



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.orsferrovie@sindacatoors.it - € 0,15

## Il . del Direttore

*Holding FS: qualcosa si muove anzi, non si muove nulla! Così si può dire delle decisioni assunte, di fatto dal Governo, per il rinnovo del vertice di Rete Ferroviaria Italiana (RFI).*

*Infatti non cambia nulla, rimane l'ing. Moretti quale Amm.re Delegato, con tutti i poteri che aveva e che mantiene; cambia il nome del Presidente, via Bernini arriva Rainer Maserà, anche lui come Bernini senza poteri. Chissà perché lo statuto non ne prevederebbe per il Presidente. Rimane però difficile, data la statura professionale di Maserà pensare che rimarrà così.*

*Di Moretti sappiamo tutto, è un "ferroviero" autentico; ha sviluppato la sua carriera nei vari ambiti ferroviari, andando anche a ricoprire l'importante carica sindacale, espressione del partito di provenienza, di responsabile nazionale della FILT/CGIL, settore ferrovieri, arrivando poi, non si può escludere anche grazie a quel passaggio oltre che per le sue qualità professionali, a dirigere Metropolis e a divenire AD di RFI che in oggi il Governo di centrodestra gli conferma. Ma della conferma ne parlavano molti; da tempo si diceva che Moretti è "protetto" dalla destra. Ora ci sarebbe pure la riprova visto che Panorama Economy, del 25 Giugno scorso, riporta la notizia dell'elezione di Moretti a sindaco, in una lista del centrodestra, di un ridente paesino di 600 anime dei dintorni di Rieti.*

*E ci risiamo! Dopo oltre tre anni di governo Berlusconi, il governo del fare, viene mantenuto lo stesso vertice costruito e rafforzato dai vari governi precedenti, oggi all'opposizione, diviene quindi il Governo del mantenere!*

*Dopo mesi e mesi di altalenanti atteggiamenti viene finalmente sostituito Cimoli, ma solo perché si offre l'opportunità discendente dalla crisi Alitalia. Arriva Catania e... ci si aspettava..., a cascata le conseguenti decisioni che potessero dare una svolta alla situazione anche gestionale/dirigenziale delle FS. Invece niente. Gli alti dirigenti fedelissimi di Cimoli, beneficiari di congrue modifiche economiche al preavviso di licenziamento, sono ancora ai loro ben pagati posti. Ci riferiamo a quanto riportato sulla stampa nazionale circa la modifica proposta ed attuata da Cimoli al preavviso*

Segue a pagina 8

## FERROVIE: QUANDO FISCHIERÀ IL TRENO?

di Giuseppe Maltese

Fino a non molto tempo fa la ferrovia dello Stato funzionava, trasportava innumerevoli viaggiatori e merci, recapitava grandi e piccoli pacchi per l'interno e verso altri paesi. Era un sistema che si sarebbe potuto migliorare rimanendo ugualmente di proprietà collettiva. Invece la privatizzazione ha bloccato il settore ferroviario lasciandolo fermo, e rendendolo improduttivo. Oggi le merci arrivano a destinazione con ritardi inaccettabili per un Paese industrializzato. I passeggeri sono rassegnati ai ritardi cronici ed alle soppressioni dei treni.

Le associazioni dei consumatori e sindacati hanno denunciato instancabilmente questi disagi ma senza risultato: evidentemente non c'è volontà politica, né manageriale.

Gli incidenti si susseguono: Libarna, Rometta e l'elenco potrebbe continuare, purtroppo. Se qualche collega osa denunciare carenze infrastrutturali pericolose tali da mettere in pericolo la propria incolumità e quella dei viaggiatori, rischia la denuncia oppure viene licenziato come è accaduto ai macchinisti che hanno rilasciato un'intervista alla trasmissione Report l'anno scorso.

Lo stato di degrado in cui si trova l'infrastruttura è allarmante. Negli incidenti appena ricordati si è



Quello che preoccupa è la mancanza di progettualità il triste primato dei tagli al personale spetta, in Europa, a Trenitalia.

verificato il cedimento della linea.

Nel settore dei trasporti il nostro paese è fermo a vent'anni fa, dovrebbe disporre di una rete ferroviaria tecnologicamente avanzata ed efficiente allo scopo di trasportare, sia i passeggeri che le merci in tempi adeguati alle richieste del mercato.

Si verificano congestionamenti di traffico su rotaia, continue perdite di fette di mercato nel settore merci, tra le proteste degli operatori che devono passare quotidianamente da un vettore all'altro pur di far fronte alla domanda dei clienti.

Il paradosso di questa situazione è rappresentato dal Bilancio FS del 2003 ancora in utile per il terzo anno consecutivo. I nostri dubbi sorgono quando analizziamo la quota sempre più residua di mercato rimastaci nel trasportato, ovvero il conto economico della Divisione Cargo (250 milioni di Euro all'anno di perdite) all'interno di Trenitalia.

Dalla consistenza del debito attuale della Divisione Cargo, si comprende, senza avere bisogno di grandi conoscenze di bilancio, che il conto positivo di Trenitalia è una semplice operazione di cassa. Non esistono progetti o nuove organizzazioni per rendere più efficiente il trasporto e per limitare le perdite. L'utile è derivato solamente dal recupero della produttività attraverso il taglio del personale. La dirigenza era convinta che il passivo derivasse dall'alto costo del lavoro tale da portare al fallimento le ferrovie italiane. Oggi la musica non cambia. La riorganizzazione del lavoro dovrà passare sulla voce - costo del lavoro -.

La Società tenta di ridurre il costo avvalendosi di strumenti quali l'esternalizzazione di attività produttive (art.11 del CCNL) Vedi Interporto Bologna,

Segue a pagina 8

**IN QUESTO NUMERO**

- **Pag. 2: Sul Contratto sottoscritto di Domenico Battaglia**
- **Pag. 3: RSU: Antinomie in FS di Marco Mariani**
- **Pag. 4: Trasporto Regionale in gara di Orsa Lombardia**
- **Pag. 5: Politica delle riduzioni di Navajos**
- **Pag. 6: La manovra nel Ciclone di Nangaro e Golfer**

# CONTRATTO FS: LE ASPETTATIVE E LE DELUSIONI

Se prima eravamo in tre... se poi eravamo in cinque... dalla trimurti al pentagramma

di **Domenico Battaglia**

Era un giorno atteso; un giorno voluto, costruito, lottato.

La firma del nuovo contratto doveva sancire l'inizio della ferrovia del duemila: nuove dimensioni, moderne prospettive di relazione, nuovi orizzonti di mercato, la sfida europea. E' stato il giorno della disillusione. Disillusione nei confronti di una leadership "privata" soggiogata da interessi politici; di sindacati divisi su obiettivi primari; di un patrimonio di risorse ridotto a misero oggetto di scambio. E si potrebbe dire di più. Ma il vero dramma è che pur davanti ad un contratto che riflette tutti i pregiudizi ideologici di una classe dirigente italiana votata all'annichilimento delle aspettative del lavoratore dipendente ritenuto l'unico responsabile d'ogni disgrazia, il sindacato risulta incapace di affrontare con coerenza ed incisività i nuovi processi di competizione aziendale, dividendosi pesantemente al suo interno, e consentendo alla dirigenza di poter porre definitivamente sul piatto della bilancia le migliori risorse per miseri scopi di cassetta.

Messi in vendita. Questa è la nuova dimensione dei ferrovieri sancita dal nuovo contratto: in un mercato "a scatole cinesi", dove chi compra è a sua volta comprato. In questo dedalo di mercati e contro mercati non c'è posto per la grande tradizione ferroviaria fatta di valori di solidarietà e progresso, d'unità e spirito d'appartenenza.

All'orizzonte appaiono già i contorni di un nuovo ferroviere "asettico", iniziatore di una nuova razza operativa votata esclusivamente alla quadratura dei conti. Non più binari quindi, né fili elettrici, non più carrozze. Non più famiglie, né stazioni fiorite, non più certezza. Tutto sembra appartenere inesorabilmente al passato; termini usati oramai solo al personale a riposo.

CGIL, CISL, UIL, SMA, e UGL con la loro firma sul contratto hanno avallato questo "giudizio sentenza" della storia dei nostri giorni. Hanno ignorato che il nuovo testo normativo prim'ancora d'essere fonte d'innovazione nella prassi delle relazioni economiche e industriali esprime il becero compiacimento di una classe imprenditoriale che per sorte, o ragione di nascita, o per qualche "colpo da novanta", gestisce aziende e persone contestando pregiudizialmente chi non rischia; chi lavora soltanto il proprio assegnato; e alla fine se ne va a casa senza responsabilità; coloro che "oziano e tramano" ai danni di chi gli dà da vivere. E tuttavia essi aderiscono all'atto di rivincita del pregiudizio piccolo borghese sui valori storici di una comunità di servizio fondata da sempre sulla fatica, la fedeltà e l'impegno.

Firmano e se ne danno anche una ragione.

Ma è proprio giusto credere che nel nome di un'improvvisa scarsità di risorse possano giustificarsi i tagli di libertà dell'attuale contratto? Possono mere ragioni finanziarie essere motivo di limitazione nelle prerogative di ruolo dei lavoratori della più grande impresa italiana? Può la pura esigenza contabile imporre l'accordo sui temi della privazione dei valori d'appartenenza, della convivenza tra vecchi e nuovi lavoratori, del grado di rispetto all'autorità di comando, delle incertezze sullo stato di salute psicofisica, dei rapporti col cliente? Tutto questo stabilisce il nuovo contratto. E con esso chi lo ha approvato.

