



Il . del Direttore

“Se vuoi vivere bene devi dire sempre mezze bugie e mezze verità” recitava un adagio sul buon matrimonio.

Prendendolo a spunto per queste note vediamo come può essere utilizzato rispetto a quest'altra frase ormai celebre di Prodi: “Siamo come una squadra di calcio che parte da -26, come i miliardi che ci servivano per rispettare i parametri dell'Unione europea e rimettere in sesto Ferrovie e Anas”.

Anche Prodi ha da rispettare un matrimonio, per la verità poligamo viste le molte mogli-partiti che lo circondano. E infatti le bugie le recita a metà. Ha detto 26 miliardi e nella finanziaria stiamo veleggiando verso i 50.

Ma come fa con le tante unioni? E come fa rispetto ai tanti impegni che si assume? Era partito dalla campagna elettorale con un “con noi non si pagheranno più tasse!” Per giungere ad una tassazione, per ora previsionale, dove non viene risparmiato nessuno.

E tutto per il nostro bene, per il nostro futuro! Ma quali mezze verità queste che continua a recitare sono piene bugie! La residenza a Collodi per Prodi ed i suoi “bravi” è sicuramente garantita. Ma quali 26 miliardi per metterci in regola coi parametri europei? Per risanare le Ferrovie e l'Anas? Ma se con la finanziaria ancora da definire siamo già ad un valore di quasi 50 Milardi di Euro! Vuol dire che siamo diventati come una squadra di calcio che parte all'inizio del campionato da -50?

Certo con la giustizia italiana è tutto possibile! C'è chi parte da -26 ed arriva, con la revisione del processo, a -50; c'è chi invece se la cava con la cancellazione delle penalizzazioni, e c'è invece chi si vede assegnare in regalo lo scudetto. Ma uno che parte da -26 o, peggio da meno 50 lo sa Prodi che è un condannato all'ergastolo sportivo? Lo sa che sta parlando della condanna del paese Italia?

Ma qui non siamo fortunatamente in un campionato di calcio, qui siamo in una società che dovrebbe essere civile! E la civiltà di una nazione la si misura anche dalle risposte, dalle verità dei propri rap-

SEGUE A PAGINA 7

La residenza a Collodi per Prodi ed i suoi “bravi” è sicuramente garantita

Art. 2446 del codice civile... fallimento delle Ferrovie dello Stato

...il potere poteva essere diviso proporzionalmente tra gli esponenti delle correnti interne

...i ferrovieri hanno perso quel senso di appartenenza e di orgoglio che li contraddistingueva per l'attaccamento al proprio lavoro, all'essere ferrovieri

VOGLIAMO MORALIZZARE LE FS: SI PUÒ!

Moralizzare! È questo un verbo da ricercare sul dizionario oppure una parola che rappresenta un modo d'intendere il comportamento di una persona nella società civile, quindi un metodo per viverla con dignità ed onestà?

Molte volte i grandi politici ricercano modelli istituzionali, aziendali, presso altri paesi per poi calarli nella nostra realtà. Spesso questi sistemi non calzano proprio, come dei vestiti o abiti (intesi come virtù) corti di manica, troppo larghi, ecc.

E da lì il passo è breve nel prendere in prestito espressioni che possono mascherare dei vizi di provenienza, il peccato originale, e renderli propri: nel numero precedente avevo citato lo spoil system ossia il motto americano “to the victor go the spoils” (ai vincitori va il bottino).

È singolare ma va ricordato che in Italia una guida del genere già esisteva da tempo sotto il nome “manuale Cencelli” dal nome dell'ideatore della procedura che molto probabilmente precedette l'espressione inglese citata.

L'illustre ispiratore appartenente al partito del centro negli anni '60, aveva capito che il potere poteva essere diviso proporzionalmente tra gli esponenti delle correnti interne in ragione della forza rappresentata. Ad ogni gruppo spettavano alcune cariche politiche, nella pubblica amministrazione o nelle aziende partecipate. Aveva scoperto la dottrina della felicità.

Per decenni il paese ha fondato la vita politico-istituzionale secondo questo precetto, da tutti conosciuto, invisibile, ma mai denunciato, come molti scandali italiani di cui nessuno osava parlare e che al momento opportuno, ognuno si ergeva a giudice moralizzatore additando i colpevoli. Tale sistema è finito, solo come definizione s'intende, con la caduta della prima repubblica.

Ci sono state delle vittime e poi come al solito l'Italia procedeva con la ricostruzione. A furia di costruire e rifondare c'è mancato che si arrivasse all'abusivismo. Per fortuna così non è avvenuto e dagli Stati Uniti la riscoperta provvedeva pragmaticamente a rispolverare il concetto.

Per questo è d'obbligo sminuire d'importanza l'espressione e la morale di cui qualche stato di diritto ne avrebbe eventualmente necessitato. In fatto di giustizia distributiva sociale e legale, gli americani sono i primi in tutto, anche nel comminare la pena di morte con tanto di errori giudiziari.

Forse i concorrenti più accreditati in questo campo potrebbero essere i paesi musulmani in guerra.

a non vorremmo inaugurare un triste campionato mondiale e misurare l'etica liberista degli Stati Uniti in proporzione alle sue iniziative militari. Sono tante le basi americane, troppe, e lo spoil system è una di queste da demolire, rappresentando comunque una lottizzazione.

Non c'è da rallegrarsi molto perché la meritocrazia dovrebbe essere il faro di ogni società umana. Invece da noi, merito = partito, è l'equazione bella e pronta a portata di tutti.

Tornando alle nostre storie italiane vediamo che anche in Ferrovia funziona lo spoil system, ma mettiamoci in testa che purtroppo solo quello ha avuto una logica anche se spartitoria, poiché per alcuni dirigenti si è trattato di aspettare pazientemente, come fanno i buddisti, prima l'incasso e poi assistere impotenti alla fine di un'azienda.

E qualcuno c'è riuscito quasi, mentre oggi il nuovo Governo-alternativo, ossia il nuovo Robin Hood, presenta il conto, però pretendendo l'esborso dai ferrovieri, dai lavoratori. La vita è una giungla ma questa volta capiamo che la foresta di Sherwood è un luogo pericoloso e malsano.

A questo sono ridotti i ferrovieri. Negli anni '70 c'erano sindacati che sbandieravano nelle manifestazioni scritte inneggianti all'uscita dal pubblico impiego. Anche in questo ci sarebbe da dire e raccontare molto ma non è un momento favorevole perché i tempi difficili sono alle porte

e bisognerà pensare a come barricarsi e difendere i posti di lavoro.

Spoil system è il drago, l'incubo di cui bisogna liberarsi da destra e da sinistra senza alcuna distinzione poiché i padri teorizzatori della politica proponevano società alternative, più o meno discutibili ma mai formulavano forme di governo rette da classi politiche minacciose ed incapaci di far fronte al bene comune: la felicità ed il benessere dei cittadini.

Siamo arrivati vicini al disastro perché nessuno ha fatto il proprio dovere ed ora non c'è collega che non pensi al futuro incerto e preoccupante.

Quasi tutti i ferrovieri hanno perso quel senso di appartenenza e di orgoglio che li contraddistingueva per l'attaccamento al proprio lavoro, all'essere ferrovieri.

Oggi si respira un'aria pesante per il deficit accumulato e parlarne sarebbe superfluo perché quello che rattrista e mortifica saranno i rimedi radicali che l'Azienda tenterà di applicare sui ferrovieri, categoria di lavoratori che tanto ha dato in termini di affidabilità e professionalità.

Ecco a cosa serve lo spoil system: a nulla, se non a chi comanda, per distribuire potere e privilegi mentre le terapie saranno frutto di ignoranza ed incapacità professionale.

Per questo se vogliamo difenderci dal colonialismo dell'ingiustizia occidentale, non guardiamo solo da una parte ma allarghiamo la visuale denunciando senza tregua chi prevarica, chi non rispetta, chi toglie la voglia di lavorare alla gente ritrovando quel gusto per la battaglia sindacale, il coraggio di rispondere negativamente ed alzare barriere di moralità ed onestà dinanzi agli atteggiamenti arroganti dell'Azienda che rappresenta quel radicalismo religioso colpevole di aver sottratto ai ferrovieri tutti i diritti acquisiti.

Non è per criticare una prassi politica strumentalmente, né per trovare capri espiatori essendo questi rimasti ormai impuniti e premiati per giunta ma per ricordare ancora che i ferrovieri hanno pagato un prezzo altissimo e lo si vede osservando il lavoro svolto negli impianti dai colleghi in situazioni precarie e molte volte, come è il caso della manovra, in condizioni disagiate e di pericolo.

Non esistono attualmente piani industriali da parte delle Ferrovie e quindi come al solito ci troviamo al punto di partenza solo che di fronte c'è il baratro: ebbene questa volta spoil system, il giocattolo importato dalla terra dei cow boys, avrà l'occasione di dimostrare di essere costruito per il bene dei lavoratori (cosa molto improbabile) e non per la loro decimazione.

Sarà bene risvegliare le menti dei politici e dei nostri vertici aziendali richiamando l'attenzione sul precariato e sulla disoccupazione e nulla toglierebbe se, in caso di attentati alla sicurezza del posto di lavoro, ci fosse la partecipazione dei lavoratori in piazza per protestare contro il dirigismo infruttuoso e maledetto.

È il movimentismo che potrebbe rappresentare la svolta contro la politica-spettacolo troppo frettolosa e cinica nel sottrarre energie e risorse alla gente che lavora. È troppo, organizzare le proteste di piazza ed istituire una giornata dedicata alla “ Moralità ed al senso civico “ all'insegna di coloro che hanno perso la vita sul lavoro, delle persone che sopportano situazioni di estremo disagio sulla soglia della povertà, di chi vive con magri stipendi e di tutti i lavoratori che devono subire le conseguenze dovute alla mala gestione aziendale, pubblica e privata? Per ora ci fermiamo con una piccola riflessione comune a tutti i lavoratori. Non è possibile che in un paese definito civile ed europeo venga ripetutamente pronunciata la sentenza radicale e senza appello nei confronti del lavoratore: “Condannato per aver sempre svolto onestamente il proprio lavoro”.

IN QUESTO NUMERO



- pag 2: Documento programmatico D.N. SAPS
- pag 3: Documento conclusivo Consiglio Generale Or.S.A.
- pag 3: Il nulla da Cimoli a Rutelli di Marco Mariani
- pag 5: FS vicine al fallimento di Navajos
- pag 7: Ponte sullo stretto l'ultima beffa di Franco Rossellini
- pag 8: Front-line di Roberto Fregara

RINNOVO CONTRATTO 2007/2010

IL SAPS/OrSA AVVIA I LAVORI PER IL RINNOVO DEL CONTRATTO IN SCADENZA

La categoria delle "stazioni", Saps, ha avviato, con tempismo e dinamicità, i lavori di preparazione per il rinnovo del contratto collettivo di lavoro.

Di fatto, con il documento finale della Direzione Nazionale Saps che presentiamo in questa pagina, si è dato avvio all'iter di rinnovo del CCNL approntando delle linee guida per la predisposizione della piattaforma rivendicativa OrSA.

