



Organo di Stampa Periodico del S.A.P.S. "Poste Italiane s.p.a." - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n° 46) - art. 1, comma 1, DCB TV - web site: www.saps.191.it - E-mail: saps.orsaferrvie@sindacatoorsa.it - € 0,15

Il . del Direttore

Ed il cambiamento che attendavamo è giunto. Non nell'organizzazione delle FS, che appare però imminente, ma nell'apertura del mercato trasportistico. Ci sono però dei fatti che abbiamo difficoltà a comprendere, riguardano Trenitalia, Divisione Trasporto Regionale. I fatti sono:

- uscita di Trenitalia da Metronapoli;
- esclusione di Trenitalia, Trasporto Regionale della Liguria, già in fase preliminare dalla gara d'appalto.

Il Trasporto Regionale della Liguria escluso dalla gara d'appalto

Il fatto per certi versi più traumatico sembrerebbe il secondo, quello della Liguria. Della Divisione Trasporto Regionale della Liguria che è stata esclusa dalla gara d'appalto per l'affidamento del trasporto ferroviario per gli anni dal 2006 al 2014! Il fatto in se è nello stato delle cose, le aperture del mercato comportano che ci sia chi vince e chi perde. Noi però abbiamo sempre pensato -erroneamente!- che una gara su base regionale non potesse essere una gara vera. Pensavamo che potesse essere una gara vera quella fatta per singole tratte, dove l'impegno era abbordabile anche per soggetti di dimensioni inferiori a quelle di Trenitalia. E' invece accaduto che sulla gara regionale della Lombardia, fatta per tratta, vi fosse solo una offerta, dovuta alla creazione di un'immediata e a noi poco nota Associazione Temporanea d'Impresa -ATI- tra Trenitalia, Ferrovie Nord Milano -FNM-, e Azienda Trasporti Municipalizzata -ATM- che ha portato ad una sola offerta: in Liguria la stessa ATI non è evidentemente stata possibile per cui vi sono state

...la Regione Liguria... impossibilità di dialogo con Trenitalia

due società ammesse: Trenitalia e FNM; la sorpresa è che in Liguria dove noi ritenevamo la gara fasulla, Trenitalia è stata esclusa e FNM ammessa! E' chiaramente esplosa una bomba i cui frammenti

cadranno per molto tempo. Siamo allo stesso punto delle società sportive di calcio che, non avendo conseguito buoni risultati nelle qualificazioni, per accedervi, devono sperare che ci sia chi faccia peggio di loro. Infatti si spera con buone possibilità di recupero - che le FNM si squalifichino da sole dato il notevole impegno economico di avvio oltre che della necessità di rotabili e mezzi coinvolti o, molto più verosimile, che si arrivi ad una nuova gara!

Elezioni politiche regionali ad Aprile e magari con conduzione politica diversa dall'attuale! Come se la Divisione Trasporto Regionale Liguria potesse scegliere i suoi interlocutori!

Le domande che viene spontaneo porsi sono:

- come è possibile che in Lombardia si riesca a costituire un'alleanza con altra impresa ed in Liguria no?
- Come è possibile che in Liguria Trenitalia riesca a farsi escludere, addirittura nella preselezione, da una gara da molti ritenuta "fasulla"?
- Come è possibile che la Regione Liguria emani dei bandi così in contrasto con Trenitalia?
- Come è possibile che la Regione Liguria, Assessorato ai Trasporti (lo ha detto anche a noi), lamenti l'impossibilità, per assenza di referenti, di dialogo con Trenitalia?

...portando il servizio di trasporto a livelli di efficienza... percezione dei clienti positiva

Sono domande delle quali in seguito dovremo ricevere delle risposte. Nel frattempo tra i frammenti caduti ne raccogliamo qualcuno. TMR Liguria si è fatta escludere dalla Commissione Tecnica Regionale proprio nella Regione dove molti, noi tra questi, pensavano che il trasporto regionale in Liguria fosse blindato in tale tipologia di gara, a favore di Trenitalia. Il bello, anzi il brutto della vicenda è che l'esclusione è dovuta ad una pregiudiziale che TMR Liguria ha posto anche al Tar ricevendo, per altro, una sonora scoppola sulla procedura d'urgenza: pregiudiziale che a degli sprovveduti come noi fa pensare che sia stata posta in quanto Trenitalia sapeva, presagiva, che avrebbe vinto oggi, per assenza di concorrenza, ma avrebbe potuto perdere nel 2014 al termine della validità del bando.

Certo, perdere, essere messi fuori già nella preselezione è un brutto segnale che probabilmente dovrà essere valutato dai vertici aziendali. Certamente il fatto che Trenitalia si sia opposta, apponendo riserva e presentando un'offerta condizionata, perché al termine del mandato, tra 10 anni!!! deve mettere i treni nella proprietà della Regione,

Segue a pagina 8

RSU E RLS PREMIANTE RISULTATO

Si rafforza l'OrSA ed il SAPS con il consenso dei Ferrovieri

di Giuseppe Maltese

Nei giorni dal 9 al 12 novembre c.a., si sono svolte le elezioni delle RSU e delle RLS, dalle urne è venuto fuori un buon e premiante risultato per l'OrSA e per il nostro settore.

Per la nostra organizzazione sindacale queste elezioni assumevano un significato politico molto importante. Infatti alcuni aspetti particolarmente salienti dell'ultimo periodo contrattuale/sindacale, quali quelli conseguenti alla scelta, per taluni aspetti sofferta ma strategica, di sottoscrivere il CCNL potevano avere riflessi sulle elezioni. Occorre ricordare che alla firma si giunse dopo che si ottennero importanti chiarimenti da Agens e da Fs, in particolare sugli articoli contrattuali da noi contestati. Tutto questo aveva portato la nostra organizzazione, per le scelte fatte, ad essere come un fiume in piena. I vortici erano costituiti da correnti di pensiero che, anche antitetiche fra loro, imprimevano forti cambiamenti e potevano portare alla fuoriuscita di attivisti, come è avvenuto, con motivazioni pazzesche: prima per la non firma al Ccnl, poi per la firma dello stesso Ccnl. Si rischiava così di trasformare un enorme e prolungato impegno in rapide turbinanti e perigliose acque di un fiume in piena. Queste componenti impazzite che si intersecavano in giochi pericolosi, talvolta persino composte da azioni tra loro contrarie, potevano riuscire nel disastro della menomazione dell'organizzazione. C'erano fortunatamente dei paracadute, degli air-bag costituiti da barriere intelligenti di contenimento, per dirigere ed arginare le forze interne al fine di salvaguardare l'organizzazione nel suo insieme. Il rischio di trascinare l'organizzazione in un pantano (come si aspettavano le altre organizzazioni sindacali concorrenti gufando ed agendo con infiltrazioni sibilline, per altro introducendo, con largo anticipo, delle proiezioni di come potevano essere divisi i voti dell'ORSA) venne evitato. Gli argini sono stati costruiti con il contributo di tutti i lavoratori che ci hanno creduto dandoci fiducia rafforzando così, con il loro voto, la politica della nostra organizzazione, che senza il loro riconoscimento avrebbe potuto segnare negativamente l'esito dello stesso. Tutti insieme OrSA, RSU ed RLS, svolgeremo un ruolo attivo di proposta e di azione, misurandoci con le continue novità e trasformazioni del mondo del lavoro che ricadranno sui ferrovieri.

alla firma del CCNL... importanti chiarimenti di Agens e FS

Nel frattempo ci auguriamo che il nuovo piano industriale, che l'amministratore delegato Ing. Catania dovrebbe presentare a breve, non ci porti ancora a rimpiangere le ferrovie che c'erano, le Ferrovie dello Stato, che funzionavano, che trasportavano grandi e piccoli pacchi per l'intero paese, dove si potevano acquistare biglietti e ricevere informazioni all'interno delle stazioni soprattutto nelle medie e piccole, che oggi, per strategie dell'azienda sono state chiuse (perché si dava un buon servizio... al cliente che utilizza il treno!!!!).

Un sistema che si sarebbe potuto migliorare rimanendo ugualmente nella proprietà collettiva.

Invece è stato privatizzato ed attualmente il settore ferroviario è fermo, improduttivo e logoro.

Le merci arrivano a destinazione con ritardi inaccettabili per un paese industrializzato.

I passeggeri arrivano alla meta... dopo... molto dopo.

...i passeggeri arrivano alla meta... dopo... molto dopo

Non parliamo di pulizie dove occorre stendere un velo pietoso, soprattutto nei treni notte cucette e vetture letto, polvere a grappoli, lenzuola e federe sporche e le coperte... non ne parliamo nemmeno? A brandelli! Nessuno ci può smentire, purtroppo, in quello che scriviamo; bastava che l'ing. Catania, o qualche suo illustre collaboratore della divisione passeggeri, la sera del 7 di dicembre c.a. gli capitasse di viaggiare nella vettura n.1 con posto singolo ed un biglietto di prima classe, con il treno I.C. Notte diretto a Trieste ed in partenza da Napoli.

L'unica soddisfazione di quel viaggio, per i clienti, fu la conclusione, all'alba di una giornata bellissima e radiosa con la visione dell'ultimo tratto di percorso, sulla costiera triestina, dove un fantastico e poetico panorama li accompagnava verso la stazione di Trieste (senza caffè e giornale!). Noi crediamo nelle dichiarazioni fatte dall'ingegnere Catania (ai media ed alla stampa) per

un futuro rivolto verso una svolta delle ferrovie, con un'attenzione in più per chi utilizza i nostri trasporti. Speriamo che non siano solo parole, ma che si cambi veramente politica, che non sia la vecchia e vetusta politica, portata avanti da qualche suo predecessore in maniera accanita, dei tagli del personale, poicon i risultati descritti.

Speriamo che il nuovo piano d'impresa possa portare veri progetti, o nuove organizzazioni per rendere più efficiente il trasporto per limitare le perdite, che non ci venga detto che per poter portare utili in ferrovia bisogna recuperare la produttività attraverso i tagli del personale, perché noi siamo convinti che i passivi derivano dalla cattiva gestione che è stata fatta fino ad oggi.

Il cambiamento vero deve essere fatto non con l'esternalizzazione delle lavorazioni ma con l'internalizzazione perché il ferroviere ha professionalità e da lustro all'azienda in cui lavora. Il saps/orsa ci e l'ha fatta per la serietà, l'onestà e per la consapevolezza, prima di tutto degli attivisti e dei dirigenti sindacali, che si sono posti un obiettivo, l'informazione capillare nei posti di lavoro.

Il secondo obiettivo è della segreteria nazionale che entro la 1^ decade di marzo 2005, organizzerà dei corsi di formazione per gli eletti delle RSU ed in secondo tempo dei corsi di formazione per nuovi quadri sindacali ed attivisti.

Il Saps /ORSA può fare ancora molto per contribuire a preparare il futuro scenario vivibile e condivisibile con il contributo democratico dei ferrovieri

Ringraziamo tutti i ferrovieri iscritti e non, che hanno premiato con il loro voto il nostro operato ed i nostri candidati.



