



Il . del Direttore

E ci risiamo. Ormai periodicamente ci ritroviamo a dover analizzare i cambiamenti societari. I ferrovieri, ma ancor più l'utenza, ormai sempre più in tempi ravvicinati, debbono fare i conti, più che con l'analisi e le correzioni all'andamento del trasporto pubblico, con lo spoil sistem; il cambiamento della top dirigenza, che i poli-

"Spoil-sistem: cambio della Top dirigenza per compensazione politica..."

tici in carica decidono di attivare per pagare i propri uomini per l'attività e la fedeltà dimostrata, inserendoli a dirigere aziende o a presiedere consigli di amministrazione, non sempre verificandone le capacità, naturalmente in ben remunerate poltrone. Accade da quando le ferrovie, con la legge 210 dell'85, sono state privatizzate. Una selva infinita di amministratori delegati e presidenti si sono succeduti e hanno determinato, nella buona (Schimberni, Cimoli, Catania) e nella cattiva sorte (Ligato, Necci), il loro matrimonio con il trasporto ferroviario. Il risultato è molto pesante: ferrovie con sempre meno Km di binari, sempre più lente con sempre meno ferrovieri ed una sola costante: il peggioramento, senza soluzione di continuità, del servizio dato. Senza eccezione alcuna per viaggiatori o per merci. Oggi ci ritroviamo, a neppure due anni dall'ultimo ricambio, con le Ferrovie dello Stato nuovamente rinnovate nel vertice: Innocenzo Cipolletta Presidente, Mauro Moretti Amministratore Delegato. Naturalmente la giustificazione del cambiamento per i politici che lo operano non è la politica ma l'andamento dell'azienda FS. Anche l'ing. Testore, amministratore delegato di Trenitalia, ha dovuto andarsene, credeva di poter trattare le ferrovie come l'azienda di auto da cui

"l'ing. Catania riceve 6 Milioni di € per andarsene mentre le sue FS nel solo 2006 perdono 2 Milioni di €"

proveniva; rimarrà brutalmente nei nostri ricordi di ferrovieri il ritiro di botto di ben oltre 500 carrozze determinando una crisi del trasporto ferroviario senza precedenti, come se si fosse trattato del rientro nelle officine di auto con difetto di costruzione. Certo, sappiamo che l'indirizzo delle scelte

aziendali in FS è determinato dalle volontà politiche e di indirizzo dei ministri del governo; come dimostrano anche i fatti della telefonia che vedono, nonostante i balbettii prodiani, (ben rappresentati dal Tg2 nei rap dell'esposizione alla camera di Prodi), la politica intervenire pesantemente al livello di Presidenza del Consiglio come non si era mai visto in maniera così diretta. Per giunta nei confronti di un'azienda privata! Figuriamoci quindi in FS. E, naturalmente, chi se ne va da FS riceve un grazie ed un ben servito di sostanza, a suon di milioni di euro; nell'ultimo caso con l'ing. Catania sarebbero addirittura 6 i milioni di euro ricevuti per andarsene, con le FS che nel solo 2006 veleggiano verso i 2 milioni di rosso. Mentre l'ing. Cimoli, che ha preceduto Catania, andandosene dalle FS e andare a fare danni all'Alitalia pare ne abbia ricevuti poco più di 5 milioni! Invece di pagare per i danni fatti ricevono una liquidazione che danneggia l'economia aziendale per gli anni successivi.

Oggi che dire, avevamo comunque riposto delle speranze all'arrivo dell'ing. Catania per i suoi precedenti industriali; così come in effetti li avevamo riposti anche in altri manager che si sono succeduti. Per la verità non in Cimoli che si presentava dicendo di voler cancellare il lavoro svolto dal suo predecessore, Necci, l'unico che era riuscito a vedere, individuare e cercare di attuare, nonostante l'ingombro che i politici determinavano, uno sviluppo industriale nelle FS. Di Cipolletta sappiamo poco, ancor meno crediamo sappia lui di ferrovie e di trasporti mentre di Moretti sappiamo tutto. Abbiamo persino condiviso con lui alcuni anni di attività sindacale quando l'ing. Moretti stava, come stiamo ancora noi, dall'altra parte della barricata. Quando svolgeva il ruolo di sindacalista per la CGIL, lo stesso sindacato che oggi sposa non solo la finanziaria ma anche il governo in carica.

Non siamo per niente sicuri, anzi molto scettici, che questi matrimoni di intese pos-

ESTATE ROVENTE IN FS

Tanto tuonò che piovve

Già sul finire dell'estate era ormai chiaro che l'azienda FS fosse in condizioni imprenditoriali e gestionali al limite del collasso.

La nostra Organizzazione sindacale estremamente preoccupata, visti vanificati i tentativi di determinare una svolta al livello aziendale, per l'evolvere della situazione, si fece promotrice di osservazioni e puntualizzazioni presentate al nuovo Governo ed ai suoi ministri competenti in tempi non sospetti.

Al fine di consentire a tutti di poter avere una ampia panoramica della situazione attuale ed anche a supporto di alcuni articoli del giornale si presentano, a fini storici, le osservazioni medesime con la certezza che consentiranno di valutare il nostro sindacato quale unica organizzazione al di fuori dal controllo e dalla guida, più o meno 'spintanea', delle forze politiche presenti al parlamento. Ci confermiamo ancora una volta una organizzazione libera ed indipendente ma sempre presente con modalità critiche e puntuali a difesa del lavoro e dei lavoratori.

La grave situazione gestionale ed imprenditoriale in cui versa la principale Società di trasporto ferroviario del nostro Paese, Ferrovie dello Stato, è fonte di preoccupazione per i lavoratori che vi operano e, se gli interventi non saranno immediati ed adeguati, effetti disastrosi saranno presto avvertiti dalla intera collettività. Se dal punto di vista gestionale infatti il deficit, malgrado le rassicurazioni, alla resa dei fatti fumose, dell'Amministratore delegato Ing. Catania, ammonta a 1,8 milioni di euro (dato annuo tendenziale 2006), nessuno spiraglio appare plausibilmente aprirsi sotto il profilo imprenditoriale, di recupero di spazi di mercato del trasporto.

Al contrario si affacciano sempre più concretamente le ipotesi di ridimensionamento se non "chiusura" di servizi, in un contesto di confusionaria assenza di strategia e pianificazione industriale. In proposito occorre inoltre evidenziare che i pesanti tagli sui trasferimenti in conto esercizio di 580 milioni di euro, operati dalla finanziaria conto 2006, non sono minimamente compensati dalla previsione di 1,8 miliardi di euro previsti dal DPEF in corso di approvazione per le ferrovie. Per la verità non sono neanche sufficienti alla copertura del fabbisogno per gli investimenti infrastrutturali.

Occorre invece che i corrispettivi ai servizi resi da Trenitalia trovino un riscontro oggettivo e che dunque vengano ripristinati i contratti di servizio a fronte delle prestazioni che la Società di trasporto continua a rendere, al fine di evitare interventi sul capitale sociale. Sempre sul versante delle spese, è quanto meno paradossale che managers, tutt'altro che capaci e finanche incoscienti, al punto da plaudere alle scellerate scelte governative operate, dopo aver incamerato fior di milioni di euro per la gestione fallimentare realizzata, possano ora avanzare pretese economiche per una lauta "buonuscita".

Abbiamo avuto modo di apprendere delle richieste, in tal senso, dell'ing Catania, per il "modesto" importo di circa 9 milioni di

euro di liquidazione.

Un premio per il deficit spaventoso cagionato?

Per non tacere della liquidazione del predecessore dell'ing. Catania, Ing. Cimoli, pari a 6,7 milioni di euro, anche quest'ultimo autore di performances non certo brillanti sotto il profilo economico-imprenditoriale, ancorché capace di far quadrare i conti in un bilanciototalmente "sbilanciato".

Alla collettività spetterebbe invece un vero e proprio risarcimento del danno subito a causa delle incapacità gestionali ed imprenditoriali sopra evidenziate, e per il consistente depauperamento per quantità e qualità del servizio ferroviario, in termini di puntualità, regolarità, sicurezza; mentre i lavoratori debbono, loro malgrado continuare ad assistere al malcostume di un top management che viene e va da una gestione all'altra in cambio di miliardari compensi e senza un briciolo di responsabilità per i danni prodotti, spesso irreversibili.

Top management il quale, piuttosto che impegnato in un'attività proficua per l'impresa, appare più preoccupato di esercitare un arbitrario potere disciplinare, contro i lavoratori, culminato nel licenziamento di chi ha "reclamato" sicurezza per sé e per la collettività. Occorre poi un preciso assetto sul versante delle regole (clausole sociali) a tutela del lavoro nel settore ferroviario, assoggettato ad una liberalizzazione che in tal modo realizza evidenti ed insostenibili fenomeni di dumping sociale, tali da incidere sulla stessa efficienza e sicurezza del servizio ferroviario.

In questo quadro, ci auspichiamo dunque un urgente intervento governativo che ponga rimedio alla situazione di crescente degrado descritta, augurandoci che le azioni conseguenti non vengano a gravare, ancora una volta, sulla forza lavoro, già fortemente penalizzata in termini occupazionali e mortificata sotto il profilo delle professionalità, da scelte ed azioni negative e sbagliate.

I lavoratori ed il sindacato tutto si opporranno con vigore e convinzione ad ipotesi d'interventi ulteriori sulla forza lavoro, a disegni di riorganizzazione dell'impresa tali da alterarne la consistenza, ad accelerazioni sul versante delle liberalizzazioni in assenza di regole chiare e precise.

"ULTIMA ORA"
a pag. 5 i positivi riscontri del nuovo vertice FS all'incontro del 4.10.06: si riassumono i licenziati; via il VACMA

SEGUE A PAGINA 8



IN QUESTO NUMERO



- pag 4: Facciamo il punto sul movimento
- pag 5: Democrazia Sviluppo Crescita Alta Velocità di Navajos
- pag 5: Amici miei...atto 2° di Roberto Cesario
- pag 6: Smart Card: Multi Dis-Servizi di Roberto Fregara
- pag 8: Confronto aperto sul front-line di Domenico Battaglia

**OR.S.A.****Organizzazione Sindacati Autonomi e di Base - Settore Ferrovie****Segreteria Generale - Roma - Via Magenta - Tel. 06 44567 - Fax 06 44104****DOCUMENTO DI SEGRETERIA GENERALE DEL 12 SETTEMBRE 2006**

La Segreteria Generale riunita in data odierna ha valutato lo stato della vertenza, e l'insediamento dei nuovi vertici aziendali ritenuto positivo al fine di superare l'attuale situazione di stallo e di immobilismo che hanno caratterizzato l'attività di questi ultimi mesi e per poter, quindi, affrontare la grave situazione dell'Azienda.