L'augurio e la premessa alle tesi, che costituiranno la piattaforma, sono un "piano industriale", predisposto dai nuovi vertici, votato allo sviluppo e supportato da una struttura societaria snella, che sgomberi e razionalizzi i troppi dirigenti immessi più per riferimenti politici che per capacità imprenditoriali e competenze specifiche.

Un ulteriore augurio all'avvio dei lavori è stato dato dall'attesa del nuovo organigramma societario che, date le premesse di questi giorni, ci auguriamo sia di totale competenza e non di riferimento; abbia quindi un giusto contenuto di conoscenza/competenza immettendo vertici dirigenziali con specifiche competenze ferroviarie ed abbandoni le logiche politiche restituendo i troppi dirigenti che in eredità ed in assegnazione ci ritroviamo ben pagati ed inutilizzabili.

Una priorità assoluta è stata valutata dal SAPS, la logica di un recupero di una battaglia ormai pluriennale: La Manovra.

LA MANOVRA IN RFI

Questa è e sarà la priorità del SAPS!

Da anni il nostro sindacato si batte per avere una gestione del trasporto ferroviario rispettoso del servizio, dei clienti e della sicurezza del trasporto.

Tra le priorità assolute, che rientrano per postulato nell'efficienza del trasporto, c'è sicuramente la certezza delle manovre per tutti gli operatori che esercitano il trasporto e la condizione che per tutti sia fatta in unica modalità e totale sicurezza.

Per questo, dall'avvento della Direttiva europea 440/.. che ha portato alla divisionalizzazione, il nostro sindacato si è sempre battuto, spesso da solo, perché la manovra venisse collocata in RFI e non nelle strutture divisionali; così come da allora, avvertendo l'imperante opinione, da soli chiedevamo che anche altre attività, quali quelle di condotta, venissero assegnate ad una struttura unica e non venissero scorporate come si fece, ma che oggi potrebbe finalmente accadere visti i segnali che pervengono. Il problema della manovra è comunque una priorità assoluta. Il fatto che da anni il Saps persegua questo obiettivo di immissione della manovra in RFI, per altro già previsto in una legge dello stato, la dice lunga sulla perseveranza e sulle convinzioni del nostro sindacato.

Per dare operatività a quello che sino ad oggi era un obiettivo del nostro sindacato, e che vogliamo trasformare in una effettiva conquista di operatività ed efficienza, abbiamo già comunicato alla società FS che spingeremo nella direzione che porti i nostri manovratori, quantomeno quelli degli impianti dove effettuino la loro prestazione per società diverse, per primi a migrare sotto la dipendenza di RFI transitando dalle società di Trenitalia.

Documento programmatico della Direzione Nazionale SAPS del 16 - 17 Ottobre 2006 per la formazione della piattaforma rivendicativa Or.S.A del nuovo Contratto 2007 - 2010.

PREMESSA:

La necessità di un piano industriale credibile e che sia votato allo sviluppo, accompagnato da una chiara politica tariffaria adeguata agli ambiti europei, non può prescindere dal recupero dei costi che finora sono stati a carico dei lavoratori.

Deve invece partire da una struttura snella del Gruppo FS con particolare riferimento alla Holding ed a Trenitalia, che diminuisca e razionalizzi il numero dei dirigenti e si realizzi attraverso economie di scala accorpando servizi e/o funzioni. Il nuovo contratto non può prescindere da alcuni punti qualificanti per il settore Stazioni:

ASPETTI CONTRATTUALI COMUNI

Si evidenzia la necessità:

- di un contratto che abbia ampio respiro per lo sviluppo del lavoro e che privilegi la parte normativa anche rispetto alla parte economica.
- di ripristinare **corrette relazioni sindacali**;
- di fissare regole certe sui passaggi di parametro;
- di regole certe per la selezione del personale per le prosecuzioni di carriera, distinguendo i criteri fra titoli oggettivi e titoli soggettivi, applicando procedure chiare e trasparenti;
- di regole sulle utilizzazioni di personale in mansioni superiori;
- della pubblicità delle graduatorie di selezione e durata delle stesse;
- di ribadire il Diritto contrattuale al posto: attraverso riconoscimento del diritto per ogni turno di lavoro a prescindere dalle fasce orarie e/o dalla distanza dalla residenza, nell'impianto di appartenenza o vicino;
- del riconoscimento a tutti i lavoratori, indipendentemente dal profilo professionale rivestito, della manovra come **ATTIVITÀ USURANTE**;
- della rivalutazione economica dell'istituto della Reperibilità e della disponibilità anche per il settore di stazioni con ampliamento dei profili;
- del riconoscimento della Indennità di Flessibilità, anche per i turni in terza oltre che nei turni in seconda;
- della Iscrizione al Fondo pensione FS anche per i nuovi assunti, per alimentare il fondo stesso e per avere gli stessi riconoscimenti normativi ed economici;
- Pensione - prevedere la copertura economica da parte societaria, per i periodi figurativi (1 anno ogni 10) per il personale che già ne beneficia (manovratori, ecc.) e che, con il nuovo metodo di calcolo delle pensioni (vedi circolare INPS 157/2001), non si vedranno riconoscere tali benefici contributi in quanto non versati nella quota contributiva;
- del riconoscimento della "Indennità video terminali",

con le relative pause, per coloro che sono sottoposti agli accertamenti medici per rischio videoterminali;

- che la polifunzionalità abbia un ambito chiaro, limitato e non diffuso, e preveda un adeguato compenso economico;
- dell'inserimento di ulteriori patologie (esempio Stato Depressivo, infartuati, ecc.) tra quelle gravi, che possono far superare il comporta
- dell'applicazione dello accordo interconfederale del '93 sul recupero della inflazione programmata per la parte economica.

ASPETTI SPECIFICI DI SETTORE

- La composizione della squadra di manovra (tenendo in debito conto le ragioni della sicurezza) deve, come già previsto nell'accordo del 1990, prevedere una composizione minima, di almeno due agenti a terra, e ove l'attività preveda prevalentemente composizione e/o scomposizione, la squadra deve essere composta da almeno tre agenti a terra;
- APT, Coordinatori manovra e Traghettonieri nonché tutte le figure non previste dal contratto precedente o di nuova istituzione - occorre fissare competenze economiche, funzioni normative, abilitazioni, e possibili percorsi formativi professionali di accesso;
- occorre la rivisitazione delle competenze accessorie ed in special modo per i Traghettonieri e non previste precedentemente;
- occorre la rivisitazione delle Indennità di utilizzazione superando l'attuale blocco, rapportandole alle vere attività svolte attualmente;
- occorre riconoscere ed individuare il settore della manovra, come elemento cardine del processo formazione treno, da non esternalizzare, ed ottenere, dalla Società, l'impegno al mantenimento fra le attività di "core business" di questo settore strategico;
- occorre la rivisitazione e rivalutazione di tutte le competenze accessorie.

ASPETTI DI CARATTERE GENERALE

- La formulazione dell'articolato contrattuale deve prescindere da possibili interpretazioni di parte. Eventuali nuove interpretazioni dell'articolato debbono essere concordate prevedendo una apposita commissione (camera di compensazione) sancita contrattualmente.
- Vincolare il Gruppo FS a concedere appalti, in variazione dell'attuale art. 11 sulle esternalizzazioni, solo ad aziende od imprese che applichino il contratto delle attività ferroviarie e garantiscano il rispetto delle

misure antinfortunistiche e di igiene del lavoro, valide per il Gruppo stesso.

- Ferie - leale gestione delle ferie che sono riconosciuta come ristoro psicofisico a disposizione dell'agente e non della Società, in rispetto del D.M. **66/2003**;
- Festività - garanzia del pagamento "cash" per le festività lavorate previste dal contratto;
- Formazione - particolare attenzione deve essere rivolta alla formazione continua del personale dipendente, in coerenza con gli obiettivi d'impresa, con ampio respiro temporale, che diffonda e informi capillarmente il personale sulle iniziative e sulle strategie d'impresa e garantisca adeguati percorsi formativi agli operatori;
- Occorre vincolare l'impresa, alla previsione ad al rispetto dei percorsi minimi di formazione professionale per ogni singolo profilo.

Grottaferrata 17-10-2006

La Direzione Nazionale SAPS

la **Nostra Stazione**

Organo Periodico del S.A.P.S.-Or.S.A.

Direzione Redazione Amministrazione:

Via del Castro Pretorio, 42 (Int. 10) - 00185 Roma
Tel./Fax 0644 57261 - Tel. e Fax FS. 970 66992
Reg. Trib. di Roma N. 397 del 28-07-95 i riferimenti di posta elettronica:
saps.orsaferrvie@sindacatoorsa.it - saps@saps.191.it - Internet: www.sapsorsa.it

Fotocomposizione e Stampa:

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

Direttore: Giuseppe Maltese

Direttore Responsabile: Gianfranco Antoniali

Comitato di Redazione:

Antonio Boncardo, Roberto Cesario, Sandro Zaccaria

Collaborano:

Elvira De Luca, Roberto Fregara, Marco Mariani, Franco Rossellini

RINNOVO CONTRATTO 2007/2010

Documento Conclusivo Consiglio Generale Or.S.A.- Ferrovie
Grottaferrata 8-9-10 Novembre 2006

Il Consiglio Generale dell'Or.S.A. Ferrovie svoltosi a Grottaferrata nei giorni 8-9-10 Novembre 2006 nell'approvare e condividere la relazione della Segreteria Generale, manifesta una decisa preoccupazione sull'attuale situazione del trasporto ferroviario ed in particolare del Gruppo Ferrovie dello Stato.

Valuta positivamente i recenti accordi sottoscritti che hanno conferito un'importante svolta alla lunga e difficile vertenza legata alla sicurezza; a tal proposito esprime soddisfazione per la reintegrazione del collega Dante De Angelis e sollecita l'Azienda ad accelerare le procedure per l'adozione di analogo provvedimento nei confronti dei colleghi licenziati a seguito della trasmissione Report.



I tagli dei trasferimenti, avvenuti con la finanziaria conto 2006, penalizzano tutto il comparto ferroviario e sono stati aggravati nel gruppo FS, dall'incapacità dei dirigenti che si sono succeduti ai vertici dell'azienda che, in modo sottomesso nei confronti del Governo, non hanno tutelato gli interessi dell'azienda determinando inoltre nella gestione uno stato di caos sia per ferrovieri che per i servizi offerti all'utenza.

Questi fatti evidenziano scelte politiche che potrebbero essere interpretate come precise volontà di depotenziare il trasporto ferroviario nel nostro Paese.

Sono indispensabili finanziamenti per garantire il miglioramento ed il potenziamento dell'offerta di trasporto che si dovranno individuare in modo certo nella finanziaria in corso di approva-

zione. Il Consiglio Generale valuta con favore le competenze ferroviarie del nuovo Amministratore Delegato, auspicando che possano tradursi in un gruppo dirigente capace di far uscire il Gruppo FS dalla attuale situazione critica e di incrementarne le capacità produttive. A differenza di altri Stati dell'Unione Europea, il processo di liberalizzazione attuato dal nostro Paese ha anticipato e superato le Direttive Comunitarie senza introdurre tutele per il lavoro e per i lavoratori.

Per questo motivo, al Governo, si chiedono clausole sociali affinché tutte le imprese di trasporto ferroviario applichino il "Contratto delle Attività Ferroviarie".

