



Il . del Direttore

Eravamo rimasti, nel numero precedente, al vorremmo capire! Vorremmo capire perché dobbiamo lottare per essere partecipi della vita della nostra azienda? perché non siamo direttamente coinvolti nella costruzione dei programmi e di una strategia?

Vorremmo capire se nel gruppo FS "l'orgoglio dell'appartenenza" può essere un effettivo sentimento collettivo o solo parole ad effetto.

Accade che, intanto, il cambiamento avvenga davvero. Il neo Presidente/A.D., Elio Catania, sta lavorando al cambiamento.

E lo fa con ritmi, decisioni e nomine a cui non eravamo più abituati.

Ora aspettiamo le strategie ed un piano d'impresa che sia il rilancio del trasporto ferroviario e del paese

Italia.

Osserviamo che alcune figure di rilievo nel panorama dell'organizzazione aziendale, appartenenti alla vecchia guardia, sono state allontanate.

Aspettiamo di vedere come si muoveranno i nuovi mentori di Trenitalia e di Cargo.

Aspettiamo che anche gli altri soggetti, beneficiari in scadenza di mandato di particolari e lautri riconoscimenti economici da parte dell'ex A.D. Cimoli, concludano le loro escursioni nell'ambito FS.

Dopodichè ci attendiamo che "l'ossessione per il cliente", con la crescita di passeggeri e merci trasportate, il pareggio di bilancio anticipato e l'aumento della produttività, avvengano con la condisione, la partecipazione i suggerimenti e le proposte che il sindacato può e deve fare.

Segue a pagina 7

SI ALL'INTESA CON CONVINZIONE

di Giuseppe Maltese

Il SAPS a circa tre mesi dalla sigla da parte dell'OrSA dei protocolli d'intesa, ritiene opportuno tornare sull'argomento per chiarirne ulteriormente le motivazioni e per approfondire la conoscenza dei fatti.

Soprattutto perché l'accelerazione nell'ultima fase della vicenda non ha permesso il compiuto dibattito preliminare che noi auspicavamo tra i colleghi.

Condizione quella dell'accettazione dei tempi imposta da condizioni oggettive, che ha ingenerato qualche incomprensione, prontamente strumentalizzata da alcuni, con la chiara intenzione di creare solo confusione.

Poche e di basso profilo sono peraltro risultate le strumentalizzazioni "esterne" purtroppo anche di qualche sedicente sindacato, alle quali non può considerarsi utile né interessante rispondere o dare in alcun modo seguito.

Ci interessa invece - e molto - riportare la discussione sul merito della scelta effettuata, difficile ma consapevole.

L'Orsa ha messo in campo tutte le risorse a disposizione fin dall'inizio della vertenza, che, come noto, risale al 23.11.99, per fronteggiare una situazione difficile generata da un accordo non condiviso, che ha condizionato negativamente il rinnovo contrattuale, aggravata dallo scenario, in cui si è verificata, di liberalizzazione spinta, in particolar modo nei c.d. servizi pubblici di trasporto. Situazione peraltro nelle ferrovie parallela, per molti aspetti fino ad un certo momento, a quella del trasporto aereo, nel quale sappiamo tutti quali gravi problemi i lavoratori si trovano oggi a dover affrontare.

Solo la forte pressione dei ferrovieri che hanno dato forza alle nostre iniziative ha attutito gli effetti di una liberalizzazione senza regole a tutela del lavoro. Effetti comunque che ci sono stati, già sinora si sono rivelati nella loro preoccupante entità e che ci hanno visto decisamente contrari alla condivisione di quelle che a nostro avviso potevano costituire i fattori scatenanti: per questo abbiamo aversato la stipula del CCNL il 16 aprile del 2003; e non soltanto per la condotta arrogante e sprezzante della controparte aziendale nei confronti delle istanze da noi rappresentate al tavolo negoziale in nome e per conto dei lavoratori, ma soprattutto per la "superficiale" attenzione dedicata ai temi lega-

ti alle condizioni di lavoro prospettate nelle proposte aziendali e confindustriali attinenti l'orario di lavoro, i trasferimenti individuali, l'applicazione di altri CCNL in caso di appalto, il comporta per malattia e infortunio.

