVO BALLETTINO DI CONVEGNI, TAVOLE ROTONDE E FORUM CHE IL PIÙ DELLE VOLTE MOSTRANO MANCANZA DI FANTASIA PERSINO NEI TITOLI. SEGUENDO CON UN MINIMO DI ATTENZIONE QUANTO DISINTERESSE CI SIA DA PARTE DI TUTTI (SINDACATI COMPRESI) SI SCOPRONO TRUCCHI VECCHI E NUOVI.

PER ESEMPIO SI AVVERTE L'AFFANNOSA RICERCA DI GIUSTIFICAZIONI PER GLI ERRORI PASSATI, SEMPRE (GUARDA CASO) COMMESSI DA CHI HA PROGRAMMATO E DECISO IN PRECEDENZA.

SI LAVORA ABILMENTE ANCHE ALLA COSTRUZIONE DI ALIBI PER SFUGGIRE ALLE RESPONSABILITÀ DI DANNI CAUSATI DI ENTITÀ PURTROPPO SEMPRE PIÙ GRAVI. (L'INCIDENTE DI CREVALCORE È L'ENNESIMO ESEMPIO), MA CHE RAGIONI DI CONTENIMENTO COSTI E DI AUMENTO DEL PROFITTO FARANNO DIMENTICARE APPENA SPENTI I RIFLETTORI.

CI SI RIFUGIA PURTROPPO DIETRO L'ALCHIMIA DELLE PAROLE, IL PIÙ VOLTE INVENTANDO.

SI RISPOLVERANO IDEE VECCHIE DA ANNI, TALUNE PERSINO COLLAUDATE (VEDI VACMA) SPACCIANDOLE PER NUOVE DI ZECCA.

NON SE NE PUÒ PIÙ. CI SI CHIEDE SE POTRANNO CREARSI I PRESUPPOSTI PER UNA COSCIENZA COLLETTIVA DEL PROBLEMA CONVINTI CHE TUTTO NON PUÒ RIMANERE STATICO.

SI DOVRÀ FARE LO SFORZO PER FAR SI CHE CHI DI DOVERE (ISTITUZIONI E IMPRESA) SI ASSUMA LA RESPONSABILITÀ DI TUTTO QUELLO CHE STA AVVENENDO PER FAR SI CHE NELL'IMMAGINARIO COLLETTIVO NON SI DESUMA IN AUTOMATICO CHE L'ASSALTO ALLA DILIGENZA SIA SINONIMO DI MALFUZIONAMENTO DELLE FERROVIE DELLO STATO.

TUTTI I LAVORATORI DI QUESTA AZIENDA HANNO ORMAI ASSUNTO LA CONSAPEVOLEZZA CHE OGNUNO DEBBA FARE LA PROPRIA PARTE, MA PER MISURARE LE COSCIENZE DI OGNUNO C'È BISOGNO DI UN RAPPORTO PIÙ STABILE E PIÙ CREDIBILE. E VERSO TALE DIREZIONE BISOGNA PUNTARE.

LA VERITÀ È CHE SI RESPIRA PERENNAMENTE INCERTEZZA, ED È PER QUESTO MOTIVO CHE SI FATICA A CONSOLIDARE IL GRUPPO.

LA DINAMICITÀ NEL RICAMBIO DIRIGENZIALE COMPORTA UN FARE E DISFARE CONTINUO, CHE NASCONDE UNA VELATA STRATEGIA TENDENTE AL GIUSTO PERPETUO.

E DI QUESTO I DIPENDENTI NE SOFFRONO PERCHÉ FANNO DIFFICOLTÀ A RICONOSCERSI IN PUNTI DI RIFERIMENTO STABILI.

LE SCELTE AZIENDALI NEL RICAMBIO GENERAZIONALE, LA DICONO LUNGA SULLA CREDIBILITÀ CHE QUESTA AZIENDA VUOLE ACQUISIRE MORTIFICANDO PROFESSIONI ALACRAMENTE COSTRUITE E CHE NON HANNO NIENTE A CHE FARE CON LA NECESSARIA INNOVAZIONE.

IL COINVOLGIMENTO DELLE PROFESSIONALITÀ È IMPORTANTE PER UNA MAGGIORE AFFIDABILITÀ DEL SISTEMA, E IN QUANTO TALI POSSONO ESSERE CONSIDERATE SOLO VALORE AGGIUNTO.