Tali norme sono ancor più urgenti per la salvaguardia occupazionale in caso di gare per l'affidamento del trasporto regionale.

Il Consiglio Generale, per raggiungere questo obiettivo, ritiene utile avviare, in modo unitario, iniziative, non trascurando azioni di lotta, affinché queste garanzie si possano rapidamente concretizzare.

Inoltre alle Istituzioni si chiede finalmente di affrontare, congiuntamente alle O.S., la questione relativa al riordino del sistema Previdenziale dei ferrovieri salvaguardandone i diritti previdenziali, così strettamente connessi alla peculiarità delle lavorazioni affrontando nel contempo l'annoso problema delle attività usuranti.

In questa difficile situazione si pone il rinnovo del Contratto delle Attività Ferroviarie e del Contratto di Confluenza del Gruppo Ferrovie dello Stato.

Su questi aspetti il Consiglio Generale ritiene irrinunciabile l'unicità anche contrattuale del Gruppo Ferrovie dello Stato ed esprime la più netta contrarietà alla trasformazione delle attuali divisioni in singole Società.

In materia di rinnovo contrattuale si rivendica la modifica dell'art. 11 dell'attuale CCNL nel senso che per le attività ferroviarie deve trovare applicazione unicamente il CCNL delle A.F.; una revisione dell'orario di lavoro del P.d.M. e del P.V.; adeguate tutele dei diritti dei lavoratori tutti; relazioni industriali che siano in grado di garantire il ruolo istituzionale del sindacato.

In alcuni settori, come ad esempio quello della navigazione, occorre salvaguardare, nel rispetto delle normative vigenti, gli accordi già siglati in ambito locale (vedi il diritto al pasto) ed il recupero dei precedenti inquadramenti di alcune figure professionali. Il Consiglio Generale auspica una rapida soluzione delle problematiche legate ai lavora-

tori che sono impegnati in attività specifiche del trasporto ferroviario dell'area autoferro. In tal senso il Consiglio Generale sostiene ed è al fianco dei lavoratori dell'autoferro impegnati nel rinnovo del biennio economico.

Il comparto ferroviario ha riscontrato, nel corso di questi ultimi anni, una maggiore presenza del personale femminile che richiede una più attenta e concreta sensibilità sia Sindacale che Aziendale, in questo senso impegna tutte le strutture dell'Or.S.A. ad attivarsi ed impegnarsi per ricercare le più idonee soluzioni.

Il Consiglio Generale evidenzia che le attuali Leggi sul Diritto di Sciopero e le faziose interpretazioni della Commissione di Garanzia limitano sempre più la possibilità di esercitare un diritto costituzionale del cittadino/lavoratore, pertanto impegna l'Or.S.A. Ferrovie a promuovere iniziative volte a tutelare questo diritto. Il Consiglio Generale ritiene urgente una nuova Legge che, in applicazione del dettato costituzionale regolamenti la rappresentanza sindacale e che riconosca, come soggetti collettivi, anche le Organizzazioni non firmatarie di Contratto, sulla base della loro reale rappresentanza, ricercando, per raggiungere questo obiettivo, il più ampio consenso.

Il Consiglio Generale approva le "Linee e indicazioni sul rinnovo del CCNL delle Attività Ferroviarie e del Contratto Aziendale" impegna la Segreteria Generale a realizzare, ove possibile, le necessarie ed opportune convergenze con le altre O.S., al fine di giungere alla stipula di una piattaforma unitaria.



IL NULLA DA CIMOLI A RUTELLI

IL SACCHEGGIO IN FS CONTINUA NELLE PROSPETTIVE POLITICHE CHE PROPUGNA RUTELLI

di Marco Mariani

Il vortice di "nullità" che ci avvolge è talmente palpabile che nessuno avrebbe, agli albori del secolo scorso epoca di tenace convinta persino spasmodica ricerca del cosiddetto nulla fisico (il vuoto), pensato di poter afferrare il niente con tale facilità.

Talvolta però, a fronte di autentiche più o meno marcate negatività, il nulla è persino auspicabile. La nostra realtà ci rende perfettamente l'immagine di un nulla "opportuno".

Così da un lato, mentre il cosiddetto telegiornale di E. Fede soltanto ora (il 21 ottobre scorso) si accorge che gli stipendi dei lavoratori dipendenti non bastano ad arrivare a fine mese, assistiamo alle lacrime scene di pietà interpretate in varie trasmissioni televisive dal nostro ex Ministro dell'Economia, Prof. Tremonti, nei confronti del malato, povero e anziano costretto a pagare il ticket sanitario ci colpiscono per la loro totale assenza di convinzione e forza di convincimento. Ci annoiamo nel sentire l'ex vice Presidente del Consiglio, On. Fini, farfugliare imprecisioni e, per l'appunto nullità, sulle ferrovie italiane, incappando in una beccera figura d'ignoranza e superficialità (trasmissione televisiva Matrix del 13 ottobre scorso).

Dall'altro con ben maggior attenzione e preoccupazione ci volgiamo alla considerazione delle "negatività" prodotte dagli illustri managers che hanno lasciato un segno profondo nelle Fs, anzi nelle finanze pubbliche, impuniti ed anzi premiati, come è avvenuto per l'Ing. Cimoli, promosso a pieni voti, dal Governo Berlusconi, ad Alitalia, e sempre ben remunerati.

Suscitano altresì ben altri sentimenti le esternazioni dell'attuale vice Presidente del consiglio On. Rutelli, in materia di liberalizzazione delle ferrovie, che rappresentano una chiara intenzione di negatività, come tale da respingere con tutte le forze.

A beneficio (se si preferisce "maleficio") di chi non ne fosse al corrente, perché meritevolmente restio alla lettura dei giornali, sarà sufficiente riportare testualmente alcune delle parole contenute in una proposta di addendum al c.d. pacchetto competitività, elaborato dall'On. Rutelli (e accolto). Un documento programmatico - che rischia di divenire indirizzo governativo se non adeguatamente osteggiato - che punta in tutto e per tutto sulla liberalizzazione senza regole in pressoché tutti i settori produttivi, con una ulteriore caratterizzazione "negativa: relativamente al trasporto ferroviario, di cui approva e auspica la "accelerazione dei tempi di apertura alla concorrenza" sull'intera rete: "i gestori dei servizi ferroviari" possono "utilizzare il materiale rotabile di Trenitalia", cui si aggiunge, relativamente al trasporto locale la precisazione per cui occorre prevedere una "limitazione degli affidamenti c.d. in house alle sole società con capitale interamente pubblico,

effettivamente controllate dell'amministrazione aggiudicatrice ed esercenti in prevalenza a favore dell'amministrazione".

Grande pensata, anche se non proprio nuova nel panorama italiano, non c'è che dire!!!

Così i soldi pubblici vengono "opportunitamente" privatizzati. L'abbiamo già visto, in un'esperienza a noi vicina, con Grandi Stazioni. Lo Stato compra i mezzi con danaro dei contribuenti e il privato li utilizza lucrando sopra. Se questa è una prassi in altri campi utilizzata, e dunque sostanzialmente "indifferente" (ossia nulla), nel campo ferroviario è un modo di congetturare che va censurato ab ovo, almeno per due ordini di motivi, che involgono da un lato la sicurezza della circolazione, dall'altra la parità di trattamento dei cittadini in termini di pubblici servizi. Non è difficile immaginare (considerata la situazione attuale) uno scenario di intervento di privati nel trasporto con uno scadimento delle condizioni di sicurezza e di socialità del servizio.

Nel medesimo segno, nettamente negativo, va la considerazione, che qualcuno potrebbe ritenere eclatante, pensando di aver a che fare con esponente di spicco del centro sinistra e dunque potenzialmente indirizzato verso una profonda considerazione delle fasce sociali più deboli, è l'assoluta mancanza di riferimenti o preoccupazioni per il lavoro e per i lavoratori. Anzi!!! Mentre ci si preoccupa della "remunerazione degli investimenti del gestore aeroportuale" e di prevedere "incentivi alle aggregazioni e alla crescita dimensionale delle imprese", per quanto concerne i lavoratori del settore si sollecita il Governo all'adozione di "strumenti volti a garantire adeguati ammortizzatori sociali" e la cancellazione dei "vincoli rappresentati dalle clausole sociali" oggi presenti per le attività di handling aeroportuali. Come dire che la trasformazione porterà criticità e precarietà ai lavoratori, ricchezza e incentivi agli imprenditori (chissà poi chi sono!!!).

Si sa, l'acqua va al mare!

Piove sul bagnato.... e così di seguito. Sono espressioni che ci inducono a riflettere (per non assuefarsi) sulla sempiterna natura umana, ma non possono affievolire il senso e l'azione critica nei confronti di interventi o progetti che si presentano pregiudizievole per la collettività e dunque come negatività irreversibili (per lo meno nel breve-medio periodo).

Certo, in queste righe non abbiamo detto molto d'interessante. Magari nulla di nuovo. Ma, salvo il breve lasso di tempo sottratto al lettore, non abbiamo prodotto negatività. Probabilmente è vero che -riadattando un'espressione del celebre fisico Gibbs- un politico può dire quello che gli pare, ma un governante dovrebbe almeno parzialmente sapere cosa vuole fare. A giudicare dalle vicende frastornanti che hanno caratterizzato e che avvolgono la finanziaria in corso d'approvazione al Parlamento, non sembra sia così. E allora.....allora non ci resta che sperare nel "nulla".

UN METODO NELLE PRASSI SINDACALI

Oltre la passione l'importanza della conoscenza

di Elvira Deluca

Nei mesi di settembre e ottobre la nostra organizzazione ha condotto un corso di formazione professionale per futuri quadri sindacali: "oltre la passione l'importanza della conoscenza". Il titolo scelto per questo importante momento formativo non poteva essere più chiaro ed efficace.

Due le parole chiave intorno alle quali si è strutturato il percorso formativo: passione e conoscenza. Coloro che da molto tempo sono inseriti nel mondo del lavoro, così come chi vi si è affacciato in tempi recenti, non può non intercettare a fondo la complessità dei processi, le contraddizioni crescenti, e la precarietà strutturale indotta dalle trasformazioni, che dal campo dell'economia si affacciano sul mondo del lavoro.

Effetti, insomma, che oltre a ricadere sulla testa dei lavoratori, scuotono le coscienze, generando paure ed incertezze; dai quali muove la necessità di un sindacato svincolato da logiche di partito, in grado di evolversi col mutare delle forme del lavoro, abbandonando convinzioni paleolitiche e dogmi ancestrali. Le pratiche e le contingenze che contrassegnano la quotidianità nei posti di lavoro segnano i tratti di un percorso in cui gli obiettivi sindacali sono spesso di breve respiro e ridotti (si fa per dire) alla difesa di diritti acquisiti.

Per chi si prodiga a sviluppare il lavoro sindacale il compito è impegnativo, duro, e talvolta poco riconosciuto. Tuttavia, gli stimoli, la creatività, e un certo spirito di sacrificio, aiutano a rinsaldare passione e senso di responsabilità. Prendiamo ad esempio la passione. Quanti elementi in una parola...! Tenacia, spirito di sacrificio, dedizione e volontà. Ma in una fase del lavoro in costante cambiamento, dove le dinamiche legate all'esercizio dell'autorità, la competizione sfrenata e spesso fuori luogo, sono sempre più esercitate, la conoscenza teorica e la

preparazione tecnica diventano elementi assolutamente indispensabili.

