



Il . del Direttore

Sono ormai trascorsi più di nove mesi dall'insediamento del Presidente ed A.D. del Gruppo FS, ing. Elio Catania.

Ci accorgiamo che ci succede ormai troppo spesso di dover fare riferimento a quanto scrivemmo in numeri precedenti del giornale.

Ci dobbiamo ripetere su situazioni che pensavamo d'avvio, di attesa del passaggio successivo, che ci si dovesse attendere nuova linfa.

Accade invece che il cambiamento auspicato, atteso, pur avendo visto un piglio di svolta rispetto ad altre analoghe situazioni, non si faccia vedere, e le conclusioni positive per il mondo ferroviario restano sospese.

Dicevamo infatti, ancora nel numero di ottobre, che aspettavamo il rilancio del Gruppo FS accompagnato da un adeguato piano d'impresa. A fronte

Le conclusioni positive restano sospese

di un'iniziale - da noi riconosciuto - lavoro di ritmi, decisioni e nomine che sembravano di svolta siamo ora ad una impasse.

Sembra che improvvisamente le strategie si siano arenate, cogliamo un senso di smarrimento; vediamo franare gli introiti, l'ex divisione passeggeri ci dà l'impressione di un calo dei profitti e la sensazione di un bel rosso di bilancio.

Il trasporto regionale barcamena senza rinnovarsi con zone di naufragio profondo come accade in Lombardia, Piemonte e Liguria per citare le situazioni più gravi, dove il dissenso si trasforma in ribellione, sino alla rivolta dei pendolari.

Peggio ancora, se si può, cogliamo con amarezza nella situazione della Cargo, di cui abbiamo visto solo tanti cambi di denominazione, oggi Direzione Generale Operativa Logistica -DGOL, ma nessun fatto concreto che ci faccia vedere meno nuvole all'orizzonte. Anzi, vediamo terribili cali di traffico.

Ci abbandonano anche le partecipate come accaduto per Hupac a Novara ed in altre sedi, ma non solo, calano paurosamente i traffici internazionali, per non dire

Calano paurosamente traffici internazionali e traffico diffuso

del traffico diffuso. Nel sindacato si parla di disastro della cargo con debiti di decine di milioni di Euro. La tanto declamata Logistica dov'è finita? Vediamo soltanto inseguire quanto è stato attuato poco prima dell'ultimo Direttore, come nell'acquisizione di Tx Logistics. Sarà significativo che il neo direttore DGOL abbia ricevuto consenso da qualche senatore che non si era distinto per essere amico dei ferrovieri e delle ferrovie?

Continuiamo ad attendere "l'ossessione per il cliente", anche quello cargo, ma non con semplici numeri a pagamento della serie 199.... bensì con interventi alla produzione ed alle infrastrutture da parte di RFI, che appare sempre più estranea agli interessi del Gruppo FS.

Continuiamo ad aspettarci che il futuro delle ferrovie sia anche fatto di incontri e discussione con le Organizzazioni dei lavoratori e che non siano solo dei lanci giornalistici.

ANALISI E PROSPETTIVE

Contrattazioni, proposte, assetti organizzativi, relazioni industriali

di Giuseppe Maltese

Si può far decorrere l'inizio delle nostre azioni di lotta unitaria di questo 2005 dal 12 gennaio scorso; in tale data è stato redatto e varato il documento unitario sulla situazione del trasporto ferroviario, successivamente discusso ed approvato all'assemblea Nazionale unitaria dei Quadri e delle RSU il 27 gennaio.

Al primo posto, in ordine d'importanza, quale vera e propria "priorità tra le priorità", va posta **la sicurezza**.

Malgrado le ricorrenti e pressanti sollecitazioni rivolte a porre in primo piano la sicurezza, nella duplice accezione che attiene al lavoro e all'esercizio, si registrano ancora incidenti.

Gli interventi d'innovazione tecnologica sulle linee e sui mezzi di trasporto, solo parzialmente realizzati, sono stati ed ancora vengono spesso finalizzati a recuperi di costo, con secondaria attenzione a nostro parere alla sicurezza.

L'arretratezza strutturale dell'infrastruttura, caratterizzata ancor oggi da circa seimila chilometri a binario unico e da antiquati sistemi di circolazione, spesso promiscuamente alternati con sistemi a più elevata tecnologia, non sono obiettivamente compatibili con le esigenze di sicurezza rafforzate e complicate dal crescente impiego, da parte della collettività, della modalità di trasporto ferroviaria.

Vogliamo che la sicurezza divenga un postulato

Non riteniamo più sufficienti le solite, pretestuose e fumose risposte. Occorrono seri propositi ed interventi conseguenziali da parte del Governo

e della Società FS.

Vogliamo che la sicurezza divenga un Postulato!

L'incontro con il Ministro delle Infrastrutture, Ing. Lunardi, lo scorso 18 febbraio, ha portato alla costituzione dell'Osservatorio per la sicurezza nei trasporti, composto da rappresentanti di dipartimenti e direzioni generali, dagli enti operanti nel campo del trasporto, dalle Organizzazioni Sindacali. Si tratta di organismo che abbraccia tutte le modalità di trasporto: dall'aereo, al marittimo, al gomma, al ferroviario. L'osservatorio dovrà costituire un valido strumento propulsivo, di proposta, ricerca prevenzione, analisi, monitoraggio, tutte azioni finalizzate alla crescita dei livelli di sicurezza. Ritengo che in quella sede debbano trovare opportuno spazio le istanze di modifica regolamentare e le sollecitazioni per la realizzazione delle necessarie opere infrastrutturali ferroviarie e dei richiesti interventi tecnologici.

Il Sindacato, tutto, dovrà vigilare affinché questo accada e dovrà avere un ruolo di primo piano, ponendo in essere tutte le azioni preventive e di interdizione, finalizzate a compatibilizzare i processi produttivi, l'organizzazione e le condizioni del lavoro con la prioritaria esigenza della sicurezza.

Di grande importanza potrà risultare, in proposito, una rettifica sostanziale, da parte del Governo, dei prospettati ulteriori tagli negli investimenti per l'ammodernamento infrastrutturale, modifica forse ora più sostenibile a seguito della revisione del c.d. patto di stabilità a livello europeo.

L'aver posto nella piattaforma unitaria, tra i punti di rivendicazione fondamentali, la **Clausola sociale** ed in generale Regole per arginare i pericoli - per i lavoratori e per la collettività che fruisce dei servizi pubblici interessati - scaturenti dalla selvaggia liberalizzazione, costituisce un risultato politico-sindacale che da un lato ci deve spronare a continuare la strada intrapresa, dall'altro spingerci a costruire i presupposti perché l'obiettivo, ora comune a tutto il mondo sindacale possa essere conseguito. A tal fine sarà di primaria rilevanza far sì che tale esigenza sia assunta dai lavoratori come elemento qualificante delle proprie rivendicazioni, che precede tutti gli altri, così come la determinazione delle regole precede qualsiasi competizione. L'esperienza, dell'Alitalia è esemplare ed ha già segnato il mondo del lavoro nel Trasporto; le spinte politiche che hanno dato l'impulso ai "cambiamenti" in ambito ferroviario non appaiano finora scostarsi da quel percorso.

Il Governo, il Parlamento, le Regioni, per quanto di loro competenza, hanno dunque il dovere istituzionale di intervenire perché la liberalizzazione del trasporto ferroviario non si con-

cretizzi in un vero e proprio disastro, così come in altri Paesi Europei dove l'esempio inglese ha fatto, per lo meno inizialmente, strada.

La conferma dell'assetto unitario del Gruppo FS, altro importante elemento della piattaforma, è oggi fortemente avvertita e perorata dal documento sindacale a fronte delle spinte di societizzazione per lo più rivolte al ramo "Merci".

Tutto questo proprio mentre, in una sorta di ritorno al passato, si percorre a ritroso il cammino sulle c.d. divisionalizzazioni, ricongiungendo in un'unica entità aziendale il trasporto passeggeri (a lunga percorrenza e locale).

Così, mentre siamo ancora in attesa di conoscere nel dettaglio il nuovo Piano d'impresa del Gruppo FS, Trenitalia ha, di recente, modificato la sua organizzazione interna (O.d.S. n. 428 dell'11/03/2005 e seguenti), strutturandosi in una Direzione Generale Operativa Passeggeri - che si occupa di trasporto Passeggeri compreso il trasporto regionale - e in una Direzione Generale Operativa Logistica che si occupa di merci. Non è facile oggi, per nessuno, neanche di parte aziendale, essere convincente nella spiegazione delle ragioni per cui, oggi, si considerano plausibili e giuste le osservazioni critiche da noi proposte nel 1999 (avverso le divisionalizzazioni) tanto avvertite dagli "scienziati dell'economia" (ragionieristica) ed ingegneri aziendali. Fatto sta che oggi si ritiene utile, in termini microeconomici, la riunificazione della gestione delle risorse proprio in quella logica di realizzazione delle c.d. economie di scala. In realtà - ormai appare ancor più evidente - credo che l'intento con cui vennero deliberate e realizzate le c.d. Divisioni risiedeva nella definizione di rami di azienda da societizzare, subito dopo, attraverso il "semplice" procedimento del Trasferimento di ramo d'azienda. Gli atteggiamenti di diniego delle più elementari Relazioni Sindacali da parte della Dirigenza del Gruppo FS, a tutti i livelli, l'incremento degli atti unilaterali e le continue violazioni contrattuali da parte aziendale, sono l'indice evidente dell'indolenza della classe dirigente verso i problemi del lavoro, del rispetto della dignità del lavoratore, persino della sicurezza.

Sono sotto gli occhi di tutti noi le pretese aziendali sempre più frequenti di poter fare e disfare senza il preventivo confronto con il sindacato. In questo contesto l'azione sindacale non trova oggi altro efficace sbocco diverso dallo scontro.



IN QUESTO NUMERO



- pag. 2: Dietro le quinte di "Luisa"
- pag. 3: Il massacro delle professionalità: Mobbing di Daniela Donati
- pag. 4: Un giorno al punto d'ascolto di Giancarlo Fabrucci
- pag. 7: Informazioni - Assistenza - Mercato di Domenico Battaglia
- pag. 8: Conflitti intersindacali e compagni di viaggi di Roberto Cesario
- pag. 8: Le relazioni sono un optional per trenitalia di Navajos

MOZIONE FINALE CONSIGLIO NAZIONALE S.A.P.S. - Or.S.A.

RIMINI 12-13-14 APRILE 2005

Nei giorni 12-13-14 aprile 2005 si è riunito in Rimini il Consiglio Nazionale S.A.P.S.-OR.S.A. .

Dopo la relazione della Segreteria Nazionale SAPS e l'intervento del Segretario Generale OR.S.A., a seguito di ampio ed approfondito dibattito scaturito dai numerosi interventi dei componenti il consiglio, il settore all'unanimità ribadisce tutto il sostegno all'azione di sciopero unitario del 20-21/aprile, ritenuto di fondamentale importanza per il prosieguo della vertenza evidenziata nella piattaforma rivendicativa unitaria, presentata durante il convegno delle R S U/R L S del 27/01/2005.