A tal fine auspica che, nel già richiesto incontro, possano trovare adeguate risposte le questioni alla base della vertenza in atto.

L'auspicio è quello di un reale rilancio di nuove relazioni industriali che, nell'ambito dell'attuale assetto societario, possano essere proficue per affrontare le questioni del trasporto ferroviario ed il superamento dell'attuale crisi industriale di Trenitalia.

L'auspicato incontro sarà utile per affrontare concretamente e definitivamente le questioni relative alla sicurezza del lavoro e della circolazione, con particolare riferimento al disgiungimento del Vacma e alla revoca dei provvedimenti di licenziamento legati alla questione della sicurezza.

La Segreteria Generale pertanto individua nella richiesta del rispetto degli accordi intercorsi con la società FS la strada maestra per pervenire ad un nuovo clima relazionale, considerando questa condizione preliminare e fondamentale per il rilancio dell'Azienda.

Al Governo, con una serie di iniziative sindacali, a partire da

quella già proclamata per il prossimo 27 settembre, l'OrSA chiede di impegnarsi nella rivisitazione del Piano Generale dei Trasporti, considerando la definizione di nuove linee strategiche, il mezzo più idoneo per superare l'attuale crisi del sistema dei trasporti del paese.

In questo ambito dovranno trovare adeguate soluzioni le questioni incombenti sul trasporto locale.

Riguardo alle questioni previdenziali la Segreteria Generale, mentre riconferma l'intangibilità delle attuali normative, chiede che venga affrontata la questione delle "attività usuranti" quale riconoscimento delle specificità dei diversi impegni lavorativi.

Al Ministro dei Trasporti, l'Or.S.A., chiede il rispetto dell'intesa del 17 luglio 2006 con la quale lo stesso si è impegnato nell'immediato ad aprire un confronto sulle decisioni strategiche da adottare.

In questo ambito, l'Or.S.A. ribadisce la necessità che nell'attuale Legge Finanziaria possano trovare soluzione le questioni relative al Contratto di Programma e al Contratto di Servizio, che hanno subito ingiustificati tagli da parte del Governo nella passata legislatura.

L'Or.S.A. considera questi interventi indispensabili per dare un indirizzo risolutivo alla grave crisi finanziaria incombente in particolare sulla Società Trenitalia, soprattutto per i tagli operati sul contratto di Servizio.

Ancora, relativamente alle competenze del Ministro dei Trasporti, l'Or.S.A. chiede che vengano adottati tutti i provvedimenti utili a favorire l'applicazione degli accordi in essere in materia di sicurezza dei trasporti.

Inoltre, la Segreteria Generale, in applicazione delle normative vigenti in materia di rinnovo dei contratti collettivi decide di procedere alla disdetta del CCNL A.F. nei tempi e con le modalità previste.

La Segreteria Generale, esaminando ulteriormente le questioni che riguardano la Società FS, e quelle dell'intero sistema del trasporto ferroviario, riconferma la validità dell'irrinunciabile richiesta di Clausole Sociali regolatrici delle tutele minime dei lavoratori nel sistema ferroviario liberalizzato. In questo ambito riconferma la validità dei documenti delle assemblee nazionali unitarie RSU e considera il rilancio dell'unità di intenti e d'azione da parte di tutto il movimento sindacale ferroviario, lo strumento indispensabile per salvaguardare la sicurezza, la tutela dei diritti, i livelli occupazionali ed il reddito dei ferrovieri.

La Segreteria Generale conferma lo sciopero del 27 settembre ed invita tutte le strutture territoriali, coordinandosi con le rispettive strutture Fast-Ferrovie, al massimo impegno per la sua piena riuscita.

Roma, 12 settembre 2006**Le Segreterie Nazionali****Roma, 12 settembre 2006**

Prof. Innocenzo Cipolletta
Presidente FS SpA



Ing. Mauro Moretti
Amministratore Delegato FS SpA

Le Segreterie Nazionali Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Orsa Ferrovieri, Ugl AF e Fast Ferrovie esprimono le loro congratulazioni per gli incarichi ai vertici del Gruppo FS.

Lo stato delle cose nell'Azienda e la necessità di ricostruire il ruolo fondamentale di FS nel sistema dei trasporti nazionali, richiedono uno straordinario impegno da parte di tutti.

Le Segreterie Nazionali sono certe che le riconosciute esperienze e capacità professionali dei nuovi vertici rappresentano il punto di partenza assolutamente necessario per consentire al Gruppo FS di superare le grandi difficoltà esistenti.

Si possono certamente individuare le condizioni per il superamento della crisi e in questo senso le Organizzazioni Sindacali confermano la loro disponibilità ad impegnarsi nei processi di cambiamento necessari, nell'ambito di un confronto che metta al centro lo sviluppo, la sicurezza del lavoro e del trasporto ferroviario e la tutela dei diritti contrattuali, dell'occupazione e del reddito dei lavoratori.

In attesa di un incontro, i nostri migliori auguri

Le Segreterie Nazionali

RINNOVO CONTRATTO

Come è noto il 31 dicembre 2006 scade il CCNL delle Attività Ferroviarie.

Diventa a questo punto prioritario elaborare una piattaforma rivendicativa unitaria di tutte le organizzazioni sindacali a partire da una rivisitazione critica delle norme contrattuali esistenti.

Riteniamo che, vista anche le difficoltà che ci apprestiamo a vivere sul piano dell'organizzazione aziendale, per i noti problemi di bilancio, e dei rischi legati al processo di liberalizzazione, ogni ferroviere debba avere la possibilità di partecipare alla stesura della nuova piattaforma del contratto.

A questo scopo invitiamo tutti ad esprimersi affinché ogni controversia singola norma contrattuale attuale sia modificata, a partire dalle esigenze reali dei ferrovieri.

EMAIL: sn.saps.orsaferrrovie@sindacatoorsa.it

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

Direttore:

Giuseppe Maltese

Direttore Responsabile:

Gianfranco Antonali

Comitato di Redazione:

Antonio Boncordo, Roberto Cesario, Sandro Zaccaria

Fotocomposizione e Stampa:

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

Collaborano:

Domenico Battaglia, Giancarlo Fabbrucci, Roberto Fregara,
Franco Giorgianni, Sergio Paoletti, Daniele Sebastiani



SEGRETERIE REGIONALI CALABRIA

SCIOPERO DEI FERROVIERI PERSONALE RTM VILLA S. G. RTM REGGIO C. e Impianti DCO

dalle ore 21,00 di Martedì 25 alle ore 21.00 di Mercoledì 26 Luglio 2006 per gli addetti alla circolazione dei treni e con garanzia dei servizi minimi;



In considerazione che l'incontro di venerdì 21.7.06, tra DCM le OO.SS. e RSU, non ha prodotto, nonostante la piena disponibilità sindacale, alcun accordo che potesse risolvere le criticità organizzative e funzionali alla base della vertenza in atto, le ragioni della protesta assumono maggiore determinazione e pertanto invitiamo tutti i lavoratori a SCIOPERARE COMPATTI.

I PERCHE' della PROTESTA UNITARIA - OO.SS. e RSU:

- PER IL RILANCIO del TRASPORTO FERROVIARIO e DIFESA dei POSTI di LAVORO;
- PER PRETENDERE IL RISPETTO DEGLI ACCORDI SOTTOSCRITTI E LA COPERTURA DI TUTTI I POSTI FUNZIONALI NEL SETTORE DELLA CIRCOLAZIONE (MANOVRA - DCO - STAZIONI);
- PER PRETENDERE CORRETTE RELAZIONI INDUSTRIALI AI VARI LIVELLI DI CONTRATTAZIONE;
- PER IL MIGLIORAMENTO DEGLI AMBIENTI DI LAVORO e DELLE CONDIZIONI ORGANIZZATIVE E FUNZIONALI IN TUTTI I SETTORI DELLA CIRCOLAZIONE;
- PER ESIGERE LA MIGLIORE SICUREZZA ED EFFICIENZA OPERATIVA DELLE STRUTTURE E DEI MEZZI NECESSARI ALLE ATTIVITA' PER LA CIRCOLAZIONE DEI TRENI;
- PER ESIGERE INVESTIMENTI ED ADEGUATI AMMODERNAMENTI INFRASTRUTTURALI DELLO SCALO FERROVIARIO DI VILLA SAN GIOVANNI (BOLANO - MARE e PIAZZALE ALTO - STAZIONE);
- PER ESIGERE UNA ORGANIZZAZIONE DEL LAVORO EFFICACE ED EFFICIENTE IN GRADO DI COGLIERE LE NUOVE OPPORTUNITA' DI SVILUPPO DELLO SCALO DI BOLANO NELL'AMBITO DEL TRASPORTO MERCI SU ROTAIA DA NORD A SUD - DA e PER LA SICILIA ;
- PER UNA MIGLIORE UTILIZZAZIONE DELLE RISORSE UMANE DISPONIBILI - COPERTURA DEGLI ORGANICI - ED IMMISSIONE DI NUOVA FORZA LAVORO;
- PER UNA FORMAZIONE CONTINUA - IL RISPETTO e la VALORIZZAZIONE DELLE PROFESSIONALITA' .



TRENITALIA spa
Direzione Risorse Umane e Organizzazione
Relazioni Industriali, Pianificazione
e Processi Amministrativi
Relazioni Sindacali Nord-Est
Sig. resp.
Cino dr. COLELLA
MESTRE

Sig.
Segretario Generale Or.S.A.
Armando ROMEO
R.O.M.A

Sig.
Segretario Nazionale S.A.P.S.
Giuseppe MALTESE
R.O.M.A

Dir. Gen. Operativa Logistica
Bucino Logistico Nord-Est
Stabilimento di Trieste
Sig. Resp.
Ing. Francesco DE BENEDETTO
V.le Europa 90/6
UDINE

Oggetto: richiesta incontro urgente

I compiti attribuiti al manovratore dalla società Trenitalia sono molteplici. Egli deve lavorare secondo regole rigide perché le operazioni si svolgono nei piazzali, sulle linee e riguardano i treni viaggiatori, merci, la movimentazione dei carri, cisterne e locomotori. Questo servizio delicato è in stretta relazione con la sicurezza dell'Esercizio.