IN QUESTO NUMERO



- pag. 2: TMR Liguria fuori dalla gara d'appalto di R. Cesario
- pag. 3: Da Treu a Biagi di M. Mariani
- pag. 3: Metronapoli "Sceneggiata Napoletana" di F. Battaglia
- pag. 4: Dacci oggi il nostro pane quotidiano di F. Fiorini
- pag. 5: Il lavoro molesto di A. Morabito
- pag. 6: Stazione Cittadella ideale di D. Battaglia

LIGURIA: FUORI DALLA GARA D'APPALTO

Per le attività manutentive e accessorie del bando di gara, Trenitalia accetta l'esternalizzazione

di Roberto Cesario

E' di queste ore la notizia che, nella regione Liguria, Trenitalia è stata esclusa dalla gara per l'affidamento del trasporto regionale per il periodo che va dall'anno 2006 al 2014; così è stato difatti deciso dalla commissione giudicatrice presieduta dal Segretario Generale della Regione Liguria.

Una notizia clamorosa, ma non completamente inattesa. Difatti la Divisione Trasporto Regionale, tramite Trenitalia, per la partecipazione alla gara ha deciso di presentare un'offerta condizionata, in quanto in disaccordo con le norme contenute nel capitolato d'appalto ove è previsto che l'impresa aggiudicante, al termine dei nove anni e dopo un impegno finanziariamente oneroso per provvedere allo svecchiamento del proprio parco rotabile, debba necessariamente mettere a disposizione tale patrimonio all'impresa che eventualmente dovesse subentrare.


Una decisione che è stata preceduta da un ricorso di Trenitalia davanti al tribunale amministrativo regionale che non ha però accolto la richiesta di sospensione d'urgenza delle procedure inerenti la gara; uno scontro quindi dall'esito incerto, in quanto, sebbene la Regione prosegua nell'iter per il definitivo affidamento dei servizi di trasporto ferroviario in ambito regionale (a breve sarà esaminata l'offerta dell'altro concorrente rimasto in gara, Ferrovie Nord Milano), bisognerà comunque aspettare la decisione definitiva del TAR che si deve ancora pronunciare.

In questa vicenda alquanto ingarbugliata bisogna aggiungere le vive preoccupazioni della nostra organizzazione per altri aspetti non secondari del capitolato d'appalto, che prevedono la possibilità di subappaltare importanti lavorazioni denominate accessorie (manutenzione del materiale rotabile, vendita, servizi amministrativi) e che potrebbero quindi generare disastrosi effetti occupazionali per i lavoratori dipendenti dalla Divisione Trasporto Regionale della Liguria.


In tale caso la Dirigenza di Trenitalia non solo non ha mosso alcuna critica, ma al contrario, precorrendo i tempi, sta già provando ad appaltare la manutenzione del materiale rotabile, giustificando tale iniziativa con la necessità di urgenti interventi manutentivi, e a dismettere biglietterie affidandole a volenterose Pro Loco o a cooperative presenti sul territorio. Infine, per completezza d'informazione, un'ulteriore nota: nel capitolato d'appalto non è prevista alcuna indicizzazione del corrispettivo che sarà erogato dalla Regione Liguria all'ente affidante; vale a dire che, chi vincerà la gara, dovrà comunque recuperare risorse economiche tramite un necessario aumento del costo dei biglietti.

Le conclusioni? La tanta decantata concorrenza, applicata al trasporto pubblico ferroviario locale, altro non potrà provocare che un abbattimento dei livelli retributivi ed occupazionali dei lavoratori e, noi pensiamo, ad un peggioramento della qualità dei servizi erogati. Basti pensare alla realtà del Levante Ligure, ove lo sfortunato viaggiatore s'imbatte in Uffici Movimento deserti, annunci al pubblico asettici e metallici, emettitrici automatiche di biglietti spesso non funzionanti e, in alcune realtà, in un volontario della Pro Loco impossibilitato ad effettuare una semplice prenotazione di posto a sedere.

Poco male, se non riuscirà a reperire un biglietto in stazione, potrà comunque salire in treno rischiando una multa di 25 Euro. Sempre che a bordo treno ci sarà ancora personale di Trenitalia!



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.orsaferrvie@sindacatoorsa.it
saps@saps.191.it
- **Fotocomposizione e Stampa:**
Tipolitografia ERREPI
Via Castellana, 50 - Riese Pio X (TV)
Tel. 0423 746276 - Fax 0423 746663
E-mail: prberno@tin.it
- **Direttore:**
Giuseppe Maltese
- **Direttore Responsabile:**
Gianfranco Antoniali
- **Comitato di Redazione:**
Roberto Cesario, Sergio Paoletti,
Sandro Zaccaria
- **Collaborano:**
Domenico Battaglia, Ferdinando Battaglia, Giancarlo Fabbrucci, Giovanni Faccini, Flavio Fiorini, Marco Mariani, Giancarla Marietti, Anna Morabito, Mauro Nicolosi, Laura Pisano, Franco Rossellini

**dismettere
biglietterie... aumento
del costo dei biglietti**

CAMBIA LA GUIDA DELL'ORSA LIGURIA

Dopo diversi anni e tanta acqua passata sotto i ponti ecco un altro Cesario alla guida della Segreteria Regionale Liguria. Lo scenario è cambiato e fare sindacato è diventato un po' più difficile, ma Roberto in questo ambiente c'è praticamente nato, lo ha vissuto, lo ha respirato, lo ha assimilato ed ora ha l'opportunità di mettere in pratica tutto ciò che, come preparato attivista prima e come segretario di settore nonché aggiunto di Segreteria Regionale poi, ha imparato e sperimentato sulla propria pelle. Certo un salto, un piccolo salto pieno di incognite e responsabilità lo definirebbe lui, c'è stato.

Roberto ha superato con la propria mitezza e la propria educazione i periodi 'neri' di questi ultimi anni ed ha lavorato, costantemente, per tenere insieme questa famiglia 'allargata' fatta di idee e temperamenti diversi, tenuta insieme forse solo dalla consapevolezza che questo 'matrimonio' fosse l'unica strada percorribile per due organizzazioni importanti ed impegnate come sono sempre state Fisafs e Comu.

Roberto nell'Orsa ha sempre creduto e per l'Orsa ha sempre lavorato alacremente con i suoi compagni di viaggio, aiutando persone insostituibili come il macchinista Marco Bellicano, ex Segretario, ad orientarsi tra le nostre regole, la nostra 'burocrazia' come la chiamano loro, tra le nostre facce e i nostri a volte difficili caratteri.

L'Orsa a Genova se non fosse stato per Cesario e Bellicano avrebbe avuto vita breve. Non immaginate neppure quanto. Roberto ha la capacità di circondarsi delle persone giuste, ed è facile per persone volenterose trovare in lui la giusta corrispondenza. Le sue scelte sono sempre conseguenza di un processo democratico, anche se, come lui sa, ogni tanto mi piacerebbe fosse un po' meno democratico e un po' più cattivo.

A noi dei Saps mancherà molto, certo non ci abbandona, ma dovrà necessariamente impegnarsi di più in settori che conosce meno, per essere quello che in fondo tutti vogliamo che sia: il Segretario di tutti.

Speriamo di poter essere per lui sempre un buon braccio, magari anche con un po' di cervello, e gli faccio il mio personale augurio (molti di noi non lo condivideranno) assumendone tutta la responsabilità: ti auguro che questo incarico tiri fuori il lupo che è in te. Di agnelli ce ne sono già troppi, il tempo di guarire le ferite è finito, ora si deve ricominciare a combattere.

Mafalda

La Segreteria Nazionale Saps e la redazione si associano alla "pennellata" di Mafalda, condividendone totalmente il contenuto, per niente ruffiana ma sicuramente (questa volta) obiettiva, nell'augurare un buon lavoro all'amico Roberto per il nuovo e prestigioso incarico, nella certezza che saprà dare continuità alla crescita del sindacalismo autonomo.

GAMBE IN SPALLA MAFALDA!

Cara Mafalda, stavolta non mi freggi. Essere nel comitato di redazione qualche vantaggio lo comporta; ad esempio ricevere a casa La Nostra Stazione senza avere delle sorprese inaspettate (per quanto piacevoli).

Ed allora, replico subito: gambe in spalla, perché il Saps ha bisogno di mille Mafalde e magari di qualche mite ed educato personaggio in meno.

C'è bisogno di tante persone incazzate con il mondo intero (come il personaggio dei fumetti) sempre insoddisfatte e che non si sanno dar pace se non hanno risposte ai mille "perché e per come" che si incontrano quotidianamente nella nostra vita di ferrovieri impegnati nel sindacato.

Soprattutto quando il mondo del lavoro intorno a noi cambia velocemente e quelle poche regole che sopravvivono non vengono quasi mai rispettate.

Hai ragione, altro che agnelli; ci vorrebbero dei lupi famelici pronti ad addentare la preda.

Ma la nostra prima risorsa è stata la capacità di fare gruppo, di saper ascoltare gli altri e di scegliere dei percorsi comuni e condivisi, rafforzando anche un aspetto non indifferente che ha rappresentato il collante che oggi ci lega fortemente: l'amicizia.

Un pensiero, a tal proposito, va a Marco e Giorgio (i macchinisti, ma potremmo tesserarli per meriti speciali nel nostro Saps) per i rapporti umani che hanno saputo così velocemente costruire.

Per quel che mi riguarda, lo sai, essendo fisicamente un po' miope, e vedendo tutto attorno a me un po' sfuocato, continuerò ad affrontare i problemi ragionandoci sopra magari una volta più del necessario, cercando soluzioni anche quando sembra impossibile trovarle; è nella mia indole.

Ma, a proposito di fumetti, c'è un personaggio miope come me (anzi cieco) che ha saputo affinare gli altri sensi trasformandosi in un super eroe in tutte le circostanze in cui è stato necessario combattere.

Roberto Cesario

DA TREU A BIAGI

Di bene in meglio, fino al caporalato

di M. Mariani

Il più delle volte i "problemi" tanto più sono fisicamente lontani tanto meno sono avvertiti dalle nostre coscienze.

E' il caso dei contratti di lavoro una volta qualificati "atipici", ma oggi per lo più disciplinati dal diritto positivo e dunque "tipizzati". Se ci riferiamo infatti al c.d. contratto di somministrazione di lavoro introdotto nell'ordinamento con la legge 30/2004 e con il Dlgs n. 276/04 e, dati i tempi, con opportuna circospezione ci voltiamo a guardare le esperienze presenti nel nostro mondo lavorativo, ci rendiamo conto dell'impetuoso incedere dei processi che, come sovente accade, avanzano in modo tanto più celere quanto più sono deleteri. E' un po' la traduzione del detto popolare "chi va con lo zoppo impara a zoppi-

Impietoso incedere dei processi... avanzano più celeri quanto più sono deleteri

care", adattata alla fluttuabilità degli eventi.

Non intendiamo addentrarci in valutazioni o giudizi approfonditi sulla plausibilità socio-politica dell'istituto, la cui compatibilità con la generale tendenza alla flessibilizzazione non può essere dubitata. Né si vuole qui segnalare la proditoria presenza di contratti di somministrazione in FS, nonostante il contratto collettivo non li contempli tra gli strumenti giuridici utilizzabili per la costituzione del rapporto di lavoro. Poiché talvolta le "cose" parlano da sole, possiamo ritenere che la semplice enunciazione delle caratteristiche dell'istituto sia sufficientemente esplicativa, anche sotto profili che non attengono alla sfera strettamente giuridica.