Orbene, l'ORSA non ci sta più. Astenendosi dal giudizio e non firmando. Tale decisione innovativa nelle relazioni industriali intende garantire la perfetta rappresentatività democratica. I dirigenti Orsa, infatti, pur ricevendo dai propri iscritti il pieno mandato, considerando l'area dei "valori d'appartenenza" di ciascun ferroviere sacra e inviolabile, e a rischio, secondo le implicazioni d'ordine organizzativo presenti nel nuovo contratto: oltre la cruda politica degli "scambi

numerici" esibita dalla controparte aziendale come nuovo modello di relazioni industriali; intendono avviare un "dibattito globale" fra tutti i partecipanti e comprenderne in termini di dignità di ruolo le reali volontà di mantenimento degli storici valori professionali e sociali del ferroviere italiano.

Sì, perché qui non sono solo in ballo il corrispettivo della prestazione o l'avanzamento economico in carriera, o il cumulo congedi, come nei passati contratti, ma le fondamenta di valore su cui poggiano da sempre la ferrovia e il suo insostituibile patrimonio umano e professionale.

Ciò che stiamo vivendo infatti, è solo l'inizio dei lavori di smantellamento del fabbricato culturale dell'impresa ferroviaria

nazionale; caratterizzato ora ora dalla fase d'indebolimento delle "mura sociali" dell'organizzazione. Una volta annichilite le "iniziative di comunità" del personale dipendente, il management passerà alla seconda fase del processo, dividendo definitivamente il gruppo dei lavoratori in mini strutture operative attraverso la modulazione dei flussi premianti. La dimensione ridotta delle nuove unità di lavoro più l'apparente reciproca aconducibilità delle dinamiche extrastrutturali ed il frequente ricorso al campo dei rapporti informali tra livelli organizzativi diversi a scopi di sicuro raggiungimento dell'obiettivo assegnato, oltre a disarticolare il gruppo dei lavoratori, non nega comunque ai singoli la sensazione di "potercela fare" anche da soli, dando seguito ad una serie di collaborazioni esclusive con l'autorità di comando. Orbene, in tale contesto la direzione, regolando sapientemente i flussi di ricompensa verso i settori di maggiore redditività, e con "soggetti rinnovativi e rinnovabili", si assicura oltremodo un alto grado di attenzione del personale verso le dinamiche aziendali imposte, inducendo quindi i lavoratori ad adottare strategie di partecipazione organizzativa votate esclusivamente al consenso. E' il mercato interno senza più regole ma con una sola finalità: la sopravvivenza.

Ciò non di meno tale situazione è terreno ideale alla formazione di strutture trasversali strategicamente orientate al mantenimento del nuovo ordine la cui pressione si somma a quella già esercitata dal centro direttivo. Tali iniziative sono favorite dalle regole espresse nell'attuale contratto. Questo fenomeno non secondario d'identificazione al nuovo potere con scelta estrema di sopravvivenza di alcune unità lavorative e fattore decisivo sullo standard delle relazioni fra i gruppi di lavoro interni: una sua netta affermazione può anticipare sensibilmente il cedimento dei valori della ferrovia. E CGIL, CISL, UIL, SMA e UI hanno firmato...

Il nuovo contratto e la natura "testa di ponte" della nuova leadership verso la definitiva capitolazione dell'unità storica dei ferrovieri. E' il cavallo di troia della politica del business. Il primo obiettivo del nuovo potere è quindi raggiunto: il nuovo contratto approvato e i lavoratori politicamente divisi. Il secondo sarà una revisione restrittiva del contratto fra due anni? La divisione dei contratti: un testo per ogni gruppo di lavoro? O la "guerra civile" fra tutti i ferrovieri...? Nò! L'Orsa davanti a tali scenari di scempio della cultura dell'impresa ferroviaria italiana dice basta.

La federazione è al lavoro per ottenere la mobilitazione di tutti i lavoratori. E chiama a raccolta la base. Già in questa direzione volgeva l'invito alle altre associazioni di realizzare un comune referendum..., ma le

cose sono andate diversamente: è cronaca recente. E quei lavoratori che hanno partecipato alla sessione referendaria hanno risposto sì al contratto. Nè poteva esser diversamente.

E ora cosa occorre? Si andrà verso la seconda fase del processo? Nel definitivo passaggio di mano delle ferrovie dalla componente sociale a quella di business: dove ognuno, lavoratore o cliente, sarà di volta in volta compratore o comprato venditore o venduto? Avremo tutti quel posto dove esibire la nuova merce, le nostre prestazioni, e dove acquistare le risorse...! E' ciò che si vuole realmente? O c'è ancora qualche margine di azione da contrapporre al processo in corso? Le cifre dell'esito referendario confermano il contratto ed esprimono un senso di rassegnazione dei dipendenti FS a quello che sembra il loro ineluttabile destino. Ma se lette attentamente dicono anche di una forte astensione e di un certo pubblico dissenso. Ed è da questi dati che Orsa inizierà il suo cammino post contrattuale concentrando ogni minima attenzione ed energia nella ricerca delle componenti di riferimento per aggregarle e orientarle verso una critica globale al nuovo sistema.

Sì perché oggi non stiamo vivendo un semplice atto d'impresa, ma una vera e propria rivoluzione dei valori; dove non esiste critica efficace senza una definitiva presa di posizione contro la pressione politica e morale del sistema. La nuova fase sindacale pertanto sarà del "contrapposizione globale".

Dovranno innanzi tutto cadere le pregiudiziali politiche fra le varie componenti federative, nei congressi, nei direttivi e fra gli iscritti.

Occorre assumere con decisione una formula di compattezza e unitarietà.

Aggregare le varie componenti sulla materia del lavoro e della convivenza civile, delle garanzie sociali e della solidarietà fra persone. Avere un solo metodo di giudizio sulla metodologia dell'azione sindacale. Una volta raccolto il dissenso sotto uno stesso scudo sindacale e formulato un programma univoco, attraverso una rinnovata attività di comunicazione fatta di consi-

gli, congressi regionali e pubblicazioni, rafforzata nelle idee e nelle dimensioni dalle nuove risorse si potrà così iniziare la campagna di contrapposizione ai temi economici e normativi del momento.

Nel frattempo le iniziative di lotta mineranno direttamente i campi d'attuazione del dispositivo contrattuale: le circolari, le disposizioni, gli ordini interni, gli arbitrati; gli ambiti di implementazione delle

nuove dinamiche organizzative saranno confutati attraverso l'opera capillare di contrasto delle segreterie territoriali. L'Orsa dovrà vieppiù selezionare gli obiettivi assumendo al riguardo criteri strategici di opportunità e di merito al di sopra di singole volontà carismatiche, ma nel rispetto assoluto della dimensione programmatica unitaria. Nell'attesa che il cambiamento sindacale si compia, occorrerà programmare una fase congressuale finalizzata alla creazione di una vasta

occorrerà programmare una fase congressuale finalizzata alla creazione di una vasta area di opinioni

area di opinioni riferita al mondo del lavoro in ferrovia e alle sue implicazioni sociali nel rispetto delle persone e della società civile. Al riguardo ORSA dovrà rivolgere attenzione anche all'opinione pubblica sviluppando prospettive sinergiche a garanzia dei comuni valori sociali che l'attuale leadership italiana vuole, indifferentemente, sostituire per fini egemonici.

...grande tradizione ferroviaria fatta di valori di solidarietà e processo, d'unità e spirito d'appartenenza

il nuovo contratto e la "testa di ponte" della nuova leadership aziendale...

Non sono solo in ballo il corrispettivo della prestazione o l'avanzamento economico





# RSU E RAPPRESENTANZE DEI LAVORATORI ANTINOMIE / IRRAZIONALITÀ AZIENDALI

di Marco Mariani



Nel mondo ferroviario, con l'oramai usuale espressione di assuefatto stupore, assistiamo all'ennesima stranezza, per non dire illogicità, prodotta dalla distorta attuazione dell'accordo istitutivo, in ambito FS, delle RSU, come noto siglato il 30 settembre 2000.

"Poco male, accordo più accordo meno disatteso..." penserà qualcuno.

In questo caso però siamo di fronte ad una curiosa, paradossalmente intrigata, contraddizione "interpretativa-applicativa", che, sembrerebbe, secondo la prospettiva delineata, senza soluzione logica.

Sorvolando sulla natura delle RSU e sulla ratio che ne ha condotto alla istituzione, fin troppo note ai più, va rilevata, da un lato, l'avvenuta decadenza, per il decorso del termine di tre anni, di cui al punto 17 del citato accordo sulle RSU; dall'altro si constata che i soggetti eletti come RSU (e quindi, secondo il ricordato disposto, decaduti da quell'incarico elettivo) vengono a tutt'oggi regolarmente convocati e stipulano accordi con l'azienda, come se nulla fosse, sui più svariati contenuti.

Il paradosso risiede nel fatto che tutti, azienda compresa - i cui comportamenti conclusivi si palesano nel senso di una sorta di prorogatio - sostengono che le RSU sono ormai decadute in forza della disposizione negoziale del punto 17 menzionato; pur tuttavia, i medesimi "tutti" con-

tinuano a considerare validi ed efficaci gli accordi stipulati da RSU ormai .....decadute.

Un rebus inestricabile ed insolubile; molto simile a quelle antinomie descritte dagli "speculatori" dell'antica grecia e poi riprese da Bertrand Russel.

Un cocodrillo fece un patto con il padre di un ragazzo: "ti restituirò tuo figlio se indovinerai quello che gli farò". Il padre rispose: "Non mi restituirai mio figlio", ponendo il cocodrillo in una via senza uscita.

Se non lo avesse restituito, infatti, il padre avrebbe indovinato e quindi avrebbe dovuto restituirlo; se, viceversa l'avesse restituito, il padre non avrebbe indovinato e dunque non avrebbe dovuto restituirlo.