Attualmente questo lavoro è regolamentato dall'Istruzione per il servizio dei manovratori ed integrato dall'M47, che specifica le tipologie d'esercizio di un determinato impianto. Negli ultimi dieci anni, soprassedendo sugli accordi OO.SS., le operazioni sono diventate più rischiose per i manovratori.

Se da un lato alcune tecnologie hanno semplificato e sostituito i vecchi segnali manuali come ad es. le bandiere, dall'altro si verifica ormai in maniera sistematica la riduzione drastica degli uomini a terra che compongono una squadra di manovra. Non è tutto: l'eccessivo ritmo di lavoro non permette all'operatore di lavorare in totale sicurezza.

Questa fondamentale figura professionale, tanto bistrattata e per nulla ascoltata dall'Azienda, al presente, in cui si parla solo di grandi politiche e disegni, per quanto fallimentari casi si siano dimostrati, di fronte l'immoralità per i debiti societari contratti, per gli stipendi d'oro e liquidazioni da favola (sic!) erogati dopo tutto dai cittadini per far sì che funzioni un bene pubblico, questo operatore fa le spese della totale mancanza di piani industriali ossia di progetti normalmente presentati dalle aziende italiane che tirano l'economia del paese.

Alla fine nulla c'è che tuteli la sicurezza del manovratore che deve curvare la schiena in mezzo ai carri, agganciando e sganciando i veicoli in tutte le situazioni e condizioni climatiche.

Il tema è lo stesso, dibattuto ma mai risolto: è sicura l'operazione di composizione e scomposizione dei rotabili in via ordinaria con la presenza di un solo manovratore a terra? Il D.Lgs. n. 626/94 è un'opzione, oppure deve stabilire palei, confini minimi di sicurezza da non valicare mai?

In sempre più numerosi impianti le squadre mantengono solo il nome ma di fatto a terra c'è rimasto solo un agente che da solo compie tutte le operazioni.

E' necessario che l'Azienda distingua tra situazioni ottimali e d'emergenza. L'Istruzione per il servizio dei manovratori detta regole e norme comportamentali da seguire in condizioni di normalità, contempla le eccezionalità ma queste ultime non rappresentano una regola fissa e ordinaria.

Senza che la Società voglia far lavorare il manovratore in condizioni di insicurezza e di disagio.

Per tale motivo è urgente l'attivazione di un tavolo con la Società per affrontare ed analizzare seriamente le condizioni di lavoro e di sicurezza dell'intero personale di manovra.

La scrivente Segreteria Regionale attende una risposta urgente, un impegno professionale da parte dell'Azienda per far sì che le operazioni di composizione e scomposizione possano essere eseguite nei tempi accettabili e quindi sicuri rispetto al numero dei treni, dei carri da movimentare.

Confidando nell'apertura urgente del confronto e della convocazione, si porgono distinti saluti.

Trieste, 27 settembre 2006

Il Segretario Regionale
Friuli-Venezia-Giulia



SEGRETERIE REGIONALI CALABRIA

COMUNICATO STAMPA GRANDE ADESIONE ALLO SCIOPERO DI 24 H

I Ferrovieri rispondono così alla totale indifferenza della direzione compartimentale movimento di Reggio Calabria

Le Segreterie Regionali Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uilt-Uil, Fast-Ferrovie, Ugl A.F. e OR.S.A. e le RSU esprimono grande soddisfazione per la massiccia adesione dei ferrovieri di Villa San Giovanni, Reparto Territoriale Movimento Reggio Calabria e Dirigenti Centrali Operativi - allo sciopero di 24 ore già proclamato dalle 21,00 del giorno 7 alle 21 del giorno 8 settembre 2006.

Durante tutto il periodo della protesta che ha visto l'avvicinarsi dei ferrovieri impegnati in tutti i tre turni di lavoro, il dato medio di partecipazione si è stabilizzato e consolidato in prossimità dell'95%, con punte pari al 100 % nell'Impianto di Villa San Giovanni.

Nell'arco delle 24 ore di sciopero, hanno praticamente circolato i soli treni garantiti dagli accordi sindacali attuativi della legge sui servizi minimi con il blocco totale dei treni merci da e per la Sicilia per il Nord e viceversa.

L'adesione dei ferrovieri allo sciopero rappresenta: il convinto sostegno della categoria alla vertenza in corso da oltre TRE mesi e fortemente sostenuta per la piena consapevolezza di dover reagire alla miope politica di abbandono dello scalo di Villa San Giovanni il cui stato di degrado strutturale, infrastrutturale, della logistica generale e dei servizi annessi e connessi ai servizi viaggiatori è sotto gli occhi di tutti.

L'atteggiamento di RFI SpA, sul territorio rappresentata dalla Direzione Movimento, è palesemente proiettata ad un esasperato efficientamento delle risorse lavorative che così come perseguito - cioè senza adeguate ristrutturazioni e ammodernamenti di macchine e impianti tecnologici - serve ad accelerare quella scellerata politica tesa a depauperare le potenzialità produttive legate ai bisogni di mobilità delle persone e delle merci SUD - NORD e viceversa.

Il Movimento Sindacale, saldamente unito non permetterà che simili scellerate disattenzioni aziendali continuino a perpetuarsi vanificando l'annunciato rilancio del trasporto merci che, a distanza di circa 5 anni, vede riemergere le ragioni delle proteste datate autunno 2001, quando le movimentazioni dei treni merci venivano spostate da

Villa-Bolano a Marcanise (Caserta). Gran parte di detti treni possono tornare ad essere movimentati a Villa San Giovanni e la condizione essenziale perché ciò si realizzi passa attraverso le capacità organizzative e produttive che RFI SpA riuscirà a garantire negli scali dell'Area dello Stretto.

Le Segreterie Regionali, in considerazione della grave decisione aziendale che ha portato di fatto ad una insensata quanto inspiegabile interruzione delle relazioni industriali, si attiveranno per compiere tutti gli atti necessari in grado di determinare la ripresa di un immediato confronto che dovrà vedere coinvolti i preposti Soggetti Istituzionali.

La vertenza e la rivendicazione per il rilancio dello scalo di Villa San Giovanni - Reggio Calabria rappresenta l'avvio di una più ampia rivendicazione che verrà attivata, da subito, su tutto il territorio regionale, richiamandone la giusta attenzione per una forte e coerente politica di investimenti mirata all'ammodernamento e al potenziamento del sistema ferroviario calabrese nonché dei servizi viaggiatori e merci. Tutto ciò anche per valorizzare le maggiori potenzialità derivanti dal completamento del raddoppio ferroviario della linea Reggio Melito e dalla definitiva ristrutturazione (con classificazione di linea) del collegamento ferroviario con il Porto di Gioia Tauro per il quale in data 30 Agosto u.s. è stato sottoscritto un' Accordo (Governo, Regione e RFI SpA) con un investimento di circa 13 mil. di Euro.

Il Governo, la Regione Calabria e le Società del Gruppo FS, devono guardare alla Calabria con il giusto interesse, consapevoli che lo sviluppo economico e sociale del prossimo futuro passa per le opportunità offerte dagli scambi commerciali e culturali che si svilupperanno nel bacino del mediterraneo.

Le Segreterie Regionali

Reggio Calabria 8 settembre 2006

IL PUNTO SUL MOVIMENTO

In attesa delle discussioni contrattuali si rincorrono le situazioni di disagio tra i lavoratori

Da più parti, giunge una forte richiesta di sapere lo stato della trattativa con RFI sul Movimento.

La richiesta è legittimata dal fatto che la discussione ormai si trascina stancamente da più di due anni talvolta anche arenandosi e dall'esigenza di conseguire un nuovo accordo nazionale sul movimento che faccia chiarezza e che dia omogeneità sul territorio, visto l'ormai superato accordo di ASA RETE del 1995/98. I problemi che necessitano di risoluzione in un accordo di medio periodo si possono sintetizzare in:

- Reparti Gestione Circolazione
- Reparti Territoriali Movimento
- Poli Amministrativi
- Reperibilità e Disponibilità
- Formazione
- Assunzioni
- IUP
- Pasti Aziendali

I ferrovieri del movimento, da troppo tempo ormai attendono le giuste risposte alle loro istanze, visto che sono coinvolti in un processo di cambiamento che li coinvolge nelle modalità di lavoro, nei ruoli, nei compiti, nelle prospettive, nell'ubicazione degli impianti a seguito dell'immissione massiccia di nuove tecnologie che sta trasformando il mondo della gestione della circolazione e che genera non poca incertezza tra i ferrovieri.

Quindi urge un quadro di riferimento equo ed omogeneo al lavoro in un contesto così complesso, ottenibile con un accordo nazionale la cui esigenza è sentita molto dai lavoratori ma utile anche alla società, partendo dalla consapevolezza che la rete non è tutta uguale, quindi necessitano riferimenti nazionali da affidare alla contrattazione territoriale, sia per l'ambiente SCC, sia per l'ambiente tradizionale e dare slancio finalmente al ruolo delle parti sul territorio che ha visto il crescente degrado delle relazioni industriali.

Il cambiamento in atto va accompagnato con la condivisione di tutti a cominciare dai lavoratori altrimenti l'eventuale conflitto non sarebbe un buon viatico

"un nuovo accordo nazionale sul movimento essendo superato l'accordo Asa Rete"

RGC

Per i Reparti Gestione Circolazione si chiede la conferma della validità dell'accordo sui posti centrali di SCC del 10/03/2003, e un approfondimento sulla rispondenza dell'organizzazione del lavoro alle esigenze dettate dal nuovo scenario tecnologico.

RTM

Per i Reparti Territoriali Movimento, gli accordi precedenti stabilirono in 135 i Reparti nella prima fase dell'accordo del 1998, la seconda fase ne prevedeva 110, negli anni questo numero si è ridotto per rarissimi accordi locali o per mutuo consenso rispetto all'evoluzione tecnologica a 92.

Si tende a consolidare l'articolazione territoriale attuale.

A livello territoriale saranno verificate le situazioni organizzative di dettaglio e la loro rispondenza alle complessità operative in termini di impianti/estensione/volumi di produzione, caratterizzanti ciascun RTM.