A tal fine si evidenziano i punti che caratterizzano la vertenza stessa:

- Per la sicurezza del trasporto ferroviario sia per chi vi opera quotidianamente, sia per chi utilizza tale vettore e per il completamento di tutte le innovazioni tecnologiche trascurate volutamente dall'Azienda per il recupero dei costi.
- Contro la liberalizzazione senza regole del mercato del trasporto ferroviario, che scarica tutti gli effetti dirompenti di una concorrenza sempre più agguerrita esclusivamente sul lavoro, privilegiando i conti economici a scapito dei diritti e delle conquiste sindacali. A tale scopo è necessaria la definizione di una clausola sociale che obblighi l'applicazione di un unico CCNL per l'intero comparto ferroviario.
- Per un piano d'impresa reale ed orientato allo sviluppo del trasporto ferroviario.
- Contro le esternalizzazioni selvagge, con azioni unilaterali messe in atto da parte dell'azienda, (vedi Biglietterie, FS informa, manovra, assistenza alla clientela). A tal proposito si richiede un forte impegno del sindacato per addivenire ad una progressiva reinternalizzazione delle attività già oggi appaltate .

- Contro la desertificazione delle linee senza supporti tecnologici.

- Per il ripristino di corrette relazioni industriali nazionali e territoriali.
- Per il rinnovo del biennio economico già scaduto il 31/12/2004 e per la salvaguardia del salario reale.
- Per il ritiro degli atti unilaterali posti in essere dall'Azienda che interpreta a proprio uso e consumo l'articolato contrattuale (ferie, riposi, legge 104/92, buoni pasto, festività, competenze accessorie, ecc....).

Il Consiglio Nazionale ritiene necessario evidenziare ulteriori temi che dovranno essere alla base delle future contrattazioni:

- Arginare il ricorso a forme di contratti di lavoro precari, soprattutto per quanto riguarda attività concernenti la sicurezza.
 - Attivare un tavolo di confronto che approfondisca i problemi che interessano il settore manovra (struttura delle squadre, effettuazione di tradotte e terminalizzazione).
 - Rivedere gli orari di lavoro laddove determinano criticità sulle condizioni psico-fisiche del personale addetto a mansioni di sicurezza.
 - Contrastare il sempre maggior ricorso a forme di prevaricazione attuate dall'Azienda nei confronti del personale tutto (mobbing).
- Il Consiglio Nazionale rinnova la propria solidarietà ai colleghi licenziati a seguito delle note vicende della trasmissione Tv Report, chiedendone il reintegro nelle proprie mansioni ed il ritiro immediato di tutti i provvedimenti disciplinari riguardanti i lavoratori che si sono rifiutati di mettere in atto comportamenti contrari alle norme sulla sicurezza, oltre che una maggiore tutela per i lavoratori di front line.



Da sinistra: il Segr. Naz.le SAPS OrSA G. Maltese, F. Fiorini, M. Nicolosi

RIMINI 14 APRILE 2005

LA COMMISSIONE MOZIONE FINALE:

CESARIO DALMAZIO LOMBARDO MARINO PESCE ZACCARIA

ROBERTO DOMENICO DOMENICO ROBERTO CESARE ALESSANDRO

GLI ULTIMI "MOHICANI"

di F. Battaglia

Si estendeva abbracciando nella sua ampiezza quattro regioni, toccava con le sue punte estreme i mari principali della nostra Nazione, si inerpica su per le aspre montagne del Sannio e del Molise scendendo poi verso le pianure Pugliesi, parlo del vecchio e ormai scomparso Ufficio Esercizio di Benevento alla metà degli anni 80'.

"Era il più grande d'Italia"... mi diceva un caro collega, sia per estensione che per personale amministrato, Benevento posta geograficamente nel cuore della Campania era la sua sede naturale con tanto di officine, deposito locomotive, dormitori, ecc, ecc, . L'ordine di servizio n°149 della DCM di Napoli ha posto la parola fine ad una lunga agonia che durava da lunghi anni, cominciata quando proprio Benevento fu scelta per attivare i primi sistemi CTC, che iniziarono a sostituire le Dirigenze Uniche (se ne contavano ben quattro!), decretando così la fine di un'epoca.

Rimane in piedi solo il R.T.M. , che è l'ultima presenza fisica di R.F.I. in centinaia di Km/q., segno evidente di un completo abbandono della politica di presenziamento dei territori per concentrare le attività tutte in un sol posto. Questa breve introduzione mi è servita per far meglio comprendere l'estensione del fenomeno che è comune a tutto il territorio italiano, laddove si vocifera che vi sarà un ulteriore taglio del 40% dei R.T.M, facendo sparire di fatto altre centinaia di posti di lavoro, creando così dei vuoti spaventosi sul territorio nazionale, gravi sono le ripercussioni sul personale che opera in queste strutture, che come da vigente CCNL, deve allontanarsi dalla propria sede di lavoro per trovare utile collocazione onde evitare pericolosi intrecci di leggi e articoli contrattuali (leggi esuberanti....).

Quasi tutti i dipendenti di Piazza Colonna, sede storica delle ferrovie Beneventane, hanno optato per il trasferimento in altra sede, sobbarcandosi un viaggio giornaliero verso Napoli di 120 km tra andata e ritorno, peggior sorte è toccata al personale inidoneo

sballottato a fare da "guardia" ad impianti disabilitati al movimento.

Indubbiamente le nuove tecnologie hanno eliminato molte attività fatte manualmente dai ferrovieri, introducendo nuovi sistemi di amministrazione e gestione ma la sensazione è quella di trovarci di fronte al classico "Giganti dai piedi di argilla" ed è sicuramente difficile spiegare agli addetti ai lavori, quali soluzioni reali abbia adottato RFI per garantire in questi territori la propria presenza, che oltre alla sicurezza della circolazione dei treni dovrebbe garantire anche quella della cosiddetta "clientela", che resta in attesa dei treni in stazioni ormai deserte e senza alcun punto di riferimento. Ci dicono che verranno installati tabelle elettroniche, video camere, di tanto in tanto sparuti colleghi di Protezione Aziendale faranno capolino in questi impianti....ma è sufficiente??? Basterebbe farsi un giro per queste stazioni già disabitate per rendersi conto dello squalore e del degrado a cui si va incontro, oltre ad episodi

Sistemi CTC per sostituire la Dirigenza Unica

grotteschi come quello di un pastore che aveva alloggiato le proprie pecore in una sala di attesa di una stazione del Beneventano.....

Ora, per tornare all'esempio, un treno che parte dal capoluogo Sannita in direzione di Foggia viene controllato (o sarebbe meglio dire "visto") da un altro ferroviere dopo ben 70km!!!!

Durante tale percorso non esiste una Stazione, un Posto di Guardia, o un P.L. che sia presenziato che dia una semplice sguardo al convoglio in piena corsa!!!! Eppure quel treno deve superare vari viadotti, ponti, fiumi, un lungo tratto con acclività.....non sarebbe opportuno dare un'occhiata a quelle svariate tonnellate di ferro che corrono a 120 km/h con a bordo 4/500 persone a bordo ??? La sicurezza ha un costo che nessuno vuole.... dovrebbe essere compito dello Istituzioni accollarsi o far accollare con dei vincoli legislativi, tale onere alle future imprese ferroviarie, ma queste considerazioni forse rimarranno un' utopia di chi ragiona da ferroviere, che ha conosciuto le vecchie F.S., non da imprenditore degli anni DUEMILA.

DIETRO LE QUINTE

di "Luisa"

Quando si dice: guarda quanto è piccolo il mondo! Non note e riflessioni ma il contenuto di un viaggio della figlia di un collega sindacalista del Saps; la ragazza racconta quanto casualmente le occorse di sentire viaggiando in treno, di ritorno dall'università, verso casa. A volte si narra di spionaggi, di "cimici", di guerre sotterranee tra componenti di partiti e di organizzazioni; la "nostra" studentessa, avendo un ottimo rapporto familiare, parla spessissimo dell'attività lavorativa e sindacale del proprio genitore. Era convinta che le guerre sotterranee e le divergenze, non potessero albergare nel sindacato di papà, per l'entusiasmo e la passione con cui il padre viveva il sindacato. Ma veniamo al sodo, giorno 14 Aprile, tratta Rimini-Bologna; la "nostra" studentessa universitaria rientra verso casa, a Rimini vicino a lei salgono e si siedono due viaggiatori. Il treno riparte lei continua a leggere e ad osservare il paesaggio che scorre dal finestrino. Non fa caso al dialogare dei due viaggiatori, di chiara parlata napoletana, per altro tutt'altro che sottovoce. Quando d'un tratto, involontariamente, è attratta dall'elencazione di nomi e cognomi, giudizi su persone di cui aveva già sentito in qualche occasione. Poi improvvisa la folgorazione: ma stanno parlando, male, di amici di papà! Infatti, necessariamente attratta dalle citazioni, anche volendo non si poteva non sentire visto che "i due" non nascondevano nulla, dato il tono alto di voce, ai compagni involontari di viaggio. E poi con quella simpatica e inconfondibile parlata napoletana! Capi immediatamente, che provenivano da una riunione sindacale nazionale, svoltasi a Rimini, di cui il padre aveva parlato nei giorni precedenti, rimase perciò stupita, spiaciuta e poi delusa. "I due" uno rotondetto, stempiato, non alto, decisamente il raccontatore, il conoscitore saccente ed esperto, l'altro capelli bianchi assentiva e confermava; " non è possibile - diceva il raccontatore napoletano rotondetto - avere un segretario di quella specie! Incompetente. E quel S.....? Il veneziano, parla parla ma poi non fa nulla, difende il suo angolino; e pensare che lo abbiamo sempre ritenuto un amico! dobbiamo cercare di rovesciare questa situazione, non possiamo sopportare neppure quell'antipatico di Novara, che regge il gomito al Segretario quando potremmo avere dalla nostra il Clemente, quello sì bravo e astuto, che dice quello che pensa! E poi giù con altre osservazioni malevole sulla conduzione, maldicenze su questo e su quello. Ma come è possibile non avere un minimo di decenza e tenere in via riservata o negli ambiti ristretti certe malignità e pettolezzismi della più bassa lega? chiese la "nostra" studentessa al padre; anch'egli rimase meravigliato e scosso di aver involontariamente fatto scoprire alla figlia un mondo che non aveva visto e che voleva comunque circoscrivere a stupidità ed invidia isolata. Neppure la pruderie di omettere i nomi, anche i cognomi! La volontà della figlia fu di informare il padre, affinché tenesse conto di questa sua esperienza e ne facesse tesoro. Nel lavoro quotidiano, in conclusione evidentemente, si ringrazia "Luisa", si spera vi sia sufficiente sabbia per nascondere il capo per i due "signori" (alla moda degli struzzi) e se ne possa trarre esempio per portare profitto anche da questi fatti.

... quella simpatica e inconfondibile parlata napoletana

TOSCANA APRI PISTA - FIRENZE, 1° SPORTELLINO SUL MOBBING

CARE COLLEGHE, CARI COLLEGGHI...