Dopo il 16 aprile 2003 tutta la nostra azione si è incentrata sulla rimessa in discussione di quei punti, con una sempre maggiore attenzione rivolta al conseguimento della c.d. Clausola Sociale, quale strumento regolatore della liberalizzazione del trasporto ferroviario, necessario ad impedire una concorrenza tra imprese basata sulla competizione tra condizioni normative ed economiche dei lavoratori.

La nostra lunga, tenace azione sindacale, dal 16 aprile 2003 al 14 luglio 2004, ha comunque determinato significativi risultati imponendo alle parti, che avevano già sottoscritto l'accordo contrattuale, modifiche attraverso successivi interventi, solo formalmente definiti interpretativi ed applicativi.

"Le forti pressioni dei ferrovieri hanno dato forza alle nostre iniziative... attutendo così gli effetti di liberizzazione senza regole"

La vertenza veniva considerata comunque chiusa da parte del quadro dirigente aziendale. Il cambio ancorché parziale (al momento della stampa) della dirigenza ha reso possibile la riattivazione di un confronto serio e potenzialmente costruttivo, che ha portato alla sigla da parte dell'Or.S.A. dei due protocolli del 14 luglio u.s.,

nei quali, anche se non in modo esaustivo - ma il cui completamento e perfezionamento è comunque rimesso all'azione sindacale del prossimo futuro - hanno trovato risposta alcune importanti questioni poste dall'OrSA.

A) Un primo protocollo con Agens/Confindustria prevede infatti l'attivazione immediata della "Commissione Paritetica" (monitoraggio normative contrattuali) in via prioritaria sull'orario di lavoro, in particolare di pdm/pdb, e sull'inquadramento di alcune figure professionali del settore navigante, al fine di individuare modifiche ed integrazioni.

B) Un secondo protocollo con il gruppo FS, in virtù degli impegni importanti che ha assunto sui punti sopra menzionati e alla base della nostra vertenza, prevede:

- B1 - il licenziamento individuale per giustificato motivo oggettivo

Segue a pagina 7

IN QUESTO NUMERO

- Pag. 2: Il superbonus alle FS della Segreteria Nazionale
- Pag. 3: Il pensiero di Navajos di Navajos
- Pag. 4: "dopo la firma del CCNL" di Domenico Battaglia
- Pag. 6: "La sicurezza è un postulato" di Alessandro Zaccaria
- Pag. 8: "Elezioni RSU ed RLS" di Flavio Fiorini

SANTO LABATE NON È PIÙ CON NOI

Il 6 settembre scorso è mancato Santo Labate Segretario Regionale dell'OrSA Calabria. Lascia l'adorata moglie Rosaria, tre figli, i tantissimi amici e gli aderenti OrSA.



Santo, apprezzato e stimato leader del sindacalismo autonomo regionale e nazionale, è stato il condottiero, insieme ad altri amici, di numerose e "rumorose" battaglie portate avanti con determinazione e convinzione. Memorabile è stata quella che, anche attraverso azioni eclatanti, ha consentito la conversione da contratto a tempo determinato ad assunzione a tempo indeterminato di 100 lavoratori, unico caso che ha trovato una soluzione positiva su tutto il territorio nazionale. Santo, condottiero fiero e mai domo la cui determinazione lo ha portato negli ultimi tempi a denunciare la sua amarezza e sdegno politico sindacale per la dismissione voluta dai "baroni bianchi" delle O.G.R. di Saline Joniche, la spoliazione e lo smembramento delle FS in Calabria, la decapitazione della dirigenza calabrese e non ultima quella della gara per la vendita del palazzo compartimentale. Battaglie queste che trovavano la loro cassa di risonanza nelle tv e nei giornali locali con i quali manteneva un ottimo rapporto cosa che gli è valsa l'attribuzione da parte dei giornalisti dell'appellativo di sindacalista "educato e buono". Santo, cittadino di Reggio Calabria, era follemente innamorato della sua città così come dimostrano gli innumerevoli interventi e proposte per il rilancio definitivo della stessa come città turistica, d'arte e area metropolitana insieme alla città di Messina. Mimmo Dalmazio si fa portavoce della segreteria regionale ORSA Calabria nel ringraziare tutti gli amici, associati, uomini istituzionali che, con la loro massiccia presenza e le innumerevoli attestazioni, hanno manifestato la loro solidarietà alla famiglia e alla stessa ORSA per l'improvvisa perdita del carissimo Santo. Testimonianza resa ancora più forte dalla presenza alle esequie del sindaco di Reggio, dott. Scopelliti, del consigliere regionale Vilasi, dell'assessore provinciale Nicolò e di tanti altri consiglieri con in testa l'amico fraterno Mimmo Strati nonché di tutta la segreteria Generale Or.S.A con tanti segretari nazionali di settore e la dirigenza locale di FS al completo. Dalmazio nel confermare, in tutt'uno con la segreteria, il direttivo e gli attivisti, la continuità del percorso tracciato nel congresso regionale dell'aprile scorso e perseguito tenacemente da Santo Labate, che nell'assise era stato riconfermato all'unanimità Segretario Regionale OrSA, offre l'attività svolta da Santo quale patrimonio e insegnamento a tutti i lavoratori. Porre in particolare risalto i valori di tutela sociale e morale per i quali l'amico scomparso ha lottato per gran parte della sua vita. Di Santo, dice ancora Dalmazio, ricordiamo la sua generosità, bontà d'animo e umanità, il ricordo di queste qualità colmeranno il vuoto che ci ha lasciato. Ci conforta l'affetto di quanti, e sono stati davvero tantissimi, si sono uniti al dolore della famiglia e dell'OrSA ed il suo sorriso e sguardo che, ne siamo certi, da lassù ci guiderà per l'affermazione dei suoi e dei nostri principi. Un grazie a Santo per tutto quello che ci ha dato e trasmesso nelle coscienze di tutti noi, dell'organizzazione e di chi ha avuto la fortuna di conoscerlo.