Nel nostro caso: se le RSU fossero decadute gli accordi dovrebbero considerarsi sottoscritti da soggetti non titolari e dunque inefficaci; se, viceversa, gli accordi sottoscritti dalle RSU dovessero considerarsi efficaci le RSU non dovrebbero considerarsi decadute.

La logica non può fornire adeguati strumenti per sciogliere il nodo.

L'azienda (intendendosi sia RFI che Trenitalia) alle richieste di subentro avanzate dall'Or.S.A.-ferrovie, risponde laconicamente - con una sicumera che rasenta la più sfacciata ottusità - che le RSU sono decadute; poi, come se niente fosse continua a dare seguito agli accordi - ancorchè inefficaci - sottoscritti dalle "decadute" RSU.

Perchè non si sia ancora addivenuti al rinnovo delle RSU rientra invece nel novero del "comodo", cui l'antinomia suddetta appare intimamente legata, ricollegabile forse ad una soggezione e timore di interpellare i ferrovieri da parte della compagine sindacale che ha sottoscritto il CCNL, ormai conosciuto e "apprezzato" dai lavoratori. Ma anche questo fa parte di un apparente paradosso: da un lato si auspica il rafforzamento, a chiacchiere, del ruolo delle RSU, dall'altro si assiste inerti alla decadenza delle RSU, assoggettandole ad un giudizio - sia pure "velato" - di operatività e titolarità alla controparte aziendale.

Sono tutti enigmi senza logica soluzione.

Forse però è utile ricordare che la più famosa delle antinomie, quella pitagorica della incommensurabilità della diagonale di un quadrato di lato pari all'unità, fu superata e

risolta soltanto con l'introduzione dei numeri "irrazionali". Probabilmente se tutto questo non fosse supportato da convenienze di varia sorte, potremmo sostenere che anche nel nostro caso è così: tanto nell'irrazionalità ci siamo da un pezzo!



## DIPENDENTI INSUBORDINATI O SINDACATI DIPENDENTI?

di Roberto Cesario

Sciopera l'operaio di Melfi, si ammala il pilota di Fiumicino, rientra in deposito, a metà servizio, l'autista della linea 17, disabilita l'impianto il Capostazione di RFI. Ed ancora incrocia le braccia il corpo docente di una scuola pre-occupata, manifestano in corteo l'infermiera ed il primario ospedaliero.

Direte voi: ebbene? Tutto regolare; da che mondo è mondo, e soprattutto dal giorno in cui i lavoratori hanno preso coscienza, capita di scioperare. Fa ormai parte del patrimonio genetico di una società civile e democratica come la nostra.

Forse è vero; ma è altrettanto vero che un senso di malessere, così diffuso ed opprimente, è difficile da ricordare. Basti pensare che c'è addirittura chi ha il coraggio (o è meglio chiamarla esasperazione?) di scioperare contro le regole, rischiando sanzioni od addirittura il posto di lavoro, attuando tipologie di scioperi ormai quasi estinte e che rimangono un ricordo appannato e malinconico dei nostri vecchi (scioperi selvaggi, a singhiozzo, con picchettaggio, ad oltranza).

Segnali che devono far riflettere. Che ci devono far comprendere quali possano essere le conseguenze tangibili di un inasprimento dei rapporti tra gli attori del mondo del lavoro, con una parte datoriale

sempre più preminente ed arrogante, ed un sindacato, quello confederale, ormai imborghesito ed ingessato da troppi anni di co-gestione, nonché lacerato al proprio interno a seconda che a governare sia la maggioranza "tal dei tali" o che il capo del governo si chiami "pinco pallino".

Scusate se ometto i veri nomi dei politici e dei partiti di maggioranza o di opposizione, ma ho un reale problema nel distinguere in maniera netta, viste le politiche attuate, pinco pallino da tizio e caio. Come si dice a Genova (e non solo) se non è zuppa è pan bagnato. E le politiche liberiste attuate da un tale governo continuano il loro percorso inarrestabile con una maggioranza nuova di trinca e di segno opposto.

Ma forse non tutto il male vien per nuocere; questa crisi di rappresentatività del sindacato d'apparato dimostra che i lavoratori, quando menati per il naso per troppo tempo, hanno ancora la forza e la capacità di reagire, di ribellarsi. Ed ecco gli scioperi improvvisi, le assemblee permanenti; ma ancor più l'aggregazione di tanti lavoratori in quei sindacati che nascono dalla base, che parlano di autonomia e che crescono attuando veri percorsi democratici interni. Ho letto da qualche parte, in un

...conseguenze tangibili di un inasprimento dei rapporti tra gli attori del mondo del lavoro

articolo del nostro Segretario Generale Armando Romeo, che il nostro Congresso Generale è stato l'epilogo di una serie lunga e partecipata di pregressi: addirittura 180 occasioni d'incontro e di discussione!

E allora penso che dobbiamo stare preoccupati, che la crisi Alitalia insegna quanto sia insulso questo progressivo smembramento di società pubbliche e quanto sia negativa per i lavoratori la liberalizzazione di interi settori del mondo del lavoro senza regole di salvaguardia delle tutele oggi esistenti; ma penso anche che siamo sulla giusta strada quando con testardaggine e contro il mondo intero continuiamo a contestare e ad opporci, quando riteniamo di avere la forza e soprattutto il coraggio di riuscire a cambiare, magari anche di poco e con tanti sforzi, quel percorso che sta facendo diventare la parte datoriale sempre più arrogante e che pensa di poter fare a meno di sentire le ragioni dei veri attori del mondo del lavoro: l'operaio della Fiat stufo di confondere il giorno con la notte, l'autista del tram di Milano che deve litigare col proprio borsellino e con un'inflazione non recuperata in busta paga, il Capogestione e il manovratore di Trenitalia o il manutentore di RFI che vedono qualcun altro che per quattro noccioline svolge il loro stesso lavoro, senza adeguata professionalità e magari con qualche rischio per la sicurezza.



# IL TRASPORTO REGIONALE IN GARA

## LOMBARDIA, VENETO, LIGURIA... TRE GARE TRE MODALITÀ

di Orsa Lombardia

Il 09.06.2004 si è tenuta a Milano la tavola rotonda sulla liberalizzazione del trasporto regionale che aveva come tema le garanzie per un servizio di pubblica utilità.

All'iniziativa dell'Or.S.A. Lombardia hanno partecipato la Direzione Regionale della Lombardia: Dott. Galli Maurizio, Trenitalia S.p.A.: Ing. Federico Barbic, Ferrovie Nord: Ing. Luigi Legnani, R.F.I.: Ing. Bassani; l'Associazione Consumatori Utenti: Dott. Roberto Spigarolo, Lega Nord: Onorevole Andrea Gibelli, D.S.: Maria Chiara Bisogni Consigliere Regionale, Alleanza Nazionale: Giovanni De Nicola Assessore Trasporti Comune di Segrate, Rifondazione Comunista: Giovanni Martina Consigliere Regionale, Patto Segni Scognamiglio: Giuseppe Mazzarello Responsabile Trasporti Lombardia, Verdi: Francesco Tusino Responsabile Trasporti Lombardia, Studio Legale Or.S.A. Avv.to Giovanni Sertori, Segreteria Generale Or.S.A. Ferrovie: Armando Romeo, erano altresì presenti Centostazioni: Ing. Bovo, ATM: Ing. Viola, Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani: Ing. Morisi.

Dopo una breve introduzione della Segreteria Regionale è intervenuta la Regione Lombardia illustrando la strategia regionale ed il ruolo delle gare con conseguente presentazione delle tre gare che riguardano le linee: Milano - Varese, Milano - Besana - Molteno - Lecco e Como - Lecco, Brescia - Iseo - Edolo.

La Regione Lombardia si è soffermata sui problemi del SFR che principalmente interessano il sovraffollamento ( passeggeri a bordo anche 2.5 volte rispetto i posti disponibili), i ritardi ( 17% dei treni con ritardo maggiore di 5 minuti, il confort ( materiale rotabile anziano, manutenzione da potenziare scarsa pulizia ). E' stato illustrato il potenziamento del servizio ferroviario + 10% con il cambio orario di dicembre + 22% entro il 2008 con conseguente incremento da 29 a 35 milioni di treni\*Km annui. Importanti miglioramenti avverranno con il completamento del passante ferroviario che permetterà una decisa crescita dei viaggiatori. La Regione ha come obiettivo di muovere le persone e non i treni, avviare un orario cadenzato con orari semplici e costanti, contratti di servizio sempre più incisivi connessi ad un sistema di gare che siano in grado di stimolare l'innovazione. Relativamente alle gare è stato evidenziato che le prime tre sono sperimentali e le altre gare ( 7 ) saranno bandite in più anni ed alla portata di molti gestori con dimensioni medio piccole le prime ( 1-1.5 milioni di treni\*Km per le prime tre, più grandi a regime 5 milioni di treni\* km ) ed aperte al maggior numero di concorrenti con eliminazione delle barriere che rendono difficile la competizione. A seguire, la Regione ha illustrato cosa cambierà con le prossime gare (affidamento dal 10.12.2006 al 12.12.2015), in particolare è stato illustrato il potenziamento del servizio e la consistenza del personale che sarà trasferito alle imprese che si aggiudicheranno il servizio ( Milano - Varese: Personale Viaggiante 43 - Personale di Macchina 54, Milano - Besana - Molteno - Lecco e

Como - Lecco: Personale Viaggiante : 48 Personale di Macchina 41, Brescia - Iseo - Edolo: Uffici: 14, Personale Viaggiante: 42, Personale di Macchina: 40, Personale di officina 36). Nessun accenno sul personale degli altri "servizi": stazione, uffici, manutenzione, etc. La regione non ha chiarito quale contratto di lavoro deve essere applicato affermando l'applicazione generica dei contratti collettivi di lavoro con la sola garanzia della tutela dei contenuti economici del contratto collettivo in essere con il gestore uscente.