SI HA LA SENSAZIONE CHE I BISOGNI DELLA GENTE (NEL CASO SPECIFICO DEL CLIENTE) SI AFFRONTANO MEGLIO CON MEZZI UMANI E NON ATTRAVERSO I MEZZI TECNOLOGICI COME LE BIGLIETTERIE AUTOMATICHE, I CALL CENTER E QUANT'ALTRO, CHE NEI CONTENUTI RISULTANO ESSERE PIÙ UN DANNO D'IMMAGINE ANZICHÉ UN RITORNO. PER NON PARLARE POI DI TUTTE QUELLE FIGURE SPARSE PER LE GRANDI STAZIONI, CHE IDENTIFICATE ATTRAVERSO UN SEMPLICE GIUBBINO COLOR GIALLINO CON SCRITTA CUSTOMER CARE BRUCIANO IN UN BATTER D'OCCHIO QUANTO DI BUONO, FIOR DI FERROVIERI HANNO NEGLI ANNI COSTRUITO CON PROFESSIONALITÀ E SENSO DI APPARTENENZA.

NON È E NON DEVE ESSERE UNA GUERRA TRA POVERI, LA COMPLESSITÀ DELLA DINAMICA OCCUPAZIONALE, RICHIEDE CERTAMENTE RISPETTO PER QUANTI A FATICA VOGLIONO GUADAGNARSI DA VIVERE, MA DARE L'IMPRESSIONE CHE UNA PROFESSIONE SI INVENTA IN POCHI GIORNI È SINONIMO DI MANCANZA DI CREDIBILITÀ CHE UNA AZIENDA COME LE FFS. NON PUÒ PERMETTERSI.

SEMBRA PERÒ CHE LA PARTITA PRESENTI DIFFICOLTÀ AD ESSERE SUFFICIENTEMENTE COMPRESA.

NON CI SCORAGGIAMO PERÒ, DA PARTE NOSTRA FAREMO TUTTE LE BATTAGLIE PER CONTENERE UNA DERIVA CHE SEMBRA NON AVERE PIÙ ARGINI.

È UN IMPEGNO DELL'OR.S.A. LA VERA ALTERNATIVA AL TRADIZIONALISMO SINDACALE.

TRENITALIA E LOGISTICA

Di Navajos

Riprendo una parte dell'articolo che presentai nel numero di Settembre in quanto c'è continuità tra le osservazioni di allora e gli avvenimenti di oggi.

"Logistica". Apprendiamo dal "Devoto Oli" che con questo termine si intende quella tecnica organizzativa dei rifornimenti alle unità combattenti, necessari ad un esercito in guerra. Dal greco Logistikos, che si riferisce al calcolo. Postulato (principio la cui validità si ammette a priori) dall'accordo delle esigenze con le disponibilità.

Di Smeriglio... concludevo indicando il trattamento per cui una superficie diviene traslucida; un particolare grado di trasparenza che permette di percepire l'immagine di un oggetto senza per altro distinguerne nettamente i contorni.

E' proprio da quest'ultima considerazione che parto per affrontare l'argomento di questo numero: cosa succede a **Global Logistics?** (in seguito G.L.). Vado per deduzioni in quanto siamo in presenza di una organizzazione traslucida, d'altronde non può essere diversa dalla capofila "Trenitalia".

Non siamo più infatti nella Divisione Cargo! Qualcuno afferma che anche la nuova denominazione sia già vecchia (non derivava dalla mutilazione di Global Express Logistics Mail che campeggiava in TNT?) e diverrà Cargo Logistics! Staremo a vedere.

Però è difficile stare dietro ai cambiamenti. Avevamo appena scoperto (gli Ordini di Servizio sembrano volatilizzati) che G.L. si organizzava in due Aree Direzionali che, dopo pochi giorni, si riorganizzava in una sola ed un dirigente spariva. Poi spariva il capo del personale, folgorato da improvvisa attrazione fuori FS. Poi cambiavano i capi di stabilimento di Torino, Milano, Genova, Bologna, Livorno ruotando tra di loro per la serie: "facimm' ammuina".