"L'attività svolta da Santo quale Patrimonio e insegnamento per tutti."

ANCHE ALLE F.S. IL SUPERBONUS IL PREMIO A CHI POSTICIPA IL PENSIONAMENTO

Con la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale della Legge 23 Agosto 2004, n° 243 è scattata, il 6 Ottobre scorso, l'efficacia della riforma del sistema previdenziale.

E' garantita anche per i ferrovieri l'applicazione del cosiddetto "Superbonus". Cioè la facoltà per il lavoratore di percepire, avendone i requisiti, direttamente in busta paga i contributi previdenziali che il datore di lavoro versa all'Inps.

Anche gli scettici ed i menagramo hanno dovuto arrendersi. Da subito avevamo interpretato applicabile ai ferrovieri il superbonus, le diverse interpretazioni e la necessaria prudenza, ci avevano però fatto posticipare la chiusura del giornale.

Con la pubblicazione della circolare del Ministro del Lavoro Maroni, del 30.9.2004, avente per oggetto "Articolo 1, comma 12, legge 23 agosto 2004, n. 243-Campo di applicazione dell'incentivo al posticipo del pensionamento (cosiddetto 'bonus')", sono stati chiariti tutti i dubbi.

L'incentivo al posticipo della pensione spetta ai ferrovieri!

Infatti, la circolare citata dopo aver elencato i lavoratori dipendenti delle amministrazioni che NON hanno diritto all'applicazione del superbonus, ed aver

precisato i requisiti necessari per ottenere l'incentivo al posticipo del pensionamento indica I LAVORATORI CHE POSSONO FAR VALERE IL DIRITTO AL BONUS facendo l'esempio dei lavoratori delle Ferrovie Spa e della Rai.

Con la circolare sono stati quindi chiariti definitivamente i problemi d'interpretazione che erano sorti.

Il lavoratore in possesso dei requisiti che richiede l'applicazione del superbonus ne potrà godere sino alla data estrema del 31.12.2007. La richiesta non è rinunciabile. Non c'è possibilità di tornare al versamento dei contributi una volta presentata la domanda. Sino alla data del 31.12.2007 è comunque facoltà del lavoratore interrompere il godimento dei contributi, rinunciando al premio e chiedendo l'applicazione del trattamento pensionistico.

Dopo la scadenza del bonus, 31.12.2007, è possibile riprendere l'attività lavorativa sino al raggiungimento dei requisiti per la pensione di vecchiaia, e la contribuzione ai fini pensionistici riprenderà a decorrere.

The image shows two forms from INPS. The left form is titled "Richiesta per bonus (Legge 243/2004)" and contains fields for personal and company information, a declaration of intent, and a signature line. The right form is titled "INCENTIVO AL POSTICIPO DEL PENSIONAMENTO" and includes a table for recording contributions and a declaration of non-ownership of other pension benefits.