Per le Ferrovie Nord Milano è intervenuto l'Amministratore Unico Ing. Luigi Legnani il quale ha denunciato che la situazione della liberalizzazione del trasporto ferroviario sta avvenendo in assenza di elementi di riferimento. In particolare, anche nel trasporto delle merci vi sono numerose imprese che operano in assenza di un chiaro quadro normativo. In particolare ha evidenziato l'assenza di norme che permettano a più gestori la partecipazione alle gare denunciando il problema dell'acquisto del materiale, nonché il fatto che la Liguria effettuando la gara per lotto unico restringe notevolmente la

possibilità di partecipazione alle imprese minori. Ha inoltre aggiunto che la garanzia dei livelli occupazionali rappresenta un problema, tale condizione però non può mettere in discussione l'avvio delle gare. Per questo motivi ritiene che l'attuale fase sia caratterizzata da una insignificante liberalizzazione.

Per Trenitalia è intervenuto il Condirettore dell'Area Nord ed ad interim responsabile della Direzione Regionale Lombardia Ing. Federico Barbic il quale si è soffermato sulle iniziative assunte dalla D.T.R. Lombardia per migliorare la qualità del servizio e la puntualità. In particolare il riequilibrio delle risorse (assunzione nel personale di macchina, viaggiante e manutenzione) e sull'istituzione di tutor di linea sono alcune delle iniziative che permetteranno di migliorare la qualità del servizio. Ha inoltre segnalato gli ulteriori progetti relativi al rinnovamento del materiale ed al potenziamento del parco rotabili. L'ing. Barbic ha concluso l'intervento affermando che, da parte di Trenitalia, c'è la decisa volontà di vincere le prossime gare, in

questo senso le iniziative intraprese rappresentano un tangibile segnale di questa volontà.

Per l'Or.S.A. - ferrovie è intervenuto Giulio Moretti il quale ha affermato la necessità di un coinvolgimento di tutte le istituzioni, dell'utenza ferroviaria e delle forze politiche affinché la liberalizzazione del trasporto ferroviario avvenga garantendo certezze ai lavoratori ed assicurando un servizio di qualità all'utenza. Nel merito delle gare ha sostenuto che devono avvenire per lotto unico ( vedi Regione Liguria ), tale condizione garantirebbe una salvaguardia per i lavoratori che non sarebbero "spacchettati" in più imprese di trasporto ed una solidità dell'impresa che si aggiudicherà il servizio. Ha inoltre evidenziato l'assoluta necessità dell'applicazione di un unico Contratto di Lavoro che permetterebbe un'uniformità di trattamento del personale ed eviterebbe una forte involuzione della conflittualità con conseguente impatto negativo sul servizio ferroviario. In merito al passaggio del personale ha sostenuto che tutto il personale che operava precedentemente per garantire il servizio dovrà essere oggetto di trasferimento alla società subentrante ( personale di macchina, viaggiante, vendita, assistenza, manovra, formazione treno, verifica, amministrativo ) in tal senso verrebbe garantita a tutti i lavoratori una continuità lavorativa. Per quanto attiene il materiale rotabile è stato affermato che deve essere di proprietà dell'impresa di trasporto, in questo caso oltre a garantire un adeguato standard di manutenzione, si eviterebbe che le imprese si trasformino in semplici fornitrici di manodopera.

Per quanto riguarda RFI Area Nord Ovest è intervenuto l'Ing. Bassani che, attraverso la proiezione di numerose slide, ha illustrato gli investimenti di RFI nell'area Lombarda e lo sviluppo dell'Alta Capacità sulle linee Nord - Ovest / Nord - Est e Nord - Sud. Altresì si è soffermato sullo sviluppo del passante ferroviario di Milano.

Per l'ACU ( Associazione Consumatori Utenti ) è intervenuto il presidente della regione Lombardia Dott. Roberto Spigarolo il quale ha evidenziato la

necessità di sensibilizzare l'utilizzo del servizio ferroviario partendo da una adeguata informazione nel periodo scolastico. Ha inoltre affermato che la liberalizzazione del trasporto ferroviario deve essere uno strumento per migliorare il servizio ferroviario e degli standard di qualità.

A seguito sono intervenuti i gruppi politici presenti, per la Lega Nord è intervenuto l'Onorevole Andrea Gibelli componente della IX Commissione Trasporti che ha condiviso le preoccupazioni espresse dall'Or.S.A. in merito ad una liberalizzazione senza regole e disomogenea tra le varie regioni. In particolare ha affermato di non condividere la scelta della Lombardia di suddividere in più lotti l'affidamento del servizio ferroviario lombardo e che il federalismo non può essere interpretato come una condizione per differenziare l'applicazione di norme tra regione e regione. Ha espresso perplessità e rischi sulla mancata reciprocità del servizio, tale condizione porterebbe le imprese estere, che svolgeranno servizio nel nostro territorio, ad ottenere benefici economici dagli investimenti che il nostro Paese effettua per potenziare l'infrastrut-

tura.

In seguito è intervenuta la responsabile della Commissione Regionale Trasporti, nonché Consigliere Regionale del gruppo D.S. Maria Grazia Bisogni, la quale ha affermato che il potenziamento dell'infrastruttura deve essere sostenuto da adeguati finanziamenti. Ha lamentato fatto che la regione non abbia coinvolto l'utenza sui problemi e sul fatto che le istituzioni regionali provinciali e comunali non informano, se non scarsamente, la popolazione sulle iniziative intraprese. Ha proposto in sostituzione dell'attuale sistema tariffario regionale un sistema di tariffazione integrato a zone.

Ha lamentato che le stazioni poste all'interno del passante ferroviario non garantiscono un adeguato standard di qualità e che mancano, sempre da parte della regione, adeguate coperture finanziarie per l'acquisto del materiale rotabile. Ha concluso sostenendo la condivisione dei processi di liberalizzazione.

Il responsabile trasporti dei Verdi Francesco Tusino ha lamentato una scarsa politica dei trasporti da parte della regione. Questo si evidenzia nella ipotizzata soppressione di alcune stazioni, mentre altre ad esempio Milano Porta Genova meritano un adeguato potenziamento.

Sul problema delle gare, nel condividere quanto affermato dall'Or.S.A. - ferrovie ha evidenziato la necessità di una clausola sociale che possa garantire i lavoratori nel processo di liberalizzazione.

Per il gruppo di Alleanza Nazionale è intervenuto l'assessore dei trasporti del Comune di Segrate Giovanni De Nicola che ha apprezzato l'iniziativa dell'Or.S.A. - ferrovie, l'unica organizzazione che, in questo fase, rappresenta e tutela gli interessi dei ferrovieri. In questo senso ha invitato l'Or.S.A. Lombardia ad organizzare a Segrate un'analoga iniziativa sulle questioni locali. Ha sostenuto che il processo di liberalizzazione deve essere sostenuto da regole, che garantiscano ai ferrovieri la più completa tutela sugli aspetti contrattuali.

Il Consigliere Regionale Giovanni Martina è intervenuto per il partito della Rifondazione Comunista. Ha condiviso pienamente l'intervento dell'Or.S.A. ferrovie denunciando le gravi ricadute che si stanno verificando a seguito di una sfrenata liberalizzazione. Anche in altri settori, vedi la sanità e la scuola la liberalizzazione ha comportato gravi conseguenze e ricadute sulla popolazione. Per quanto attiene la questione ferroviaria ha evidenziato la necessità di tutele nei confronti dei lavoratori che saranno interessati dai bandi di gara. Per quanto attiene gli investimenti ha denunciato che la regione anziché sostenere un potenziamento delle infrastrutture ferroviarie finanzia lavori per ampliare le capacità autostradali. Esempio è la linea Milano Varese dove la Regione Lombardia anziché potenziare la linea ferroviaria ha deliberato il finanziamento per la costruzione della quarta corsia autostradale.

Per il Patto Segni - Scognamiglio è intervenuto Mazzarello Giuseppe il quale ha sostenuto la necessità di un riequilibrio modale a favore del trasporto su ferro. In merito alle tematiche del convegno ha condiviso le posizioni dell'Or.S.A. - ferrovie affermando la necessità di tutelare i lavoratori attraverso una unicità contrattuale.

Per l'aspetto afferente il diritto del lavoro è intervenuto per lo studio legale dell'Or.S.A. l'avvocato Giovanni Sertori il quale ha evidenziato alcune questioni. In particolare recenti sentenze giurisprudenziali hanno evidenziato la facoltà da parte del lavoratore di accettare il trasferimento disposto dall'art.2112 (Trasferimento di ramo d'impresa), inoltre ha denunciato il mancato coinvolgimento del sindacato in merito all'emanazione dei bandi di gara. Altro aspetto ha riguardato la difformità del bando emesso rispetto alla Legge Regionale 22. Infatti quest'ultima prevede il passaggio alla società subentrante del personale che svolgeva, anche parzialmente, attività sul servizio messo a gara, mentre la disposizione regionale prevede esclusivamente il trasferimento del personale viaggiante e di macchina.

In conclusione è intervenuto il Segretario Generale dell'Or.S.A. - Ferrovie Armando Romeo il quale oltre a relazionare sull'incontro svoltosi con il nuovo Presidente nonché Amministratore Delegato del gruppo F.S. ha evidenziato la drammatica ed impellente necessità di ottenere la c.d. Clausola Sociale ( obbligo per tutte le imprese ferroviarie di applicare lo stesso Contratto di Lavoro ). Sul tema del trasporto ha denunciato la grave perdita della Divisione Cargo - 250 milioni euro anno, condizione che merita particolare attenzione di tutto il sindacato, e la presenza nel Piano d'Impresa di una preventiva perdita del servizio regionale.