L'unica improvvisa costante, che ci viene segnalata in questa traslucida, è la presenza, naturalmente fumosa, della struttura forse più amebica di G.L.: il CRM! (customer relationship management). Un crm che da quasi quattro anni tenta, ma non ci riesce, di mettere a punto, per Cargo, le relazioni con la clientela! Crm esiste solo

"facimm'ammuina"... nuova organizzazione uguale anche nelle individuazioni... alle precedenti...

perché usufruisce dei sistemi operativi Sir, Riace, Mercurio... perché monopolio di chi si inventa di esistere perché li possiede... perché dopo che il carro è arrivato lo comunica al cliente... Altro che proattività.

In effetti il responsabile di crm aveva già cominciato male con l'ing. Laguzzi; esordì infatti, il neoassunto responsabile esperto di crm, (per questo assunto?) chiedendo una consulenza esterna per qualche centinaio di milioni, vecchie lire, per mettere a punto il da farsi! che naturalmente venne cestinata, visto che la politica era quella di utilizzare le risorse interne, tantissime, e tagliare le consulenze. Nel frattempo crm riesce solo ad essere "abbandonato" dagli unici ferrovieri che potevano dare uno spunto creativo per la conoscenza della macchina FS.

E' infatti da tempo uscito un Dirigente di esperienza, per incompatibilità con il neo responsabile, che viene seguito, (per le stesse motivazioni?) dall'ultima Dirigente che aveva resistito, nonostante tutto, fino ad oggi; nel frattempo il cliente che conosce il CRM lo fugge disperato.

In mezzo a questa situazione si continua a cogliere un caos dovuto (che si verificava anche nella gestione precedente), all'approccio prioritario dato da produzione alle questioni di circolazione, rispetto alle esigenze commerciali; la nuova organizzazione è uguale, anche nelle individuazioni delle conduzioni, alle precedenti; continua quindi la sottovalutazione delle responsabilità oggettive di produzione nel passivo di cargo. Senza l'ufficialità conseguente alla formalizzazione degli Ordini di servizio non si può cogliere l'eventuale cambiamento, tutto appare privo di una logica di mercato se non per la sola riduzione di personale dirigente.

E' quest'ultima la sola logica F.S. che si coglie se sono vere le versioni di un quotidiano nazionale che afferma che il costo del lavoro aumenta, nonostante la riduzione del personale, in quanto il rapporto dirigenti dipendenti è passato da 1 dirigente ogni 126 dipendenti del 1996, ad 1 dirigente ogni 85 dipendenti del 2003.

Ed oggi? Il numero dei dirigenti era infatti di 1073 nel 1997 e di 1193 nel 2003. Ed oggi?

Dicevo sempre nel numero di settembre: Cargo. Termine di derivazione inglese, abbreviazione di cargo-boat. Nave da carico. La nostra Cargo avrà finito di caricare scorie?

...condizionante Produzione... scadente relazione con la clientela...

cosa succede a Global Logistics?... organizzazione traslucida,...

...anche in Italia una soppressione dei modelli divisionali.

Riuscirà con la Logistica a modificare la condizionante Produzione e la scadente relazione con la clientela affidando le relative incombenze ai ferrovieri ed ai dirigenti "ferrovieri"?

E la riflessione non può non estendersi ad una analisi complessiva delle Ferrovie. Come organizzazione sindacale già la Fisafs, ora Orsa, rifiutava la divisionalizzazione quale strumento per affrontare il mercato ed il risanamento oltre che il rispetto delle direttive UE.

Oggi si scopre che, con ritardo e con il cambio della guardia impresso da questo governo, si giunge finalmente ad un quadro organizzativo che fa prevedere essere quello da sempre propugnato dall'Orsa.

Sono infatti state soppresse le divisioni Passeggeri e Trasporto Regionale, che ne dica l'AD ing. Testore; oltre ad essere concentrate nella società Trenitalia, per ora società di FS Holding, altre strutture che prima erano distinte, doppiate, nelle singole divisioni.

Ne consegue un utilizzo concentrato del personale. Verrà immesso anche quello Cargo? E quello di manovra? Vedremo.

Certamente la notizia che le ferrovie francesi, SNCF, abbiano raggiunto gli utili mantenendo la gestione unica del modello economico ci fa pensare che si possa tornare anche in Italia ad una soppressione dei modelli divisionali.

Meraviglia che certi personaggi propugnatori ed iniziatori di privatizzazioni, guardino al modello francese solo per la "pace" e scendano poi in guerra contro lo sviluppo di una ferrovia statalizzata o, comunque, riunita in una unica struttura.