In questi ultimi anni il lavoro in FS ha subito numerose trasformazioni tecnologiche, commerciali, organizzative modificando i rapporti interpersonali in Azienda. La nostra organizzazione vuole impegnarsi, attivando un'iniziativa che è volta a mettere in luce il problema sempre più sentito del clima relazionale nei luoghi di lavoro, dando possibilmente risposte concrete. L'attenzione alla qualità della vita negli ambienti di lavoro, ci ha spinto a confrontarci con le tematiche del mobbing, che è quella forma di terrorismo psicologico che viene esercitato sul luogo di lavoro e che ha come scopo quello di emarginare la persona tanto da non consentirle di esprimere le proprie potenzialità, attraverso un adeguato equilibrio di rapporti e di ruoli, fino a rischiare di distruggerla psicologicamente. Ritenendo che il lavoro da fare è sul fronte della prevenzione e dell'informazione, la Segreteria Regionale OrSA apre a Firenze lo "sportello mobbing", avvalendosi della collaborazione del Dott. Franco Simonini, che riceverà i lavoratori interessati presso il suo studio in Via R. Tedalda 27/a.

Il Dott. Simonini è presidente dell'Associazione "Biotestas", è psicologo e psicoterapeuta delle organizzazioni, iscritto all'ordine degli psicologi della Toscana, ed esperto in materia di organizzazioni del lavoro nell'ASL 10 di Firenze. I costi relativi ai colloqui che il personale interessato sosterrà con lo psicologo del lavoro sono a carico di questa Segreteria Regionale. Il Dott. Simonini dedicherà, ogni settimana, due ore pomeridiane tenendo colloqui individuali, con garanzia di rispetto della privacy, per aiutare il lavoratore a mettere in atto strategie mirate a risolvere le reazioni conseguenti il problema del disagio lavorativo. Ogni mercoledì del mese, a partire da maggio, dalle ore 9.00 alle 12.00 e dalle ore 15.00 alle 17.00, sarà attivo il n° telefonico 967/2997 (055-2352997) attraverso il quale sarà possibile ottenere appuntamenti per un colloquio. Segnalate, dunque, tutte quelle situazioni di conflittualità che mettono in luce lo stato di rischio nelle relazioni interpersonali. E' questo un primo passo per garantire l'integrità e la dignità di chi lavora.

La Segreteria Regionale OrSA

IL MASSACRO DELLA PROFESSIONALITÀ: MOBBING

di Daniela Donati

Ho letto l'articolo sul lavoro molesto (che mi è molto piaciuto); sono tornata indietro con la mente agli anni in cui facevo la veicolista in una stazione di transito, che era, allora, forse il mestiere più bello ai miei occhi. L'articolo sul mobbing mi ha fatto capire molte cose, i disagi, le asperità del cambiamento...

Turni in terza, massacranti, treni viaggiatori in partenza da quell'impianto, treni in transito che manovravano vetture, treni merci (quasi tutti quelli che passavano di lì), che cambiavano il foglio di corsa e le prescrizioni. L'ho fatto per nove anni, pur non essendo una nuova assunta, avevo fatto manovra, custodia PL. ad orario e poi il guardiablocco col Blocco Elettrico Manuale, il deviatore in uno scalo merci e un tentativo di abilitazione al movimento fallito, ma di cui non ho rimpianti, perché ho sempre pensato che mi mancava qualcosa di congenito per essere un buon movimentista.

Un lavoro che avrei cercato di fare al meglio, sì, ma ero sicura che non ero nata per quello. Non posso nemmeno dire che sono nata per fare il veicolista, però l'ho fatto sempre volentieri. Il rapporto coi colleghi ottimo, perché dove c'è molto lavoro si solidarizza di più. Siamo rimasti anche amici coi più, quando ci incontriamo c'è una luce di affetto speciale negli occhi. Tutto ciò che conoscevo sulla normativa, la modulistica, ecc., veniva lasciato verbalmente in consegna agli altri. Ed eravamo come una famiglia, pronti ad ascoltare ed aiutarci reciprocamente anche per quello che atteneva ai problemi personali. Notti al freddo a correre dietro ai treni, sempre con la paura dell'errore tecnico. Ma all'improvviso, tutto questo non serviva più. Si è cominciato a percepire un mefitico malessere. Se andavi a lavorare o no non importava più molto. Se "saltavi" un treno non era più così grave. Non più aggiornamenti, per noi. Un giorno sono arrivata al

lavoro ed ho trovato computer nuovissimi e nessun manuale. Ci hanno detto di "non rompere", tanto avremmo imparato. Hanno inventato un nuovo modulo per seguire la frequentazione dei treni, nuova procedura informatica, ma noi non riuscivamo a farlo. Dopo un po' c'era chi lo faceva e chi no, per scoprire poi che ci mancava una stupida parola chiave che nessuno si era ricordato di darci, insieme ovviamente alle istruzioni per la compilazione. Ogni giorno passava l'aggiunto del Capo Reparto nel nostro ufficio, ci guardava, quelli che eravamo, e poi si faceva il segno della croce con la mano e rideva. E noi ad angosciarci.... Il Capo

Reparto Movimento interpellato sul nostro futuro diceva di non avere la palla di cristallo (sic!). E noi a incaponirci, a rompere le scatole ai colleghi delle stazioni più grandi per avere disposizioni e spiegazioni, per rimanere in gioco. Poi gli uffici veicoli sono stati ridimensionati, divisionalizzati, sono cambiate in fretta tante cose. Cadaveri non ne abbiamo avuto, chi è andato in pensione, chi si è reinventato in altre mansioni. Ma in quel periodo, come stavamo male!!! Pareva a tutti di avere un morto dentro, visi tirati, sguardi persi. E la paura di essere "fuori" dal ciclo produttivo, con un enorme bagaglio di conoscenza, costato studio e sudore, che all'improvviso era diventato cenere. Se ci ripenso sto male proprio come allora e provo ancora tanta rabbia perché non sapevo dare un nome a quel dolore e quindi non potevo urlarlo e poi, a chi? Non ho mai pensato di chiedere ai miei ex-colleghi che allora prendevano pillole per la gastrite, l'insonnia o per lievi forme di esaurimento nervoso, se ancora le prendono. Uno di questi giorni lo farò. So bene che storie simili si ripetono e purtroppo si ripeteranno ancora, ma sarà possibile, spero, un giorno, riprendere dignità e diritti; dobbiamo essere in movimento, e non rappresentare solo le fotografie del passato.

Nel sito
www.sapsorsa.it
clicca sul link
Donne in movimento

TUTELA E SOSTEGNO DELLA MATERNITÀ

di Laura Pisano

La legge 8 marzo 2000, n. 53 regola la materia relativa alla maternità.

Destinatari della tutela sono i lavoratori dipendenti, sia madre che padre, anche qualora uno dei due non ne abbia diritto perché disoccupato, casalinga, o titolare di attività in proprio.

Riguarda sia i genitori naturali che adottivi o affidatari, con minime differenze.

Affrontiamo il caso di genitori naturali. La legge distingue tre momenti principali di astensione dal lavoro, uno pre-parto, gli altri post-parto distinti in astensione obbligatoria e facoltativa.

Astensione Obbligatoria

Tendenzialmente l'astensione obbligatoria fa riferimento tipicamente alla madre, salvo casi in cui può essere estesa al padre (ovviamente post parto!)

I mesi di astensione obbligatoria sono complessivamente 5, e possono essere così suddivisi:

- 2 mesi prima della data presunta del parto e 3 mesi successivi al parto
- 1 mese prima della data presunta del parto e 4 mesi successivi al parto... in questo caso è necessaria autorizzazione della Direzione Provinciale del Lavoro (come per astensione anticipata).

In caso di parto prematuro i giorni di astensione obbligatoria preparato non goduti possono essere recuperati 'post parto'

Il padre ne ha diritto solo se unico affidatario del bambino, o in caso di morte o grave infermità della madre.

Astensione Facoltativa

Ne possono usufruire sia la madre che il padre per un totale di 10 MESI da dividere tra i due senza comunque superare il tetto massimo di 6 per genitore. Es: 5-5 oppure 6-4. Nel caso in cui il padre usufruisca di un periodo superiore a 3 mesi riceve 1 mese in regalo, il suo tetto massimo diventa 7 MESI. L'astensione facoltativa può essere frazionata nell'arco dei primi otto anni di vita del bambino. Sono retribuiti solo 6 mesi sui 10 (11) complessivi purché richiesti nei primi tre anni di vita. Oltre vengono retribuiti solo a determinate condizioni che vi spiegheremo volentieri su richiesta (entremmo troppo nel dettaglio).

Il periodo di astensione facoltativa va richiesto all'azienda con almeno 15 giorni di anticipo per permettere la tempestiva riorganizzazione del lavoro.... E per mantenere i buoni rapporti con i propri superiori (piccolo inciso di Mafalda). Nella nostra azienda la ripartizione della retribuzione dei 6 mesi di astensione facoltativa è la seguente:

MESE 1	100%
MESE 2	80%
MESE 3	30%
MESE 4	30%
MESE 5	30%
MESE 6	30%

La divisione riguarda ciascun genitore individualmente cioè ci sarà un mese al 100 per la mamma ed un mese al 100 per il papà e così via....

Permessi per allattamento

Fino al primo anno di età del bambino i genitori hanno diritto, se non stanno usufruendo di uno dei periodi di astensione di cui sopra, di due ore di permesso giornaliero per 'cura del bambino' che vengono raddoppiate in caso di parto plurimo (in questo caso possono essere suddivise tra i genitori). Il padre può normalmente usufruirne nel caso in cui la madre non sia soggetta a contratto di lavoro dipendente (quindi anche casalinga), nel caso in cui lei, lavoratrice dipendente, decida di non avvalersene, o nel caso in cui sia l'unico affidatario del bambino.

Detti permessi giornalieri per loro natura non sono cumulabili, anche se in molti casi in cui la natura del lavoro non permette la riduzione dell'orario, si sono verificati 'aggiustamenti' con le proprie strutture amministrative che hanno portato al cumulo degli stessi.

Permessi per malattia del bambino

Nei primi tre anni di età sono concessi 30 gg l'anno (e per anno si intende anno di età, non anno solare) di assenza retribuita per malattia del bambino, presentando il certificato medico rilasciato da un medico della Asl o convenzionato con tale istituto. Dai 3 agli 8 anni i giorni sono 5 per anno NON retribuiti. I genitori possono usufruire di detti permessi alternativamente, uno o l'altro.

Lavoro notturno

E' vietato dall'accertamento dello stato di gravidanza fino al primo anno di età del bambino. E' facoltà della madre decidere se prestare o meno servizio notturno nel secondo e terzo anno di età del bambino. Questo è un diritto della madre, può essere esteso al padre solo nel caso in cui entrambi i genitori prestino servizio notturno e la madre decida di non usufruirne.

Conclusione

Abbiamo cercato di fare una breve panoramica per introdurre l'argomento senza trattare nello specifico gli aspetti contributivi, ma siamo a vostra disposizione per fugare qualsiasi dubbio. Potete mandare le vostre domande al nostro indirizzo di posta elettronica o telefonarci alle nostre segreterie regionali... In fondo questo è un argomento che riguarda tutti, potete anche farci domande su part-time, legge 104 e se avete idee o proposte o esperienze da raccontarci a riguardo saremo felici di poter scambiare qualche idea. Ci piacerebbe sapere in particolare se qualcuno, anche tramite parenti o amici è a conoscenza di 'Asili aziendali'. Ci sembra interessante approfondire l'argomento.