(Ferrovie Nord Milano)  
FNM:  
...liberalizzazione trasporti  
in assenza di elementi  
di riferimento



Tutti i politici da destra a sinistra, anche estrema, condannano l'assenza di una clausola sociale.

# LA STRATEGIA DI FS CONTINUA: TAGLI DI UOMINI E MEZZI A TRENITALIA E RFI LA DIVISIONE CARGO ASSALTA IL FORTINO DELLE MANOVRE

di Navajos

E' sempre peggio in FS! Da quando è dominante la logica del risparmio, anziché la logica del trasporto, ne accadono di tutti i colori.

In ambito RFI le cose peggiori si sono avute con la grande pensata della "rete snella" e dell' "alta capacità". Con la rete snella si sono ridotte di fatto le possibilità di effettuare precedenze ed incroci, quindi bassa frequenza dei treni ed annullamento delle possibilità di recupero dei ritardi ma, come nelle autostrade, lunghi ed "appassionanti colonne di treni", indipendentemente dalla loro categoria. Però vuoi mettere il risparmio conseguente all'eliminazione degli scambi, alla riduzione del segnalamento ed al risparmio di enti negli impianti? Meno parti meccaniche, meno personale di manutenzione, meno spese!

Con l'alta capacità si è voluto coniare un termine che fosse proletario e non altisonante e classista come l'alta velocità. L'alta velocità faceva pensare al trasporto dei ricchi, era da eliminare: vuoi mettere "Alta Capacità"?

Specialmente nell'ottica delle gare del trasporto regionale con l'alta capacità si è dato spazio alle percorrenze antiche.

Dovendo riempire le tratte e avendo anche gli obblighi di puntualità quale miglior pensata di quella di aumentare i tempi di percorrenza ottenendo così il duplice risultato: di riempire le tratte e di arrivare con ritardi ridotti. Non importa se la velocità commerciale è divenuta più bassa e per fare 30 Km si impiega lo stesso tempo, e forse di più, che si impiegava negli anni '50 del secolo scorso; anche perché chi va piano va sano e va lontano, disastri di Rometta e Libarna permettendo.

Certo, se le condizioni accessorie, sia per la Divisione Passeggeri che per il Trasporto Regionale, fossero meno disastrose forse l'impatto sarebbe meno drammatico; invece: guasti ripetuti agli impianti di condizionamento, dove ci sono; pulizia delle carrozze e graffiti che ricompaiono nonostante la pellicolazione delle vetture e dei locomotori; pulizia non proprio esemplare; guasti all'illuminazione; salita e discesa dei viaggiatori resa difficoltosa dalle porte bloccate per guasti, locomotori che bruciano e, dulcis in fundo, soppressione improvvisa di treni annunciata per non meglio definite "cause tecniche". Poveri noi! neppure il coraggio di dire le vere motivazioni, quasi sempre mancanza di personale! Alla faccia della correttezza (e della completezza) dell'informazione e della sua tempestività, visto che i turni sono sempre preventivi. Grazie anche allo splendido contratto sottoscritto dalla nuova formazione sindacale "il pentagramma" (Filt-Fit-Uilt-Sma-Ugl) e dalle "brave" (manzoniane) relazioni industriali FS. Della serie: ma che mu... che mu... musica maestro!

Ma non è finita qui! Dove la lasciamo la Cargo? Con tutte le sue belle grane che si accentuano nel periodo estivo! Con la bella letterina con cui il responsabile del personale di Cargo comunica che, "al fine di cogliere pienamente le opportunità..." non sostituisce il personale mancante alla



manovra, tanto l'attività l'appaltiamo alla Serfer o a Ferport o... gli cambiamo attività, e lo utilizziamo proficuamente in altre mansioni. Tanto la manovra deve comunque passare a RFI, poi saranno problemi di RFI! E invece le grane si scaricano e subito in tutte le realtà. A Padova scoppierà l'inferno, come a Verona, a Genova, a Bologna, a La Spezia, a Modena, a Cervignano, ovunque vi siano attività di manovra! Il caos ha solo un nome: tagli al personale di manovra. Quello che appare suggestivo a molti è che, mentre tutti attendevano il passaggio, da molto tempo dato per imminente, della manovra a RFI, la Produzione di Cargo, gli stabilimenti, abbandonavano letteralmente gli impianti, li sguarnivano del personale di manovra rendendo di fatto impossibili le attività fondamentali di composizione e scomposizione dei treni!

Le "Permanenti" di manovra giacciono così inutilizzate negli impianti.

I contenuti del contratto sottoscritto dal "Pentagramma" calpestati, ripescati, ricalpestat! Altro che concentrazione sul core-business, tutele e internalizzazione delle attività, si vende tutto! Si cedono anche i clienti, tanto non ho i carri, mi mancano i macchinisti, il contratto limita le ore di condotta. Come se non bastasse ci si mette pure RFI costringendo alla limitazione della lunghezza dei treni per l'applicazione di parametri di circolazione desueti e castranti.

Rete snella... alta capacità...  
dei trasporti appassionati  
colonne di treni  
Cargo: con la bella letterina  
...al fine di cogliere  
le opportunità, ...non viene  
sostituito e si svuotano  
gli impianti dei manovratori

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.orsaferrovie@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:

Marco Mariani, Domenico Battaglia, Laura Pisano,  
Michele Nangano, Daniele Gorfer

## IL SINDACATO LA STORIA I PROTAGONISTI

di Laura Pisano

Lunedì 7 giugno. All'OrSA di Genova si va tutti a scuola. Si è svolto infatti in tale data il primo incontro/seminario di una, speriamo congrua, serie avente per tema la formazione sindacale.

Il relatore, avv. Andrea Nobili, ci ha condotti passo passo indietro nel tempo per ritrovare le radici della presenza sindacale nella storia italiana e le varie forme assunte da questo tipo di associazione a partire dai primi processi di industrializzazione fino ai nostri giorni ed il suo riconoscimento all'interno dell'ordinamento statale. Ciò che colpisce e che secondo me dovrebbe far riflettere è che il sindacato ha assunto un ruolo definito e legalmente riconosciuto solo negli anni '70 con la famosa e ormai arcinota legge 300, ma è sempre apparso come soggetto citato nei vari ordinamenti a partire dalla fine dell'800. "Comunque se ne parli purché se ne parli". Può sembrare una battuta ma il fatto che di sindacato come associazione di lavoratori si sia sempre parlato ha legittimato e dato valore alle sue azioni da sempre, lo ha reso "qualcosa di cui non se ne può non tener conto". La sua opera passa da una iniziale "filtro di accesso" ai posti di lavoro attuata limitando gli accessi ai posti solo

a determinate persone, lasciando intravedere quasi una connotazione negativa se guardata con gli occhi di oggi, ma che conteneva in sé una prima forma di tutela per i propri associati, a una forma corporativa nel periodo fascista in cui l'associativismo era per tipologia di impiego compreso quello datoriale ma che per la prima volta aveva impronta "nazionale" e non locale; e così via tra lotte e rivendicazione per il salario, la sicurezza sul lavoro, gli orari di lavoro, in poche parole per il riconoscimento del lavoratore come individuo e non semplicemente come parte dell'ingranaggio facilmente sostituibile fino ad arrivare ad oggi in cui le associazioni sindacali principali sono definite di apparato, operano cioè all'interno delle regole imposte loro dai partiti politici di riferimento dimenticando a volte le vere ragioni della loro esistenza. Per la maggior parte, ma non tutti; fortunatamente ci sono sindacati come il nostro, svincolati da logiche di partito, sindacati che stanno raccogliendo consensi a scapito di quelli che fino ad oggi credevano di essere insostituibili.

Chissà che questo non sia l'inizio per una nuova pagina da scrivere nella storia del sindacalismo italiano, certo è che tutto ciò che potrà avvenire dipende da oggi. Dipende da noi.



# DIVISIONE CARGO • ESPULSIONE LAVORO

## COME TI ELIMINO I COSTI DELLA MANOVRA

di Michele Nangano e Daniele Gorfer

Quando alla fine di marzo scrivemmo in una nota che le strane nuvole che si stavano addensando sul settore della manovra del Quadrante Europa di Verona non facevano presagire nulla di buono furono in tanti a criticarci tacciandoci come i soliti pessimisti.

Neppure l'assemblea camuffata da improvvisata visita all'impianto del sottoscritto venne recepita come la necessità di tenere alta la tensione e l'attenzione riguardo ad un progetto che la società Cargo aveva in mente di fare da parecchio tempo, oltretutto dismettere la manovra.