Una breve premessa. Il contratto di somministrazione di lavoro, disciplinato dall'art. 20 e seguenti del Dlgs 276/04, frutto della legge delega 30 (c.d. legge Biagi), costituisce un "affinamento" del lavoro c.d. interinale previsto e regolamentato dalla L.196/97 (c.d. legge Treu), del quale costituisce una evoluzione più strutturata.

Nel diritto del lavoro si è sempre cercato di identificare, in una sorta di definizione indiretta, il datore di lavoro come il destinatario della prestazione lavorativa. Tanto che, già dal 1942, anno in cui venne introdotta la disciplina del codice civile, si palesò la diffidenza, in termini di divieto, verso forme di intermediazione o interposizione tra datore di lavoro e prestazione. Ne troviamo già infatti una sintomatica conferma nel divieto d'interposizione dal lavoro a cottimo sancito dall'art. 2127 c.c..

Successivamente nel 1960, nella medesima prospettiva, la legge 1369, venne a generalizzare il divieto ed a sanzionare penalmente la interposizione e intermediazione nelle prestazioni di lavoro.

Come detto non ci inoltriamo nelle motivazioni sociali, politiche, economiche alla base di tale atteggiamento ostile nei confronti dell'intermediazione di manodopera. Basti richiamare il diffuso fenomeno del "caporalato", che rappresentava un ulteriore "costo" per i lavoratori desiderosi di prestare la loro opera. Si trattava per lo più di finti "appaltatori" che reclutavano manodopera che collocavano poi presso terzi. In tali evenienze la menzionata legge 1369/60 oltre a sanzionare penalmente il "caporale", prevedeva una forte tutela reale per i lavoratori, prevedendo la costituzione ope legis del rapporto di lavoro subordinato in capo al beneficiario della loro prestazione.

Nell'interposizione vietata dalla L. 1369 si affiancavano nel medesimo provvedimento legislativo l'appalto c.d. interno e quello esterno, entrambe lecite, caratterizzate dalla necessaria qualificazione dell'appaltatore come imprenditore in senso strettamente giuridico (art. 2082 c.c.).

Il limite della corrispondenza, quasi dogmatica, tra datore di lavoro e beneficiario della prestazione viene dunque affidato alla qualificazione giuridica di imprenditore in capo al soggetto "collocatore".

Fattispecie adeguatamente e sonoramente sanzionata, penalmente e civilmente, in caso di illiceità.

Con la legge 196/97, sulla scia del cosiddetto patto per il lavoro del 1996, la suddetta corrispondenza, con il bagaglio di tutele e precauzioni anche culturali, che ne scaturivano, viene meno. Gli articoli dal n. 1 al n. 11 della citata L. 196 introducono la figura giuridica della "fornitura di lavoro temporaneo", a tempo determinato o indeterminato (art. 3), in favore di imprese c.d. utilizzatrici (art. 6). Si parla in proposito di lavoro in affitto o interinale.

Rilevare la circostanza per cui Treu, all'epoca, fosse ministro del lavoro di un governo di "centrosinistra" contrasterebbe con la linea non divagatrice che ci siamo proposti di seguire. Comunque con la citata L. 196/97 - intitolata alla "promozione dell'occupazione" - vengono create, nel panorama giuridico italiano, le c.d. imprese fornitrici di lavoro temporaneo dalle quali formalmente "dipendono" i lavoratori utilizzati da altre imprese (c.d. utilizzatrici) che, per tale versante, sono mere destinatarie della prestazione senza alcun supporto giuridico (se non di fatto) con il lavoratore. Lo schema che si ripropone è quello che nel 1969 aveva portato ad un sistema improntato alla massima attenzione nei confronti di un fenomeno di per sé potenzialmente teso allo sfruttamento del lavoro. Si inverte però la prospettiva e si consente l'intermediazione privata nel collocamento dei lavoratori. Resta ferma tuttavia anche con la L. 196/97 /art. 10) l'applicazione della L.1369/60, ove l'impresa utilizzatrice o quella fornitrice non rispondano ai requisiti previsti o non osservino i precetti normativi. Con la L. n. 30/04 (c.d. legge Biagi) ed il suo decreto attuativo, Dlgs 276/04, il lavoro in affitto che in precedenza era temporaneo (come detto a tempo determinato o indeterminato) diventa "somministrazione di lavoro" a tempo determinato o indeterminato. Il meccanismo logico ispiratore del Dlgs 276/04, molto simile a quello della L. 196/97, ne costituisce in realtà un "affinamento", nel senso che da un lato ne riduce le ipotesi di divieto (art. 20) e le sanzioni a fronte dell'inosservanza di prescrizioni normative (art. 18 e 28), dall'altro tenta di recuperare un collegamento, anche sotto il profilo della tutela giurisdizionale, tra lavoratore ed impresa utilizzatrice, in tema di responsabilità patrimoniale sui trattamenti retributivi e previdenziali (art. 23, 3° comma, e art. 27). Il processo di "affinamento", almeno nella prospettiva di ulteriore flessibilità del mercato del lavoro, non ha probabilmente esaurito i suoi passaggi. Gli strumenti giuridici che le imprese oggi possono utilizzare per reperire forza lavoro sono i più svariati e la loro flessibilità è inversamente proporzionale alle garanzie, le tutele, le esigenze, anche di natura economica, dei lavoratori. Neanche su questo, in questa sede, vogliamo esprimere valutazioni.

...il lavoro in affitto... diventa "somministrazione di lavoro"

Ci sembra però che "promuovere l'occupazione" non possa considerarsi il fine, ma debba rappresentare il mezzo per redistribuire ricchezza e rendere il sistema compatibile con i principi di dignità, democrazia e libertà che caratterizzano una società civile. Da questa prospettiva rifugge nettamente ed evidentemente lo sfruttamento del lavoro, anch'esso "occupazione" in senso formale. Così non possiamo esimerci dal constatare che dal contratto di fornitura a quello di somministrazione di lavoro, la strada verso un collocamento a mezzo "caporalato organizzato" non sia lontanissima e la prospettiva induca a ritenere che, nell'interesse dell'impresa e dell'imprenditore, presto si rivivranno, questa volta con il suggello della liceità, i vecchi tempi dell'intermediazione e interposizione fittizia.

METRONAPOLI "SCENEGGIATA NAPOLETANA"

di Ferdinando Battaglia

Può sembrare un titolo scontato, curioso, ovvio, quando si parla di una città come Napoli, dove tutto vive fra commedia e cruda realtà, dove delle volte non c'è confine tra le due cose, tanto si fondono; non trovo miglior e più appropriato titolo che "sceneggiata" per definire la vicenda che segue. Se non fosse per la serissima e, per certi versi, drammatica situazione in cui si trovano oggi gli attuali lavoratori, avremmo potuto riderci sopra; così purtroppo non è, e come al solito ci rimetteranno i lavoratori. Dopo la doverosa premessa, veniamo ai fatti, a Metronapoli e a quello che segue. Per meglio capire la "sceneggiata" occorre fare un pò di storia, dobbiamo risalire alla nascita di questa Società, MetroNapoli appunto, nata per gestire il nuovo tratto cittadino della metropolitana napoletana, insieme a quello storico, fino ad allora saldamente

Trenitalia... fece un'immissione di circa 300 uomini in Metronapoli

in mano alle F.S., che collega i Campi Flegrei con il centro della città fino alla stazione di Napoli C.le, il cosiddetto "passante", oltre alla prosecuzione delle nuove linee al momento ancora in corso. Il gruppo imprenditoriale originario era formato da capitale misto: del Comune di Napoli, Trenitalia, A.N.M. con altri piccoli patner; mancavano però gli uomini e i mezzi, Trenitalia mise un pò l'uno e un pò gli altri; fece infatti un'immissione di circa 300 agenti di varie qualifiche, con una previsione di distacco temporaneo, alle ulteriori necessità ci pensò il Comune inserendo un'altro centinaio di autoferrottranvieri. La cosa all'inizio fu gestita "all'italiana", con lauti pagamenti di straordinario vista l'endemica carenza di personale, nonostante le iniezioni citate da parte di Trenitalia e dal Comune sin dalla nascita, con competenze diverse rispetto alla provenienza delle società, quindi in breve l'applicazione mista dei due Ccnl Autoferro e Ferroviario. Frotte molto numerose di sindacalisti si affollavano ai tavoli di trattativa con delegazioni miste e litigiose, per ovvi motivi di "parrocchia", insomma una grossa gatta da pelare per le Confederazioni Unitarie. Voce fuori dal coro, come al solito, l'Or.S.A. che con un lungimirante accordo ottenne, battendo i

pugni sul tavolo, (forte di una maggiore rappresentatività di iscritti tra macchinisti e agenti di stazione) il riconoscimento dei diritti acquisiti di tutti i ferrovieri passati in Metronapoli compresi i vantaggi economici maturati anche successivamente. Il giocattolo così congegnato funzionò per un pò di tempo, e cioè fino a quando i vertici di Trenitalia hanno mantenuto il comando e la gestione della neonata società. In seguito qualcosa si è rotto (forse in previsione delle gare per l'assegnazione del TPL....) quando dagli altri patners sono nate richieste non soddisfatte dall'attuale C.d.A., provocando una crisi ampiamente pubblicizzata su stampa e tv locali, che ha portato i due maggiori azionisti, Trenitalia e Comune, a uno scontro frontale; di per se questa cosa rientra nella "normalità" della logica imprenditoriale, ma purtroppo come spesso accade vi sono degli strascichi che si ripercuotono sui soliti noti: i lavoratori.

Infatti il conto sarebbero come al solito i lavoratori a pagarlo in quanto udite...udite sono divenuti, loro malgrado, merce di scambio in questa contesa. In parole povere Trenitalia, non trovando soddisfazione nella conduzione successiva alla propria, decideva di uscire dalla società Metronapoli e di gestire esclusivamente il "passante" recuperando altresì il personale che nel "passante" operava. La società Metronapoli per tutta risposta rescindeva l'accordo, sino ad allora operante, con tanto di lettera a Trenitalia e alle OO.SS. Regionali, rispedendo al mittente tutti i 300 ferrovieri a suo tempo distaccati, non solo quelli che Trenitalia si riprendeva in quanto dedicati al "passante".

La commedia "la sceneggiata" di cui al titolo, come nella più classica delle tradizioni vuole il colpo di scena finale e a quello ci ha pensato Trenitalia che, con una missiva di risposta alla restituzione del personale di cui alla nota di Metronapoli, non riconosceva più detti agenti come suoi dipendenti, ma appartenenti a tutti gli effetti alla società Metronapoli per via della procedura a suo tempo adottata ed individuata quale "cessione di ramo di azienda". Per cui Trenitalia rispediva al mittente tutto il personale residuo applicato alla "collinare".