Continuiamo a chiederci se: "...per la nuova Cargo serve lo smeriglio bocca da fuoco/spingarda, lo squalo degli Isuridi, l'uccello dei Falconidi o il minerale del corindone".

Per ora vediamo soltanto il traslucido di smeriglio.

AL SERVIZIO DEI FERROVIERI

140 sedi e 600 Consulenti assicurativi presenti in tutte le stazioni ferroviarie

Il Sistema Assicurativo di Protezione Modulare

Protagonisti insieme

Capitalizzazione HDI

la Tua Previdenza

Il Partner per la Vita

BNC
Assistenza e Solidarietà

Fondo Bancom

HDI
ASSICURAZIONI
Al tuo fianco, ogni giorno

La Rete di Consulenti assicurativi dedicata ai ferrovieri

Segue dalla prima pagina

Il deragliamento di Crevalcore è solo l'ultimo Tsunami delle ferrovie... rivolta dei pendolari

solo l'ultimo Tsunami delle ferrovie, a cui si affianca la rivolta dei pendolari, l'aspirazione che porta a gesti di protesta estrema come le occupazioni di

binari e stazioni.

Non si può poi affrontare l'inadeguatezza con il tentativo di "... dare sempre risposte positive." Servono risposte concrete, servono fatti non parole. Che nei grandi centri come Milano, Torino, Genova, Roma si concentrasse l'aspirazione non doveva e non può essere una sorpresa. Così come non può essere una sorpresa che l'aspirazione possa aumentare visto come si trascinano le situazioni di inadeguatezza: binario unico sulla Genova Ventimiglia; il raddoppio procede allo stesso passo della metropolitana: la più corta del mondo ma la più cara e la più infinita nei tempi di esecuzione. In Sicilia è ancora peggio visto che la criticità maggiore riguarda Catania dove tutte le linee che confluiscono nella stazione sono a binario unico, per non parlare della Palermo Messina.

E ancora, l'esplosione di giusta ira per l'abbandono degli automobilisti nella bufera conseguente alle nevicate sulla Salerno Reggio Calabria ha una sua storia; infatti la Salerno Battipaglia, progetto di grande opera ferroviaria è ferma, anche per l'insipienza dei soggetti politici e non che abbiamo citato, dal tempo della conduzione nelle FS di Ligato: 1988.

La Salerno Reggio C.... é ferma dai tempi di Ligato: 1988

FERROVIERI E VIAGGIATORI INSIEME SULLO STESSO TRENO

di Roberto Cesario

Tutti insieme, su vagoni carichi di insicurezza e di problemi irrisolti, di rabbia ma anche di rassegnazione. Tutti sullo stesso treno, ferrovieri e viaggiatori, lanciati a rotta di collo verso un declino che sembra inarrestabile. L'ultimo incidente di Crevalcore, un vero e proprio disastro, potrebbe rappresentare infatti il tragico punto di non ritorno, la conclusione di una storia triste e disarmante. Colpa della mancata introduzione di tecnologia, di investimenti insufficienti? Non solo. I veri responsabili sono coloro che hanno generato, giorno dopo giorno, il declino di una ferrovia, un tempo pubblica, che non parlava di rami secchi, di linee non produttive, di contenimento dei costi, di profitti da generare. Una vecchia ferrovia - quella ormai rimpianta - diretta da dirigenti ferrovieri e non da manager maghi della finanza, ossia condotta da persone qualificate che si intendevano di peso frenato e di spostamento di incroci molto più di come far quadrare i conti con la solita ricetta dei tagli al costo del lavoro. Oggi la ferrovia è un'altra, figlia della globalizzazione, del profitto ad ogni costo e del libero mercato, anche a scapito della sicurezza, meglio se senza regole in modo da eliminare i cosiddetti "privilegi" dei ferrovieri. Una ferrovia che chiama clienti i viaggiatori ma che non è in grado di fornire un servizio all'altezza, fatta di treni in cronico ritardo, di porte rotte etichettate, di officine senza pezzi di ricambio, di stazioni abbandonate e desolate. In altre parole in nome della concorrenza si promette maggiore qualità ma il risultato è l'occupazione dei binari da parte di pendolari inferociti ed al limite della sopportazione; si promette ancora sicurezza,

ferrovieri e viaggiatori lanciati... verso un declino...