Rivisitando le settimane formative appena concluse, il corso ha trasmesso il pregio di sintetizzare nella durata complessiva di dodici giorni un insieme di moduli che hanno saputo abbracciare saperi e contenuti di differente profilo. Entrando nel merito, gli insegnamenti sono stati ripartiti su tre settimane distinte e non consecutive. La prima settimana è stata segnata dalla presenza contemporanea di tutti i partecipanti, mentre in un secondo momento i medesimi sono stati suddivisi in due sezioni separate, mantenendo fermo il principio che in ognuna di esse fosse garantita la presenza trasversale di un rappresentante per ogni ambito regionale.

Questo principio fondamentale ha consentito l'applicazione di un metodo comparativo fra le differenti realtà territoriali. La prima tranche dei lavori ha visto la presenza, oltre che del nostro Segretario generale Romeo, di numerosi dirigenti aziendali. Questi ultimi hanno illustrato le linee aziendali rispetto ai settori di appartenenza, mentre tutti i partecipanti hanno avuto l'opportunità di confrontarsi democraticamente con loro; chiedere chiarimenti, controbattere apertamente i loro punti di vista sui problemi cruciali del mondo FS.

Nel corso della prima settimana i partecipanti hanno potuto ascoltare le relazioni tecniche degli esperti del settore: Giulio Moretti (Segr. Naz. OrSA) ha affrontato la storia del sindacato nel mondo del lavoro; il dr. Marco Mariani (Segr. Naz. OrSA) ha fornito le linee essenziali di diritto del lavoro, il dr. Sergio Gragnani (consulente esterno) ha affrontato il tema del mercato dei trasporti e della liberalizzazione, soffermandosi sul mercato dei trasporti in Europa e in Italia in particolare, sulla liberalizzazione ferroviaria e sull'accordo di programma.

Nelle settimane seguenti sono stati approfonditi gli argo-

menti già affrontati a cui sono stati aggiunti ulteriori elementi. Il dr. Morelli ha parlato di fonti legislative in materia di lavoro, di diritto internazionale, dello Statuto dei lavoratori, delle rappresentanze sindacali, mentre la dott.ssa Brozzi ha trattato il tema della medicina legale nella formazione sindacale, partendo dai principi fondamentali della scienza medica applicata alla categoria della rappresentatività.

Il dr. Urbini si è soffermato a lungo sul concetto di sicurezza del lavoro. Attraverso una sintesi delle disposizioni più significative è arrivato ad illustrare piuttosto dettagliatamente la legge 626. L'ultima parte del corso ha visto il lavoro di campo dei partecipanti attraverso esercitazioni, stimolando questi ultimi ad entrare nel vivo delle questioni. Questa parte del corso condotta dal dr. Gaglio e dal dr. Vitali è stata estremamente innovativa in quanto, fornendo dei mezzi tecnici e teorici di pratica della contrattazione, ha stimolato nei partecipanti l'opinione che esiste un metodo da unire alla passione.

La conoscenza utilizzata durante le trattative quindi rafforza l'autostima di chi opera in situazioni spesso difficili e contraddittorie, mentre fornisce i mezzi per contrastare un avversario già conscio dell'utilità e dell'impiego di determinate tecniche. Il corso ha toccato svariati temi, all'interno dei quali il parco docenti ha cercato di trasmettere nozioni applicabili nel campo operativo, stimolando la consapevolezza di ruolo dei discenti-lavoratori, finalizzata alla capacità di contrastare una controparte sempre più agguerrita.

La conoscenza quindi ci dà sicurezza, padronanza dei nostri mezzi, e soprattutto, nell'ottica della contrattazione sindacale, crea le condizioni per equilibrare motivazioni e strumenti del fare sindacato. Per queste ragioni, a fronte dei cambiamenti in atto, appare decisiva la valorizzazione di un metodo nella prassi sindacale.

L'OrSA AMPLIA LE TUTELE

I nostri Associati verranno, a breve, raggiunti da una apposita lettera che li porterà a conoscenza di questa ulteriore tutela da parte dell'Orsa, in allegato a questa troveranno una apposita

Card con doppio logo, Or.S.A.- SARA, con la quale, recandosi presso l'Agenzia Sara più vicina, ritireranno l'Attestato di convalida assicurativo. Questa copertura assicurativa tutela il lavoratore contro alcuni inconvenienti che possono nascere durante l'attività lavorativa.

In particolare la polizza denominata "Programma assicurativo Spese legali e peritali per eventi connessi all'esercizio di funzioni svolte nell'ambito dell'attività lavorativa", prevede:

Spese assicurate:

- Spese per l'intervento di un legale sia in sede civile che penale;
- Spese peritali;
- Spese di giustizia nel processo penale;
- Spese del legale di controparte, in caso di transazione autorizzata dalla Società, o quelle di soccombenza in caso di condanna dell'Assicurato;
- Spese arbitrali.

La garanzia concerne:

- L'assistenza per il recupero dei danni extracontrattuali derivanti da fatti illeciti di terzi subiti dall'Assicurato.
 - Tutela del lavoratore in caso di licenziamento individuale (giusta causa o giustificato motivo soggettivo). Artt. 58 e 59 CCNL.
 - Tutela del lavoratore in caso di provvedimenti disciplinari riguardanti sanzioni inflitte dal datore di lavoro e impugnate presso il Collegio interno di cui all'art. 62 punto primo del CCNL delle Attività Ferroviarie del 16/04/2003, comminate al lavoratore per mancanze punibili con la sospensione dal servizio e dalla retribuzione tra quelle previste negli articoli 55,56 e 57 del detto CCNL, limitatamente alla quota di spese posta a carico del lavoratore secondo quanto previsto dall'art. 108 punto 10 del CCNL delle Attività Ferroviarie del 06/02/1998. Massimale: 5200 Euro per sinistro rif. Punti a) e b) della garanzia di cui sopra.
- La suddetta polizza è indirizzata a tutti gli associati dipendenti di aziende a cui si applica il C.C.N.L. delle attività ferroviarie e FISE applicato ai dipendenti delle aziende che svolgono attività di appalti ferroviari, che siano direttamente connessi all'esercizio delle funzioni ad esse attribuite nell'ambito dell'attività lavorativa svolta.

Or.S.A., attraverso la convenzione con SARA Assicurazioni, ha pensato alla tua serenità.

Presso una delle 500 agenzie Sara Assicurazioni ti aspetta gratuitamente la tua polizza di tutela giudiziaria: uno strumento davvero utile per affrontare con maggior tranquillità eventuali problemi legali connessi all'attività lavorativa.

L'Or.S.A. il sindacato che difende i lavoratori!!!

Per ritirare il tuo attestato scopri l'Agenzia più vicina a te sul sito www.sara.it oppure contatta il Numero Verde **800 095 095**



SEGRETERIA GENERALE 00185 Roma, Via Magenta n.13 Tel. 06/4456789 Fax 06/44104333
Sito internet: www.sindacatoorsa.it e-mail: sg.orsaferrovie@sindacatoorsa.it

Roma, 15 novembre 2006
Prot. n.° 184/S.G./Or.S.A.

Ing. M.M. Elia
Amministratore Delegato R.F.I. S.p.A.

Ing. Giorgio di Marco
Direzione Tecnica R.F.I. S.p.A.

Ing. Matteo Triglia
Direzione Manutenzione R.F.I. S.p.A.

Oggetto: Infortuni sul lavoro

Nelle ultime 48 ore, all'interno della Manutenzione Infrastruttura di R.F.I. hanno perso la vita 2 agenti e altri 2 hanno subito gravi infortuni.

Tutto ciò non può essere considerato fatalità, dinanzi a tali sciagure occorre, e con urgenza, che si attivi un'indagine in merito a quanto accaduto e soprattutto, a nostro avviso, è necessario porre attenzione alle modalità di programmazione e organizzazione preventiva delle lavorazioni svolte in regime di interruzione di circolazione e di quelle svolte in regime di liberazione del binario su avvistamento.

In merito, crediamo sia indispensabile che nell'organizzazione di una lavorazione siano preventivamente individuate delle figure preposte esclusivamente alla protezione del cantiere, e che la consistenza di personale adibito alla protezione sia adeguata alle esigenze e insidie che il tratto di lavorazione presenta.

Infine, in relazione a quanto già esposto, riteniamo che la quantificazione del personale addetto alla protezione del cantiere di lavoro non possa essere individuata in misura standard, né dai Piani di Attività né tanto meno dal sistema S.A.P., in quanto la predisposizione di protezione un cantiere di lavoro varia a seconda della conformazione del tratto di linea o del punto di intervento.

Distinti saluti.

Il Segretario Generale
(Armando Romeo)

ANCORA INCIDENTI SUL LAVORO

Il 13 Novembre scorso, alle ore 11 circa, sulla linea ferroviaria Gioia-Spinazzola, nella tratta Poggiorsini-Spinazzola, mentre si eseguivano dei lavori di manutenzione della linea, per cause in corso di accertamenti, un lavoratore perdeva la vita e due lavoratori rimanevano seriamente feriti; in data 15 Novembre, a meno di 48 ore di distanza, sulla tratta Fiumicino-Orte un treno passeggeri travolgeva un altro lavoratore delle ferrovie che svolgeva attività di manutenzione al binario, uccidendolo. I due gravi incidenti, a distanza di tempo ravvicinata, hanno fatto immediatamente attivare la nostra Organizzazione con la nota che pubblichiamo a fianco. La Segreteria Nazionale Saps esprime le più sentite condoglianze alle famiglie dei lavoratori deceduti e, nel contempo, augura una immediata guarigione ai colleghi rimasti feriti.

COMUNICATO
STAMPA

FS VICINE AL FALLIMENTO

di Navajos

Nel giro di pochi anni abbiamo visto cambiare per ben due volte il vertice della nostra povera azienda FS. Nel cambio verticistico abbiamo notato delle differenze di metodo: con Cimoli se n'è andato un gruppo, con Catania solo lui! C'è stata però una costante la buonuscita: sei milioni (di euro) per uno non fan male a nessuno!

E noi poveri ferrovieri, attaccati al nostro lavoro, orgogliosi di svolgere l'importante attività che giornalmente sposta persone e merci, le sole vittime di questi ricambi. Adesso scopriamo pure che i ferrovieri si devono rimboccare le maniche per riparare i disastri, anche economici, delle conduzioni precedenti. Questo dopo le devastanti incursioni degli amministratori susseguiti nel tempo, ben accompagnati da una dirigenza esterna (che rimane in FS) lautamente

...per riparare i disastri dopo le devastanti incursioni degli amministratori ben accompagnati da una dirigenza esterna lautamente pagata...

pagata, e con quadri apicali assunti sempre direttamente dall'esterno (in violazione palese delle norme contrattuali che non lo consentirebbero), pagati come i dirigenti e con carriere aperte che ai comuni ferrovieri vengono precluse.