Trenitalia e Comune di Napoli a uno scontro frontale

Di chi sono dunque oggi questi dipendenti? A questa domanda oggi non c'è ancora risposta in quanto la controversia è stata trasportata ai livelli più alti dei tavoli di Roma; la confusione però regna (ancora oggi mentre scrivo questo articolo) sovrana tra i lavoratori, a tal punto che molti di loro stanno avvalendosi di noti studi legali per far luce sulla propria posizione lavorativa, in attesa di eventuali accordi che dovessero nascere tra le parti in lite. Il sindacato in tutta questa manfrina ha cercato di fare fino in fondo la sua parte, organizzando manifestazioni e scioperi, portando varie volte i contendenti a dei tavoli di discussione, compreso quello Prefettizio, cercando una soluzione ma, come si sa, non c'è peggior sordo di chi non vuol sentire per cui tutti i tentativi di risoluzione della vertenza, ad oggi tentati, sono stati infruttuosi.

E' evidente che Metronapoli vorrebbe gestire l'acquisizione di personale facendo in proprio le assunzioni che gli servirebbero per garantire il servizio ed in tempo di elezioni...dall'altra parte c'è Trenitalia che deve far scendere il proprio costo per cui liberarsi subito di un buon numero di agenti va sicuramente nella direzione del recupero economico. Rimane per noi una grossa illusione: la presenza societaria di Trenitalia in Metronapoli costituiva una notevole risorsa per la gestione delle future gare di affidamento del trasporto regionale.

Ora, in questa situazione, Trenitalia avrà un concorrente in più e probabilmente anche agguerrito.

E la tematica obiettivo della Holding FS, sulla tessitura di alleanze, riceve ancora un NO! Secco. La grande lezione che nasce da questa "Sceneggiata Napoletana" deve però far riflettere tutti i lavoratori e il mondo del lavoro che negli ultimi anni e negli ultimi "Contratti" ha visto perdere molte di quelle tutele conquistate in anni di lotte sindacali; ciò a fronte di parti datoriali sempre più agguerrite e alla ricerca del massimo profitto. Rimaniamo solo noi, sindacati autonomi, con molta probabilità e senza falsa modestia, l'ultimo baluardo difensivo per tutti quei lavoratori che ancora credono in un sindacato di tutela dei diritti e non in un sindacato di comode poltrone.

Trenitalia avrà un concorrente in più nelle gare

DACCI OGGI IL NOSTRO PASTO QUOTIDIANO

di Flavio Fiorini

"Per voi mi toglierei il pane di bocca" dicevano i buoni padri ai loro figli nello slancio d'amore per la propria famiglia.

Purtroppo la dirigenza F.S. non nutre per i propri amministrati lo stesso sentimento d'affetto, anzi, per quanto può il pasto cerca di toglierlo dalle loro bocche.

Non si tratta certo di un'attenzione premurosa per prevenirne l'obesità, ma solo, come al solito, di risparmiare qualche liretta (oops... qualche eurino).

È la vexata questio del diritto al pasto, art. 46 del contratto delle Attività Ferroviarie ed art. 19 di quello di Confluenza FS. Su quasi tutto il territorio nazionale, infatti, il personale di stazione si trova costretto ad ingaggiare una vera e propria lotta per usufruire di quello che il contratto disciplina, a mio parere, in modo inequivocabile.

Vediamo l'art. 46: "Usufruiranno del pasto aziendale... nelle fasce orarie dalle 12.00 alle 14.00 e/o dalle 19.00 alle 21.00:

1. I lavoratori che effettuano l'orario di lavoro su prestazione unica giornaliera con orario spezzato

2. I lavoratori addetti ai turni avvicendati.

Non viene quindi posta alcuna limitazione per chi svolge turni avvicendati.

Ma è l'art. 19 del Contratto di Confluenza che spinge le menti più sparagnine della nostra azienda ad inerparsi in stiracchiate interpretazioni, soprattutto per quanto riguarda i pasti (plurale) spettanti a chi lavora nel turno pomeridiano.

L'esatta dizione contrattuale è la seguente: "Il lavoratore... (omissis)... fruirà del pasto aziendale.. (omissis).. quando inizia o termina il turno in orari che, tenendo conto dei tempi di percorrenza, non gli consentono di consumare il pasto presso la propria abitazione (dimora) nelle fasce orarie concordate 12.00-14.00 e 19.00-21.00.

Come si può sostenere che un lavoratore che abiti magari a 50 Km dal suo impianto, per il turno 13.00-21.00 non abbia diritto a consumare, oltre alla cena, anche il pranzo?

A che ora dovrebbe mangiare per iniziare il turno alle ore 13.00? Altrettanto risibile è la forzatura aziendale che sostiene come il diritto sia ad una sola refezione perché il contratto recita "pasto" e non "pasti".

Siamo arrivati all'Accademia della Crusca, entrano in gioco gli specialisti dell'analisi grammaticale!

A queste menti argute vorrei far notare che pasto è probabilmente al singolare perché il lavoratore ne consuma uno solo alla volta nelle fasce orarie previste, poi, tanto per scendere sul loro terreno, se si fosse voluto escludere la possibilità dei due, quando si parla delle fasce, sarebbe stata necessaria la congiunzione avversativa "o" piuttosto che "e", cioè dire 12.00-14.00 o 19.00-21.00 (con l'una che esclude l'altra), ma così non è!

Sull'argomento sono in corso trattative tra l'Azienda e le Segreterie Nazionali che vedono, ad onor del vero, il fronte sindacale abbastanza compatto nel sostenere il diritto dei lavoratori solo che, è sempre una mia impressione, il gioco si sta trascinando troppo a lungo. I lavoratori hanno bisogno di certezze, non si può utilizzare il buono pasto (P70) o un ticket restaurant con il timore di vedersene poi contestare l'uso improprio!

All'azienda bisogna dire che siamo stanchi di vedere ogni giorno una nuova interpretazione che cerca di sottrarci quel che ancora il Contratto (che sofferenza quella firma..) ci garantisce. Quindi, con chiarezza, chi lavora ha il diritto, nel rispetto delle regole, di mangiare e ad un ferroviere che opera nei turni cosiddetti in terza spettano, con i requisiti della distanza da casa, quattro pasti per ogni turno completo.

Cedere anche sui pasti, scusate la battuta, sarebbe davvero un boccone troppo amaro!

...attenzione premurosa per prevenire l'obesità

IL FUTURO O ...LA ROVINA?

di Giancarlo Fabbrucci

Circa trenta anni fa, dovendomi spesso recare nella zona di Varese, ammiravo dal treno con un certo stupore, le linee ferroviarie sovrapposte nel nodo bolognese e quelle parallele nella circonvallazione milanese.

Ritenevo queste strutture all'avanguardia, in quanto nella mia zona le linee ferroviarie erano semplici e nonostante l'importante stazione di Firenze SMN, la circolazione era condotta in modo elementare. Il vedere due treni che si affiancavano correndo paralleli, quasi in gara tra loro, mi emozionava non poco e la consapevolezza che ciò era dovuto alla necessità di smaltire il traffico ferroviario, mi faceva considerare importanti le zone che stavo percorrendo assai più della mia.

A distanza di anni, è nata anche nel territorio Toscano l'esigenza di incrementare le linee e trovare nuove soluzioni per ovviare all'intasamento del traffico ferroviario.

Si è quindi iniziato a prendere in considerazione di raddoppiare le linee Firenze - Prato e Empoli - Siena, di raddrizzare la Firenze - Pisa, per non parlare poi del "fantastico" progetto di attraversamento fiorentino dell'Alta Velocità.

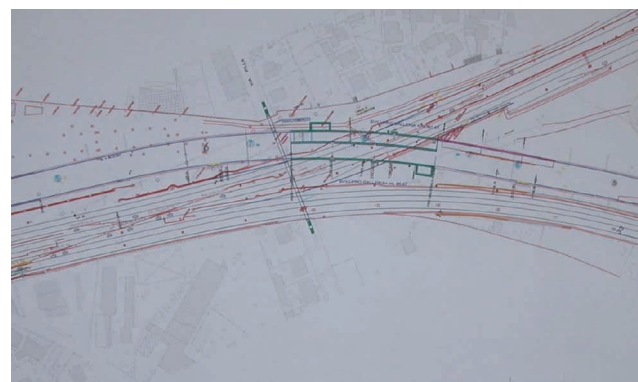
Lavori che fra mille difficoltà sono ancora in fase di attuazione e il cui termine della realizzazione completa risulta momentaneamente sconosciuto.

Qualche mese fa, in occasione di una riunione sindacale a Pisa, ho notato che era in atto lo smantellamento di tutto il fascio merci di Pisa centrale e che veniva contemporaneamente iniziato uno scavo al suo posto.



La mia curiosità e l'interesse per le cose che riguardano quella che reputavo una azienda affascinante, mi hanno spinto a informarmi di quanto stava accadendo. Trattasi dell'attraversamento sotterraneo della linea Tirrenica con la Firenze-Pisa, attraversamento necessario per ovviare all'intersecarsi dei treni "Nord-Sud" con quelli "Est-Ovest".

Infatti i convogli che provengono da Grosseto e vanno a La Spezia arrivano dal cosiddetto "collo d'oca" ai binari 5 e 6, tagliano le linee convergenti fino al binario 2 per intradarsi per S. Rossore, disturbando la circolazione dei regionali che da Firenze proseguono per Livorno.



Con il sottopasso, dal "collo d'oca" arriveranno direttamente al binario 2.

I lavori ferroviari dureranno per tutto il 2006 e sono imponenti: il costo si aggirerà sui 19 milioni di euro, l'attraversamento sarà obliquo ed i problemi incontrati non sono pochi: dal terreno paludoso, all'abbattimento di un sovrappassaggio cittadino ed al momentaneo spostamento dei tracciati attuali.

Per la ricostruzione del cavalcavia ad esempio, sono state trasportate sul posto travi di cemento di circa 70 tonnellate ognuna e posate con gru che hanno perfino disturbato il traffico del vicino aeroporto a causa della loro altezza.

Non sono mancate le proteste per i disagi da parte degli amministratori locali e della cittadinanza.

Un'altra cosa da rilevare è che nonostante la graduale discesa della futura linea, lo spazio a disposizione è poco.

Dall'uscita del tunnel al fabbricato viaggiatori ci saranno sei e non sei-settecento metri e quindi per raccordarsi con i primi binari, sarà necessario fare una curva molto stretta.

È in previsione anche il ripristino della Pisa - Collesalveti (tra l'altro nasce in quel punto) che sarà utilizzata per il dirottamento del trasporto merci.

Dall'altra parte del F.V. ci sono inoltre i nuovi binari per le partenze dei regionali per Lucca.

Un progetto ambizioso con tecnologie all'avanguardia, la cui finalità è la separazione delle linee.

Li per li la cosa lascia indifferenti. Ma una riflessione più attenta e l'evoluzione degli avvenimenti nel Gruppo FS portano a sinistri dubbi che speriamo risultino infondati.

La separazione delle linee, che apparentemente suona come un superamento di difficoltà tecniche della circolazione, non sarà invece l'inizio di una diversificazione dei vari vettori di trasporto: Passeggeri, Cargo e chissà quale società di trasporto regionale?

Processo per altro già avviato.

Società diverse, tracciati diversi... lavoratori diversi?

Mi auguro fortemente di NO.

Anche nel territorio toscano l'esigenza di incrementare le linee

ripristino della Pisa-Collesalveti... per le merci.