Ho letto con interesse sull'ultimo numero de "la nostra stazione" l'articolo di A.M. sul lavoro molesto e di conseguenza l'idea lanciata da quello precedente, dalla parte delle donne.

Finalmente! Milito in questo sindacato da diversi anni, e, guardandomi in giro, devo sempre constatare amaramente che le donne sono pochine, senza peraltro riuscire a capirne bene il motivo. Si dice ora che questo è un sindacato declinato al personale di macchina, ma invero erano pochine anche prima, quando ci chiamavamo Fisafs e ricordo che venivi sempre cercata per riempire spazi dove occorreva la presenza squisitamente femminile (leggi CPO e relativi congressi o manifestazioni), non per capacità o perché tu fossi particolarmente interessata, ma perché eri una delle poche da interpellare.

Chiedo sempre di conoscere altre donne, di avere contatti fuori dal mio settore o dal mio compartimento a chi va ai congressi nazionali, ma tornano scorati, con al massimo un nome o due e sempre gli stessi. Eppure nelle stazioni, nelle biglietterie, nella manovra, nella manutenzione le donne ci sono in numero senz'altro maggiore rispetto a dieci anni fa, anche se il numero totale degli addetti è sicuramente diminuito. A.M. dice che il lavoro ferroviario è stato pensato al maschile, ma anche il Sindacato lo è. Il Sindacato con la S maiuscola, inteso come istituzione, nelle sue gerarchie.

Quando si cerca di imporre una donna, per esempio al tavolo dei dirigenti, magari per stilare il verbale, o nelle commissioni mozione finale dei direttivi e dei congressi, l'impressione è che sia per un motivo di ordine pratico, le donne scrivono generalmente in maniera più ordinata e con grafia intellegibile, oppure un omaggio non richiesto alla femminilità intesa come addobbo estetico. Quando siamo in

trincea, però, non c'è distinzione di genere, sia sul lavoro che nel fare sindacato: si dà quanto e forse più di un uomo, perché non si vuole scadere nel ghetto della presunta inferiorità psico-fisica o perché comunque, per le nostre capacità di intuizione, empatia, spirito di sacrificio, organizzazione e modo di pensare circolare, ci viene naturale farlo. Purtroppo, anni di compressione in ruoli marginali, l'abitudine a cedere il passo, l'istituzione che, come si diceva sopra è sempre contro la donna, fanno sì che poche trovano la forza ed il coraggio di esporsi.

Occorre prima di tutto riconoscere con se stesse che abbiamo il diritto di partecipare in toto, anche esprimendo a voce alta o in questo caso con lo scritto le nostre sensazioni, idee, pensieri, perché la voglia e la capacità di generare qualcosa di nuovo e di grande ci è congenita. L'idea di una pagina gestita da donne è un seme vivo, a noi farlo germinare e nascere.

Ci sono problemi del mondo del lavoro, come quelli evidenziati da A.M., che ci investono maggiormente come vittime, ma anche per la capacità del tutto femminile di vedere il marginale, il sommerso. Probabilmente tocca a noi tirarli fuori, intanto che il resto del sindacato maschile è fuori a caccia di soluzioni a problemi antichi e più evidenti, ma non più grandi.

Marietta

... il lavoro ferroviario è pensato al maschile...

ASSUNZIONI:

SEI FIGLIO DI FERROVIERE? PASSI DOPO, SE PASSI...

Quando mio figlio Davide era piccolo, per qualche anno siamo andati in ferie in montagna, in Trentino ed alloggiavamo nell'appartamento affittatoci da un signore che viveva in quella casa ed aveva al piano terra il suo negozio di macelleria e salumeria, con tutte le squisitezze tipiche del Trentino. Davide ha da sempre adorato la buona tavola, quindi ha pensato bene di stringere amicizia con questo signore e di passare con lui tutto il tempo in cui eravamo per forza a casa. Ha imparato anche varie cosette, perché è uno che ascolta volentieri e nota tutto ciò che può.

Madre deviatore, padre infermiere per lui era naturale che la vita fosse scandita dal turno in terza. Non pareva essersene fatto mai un problema, al massimo ogni tanto perdeva il filo del turno (aveva allora cinque anni) e doveva chiedere: "ma stasera, a casa, chi c'è?", non mi era mai parso che si sentisse a disagio per l'orario di lavoro particolare dei genitori e facilmente si adattava ai baby-sitter che riuscivo a trovargli, che erano poi i miei colleghi scapoli, a volte la nonna o la vicina di casa.

Ma quell'anno in Trentino ha cominciato a dire che era ben più fortunato il macellaio, che ogni giorno faceva colazione, pranzo e cena e soprattutto il dopocena e la notte con la moglie, e che lui da grande avrebbe fatto un lavoro diverso, con orari "normali".

Su questo aveva ragione: gli orari di lavoro che abbiamo noi, turno in terza in primis, sono fatti per l'asocialità.

Non puoi mai aderire a cuor leggero a nessuna iniziativa dei tuoi amici, prima devi consultare l'agenda, anche dando per scontato che se chiedi ferie te le concedano. Così finisci per frequentare poca gente, quelli nelle tue condizioni che ti capiscono se a cena ti crolla la testa nel piatto perché sei smontato dalla notte e se manchi sempre a tutte le rappresentazioni teatrali, musicali o cinematografiche che aspetti da tempo di vedere, perché smonti alle 22.00 o ti devi alzare alle 4.30. Ma qualcosa passa nei cromosomi dei figli, geneticamente o indotto e Davide come tanti altri figli di ferrovieri, quando ha cominciato a sognare il suo lavoro futuro dopo la maturità ha scelto il corso di laurea di infermiere, duro da matti, gravoso, e con un futuro (già abbondantemente assaggiato nei tirocini) di pomeriggio, mattino e notte. Si evince che c'è una naturale predisposizione non solo ad accettare potenzialmente per la vita un futuro di turni, ma anche un lavoro al servizio degli altri. Questa ricchezza in un'azienda sana dovrebbe essere un valore aggiunto, non così nella nostra. Davide, vincitore di concorso quale Capo Servizio Treno del TMR, nel senso che ha superato le varie selezioni e prove e aspetta di essere chiamato a visita medica, continua a vedersi scavalcato da persone che sono in graduatoria oramai molto dopo lui. Non è il solo e, apparentemente, l'unico filo che lega questi ragazzi è l'essere figli di ferrovieri.

Ma il bando di concorso non escludeva i figli dei dipendenti. A me non piace parlare di casi personali, ma mi piacciono ancora meno le ingiustizie. Purtroppo credo che ci siano tanti Davide in Italia, se è così e se vogliamo studiare insieme il da farsi, l'indirizzo è Melissasaps@libero.it

Mary

OGGI INVENTIAMO IL... PUNTO DI ASCOLTO

Ogni giorno, senza trattare con alcuno, Trenitalia vara...

di Giancarlo Fabbrucci

Era una normalissima, noiosissima giornata di lavoro. Mario stava facendo le solite cose di routine, quando ad una tratto suonò il telefono: era il suo dirigente.

"Mi deve fare una cortesia, deve andare ad un colloquio!"

"Quando, dove?" - chiese Mario pensando agli impegni della vita quotidiana.

"Non so - rispose il dirigente dimostrando ancora una volta che le iniziative vengono dall'alto - la richiamerò".

È così che è nato il reclutamento del personale per la seconda iniziativa di Trenitalia: il punto di ascolto.

La precedente attuata con gli stessi metodi è quella dei cosiddetti "berretti gialli".

Ormai le interpellanze e le domande per esprimere la volontà di fare questo o quel lavoro sono in disuso.

Le regole consolidate nel tempo per questa ferrovia sono "roba scaduta".

Ma torniamo a Mario. Si ritrovò il giorno dopo al colloquio con Antonio, Franco e Patrizia tutti volontari. Le domande all'esaminatore furono tutte uguali ma di che si tratta? Che orario impegna?

Le risposte anche li furono piuttosto vaghe, Mario comunque decise di provare questo nuovo lavoro anche se Simone berretto giallo l'aveva sconsigliato: "Devi dare nome cognome e telefono ai clienti, che ti vengono a ricercare..."



"Un luogo in cui Trenitalia diventa accessibile, disponibile e trasparente - dice l'esaminatore a Mario".

Il luogo è una stanzetta divisa con un'altra struttura senza telefono FS o Telecom.

Tutto provvisorio tutto precario.

Il lavoro consiste nel far riempire al cliente un rigo di un foglio excell con i propri dati e la segnalazione del disagio o del disservizio verificatosi.

A fine giornata le segnalazioni verranno mandate via e-mail al RACS (rappresentante aziendale customer service). Una volta alla settimana verrà fatto un rapportino a Roma.

Il cliente avendo esposto una lamentela e ricevuto un cioccolatino (comprato da Mario e da i suoi colleghi), andrà a casa soddisfatto.

Ma il regolamento prevede che il cliente debba ricevere una risposta al problema denunciato possibilmente subito oppure nel giro di sette giorni.

E qui sorgono le prime difficoltà per Mario.

La e-mail che lui ha fatto dove è andata a finire?

Il Racs avrà possibilità di rapporto con le altre strutture del Gruppo FS eventualmente interessate nella risoluzione del problema.

Il Gruppo FS ci ha così indottrinati nell'appartenere a parrocchie diverse che non ci parliamo neppure. Anzi peggio, talvolta ci facciamo la guerra.

Quindi esiste il rischio che le risposte alle problematiche sollevate dai clienti restino lettera morta o siano del tutto negative per questioni finanziarie.

Ma il cliente tornerà a cercare Mario che gli aveva promesso l'interessamento.

Avrà pazienza la prima volta che non otterrà niente, avrà pazienza la seconda poi incomincerà ad inveire, poi ad offendere. Non si renderà conto che si è rivolto ad una struttura che per affrontare il malfunzionamento segnalato dovrà scontrarsi con altri pezzetti di ferrovia i cui obiettivi sono diversi.

Poi capirà che questa iniziativa è una finta, tanto per dare un po' di fumo negli occhi. Una questione di immagine, come i grandi posters pieni di slogan.

Come la presentazione in tutti i media dell'amico in treno o berretto giallo con tanto di foto, nome cognome e numero di telefono.

Colleghi predestinati a ricevere schiaffi per l'azienda, ad essere insultati per le carenze organizzative di una dirigenza sempre più impossibilitata ad agire, ma sempre più efficace nel tramare ai danni dei lavoratori.

Povero Mario, in quale labirinto si è cacciato.

Forse lui ancora non se ne è reso conto, speriamo di essergli utile con questo articolo.



QUANDO SCATTA LA PROTESTA

Soprusi e violazioni dei diritti portano i ferrovieri in piazza anche sotto la pioggia

di Giancarlo Fabbrucci

Un popolo alla fame fa la rivoluzione - dice un detto.