Per carità riconosciamo che, dati i virtuosismi manifestati, nel frattempo l'ex manager Fiat era stato posto sotto tutela poi è sparito, stessa cosa nei giorni scorsi per altri giovani, rampanti e baldanzosi giovinotti. Buon ultimo il sig. Smeriglio, logistico per vocazione, su cui avevamo riposto speranze di recupero del mondo merci, andando persino a ricercare sul Devoto/Oli le possibilità di impiego, e di rilancio di una situazione asfittica. Nulla di nulla, le cose viaggiano peggio di prima. Insieme a Smeriglio si dimettono i responsabili commerciali e di produzione, ma una buona fetta di inetti continueremo a vederci gironzolare intorno. Sono ben appoggiati sono forti, sono maggioranza. Come cantava De André "...la maggioranza stà, come una malattia, come una sfortuna, come una anestesia, come un'abitudine..." Ed oggi ne possiamo prevedere di peggio. Non possiamo che ripetere quanto scrivevamo un po' di tempo fa: "...in Cargo ne vediamo delle belle. Accade così che manca il personale di macchina, di manovra, di verifica, però sono in continuo aumento i dirigenti e i quadri assunti dall'esterno! Non sappiamo giudicare le capacità e le professionalità che esprimono ma numericamente sono tanti. Troppi." Ci troviamo così con una riduzione del traffico merci complessivo, con particolare riguardo per quello internazionale. I signori dirigenti responsabili di queste performance però continuano ad imperversare. Così come continua ad imperversare chi doveva curare la clientela e che ha solo curato i propri interessi, altro che CRM, Assistenza alla clientela. Sembra una combinazione, no! È nel combinato! Poveri noi.

La nuova organizzazione ci pare porti alla struttura delle vecchie divisioni, con accorpamenti di funzioni ed una duttilità d'impiego, sembra funzionale, ma che ne dicono i politici?

Da una nota del vice Presidente del Consiglio Rutelli sulla Legge finanziaria in fase di approvazione leggiamo: "...verrà definita la data entro la quale FS Spa cesserà dalla funzione di holding di Trenitalia e Rfi; ...accelerazione dei tempi di apertura alla concorrenza su alcune linee per servizi di media e lunga percorrenza, per poi estenderla all'intera rete; prevedere che i gestori dei servizi ferroviari possano utilizzare il materiale rotabile di Trenitalia; sulla liberalizzazione va intrapresa la strada dell'anticipo rispetto alle tempistiche europee. Se a questo aggiungiamo le dichiarazioni del verde Pecoraro Scanio che da una parte, dichiara la pigrizia dell'Italia nel rispettare il protocollo di Kyoto e, dall'altra, blocca la costruzione delle infrastrutture che, sole, possono portare ad un minor inquinamento ambientale, possiamo dire che siamo ben messi. In futuro, forse, saranno ammessi i soli spostamenti a piedi! Per quanto detto possiamo concludere per il futuro di FS come concludemmo per l'ex Cargo: a seguito del trattamento di Smeriglio le FS divengono traslucide; per i politici la chiarezza non è un pregio per cui il particolare grado di trasparenza che permette di percepire l'immagine di un oggetto senza per altro distinguere nettamente i contorni si confà.

Cargo... sono in continuo aumento i dirigenti e i quadri assunti dall'esterno!

LE NOSTRE RIFLESSIONI SULLA SITUAZIONE ATTUALE IN F.S.

Questo è un momento in cui le criticità, i ritardi, le diseconomie del passato si sommano, evidenziando una crisi economica, finanziaria e soprattutto industriale del Gruppo senza precedenti. Infatti, come abbiamo abbondantemente previsto, a tutta la polvere messa sotto i tappeti dalla gestione Cimoli si è aggiunta quella derivante dai risultati della pessima gestione Catania, della quale sicuramente non resterà alcuna traccia se non per averla improntata di un apparente, immotivato ottimismo e sicuramente sarà ricordata solo per il silenzio assordante e colpevole mantenuto in occasione della Finanziaria 2006, che ha provocato un vero e proprio disastro sul piano Economico e Finanziario per il Gruppo F.S. Come ricordiamo, tale Finanziaria mise in discussione gli investimenti già previsti e destinati all'efficienza e allo sviluppo del trasporto ferroviario, del quale le Ferrovie dello Stato sono il perno principale; per non tacere poi del vero e proprio colpo mortale che ha inflitto negando quanto era dovuto a titolo di contratti di servizio che, come è noto, non sono Aiuti da Stato, ma il corrispettivo di servizi garantiti soprattutto da Trenitalia. Per dare un indicatore di quello che è stato il disimpegno della Finanziaria 2006, basti ricordare che rispetto a quanto previsto dalla finanziaria "2005" ha complessivamente sottratto a Ferrovie dello Stato circa 6 miliardi di Euro determinando così, un pesante indebitamento dell'Impresa. Per rappresentare più compiutamente la situazione è sufficiente ci si soffermi sui conti di Trenitalia. Dopo il risultato negativo del bilancio consuntivo 2005 e la successiva lettura dei dati della verifica semestrale 2006, si rileva che l'andamento tendenziale negativo, da noi preventivato, si conferma. È facilmente prevedibile che la chiusura del bilancio consuntivo 2006 evidenzierà una perdita secca di un miliardo e ottocentomilioni di Euro e nella più pessimistica previsione di ben 2 miliardi di Euro. Una situazione economica che messa in relazione al capitale versato della Società per Azioni Trenitalia, ci catapulterà in uno scenario disastroso e ci esporrà alle conseguenze disciplinate dall'art. 2447 del Codice Civile: il fallimento.

Quella che abbiamo appena esaminato è la questione tendenziale che, se non arriveranno correzioni, si determinerà il prossimo anno. Ma vale la pena, per avere un quadro completo, soffermarci su quelle che sono state le principali richieste economiche in Conto Capitale del Gruppo al Governo e da noi condivise, che dovrebbero ottenere risposte dalla Finanziaria 2007, in fieri:

- 1 miliardo di Euro per ricapitalizzare Trenitalia;
- 6 miliardi di Euro per continuare i lavori dei cantieri dell'AV e delle linee tradizionali già avviati;
- 1 miliardo di Euro per interessi sui debiti dell'AV;
- 1 miliardo di Euro per i nuovi investimenti in Materiale Rotabile;
- 500 milioni di Euro per la nuova tratta AV Treviglio/Verona.

È da evidenziare, inoltre, che per la ricapitalizzazione di Trenitalia sono stati chiesti ulteriori interventi di un miliardo di Euro all'anno per il 2008 - 2009 e 2010.

La Finanziaria in corso d'approvazione prevede, invece, soltanto le seguenti risorse in Conto Capitale:

- 400 milioni di Euro per ricapitalizzare Trenitalia;
- 2 miliardi di Euro per continuare i lavori dei cantieri già avviati per Nodi ferroviari e linee tradizionali;
- 185 milioni di Euro per continuare i lavori dei cantieri delle linee AV già avviati;
- 300 milioni di Euro per interessi sui debiti dell'AV.

In Conto Gestione, invece, la richiesta economica del Gruppo è stata di 2 miliardi di Euro per i Contratti di Programma e di Servizio, mentre la Finanziaria 2007 ne prevede circa 1 miliardo e 700 milioni di Euro.

Le cifre illustrate, naturalmente, sono approssimative ed eventuali imprecisioni, seppure minime, sono da attribuire al travaglio nell'iter della Finanziaria e all'azione del Governo, che appare incerta e talvolta confusa, al punto che ha completamente stravolto l'originario disegno di legge; in poche parole: oggi per orientarsi serve una buona bussola. Infatti, per esempio, sembra che i 400 milioni di Euro previsti dall'originario disegno di legge Finanziaria 2007 per la ricapitalizzazione di Trenitalia, per i quali si dovrebbe attingere al famoso fondo da costituirsi presso l'INPS, alimentato dal TFR dei lavoratori, non siano più disponibili a causa dell'accordo che esclude le aziende che occupano fino a 50 dipendenti. Abbiamo cercato di approfondire, ma le informazioni disponibili sono scarse; la tesi accreditata è da mettere in relazione alle successive azioni di Governo, in quanto nello stesso articolo del disegno di legge, sono previste altre azioni di finanziamento a cui poter far fronte contenendo o distribuendo diversamente le risorse destinate. Quest'ultimo aspetto della ricapitalizzazione di Trenitalia assume una rilevanza straordinaria per il nostro lavoro. Dobbiamo sapere tutti ed è nostro compito di Sindacato serio mettere al corrente i lavoratori che la ricapitalizzazione non sarà indolore, poiché si configura come "Aiuto da Stato" e in quanto tale necessita della preventiva autorizzazione dell'Unione Europea. Questi "Aiuti da Stato", in poche parole, per essere consentiti necessitano di una formale dichiarazione "di stato di crisi" e l'autorizzazione in parola potrà essere data dopo l'esame e l'approvazione di un "piano di ristrutturazione". È inutile dire che siamo in uno scenario che per certi versi evoca quello del trasporto aereo con il caso Alitalia, e forse la situazione delle Ferrovie dello Stato è ancora più preoccupante perché assomma alla crisi economica e finanziaria una grave crisi industriale; questa crisi, a fronte del mercato del trasporto ferroviario che aumenta la domanda, non ha consentito alle Ferrovie dello Stato - a causa dell'inadeguatezza del proprio management - di cogliere questa importante opportunità. Anzi, talvolta, si sono fatti passi indietro rispetto ai livelli di puntualità, qualità e volumi di traffico precedentemente raggiunti. Basti pensare al grave periodo di fine 2005, dove la crisi industriale si manifestò in tutta la sua drammaticità. Avevamo perso il ciclo del treno! Ma torniamo alla questione della ricapitalizzazione di Trenitalia e alle sue possibili conseguenze. Per far questo occorre esaminare ciò che è già avvenuto con le ferrovie francesi della Società SNCF, per altro per importi almeno tre volte superiori a quelli previsti dalla nostra Finanziaria 2007. Infatti l'Unione Europea, prima di autorizzare la ricapitalizzazione, ha richiesto:

- la formale dichiarazione dello "stato di crisi";
- l'elaborazione di un piano di ristrutturazione.

Ha concesso, quindi, l'autorizzazione in parola chiarendo che non poteva essere richiesto altro intervento di Stato per i successivi 10 anni e ha imposto, infine, la privatizzazione della Cargo per almeno il 20%. Questo è lo scenario che si palesa; la Finanziaria in fase di approvazione compie uno sforzo positivo, che però non può essere sufficiente. È un'inversione di tendenza che lascia quantomeno intravedere la possibilità di affrontare il problema della crisi economica/finanziaria determinata dal precedente Governo che, con la Finanziaria 2006, ha determinato ed evidenziato le condizioni della vera e propria crisi delle Ferrovie Italiane. Noi siamo sempre riluttanti ad esprimere giudizi sulle azioni dei Governi, ma lo facciamo solo quando la contingenza lo richiede e non certamente per ambizioni di schieramento o peggio per manifestare sostegno a qualcuno.

Oggi lo facciamo perché se omettessimo questi chiarimenti, si rischierebbe di considerare quanto previsto nella Finanziaria in fase di approvazione, ancorché insufficienti, come ulteriori tagli anziché intervento a favore

Noi facciamo chiarezza, siamo amici di tutti ma parenti di nessuno!

NOTIZIE SUL MOBING

Cosa fa la legge?