IL PARADISO DEGLI ABUSI

Mordere la mano che ogni giorno ti fornisce il pane per la Tua famiglia è, a dir poco, ingratitudine.

Dover raccontare della lettura distorta del contratto di lavoro, da parte del Responsabile Personale e Organizzazione, a danno del personale amministrato, non può essere ingratitudine ma legittima tutela degli interessi generali dei dipendenti di Trenitalia Divisione Cargo.

Nello scorso mese di Novembre, la divisione fece una comunicazione alle RSU di Villa Patrizi sul periodo di chiusura Natalizia per gli uffici Romani.

A cascata, tali chiusure vennero esportate negli Stabilimenti Cargo della penisola, sono state diramate restrizioni di traffico, interessando tutti gli scali per il periodo 20 - 31 Dicembre e, di fatto, si è organizzata una serrata degli impianti di durata ben superiore ai sei giorni di ferie collettive previste a contratto.

Così, presso lo stabilimento Cargo di Con Ordine Interno n° --- con oggetto: Chiusura Uffici dello Stabilimento.

" Come disposto dalla Superiore Sede, si comunica che nei giorni dal 27 al 31 Dicembre

2004 e 3,4,5 Gennaio 2005 gli Uffici dovranno rimanere chiusi.

- Per il periodo 27-31 Dicembre, le quattro giornate di ex festività soppresse la cui fruizione deve essere garantita dall'Azienda nell'anno di riferimento (art. 24, p4, CCNL), unitamente alla residua giornata di ferie collettive in conto 2004, non impegnata dall'azienda, in occasione della chiusura delle sedi effettuata nello scorso mese di Agosto;

- Per la giornata del 3 gennaio recupero del 26/12 festività ricadente di Domenica;

- Per i giorni 4,5 Gennaio 2005, due delle giornate di ferie collettive conto 2005;

- Si invita, altresì il personale tutto alla fruizione di una ulteriore giornata di ferie nel giorno di venerdì 7 Gennaio 2005."

Se questa non è una serrata, tanto ci assomiglia. In attesa del cambio della Costituzione che recita " le ferie sono un diritto irrinunciabile del lavoratore" non ci resta che protestare energicamente con il Dirigente Territorialmente competente.

Come dipendente Trenitalia, Divisione Cargo, mi auguro un veloce cambio del Vertice Divisionale, che coinvolga anche quanti leggono ed interpretano il Contratto in maniera artatamente e palesemente svantaggiosa per i lavoratori.

DALLA PARTE DELLE DONNE

di Giancarla Marietti*

Da tempo nel Saps Toscana si parla di un sogno: alcuni di noi vorrebbero all'interno del giornale, "La nostra Stazione", una pagina tecnica con articoli dedicati a particolari momenti o innovazioni nelle nostre varie professioni (movimento, gestioni, ecc.), una pagina nella quale ritrovare la nostra vita quotidiana, in cui riconoscerci. Abbiamo cercato di capire chi poteva svolgere il ruolo di esperto intorno a noi e non riuscivamo a scorgere le possibilità.

Quale segretario regionale ho espresso questo desiderio nei congressi e nei direttivi regionali, come in direzione nazionale, insieme alla richiesta di corsi per professionalizzare gli attivisti sindacali.

Un'altra idea ha cominciato a circolare tra le donne Saps che conosco dentro e fuori la Toscana: perché non far qualcosa per far avvicinare sempre più donne al Sindacato? Anche nella scorsa tornata elettorale delle RSU le donne erano pochine, sia candidate, sia ai seggi.

Se nel giornale ci fosse qualcosa di gestito da donne, per esempio una pagina, forse sarebbe utile per far sì che sempre più colleghe si riconoscano in questo giornale e in questo sindacato.

E allora l'idea: facciamo una sintesi, una pagina gestita da donne, ma non preclusa per questo ai signori che volessero partecipare dando il loro contributo sul piano tecnico-professionale. Vediamo un po' se l'idea piace e può funzionare: che ne direste di scrivere al Direttore al giornale o sul sito del Saps per vedere se dare un seguito alla cosa, sia ponendo quesiti (abbiamo le nostre "esperte" che vi faremo conoscere presto proprio grazie ai quesiti di cui sopra attraverso il giornale o privatamente), sia proponendovi quali esperti voi stessi. Coraggio, aiutateci a realizzare un piccolo, grande sogno.

* Segr. Reg. LE Saps Toscana

IL LAVORO MOLESTO

di AM

Che cos'è, per noi, oggi il lavoro? Può davvero diventare "molesto" per qualcuna o molte di noi?

E perché ci interessa il mobbing? Perché è un tema forte, economicamente, socialmente, culturalmente.

Procediamo per ordine...

Ho incontrato la regista del film "Mi piace lavorare" durante una manifestazione in occasione della Festa della Donna, e ciò che mi ha colpito è stata una sua frase: "...in fondo io ho fatto solo un film". Già, ma quel film racconta, attraverso la storia di Anna, i cambiamenti, l'isolamento, l'angoscia, il calvario psicofisico di una parte, non più silente, di lavoratori vittime di mobbing.

Fortissime crisi depressive ed esaurimenti nervosi hanno già portato a pre-pensionamenti, per lo più sono donne ree di partorire e allattare, di dover magari mandare avanti una famiglia da sole, ecc..

L'atteggiamento più diffuso è quello di banalizzare il problema, e ciò accadrà finché continueremo a considerare il mobbing esclusivamente come problema individuale, come se fosse riconducibile solo a personalità deboli, incapaci di vivere nel contesto sociale.

Lavorare, oggi, non è più un semplice comportamento necessario alla soddisfazione dei bisogni primari per sé e per la propria famiglia, è anche un mezzo per dimostrare il proprio status sociale.

Dalla riflessione sul mondo del lavoro in FS e sulla sua organizzazione, il Comitato Pari Opportunità continua a progettare nuove azioni positive, nuove risposte percorribili, affinché l'ambiente di lavoro non sia il luogo della lotta, perché "emergere" non può essere considerata regola del comune vivere sociale; dove sia anche possibile trovare soluzioni all'esigenza di conciliazione che hanno uomini e donne, fra tempo dedicato al lavoro e tempo di vita.

Perché tutto questo comporta conseguenze non solo sul piano individuale (salute psicofisica), ma anche su quello economico/sociale (costi sociali).

In una azienda che cambia le donne vogliono e devono essere protagoniste, e invece:

- nelle ferrovie le donne rappresentano una percentuale pari all'8,7 %;
- nei settori tecnici ad alta specializzazione la presenza femminile è praticamente inesistente;
- il capitale umano femminile costituisce una risorsa non pienamente valorizzata nelle ferrovie.

Partendo da questi presupposti e considerato che, fino ad oggi, tutti i "mestieri" ferroviari sono stati pensati, sono nati e cresciuti al maschile, la nostra idea "rivoluzionaria" è quella di provare ad invertire questa tendenza, accomunate dall'aspirazione ad un reale cambiamento, dal desiderio di crescita professionale, dando un forte segnale della nostra disponibilità a metterci in gioco. Eppure, nonostante questo, per molti di noi (e soprattutto per noi donne) a volte si materializza l'incubo dell'essere messi da parte, fuori dal ciclo produttivo, dalla filosofia aziendale che ci parla di produttività, competitività, flessibilità, instillando, invece, quel senso di precarietà soprattutto quando diveniamo madri e siamo un ostacolo, colpevoli.

Del resto l'organizzazione attuale della società prevede per la donna un ruolo sempre più attivo, divisa tra impegni di lavoro e responsabilità nell'essere moglie e madre.

Il mobbing, e il mobber, dice Francesca Comencini, preferisce le madri.

E se è vero che la famiglia ancora oggi è considerata la cellula primaria della società, alla donna è richiesta una doppia flessibilità: nel lavoro e nella gestione dei tempi familiari.

La forza della protagonista del film sul mobbing, che è anche quella di tutte le donne, sta nel ritrovato coraggio di parlare, nel non aver paura, nel chiedere aiuto, perché a lei, ma anche a tutte noi, "...piace lavorare".

prepensionamenti, per lo più sono donne ree di partorire e allattare

il mobbing... preferisce le madri!

LETTERA AL GIORNALE

In una circolare del Ministero del lavoro del mese di Ottobre 2004 sono stati indicati i beneficiari del superbounus. Tra questi, erano compresi i dipendenti delle Ferrovie.

Pertanto molti colleghi ferroviari, supportati anche dalle indicazioni del nostro giornale del mese di Ottobre 2004 che riportava lo stato dell'arte al momento, hanno presentato all'Inps regolare domanda. Ma nel mese di Novembre è pervenuta al sindacato una circolare aziendale dove veniva precisato che ai dipendenti Fs non spetta più il superbounus.

Risponde la Segreteria Generale OrSA:

A seguito dell'emanazione delle circolari da parte dell'INPS n. 149 e 150, entrambe del 11 novembre 2004, la Società F.S., nella giornata di ieri, ha informato le Organizzazioni Sindacali sulle conseguenti determinazioni che sarebbe in procinto di assumere relativamente all'incentivo per il posticipo al pensionamento (cd "superbonus") di cui alla legge n. 243, del 23 agosto 2004. In proposito la Società F.S. ha preannunciato l'emanazione di apposita disposizione interna, con la quale, in applicazione della citata legge e delle circolari dell'Inps sopra

menzionate, il cd "superbonus" non sarebbe riconosciuto ai dipendenti iscritti al Fondo Pensioni dei ferroviari, in ragione della natura pubblicistica che caratterizza la gestione di quest'ultimo.

In altri termini, il comma 12 dell'articolo unico della citata legge, consentendo la rinuncia al versamento ai fondi sostitutivi e all'ago, esclude, poiché non prevede, i fondi a gestione esclusiva, che sono quelli dei dipendenti a regime previdenziale c.d. pubblicistico, tra i quali rientra il fondo speciale dei ferroviari.

In definitiva appare evidente come il già complesso quadro applicativo del c.d. bonus sia debordato nel più assoluto caos, in particolare per quanto attiene alla applicabilità o meno del medesimo ai ferroviari, per i quali è innegabile che la circolare ministeriale del Lavoro del 6 ottobre scorso abbia ingenerato aspettative - nonostante le previsioni della legge 243/2004 - e determinato consequenziali comportamenti.

Non si può certo escludere che un ulteriore intervento del legislatore possa, in un futuro più o meno prossimo, rendere applicabile il superbounus a tutti i dipendenti (anche a quelli con regime previdenziale pubblicistico).

ELEZIONI RSU PALERMO EST

Forte affermazione dei candidati Saps-Orsa alle elezioni Rsu e Rls del collegio 27.

Affermazione netta del nostro rappresentante Francesco Rossellini a Rls e dei colleghi Francesco Governali e Domenico Lombardo ad Rsu.

Ottimo risultato anche per Cosimo Maiorana eletto Rsu a Messina.

La Segreteria Nazionale esprime un forte ringraziamento a tutti i ferroviari per la fiducia data ai propri candidati.