Poli Amministrativi

L'esigenza di una maggiore efficacia nella gestione del personale, comporta l'adozione di un modello organizzativo omogeneo sul territorio, che utilizzi tutte le possibilità offerte dalle procedure ICT. Il nuovo modello prevede: a livello di DCM il Reparto Personale ed Organizzazione che presiederà tutte le attività inerenti la gestione del personale;

alle dipendenze del Reparto opererà la linea Operativa Amministrazione del personale al cui interno saranno svolte tutte le attività connesse all'amministrazione del personale; l'utilizzazione del personale continuerà a ricadere nella responsabilità del Capo RTM e sarà curata dalla Segreteria Tecnica con uno specifico presidio per la gestione dei turni e l'interfaccia con i dipendenti, collegato informaticamente con il Reparto Personale ed Organizzazione.

Il processo di accentramento delle attività amministrative avverrà gradualmente in relazione alle singole realtà compartimentali ed all'evoluzione tecnologica.

Reperibilità e disponibilità

In relazione al punto 2 dell'art. 74 del CCNL si conviene di applicare l'istituto della reperibilità al personale dipendente della DCM addetto al settore circolazione.

Per far fronte ad esigenze contingenti legate alla circolazione treni si potrà ricorrere all'istituto della disponibilità.

I lavoratori disponibili per interventi al di fuori del normale orario di lavoro, dovranno essere individuati preventivamente su base volontaria.

Formazione

Occorre un vero e proprio rilancio strutturale della formazione, una formazione programmata e continua che aiuti tutti gli addetti a restare al passo con le innumerevoli novità che la trasformazione tecnologica e regolamentare presentano.

Assunzioni

Bisogna prevedere nuove assunzioni da Capo Stazione in previsione di un esodo di massa dei lavoratori del movimento verso la pensione, l'età media dei movimentisti sfiora i 50 anni, la nuova legislazione previdenziale sarà più penalizzante alla fine del 2007 e questo favorirà l'uscita; il ritardo in alcune zone della rete dell'innovazione tecnologica non produrrà gli esuberanti sperati e quindi è consigliabile provvedere per tempo ed iniziare a preparare il personale del futuro.

IUP

Al fine di superare le casistiche di disomogenea applicazione della IUP nei medesimi impianti, necessita un esame della situazione determinatasi per giungere rapidamente ad una equa erogazione di tale istituto contrattuale.

Pasto Aziendale

Si chiarisce che quando per effetto dei turni di lavoro, il personale del movimento presta servizio coprendo interamente la fascia oraria 12-14 e 19-21 con la conseguente impossibilità di consumare il pasto nelle mense aziendali, allo stesso sarà garantita la fruizione del pasto mediante erogazione T.R.

Concludendo si ribadisce la necessità di addivenire al più presto ad un accordo che soddisfi le parti e sia condiviso da tutti.

Ad oggi non si intravedono grossi spiragli, auspichiamo che quanto prima riparta il confronto e vada nella direzione sperata.

"...nuove assunzioni di Capo Stazione, in vista di esodi data l'età media vicina ai 50 anni"

RETE FERROVIARIA ITALIANA - DIREZIONE MOVIMENTO - DIREZIONE PERSONALE E ORGANIZZAZIONE

RETE FERROVIARIA ITALIANA ROMA 3/10/2006

Spettabili Segreterie Nazionali

FILT - CGIL
FIT - CISL
UIL Trasporti

FAST Ferrovie
UGL Attività Ferroviarie
ORSA

Oggetto: Settore Circolazione - Situazione del personale.

È stata espressa, forte preoccupazione per la situazione del personale della circolazione di RFI, derivante sia dalla "coerenza di personale del movimento" che dall'età media che "è di circa 50 anni", lamentando che a fronte di tale situazione non risulti "nessuna azione a predisporre reclutamento di personale tranne qualche sporadico caso di assunzione di militari congedati dal Genio Ferroviario e di assunzione ex art. 12 CCNL". Come si è già avuto modo di dire in occasione degli incontri intercorsi sulla riorganizzazione ed il Movimento, la situazione del personale del processo Circolazione si caratterizza per un'età media degli addetti superiore di circa due anni a quella media degli altri settori; tuttavia ciò va inquadrato all'interno dello scenario delineato dal Piano d'Impresa 2006-2010 - peraltro come noto suscettibile di revisione all'interno del più ampio nuovo piano strategico di gruppo - che vede la consistenza media annua della Circolazione ridursi, in conseguenza soprattutto dell'innovazione tecnologica. Conseguentemente il settore continuerà ed essere interessato prevalentemente da una gestione degli esuberanti che sarà facilitata dall'elevata età media degli addetti e dai possibili percorsi di riconversione professionale verso il processo Manutenzione. Si assicura comunque che da parte di queste Direzioni la situazione è costantemente monitorata e guidata con l'adozione delle opportune azioni di mobilità territoriale, professionale e di sviluppo per risolvere anticipatamente la criticità sia in termini di carenze che di esuberanti, sfruttando anche i possibili reclutamenti del Genio Ferroviario. Contestualmente viene prestata la necessaria attenzione all'evoluzione del quadro normativo sui regimi pensionistici per le possibili conseguenze che potrebbe derivarne in termini di accelerazione / decelerazione del turn-over.

IL DIRETTORE
MOVIMENTO
M.G. P. P. P.

IL DIRETTORE
PERSONALE E ORGANIZZAZIONE
D. J. P. P.

SPOSTAMENTI ARBITRARI DI REPARTI RFI

"FS tenta il golpe ma Sindacati e Autorità Politiche lo fanno saltare"

La notizia era rimasta nascosta fino all'ultimo momento. Rfi stava ristrutturando con discrezione alcuni ambienti siti in un piccolo comune limitrofo a Trieste. Ecco le grandi politiche, la provincia, la periferia anziché il centro. Che sia il risultato della globalizzazione? Che i Dirigenti locali abbiano una Weltanschauung (termine filosofico che indica conoscenza del mondo) così ampia e totale? Sono sospetti ben preso fuggiti dalla semplice lettera che Rfi ha inviato questa estate ai sindacati. L'oggetto riguardava lo spostamento della sede RTM di Trieste. Secondo la Società si trattava di un semplice trasferimento di attività per mancanza di spazio. Un fulmine a ciel sereno. Certo si sa che un'azienda porta i capitali dove ad essa più conviene, che trasferisce i propri dipendenti per superare una crisi economica quindi riequilibrando le risorse. A tutto c'è una plausibile risposta o giustificazione. Ma qui appare evidente che i motivi sono semplicemente insostenibili e contraddittori. Nella lettera dell'Azienda inviata ai sindacati il 30 agosto u.s. viene evidenziato il pretesto dell'ampia giurisdizione del Reparto Territoriale, ben 80 km di linea (sic!) e tra i motivi di soddisfazione e di vanto da parte di Rfi, l'aver accontentato alcuni componenti dello staff, i quali abitano vicino la nuova sede in fase di

allestimento. E pensare che durante la riunione dell'8 settembre avevano affermato di non aver reperito locali abbastanza capienti. Incredibile ma vero! Dalle parole ai fatti: i sindacati Filt-Fit-Uilt-Or.S.A.-Ugl-Fast hanno attivato le procedure di raffreddamento. Era da tempo che Rfi metteva in atto provvedimenti unilaterali nelle stazioni, effettuando soppressioni di posti, cambiamenti d'orario con la scusa del PIR o della chiusura da parte di Logistic ma questa volta non erano più tollerabili ulteriori azioni. A tutto questo bisogna ricordare il centro di Formazione (la scuola professionale) anch'esso a Trieste, il quale svolge un'intensa attività di collaborazione con l'università e professionalizzando aziende private. Ma è possibile che una laconica lettera segni il destino di un reparto? Di fronte a questo ennesimo tentativo aziendale ben più grave dei precedenti, tutte le OO.SS hanno trovato la forza di reagire. "Se la Ferrovia è ancora un bene pubblico, sarà bene che anche il territorio dica la sua, ossia le istituzioni, Comune, Provincia". Con tale decisione sindacale l'Azienda ha dovuto inserire la retromarcia e sospendere il provvedimento. Forse la paura di dover affrontare la cittadinanza con un fatto già compiuto, spaventava i Dirigenti locali. Le OO.SS hanno interessato con urgenza Comune e Provincia

con una lettera in cui si chiedeva un incontro. Questa volta l'iniziativa non è risultata vana. Gli assessori al Territorio, Ambiente, alle politiche attive di Lavoro della Provincia e dello Sviluppo Economico del Comune, appartenenti a giunte rispettivamente di sinistra e di destra, hanno convocato le OO.SS. il giorno 29 settembre. u.s. L'incontro ha segnato un altro successo sperato: gli assessori di entrambe le Giunte, di colore diverso, si sono impegnati nella stesura di un documento unitario per difendere il ruolo centrale della città, capoluogo di regione. Non sempre la politica è faziosa e strumentale, come avviene normalmente nel nostro paese. A volte, come in questo caso, ci sono politici che svolgono il proprio lavoro per passione e vero interesse nei confronti della comunità superando i colori di appartenenza. Questa è serietà e rispetto nei confronti degli elettori. Comunque non sempre l'Azienda fa quel che vuole anche quando intende procurare danni all'immagine di un'intera città. Fino ad oggi il provvedimento di spostamento del reparto è sospeso. In questi giorni Trieste si prepara per la famosa regata "La Barcolana" e speriamo si alzi la bora per allontanare quelle nuvole aziendali che vorrebbero allagare e danneggiare una città mitteleuropea.

DEMOCRAZIA SVILUPPO CRESCITA ALTA VELOCITÀ

di Navajos

Ci assale un dubbio: ma questo governo, le forze politiche che lo compongono, vuole davvero, coi fatti e non con le sole parole, lo sviluppo e la crescita del nostro Paese?

Ci poniamo la domanda pensando allo stato delle nostre ferrovie, pensando in particolare all'alta velocità ferroviaria ed alle grandi opere. Ci ha stimolato una recente trasmissione televisiva RAI, condotta dalla giornalista Gabanelli, dove veniva presentato lo stato dell'alta velocità nella vicina Spagna; ci ha fatto sorridere, raffrontato alla nostra situazione, sentire che le ferrovie spagnole (non le giapponesi) rimborsano totalmente il costo del biglietto se il treno supera i 5' di ritardo. La Spagna, in Europa, viaggia con lo sviluppo industriale in crescita.