I ferrovieri, francamente, alla fame non ci siano ancora, ma si vede che tanto bene non stanno, visto che, finalmente, dopo diversi anni di vedute divergenti da parte delle organizzazioni sindacali e di scarso interesse dei lavoratori alle iniziative messe in campo, il giorno 19 aprile, sotto la pioggia battente circa mille ferrovieri rappresentanti tutte le strutture aziendali si sono uniti in corteo per manifestare contro i soprusi e le violazioni di diritti che quotidianamente devono sopportare.

I ferrovieri lo sapevano bene che mentre manifestavano era in corso una trattativa nazionale su molti degli argomenti causa della contestazione, ma hanno voluto comunque esprimere la propria insoddisfazione.

L'iniziativa a dir la verità era partita da una riunione delle RSU delle strutture attualmente presenti nel plesso del viale Lavagnini per rispondere all'arroganza di alcuni Dirigenti nell'applicazione delle direttive unilaterali, dando così un contributo visibile alla vertenza nazionale.

Poi la questione è stata avvertita anche dal cosiddetto esercizio e delle officine per cui siamo arrivati ad una azione collettiva.

E' stato bello rivedere volti di persone che credevamo ormai disinteressate e inaspettatamente urlavano e fischiavano durante il percorso.

E' stato bello il mescolarsi dei colori dei vari colori delle bandiere sindacali.

Ma era necessaria una violazione contrattuale per vedere tutto questo?



RITORNANO I TRENI NAVETTA BRIG-ISELLE

Di Sandro Zaccaria

Con il nuovo orario sono in servizio dopo oltre un decennio d'assenza, i treni navetta per il trasporto di automezzi gommati, nella tratta Brig -Iselle. Il trasporto si snoda attraverso le quasi centenarie gallerie del Sempione: una di 19803 m., inaugurata nel 1906, la seconda di 19824 m., inaugurata nel 1921, ed entrambe da lungo tempo oggetto di lavori di ristrutturazione e rafforzamento.

Viene così ripristinato il collegamento veloce tra l'Italia - Val Dossola, e la Svizzera - Valle del Rodano, con un risparmio in media del 50% del tempo impiegato da un autoveicolo per il transito sul Sempione.

I terminal di carico e scarico delle vetture, sono stati ripristinati nella loro sedi originarie, ovvero allo sbocco delle gallerie del Sempione, nelle stazioni di Brig, imbocco nord a 686 s.l.m. ed Iselle, con un nuovo piano caricatore per automezzi ed un grande parcheggio. Aveva cessato l'attività, agli inizi degli anni novanta, pur trasportando mediamente 100.000 vetture annue, su decisione del Consiglio Federale Svizzero e, nonostante il parere contrario dell'amministrazione Governativa del Cantone Vallese, che oppose estrema difesa del servizio navetta, Brig - Iselle, impaurita dall'idea di vedere invasa da centinaia di migliaia di veicoli, lo spettacolare valico del Sempione, di sua pertinenza, essendo totalmente in territorio Elvetico. Ogni giorno, sono previste dieci coppie di treni. Perché, non attivare il medesimo servizio, di treni navetta adibiti al trasporto di autovetture, almeno nel periodo invernale, tra le città di Bologna e Firenze e viceversa oppure in altri luoghi con grave criticità di mobilitazione?

NON SINDACATO DI PROFESSIONISTI, MA SINDACALISTI PREPARATI

Le persone che conosco che fanno attività sindacale, in special modo le RSU e le RLS di qualsiasi sindacato, sono motivate da una grande buona volontà, supportate dalle loro capacità e preparazione individuale e fondamentalmente oneste.

Non conosco, perlomeno in OrSA, "professionisti" del sindacato. Questo è un motivo di orgoglio, spesso mi dico che anche per questo siamo bravi, ma di fronte abbiamo gente più armata, più preparata. Senz'altro in azienda e non solo... spesso anche i rappresentanti di altre OOSS provengono da scuole di formazione sindacale, magari con corsi poliennali. Certo, questo non esime dal fare grossolani errori, di metodo o di strategia, soprattutto in questo momento. (Parlo sempre di realtà periferiche, io sono una novella RSU di periferia...) Ma, insomma, questo per anni mi ha fatto chiedere, al pari di altri colleghi del Saps, corsi per RSU e attivisti in genere in tutte le occasioni possibili (direttivi, congressi). Onore dunque al nostro segretario Beppe Maltese per aver saputo organizzare a Bari, nel mese di marzo, un corso per RSU vario ed articolato che ha raccolto il plauso di tutti i discenti e i docenti, a quanto ho potuto sentire dopo.

Certo non potevamo ritornare sapienti su tutto, il tempo era di tre giorni e io, per esempio, sono un po' lontana dai tempi della scuola e la mia capacità di apprendere è un po' appannata, ma proprio come si diceva allora, le scuole non possono insegnarti tutto, ma impari dove e cosa cercare e a chi chiedere lumi in caso di bisogno. E così, insieme ai complimenti e, ancora una volta, ai ringraziamenti a Beppe, Anna, Marco, Nico, Roberto e Gianfranco per la bravura e serietà nel presentare gli argomenti e per il materiale che hanno preparato, i nostri "insegnanti" sono avvisati: credo che spesso ricorremo a loro. Va ricordato lo spettacolo di Bari e dintorni, la meravigliosa accoglienza ed ospitalità dei colleghi pugliesi Roberto, Biagio e Pino, per come hanno organizzato il nostro soggiorno e ci hanno coccolato per tutta la durata, facendoci conoscere quanto più possibile delle loro storie e tradizioni.

Insomma, è stata un'esperienza felice sotto ogni aspetto e mentre prima di partire pareva una grande fatica, nei giorni successivi al rientro c'era un po' di rammarico per la velocità con cui il tempo è volato. Non va infine dimenticata la possibilità di conoscere persone che hanno scelto il tuo stesso ruolo in altri settori o regioni: anche questo è un importante arricchimento, più esperienza si scambia e più cresce "la rete" di contatti e più forza complessivamente avremo.

Onore al nostro Segretario per il corso di Bari

ORA TOCCA A NOI.

G.M. - Segr. Prov. Spezia

IL SAPS RACCOGLIE LA SFIDA: FORMAZIONE

di D. Battaglia

Nel nostro contesto sindacale sembra non esserci più posto per il recupero di conoscenza e di risorse culturali e morali.

Tutto sembra cedere alla singola volontà di attingere o meno al serbatoio della quotidiana esperienza per poi farne l'uso che se ne crede.

Mentre la vita del lavoro scorre velocemente su precise linee guida e incalzano le necessità d'intervento nei dissidi aziendali.

Capire subito ciò che accade e intervenire opportunamente sul problema è ormai utopia. È una realtà incontrollabile.

Manca sempre il tempo di... fermare il tempo.

Fotografare la scena, enucleare i particolari più significativi, ragionarci, stabilire una strategia risolutiva.

Se così fosse significherebbe investire ingenti risorse per offrire la dotazione migliore a ogni attivista per poter competere nell'attuale sfida del lavoro. Poter fermare il tempo...

Sarebbe creare momenti d'incontro e di scambio, analizzare gli aspetti tecnici fondamentali dell'Amministrazione, riconoscere rapidamente la tipologia del caso aziendale che si prospetta, orientarsi nel campo organizzativo di riferimento, scegliere le soluzioni più confacenti.

La notizia importante è che oggi il SAPS ha raccolto questa sfida e si è affermato.

E non è stato facile. Il progetto era rischioso per molti aspetti. Tuttavia colmando l'attuale momento di stasi delle relazioni industriali la Segreteria nazionale rompendo gli indugi ha voluto ugualmente provarci.

Dando fondo alle proprie risorse di settore ha investito sui suoi attivisti offrendo loro un primo estrat-

to di conoscenza tecnico amministrativa dell'attuale realtà aziendale ferroviaria.

A Bari dal 15 al 17 marzo 2005 il SAPS ha quindi organizzato un corso per tutte le RSU di nuova nomina sulle tecniche e le tendenze del complesso TRENITALIA.

I relatori Gianfranco Antoniali, Domenico Battaglia, Marco Mariani, Anna Morabito, Roberto Spadino, e il Segretario nazionale Giuseppe Maltese, si sono alternati nella ricerca della migliore espressione divulgativa, ognuno risaltando campi d'interesse diversi fra loro, ma tanto essenziali quanto al passo coi tempi.

Si è passati dall'analisi della costruzione della busta paga all'analisi del fenomeno del mobbing aziendale; dal ruolo della comunicazione alle implicazioni giuridiche del rapporto di lavoro e del ruolo sindacale; dalla materia contributiva al ruolo delle strategie organizzative.

Senza gravose sovrapposizioni, con schemi leggeri e discorsivi, ma soltanto con la passione e la forza di chi ama cedere elementi di conoscenza in totale senso di servizio.

Il tutto con la creazione e la distribuzione di moderni supporti mediatici.

Ciò stimolando al massimo l'impegno degli intervenuti nel pieno rispetto dell'ufficialità formale.

Il SAPS in questo caso ce l'ha proprio fatta, è il caso di dire.

Bisogna dargliene atto.

E il grande merito è di tutti, è di ciò che siamo, veri ferrovieri autonomi: della Segreteria nazionale, per averci pensato; delle Segreterie regionali, per aver espresso il prodotto umano; delle RSU che hanno partecipato con grande passione e interesse.

Non è il caso di esultare, forse.

Ma guardandoci intorno questo corso è una piccola isola di speranza per il futuro.

... investire ingenti risorse... per poter competere

L. 210/85 E FRANTUMAZIONE SOCIETARIA

PREVIDENZA: dall'OPAFS all'INPS, FONDO SPECIALE ESCLUSIVO

Il 17 maggio 1985 il parlamento approva la legge di riforma delle Ferrovie dello Stato (Legge 210/85), possiamo dire una "controriforma", che non appena passa alla realizzazione del processo di ristrutturazione si scontra con gli interessi dei ferrovieri e della stragrande maggioranza dei cittadini utenti del servizio ferroviario.

Sono trascorsi ben 20 anni, ma la categoria dei ferrovieri ancora resiste!

Per la verità quest'ultima si ritrova ad essere un po' malconcia sia per un susseguirsi di rinnovi contrattuali, uno peggio dell'altro, che non hanno fatto altro che scardinare il sistema delle regole e delle garanzie, sia soprattutto a causa dei processi di societizzazione che frantumano ed indeboliscono i lavoratori.

Confrontando gli organici, in 20 anni, ci accorgiamo che sono stati mandati a casa ben 120 mila ferrovieri; se poi aggiungiamo a ciò la scellerata politica governativa (centro-sinistra e centro-destra) e aziendale che ha fatto arretrare la sicurezza nelle ferrovie, possiamo spiegarci l'escalation degli incidenti ferroviari che si sono susseguiti in questi ultimi anni e che hanno portato lutto e dolore nella categoria e nel paese.

Non è della "resistenza" dei ferrovieri che vogliamo parlare, bensì della "assistenza" o meglio della "previdenza" dei ferrovieri.