La sentenza che per prima ha accolto il termine mobbing nel lessico giurisprudenziale, è la pronuncia emessa dal Tribunale di Torino, Sez. Lav. I grado, datata 16XI/99. Il caso esaminato dalla Corte Torinese riguarda una lavoratrice dipendente che aveva richiesto il risarcimento del danno biologico (crisi depressiva) subito a causa delle condizioni di lavoro gravose e dalle continue e mirate vessazioni e umiliazioni da parte del capo reparto.

Infatti, l'attrice era stata costretta a lavorare ad una macchina entro uno spazio angusto e chiuso tra cassoni e macchinari, e isolata dai colleghi. Dal punto di vista giuridico, pur in assenza di una legge specifica sul mobbing, nel nostro ordinamento esistono diverse norme, costituzionali, civilistiche e penali che, permettono di difendersi dai comportamenti persecutori che avvengono in ambito lavorativo.

La nostra Costituzione riconosce la tutela della salute come diritto fondamentale dell'uomo; prevede la tutela del lavoro in tutte le sue forme.

Sotto il profilo civilistico, quanto alla tutela, occorre prima di tutto distinguere le ipotesi in cui l'autore del mobbing è il datore di lavoro da quelle in cui i comportamenti persecutori vengono posti da

un collega della vittima. In questa seconda ipotesi, l'autore delle violenze psicologiche potrà essere chiamato a rispondere per responsabilità extracontrattuale: che ricorre nel caso in cui una persona provoca un danno ingiusto ad altra persona (ex art. 2043 c.c.). Quando invece l'autore delle violenze psicologiche è il datore di lavoro risponderà per inadempimento al contratto di lavoro. L'imprenditore, (ex art. 2087 c.c.) è tenuto ad adottare nell'impresa tutte le misure che, secondo la particolarità del lavoro, sono necessarie a tutelare l'integrità fisica e la personalità morale del lavoratore. Per essere risarcito il lavoratore dovrà provare la condotta illegittima ed il nesso tra l'inadempimento delle misure previste dalla legge ed il danno subito, mentre a carico del datore di lavoro rimane la prova di aver operato secondo le disposizioni di legge. Il mobbing può provocare anche un danno alla professionalità del lavoratore: si verifica quando il lavoratore non ricopre l'incarico di lavoro per il quale era stato assunto. Il lavoratore assegnato a mansioni inferiori o lasciato del tutto inattivo può, infatti, chiedere al giudice del lavoro (ex art. 2103 c.c.), non solo di accertare l'illegittimo e di dichiarare la nullità dell'atto datoriale invalido, ma anche di essere reintegrato nelle mansioni precedentemente svolte o in mansioni equivalenti.

Un'importante novità è rappresentata dal fatto che anche l'Inail ha cominciato a considerare il mobbing come malattia professionale, infatti è stato inserito nella categoria delle malattie professionali non tabellari, cioè non comprese nelle tabelle. Quindi il lavoratore potrà chiedere il risarcimento del danno anche al suddetto Istituto.

Una delle modalità tipiche attraverso cui si possono realizzare comportamenti persecutori inquadabili nel mobbing sono certamente le molestie sessuali commesse dal datore di lavoro, dal superiore gerarchico o da colleghi. È opportuno ricordare che per molestie sessuali si devono intendere, oltre che i veri propri tentativi di molestia e gli atti di libidine violenta, anche i corteggiamenti indesiderati e le c.d. "proposte indecenti". Interessante a questo proposito è ricordare la definizione di molestia sessuale contenuta nel codice di condotta, allegato alla raccomandazione della Commissione Europea, che definisce la molestia sessuale ogni comportamento indesiderato a connotazione sessuale o qualsiasi altro comportamento basato sul sesso che offende la dignità degli uomini o delle donne nel mondo del lavoro. Le condotte di mobbing possono integrare, nei casi più gravi, anche responsabilità di tipo penale.