Non a caso è in crescita anche la rete della viabilità stradale e naturalmente ancor più quella ferroviaria. Sono considerazioni abbastanza ovvie che non vi possa essere crescita e sviluppo se non ci si trova in presenza di una rete di vie di comunicazione veloce, efficiente ed in incremento con la crescente domanda del mercato.

Per anni le ferrovie italiane hanno sofferto di immobilismo, se non addirittura di regressione, tanto che i Km di rete, con la scusa dei rami secchi, sono oggi addirittura diminuiti in maniera considerevole rispetto ai Km di rete esistenti nei primi anni '70. Di questo, naturalmente, i ferrovieri hanno pagato in termini occupazionali per le politiche dei costi attuate.

Oggi dopo anni di discussioni, dopo battaglie frenetiche anche con i paesi confinanti, che tendevano a far passare a nord delle Alpi le veloci comunicazioni, i cosiddetti corridoi,

stiamo per vedere vanificare tanta fatica ed impegno. Due ombre aleggiavano sulle grandi opere: la sospensione dei lavori ed il possibile referendum sulle fattibilità.

Entrambe le questioni discendono da una scarsa visione politica oltre che di mancato riconoscimento degli sforzi anche culturali, messi in atto per dare all'Italia il ruolo che le compete e non di cenerentola emarginata anche geograficamente. Leggiamo sui giornali ormai tutti i giorni: stop all'alta velocità per tagli ai fondi, allarme dei sindacati - anche amici del governo - per i licenziamenti di centinaia di dipendenti di imprese di costruzioni impegnate nell'alta velocità. Sembra proprio che ci sia un abbandono totale delle grandi opere dovuto alla totale assenza di una linea strategica. Per alcuni il fatto che non vi sia da parte del governo una visione strategica è pure una fortuna.

Lo condivideremo se il tutto si fermasse a questo. Purtroppo la fantasia politica non ha freni. Ecco aleggiare infatti sull'alta velocità, per fini non propriamente strategici né di sviluppo, l'ombra dell'indizione di un referendum. Per questo abbiamo aperto con il dubbio sulla reale intenzione del governo di portare sviluppo e crescita al paese.

Ma si può pensare di sottoporre ad un referendum, per giunta ristretto a poche migliaia di persone, una questione di caratura internazionale, di sviluppo epocale o di emarginazione totale dell'Italia dai grandi traffici e dalle grandi vie di comunicazione? Per noi assolutamente no! Per chi invece vuole solo salvaguardare il proprio rapporto con una fetta ancor minima di elettori evidentemente si!

E' come se il referendum per la scelta della monarchia o della repubblica fosse stato fatto solo tra i membri della famiglia reale.

E intanto l'isolamento del sud continua, altro che sviluppo ed occupazione, gli unici pensieri in capo a chi ci governa sembrano essere quelli di disfare tutto quello che è stato fatto. Non una linea ed una visione strategica ma una rivalse continua, "disfare quello che quelli hanno fatto!"

Noi crediamo che la politica e così anche il sindacato, debbano evitare iniziative che si identifichino in azioni individuali, ma bensì caratterizzare la loro azione in logiche e finalità di carattere collettivo, dedicate alla popolazione amministrata. La logica di un ponte, ad esempio, è quella di eliminare "l'isolamento", di avvicinare, accelerandolo, lo sviluppo del territorio ai contenuti ed alla crescita che, sola, può portare progresso ed occupazione.

Non a caso molte associazioni umanitarie si presentano con il simbolo del ponte, per rappresentare l'aiuto possibile. Lo stesso aiuto che con il rifiuto di costruire il ponte sullo stretto si è voluto rifiutare alla Sicilia.

E' di questi giorni l'intervento dell'ex commissario europeo Karel Van Miert, molto critico sull'indecisionismo del governo Prodi, in particolare sul ponte sullo stretto di Messina.

A suo giudizio, e noi lo condividiamo in pieno, "non si può rifiutare il collegamento di un'isola con 5 milioni di abitanti col resto del continente".

Aggiungiamo che se è vero che le vie di comunicazione danno sviluppo e crescita, non determinarli significa avere la volontà di mantenere povertà ed isolamento per il mantenimento della mafia che prolifera dove c'è abbandono dello stato.

"Stop all'Alta Velocità, allarme dei sindacati per i conseguenti licenziamenti"

REVOCATO LO SCIOPERO DEL 26.10.2006

A seguito delle risultanze conseguenti all'incontro del 4.10 u.s., circa le aperture sul futuro di FS, e per le soluzioni date al superamento dei licenziamenti, connessi alla sicurezza del Sistema Ferroviario ed alla soppressione del dispositivo VACMA, l'ORSA FERROVIE ha revocato lo Sciopero Nazionale dei Ferrovieri proclamato per il 26.10.2006.

FILT-CGIL FIT-CISL UILTRASPORTI ORSA Ferrovie UGLAF FAST Ferrovie
Segreterie Nazionali

Vertenza Vacma-Scmt

Positive le soluzioni illustrate da FS:

• eliminazione del dispositivo Vacma • riconsiderazione dei "licenziamenti"

4 ottobre 2006 il confronto con il vertice FS sulle vertenze aperte. Si è svolto, con il riconoscimento delle giuste rivendicazioni sindacali, l'incontro con il nuovo vertice del Gruppo FS.

All'incontro, al quale hanno partecipato i massimi vertici del Gruppo e delle Società Rfi e Trenitalia, i nuovi responsabili, coerentemente agli impegni assunti, hanno illustrato positive soluzioni alle diverse problematiche relative anche al dispositivo Vacma. L'amministratore Delegato di FS, infatti, in premessa ha espresso la volontà del Gruppo a risolvere positivamente le note vicende licenziamenti, riconsiderando le singole posizioni nelle sedi competenti. Per quanto riguarda la tecnologia di sicurezza a bordo treno, l'azienda ha dichiarato che esistono le condizioni per eliminare definitivamente il dispositivo Vacma.

Dopo aver richiamato le varie tappe della complessa vicenda e i vincoli che fino ad oggi l'avevano caratterizzata, FS ha dichiarato che l'esperienza maturata su campo e le verifiche realizzate sulla attuale tecnologia hanno dato la certezza che il livello di protezione previsto con il Vacma viene assorbito dalla protezione offerta in modo completo e sicuro dalla moderna tecnologia di bordo e di terra (ERTMS ETCS, SCMT, SSC). Attualmente, infatti, FS ha attrezzato circa 7.500 Km di rete sui 10.500 previsti e 1.900 cabine di guida sulle 4.000 finali ed ha confermato che i lavori saranno terminati entro il 2008.

Rispetto alle citate verifiche e allo stato dell'attrezzaggio per FS è possibile eliminare il Vacma appena ottenuta la formale convalida da parte del Ministero dei Trasporti che ha già anticipato informalmente ad FS il suo parere positivo. L'eliminazione del Vacma sarà concretamente realizzata con l'installazione di un apposito interruttore che consente su tutte le locomotive la disgiunzione del Vacma dal Scmt. L'installazione sarà conclusa entro luglio 2007 poiché è possibile intervenire su 200 cabine di guida al mese. Le locomotive attualmente prive di Vacma e Scmt saranno equipaggiate con apparecchiature senza Vacma.

Inoltre da subito si procederà alla disattivazione del Vacma su tutti i locomotori attrezzati unicamente con tale dispositivo, prevedendo il vincolo alla sua attivazione limitatamente per le locomotive pesanti circolanti nelle ore notturne (0-5) e fino alla installazione del Scmt. Sui mezzi leggeri attrezzati con il solo Vacma, in attesa dell'equipaggiamento con Scmt, il Vacma sarà immediatamente disattivato.

È evidente che quanto illustrato da FS, pur non condividendo l'obbligo all'attivazione del Vacma nelle ore notturne (0-5) sui locomotori pesanti in attesa del nuovo attrezzaggio, consente l'immediata e definitiva soluzione della complessa e improcrastinabile vertenza Vacma. Al termine della illustrazione FS ha ricordato i cospicui investimenti pubblici e l'importante autofinanziamento di Trenitalia per le nuove tecnologie, ha richiamato la particolare crisi economica di Trenitalia e la conseguente esigenza di contenimento dei costi. Rispetto a tali considerazioni e tenuto conto del cessato contributo dello Stato per la transizione (K2) e soprattutto verificato che le nuove tecnologie, secondo la società FS, assicurano livelli di sicurezza superiori a quelli attuali con il doppio agente e la RS continua, l'Azienda ha avanzato la richiesta di concordare con le OO.SS. l'adozione di una nuova organizzazione dell'equipaggio di condotta in specifici ambienti e in determinate condizioni. In particolare ha avanzato la richiesta di prevedere in occasione del prossimo cambio turno l'introduzione dell'equipaggio ad agente solo nelle condizioni con livelli di sicurezza garantiti dal Scmt con le nuove caratteristiche. Rispetto a tale richiesta come OO.SS. abbiamo con determinazione sostenuto che eventuali ipotesi di modifica dell'organizzazione del lavoro vanno strettamente correlate sia alla definizione e condivisione degli obiettivi del Piano di Impresa in preparazione, sia alla costruzione nell'ambito del confronto per il rinnovo contrattuale di specifiche soluzioni normative ad oggi non previste. Al confronto sulla materia non abbiamo opposto pregiudiziali rifiuti ma solo se inserito nei riferimenti richiamati e strettamente correlato alle condizioni di reali e constatabili livelli di sicurezza.

Valuteremo a breve gli effetti delle positive soluzioni illustrate da FS.

Le Segreterie Nazionali Roma, 5 ottobre 2006

AMICI MIEI... ATTO SECONDO

di Roberto Cesario

C'è un antico e famoso proverbio che esorta a dubitare dei buoni propositi degli amici, chiedendo addirittura protezione dagli stessi tramite interventi ultraterreni. Partendo dall'assunto che il nuovo governo dovrebbe essere più attento alle istanze dei lavoratori, verrebbe da salutare con soddisfazione il ricambio dei vertici aziendali, voluto dal centrosinistra, e che si sta completando in questi giorni. Tanto più che chi ci lascia, accontentato da lauta buonuscita, non viene rimpianto dai lavoratori di questa azienda, né tanto meno dai "clienti" inferociti ed esasperati da tanti e tali disservizi come da tempo immemorabile le ferrovie italiane non erano riuscite a produrre.