Eppure tutto ciò, purtroppo, è diventato realtà. Le smentite aziendali, le cose dette e non dette sottotraccia, gli incontri e i contatti con i responsabili Cargo del territorio, le azioni e le minacce di sciopero contro l'azienda FS hanno solamente riempito questo spazio temporale, senza purtroppo modificare il quadro della situazione, non certo per demerito nostro ma con grandissimo merito (sic!) di chi sottoscrivendo il Contratto delle Attività Ferroviarie ha dato all'Azienda FS gli strumenti per poter fare ciò che oggi si contesta, anche scioperando. Così il 1 giugno 2004 la società Cargo di fatto ha ceduto la manovra alla società Quadrante Servizi. La Quadrante Servizi è una società a capitale misto pubblico (Consorzio ZAI), lo stesso che controlla tutto l'Interporto, e privato che ha il compito di provvedere alla amministrazione e alla manutenzione ordinaria della struttura dell'Interporto. Dal 1 giugno tra i suoi compiti ha anche quello di gestire, con personale proprio, la manovra ex Cargo. Questo processo di esternalizzazione unilaterale da parte della società Cargo rappresenta un gravissimo attacco non solo al lavoro, per le inevitabili ripercussioni che ci saranno sui lavoratori coinvolti, ma anche per la sicurezza e per le relazioni industriali. L'ennesimo tentativo di far scontare alla parte più debole della catena del servizio, cioè al ferroviere, scelte ed errori che in questi ultimi anni hanno scandito il cammino di Cargo FS. Non è abbassando le tutele dei lavoratori, né tanto meno abbassando il costo del lavoro del personale che svolge attività tipicamente ferroviarie, che la società Cargo

FS può pensare di intraprendere una via virtuosa che conduca al pareggio del bilancio. Il pareggio del bilancio si raggiunge a fronte di un progetto aziendale serio, a fronte di un business plan che coinvolga il personale e non che lo estrometta. Il risanamento si persegue attraverso scelte di mercato, a volte anche coraggiose, che producano utili e non disavanzi. Il futuro di Cargo si gioca anche sulla capacità strategica di avvalersi di proficue alleanze europee e non sull'esternalizzazione unilaterale della manovra degli Interporti più importanti d'Italia come Bologna, Verona e fra poco anche Padova. Non sono questi, a nostro avviso, i processi che faranno decollare Cargo. Queste azioni accelerano solamente quei processi che mettono in discussione la sicurezza ferroviaria del trasporto, nel senso più ampio, e mettono a repentaglio l'unicità dell'impresa, anche perché Cargo non può imporre alla società Quadrante Servizi il vincolo dell'applicazione del CCNL delle Attività Ferroviarie.

Per tutti questi motivi la Segreteria OrSA di Verona ha deciso di aderire allo sciopero che si è svolto martedì 08 giugno 2004 di

tutto il personale Cargo dell'Impianto Primario di Verona, sciopero indetto anche da tutte le altre sigle sindacali territoriali. In un contesto così mutevole e difficile l'OrSA si propone come un sindacato moderno capace non solo di scendere in piazza per difendere i diritti dei lavoratori, ma anche di essere propositivo nel tessuto sociale e politico dove opera per meglio modulare le innovazioni del mercato del lavoro e proporre soluzioni a difesa dei lavoratori.

In questa ottica la Segreteria OrSA Trasporti Veneto congiuntamente con l'OrSA di Verona ha attivato una serie di contatti con le forze sociali e politiche della città per meglio affrontare i problemi legati alla mobilità, non solo per un adeguato riequilibrio modale e un maggior impatto ambientale, ma anche per tutelare e salvaguardare il lavoro delle migliaia di ferrovieri che oggi operano a Verona. E in tema di Quadrante Europa e da un bel pezzo che diciamo che per la sua collocazione ( il QE è posto all'incrocio delle autostrade del Brennero e della Serenissima, nonché all'incrocio con le corrispondenti linee ferroviarie ), nel prossimo futuro svolgerà un ruolo fondamentale nei trasporti paneuropei essendo il punto di incontro di due importanti Corridoi intermodali, il Corridoio 1 da Berlino a Palermo e il Corridoio 5 da Lisbona a Kiev. Come da un bel pezzo diciamo che è nato monco; ossia non è, vista l'incredibile accelerazione del trasporto intermodale, più adeguato alla domanda di trasporto, necessitando un naturale ampliamento che per ragioni strettamente morfologiche oggi non è possibile realizzare. A fronte di queste considerazioni non comprendiamo i passaggi di Cargo FS. Il QE sarà motivo di sviluppo per tutta la realtà veronese ed anche per coloro che faranno trasporto in questa zona. Basti pensare ai tedeschi che con l'Autostrada del Brennero e RTC hanno già completato lo scalo intermodale di Nogarole Rocca (VR) per mettere radici a Verona ). Dismettere oggi la manovra è il secondo passo falso che segue la dimissione, volontaria o meno, di quote di mercato a favore di RTC. Guardando i dati ufficiali del QE sulla movimentazione merci da e per l'estero del 2003 per Cargo non c'è da stare molto allegri.

Un progetto che la società Cargo aveva in mente...  
...dismettere la manovra.

### DATI UFFICIALI FS DEL Q.E. DI VERONA

QUOTA FS	QUANTITÀ	TONNELLATE
CONTAINER	30.299	465.159
SEMIRIMORCHI	23.806	735.828
CASSE MOBILI	134.902	1.355.150
<b>TOTALE</b>	<b>189.007</b>	<b>2.556.137</b>
QUOTA RTC		
<b>TOTALE</b>	<b>136.240</b>	<b>1.842.516</b>
QUOTA AUTOSTRADE VIAGGIANTE		
<b>TOTALE</b>		<b>923.344</b>

## I GIALLI MONDADORI - Il camaleonte e il ferroviere (ISPIRATO DA "IL CAMALEONTE" di E. WALLACE)

Scappa e corri, vestiti e svestiti, cambia idea con pensiero. Insomma il tutto è il contrario... luogo comune.

La mia povera nonna che da bambino per farmi addormentare la sera nella fioca e debole luce di una vecchia lampada da scrivania, prima di raccontarmi le favole, leggeva per sé questi libri di colore giallo con disegnato un grande cerchio. Avevo saputo da lei che si chiamavano gialli e sulle pagine si leggevano tante storie di paura, di omicidi che alla fine avevano una spiegazione. A lei piacevano i racconti di Edgar WALLACE perché secondo lei tutti davano una spiegazione oggettiva e logica, e a differenza degli altri autori più famosi ma più legati ad una spiegazione psicologica. Tutti seguivano questo percorso, meno uno: Il camaleonte. Alla fine si poteva dubitare di tutti ma non si capiva chi era la persona che si nascondeva sotto le più incredibili sembianze. Da quella volta ho cercato il camaleonte dappertutto senza mai trovarlo. Ho usato la lampada in pieno giorno per illuminare la mia saggezza.

- Mi scusi, è lei il signor camaleonte? - chiedevo tra l'imbarazzato ed il timido  
- Scemo, non vedi sono l'uomo e per giunta democristiano o comunista o leghista - Umilmente mi ero sentito una c..., una nullità per aver dubitato di un uomo, per giunta politico.

Anche da quando sono ferroviere ho cercato, cercato senza lampada evitando le persone coerenti, facili al giudizio etico. Mi bastava l'esperienza della lampada. Nelle ferrovie dove ci sono gli uomini più mutevoli e colorati ho cercato questo protagonista del giallo non ancora individuato. Tra gli uomini del sindacato ho trovato la mia lampada: il loro pensiero solenne giusto, solenne coerente ed austero. Siccome l'uomo

mai si accontenta, ho continuato affannosamente, per coronare il mio sogno.

- Ma sei forse tu Sivio? Oh...mi scusi confondevo il colore...-

Poi da un rosso accecante pensavo di essere tratto in inganno.

- Sei Emilio? - chiesi timidamente

- No, sono Mauro - proruppe seccato, sbattendo i tacchi nervosamente per terra

- e non dirlo a nessuno! - gridò. ( Era quello di RFI )

Mi guardò fisso negli occhi e così parlò il nuovo Zaratustra:

- Vedi, mio caro coglionazzo, in verità Lenin era un borghese e ci ha insegnato che per colpire il padrone, bisogna prima conoscere i suoi vizi per poi trasformare la società-

Allora colto da un'improvvisa felicità gridai:- Come in quel film in cui ...-

- Operaiaccio, non capisci nulla proprio! Sono il camaleonte, ma tu non lo sai perché chi lavora non deve capire, ma solo obbedire, obbedire...- E mentre così parlava, la sua figura svaniva nel nulla, trasformandosi in molti colori-

Avevo ancora sbagliato e mi chiedevo chi fosse quel personaggio. Pensai:- Ma quando lo troverò avrò ancora il coraggio di sbagliare, io operaiaccio?. Disperatamente mi recai in partito per avere conforto. Tanti anni dopo seppi che il Camaleonte era lui, proprio lui e che in suo onore molti ex-operaiacci gli avevano organizzato una festa per onorarlo della sua Beatificazione. A me i gialli di WALLACE non piacciono più, seguo solamente il Telegiornale di Emilio FEDE.

E i ferrovieri? Per quanto tempo dovranno aspettare per ritrovare l'orgoglio dell'appartenenza?

## SEGRETERIA REGIONALE Or.S.A. - Trasporti Veneto

Ezio ORDIGONI riconfermato Segretario Regionale OR.S.A. Trasporti. Il veronese DANIELE GORFER Vice Segretario.

Venezia - Il Direttivo OrSA Trasporti del Veneto ha scelto la strada della continuità rinnovando il mandato ad Ezio Ordigoni, Segretario uscente.

La novità sostanziale della nuova segreteria è invece rappresentata dalla nomina a Vice Segretario Regionale del veronese Daniele Gorfer. Una logica di continuità che permetterà all'OrSA Trasporti del Veneto di concretizzare i notevoli sforzi che in questi ultimi anni l'hanno vista protagonista sul fronte sindacale in materia di logistica ed infrastrutture nel Veneto. Gli interventi sull'Interporto di Padova, sul Quadrante Europa di Verona, quelli ripetuti sul Ministero delle Infrastrutture in favore di Verona e Venezia, snodi essenziali, dei Corridoi intermodali 5 ed 1 delle reti paneuropee, sono solamente alcuni dei momenti che hanno caratterizzato l'attività dell'OrSA Trasporti del Veneto in questi anni. Ricordiamo anche le iniziative per il Passante di Mestre, il collegamento ferroviario Alta Velocità con gli aeroporti di Tessera e del Catullo di Verona, le Gare TPL, la Sublagunare Tessera/Murano/arsenale/Lido. L'attività della Segreteria Regionale OrSA Trasporti del Veneto non si è limitata solamente all'aspetto sociale e sindacale, ma si è connotata anche culturalmente attraverso la realizzazione del " Premio OrSa Venezia, lavoro e civiltà, arte e cultura ", manifestazione patrocinata dalla Regione Veneto, apprezzata dai media e dai lavoratori. Attualmente l'ORSA trasporti è impegnata nel confronto con la Regione Veneto per il Piano Regionale Trasporti, nell'imminente rinnovo del contratto collettivo aziendale dei " Pilotini " con la Corporazione piloti del Porto di Venezia e quello con l'Azienda di Trasporto della Provincia di Venezia (ACTV). Inoltre, unitariamente alle altre OOSS, alla SpA Sistemi Territoriali, partecipa al confronto per il rinnovo del contratto.