TEMATICHE E INCONTRI

Le RSU - la Div.ne Cargo - la Div.ne TMR - il S.C.M.T./Vacma - la Div.ne Passeggeri.

Gli incontri che nei giorni scorsi si sono svolti con Agens-Confindustria e Gruppo FS per affrontare i temi più pressanti concernenti la Divisione Cargo - Divisione TR - SCMT/VACMA - rinnovo RSU- PASSEGGERI "SERVIZIO NOTTE", dimostrano e confermano da un lato l'improrogabile necessità di clausole sociali a tutela del lavoro, dall'altro la indispensabile necessità di ricostituire un fronte sindacale il più compatto ed unito possibile per affrontare seriamente i grandi temi che vedono impegnato il mondo del lavoro, in particolare nel settore ferroviario.

RSU

Nella riunione per la definizione dell'accordo per il rinnovo delle RSU ed RLS, in ambito F.S., conclusosi nella tarda serata di ieri, si sono fissati, con accordo, i termini della prossima tornata elettorale.

Questa si svolgerà dal giorno 9 al 12 novembre 2004.

I termini regolamentari elettorali e di funzionamento delle RSU/RLS del nuovo accordo ricalcano in massima parte il precedente assetto, salvo gli aggiustamenti implicati dalla rimodulazione della struttura aziendale e dalla riduzione in FS di circa ventimila unità lavorative dal 2000 ad oggi.

Per quanto concerne il testo dell'accordo di ieri, anch'esso non ha apportato significative e sostanziose modifiche al precedente accordo del 13 settembre 2000.

Unica eccezione, certo di non pregio è la modifica concernente l'assurda, ingiustificabile discriminazione tra OO.SS., stipulanti e non, posta relativamente alla raccolta delle firme per la partecipazione alla competizione elettorale; eccezione rispetto alla quale l'Or.S.A. si è dichiarata subito, fin dalla prima riunione, nettamente contraria, adducendone l'ingiustizia ed irrazionalità.

La cosa a dir poco "strana" e se vogliamo assurda risiede nel fatto che al tavolo del negoziato, la componente più ottusamente (perché senza logica) protesa alla difesa di tale antidemocratica "clausola" sia stata una "modesta" O.S. come lo SMA, che nel futuro nessuno può giurare esente dall'incappare nella "trappola" che essa medesima ha tentato di creare. Quella "clausola", lo ricordiamo prevede che le OO.SS. sti-

pulanti debbano raccogliere un numero di firme pari al 5% del numero degli aventi diritto al voto nell'intera RSU, mentre i c.d. "altri" ne debbano raccogliere il 10% (in ogni caso con un massimo di 100).

L'Or.S.A.-ferrovie, manifestando la propria contrarietà, anche al tavolo negoziale, a tale clausola palesemente iniqua - ancorché di scarsissima rilevanza pratica - si assume fin d'ora, a tutti i livelli territoriali, il carico di pervenire alla raccolta delle firme fino al raggiungimento del quorum del 10% degli aventi titolo o alle 100 firme.

Solo in questo modo potrà essere posto rimedio ad una scelta infelice, per lo meno sotto il profilo generale ed astratto che caratterizza la logica di una norma, dettata da una visione distorta del sindacato e della democrazia negli ambienti di lavoro, che ha purtroppo trovato ricetto nel testo dell'accordo e nel regolamento elettorale, la cui sottoscrizione è condizione necessaria per la partecipazione alle elezioni delle RSU.

CARGO

La Società ha illustrato una situazione estremamente deficiente sul conto economico della Divisione.

Il problema della Cargo è uno dei temi spinosi che l'organizzazione ha di fronte.

La Società ha illustrato un progetto inadeguato che non affronta i problemi strategici del trasporto merci, per esempio: riorganizzazione, alleanze, quote di mercato, liberalizzazione, ecc., ma banalizza il tutto ad un semplice problema di recupero di produttività, senza far alcuna comprensibile proposta e lasciando intendere di voler intervenire almeno sulla condotta del PdM.

Chiaramente l'OrSA ha respinto questa impostazione, ritenendola impercorribile, richiedendo inoltre chiarezza sugli assetti della Divisione.