Tutto bene quindi, se non fosse per quel richiamato proverbio, che ci fa ritornare alla mente una direttiva sulle FS, la famosa direttiva Prodi, che tendeva ad annientare la categoria dei ferrovieri con l'introduzione di svariati contratti merceologici in sostituzione del CCNL di settore e con un completo "spacchettamento" del gruppo FS. E allora la nostra attenzione si sposta sulle parole del nuovo A.D. del Gruppo, l'Ingegnere Moretti, pubblicate sulla stampa e che non fanno presagire niente di buono per il futuro dei lavoratori, oltretutto in scadenza di contratto. In particolare si parla di una ristrutturazione di Trenitalia, con la creazione di una piccola holding speculare a FS, ed un rafforzamento delle tre divisioni, passeggeri a lunga percorrenza, trasporto regionale e merci. Sembra quindi tornare in voga il vecchio progetto dello "spezzatino", figlio dei progetti di liberalizzazione tanto cari a molti esponenti dell'attuale governo, con il grosso rischio che nel prossimo futuro le strutture più appetibili e che producono utili (trasporto viaggiatori di qualità) vadano sul mercato, mentre il trasporto locale che produce solo costi rimanga a carico dello stato e delle regioni. Infine il trasporto merci, il profondo pozzo nero dei conti in rosso di FS, che viene sempre più vissuto come una palla al piede di cui liberarsi più velocemente possibile.

Nel frattempo, gli impegni preelettorali, anche dell'attuale ministro delle infrastrutture, per una celere e positiva soluzione del reintegro dei licenziati che reclamavano maggior sicurezza, sembrano essere finiti nel dimenticatoio.

Se queste sono le prime avvisaglie del nuovo corso, le speranze iniziali dei molti si tramutano velocemente nelle certezze di sempre. Le certezze di una strada in salita dove è necessario non fare sconti a nessuno, qualsiasi sia il colore della giacchetta indossata dal ministro di turno.

Bisogna quindi ripartire dai punti fermi che sono sempre stati alla base delle rivendicazioni dell'OrSA, in primis chiedendo un concreto intervento finanziario del governo che, voltando realmente pagina, possa destinare risorse appropriate ad un sistema di trasporto ferroviario che solo a parole si afferma di voler prediligere. Altri punti irrinunciabili sono l'unicità del Gruppo FS e, ancora una volta, ma sempre in maniera urgente, reclamare la clausola sociale, che possa salvaguardare i lavoratori da un mercato senza regole.

Inoltre il contratto di categoria, ormai scaduto da nove mesi, ed il CCNL delle attività ferroviarie, già disdetto dalla Segreteria nazionale nei tempi e nei modi previsti, saranno i primi importanti banchi di prova ove confrontarsi per capire se, grazie agli "amici al governo" e al di là di convincenti proclami in riunioni assembleari, il fronte sindacale comincerà a disgregarsi perdendo le porzioni più politicizzate ed eccessivamente sensibili al richiamo all'ordine dei propri referenti politici.

"Il vecchio progetto dello spezzatino, figlio di progetti di liberalizzazione... cari all'attuale Governo"

FILT FIT UILT ORSA UGL FAST

Segreterie Regionali / Comp.li Venezia

Prot. 52/lett.unitaria/Bigl/06

Mestre, 14 Settembre 2006

Spett.li

SEGRETERIE NAZIONALI
FILT-CGIL
FIT-CISL
UILTrasporti
ORSA - Ferrovie
UGL - Ferrovie
FAST

Roma

e, p.c.

Spett.li

RSU n°43 e n° 60 - Collegi Vendita -

Loro Sedi

Oggetto: Esternalizzazione emettitrici automatiche "Self-Service".

Da fonti attendibili ci giunge notizia dell'imminente (si parla di Ottobre 2006) esternalizzazione dell'attività in oggetto ad una Ditta privata che, per tale servizio, percepirà un corrispettivo in percentuale alla vendita dei tagliandi di viaggio.

Premessa la palese, ennesima violazione (di merito e di metodo) degli accordi in materia di cessione delle attività si precisa che il concretizzarsi di tale iniziativa determinerà:

- una riduzione degli introiti per le biglietterie (che oggi curano totalmente gli interventi su tali emettitrici);
- una contrazione degli organici nei vari Impianti, sia per la riduzione degli incassi che per il venir meno di un servizio che oggi fa capo al personale di biglietteria;
- un complessivo peggioramento della qualità offerta alla clientela in quanto, se oggi l'intervento degli addetti è tempestivo in caso di problematiche legate all'emissione dei biglietti, al mancato resto e/o ai vari inceppamenti cui vanno soggette le self-service, domani o i tempi di intervento si allungheranno insostenibilmente (con proteste dei clienti rivolte ai vicini sportelli o verso il personale di Assistenza) o le emergenze saranno caricate al personale FS e la percentuale alla Ditta.

Per quanto sopra e per gli effetti occupazionali che tale iniziativa avrà a livello locale e di intera rete, siamo a chiedere un immediato intervento di codeste SS.NN. che blocchi il citato provvedimento, soprattutto in presenza di un confronto nazionale che per il settore è in attesa di essere ripreso a breve.

Certi del Vs. intervento salutiamo cordialmente.

p. LE SEGRETERIE

FILT - FIT - UILT - OrSA - UGL - FAST
 f.to Mometti f.to Pavan f.to Spadon f.to Trevisan f.to Beltempo f.to Romeo

BIGLIETTI: L'AVEVO DETTO...

Sarà un'Associazione Temporanea di Impresa composta da diverse società come ad esempio Poste Italiane, TSF e Sigma che da gennaio gestirà "Full service" il progetto di distribuzione in tutta Italia dei titoli di viaggio e la manutenzione delle self service.

La diffusione dei biglietti partirà dalla tipografia Metrotipo.

Una ennesima centralizzazione di un lavoro che aveva tutte le ragioni per rimanere regionale.

Ogni regione ha infatti una propria rete di vendita e di mercato.

Sono curioso di vedere come la nuova distribuzione riuscirà ad esaudire le richieste di tutte le biglietterie, viaggiante ed agenzie di viaggio, con tutte le problematiche annesse tipo la mancanza improvvisa di biglietti o la sostituzione di una fornitura perchè tipograficamente errata.

Non essendo quadro non ho partecipato alla videoconferenza che ha fatto il CED

il giorno 7 settembre, molto probabilmente questa scelta sarà stata motivata.

Il problema che si prospetta ora è riciclare tutte le persone che si occupavano di questa lavorazione.

Non condividendo volantini provocatori, rimango però preoccupato sulle ripercussioni che sorgeranno da questa vicenda, non solo il funzionamento di un servizio prettamente ferroviario, ma anche il sottrarre a personale che aveva acquisito professionalità nel settore un lavoro così delicato che comporta maneggio e contabilizzazione di denaro; le entrate di Trenitalia!

Non credo fra l'altro che i costi andranno a diminuire rispetto agli attuali.

Dobbiamo fermare questo processo che potrebbe essere anche un pericoloso precedente.

SMART CARD: MULTI DIS-SERVIZI

di Roberto Fregara

Una informativa di fine di maggio annunciava alle OO.SS. nazionali, con un documento aziendale unilaterale, l'introduzione della Smart card.

Nelle poche pagine del documento, venivano presentate in modo assai sintetico finalità, struttura, potenzialità ed applicazioni del nuovo sistema.

In particolare, le applicazioni della nuova "card" venivano di seguito ripartite in: documento di riconoscimento aziendale, carta di libera circolazione e buono pasto elettronico.

I primi due utilizzi non suscitavano la benché minima perplessità, anzi, è parso un logico adeguamento alle tecnologie dei nostri tempi ed una messa in quiescenza della vecchia CLC.

Lo stesso non valeva per il "buono pasto elettronico", che fin da subito è parsa ai fruitori una potenziale fonte di nuovi problemi, generando un vago senso di disagio, nonostante il testo chiarisse che la card avrebbe semplicemente sostituito il tradizionale P70 o P70 S, alle stesse condizioni di utilizzo.

A stretto giro di tempo, le perplessità iniziali trovano conferma nei fatti.

Questo nuovo sistema, introdotto in modo troppo repentino, già crea grossi problemi a tanti lavoratori, e a tanti ristoratori, come si può verificare dai dati relativi al consumo dei pasti aziendali, precipitati da un mese all'al-

tro, mentre costituisce un vantaggio economico solo per l'Azienda, che, per contro, non sborsa i dovuti corrispettivi per i pasti non consumati.

L'introduzione del nuovo sistema di pagamento, presenta in sostanza due tipi di difficoltà: la prima direttamente connessa alla scarsa chiarezza delle regole di utilizzo della carta che, supportata in certi casi da "proclami aziendali" ufficiosi, di stampo terrorista, riguardo l'interpretazione della normativa del CCNL in materia di pasti aziendali, ha suscitato in molti il timore di ritrovarsi addebiti consistenti a fine mese, inducendo così a una forma di ritrosia nell'uso della card, anche nei casi di pieno diritto di utilizzo.

La seconda difficoltà è sorta in particolare per i lavoratori degli uffici, con orario spezzato, che nella pausa prescritta, resa vincolante dalla strisciata della card, si recano in massa alle mense o ai punti convenzionati, intasando così gli ambienti e ricevendo quotidianamente un servizio di bassa qualità.

Meno frequente, ma non per questo meno importante, può ritenersi il disagio registrato di chi opera in "linea", che per ragioni contingenti non può abbandonare il posto di lavoro per andare a pranzo nei tempi stabiliti, per cui si deve "arrangiare" a fine servizio, senza poter usufruire del diritto al pasto.

I locali convenzionati, inoltre, lamentano una serie di

problematiche, anch'esse non di poco conto, la maggior parte delle quali è dovuta all'uso dei lettori POS.

Tali apparecchiature sono state installate senza un'adeguata spiegazione sul loro funzionamento, compito affidato ad altro personale, che tuttora, a detta dei ristoratori, non si è presentato per i necessari chiarimenti operativi. Senza contare, poi, i frequenti guasti dei POS.

Tale evento prevede come rimedio il contatto con un numero verde, che però, nella stragrande maggioranza dei casi, non risulta essere risolutivo.

Ed ancora, in caso di guasto dei lettori, viene a mancare la produzione automatica dei riepiloghi giornalieri e consuntivi di fine mese, con conseguente aggravio di lavoro per la fatturazione delle prestazioni, che diventa difficoltosa e complessa.