Segretario Ordigoni Ezio  
Vice Segretario  
Gorfer Daniele  
Con gli auguri della  
Segreteria Naz.le SAPS

# IL PENTAGRAMMA (FILT - FIT - UILT - UGL - SMA) ABDICA A PADOVA INTERPORTO

Quello che andavamo denunciando da mesi, anche attraverso gli organi di stampa dell'OrSA, si è puntualmente verificato. Mentre tutti parlavano (e sparlavano) di un sempre più ipotetico passaggio del settore Manovra a RFI, la Cargo pianificava l'abbandono del servizio nei grandi scali iniziando - ovviamente - da quelli più "remunerativi" ed appetibili per le Società private.

Infatti, nessuna esternalizzazione di scali secondari, nessuna cessione di attività nelle aree a più bassa domanda, ma appalto delle lavorazioni in Impianti - come Padova Interporto - che movimentano quasi 50.000 carri/anno, per un totale di oltre 1 milione di tonnellate di merci e con un trend di traffico in crescita sia nel 2003 che nel 2004. A conferma di ciò, basta leggere la lettera di Cargo del 18 maggio '04 con la quale si preannuncia - alle OO.SS. firmatarie del Contratto - l'appalto delle attività di manovra iniziando dagli Impianti del Nord Italia e del Nord Est in particolare. Ai privati interessa la carne, mica gli ossi !!!

## LE BUGIE

Altro che core-business! Altro che settori ferroviari tutelati dal Campo di applicazione previsto dal CCNL!

Le garanzie sbandierate da Fil-Fit-Uilt e "compari" sull'unitarietà dell'Impresa, sull'internalizzazione del lavoro si stanno rivelando per quelle che sono: bugie, alle quali si accompagna le "finte" prese di posizione, le "finte" minacce di sciopero e la "vera" rottura delle relazioni industriali con Trenitalia che l'Impresa utilizza come alibi per dar corso a iniziative unilaterali anche su argomenti oggetto di confronto con il Sindacato.

Così un settore che sino a ieri tutti ritenevano fondamentale nel ciclo produttivo del treno, che si chiedeva rientrasse tra le attività di RFI e che si riteneva non appaltabile, in quattro e quattr'otto è stato venduto a Ditte private su cui forti sono i dubbi legati alle garanzie contrattuali, qualitative e di sicurezza, come vedremo in seguito.

## I FATTI

Nella realtà padovana il processo di vendita della manovra è ormai vecchio di quasi un anno. Da quando, nonostante le denunce dei lavoratori, dell'OrSA e della RSU sulle carenze di personale, la Società "stranamente" (e con il silenzio connivente del Sindacato Unitario) ha attivato corsi per il conseguimento delle patenti "D" - "F" e dell'attività di Verifica. Completato il percorso, lo scorso 8 aprile si è svolto un incontro tra Cargo e OO.SS. che ha messo la ciliegina sul progetto: altre professionalizzazioni per i manovratori e l'invenzione della

figura di "Addetto Formazione Treni" (livello D Tecnici specializzati - par. D2), una mansione ed un profilo del tutto sconosciuti e non previsti da alcuna declaratoria contrattuale, ma utile come "specchietto per le allodole" a chi in III^ area c'è già. Ed ecco che a Padova non c'erano più colleghi della manovra, ma potenziali macchinisti, verificatori e IV^ aree varie che altro non attendevano che di cambiare vita e profilo.

A quel punto, appaltare l'attività è stato un gioco da ragazzi, oltremodo facilitato dall'acquisizione del servizio da parte (ma guarda un po'!) della Cooperativa Portabagagli, in pool con la Cooperativa Raccordi Ferroviari e la P.C.S. (spedizioni Containers). Il tutto nel più totale silenzio di quelle OO.SS. che in caso di esternalizzazione della Manovra minacciavano sfracelli, scioperi ad oltranza ed occupazione dei binari!

Silenzio che continua anche oggi che il nuovo gestore della manovre ha in professionalizzazione 19 ragazzi i quali - Uditel! Uditel! - non sono stati ancora assunti e non si capisce bene con quali garanzie si aggirino per i binari al seguito dei Quadri di Cargo che fanno loro scuola. Una situazione paradossale, confermataci dagli stessi interessati (che ci dicono essere in formazione a loro spese) e che provvederemo a denunciare a chi di competenza.

## IL FUTURO

Per questi nuovi Manovratori "privati" non è certamente roseo: non sanno con che CCNL verranno assunti (di certo non con quello delle Attività Ferroviarie), con che orario e con che stipendio lavoreranno. Intanto a Cargo resterà la movimentazione dei Treni Cemat, gli arrivi/partenze dei treni su Cervignano e - forse - l'attività di pilotaggio. In tutto non più di 15-16 addetti.

Ancor più preoccupante è la situazione che si creerà all'Interporto: manovreranno 2 Società diverse governate da un soggetto regolatore nuovo (l'Addetto Formazione Treni) che avrà a che fare con lavoratori di diversa esperienza e professionalità. Ergo: rischi sulla sicurezza e sulla regolarità del servizio, senza contare i possibili momenti di conflitto su chi deve - per esempio - operare per primo.

Una cosa è certa: il Sindacato che ha avallato questo progetto

ha posto le basi affinché la Manovra non sia più una parte del lavoro svolto dal Gruppo FS, con tutti i rischi occupazionali e produttivi che ciò comporterà, soprattutto quando si appalterà l'attività di altri Impianti nei quali non è possibile riallocare il personale. Inoltre, questa svendita indebolisce ulteriormente la capacità produttiva di FS, sempre più esposta alle ingerenze delle Imprese private anche in settori delicatissimi per la regolarità, la sicurezza e la puntualità del servizio.

Come OrSA, sin dalla Divisionalizzazione, abbiamo affermato che la Manovra e gli Umr sono attività paragonabili alla Circolazione e che devono essere governati dall'Ente regolatore del Servizio e non dalle Società di Trasporto. La nostra posizione oggi non cambia, nonostante il processo di vendita sia pericolosamente avviato (Bologna, Padova, Quadrante Europa). Per questo, nelle more della vertenza contrattuale ancora aperta, chiediamo al Gruppo FS:

- di aprire un tavolo su questo argomento verificando i costi ed i benefici (industriali, occupazionali, di sicurezza e regolarità) di una esternalizzazione generalizzata dei servizi di Manovra;
- di analizzare tutte le attività con il fine di preservare all'interno dell'Impresa le professionalità ed il lavoro, ad iniziare da quello più qualificato;
- di studiare i percorsi professionali più idonei a garantire un

vero governo delle manovre da parte del personale FS, dando futuro a questa attività dentro il processo treno gestito da RFI.

Nel frattempo, ai lavoratori FS ed in particolare ai Manovratori, lasciamo giudicare i comportamenti tenuti da chi ha firmato un Contratto che consente all'Impresa di vendere il nostro lavoro e chi, come l'OrSA, si batte invece per modificare proprio quelle norme con l'obiettivo di garantire un futuro ai ferrovieri di oggi e di domani.

Noi queste cose le abbiamo dette, le riconfermiamo e combatteremo per ottenerle.

Diversamente, FILT-FIT-UILT e UGL continuano a tacere e sulla vicenda di Padova Interporto il loro è un silenzio... carico di significati !

Or.S.A. - VENEZIA



## L'OR.S.A. FRIULI VENEZIA GIULIA IN SCIOPERO REGIONALE Lo sciopero è stato sostenuto dalle OO.SS. firmatarie del Pentagonagramma

di Sergio Paoletti

Ora basta! .. e l'Or.S.A. Friuli Venezia Giulia proclama lo sciopero di tutti i ferrovieri della regione.

E' da troppo tempo che nel Friuli Venezia Giulia ha regnato l'absburgico status quo di obbedienza e l'Or.S.A. F.V.G. a seguito delle lotte già promosse dalla Segreteria Generale, ha voluto incidere e far sentire la propria presenza in regione maggiormente. Oltre alla doverosa denuncia delle carenze presenti nel CCNL siglato il 16 aprile 2003, la Segreteria Regionale ha puntato il dito contro le azioni unilaterali dell'Azienda che hanno accompagnato tutti i ferrovieri loro malgrado da troppo tempo.

La situazione non era più sostenibile: in tutti i settori si registravano in continuazione prevaricazioni e provvedimenti unilaterali aziendali ai danni dei colleghi. Nella Divisione Cargo addirittura la dirigenza ha imposto in diversi impianti le squadre di manovra con un solo agente a terra e ciò in contrasto con le norme di sicurezza già dettate dall'Allegato 7° del CCNL 90/92. Ci si chiede se la sicurezza nei posti di lavoro sia diventata una moda da seguire a seconda dei tempi. Oppure se la vita dei lavoratori conti poco. Tale pseudo-organizzazione ha creato malumore e rabbia tra i manovratori e talvolta rassegnazione alla luce di facili e superficiali interpretazioni normative (soprattutto da parte di chi agganci e sganci non ne ha mai fatti). Su questo punto è ancora in atto lo scontro. Inoltre per quanto riguarda l'orario di lavoro le modifiche unilaterali sono state innumerevoli pur di giustificare i tagli del personale e gli spostamenti. La questione è particolarmente delicata se riguarda la sicurezza. E' emblematica l'economia del posto di dirigente esterno di Udine, taglio effettuato senza alcuna informativa alle Rsu. C'è da aggiungere che tutte le criticità in questo-

ne hanno riguardato non solo il personale di stazione ma anche figure professionali di altri settori, quali il personale viaggiante e macchina. A quest'ultimo l'Azienda ripetutamente ha imposto l'uso del VACMA, nuova forma di sfruttamento del lavoro che attraverso l'uso esasperato dell'attenzione umana, impone ritmi di lavoro disumano.