TMR

Nonostante un conto economico sostanzialmente in pareggio, non meno gravi sono i problemi della Trasporto Regionale.

La strategia di Trenitalia che ritiene svantaggiose le gare a lotto unico ipotizzando screature delle linee meno redditizie, non ci trova concordi in quanto questa filosofia abbandona la missione sociale insita nel ruolo della nostra impresa.

Riteniamo necessaria una forte azione sindacale che ponga all'attenzione delle istituzioni la necessità di adeguate risorse economiche che garantiscano il Trasporto pubblico su tutto il territorio; affrontando anche il gravissimo problema della mancata indicizzazione della base d'asta delle gare che prefigura una complessità sul futuro recupero del potere d'acquisto dei salari per la durata dell'affidamento (6-9 anni).

SCMT/VACMA

La provocazione dell'impresa che prevede, attraverso questa tecnologia, una riduzione di 4.050 macchinisti (1.810 Cargo, 1.260 TMR, 980 Pax), con l'adozione generalizzata dell'A.U. è del tutto irricevibile.

Riteniamo ci siano margini di discussione sulla composizione e sulle mansioni dell'equipaggio dei mezzi leggeri del trasporto regionale, mentre sono impensabili soluzioni diverse dall'equipaggio formato da due macchinisti sui mezzi pesanti e sui treni delle divisioni passeggeri e cargo.

L'Or.S.A. ha chiesto la messa fuori servizio generalizzata dell'apparecchiatura vigilante e la sua dissociazione dal sistema SCMT sulle macchine attrezzate.

PASSEGGERI

Si è svolto con la Divisione Passeggeri l'incontro relativo alla riorganizzazione del "settore notte" e la società ha illustrato la situazione anche in riferimento alla incombente scadenza dell'affidamento a Trenitalia del servizio di cui trattasi da parte del Ministero. Lo scenario è il seguente: alcuni servizi sono già appaltati. T6 internazionale e T6 nazionale oggi sono svolti dal personale ferroviario e l'azienda ne ipotizza l'appalto. L'Or.S.A.- ferrovie ha opposto un netto dissenso a questa impostazione, sia in riferimento all'applicazione del CCNL delle Attività Ferroviarie a tutto il sistema sia perché non sono state fornite assicurazioni riguardo la salvaguardia dei livelli occupazionali.

LOGISTICA, SMERIGLIO E CARGO

Di Navajos

“Logistica”. Apprendiamo dal “Devoto” che con questo termine si intende quella tecnica organizzativa dei rifornimenti alle unità combattenti, necessari ad un esercito in guerra. Dal greco Logistikos, che si riferisce al calcolo. Postulato (principio la cui validità si ammette a priori) dall'accordo delle esigenze con le disponibilità.

Di Smeriglio invece cosa sappiamo:

sappiamo sempre dal “Devoto” che trattasi di un minerale, varietà granulare di corindone di colore nero, che ridotto in polvere viene usato come abrasivo. Dal greco biz. Smerilion.

E' anche un uccello dei Falconidi (falco columbarius) con dorso grigio blu, parti inferiori marrone, macchiate, senza basette; è uno dei falchi più piccoli presenti in Italia. Dal Franc. Ant. Esmeril.

E' anche uno squalo degli Isuridi lungo sino a quattro metri, comune nel Mediterraneo e nell'Atlantico con carni apprezzate (Verdesca) dal greco smaridis-idos.

E' anche una bocca da fuoco del sec. XVIII, molto lunga e di piccolo calibro impiegata sulle galere col nome di Spingarda.

Apprendiamo altresì che a seguito del trattamento di Smeriglio la superficie diviene traslucida; un particolare grado di trasparenza che permette di percepire l'immagine di un oggetto senza per altro distinguere nettamente i contorni. Cargo. Termine di derivazione inglese, abbreviazione di cargo-boat. Nave da carico.

perché i clienti non debbono leggere i sistemi SIR, ecc. ... per avere la posizione delle loro merci

La Cargo che conosciamo e di cui parliamo è invece quella “bagnarola” che il primo “comandante”, Bussolo, ha ben saputo incagliare nelle secche del dissesto economico per cui è stato poi destinato alla valorizzazione degli scarichi delle acque reflue.