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

... HDI Assicurazioni offre **convenienti agevolazioni** sulle polizze a protezione dell'**auto** e **comode modalità di pagamento**:

Agevolazioni tariffarie

La possibilità di assicurare un **nuovo veicolo** di cui si entra in possesso **usufruendo della migliore classe di merito** maturata come Cliente HDI

Modalità di pagamento

La possibilità di versare i premi assicurativi in comode rate mensili **tramite lo stipendio**, per i Dipendenti e **tramite il conto corrente bancario** per i Pensionati e per i Familiari dei Ferroviari in servizio o in pensione.

Gli oltre 130 Uffici di Rappresentanza di **InLinea**, dislocati su tutto il territorio nazionale, sono a disposizione di tutti i Dipendenti e Pensionati delle Ferrovie per ogni ulteriore informazione.

HDI

ASSICURAZIONI

Al tuo fianco, ogni giorno

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

LA STAZIONE FERROVIARIA "CITTADELLA UNIVERSALE". CENTRO DI SVILUPPO SOCIALE

di Domenico Battaglia

Molte volte ci chiediamo perché cambiano le cose. Molto spesso ci sentiamo rispondere: "perché così va il mondo... ogni cosa cambia...". Altre volte ci diamo noi stessi una risposta: "si svolta perché altri hanno già svolto...".

E così rispondiamo alle pressioni ambientali.

Sta di fatto che ogni tanto occorre correggere la direzione di marcia.

Ciò potrebbe non essere un grosso problema se fosse un processo individuale o di un piccolo gruppo nella propria area di riferimento; ben più importante è quando si tratta di una grande organizzazione e addirittura di un intero sistema economico come accade in Italia da alcuni anni.

Un intero Sistema Paese che tenta di riposizionarsi in ambito globale portandosi dietro molte delle sue più importanti realtà economico organizzative.

Ma cosa spinge realmente un sistema organizzato a trasformarsi e come si formano le nuove basi di principio?

osservazione
partecipante...
dei lavoratori
delle stazioni

Rispondere a questa domanda

in modo accademico porterebbe via molto tempo e non farebbe nemmeno luce sull'attuale realtà ferroviaria. Occorre invece nel nostro caso discutere il cambiamento semplicemente alla luce dell'esperienza diretta dei suoi protagonisti, capace di attivare nel tema il prezioso strumento dell'"osservazione partecipante": quella dei lavoratori delle stazioni ferroviarie.

La riorganizzazione TRENITALIA nei fatti ricalca fedelmente un tipico modello monopolistico che non si preoccupa del mercato, mentre un decentramento divisionale di per sé è giustificato solo per far fronte ad esso.

Diretta dal vertice, tradotta dalla nuova classe intermedia, operativamente la riorganizzazione è assegnata alla rimanenza di tutto il personale, circa l'ottanta per cento dei ferrovieri. Da chi conduce i treni, da chi li assiste con la tecnologia, da chi li manovra, da chi li pulisce, da chi li ripara. Da chi ridisegna l'estetica del ferroviere, da chi conduce la formazione, da chi riscuote il corrispettivo del servizio, da chi controlla il viaggio, da chi parla con la gente trasmettendo i nuovi valori. Già, dalla gente comune. Ma per questo Sistema esiste ancora la gente? Chi lavora, chi studia, chi assiste il suo prossimo. Padri madri o figli già infelici nei ricoveri lontani da casa. Quelli che pagano i biglietti, o che pagano... e basta!

Già, se esistono ancora, che ne pensano loro della riorganizzazione divisionale...? Ma non serve qui dare una risposta.

Ciò che conta per noi ferrovieri è comprendere subito che tutta questa variegata umanità, solo apparentemente dispersa come vuole il sistema dominante, in realtà si fonde nei suoi obiettivi vitali e ideologici nel suo autentico spazio storico: la Stazione.

Che in essa diventa unico corpo sociale; mero soggetto di diritti nel campo di una società moderna e culturalmente progredita.

La Stazione è la piccola grande piazza del mondo dove ferrovieri e viaggiatori s'incontrano. Punto di arrivo e di partenza delle genti; centro di dialogo e scambio, spazio di comunanza solidale.

La Stazione quindi come momento vitalizzante del rapporto etico Ferrovia - Viaggiatori; sintesi imprescindibile del dare avere fra diritto al movimento e all'esistenza e capacità dell'Offerta.

Luogo morale ed economico dove attingere la "ratio della domanda di Servizi".

la Stazione...
spazio di
comunanza solidale

Sito strategico di ricerca da parte di un'efficiente organizzazione di trasporti.

Da cui ripartire.

Vi si attingono i bisogni delle persone che prendono il treno vivendo in piena interezza le loro quotidiane esperienze di viaggio. Dalla fase informativa, alla scelta della partenza e del tipo di accomodamento, alla salita e

discesa dal treno, ai motivi personali che spingono a muoversi.

Vi s'intrecciano i valori e le aspettative di un'intera società. Quelli che i ferrovieri sentono di dover difendere al di là di ogni mandato, come patrimonio del vivere civile, fin tanto che dinamiche di opposizione non intervengano a vanificarne l'impegno.

Un Contratto insoddisfacente ad esempio.

Che deprime in vari passaggi del suo contenuto le motivazioni del personale subordinato.

L'assenza di un sistema della comunicazione autenticamente collegiale basato sulla trasmissione dal basso verso l'alto delle informazioni ottenute sul campo. L'esperienza diretta del personale sarebbe infatti un prezioso contributo sostanziale ai fini della creazione di soluzioni efficaci e puntuali da parte direttiva sui temi della Domanda.

La presenza di solide barriere d'ingresso alle aree decisionali da parte di personale interno e ai migliori livelli retributivi per le personalità meritevoli. L'assenza di un equo sistema premiante.

L'esaurimento dell'iniziativa personale dinanzi alle norme codificate di comportamento aziendale.

Il personale in tale scenario è lentamente prosciugato dal Sistema delle proprie risorse morali, quelle a cui da tempo è costretto a dar fondo in mancanza d'incentivi organizzativi per potersi ancora garantire la partecipazione a ciò che resta della causa ferroviaria.

Al contempo l'organizzazione TRENITALIA cavalcando l'onda liberista privilegia gli aspetti meramente finanziari rinviando l'introduzione di dispositivi motivazionali nell'area delle risorse umane ritenendoli costosi e senza prospettive di ritorno-valore.

La società civile è matura. Questo è l'alibi di ferro degli strateghi della svolta liberista. E la premiano chiamandola "clientela".

Mentre in nome dell'acquisita maturità sociale del viaggiatore e del Personale l'organizzazione TRENITALIA inesorabilmente si ritira dai tradizionali obblighi partecipativi inducendo questi soggetti a diventare un po' "aziende di sé".

Il cliente, diventato maturo, è un po' emittitore di biglietti, auto-informatore, conoscitore dei segnali di stop, portatore di bagagli, coadiutore viaggiante; il personale dipendente è libero di dare o di non dare: di decidere di offrire o meno le proprie personali conoscenze nell'ambito del servizio.

Comunque vada, l'assenza di relazione diretta tra prestazione individuale non prevista dalle norme di comportamento aziendale e ricompensa esclude di per sé qualsiasi conseguenza di tipo amministrativo.

la Stazione
simbolo condiviso
del vivere insieme

La Divisione assorbe e cancella col bilancio finanziario ogni attività umana rivolta all'esercizio del mandato prescritto. E infine dimostriamo di essere società matura. Promuoviamo la Stazione a simbolo condiviso del "vivere insieme" per contrapporsi alla fredda logica del calcolo economico favorendone il capovolgimento: da principi immobilizzanti della vita sociale e lavorativa a nuova energia di progresso civile e motivazionale.

Le nuove battaglie sindacali si alimentano della forza evocativa della "piazza interrazziale", dove convergono e si fondono le moltitudini dei reali bisogni legati alla libertà della persona. L'ORSA s'impegna affinché la Stazione diventi punto di partenza e volano ispiratore delle nuove rivendicazioni sindacali.

Capire i problemi della comunità sociale, unirsi ai consumatori, favorire l'interazione sinergica fra profili del personale di stazione, unificare gli obiettivi fra personale dipendente e clienti del treno, favorendo la creazione di una "cittadella universale" capace di porsi come centro d'interessi e gruppo di pressione verso il potere direttivo.

I nuovi principi: una struttura divisionale nel rispetto delle comunità di riferimento, non rigida e impersonale, ma portata ad ascoltare, promuovere, valorizzare.

Contro la logica dei Centri di Costo.

O.r.S.A. Settore Trasporti

Trasporto Regionale - Tra la Regione Veneto e OR.S.A. Trasporti è stato sottoscritto il "Protocollo di intesa sul processo di liberalizzazione del servizio di trasporto pubblico locale".

Il Segretario Regionale Ezio Ordigoni, esprime un giudizio nel complesso positivo sull'intesa raggiunta che - per la prima volta in Italia - affronta il delicato tema della liberalizzazione del mercato ferroviario nel nostro Paese, ad iniziare dal trasporto regionale e metropolitano. La sottoscrizione di un protocollo che veda impegnati Regione ed Organizzazioni Sindacali maggiormente rappresentative nella ricerca di regole omogenee e condivise sui processi di apertura alla concorrenza è un fatto di rilevante importanza. Ancor più importante è che il Protocollo oggi sottoscritto recepisce molte delle istanze avanzate dai Lavoratori e portate avanti dall'ORSA Trasporti

"Un accordo che è un punto di partenza - dice Ezio Ordigoni Segretario veneto dell'OrSA Trasporti - che va nella giusta direzione, quella di garantire, cioè, maggiori tutele ai lavoratori del settore e prospettive concrete per i cittadini di avere un trasporto più efficiente e qualitativamente valido.

Tutto ciò è parte del comune impegno per un riequilibrio modale, che dia risposte alla crisi della viabilità regionale e soprattutto punti al recupero della qualità ambientale.

Sotto questo aspetto abbiamo trovato, nell'Assessore Chisso e nella Regione, degli interlocutori sensibili ed impegnati a dare al Veneto, un'offerta di trasporto pubblico regionale in crescita e con buoni standard qualitativi.

Come sindacato, d'altra parte, ci piace evidenziare che se alcuni miglioramenti già ora cominciano ad intravedersi, ciò è dovuto anche alla professionalità ed all'impegno profuso dai lavoratori".

Con questo protocollo di intesa vengono introdotte tutele del lavoro che regolano le condizioni di un eventuale transito in altra Società dei lavoratori a seguito dell'aggiudicazione del servizio da parte di un'impresa diversa da quella in precedenza operante.

Importante è il recepimento dell'istanza sindacale che chiedeva di imporre l'obbligo di assunzione del



L'assessore Renato Chisso, Ezio Ordigoni, Alessandro Trevisan, Daniele Gorfer.

personale già dipendente, anche nei casi di successivi sub - affidamenti di parte delle attività di trasporto, di vendita e/o di manutenzione.

Un protocollo di intesa adeguato, che tuttavia sconta i limiti di una totale assenza di regole a livello nazionale, soprattutto per quanto attiene agli obblighi di applicazione di un unico Contratto di Settore (il CCNL delle Attività Ferroviarie è stato sino ad ora sottoscritto dal solo Gruppo FS).