MODIFICHE ORGANIZZATIVE DI TRENITALIA

Le articolazioni organizzative dirigenziali di I e II livello

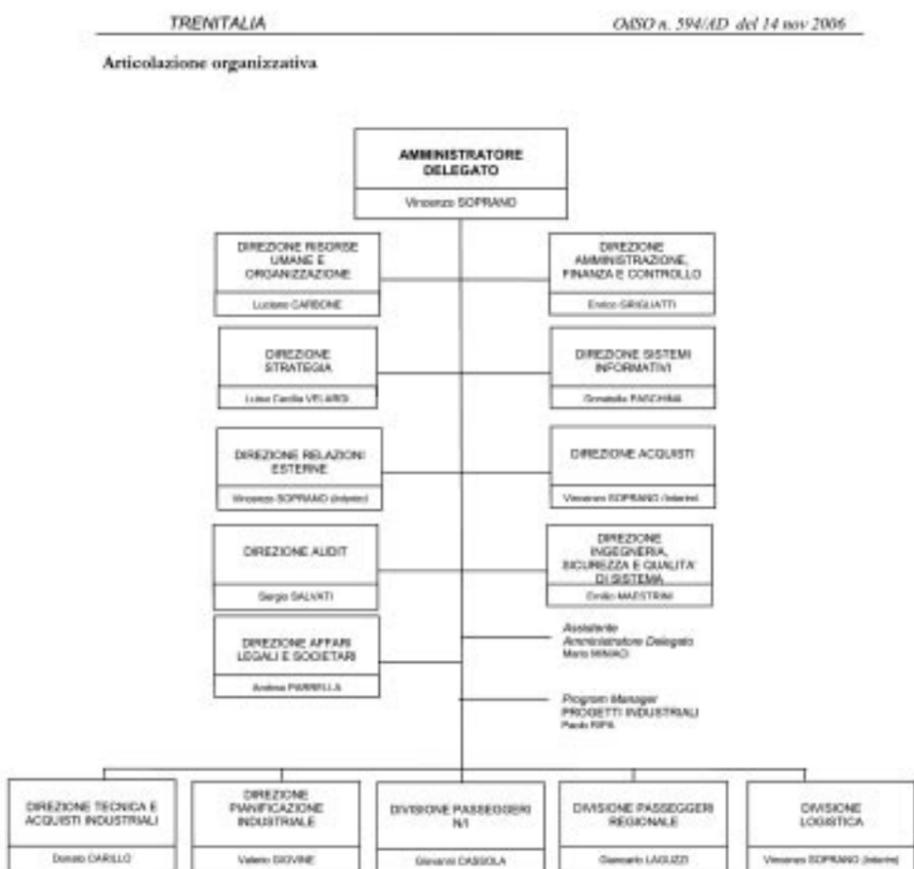


TABELLA NUOVA STRUTTURA TRENITALIA

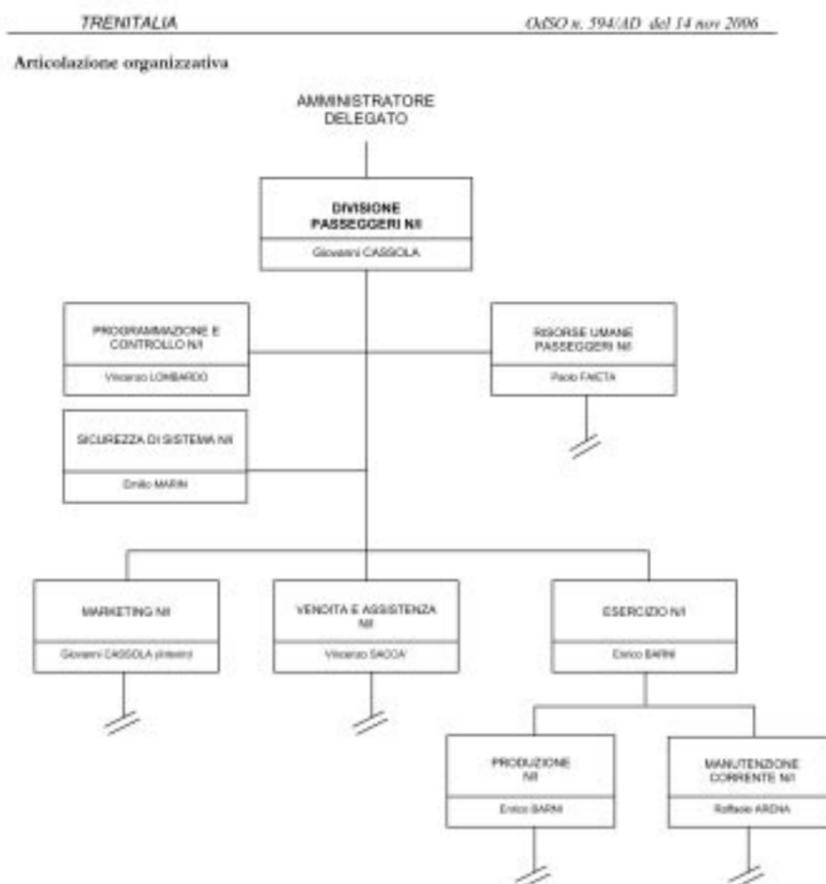


TABELLA NUOVA STRUTTURA DIVISIONE PASSEGGERI NAZIONALE E INTERNAZIONALE

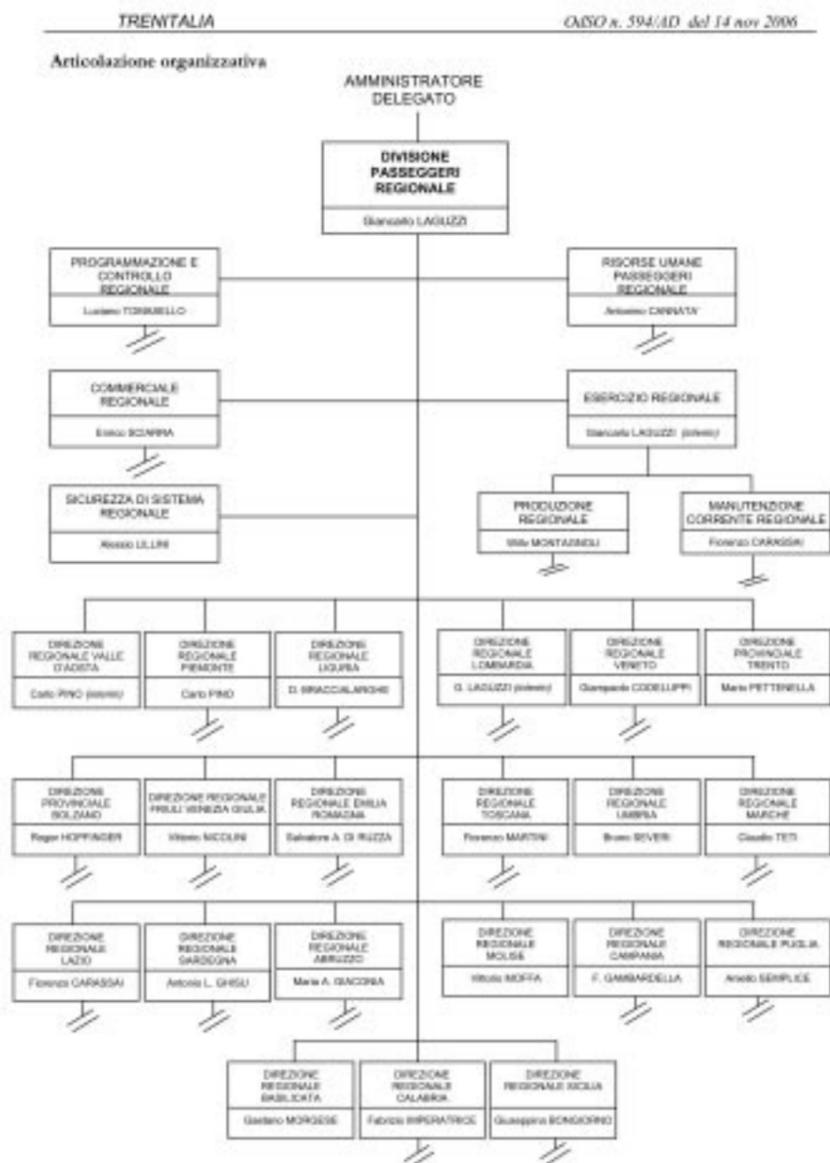


TABELLA NUOVA STRUTTURA DIVISIONE PASSEGGERI REGIONALE

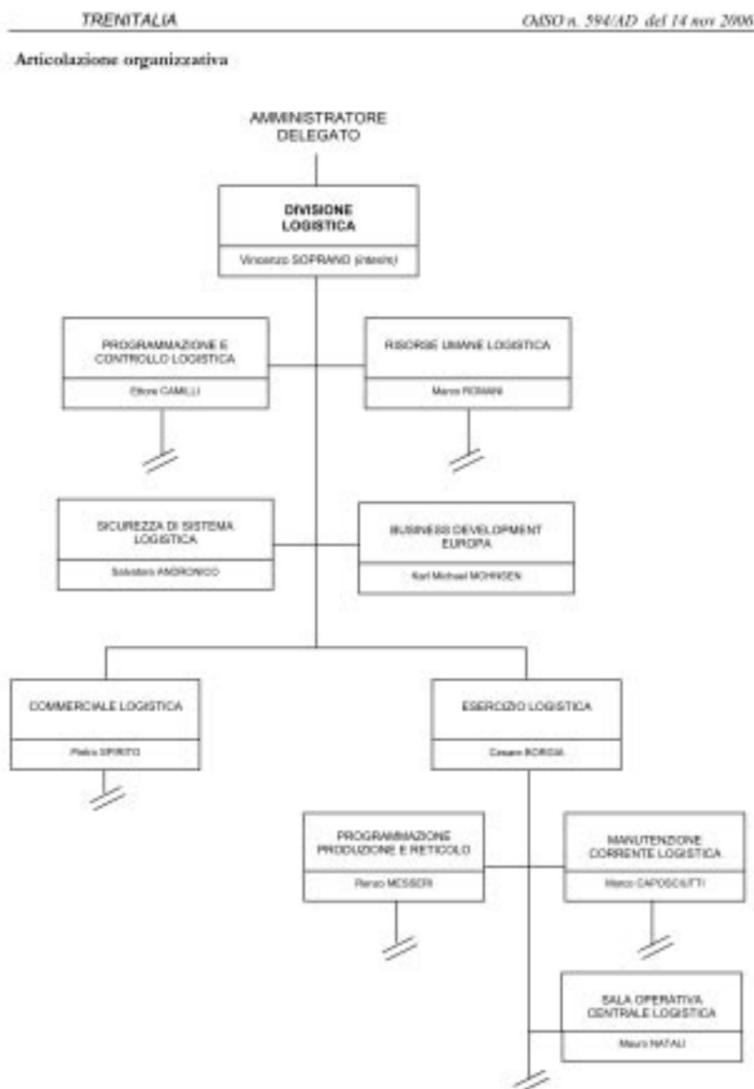


TABELLA NUOVA STRUTTURA DIVISIONE LOGISTICA

PONTE SULLO STRETTO L'ULTIMA BEFFA

IL GOVERNO PRODI NEGA LA PRIORITÀ DEL PONTE, LA SICILIA RIMANE ISOLA-TA

di Franco Rossellini

Non tutto il popolo italiano è a conoscenza che tre generazioni di messinesi e calabresi hanno convissuto con l'idea del collegamento stabile. Negli anni '60-'70 infatti si "inviavano già" le cartoline del ponte sullo stretto.

Oggi che Prodi è al Governo insieme al ministro dei trasporti Bianchi ha dichiarato che il ponte sullo stretto non è una priorità, ma Prodi forse si è dimenticato che quando era all'opposizione e doveva conquistare voti a Messina insieme al suo vice premier Rutelli aveva promesso che il ponte sarebbe stato costruito al massimo entro il 2008. Desidero fare adesso una breve premessa che il ponte non è né di destra né di sinistra, né dei Verdi ma del popolo siciliano, calabrese e italiano tutto. Come siciliano, di Messina, rivendico ora il mio sacro diritto di essere favorevole alla costruzione del ponte tralasciando tutte le mie convinzioni politiche, senza essere disposto a urlare e senza la voglia di riportare indietro di una cinquantina di anni i termini della discussione. A tutti coloro che osteggiano il ponte, sostenendo le autostrade del mare desidero ribadire che trovo assurdo contrapporre le due ipotesi, secondo me tutte e due sono necessarie insieme per lo sviluppo delle ferrovie e del trasporto intermodale. Non ritengo quindi giusto che oggi anche con la scusa del risanamento del paese, non si debba programmare la costruzione del ponte, iniziata sin dal 1970 con una legge dello stato.

Oggi non si può cancellare tutto il processo sostenuto nel passato da autorevoli esponenti dell'attuale centro-sinistra, intelligentemente impegnati a firmare una legge dello stato per la costruzione del ponte e a dichiarare in tutte le campagne elettorali di voler perseguire l'obiettivo al più presto possibile. Non si può oggi dire no solo per antipatie politiche verso il precedente governo, né sostenere che prima della costruzione del ponte, occorre prima realizzare in Sicilia e Calabria le altre infrastrutture. Tutte queste persone che sostengono questa tesi, dimenticano che fino ad ora il ponte è stato costruito solo sulla carta e soprattutto nelle facili promesse, ma le altre infrastrutture non sono mai state realizzate.

L'alta velocità si è fermata a Napoli all'estremo sud, anche i lavori del doppio binario della Palermo-Messina e l'ammodernamento della Reggio Calabria-Salerno non sappiamo quando saranno ultimati.

Vorrei infine amichevolmente controbattere a tutti gli ambientalisti in merito alla costruibilità e alla realizzabilità del ponte. Le difficoltà della costruzione di un'opera definita faraonica, tecnicamente così impegnativa nell'area dello stretto, non risulta confermata dal punto di vista sismico. I ponti sospesi sono infatti strutturalmente dotati di grande flessibilità e di periodi di vibrazioni molto elevati che mitigano gli effetti del terremoto. Altri ponti come il Golden Gate e i ponti del giapponese Alashi Kaikyo hanno subito per decenni terremoti con molta frequenza, senza mai subire danni, e continuano ancora oggi ad espletare il servizio sia ferroviario che stradale. Il ponte serve a diffondere il lavoro italiano nel mondo, a rilanciare e sviluppare il paese e far conoscere turisticamente la Sicilia e la Calabria.



SEGUE DA PAGINA 1

presentanti. Ma come si fa ad avere rappresentanti sinceri se già la stampa del paese è bugiarda e schierata anziché libera.

Infatti già a cominciare dai nomi altisonanti de "il sole 24 ore", a "il corriere della sera" a "La stampa" e via di seguito, si può serenamente constatare che hanno cambiato abito. Non sono più titolari di imparzialità, tanto meno di fronte ai loro editori, ma scelgono chi rappresentare e decidono, attraverso gli azionisti del momento, le strategie e le battaglie da intraprendere; altro che: "il giornale lo fanno i lettori!" Lo fanno i giornalisti su direttive degli editori.

26 Miliardi per i parametri europei, per le FS e l'Anas!

Proprio nei giorni scorsi Presidente ed A.D. delle FS, ne hanno parlato tutti gli organi d'informazione, in audizione al Senato della Repubblica, hanno minacciato di portare i libri contabili, art. 2446 del codice civile, in tribunale per il fallimento delle FS.

Quelle ferrovie che proprio Prodi ha voluto liberalizzare dando inizio al disastro.

E la necessità economica, illustrata dai vertici aziendali, per le sole FS fa sì che dei 26 miliardi dichiarati nella sola manovra finanziaria oltre la metà servirebbero per le sole FS!!!

E per l'Anas quanti ne servono? E per l'Europa? E per le finanze pubbliche?

Ma a che gioco giochiamo: ci vorranno mica far credere che il Governo precedente, che non ci ha messo le mani in tasca, con l'Unione europea che ha condiviso le sue impostazioni finanziarie, si era sbagliata?

Possiamo solo così spiegarci il raddoppio delle bugie e dell'importo ormai fuori controllo dell'intera manovra finanziaria.

...nei giorni scorsi
Presidente ed A.D. delle
FS in audizione al
Senato della Repubblica,
hanno minacciato di
portare i libri contabili,
art. 2446 del Codice
Civile in tribunale per il
fallimento delle FS

La nostra tradizione, il tuo futuro

La nostra competenza
al servizio della tua fiducia. Ieri, oggi, domani.



Treno Eurostar ETR 500 decorato da HDI Assicurazioni

Dal 1881, quando eravamo ancora la **Società di Mutuo Soccorso tra gli agenti delle strade ferrate italiane**, a oggi, che facciamo parte del grande gruppo assicurativo internazionale HDI, è trascorso più di un secolo.

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

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

www.hdia.it

HDI
ASSICURAZIONI

Al tuo fianco, ogni giorno

HDI PRENDE IL TRENO

HDI Assicurazioni sta portando avanti due importanti campagne pubblicitarie su treni: la prima riguarda la decorazione di un ETR 500, la seconda la decorazione di un treno "minuetto" che circola in Sicilia.