Se non funzionano i POS, FERSERVIZI fornisce i voucher sostitutivi da compilare manualmente.

Questi sono costituiti di quattro copie, due delle quali devono essere spedite a mezzo raccomandata.

Tutto ciò produce costi aggiuntivi sia in modo diretto che indiretto, per cui i convenzionati che hanno un fatturato basso (anche perché il corrispettivo riconosciuto per i pasti è davvero fuori mercato), si trovano in condizioni di lavoro tali da dover rinunciare alla convenzione.

E per finire, ci dicono che i rotolini di carta ad uso dei POS, non vengano forniti dalla Società, ma siano a carico degli stessi convenzionati...!

LE RSU CREANO L'UNITÀ VINCENTE

I Lavoratori confidano nel valore aggregante delle RSU

Quanto accade nei luoghi di lavoro, deve sempre meritare la puntuale attenzione delle organizzazioni sindacali.

Anche, e soprattutto, quando le iniziative dei lavoratori vanno ad inserirsi nell'ambito di una logica individualistica, lontana dalla tradizione del movimento dei lavoratori caratterizzata da finalità collettive.

L'**organizzazione del lavoro**, intesa quale modalità con cui viene concretamente strutturato il processo lavorativo nelle località di servizio, rappresenta un aspetto di primaria importanza nella definizione degli standards di sicurezza dell'esercizio ferroviario; contribuendo, anche a determinare il livello di benessere lavorativo del personale in servizio.

Nella maggior parte dei paesi industrializzati le continue trasformazioni economiche e lavorative hanno sollevato nuove aspettative nei confronti del rispetto della salute delle persone. Dobbiamo confrontarci con questa domanda se vogliamo garantire il benessere dei lavoratori e delle lavoratrici e, quindi, garantire la sicurezza e la regolarità dell'esercizio, per contribuire anche ad incrementare gli standard produttivi aziendali.

E' noto, infatti, come oggi siano in aumento il disagio lavorativo e le patologie di tipo aspecifico, attribuibili ad una origine multifattoriale, che solitamente vanno sotto il nome di stress. Le caratteristiche culturali e organizzative del lavoro acquistano dunque crescente significatività per l'interpretazione del rapporto ambiente-individuo, che spesso determina malattie cronico-degenerative, legate soprattutto alla sfera psichica, agli apparati cardiovascolari, locomotore e digerente, che incidono sulla qualità della vita del singolo e delle sue attività lavorative.

In particolar modo riteniamo che l'**analisi dei carichi di lavoro** per ogni agente, nell'ambito delle località di servizio, sia **determinante** e **vincolante** per l'individuazione dei livelli

occupazionali delle medesime località proprio per garantire la riduzione dello stress al minimo.

Da una indagine svolta in anni recenti, è emerso che lo stress, dopo il mal di schiena, è il secondo problema tra quelli più frequentemente segnalati dai lavoratori europei. Il notevole incremento dei ritmi e della velocità del lavoro oltre ad essere determinato da una maggiore competitività, è anche conseguente al fatto che l'automazione, introdotta a blocchi nei cicli lavorativi, ha determinato a carico dei lavoratori "superstiti", non ancora sostituiti dalle macchine, un forte aumento dei ritmi.

Alla luce di queste considerazioni emerge sempre più evidente la necessità di promuovere ricerche sempre più specifiche sul carico di lavoro mentale e sullo stress.

Inoltre, nei criteri di determinazione dei livelli occupazionali deve tenersi conto della **gestione delle criticità** derivanti dagli effetti prodotti dai guasti e anomalie di varia natura che si verificano nelle località di servizio dove il numero/frequenza dei treni è elevato e i carichi di lavoro risultano già gravosi.

Quanto accaduto ci consente di ripercorrere il mandato dell'attuale RSU/RLS 17 Collegio Nodo, che appena eletta, dopo un giro di assemblee in tutti i Reparti, formulò una **Piattaforma rivendicativa**, sottoscritta da tutti i componenti.

Obiettivo principale di quella Piattaforma era, e rimane ancora, quello di determinare un **criterio** che, attraverso **opportuni indicatori oggettivi** (frequenza treni, tipologia apparati di sicurezza, regime di circolazione, gestione manovre, gestione informazioni al pubblico, ecc), determini in modo **vincolante** per l'azienda il **numero di persone impegnate in ogni stazione**.

Questa esigenza nasceva dalle continue mancate coperture, da parte dell'azienda, dei posti previsti (es. 2° capostazione dove

previsto, deviatore in ausilio al CS, ecc) anche perché pensavamo che alcune località di servizio meritassero una adeguata valorizzazione per le trasformazioni impiantistiche e tecnologiche subite nel corso del tempo.

Esigenze che allo stato attuale sembrano ancor più impellenti, anche per il continuo utilizzo di personale inidoneo in sostituzione di quello idoneo.

Fedeli all'obiettivo sopra ricordato, l'11 novembre 2005 in occasione di una convocazione della SO Nodo presentammo un allegato al verbale che si fece nel quale, tutte le organizzazioni sindacali regionali e le RSU/RLS 17 ribadivano il criterio indicato e proponevano una soluzione (ancora provvisoria) alle criticità di alcune stazioni e la valorizzazione di altre.

Inoltre in incontri successivi venne formalizzata una soluzione, sempre in modo unitario, per i nuovi carichi di lavoro nelle stazioni interessate da nuove manovre.

Da allora nulla di quanto richiesto è stato affrontato dall'azienda; anzi, sembra ormai una regola fissa, non **tenere conto minimamente dei carichi di lavoro** per la copertura delle stazioni.

In questa ottica, l'iniziativa isolata di alcuni lavoratori, se da una parte non può trovare il consenso del sindacato tutto, obbliga lo stesso ad affrontare in un tavolo di contrattazione con l'Azienda gli obiettivi definiti nella riunione dell'11 novembre 2005 per la soluzione di un problema evidentemente sentito dai lavoratori interessati.

In conclusione, forti del contenuto del verbale della riunione dell'11 novembre, l'iniziativa sindacale da mettere in campo fin da subito dovrà svilupparsi per raggiungere il massimo degli obiettivi prefissati; e **solo questo atteggiamento concreto potrà evitare che i lavoratori affrontino in modo individuale o per piccoli gruppi i loro sacrosanti problemi con decisioni poco consoni agli interessi collettivi**.

IL SINDACATO VA OLTRE I FERROVIERI

Quando nel 1999 la Segreteria Generale decise di uscire dalla Cisl espressi il mio parere negativo in proposito, ma non tanto per quanto lasciavamo (poco o niente) ma, per il significato che io do alla parola "sindacato". Secondo me nel fare "sindacato" sono racchiuse numerose attività.

È un mestiere difficile che comporta talvolta anche sacrifici. Ci sono delle giornate di inattività, ma ci sono anche impegni a cui non puoi mancare al di là degli orari e della tua vita privata. Devi essere sempre al corrente degli avvenimenti del mondo che ti circonda. Il sindacato non ha solo il dover risolvere il problema tecnico proprio del lavoro, ma ha anche un ruolo sociale perché i lavoratori sono anche cittadini.

Ci sono inoltre ormai problematiche che attraversano trasversalmente diversi settori lavorativi.

Lo "spezzatino" che abbiamo nel gruppo FS lo ritroviamo all'ENEL o alla TELECOM, la decurtazione dei minuti sui giorni di ferie per gli scioperi o le malattie lo ritroviamo anche negli autoferrotramvieri. Questo solo per fare degli esempi. Dettami molto probabilmente dati dal potere economico che guida il Paese.

Ritenevo per questo di non restare un sindacato solo dedito alle questioni ferroviarie, isolato, senza rapportarsi con le amministrazioni locali e le istituzioni.

Però talvolta gli eventi ci superano e ci portano comunque ad affrontare situazioni nuove. Recentemente, infatti, a Firenze è scoppiata una grossa polemica dei cittadini verso l'amministrazione comunale per la creazione di due linee di tramvia.

Per una fatalità mi sono trovato coinvolto come ferroviere e come rappresentante sindacale. A parte gli impatti visivo ed ambientale, io ritengo che questa tramvia sia inutile

in quanto un servizio di metropolitana di superficie possa essere messo in atto dalla nostra azienda. A suo tempo avevo già studiato un progettino che proposi al Dottor Vigorita del Trasporto Regionale. Concio di tutte le difficoltà del caso e dei problemi di gestione delle linee, sono convinto che comunque potrebbe essere allestito un trasporto solo nell'area metropolitana ai fini di ridurre l'alta densità di traffico privato che quotidianamente si riversa in città.

Uno dei problemi della nostra città è il quotidiano riversarsi di pendolari dai bacini abitativi limitrofi che hanno la cattiva abitudine di voler arrivare in piazza Duomo con l'auto. Ho dei dubbi invece sulla volontà politica di questa realizzazione e ho delle preoccupazioni su quella che sarà la gestione della tramvia: la società mista RAPT - LFI - ATAF. Dobbiamo tutelarci da quella concorrenza che potrebbe soppiantare Trenitalia nelle gare di appalto per il trasporto locale previste per il 2007.

In virtù di queste convinzioni, ho ritenuto giusto appoggiare questa battaglia cittadina e coinvolgendo (a dir la verità un po' a fatica) la nostra Segreteria Regionale sto partecipando alle riunioni ed alle manifestazioni come rappresentante ORSA.

Abbiamo già avuto due incontri informali con Trenitalia e RFI (fra l'altro coinvolta per dover modificare due sottopassi), un incontro formale con l'Assessorato Regionale e una partecipazione al Consiglio Comunale. Una particolare caratteristica delle istituzioni toscane è che non vanno molto d'accordo fra loro e molto probabilmente il sindacato potrebbe assumere la funzione di collante fra le stesse. Sono convinto che salvaguardando il lavoro ai ferrovieri, ma inserendosi in una azione a tutela dei cittadini, troveremo un positivo ruolo del nostro sindacato.

La nostra tradizione, il tuo futuro

La nostra competenza

al servizio della tua fiducia. Ieri, oggi, domani.



Treno Eurostar ETR 500 decorato da HDI Assicurazioni

Dal 1881, quando eravamo ancora la **Società di Mutuo Soccorso tra gli agenti delle strade ferrate italiane**,

a oggi, che facciamo parte del grande gruppo assicurativo internazionale HDI, è trascorso più di un secolo.