"E' questa la madre di tutti i problemi legati alla liberalizzazione - afferma Ordigoni - . Il rischio è che si faccia concorrenza usando la sola leva dei bassi salari e delle alte flessibilità. Così si ottengono, forse, tariffe più basse, ma a scapito dell'occupazione, della qualità e della sicurezza del servizio.

Oltre Manica hanno privatizzato così le ferrovie ed i guasti sono sotto gli occhi di tutti". Tornando al Protocollo siglato oggi, per l'Or.S.A. TRASPORTI VENETO rimangono aperte le questioni delle risorse (ancora insufficienti, perché ferme ai valori del 1997) e quello dell'ammontare economico del bando di gara che non è indicizzato (difficoltà, quindi, per le imprese aggiudicatrici che non hanno i corrispettivi economici legati all'inflazione programmata).

"Sulla convivenza di più Contratti il lavoro all'interno di una stessa azienda vale quanto detto in precedenza - conclude il Segretario OrSA - e sarà impegno del Sindacato evitare i rischi del dumping sociale. Per questo l'OrSA è già in prima linea - a livello nazionale - per trovare le condizioni legislative di tutela complessiva dei lavoratori del settore".

PARIGI: MANIFESTAZIONE CONTRO LA PRIVATIZZAZIONE DELLE FERROVIE

Il 25 novembre a Parigi si è svolta la manifestazione nazionale dei sindacati delle ferrovie francesi a cui hanno aderito rappresentanze dei sindacati europei contro le privatizzazioni delle ferrovie.

Una nutrita delegazione dell'OrSA Ferrovie, accogliendo l'invito di SUD-Rail (il secondo sindacato degli cheminot d'oltralpe), si è recata a Parigi per prendere parte alla manifestazione organizzata dai cugini francesi con l'obiettivo di protestare contro le privatizzazioni nel settore ferroviario e di rivendicare la difesa ed il miglioramento degli standard di sicurezza nel trasporto su ferro.

Alla manifestazione, a cui sono confluite oltre 30.000 manifestanti, hanno preso parte anche altri sindacati europei dei ferrovieri.

E' stata quindi un'opportunità di scambi di pareri ed informazioni con i colleghi dei rappresentanti spagnoli e con quelli della regione dei Pirenei e con gli altri presenti.

L'OrSA Ferrovia ha contribuito con un folto drappello di delegati, fra cui i Segretari Nazionali dei settori macchina, stazioni e uffici; Alle ore 13 il corteo ha preso le mosse da Place de la Bastille, ai piedi della maestosa colonna bronzea che ricorda i fatti della famosa Rivoluzione e della tristemente nota fortezza (successivamente rasa al suolo), per procedere poi lungo i boulevard parigini e transitare davanti alla Gare de Lyon, alla Gare d'Austerlitz, per concludersi infine ai piedi della Tour Montparnasse.

Lo striscione dell'OrSA, attorniato dalle sue bandiere arancioni, era ben visibile nel corteo.

In quest'Europa a tre velocità (quella inglese, della privatizzazione selvaggia causa di molteplici tragedie, quella tedesca ed italiana, di una apertura a soggetti terzi delle proprie reti, e quella francese, la più cauta e la più restia all'apertura dei mercati) con la mancanza di regole certe in tema di contratti di lavoro, sicurezza e standard tecnologici, il rischio che vengano curati esclusivamente i conti economici delle aziende a discapito dei lavoratori e della sicurezza è estremamente elevato.

La presenza della delegazione dell'OrSA Ferrovie è stata particolarmente lodata dalle organizzazioni presenti e organizzatrice.



LA DISCIPLINA DELLE FERIE NELLA LEGISLAZIONE

1. Ogni lavoratore ha il diritto irrinunciabile ad un periodo annuale di ferie retribuite, al fine di consentire il reintegro delle energie psicofisiche consumate nello svolgimento dell'attività lavorativa (art.36 della Costituzione, art.2109 del Codice Civile).

2. La legge determina il periodo minimo inderogabile di ferie (Decreto Legislativo n.213 del 19 luglio 2004), ma è fatta salva l'autonomia negoziale dei contratti collettivi, laddove stabiliscano condizioni di miglior favore per i lavoratori.

i lavoratori... non rinunciano e non possono rinunciare al diritto alle ferie

indennità per ferie non godute (tranne i dirigenti, l'unica

3. Ogni lavoratore ha diritto ad usufruire di almeno 4 settimane di ferie annuali retribuite, ed è impossibile sostituirla con una

categoria che può rinunciare volontariamente alle ferie).

4. Con il dlgs 213/2004 viene introdotta la possibilità di diluire il periodo di fruizione delle ferie nell'arco di 30 mesi, con il vincolo che almeno due settimane di ferie debbano essere fruite consecutivamente, ma solo in caso di richiesta del lavoratore.

5. In caso di violazione dell'obbligo di consentire la fruizione delle ferie è prevista per i datori di lavoro una sanzione amministrativa da 130 a 780 euro per ogni lavoratore.

6. Le ferie annuali sono fruibili contemporaneamente dalla totalità dei lavoratori, nei casi di sospensione anche solo parziale dell'attività produttiva, oppure individualmente dal singolo lavoratore.

7. I contratti collettivi prevedono che sui periodi collettivi debba procedersi ad una consultazione con le rappresen-

ze dei lavoratori.

8. Il datore di lavoro non ha un potere assolutamente discrezionale nell'individuazione del periodo di godimento delle ferie del lavoratore; le eventuali comunicazioni per la determinazione unilaterale delle modalità di fruizione del periodo di ferie dovranno comunque essere fatte ai lavoratori con un preavviso idoneo a consentire loro e alle loro famiglie l'organizzazione del periodo di ferie.

il datore di lavoro non ha un potere assolutamente discrezionale

9. Al lavoratore è riconosciuta la possibilità di monetizzare i periodi di ferie non goduti, ma solo quelli che residuino oltre l'avvenuta effettuazione delle 4 settimane.

10. I datori di lavoro sono obbligati a pagare i contributi previdenziali sui periodi di ferie non godute e non pagate.

LA DISCIPLINA DELLE FERIE NEL CCNL IN FS

1. Ai lavoratori spetta per ogni anno di servizio un periodo di ferie retribuito

2. Le ferie hanno normalmente carattere continuativo per almeno 18 giornate di calendario

3. Il periodo di fruizione continuativa delle ferie sarà stabilito dall'azienda, di norma nel periodo dal 15 giugno al 15 settembre, compatibilmente con le esigenze di servizio

4. Il programma annuale di fruizione delle ferie continuative sarà comunicato dalle aziende alle RSU entro il 31 marzo di ciascun anno

5. Le aziende potranno disporre ferie collettive di norma per un massimo di 6 giornate continuative di calendario anche frazionabili in due distinti periodi nell'anno, previa informativa alle RSU interessate almeno 2 mesi prima

6. Le ferie devono essere godute normalmente nel corso dell'anno di maturazione.

Nel caso in cui particolari esigenze di servizio non ne abbiano reso possibile il godimento, le ferie potranno essere fruite entro il 30 settembre dell'anno successivo.

I lavoratori ferroviari fruiscono normalmente ogni anno di un periodo di ferie retribuito, in linea di massima di 18 giorni di calendario, programmato e turnificato con le esigenze di servizio.

Il più delle volte, a causa delle esigenze di servizio è negata la possibilità di fruizione di giornate di ferie aggiuntive a quelle turnificate, in particolare nei mesi estivi e a ridosso delle festività; di conseguenza le residue giornate di ferie sono andate, via via che gli anni di servizio aumentano, a formare un monte/giornate di ferie non godute; monte/giornate che si è altresì dilatato anche a causa di assenze per periodi di infortuni, malattie, maternità, paternità, congedi matrimoniali, ecc...

Il recente dlgs 213 del 19 luglio 2004 conferma il diritto di ogni lavoratore ad usufruire di almeno 4 settimane di ferie annuali, con il vincolo che almeno due settimane di ferie deb-

bano essere fruite consecutivamente su richiesta del lavoratore, fatta salva l'autonomia negoziale del contratto collettivo, che come abbiamo visto ne prevede 18 giorni.

Lo stesso contratto collettivo di lavoro prevede, nel caso che esigenze di servizio non ne abbiano reso possibile la fruizione, la possibilità del godimento delle ferie non fruite entro il 30 settembre dell'anno successivo, mentre il dlgs 213/2004 prevede la possibilità di diluire il periodo di fruizione delle ferie nell'arco di ben 30 mesi, con il vincolo che almeno due settimane di ferie devono essere fruite consecutivamente solo in caso di richiesta del lavoratore.

Le richieste delle Aziende del gruppo FS ai singoli lavoratori sono in contrasto sia con il CCNL sia con le norme di legge, in quanto i lavoratori ferroviari:

- Tutti, non hanno rinunciato, non rinunciano e non possono rinunciare al diritto alle ferie.

- Molti, hanno fruito del periodo massimo consentito di 18 gg, programmato e turnificato; altri, tra i più "privilegiati" hanno potuto fare anche un mese intero di ferie.

- Tutti, hanno rispettato la regolamentazione della materia affidata alla contrattazione collettiva (CCNL), anzi di più, tutti si sono attenuti alla prassi aziendale.

Se si considerano le ferie non fruite come ferie cosiddette "nere", in base al CCNL la loro fruizione è possibile entro e non oltre il 30 settembre dell'anno successivo.

Se si considerano le ferie non fruite come ferie cosiddette "rosse", queste, in base al dlgs possono essere fruite nell'arco di 30 mesi.

Poiché le Aziende del gruppo FS fanno riferimenti a sanzioni amministrative, per i datori di lavoro, nel caso di violazione dell'obbligo di consentire la fruizione delle ferie, non appare questo il caso.

Piuttosto, poiché per l'INPS continua a sussistere l'obbligo da parte del datore di lavoro di adempiere al pagamento dei

contributi sulle ferie non godute (e non pagate), andrebbe quindi versata, da parte datoriale, la contribuzione all'ente previdenziale.

E' forse questo il motivo contenuto nella riduzione dei costi, attraverso la fruizione di tutte le ferie? Ma le Aziende del Gruppo FS dovrebbero sapere che non si fanno le nozze coi fichi secchi!

Non possono mantenere organici all'osso e contemporaneamente fare sfogare tutti i giorni di ferie a tutti i lavoratori!

Non possiamo cedere ad un nuovo attacco al diritto alle ferie, già il recente CCNL le ha di fatto ridotte da 32 a 25 giorni.

Sette giornate sono state trasformate in festività e permessi da utilizzare a determinate condizioni entro l'anno solare, e durante queste assenze si è anche retribuiti di meno rispetto ad una giornata di ferie.

Non solo, ma nel nuovo CCNL vi è anche contenuta la norma, prima inesistente, delle ferie collettive.