occupazione di binari da parte di pendolari inferociti

sbandierando dati statistici ed incolpando chi ha gestito in precedenza le ferrovie ed il Paese, e il risultato è l'incidente della Bolognina, solo l'ultimo in ordine cronologico ma ormai uno dei tanti e preoccupanti disastri degli ultimi tempi. Ed allora da qui deve ripartire l'opera del sindacato, con gli obiettivi che ormai da anni ci hanno contraddistinto, ma anche con la capacità di attuare le sinergie neces-

sarie con le altre vittime (nel caso di Crevalcore è proprio il termine più appropriato) di questo sistema contorto: i viaggiatori e le loro associazioni. Gli ultimi scioperi, sia quello spontaneo proclamato dai ferrovieri riunitisi a Bologna, sia quello di tutte le OO.SS. che hanno ricostituito un fronte unitario, sono stati appoggiati dai cittadini e dalle loro associazioni. Una volta tanto viaggiatori che, anziché lamentarsi di ritardi e soppressioni durante uno sciopero, solidarizzano con i ferrovieri, comprendono le difficoltà di lavoratori che vivono il loro stesso disagio sugli stessi treni, nelle stesse stazioni. Un messaggio di solidarietà importante che non va sottovalutato ma va anzi incentivato, perché la sicurezza dei viaggiatori è strettamente collegata anche alla serenità di tutti quei ferrovieri che quotidianamente si accollano la responsabilità di far circolare treni, affrontando turni di lavoro sempre più pesanti, carenze di personale e, per finire, punizioni pesanti quando hanno il coraggio di denunciare carenze strutturali di questa ferrovia che fa acqua da tutte le parti. Quindi ferrovieri e viaggiatori insieme, non solo tra quelle lamiere contorte che ci hanno fatto sdegnare e rabbrivire, ma speriamo anche in un nuovo fronte che sappia dare nuovo slancio alle nostre lotte, alle nostre proteste, alle nostre denunce rimaste troppo spesso inascoltate.

...insieme un nuovo fronte... dare slancio alle lotte... denunce inascoltate

L'ANGOLO DEI LIBRI

LA FLESSIBILITÀ AUMENTA I POSTI DI LAVORO?

Interessante saggio di Reyneri sull'argomento

di Michele Nangano

Curiosando tra gli scaffali delle librerie nel periodo natalizio mi sono imbattuto in un recente e interessante saggio di Emilio Reyneri, pubblicato sulla rivista Il Mulino, sul mercato del lavoro in Italia negli ultimi dieci anni.

Reyneri, professore di sociologia del lavoro presso l'università di Milano Bicocca, viaggia decisamente controcorrente in materia di occupazione.

Rispetto alle affermazioni enfatiche da parte del centro sinistra e centro destra sull'aumento dei posti di lavoro in Italia attraverso la flessibilità più spinta, Reyneri lancia una sua perentoria provocazione affermando che la flessibilità non fa aumentare i posti di lavoro e che pertanto le tante ed enfaticizzate politiche dei vari governi (di sinistra e di destra) che sono state sperimentate sono risultate fino ad oggi vane. Come riportato anche sul Corriere della Sera dal collega Enrico Marro, Reyneri sfata tre luoghi comuni.

Primo il mercato del lavoro in Italia negli ultimi dieci anni non è stato ingessato perché "recenti ricerche - afferma Reyneri - hanno mostrato che tra la fine degli anni Ottanta e i primi anni Novanta nel settore privato dell'economia il turnover dei lavoratori è più elevato di quello di gran parte dei paesi europei".

Secondo. Non è vero che in questi ultimi anni ci sia stata una precarizzazione selvaggia; i co.co.co. (collaboratori coordinati e continuativi) veri in Italia sono circa 400 mila; gli altri sono amministratori e professionisti che non si devono considerare.

Inoltre i lavori a tempo determinato sono solo il 10 per cento del totale e sotto la media UE e alle 700 mila missioni di lavoro interinale corrispondono solo 120 mila posti di lavoro. Terzo. Non è vero che l'occupazione è aumentata grazie alla flessibilità.

Conclusione dell'autore: inutile aumentare ancora la flessibilità perché questa non produce nuovi posti di lavoro.

Piuttosto che alla flessibilità l'attenzione politica dovrebbe rivolgersi, conclude Reyneri, a due fenomeni preoccupanti: la questione salariale e quella degli immigrati che fanno un lavoro sempre più segregato su base etnica.

...i lavori a tempo determinato sono solo il 10% del totale...