L'Etr è in circolazione dal 9 giugno del 2005 e percorre le tratte:

- Torino - Milano - Bologna - Firenze - Roma - Napoli
- Torino - Milano - Bologna - Bari - Lecce
- Milano - Venezia

Il "minuetto" è in circolazione dal 12 giugno 1006 e percorre le tratte:

- Palermo - Punta Raisi (aeroporto)
- Palermo-Agrigento
- Palermo-Messina
- Palermo-Siracusa
- Catania C.le - Agrigento C.le

E' la prima volta che la Compagnia investe sulla pubblicità dinamica per una campagna istituzionale e la scelta di un vettore come il treno non è assolutamente casuale. HDI continua, anche con questa iniziativa pubblicitaria, a testimoniare la propria, costante attenzione e presenza nel mondo delle ferrovie, che rappresenta la sua Clientela tradizionale, d'elezione. La Compagnia infatti ha una storia più che secolare alle spalle, che l'ha vista sempre, fino dalle sue lontane origini, che risalgono al 1881, strettamente legata al mondo dei Dipendenti e Pensionati delle Ferrovie. Oggi HDI, grazie alla grande evoluzione che ha effettuato in questi anni, è in grado di offrire a questa fondamentale clientela la garanzia di una forte stabilità e solidità eprodotti e servizi altamente competitivi e realizzati su misura, in modo esclusivo. La Società, nata dall'evoluzione di BNC Assicurazioni, fa parte di una grande realtà assicurativa, di rilievo internazionale, il Gruppo Talanx di Hannover, a sua volta nato dal Gruppo HDI, fondato all'inizio del secolo. Talanx è la terza realtà assicurativa tedesca e opera in 150 paesi nel mondo. La solidità di HDI è dimostrata, oltre che dall'appartenenza a un gruppo di tale rilievo, dai risultati concreti di questi anni, che l'hanno portata, nel 2005, a chiudere il bilancio con un utile di 14,48 milioni di euro (+ 128% rispetto al 2004), realizzando una raccolta premi complessiva di 635,32 milioni di euro (+ 80,2% rispetto al 2004). Al servizio dei Ferrovieri, quindi, c'è oggi una Società completamente rinnovata, che gode di stabilità e che mette a disposizione dei suoi clienti un sistema d'offerta e di servizi globale e competitivo nell'ambito del mercato nazionale italiano. Con l'obiettivo, poi, di servire realmente al meglio i ferrovieri, HDI ha fondato una Società "ad hoc" per questo pubblico, InLinea, costituita oggi da oltre 160 uffici di rappresentanza dislocati, per la maggior parte, all'interno o in prossimità delle stazioni ferroviarie. Questa struttura trae le sue origini dalla rete dei fiduciari della Banca nazionale delle comunicazioni. InLinea, oltre ad offrire ai ferrovieri i prodotti e i servizi che HDI Assicurazioni crea in esclusiva per loro, porta avanti iniziative senza scopo di lucro, finalizzate a sostenere le famiglie dei ferrovieri nei momenti di difficoltà e a premiare i loro figli che si distinguono per meriti particolari nel corso degli studi. Questo grazie all'Associazione BNC Assistenza e Solidarietà, costituita con la Fondazione Banca Nazionale delle Comunicazioni. Ed inoltre, InLinea organizza ogni anno corsi di formazione per i figli dei ferrovieri al fine di inserirli poi nella propria struttura. In sintesi, l'obiettivo è quello di stabilire con i Dipendenti e Pensionati delle Ferrovie un rapporto diretto che va al di là del semplice rapporto assicuratore/cliente, ma che si basa sulla reciproca stima e fiducia, trovando la sua espressione più pregnante nel rapporto interpersonale che dura nel tempo.

FRONT - LINE

UN SETTORE DA RIPENSARE, SU CUI OCCORRE INVESTIRE

di Roberto Fregara

In diverse occasioni sono state affrontate problematiche inerenti al personale di front-line. In particolare, è stata focalizzata l'attenzione sull'esiguità delle risorse umane addette e, comunque, sono stati rilevati aspetti legati più specificatamente al profilo "umano" della questione. Intendiamo, pertanto, dedicare un certo spazio all'analisi, questa volta più "tecnica", che riguarda il lavoro degli operatori e l'organizzazione dello stesso, partendo dalle difficoltà che insorgono per motivi specificatamente tecnici, passando per l'insostituibile professionalità degli operatori, che sembra essere in qualche modo sottovalutata, così come lo stress causato dal lavoro di sportello, svolgendo, infine, alcune considerazioni, non del tutto rassicuranti, circa la sussistenza di un livello accettabile di sicurezza a fronte di scelte aziendali relative alla progettazione e realizzazione degli sportelli di vendita e di informazione del tipo "open space", cioè a diretto contatto con il pubblico.

In riferimento all'organizzazione del lavoro, certamente lo sviluppo tecnologico in materia di informatica costituisce per alcuni ambiti un'importante semplificazione e una velocizzazione del lavoro di contabilità degli operatori di front line, ma registra anche effetti "boomerang" quando, in determinati altri casi, è causa di intoppi e lungaggini.

Riguardo all'emissione dei biglietti, in particolare, appare più corretto inquadrare su due piani diversi i tipi di problematiche che intervengono: la prima può essere definita di carattere progettuale, la seconda di carattere tecnico.

In relazione al primo insorgono difficoltà per due motivi differenti:

- le continue novità normative o tariffarie, che intervengono con frequenza esasperante e delle quali è necessario informare la clientela, comportano una conseguente dilatazione dei tempi di lavoro per le inevitabili spiegazioni del caso, spesso innescando discussioni polemiche di carattere puramente accademico con i clienti, che esprimono le loro contrarietà non trovando equazioni razionali le novità normative (e in taluni casi hanno anche ragione!!); tutto ciò si traduce in notevoli perdite di tempo e "blocca"

di fatto il lavoro dell'operatore nella vendita;

- inoltre, tutta una serie di operazioni, quali il cambio dei biglietti, la ricerca di offerte promozionali, le prenotazioni obbligatorie sugli ICplus su brevi percorrenze, rientrano in quelle attività di "lunga durata", a cui spesso non corrisponde un introito economicamente significativo, anzi spesso risulta addirittura pari allo zero. Per ciò che riguarda il carattere più propriamente tecnico, è bene mettere in evidenza un punto: se per un verso il computer ha facilitato in modo sostanziale il lavoro degli operatori, rendendo possibile l'impostazione di biglietti di ogni genere, per qualsiasi destinazione, con qualsivoglia caratteristica, l'ultimo step di questo processo "produttivo" è inficiato dalla lentezza della stampante, che, se "in cartella" contempla quattro tagliandi da stampare, impiega non meno di 45/50 secondi.

Passando ad analizzare il secondo aspetto, appare importante sottolineare la professionalità dell'operatore, primo e vero referente che rappresenta l'Azienda nel rapporto con la clientela. Non è auspicabile che il rapporto commerciale e di consulenza venga gestito in modo impersonale da macchine elettroniche: chi di noi non privilegia un rapporto diretto con un operatore piuttosto che la risposta di un disco registrato? La macchina, fortunatamente, non è ancora in grado di sostituire l'operatore, e la professionalità dello sportellista è fondamentale per la gestione del rapporto comunicativo con il cliente e per il perfezionamento del rapporto commerciale con lo stesso. In altri termini la macchina è e resta un fondamentale supporto tecnico, col quale l'operatore effettua le attività di competenza, ma non è "pensante", quindi non è in grado di relazionarsi in modo "umorale" con l'interlocutore-cliente che, talvolta, può chiedere consigli, pareri; insomma, per molti ancora risulta riduttivo e quasi mortificante "dialogare" con un "ammasso di metallo"... per fortuna!

Un'ultima considerazione, seppur grossolana, sui costi di gestione: le emettitrici automatiche, al momento, necessitano di una continua assistenza da parte del personale, tale da occupare una buona parte della giornata lavorativa. Spesso, inoltre, sono fonte di fastidiosi disservizi, quali resti non corrisposti o biglietti non emessi, disservizi anche talvolta causati dalla semplice imperizia dei viaggiatori che impostano in maniera scorretta i

dati di un biglietto e che poi sono costretti a rivolgersi allo sportello di biglietteria per rimediare al problema. Sarebbe, infine, interessante conoscere il rapporto introiti/costi per poter fare una valutazione oggettiva delle prestazioni. La mia convinzione è che il delta sia nettamente a svantaggio delle macchine.

Infine alcune considerazioni "preoccupanti" circa il criterio adottato ultimamente dall'Azienda nella progettazione e realizzazione dei nuovi sportelli di front-line e cioè l'idea dell'open space. Consiste sostanzialmente nell'abbattimento delle barriere architettoniche che si frappongono tra l'operatore ed il cliente, principalmente le vetrate. Se in linea di principio si può condividere la scelta, in questo momento appare inapplicabile, vista la situazione in cui versa questa nostra azienda. Infatti, se tale progetto fosse l'ultimo passo di un programma globale, finalizzato a migliorare il servizio ferroviario nelle sue caratteristiche precipue, e cioè una effettiva crescita qualitativa in termini di materiale ferroviario, puntualità, pulizia, allora si potrebbe concordare con tale progettualità. Ma visto che la situazione risulta essere ben diversa e tenuto conto che l'operatore di front-line è e rimane di fatto l'avamposto dell'azienda e "oggetto" incolpevole verso cui si accaniscono frequentemente i viaggiatori incoleriti per i citati disservizi aziendali, metterlo in prima linea, senza neppure il riparo fisico di una vetrata, risulta essere alquanto azzardato per non dire improponibile. In conclusione una proposta operativa.

Partendo dalle considerazioni finora svolte, preso atto che in questi ultimi tempi il lavoro dello sportello in front-line è diventato particolarmente pesante e stressante, non sarebbe forse più produttivo ipotizzare dei "programmi periodici di ricambio" con forme di distacco temporaneo ad altre attività? Ciò permetterebbe una sorta di recupero psicologico; periodo che potrebbe essere utilizzato per attività lavorative diverse in altri ambienti, tra cui anche dei percorsi di formazione volti a migliorare sia da un punto di vista tecnico, sia per ciò che riguarda il profilo relazionale, la professionalizzazione degli operatori che sempre più appare una concreta e produttiva forma di investimento per un'Azienda che voglia competere adeguatamente sul mercato dei servizi.

ORARIO CONVEGNO

10.30		ENTRATA	
10.50	11.00	PRESENTAZIONE LAVORI	Maltese Segr. Naz.le SAPS/OrSA
11.00	11.10	INTRODUZIONE 1ª PARTE	Ass. Montaldo
11.10	11.30	Tema SICUREZZA	Dott. Padovano
11.30	11.45	Tema SICUREZZA APPLICATA	Dott. Dellepiane
11.45	12.00	CONSUMATORI	D.ssa Zarino
12.00	12.15	DISABILI	Sig. Praticò
12.15	12.30	Tema COMUNICAZIONE	Ass. Merlo
12.30	12.45	Tema SICUREZZA URBANA	D.ssa Burlando
12.45	13.00	Tema FS OGGI	Dott. Briaccialarghe
13.00	13.20	ORGANIZZAZIONE E PRASSI	Battaglia Segr. Reg.le SAPS/OrSA Liguria
13.20	14.20	INTERVALLO	
14.20	14.30	RIPRESA LAVORI	Cesario Segr. Reg.le OrSA Liguria
14.30	14.40	INTRODUZIONE 2ª PARTE	VP Monteleone
14.40	14.55	ASSISTENZA Tema Tecnico	Sig. Nildo
14.55	15.10	ASSISTENZA Tema Tecnico	S.ra Deluca
15.10	15.25	VENDITA Tema Tecnico	Sig. Fregara
15.25	15.40	DONNE Tema Tecnico	S.ra Morabito
15.40	15.55	VIAGGIANTE Tema Tecnico	Sig. Coscia
15.55	16.05	MOVIMENTO Tema Tecnico	Sig. Marciano
16.05	16.15	ASSISTENZA Tema Tecnico	S.ra Spataro
16.15	16.25	PROSPETTIVE DI SVILUPPO	Battaglia Segr. Reg.le SAPS/OrSA Liguria
16.25	16.45	SINTESI	Romeo Segr. Gen.le OrSA

La Famiglia del SAPS / OrSA si allarga con un fiocco rosa....

Il Segr. Reg.le OrSA Liguria, Roberto Cesario, è diventato Papà per la seconda volta.

La Seg. Naz.le SAPS e la redazione di "La Nostra Stazione", augurano a Maria Rosaria e a Roberto ogni bene per la nascita di Federica.