Anche la legge stessa è "ipocrita", nel senso che non guarda la realtà della vita quotidiana di noi lavoratori. Infatti nel mentre prevede, giustamente, che il diritto negato ai lavoratori al godimento delle ferie sia perseguibile come danno subito dal lavoratore stesso, in quanto gli viene impedito il recupero delle energie psico-fisiche, quindi della cura personale e anche familiare e sociale del tempo libero, spesso noi lavoratori siamo costretti a "prendere" ferie per accudire i genitori anziani o malati, per accudire i figli malati o bisognosi di cure, per andare a parlare a scuola con i professori dei figli, per andare dal medico per una visita oppure a fare un accertamento o un'analisi, insomma se tutto va bene, senza contare gli eventi disgraziatamente eccezionali quali gravi incidenti o malattie di familiari o congiunti, almeno 10/15 giorni di ferie all'anno se ne vanno per questi motivi....altro che recupero psico-fisico!

Segue dalla prima pagina

che comunque li paga, ci crea alcune difficoltà anche perché l'affidamento del trasporto locale alle regioni è previsto dalla legge 59 (Bassanini).

Anzi, ci crea grosse perplessità, anche perché abbiamo qualche dubbio sul fatto che i rotabili in gestione al TRM Liguria, così come per le altre Direzioni Regionali, siano di provenienza e di produzione finanziaria esclusiva della Direzione medesima, ma siano invece di provenienza dai finanziamenti dello Stato, quindi della comunità tutta che è rappresentata anche dalla Regione! Saremmo più sensibili se i nostri dirigenti fossero riusciti a dimostrare l'attaccamento alle attività, agli immobili ed ai beni tutti "assegnati" alla Holding FS, portando il servizio di trasporto a livelli di efficacia, efficienza e percezione dei

clienti positiva e non negativa come purtroppo viene captata. Anche le battute non vanno a nostro favore se è vero come è vero che quella che va per la maggiore dice andreottianamente, "ci sono due tipi di pazzi: quelli che si credono Napoleone e quelli che pensano di risanare le ferrovie". Noi ci annoveriamo tra quei pazzi che hanno la convinzione che le ferrovie possano fornire profitto.

Il fatto poi che la Regione obblighi nel bando, la Divisione Trasporto Regionale, ad avere dei rotabili, dei treni, che siano qualitativamente di età media recente, ci trova sicuramente in sintonia; possiamo solo plaudire alla richiesta, in quanto puntualità e pulizia sono certamente migliori con rotabili recenti ed aggiornati sotto l'aspetto tecnologico. Così, seguendo il ragionamento, quello che ci preoccupa non è chi detiene la proprietà dei rotabili, specie se chi li detiene ha l'obbligo della "freschezza" dei materiali e della qualità nel suo insieme.

Ci preoccupa l'autoesclusione che TMR Liguria si è data, e ci preoccupa di conseguenza il destino del personale, se siamo esclusi definitivamente per il fatto che vi possano essere delle applicazioni contrattuali penalizzanti e che, purtroppo, ci darebbero ragione sul fatto che manchino le garanzie di cui da molto il sindacato autonomo ha fatto la sua bandiera: la clausola sociale.

Ed ancora, in tutto questo ci rammarica il fatto che la mancanza di dialogo tra Trenitalia e le istituzioni, in questo caso la Regione, solleva seri dubbi circa la volontà di essere trasporto di tutti.

A quest'ultima affermazione si collega l'altro fatto indicato in apertura: la questione Metronapoli. Viene trattata specificatamente in altra pagina del giornale, ma vogliamo qui raccogliere quello che per noi è un segnale negativo. Il neo presidente Catania, ed anche altri dirigenti di vertice, pone l'attenzione sull'allargamento delle alleanze con altri operatori e ne fa un obiettivo da perseguire.

Nella questione Metronapoli invece Trenitalia esce, e nemmeno in maniera gloriosa ed indolore, in quanto lascia degli strascichi di rilievo. Senza neppure porsi il dubbio, almeno apparentemente, che esce creando di fatto un concorrente nelle future gare.

Della questione Metronapoli sembrerebbe avere ragione chi dice che Trenitalia è uscita perché non accettava la rotazione nella gestione, o non riceveva dei rafforzamenti nel consiglio d'amministrazione.

Quello che rende la questione drammatica è l'atteggiamento di Trenitalia nei confronti del personale.

Sino a quando gestiva direttamente Metronapoli utilizzava il proprio personale, uscendone lo abbandonava!

...puntualità e pulizia sono certamente migliori con rotabili recenti...

clienti positiva e non negativa come purtroppo viene captata.

Anche le battute non vanno a nostro favore se è vero come è vero che quella che va per la maggiore

...saper interpretare il proprio ruolo nella massima autonomia

Metronapoli, Trenitalia esce

PREMIO DI RISULTATO 2003

Dopo lungo confronto si è chiuso l'accordo sul premio di risultato relativo all'anno 2003.

Le resistenze dell'azienda, che ha cercato di prendere ancora tempo, sono state superate da un tavolo sindacale che ha tenuto una posizione omogenea.

Le misure sono state parametrare sui livelli e non sugli indici di produttività restringendo di fatto la forbice differenziale per il personale dello stesso livello e sono state calcolate in due tranche: la prima, riferita al periodo 1.1.03 - 31.7.03, in base alle Aree previste nel precedente CCNL; la seconda, riferita al periodo 1.8.03 - 31.12.03, in base ai livelli dell'attuale CCNL.

Gli importi complessivi sono:

- liv. A e B = 570,00 €
- liv. C e D = 500,00 € (per il PdM 530,00 €)
- liv. E e F = 400,00 €
- liv. G e H = 300,00 €

ERRATA CORRIGE

Per un refuso di tipografia nel numero scorso, a pag. 8, è apparso lo stesso articolo, due volte, con firme diverse. Infatti sotto gli articoli dedicati alle elezioni delle RSU appariva sia la firma dell'effettivo estensore dell'articolo, Marco Mariani, che quella di Flavio Fiorini autore di altro pezzo sulle elezioni RSU che è invece saltato in fase di impaginazione. Naturalmente ci scusiamo con gli autori e, essendo ancora attuale il pezzo di Fiorini, pubblichiamo qui di seguito il suo pezzo; con una battuta potremmo dire che può anche servire leggere due volte lo stesso pezzo, repetita juvant.

ELEZIONI R.S.U. ED R.L.S.

di Flavio Fiorini

Chi legge regolarmente la nostra stampa ben conosce le vicende che hanno visto la Segreteria Or.S.A. delle Marche contrapporsi a R.F.I. per il subentro di un rappresentante, nell'ambito della R.S.U. 25 Circolazione.

Per riassumere brevemente i fatti basta ricordare che questa Organizzazione Sindacale pretendeva il reintegro di un componente dalle proprie liste, mentre l'azienda obiettava che, essendo le R.S.U. decadute, tale operazione non era possibile. (Vedi "La Nostra Stazione di luglio 2004 pag.3)

Nell'atteggiamento di R.F.I. (ma, per quanto risulta, anche di tutto il gruppo FS) c'era però un'evidente contraddizione: affermare il termine del mandato degli eletti, ma contemporaneamente continuare a convocare "i superstiti" e con questi sottoscrivere accordi.

L'accordo del 29 Luglio scorso, che ha fissato la data per il rinnovo, ha evitato, a parer nostro, l'ennesima brutta figura all'azienda nella procedura legale cui l'avremmo costretta per difendere i diritti del sindacato.

Elezioni quindi per rinnovare gli organismi R.S.U. in tutto il gruppo FS. Si tratta, come sempre, di un momento di vitale importanza per le Organizzazioni Sindacali, per le Società del gruppo e, ovviamente, per i ferrovieri.

E' bello usare ancora questa espressione che ci identifica, perché, tra le mille divisioni societarie, territoriali e d'attività, talvolta sembra che in molti dimentichino di essere una categoria di lavoratori che (..e dovremo difenderlo con le unghie e con i denti) ha

ancora un unico Contratto di Lavoro.

Momento di vitale importanza dicevamo, perché coloro che otterranno la fiducia dei colleghi e saranno eletti, dovranno "scendere in campo" in una situazione che vede sempre più forte l'attacco ai diritti sindacali, mentre ridotte sono le armi di difesa.

La scelta di averlo recentemente sottoscritto, infatti, non ci impedisce di osservare criticamente il Contratto e di confermare alcune riserve su taluni aspetti, per altro proprio di competenza delle R.S.U., quali la determinazione delle E.d.P. ed i trasferimenti.

Proprio questa situazione rende però ancor più importante e delicato il compito dei futuri eletti, perché dovrà essere loro impegno quello di utilizzare al meglio gli strumenti in atto, vincolando ad esempio la definizione delle E.d.P. al

rispetto della normativa per i turni di lavoro, tuttora soggetta a contrattazione. Fondamentale sarà la capacità di saper interpretare il proprio ruolo, nella massima autonomia da

qualsiasi condizionamento, sia aziendale che di schieramento, perché crediamo che questa sia la parte più difficile dell'incarico, la coscienza di essere stati eletti dai lavoratori e solo su questo improntare la propria linea sindacale, sapendo d'essere soggetto contrattuale e non strumento di un'Organizzazione.

In applicazione di questo le liste dell'Or.S.A. sono da sempre aperte a tutti ed a tutti chiediamo di sostenerle con il voto, nella convinzione che le strategie del sindacato devono nascere dai lavoratori e non essere imposte dai vertici.

LE STATISTICHE COMPRESSE FANNO VIVERE (IN)FELICI

Saps Palermo

Fra i quadri ed i Dirigenti di questa Società, viene insegnata, curata, ed applicata la "proattività". Cosa essa sia non è dato a tutti conoscere; un Dirigente di Trenitalia Spa - Divisione Passeggeri ex Zona Sicilia, ha applicato la "proattività" per raggiungere un obiettivo: dimostrare la produttività delle macchine emittitrici di biglietti, ETF 500, presso la biglietteria di Termini Imerese. Venne infatti ordinato, probabilmente in maniera verbale, all'agente addetto allo sportello della biglietteria di emettere, con i soldi dello sportello, con la macchina ETF 500, alcuni biglietti a lunga percorrenza e rivenderli poi allo sportello. Così, dopo breve agonia, la biglietteria di Termini Imerese, assieme ad altre tre, venne chiusa, visto che la macchina emittitrice veniva usata dai "Clienti" e non serviva più il "bigliettaio". A distanza di pochi mesi il giochetto -truccare le statistiche a danno degli operatori/capi gestione- viene messo in atto, "proattivato" e comandato anche presso la biglietteria di Palermo C.le. Così, nel turno di lavoro, l'agente in servizio chiude il terzo sportello, si posiziona nell'atrio della biglietteria, invita spintaneamente i clienti ad usare l'emittitrice anziché servirsi degli sportelli ove operano i colleghi. Ciò al fine di abituare i clienti all'utilizzo della macchina. Utilizzo per altro poco gradito dalla clientela che preferirebbe il contatto diretto con una persona, anche perché potrebbe così richiedere, oltre al biglietto, altre informazioni sul treno, sul viaggio, sui prezzi, etc.. Naturalmente condanniamo queste imposizioni, ci opponiamo a questi metodi che non tengono neppure conto delle normative di sicurezza.

Naturalmente è possibile che i Dirigenti della Società, siano convinti che il costo d'ammortamento dell'acquisto delle macchine possa essere recuperato più in fretta sopprimendo, (per ora non fisicamente) ad uno ad uno, gli sportellisti; non avranno certamente fatto un buon servizio alla clientela e, neanche troppo marginalmente, ai dipendenti.