La controriforma ferroviaria

La controriforma ferroviaria ha spazzato via l'Opera di Previdenza e Assistenza dei Ferrovieri dello Stato (OPAFS), un Ente che, con i

contributi versati dai lavoratori ed in parte dalla vecchia Azienda, interveniva in aiuto dei ferrovieri e delle loro famiglie con piccoli prestiti, con sussidi a fronte di spese mediche e/o sanitarie, integrando gli stipendi dei ferrovieri che per gravi motivi di salute erano costretti a lunghe assenze per malattia, con borse di studio che aiutavano negli studi i figli dei ferrovieri, favorendo le vacanze e la socializzazione dei figli dei ferrovieri attraverso la gestione in tutta Italia di numerose case di vacanza (ex colonie).

Tutto ciò forse farà sorridere qualcuno, altri penseranno a tutto ciò come nostalgie del passato: in realtà quello che noi desideriamo evidenziare è che tutto questo è sparito nelle leggi del libero mercato e del profitto, disumanizzante ed anti-sociale (adesso chi si ammala per lungo tempo viene licenziato direttamente), noi vogliamo ricordare che è stato svenduto il bellissimo patrimonio immobiliare dell'OPAFS (le ex colonie estive), situato in luoghi straordinari di villeggiatura al mare e ai monti.

Questo breve accenno all'OPAFS ci serve per denunciare il pericolo per la scomparsa di un altro baluardo dei ferrovieri: la frantumazione della "previdenza", ovvero il pericolo di una lenta e silenziosa chiusura del "FONDO SPECIALE PER IL PERSONALE DIPENDENTE DALLA FERROVIE DELLO STATO SpA".

Ricordiamo che il nostro fondo pensioni è stato istituito presso l'INPS con la legge 488/99, a decorrere dalla data del 31 marzo 2000; a questo fondo continuavano ad essere iscritti sia tutti i ferrovieri che il personale nuovo assunto dal 1° aprile 2000, ed a questo fondo confluivano tutte le trattenute previdenziali.

Successivamente alla trasformazione di FS SpA in Gruppo di Società, il Ministero del lavoro, d'intesa con il Ministero dell'economia, ha chiarito che il personale nuovo assunto da società costituite per cessione di ramo d'azienda da parte delle Ferrovie dello Stato SpA o per conferimento di attività, non deve essere iscritto al Fondo Speciale per il personale delle Ferrovie dello Stato SpA, bensì direttamente nel Fondo pensioni lavoratori dipendenti (FPLP) con l'AGO INPS.

Immediatamente l'INPS, con Circolare n°124 del 6 agosto 2004, dettava le procedure operative per la classificazione delle società costituite per cessione di ramo d'azienda da parte delle Ferrovie dello Stato SpA e, per

effetto delle trasformazioni societarie intervenute, indicava che i lavoratori di FS SpA sono solamente gli attuali dipendenti di RFI SpA.

UNA DECISIONE GRAVISSIMA, A CONOSCENZA DI TUTTE LE OO.SS., che sta passando in silenzio, nonostante il grido di allarme lanciato dal Presidente del Comitato Amministratore del Fondo, organismo che la legge ha previsto ed istituito per la gestione di questo Fondo pensioni.

Il Presidente Sig. Giovanni LUCIANO, in data 02/09/2004, attraverso una comunicazione urgente diretta ai rappresentanti sindacali dei ferrovieri, denunciava che il Fondo "è diventato un fondo chiuso", "ad esaurimento", con il rischio, "nel breve periodo come già successo ad altri Fondi (vedi autoferrotranviari), di essere soppresso ed inglobato nel FPLD con possibili risvolti negativi non tanto per i nuovi assunti, che alla luce dell'attuale normativa sostanzialmente non hanno differenze, quanto per i lavoratori già iscritti".

Inoltre, "cosa ben più grave", con questa circolare l'INPS "mina alle fondamenta il sistema di protezione tuttora vigente rispetto ai limiti ridotti di vecchiaia ed al meccanismo degli aumenti di valutazione di cui al D.lgs 503/92 (macchina, viaggiante, manovra)".

In altre parole, prosegue la lettera del Presidente, "i lavoratori delle categorie citate, assunti dal 1° aprile 2000, essendo dipendenti da Trenitalia SpA e non da FS SpA (ora RFI SpA), non sono più iscritti al Fondo speciale dei ferrovieri e, di conseguenza, non avranno più quelle tutele sulla lavorazione usurante di cui al D.lgs citato (per esempio: il macchinista andrà in pensione per vecchiaia a 65 anni anziché a 58)".

Dobbiamo essere grati al Comitato Amministratore del Fondo e al suo Presidente per aver difeso "la ratio della legge" che non può certo essere messa in discussione da cambiamenti di denominazione sociale, e il nostro fondo pensioni è "quello dei Ferrovieri, poco importa che anziché dipendere da una sola azienda dipendono da un gruppo di società appartenenti al medesimo Gruppo, altrimenti si viola il principio cardine della istituzione del Fondo relativo alla sua istituzione alle medesime condizioni esistenti all'atto della soppressione del precedente Fondo Pensioni di cui all'Art.209 del T.U. 1092/73".

Proviamo a fare degli esempi concreti per capire meglio i cambiamenti:

- la prima questione che si evidenzia è in effetti il grave pericolo della chiusura del Fondo pensioni dei ferrovieri;

- la seconda questione è la diversità di trattamento tra i ferrovieri assunti dopo il 1° aprile 2000 alle dipendenze di RFI ed iscritti al Fondo pensioni, al contrario dei ferrovieri assunti dopo il 1° aprile 2000 alle dipendenze delle altre società del Gruppo (Trenitalia, Ferservizi, Italferr, ecc...) ma NON iscritti al Fondo speciale, bensì al FPLP direttamente nel AGO/INPS.

Queste due questioni, quelle che di fatto già subiamo, pongono immediatamente un problema di giustizia: si è creato di fatto un doppio regime previdenziale tra i vecchi ed i nuovi ferrovieri, tra i ferrovieri dipendenti da RFI ed i ferrovieri dipendenti dalle altre società del gruppo.

Un doppio regime previdenziale, che si affianca al doppio regime salariale introdotto con l'istituzione dell'ERI, non solo con i futuri ma anche tra gli attuali ferrovieri. Dobbiamo però porci altri interrogativi, che si potrebbero subire attraverso eventuali frantumazioni delle aziende del Gruppo FS in una miriade di altri soggetti.

Per esempio, analizziamo il caso METRONAPOLI. E' nota la decisione di Trenitalia di uscire dalla società Metronapoli, come pure è nota l'incerta posizione lavorativa dei 300 nostri colleghi passati a suo tempo a Metronapoli e che tutt'ora dipendono da un probabile accordo tra le parti che li costringerà a scegliere tra il rimanere a Metronapoli o "tornare" a Trenitalia.

Ebbene già si vocifera che per coloro che "sceglieranno" Metronapoli, il CCNL non sarà più quello FS ma quello degli autoferrotranviari.

Al che ci poniamo le domande: saranno licenziati da Trenitalia e contemporaneamente assunti da Metronapoli? Con quale trattamento? Il TFR transiterà tra le aziende? Ecc.....

Ma, visto l'argomento che stiamo trattando, ci preme porre la domanda: a quale fondo previdenziale saranno iscritti? Avranno il CCNL degli autoferrotranviari e il fondo pensioni dei ferrovieri???

Domande legittime che potremmo sommare ancora ad altri dubbi e ad altre problematiche, ma soffermiamoci solo sull'aspetto previdenziale. I colleghi devono sapere che l'abbandono o l'esclusione dal Fondo speciale dei ferrovieri significa perdere gli aumenti di valutazione, le tutele sulla lavorazioni usuranti.

Proseguiamo. In tutta Italia si firmano o si stanno preparando dei protocolli di intesa con le Regioni sul processo di liberalizzazione del servizio di trasporto pubblico locale, ma in nessuno di questi protocolli sono previste le tutele previdenziali dei ferrovieri: la concorrenza sociale non è solo legata ai bassi salari e alle altre flessibilità ma anche ad una sorta di concorrenza previdenziale.

La diaspora dei ferrovieri continua ... le Ferrovie dello Stato hanno cessato di esistere ... mentre le smantellano un pezzo dopo l'altro attraverso la politica dei fatti compiuti con lo svuotamento progressivo mediante i trasferimenti dell'attività o dell'azienda. Così i lavoratori delle ferrovie vedono venir meno piano piano, un po' per volta, tutti i diritti del lavoro, compresa la previdenza, conquistati in oltre un secolo e mezzo di lotte e sacrifici.

Non vogliamo continuare a lavorare in silenzio; al contrario dobbiamo opporci alla divisione dei ferrovieri, ricostruire un senso cosciente di solidarietà tra tutti i ferrovieri, nel rispetto delle condizioni umane e lavorative.

La lotta per l'unità dei ferrovieri e per l'unitarietà delle ferrovie, contro le privatizzazioni, legata alla difesa del trasporto su rotaia, è una lotta giusta nell'interesse del paese, e va continuata nella difesa del lavoro e dei lavoratori, delle pensioni e del TFR.

La diaspora dei ferrovieri continua

La diaspora dei ferrovieri continua ... le Ferrovie dello Stato hanno cessato di esistere ... mentre le smantellano un pezzo dopo l'altro attraverso la politica dei fatti compiuti con lo svuotamento progressivo mediante i trasferimenti dell'attività o dell'azienda.

Così i lavoratori delle ferrovie vedono venir meno piano piano, un po' per volta, tutti i diritti del lavoro, compresa la previdenza, conquistati in oltre un secolo e mezzo di lotte e sacrifici.

Non vogliamo continuare a lavorare in silenzio; al contrario dobbiamo opporci alla divisione dei ferrovieri, ricostruire un senso cosciente di solidarietà tra tutti i ferrovieri, nel rispetto delle condizioni umane e lavorative.

La lotta per l'unità dei ferrovieri e per l'unitarietà delle ferrovie, contro le privatizzazioni, legata alla difesa del trasporto su rotaia, è una lotta giusta nell'interesse del paese, e va continuata nella difesa del lavoro e dei lavoratori, delle pensioni e del TFR.

La lotta per l'unità dei ferrovieri e per l'unitarietà delle ferrovie, contro le privatizzazioni, legata alla difesa del trasporto su rotaia, è una lotta giusta nell'interesse del paese, e va continuata nella difesa del lavoro e dei lavoratori, delle pensioni e del TFR.