Nel segno di una tradizione che permane, rinnoviamo ogni giorno il nostro cammino con il costante obiettivo di soddisfare le esigenze e le aspettative dei **dipendenti e dei pensionati delle Ferrovie dello Stato**, realizzando prodotti e servizi **su misura ed esclusivi**.

Proprio perché con i ferrovieri abbiamo costruito la nostra storia, tutti i giorni lavoriamo per **assisterli nel presente e per proteggere il loro futuro**.

HDI

ASSICURAZIONI

www.hdia.it

Al tuo fianco, ogni giorno

CONFRONTO APERTO SUL FRONT LINE

di **Domenico Battaglia**

Siamo alla vigilia di una nuova stagione contrattuale. Ognuno di noi attende novità importanti per la propria condizione di lavoro. Chi sulle macchine, chi a terra; chi lungo i tracciati; chi lontano e chi vicino alla gente. E' strano a dirsi, ma sembra un'attesa comune, come tante altre, prima di una riunione di settore. Non si coglie né rabbia, né tensione; il silenzio ovattato della capitale giunge a tutti noi come il sonno del tiranno che illude il popolo delle sue intenzioni di pace.

Invece non è così. Il contratto collettivo va cambiato e in modo sostanziale.

Dormano pure perciò i potenti, ma il popolo dei ferrovieri vigili e sia attivo; come sempre, del resto, da quando esiste la ferrovia. Non solo occhi aperti 24 ore su 24, ma impegno e applicazione nel pieno dei traffici e nelle condizioni più disparate. Le pratiche da evadere, i treni da fare circolare in orario, la gente che si accalca, che chiede assistenza, informazioni; che compra il biglietto. Il materiale da incanalare sul giusto binario, alla giusta ora; le vetture da pulire. Lavoratori che se ne vanno, altri che non arrivano. Questo è ciò che fa la differenza.

Il contratto va cambiato. E noi lavoreremo per questo. Il dibattito abbia dunque inizio; anche se gli interlocutori istituzionali non si fanno sentire, o non dicono. I lavoratori della ferrovia si portino avanti sui temi fondamentali del lavoro e della persona; coinvolgendo anche parti esterne alla ferrovia, decisive sulla scena del trasporto su rotaia.

Predisponendo le basi di una piattaforma rivendicativa fondata sulle loro migliori qualità, secondo i principi di una dimensione etico professionale sin troppo facilmente ignorata, ma mai decaduta.

Non c'è ferrovia senza impegno civile. I ferrovieri lo sanno. E la fatica, il sacrificio, l'applicazione ferrea alle norme, non dovranno più trovare ragione soltanto nel compenso più o meno soddisfacente di fine mese, ma anche nel definitivo riconoscimento del valore sociale del loro lavoro quotidiano. L'obiettivo

quindi sarà legare il valore sociale di quegli atti alle azioni stesse che li hanno concretati, stabilendo così un nesso indissolubile fra apporto etico professionale (conoscenza e capacità) e sistema operativo (norme e regolamenti).

Il contratto di oggi non contempla la "potenzialità sociale" dell'attività del ferroviere come valore aggiunto ai fini del miglior prodotto, ma limita i lavoratori a elementi statici della produzione, sotto dimensionandoli individualmente e sottraendo loro il diritto all'esercizio di una professione vera e propria. Ecco allora l'importanza di "valorizzare" i preziosi effetti dell'operato dei ferrovieri, inserendoli direttamente nel dispositivo economico centrale, attraverso un processo che non offra alternative.

Un esempio per tutti ci viene dato dai settori del Front Line, che riflettono più fedelmente di altri l'esigenza di un riequilibrio economico professionale in relazione alla valenza del lavoro svolto.

Questi dovrebbero essere lo specchio del linguaggio di un'azienda moderna rivolta al mercato, la frontiera dove l'offerta riscontra il gradimento della domanda e ne coglie le istanze, ma in realtà ciò che appare è solo l'esito del fallimento del sistema di gestione delle risorse: comunicazione parcellizzata, precarietà di metodo, diffusa insicurezza fra ruoli organizzativi. Ne fanno parte soprattutto Biglietterie, Uffici Informazioni, Assistenza e Personale viaggiante: tutti quelli che hanno a che fare con la gente in modo diretto.

C'è un grande divario in Società fra chi esporta l'immagine aziendale preparando la propria performance, studiando i pro e i contro dell'intervento e le parole da usare, e chi, invece, manifesta l'immagine aziendale, mentre agisce verso un disservizio o un'emergenza. I primi evitano il giudizio ponendosi in astratto rispetto ai gravi problemi organizzativi, mentre i secondi attraggono il giudizio, poiché riconoscibili solo all'in-

terno del quadro critico. Queste differenze fra profili incrementano in larghi settori del Front Line il già pesante senso d'incertezza del sistema e possibili ampie aree di rischio conflittuale.

Il personale del Front Line pertanto vive costantemente un doppio stato di privazione. Il primo consiste nel percepire tutta la riserva di valore conseguente al grado d'insostituibilità del suo ruolo, scaturito dal contesto operativo, rafforzato da esperienze esclusive, da conoscenze tecnologiche e dallo spiccato grado d'iniziativa maturato "on the job", e al contempo avvertire il grave stato di costrizione determinato da rigidi meccanismi burocratici imposti dall'impresa e riprodotti nei principali passi del contratto, che ne ignorano talento e capacità. Passando così, in un "continuum", dalla sensazione di poter emergere a quella di non contare nulla.

Il secondo si riferisce al costante deficit allocativo delle risorse interne, che privilegia solo pochi eletti, e che la maggioranza assume come possibilità negata al raggiungimento di un equilibrio fra performance e ricompensa.

Tale discrasia agisce in seguito attraverso forme d'irrigidimento verso ogni forma di pressione, sia esterna che del potere centrale; tanto da influenzare i comportamenti attivi del personale con atteggiamenti non sempre in linea alle regole stabilite. A questo punto ci chiediamo: può un messaggio di efficienza raggiungere fedelmente il mercato poggiando sul senso di privazione del personale di riferimento? Vi sono margini di allineamento fra il grado di performance degli addetti di Front Line e il sistema premiante? Si può lottare per un nuovo contratto che tenga conto del lavoro dei "ferrovieri di frontiera" come bene sociale e di valore aggiunto?

A Genova, il 23 novembre 2006, potremo discutere insieme di tutto questo. Sul ruolo strategico e sulle prospettive di crescita del settore, sul valore della "comunicazione partecipata", sulla sicurezza di un nuovo patto sociale. Troveremo le nostre risposte. Li risponderanno i ferrovieri.

“...esigenza di un riequilibrio economico professionale in relazione alla valenza del lavoro svolto”

SEGUE DA PAGINA 8

sano essere per i cittadini e per i ferrovieri forieri di positività. Anzi conoscendo anche la presidenza del Consiglio, se non altro per le mortadellate messe in atto con la prima sciagurata direttiva denominata appunto, per ricordarla nel tempo e nella storia, "direttiva Prodi", che ricordiamo per un solo fatto positivo della storia delle ferrovie: era talmente oscena, la direttiva medesima, che determinò la coalizione di tutte le forze sindacali e lavorative esistenti in FS arrivando a determinare uno sciopero in opposizione ai contenuti che Prodi voleva far passare, insieme al fido Gerundio, in arte Burlando, con già attivi gli onnipresenti Bersani e Visco, con un'adesione "bulgara" del 100 % dei ferrovieri. Oggi ci risiamo! In più c'è l'ing. Moretti dalla parte di Prodi mentre all'epoca della direttiva sicuramente scioperava contro. Poi sappiamo come andò: Prodi cadde, arrivò D'Alema! Oggi D'Alema è già lì, il Gerundio governa la Liguria ma Bersani e Visco imperversano. Di Moretti sappiamo quasi tutto dicevamo, anche del suo riconoscersi, come lo definì un quotidiano, in "rosso antico" per precisare la sua appartenenza alla sinistra messa in dubbio da alcuni per via dell'elezione a sindaco di un paesino del reatino, Monpeo, capitanando una lista indipendente. Ma questo ha poca importanza se è vero come è vero, che ormai da tempo sosteniamo, che l'appartenenza ad un partito politico non è più come negli anni passati un segno identificativo ben delineante; ciò per il contenuto che un tempo

Il neo AD Moretti scopre a ridosso della finanziaria 2007 un rosso nel bilancio FS 2006 di 2.000 Milioni di €

avevano i partiti politici per via dell'ideologia che esprimevano e per via di un contenuto filosofico che ispirava l'azione politica dei partiti oggi assente. Certo appartenere ed essere stati formati all'interno di un apparato come quello dell'ex partito comunista non è certo una garanzia vista la gravidanza con cui modellava e formava le menti: esempio classico il ruolo e la condotta del Presidente della Repubblica Napolitano rispetto ai fatti d'Ungheria.

Ma rispetto alle nostre ferrovie cosa può portare il neo amministratore delegato Moretti? Di certo il suo obiettivo è il risanamento del profondo rosso dell'azienda FS, che improvvisamente il neo amministratore delegato ha scoperto a ridosso dell'approvazione della finanziaria, di quasi 2.000 milioni di euro per il 2006. Ma il risanamento è sicuramente finalizzato a qualcosa di losco, come può essere il mettere sul mercato la trilogia di Trenitalia. Ma non può farlo il neo A.D. con delle società in rosso, devono essere risanate. Chi lo può fare? Naturalmente lo Stato!

Ed ecco che riscopriamo il lato "migliorista" e liberista dell'ing. Moretti, quel lato che lo aveva condannato sindacalmente ma promosso sul piano lavorativo, consentendogli di superare e conoscere in profondità la macchina FS tanto da giungere al suo vertice; in barba a coloro che usarono il sindacato per il personale trampolino di lancio. Riesce quindi a "scoprire" il profondo rosso, a far inserire in finanziaria partite economiche ancor spicciolate per la bisogna ma ci sono. Ricordiamo la sua creatura di capo di RFI: "la rete snella". Una pensata che di fatto ha conseguito una notevole riduzione manutentiva ma una altrettanto notevole frenata al miglioramento e velocizzazione della circolazione dei treni. Ora la snellezza può portare ad una veloce privatizzazione. Chi meglio di un "amico" di Prodi può farsi aiutare a immettere denaro fresco con l'ottenimento di un incremento delle tariffe? Diceva un amico: non c'è miglior poliziotto dell'ex ladro.