Queste problematiche cruciali hanno fatto da detonatore per far scoppiare la protesta dei lavoratori.

L'Or.S.A., incurante di un'Azienda autoritaria che non ha inteso rispettare alcun diritto o regola, nella consapevolezza di non poter contare su un tavolo contrattuale, con coraggio, sentiti i lavoratori, ha espletato le procedure di raffreddamento previste dalle leggi in vigore, per dichiarare una prima azione di lotta presso il Prefetto del capoluogo di regione. Gli altri sindacati pur contando, in quanto firmatari di contratto su delle relazioni sindacali acquisite, si sono mossi anch'essi in favore dei ferrovieri appoggiando la nostra protesta, condizione necessaria per la riuscita dello sciopero. La giornata di protesta si è svolta il giorno 18 giugno c.a.

Così lo sciopero generale dei ferrovieri del Friuli Venezia Giulia, provocato soprattutto da un contratto firmato frettolosamente, ha coinvolto un'alta percentuale di lavoratori. Questo è l'inizio. Infatti prossimamente il nostro sindacato chiederà e pretenderà dalla Società risposte concrete con la presenza ed appoggio dei ferrovieri davanti alle istituzioni ed ai cittadini e pendolari sempre più esasperati da un sistema trasportistico che non funziona.

E' importante ribadire la necessità che il movimento sindacale informi sempre più spesso e capillarmente sulle iniziative della Ferrovia che riguarderanno il futuro dei posti di lavoro per proporre o contrapporsi con forza quando le iniziative unilaterali serviranno solo a ridurre gli organici e ad

imporre ritmi di lavoro che ricordano un passato di sfruttamento.

L'alta partecipazione alle assemblee dei lavoratori in vista dello sciopero succitato, hanno fatto capire quanto importante sia ascoltare democraticamente la parola di chi lavora prima di apporre firme su contratti-capestro (come è stato fatto dai confederali il 16/04/2003) che lasciano mano libera al datore di lavoro nella svendita, esternalizzazione delle aziende. Sottoscrivere accordi politici liberi da vincoli con le parti sociali, è indirettamente legalizzare in modo anomalo ma sostanziale, la serrata. L'Or.S.A. vuole firmare un contratto di lavoro ma questo deve almeno essere dignitoso nei confronti dei lavoratori e salvaguardare la loro dignità, nello stipendio, nell'orario di lavoro nella flessibilità e mobilità.

Le prossime battaglie riguarderanno tutti i settori, ma nello specifico, per quanto riguarda il settore stazioni, prioritariamente sarà necessario aprire una vertenza che riguarderà il settore manovra ed i pericoli di una banalizzazione nella copertura degli organici, sapendo che la sottoutilizzazione dei lavoratori oltre ad essere vietata per legge, non può rappresentare un motivo di seria riorganizzazione aziendale. Sono in corso iniziative per denunciare le iniziative unilaterali e lesive dei più elementari diritti del lavoro presso gli Ispettorati Provinciali del lavoro e, presso le Procure. Gli scioperi che proclameremo troveranno sicuramente l'adesione dei lavoratori, perché scioperare non è Storia antica, ma difesa per quanto insigni studiosi accademici e politici di grido (Strapagati) persino il contrario.

.. malumore e rabbia tra i manovratori..  
..modifiche unilaterali dell'orario di lavoro  
... un contratto firmato frettolosamente



Segue dalla prima pagina

di licenziamento che è passato per Forlenza, Scurti, Spazzadeschi, Renon e Vido, da 12 mesi al raddoppio con conseguenti elevati valori, alla faccia della buona etica amministrativa e contrattuale ed al limite della liceità penale.

Continuiamo a non capire: le FS, l'azienda più importante per lo sviluppo del paese e per gli investimenti di cui è destinataria, sembrano essere nel più totale disinteresse del Governo.

Continuiamo a non capire come il Governo ed in particolare Forza Italia, nonostante le batoste elettorali subite, continuano ad avere difficoltà a cambiare. Non basterebbe neppure la dimostrazione attuata dal neo Presidente della Provincia di Milano che, quale primo atto, ha immediatamente cambiato tutta la squadra.

O forse il Governo ed i partiti che lo compongono, particolarmente Forza Italia che dovrebbe essere il più rappresentato, non sanno che il

consenso non si mantiene se si lasciano le redini del potere, a discapito della competenza, in mano all'opposizione!

O forse Forza Italia non sa che le ferrovie sono da sempre un feudo della sinistra, dei DS e della

... governo Berlusconi...  
del fare  
... diviene il Governo  
del mantenere

CGIL? Come se solo loro avessero il dono della conoscenza.

O forse non sanno che lasciando i su citati dirigenti al loro posto si rafforzano ulteriormente i feudi gestionali/dirigenziali già quasi inspugnabili dei "sinistri" cigiellini diessini? Vorremmo capire. Vorremmo poter dire ci siamo sbagliati, l'attesa ed i rinvii sono stati necessari per mettere a punto un disegno complessivo e strategico che consentirà l'effettivo rilancio delle FS e, per i ferrovieri, l'orgoglio dell'appartenenza. O forse capiremo dopo le prossime elezioni politiche?

Segue dalla prima pagina

Quadrante Europa a Verona ed interporto di Padova. Bisogna ricordare che il contratto di Confluenza e delle Attività Ferroviarie non è stato sottoscritto per esempio da Passaggi e Serfer e questo potrebbe rappresentare un pericolo imminente per i ferrovieri in un contesto concorrenziale senza regole. Parte del personale dovrà transitare in RFI. Ma non si conoscono i tempi e le modalità.

Quello che preoccupa è la mancanza di progettualità. La commissione dell'U.E. nel constatare il momento di crisi che investe il trasporto merci su rotaia ha dato il via ad incentivi atti a favorire il passaggio dei Tir dalla strada sul treno e tale iniziativa dovrebbe comportare un beneficio indiretto per le ferrovie dell'U.E. e quindi del nostro Paese. Rimane l'assenza totale di managerialità dei nostri dirigenti F.S. e la conseguente incapacità di rilancio del trasporto su rotaia.

Il 15 marzo ha segnato l'apertura alla concorrenza delle rete ferroviaria transeuropea per il trasporto merci. Il 2008 sarà l'anno della liberazione per il servizio passeggeri; certo se i futuri parametri per raggiungere l'utile, saranno quelli attuali (tagli ai posti di lavoro), vuol dire che le Ferrovie italiane continueranno a retrocedere.

Ci vorrà  
uno scatto di orgoglio  
...dibattiti serrati  
sul ruolo dei trasporti

Tra tutte queste notizie ottimistiche dell'Azienda, risulta da fonte Eurostat che dal 1970 al 2000 nelle aziende ferroviarie dei paesi U.E. i dipendenti sono calati. Il triste primato della riduzione di personale spetta alla ferrovia italiana che ha dimezzato il numero dei ferrovieri.

Sembra che nel sociale, il nostro Paese, in fatto di statistiche negative, mantenga salda la prima posizione.

Il trasporto pubblico locale è un'altra trappola. Un marchingegno non ancora messo in moto. La regione Lombardia ha messo a gara tre lotti, mentre il Veneto farà da apripista mettendo a gara il 75% del servizio Regionale di Trenitalia. La preoccupazione è viva in tutti i sindacati il per il pericolo di una polverizzazione contrattuale e di gestione. Il futuro per questi ferrovieri potrebbe essere incerto.

Il trasporto passeggeri continua a vivere una crisi strutturale la cui soluzione può essere data da una nuova organizzazione della circolazione e dal potenziamento del parco veicoli e di orari.

Se esaminiamo tutte le deficienze della rete, in considerazione della mancanza di un programma industriale di sviluppo, tutte le belle intenzioni politiche, dalla costruzione dei Corridoi ferroviari, all'integrazione delle modalità, rischiano di rimanere lettera morta.

La crisi del settore ferroviario e della mancanza di prospettive di sviluppo si ripercuote nel mondo del lavoro dei trasporti in tutte le modalità e di questa situazione è il ferroviere a pagarne principalmente le spese, il quale deve lavorare in condizioni di estremo disagio con sempre meno diritti. C'è una cattiva organizzazione del lavoro, una mancanza cronica di personale, condizioni di sicurezza sempre più carenti. L'autoritarismo dell'Azienda si fa sentire anche nei provvedimenti disciplinari con sanzioni sproporzionate e spesso strumentali.

In questa totale confusione nel mondo della rotaia in cui mancano volontà politiche propositive e manageriali, capacità professionali imprenditoriali che siano capaci e consapevoli di affrontare e condurre una Società nel momento critico di una ristrutturazione, in presenza della parte sociale confederale consociativa, ci vorrà uno scatto d'orgoglio, di rivendicazione e separazione dei ruoli istituzionali con lo scopo di provocare confronti e dibattiti serrati sul ruolo del trasporto e del mondo del lavoro nel nostro paese. E' compito dell'Or.S.A. e delle sue future azioni di lotta propositiva pretendere impegno e professionalità politico-dirigenziale svolgendo il proprio ruolo con decisione per un futuro sereno per i ferrovieri. Possiamo fin da oggi affermare: Il treno ha fischiato. Incomincia un nuovo viaggio!



**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 Ferrovieri 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.

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

**HDI**  
ASSICURAZIONI  
Al tuo fianco, ogni giorno