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.orsoferrovie@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: prbemo@tin.it

Direttore:

Giuseppe Maltese

Direttore Responsabile:

Gianfranco Antoniali

Comitato di Redazione:

Antonio Boncardo, Roberto Cesario, Sandro Zaccaria

Collaborano:

Domenico Battaglia, Ferdinando Battaglia, Daniela Donati, Giancarlo Fabrucci, Giancarlo Marietti, Anna Morabito, Laura Pisano, Felice Pasquale

ANCORA VIOLAZIONI IN FS

di G. Maltese

L'incontro con Trenitalia - Passeggeri, svoltosi lo scorso 3 marzo, ha esplicitato i veri obiettivi di performance futuri che la dirigenza aziendale intende perseguire relativamente alla "assistenza alla clientela" e le correlative azioni di mercato. In tale ambito, ricordiamo, sinteticamente, le attività di assistente di linea, dei punti di ascolto, delle hostess, dei call centers, che l'Impresa intende realizzare, confermare ove esistenti, e che attua senza una informazione/discussione con le OO.SS. (vedi lettera aperta all'A.D. Testore e al Dirigenti di Cargo) Smeriglio già in quell'occasione il SAPS ha evidenziato il profondo difetto relazionale di cui l'Azienda si è resa protagonista, avviando unilateralmente i processi sopra menzionati, senza alcun preventivo confronto con il sindacato. Inoltre, ma di non minor rilevanza, il SAPS/OrSA con le Organizzazioni sindacali hanno decisamente contestato la possibilità, prospettata dall'Azienda, di affidare attività chiaramente afferenti alla sfera del servizio ferroviario (quale ad es. l'accoglienza alla clientela ferroviaria, da affidare alle c.d. hostess), ad Imprese

nostro mondo, considerate altresì le non minori implicazioni scaturenti dall'attivazione delle nuove tecnologie di circolazione (vedi SCC) i cui effetti sul personale di stazione non sono difficili da prefigurare. Nel contingente, lo scorso 21 marzo si è tenuto un incontro con la Holding di FS, su argomenti di rilevanza generale. In quell'occasione, abbiamo avuto modo di evidenziare, congiuntamente alle altre OO.SS., gli inadempimenti e le distorte applicazioni delle norme contrattuali che la Società sistematicamente si sente autorizzata a porre in essere. È questo il frutto di quella "filosofia", che pone la Società in posizione di chiara e netta dominanza sui lavoratori; quella stessa "filosofia", le cui implicazioni negative, più volte avevamo cercato di evidenziare ai lavoratori e che ci ha spinto ad alzare il punto di equilibrio possibile lottando per oltre un anno dopo il 14 aprile 2003. Nel confronto del 21 marzo, in particolare, sono stati perentoriamente posti

Errato computo giornate di congedo

in evidenza gli iniqui comportamenti Aziendali di chiara violazione dei contenuti contrattuali, sia per ciò che concerne l'errato computo delle giornate di congedo e di assenza dal servizio ai fini della maturazione del c.d. riposo a recupero bisettimanale, sia relativamente alla proditoria, quanto ingiustificata, attuazione delle norme contrattuali in materia di pasto aziendale sempre più caotica e difforme sul territorio nazionale. Senza peraltro ricevere alcuna assicurazione dalla controparte. La problematica è nota ed attiene al computo in 7 ore e 12 minuti (addirittura 6 ore e 48 per la manovra) delle giornate di assenza dal servizio (congedi, malattie, ecc.) anche per i turnisti in terza o in seconda la cui durata giornaliera di lavoro sia in concreto pari ad otto ore, così da incidere negativamente sulla maturazione delle giornate di Riposo a recupero. Appare evidente l'artificiosità di tale interpretazione ove si consideri che il lavoratore ha diritto a 28 (o 25) giornate - da sottolineare "giornate" - di ferie, la cui valenza non può essere diversa dalla durata ordinaria della giornata lavorativa concreta. Ancora più grave, almeno sotto il profilo umano, appare l'incidenza che le assenze fruite per l'assistenza ai disabili, ex legge 104/1992, hanno, in termini di decurtazione delle giornate di congedo, della tredicesima e quattordicesima mensilità. Si tratta di una ingiusta, paradossale applicazione della normativa esistente, senza dubbio agevolata da un CCNL, che, sull'argomento specifico, è lacunoso.

terze, che non applicano o comunque non garantiscono l'applicazione del CCNL delle attività ferroviarie ai lavoratori. Tale grave mancanza, vera e propria inadempienza al CCNL, sarebbe infatti da imputare, qualora si realizzasse, ad una scelta errata ed inaccettabile di Trenitalia, concretata attraverso l'omissione di una "clausola sociale" nel capitolato di gara. La dirigenza aziendale ha poi delineato altre due figure di attività professionale, quella dell'assistenza di piazzale e quella di bigliettazione sottotreno. Sono questi aspetti di una stessa medaglia, che spingono verso, esternalizzazioni e privatizzazioni, agevolate ed anzi favorite dalla mancanza di quelle regole che, da molto tempo noi chiediamo. Inoltre il CCNL, malgrado le precisazioni interpretative intervenute il 14 luglio 2004, senza forse una presa di posizione? Non ha arginato l'esternalizzazione di rami di attività propri del nostro settore. Ci riferiamo al bando di gara internazionale pubblicato su internet nel Dicembre scorso, a cavallo delle feste natalizie, con il quale si procedeva alla esternalizzazione dell'attività di Call-Center del servizio FS-Infoma. Già questa operazione nei territori ha imposto la ricerca di soluzioni per la riallocazione del personale risultante eccedente a causa della esternalizzazione del servizio. Sono temi che saranno sempre più presenti nel

INFORMAZIONI - ASSISTENZA MERCATO

di Domenico Battaglia

Il servizio Informazioni è sempre stato l'elemento strategico per eccellenza nell'attività dei trasporti. Moltitudini di persone vi ricorrono ogni anno sistematicamente prima di iniziare il loro viaggio: per sapere, capire, rassicurarsi. Molto spesso dietro alla richiesta d'informazioni ci sono fatti privati importanti, destini che si spezzano e che si ricongiungono, drammi e felicità di un popolo che ancora crede nel muoversi e nel ritrovarsi. E non importa se viaggiare è un costo, oppure un accumulo di stress. Viaggiare è necessità; è vita per tanta gente. Proprio per questo la richiesta d'informazioni è andata col tempo trasformandosi in vera e propria domanda di assistenza. Nel quotidiano lavoro sono sorte nuove tecniche operative, nuove tipologie di approccio coi viaggiatori, una nuova qualità dell'Offerta. Tuttavia questa svolta della cultura d'impresa, come spesso capita quando il timone è in mano esclusivamente al "grande contabile", non è corrisposta a un'offerta adeguata, ma a forme di esasperata conflittualità col personale e soprattutto a una riduzione di qualità complessiva. Ciò è dipeso dal fatto che l'Azienda ha affrontato il problema da un punto di vista manageriale ponendosi in ascolto della Domanda solo cercando di imporre tempi e offerte nel proprio interesse di bilancio. Un business "morbido", se vogliamo, ma tuttavia fuorviante per quelli che sono i concreti obiettivi di un servizio di assistenza e di qualità. Tanto è vero che alla vigilia dello scorso Natale in varie realtà territoriali sono state chiuse per ragioni meramente economiche molte postazioni di FS Informa e ridotti drasticamente gli organici. Le competenze del Servizio Assistenza e Informazioni non sono mai state definite.

L'Azienda ha demandato la creazione del campo mansioni alla casualità degli eventi. Pur realizzando nel tempo manuali e corsi di formazione del personale, dettando in qualche modo misure d'intervento, non è stata comunque in grado di configurare una netta demarcazione dei limiti e delle responsabilità connesse al dato operativo.

Da una parte la domanda di assistenza si espande nei modi e nei tempi propri; dall'altra parte Trenitalia, non stabilendo un campo di competenze e responsabilità, ha di fatto lasciato nel tempo agli operatori l'imbarazzante compito di "dover scegliere" da soli il comportamento più idoneo.

Quando il quadro della Domanda rappresenta tematiche e situazioni a base sociale in via di continua trasformazione, dove è più difficile intervenire con dei dati certi, la presenza di un formale dispositivo organizzativo è la risorsa più importante per il personale di riferimento ai fini del buon esito del servizio. Forse ancora di più della formazione e dei supporti tecnico operativi. La struttura della domanda di Assistenza ha infatti basi culturali e sociali ed è tradotta da soggetti non rispondenti a precise limitazioni di sistema: si muove così più velocemente e liberamente della corrispondente struttura di risposta dell'Offerta. Trenitalia scegliendo di procedere su dinamiche certe di obiettivi finanziari non ha quindi sviluppato un efficace dispositivo normativo in materia.

È rimasta volutamente indietro nel confronto culturale con la clientela; salvaguardando le prerogative finanziarie di parte riferite alla scelta dei tempi, delle proposte commerciali, delle sedi d'incontro, dei turni di servizio e così via. In tutti questi mesi le strutture di Assistenza e Informazioni hanno funzionato più per il contributo morale e professionale dei singoli operatori, che per una puntuale e attenta risposta organizzativa globale. Il dato certo qui è soprattutto il lavoro dei singoli operatori: le conoscenze professionali, la disponibilità individuale all'ascolto e all'intervento, le proprie dotazioni scolastiche: le lingue estere, la com-

puteristica, la geografia dei territori, la moderna tecnologia di rete che sono emerse in tutta la loro portata nell'andamento del servizio. A questa realtà inconfutabile l'azienda non ha dato riscontro.

Non solo, ma ha addirittura rincarato il prezzo verso la clientela interna ed esterna. Il prezzo che i lavoratori e i clienti pagano in questo ambito è sotto gli occhi di tutti: la volontà di chiusura e cessione a terzi di FS Informa e l'assenza di politiche di sviluppo del Servizio Assistenza e Informazioni legate alla professione del ferroviere e alle tipologie strutturali del trasporto su rotaia.

Nei fatti ciò che con grande impegno morale e professionale è stato messo in piedi e condotto in tutti questi mesi dai lavoratori del comparto Assistenza e Informazioni, in assenza di chiare strategie d'impresa, quel poco di codificato e chiarito nella costruzione e identificazione del rapporto con il cliente, oggi è messo tragicamente e definitivamente in gioco da crude politiche contabili.

E ancor più grave appare il senso di privazione del personale di riferimento che come maggiore artefice dell'esistenza di questo servizio oggi subisce un'inopinata e immeritata esclusione dalla scena organizzativa di un settore senza più prospettive di valorizzazione e sviluppo. Le clausole contrattuali arginanti la potestà del datore di lavoro di licenziare chi non serve da sole non bastano più. Sono in gioco altri aspetti di valore. C'è il metodico sfruttamento aziendale delle risorse personali dei lavoratori che sono spese puntualmente senza ripago, la mancanza di chiarezza nei rapporti organizzativi d'indirizzo, l'assenza di obiettivi condivisi, la gestione comune e pubblica delle regole di sicurezza ambientale.

Non c'è sicurezza per chi lavora in un'azienda burocratizzata da solo. Rispondendo alle sollecitazioni ambientali da solo, rischiando da solo, per l'assenza di un efficiente dispositivo normativo e regole di esclusività.

Ciò che serve è una profonda azione di recupero della dimensione di equità nella distribuzione delle risorse e nella valorizzazione delle professionalità del personale ferroviario. Occorre che l'ORSA in queste giornate di fronte sindacale unitario intensifichi al massimo l'azione di contrasto verso la logica dell'Offerta staccata dalla Domanda sistematicamente perseguita dall'Azienda per fini economici puri, inserendosi nel dibattito di formazione delle strategie d'impresa esaltando la necessità di rispondere "da ferrovieri per le persone" ai bisogni della società.

Sia nell'interesse della parte che si avvale di quella che svolge il Servizio. Devono emergere nel confronto con Trenitalia i veri scopi di utilità sociale e umana del conformarsi alla Domanda e non d'ignorarla volutamente imponendo direttive settoriali all'evoluzione culturale della società di oggi nel suo insieme. L'Azienda perderebbe la sfida. L'ORSA può intervenire positivamente nella vertenza Assistenza e Informazioni sottolineando le linee guida che compongono il quadro della Domanda, caldeggiando una rivisitazione del concetto di valore aggiunto riferito alle doti umane e di conoscenza del personale addetto e alla sua indiscussa professionalità. "Assistere" oggi, nel duemila, sembra quasi una contraddizione in termini. In un'epoca così tecnologica dove tutti sanno tutto e ci si può illudere di essere capaci a vivere da soli non sembra esserci più posto ad affiancare le persone nei loro spostamenti personali. Invece non è così. Tanta tecnologia gestita da finalità di business non garantisce la pace. La pace deve esistere anche nell'esercizio del proprio lavoro e nei rapporti con gli altri. La pace è sicurezza. Riportare attenzione sul servizio Assistenza e Informazioni in tutte le sue strutture è un passo fondamentale verso la sicurezza nei trasporti. Verso la pace.

LO "SPIRITO" DI MARIETTI IN LIGURIA

CAMBIA SEGRETARIO IL SAPS TOSCANA

Con gli ambiti regionali La Spezia è stata restituita alla Liguria. Mi sono dimessa dalla carica di Segretario Regionale del Saps Toscana il 28.02.05 essendo divenuta ligure. Il Saps Toscana ha, quindi, provveduto ad eleggere il suo nuovo segretario, Roberto Valentini, che poi tanto nuovo non è!

Si può dire da un segretario di peso ad un segretario di stazza!

Il cammino che ho percorso insieme agli amici toscani è stato importante: mi hanno confermato nelle mie convinzioni sul sindacato e sul modo di fare sindacato, e mai mi hanno fatto pesare la mia inesperienza o altre amenità pregiudizievoli, tipo il fatto di essere donna...

Questo lo dico soprattutto alle colleghe: in questo sindacato c'è spazio e possibilità per tutti coloro che vogliono dare il proprio contributo. Ai ragazzi del Saps che dire? Saranno sempre con me, dove sono ora è più difficile lavorare e far sindacato, ma l'averli conosciuti mi aiuta a sperare che anche qui cambierà.

Al nuovo segretario rinnovo gli auguri con tutto il cuore, non ha bisogno di altro: l'è tanto!

Con affetto Giancarla

Agli auguri di Giancarla Marietti si uniscono quelli altrettanto affettuosi della Segreteria Nazionale.

CONFLITTI INTERSINDACALI E COMPAGNI DI VIAGGIO

di Roberto Cesario

Riprendiamo da dove ci eravamo lasciati. Riprendiamo dal giorno seguente quel famoso ed ormai superato accordo del 23 novembre 1999, che procurò una lacerazione profonda nei rapporti tra sindacati autonomi e confederali. Un accordo contestato non tanto nella forma che pure avvenne in maniera scorretta (i sindacati Fisafs e Comu informati a giochi ormai fatti), ma soprattutto per il contenuto inaccettabile che preannunciava un rinnovo di contratto devastante per i lavoratori delle ferrovie. Sono passati diversi anni ed ormai è noto il percorso che ha visto l'OrSA, anche con cambi di strategia e con decisioni sofferte (vedi la firma del CCNL), distinguersi sempre e comunque nel perseverare sul perseguimento di precisi e strategici obiettivi: clausola sociale e regole comuni, contrasto alle esternalizzazioni, lotta al Vacma per il settore macchina, opposizione alle forme di precarizzazione del rapporto di lavoro, difesa dei livelli occupazionali e retributivi dei ferrovieri, ecc., ecc. Se non vivessimo in questa azienda, se non avessimo sofferto in questi anni per i tavoli di trattativa separati, per le discriminazioni nei nostri confronti, per l'assenza di relazioni industriali, oggi non ci stupiremmo più di tanto nel ritrovarci in un fronte unitario a contrastare FS, Governo e Confindustria sulla base di documenti condivisi. Ma così non è stato, i conflitti intersindacali hanno

raffrontato una costante nella nostra vita quotidiana, ed allora questa ritrovata unità d'intenti deve farci riflettere, deve spingerci ad ulteriori considerazioni.

Non vi nego che chi vi parla, anche su mandato del proprio direttivo regionale OrSA, componente SAPS compresa, ha portato al consiglio nazionale una posizione molto critica, se non addirittura ostile, nei confronti di questo nuovo cartello. Tutto questo anche in virtù del giudizio sul "documento unitario sulla situazione ferroviaria", che è stato vagliato debole, spesso non preciso sugli obiettivi, fumoso e troppo generico in tanti aspetti salienti. E' anche vero però che la successiva discussione in quella assise, anche alla luce di vari interventi critici, la successiva mozione finale e soprattutto le diverse integrazioni a tale documento intervenute all'assemblea unitaria delle RSU/RLS svoltasi a Roma, hanno di fatto modificato il panorama complessivo, aprendo qualche significativo spiraglio (vuoi vedere che i confederali, inspiegabilmente, hanno invertito la rotta, abbracciando con convinzione le nostre lotte e le nostre rivendicazioni? Sarà stata opera e merito della nostra Segreteria Generale che ha saputo riportare l'attenzione di tutti sui temi a noi cari?).

Non saprei dare una risposta certa a questa domanda; un caro amico pensionato presente nella nostra sede direbbe "ai posteri l'ardua sentenza". In effetti solo il tempo ci

dirà se questa nuova avventura sortirà gli effetti sperati, o se alle prime elezioni politiche, a seconda dell'esito, qualcuno comincerà deliberatamente a mollarci per strada. Fatto sta che oggi, al di là della naturale diffidenza, anche la Liguria si sta spendendo affinché si riesca ad approfittare di un fronte finalmente compatto che parla la lingua dell'OrSA, che porta avanti i nostri contenuti.

Quindi per il momento, a proposito del fronte unitario, preferisco pensare positivo, ripartire da dove ci eravamo lasciati alcuni anni fa.

Anche a costo, come è successo nel nostro territorio, di partecipare a più di trenta assemblee unitarie dovendo fare equilibristi, perché le posizioni dell'OrSA sono sempre state più coerenti e più corrette, perché certi scenari li avevamo immaginati e denunciati già da tempo; ma allo stesso tempo cercando di non rompere il giocattolo nuovo, di non girare eccessivamente il coltello nella piaga denunciando l'assenza, nei momenti più significativi della recente storia di FS, dei nostri attuali compagni di viaggio. Un percorso di nuovo assieme quindi, "ma con una condizione grossa come una casa": mai perdere di vista i nostri obiettivi, mai lasciare per strada pezzi delle nostre rivendicazioni; nessun fronte unitario può valere tanto da snaturare la nostra storia ed il nostro impegno: questo principio deve essere alla base - e sono convinto che così sarà - di ogni attuale o futura alleanza.

LE RELAZIONI SONO UN OPZIONAL PER TRENITALIA

Lettera aperta all'A.D. ing. Testore

di Navajos

Questa Segreteria, Saps/Orsa, richiede chiarezza. Sappiamo di non essere i soli a richiederla, ce ne facciamo portavoce. Vogliamo con questa mettere in evidenza quelli che per noi sono scogli contrattuali, che possono portare seri danni alla nave FS che appare sempre più diretta, nostro malgrado, all'incaglio.

Pur essendo in attesa di un piano d'impresa che indichi chiaramente i percorsi e le tempistiche di uno sviluppo del trasporto delle persone e delle cose su ferro, non riteniamo possibile che, nell'assenza di un piano generale, tutto si svolga nell'anarchia più assoluta, senza il rispetto delle normali regole del viver civile.

Abbiamo sempre condiviso e diffuso l'esigenza di una partecipazione diretta di tutti i lavoratori ai piani ed allo sviluppo delle FS. Anzi siamo sempre stati i primi a parlare di orgoglio d'appartenenza, da dare da restituire ai ferrovieri.

Oggi siamo disarmati: altro che partecipazione! vengono avviate iniziative che coinvolgono non solo l'immagine delle FS nel suo complesso ma anche le singole attività, i singoli lavoratori senza che vi sia un minimo di informazione, un minimo di coinvolgimento.

E pensare che a Torino, poche settimane fa, l'ing. Testore in indirizzo ebbe modo, nel presentare la nuova Trenitalia, di coinvolgere i numerosi astanti; richieste a tutti una partecipazione ed un sostegno diretti su situazioni che si sarebbero determinate nei giorni successivi.

Si rendeva necessario, disse l'A.D., che tutti dessero, anche via E-mail, il proprio contributo, sulla base della conoscenza e dell'esperienza di ognuno, sulle iniziative e sulle azioni di cui sarebbero stati edotti nei giorni a venire.

Invece altro che contributo. Finita la riunione gabbato lo santo.

...le fantasie più spregiudicate... messe in atto

Le iniziative effettivamente fioriscono, le fantasie più spregiudicate vengono messe in atto un po' da tutte le strutture di Trenitalia: nascono i "berretti gialli", l'accoglienza alla clientela, hostess, con personale esterno, punti di ascolto, call centers, e numeri a pagamento per avere informazioni!

Il tutto all'insaputa di tutti. Non vengono informate le Organizzazioni Sindacali e, ancor peggio, non viene informato neppure il personale della struttura dell'"innovazione". Facciamo l'esempio più semplice: il call center di Trenitalia Logistica.

Nasce su fermerci, da un'idea "strutturata" nella testa di chi pensa di sapere ma che da 4 anni non è ancora riuscito a dare regolarità ad un qualsiasi treno che ha perturbazioni di circolazione. Ebbene nasce senza un incontro, viene reperito personale senza che vi sia una preventiva contrattazione sia sulla tipologia delle attività che sulle quantità di personale necessario.

Non viene trattato con le OO.SS. neppure per tematiche quali quelle dell'orario di lavoro che dovrebbero essere oggetto di trattativa. Bene il n° telefonico attivato è un 199 quindi a pagamento, ma nulla e nessuno è stato informato ne contattato per le dovute contrattazioni.

Dov'è finita la richiesta di coinvolgimento? La necessaria partecipazione se neppure l'informazione ancorché dovuta viene data? Forse che parte dell'azienda teme il confronto con i tecnici del sindacato? Forse che Logistica, ma non solo, è esente dagli obblighi d'informazione e di contrattazione?

E' corretto attendersi una rettifica di questi atteggiamenti, è corretto attendersi che anche chi crede di potersi affrancare da situazioni contrattuali, come appare stia accadendo in Logistica, si adegui alle corrette norme pattizie contrattuali.

FidelityCard InLinea. Dedicata a Te Ferroviere.

La card esclusiva che premia la Tua fedeltà e la Tua scelta. La scelta di HDI Assicurazioni. FidelityCard InLinea Ti regala premianti occasioni, senza precedenti. Richiedi subito la Tua FidelityCard InLinea e partecipa a tutte le promozioni a Te dedicate. Per saperne di più clicca su www.inlinea-hdi.it, leggi il regolamento e non perdere tempo, prova subito a vincere.

HDI
ASSICURAZIONI

FidelityCard InLinea.

Più che una card,
un treno di premianti occasioni.

Al tuo fianco, ogni giorno.