Al secondo timoniere, complice l'amica Produzione che evitava di fare i treni per... carenze generiche e generali, per dispetti ai clienti che si permettevano di scegliere altri vettori (Hupac), per scelte unilaterali dettate da impossibilità di manovre per carenze di personale e mezzi (autostrada viaggiante) non è riuscito di evitare l'incaglio ulteriore per cui venne destinato ad altra missione.

Oggi la Cargo diventa:

- per indirizzo del Piano Logistico Nazionale del Governo,
- per l'abbandono della missione di puro trasportatore a favore del “fare logistica” dettato dal Pres.te/AD Catania,
- per scelta del neo direttore della Divisione Smeriglio, un raccogliatore, uno smistatore, un trasportatore di merci; in una parola sviluppo.

Ma come?

Dati i significati d'apertura per la nuova Cargo vorremmo vedere se serve lo smeriglio bocca da fuoco/spingarda, lo squalo degli Isuridi, l'uccello dei Falconidi o il minerale del corindone.

Se del caso...visto che qualche guerra con i clienti è stata impostata allorquando non si facevano i treni per clienti che sceglievano altri trasportatori, per i clienti che richiedevano troppe manovre, per i clienti che volevano e non avevano informazioni puntuali, che non potevano usufruire dei sistemi Sir, Riace, Mercurio... perché monopolio di chi si inventa di esistere perché li possiede...perché dopo che il carro è arrivato lo comunica al cliente...forse la logistica...

PROSEGUE LA VERTENZA FERROVIE

In attesa degli incontri il Sindacato lancia i temi del confronto.

La Segreteria Generale dell'Or.S.A. – Ferrovie ha inviato ad AGENS in data 30 settembre 2004 (come previsto dalle norme) la richiesta di apertura del confronto sul rinnovo del secondo biennio economico del CCNL delle Attività Ferroviarie.

- Il recupero del potere d'acquisto delle retribuzioni dei ferrovieri non può non tener conto nella sua definizione del lungo percorso temporale che ha portato alla definizione del CCNL delle attività ferroviarie e della situazione ormai da tutti riconosciuta di crisi salariale. Parallelamente alla questione salariale deve avanzare il confronto sulle tematiche definite con la nostra sottoscrizione del CCNL ovvero: politica dell'orario di lavoro ed identificazione dei lavoratori “notturni”, inquadramento di alcune figure professionali del settore navigazione, implementazione delle tipologie di malattie gravi cui spetta il prolungamento del comporto della malattia.

Oltre a queste tematiche di natura contrattuale abbiamo di fronte molti altri problemi di fondamentale importanza su cui è necessario accelerare la nostra azione sindacale:

- Clausole sociali atte a tutelare il lavoro dei ferrovieri nel processo di liberalizzazione del sistema:
 - Obbligo di applicazione del CCNL delle Attività Ferroviarie per tutte le imprese che esercitano il trasporto ferroviario sulla rete del Gestore Nazionale (RFI).
 - Tutele occupazionali in caso di cessione di impresa (o ramo di) e in caso di subentro a seguito di gara d'appalto (TPL) a cui negli stessi casi vanno affiancate le necessarie tutele salariali dei trattamenti economici in essere (contratti aziendali).
- Conferma dei programmi di investimento nelle infrastrutture ferroviarie e revisione del finanziamento del TPL (trasferimenti alle regio-



ni) i cui importi sono sostanzialmente congelati al 1997.

- Maggiore gradualità nell'avvio delle gare del trasporto regionale attraverso una proroga definitiva di almeno tre anni (31.12.06) all'obbligo di messa a gara del servizio, ridefinizione del quadro economico (rapporto costi/ricavi e conseguenti contributi pubblici) e del quadro normativo (aree contrattuali dei lavoratori del TPL e vincolo di reciprocità per le imprese non italiane e le loro controllate).
- Necessità di affrontare un chiarimento definitivo sull'iscrizione al fondo pensioni dei ferrovieri per tutti i dipendenti di tutte le società del gruppo FS e conseguente revisione della circolare INPS n. 124 del 6.8.2004, che prevede l'iscrizione all'AGO (Fondo pensioni lavoratori dipendenti) dei lavoratori assunti dal 2000 nelle Società del gruppo FS (ad eccezione di FS Spa intesa come Holding) con la conseguente perdita delle specificità del Fondo Ferrovieri (limiti di età, scivolamenti, ecc.). Oltre che in contrasto con gli accordi in materia, la soluzione indicata nella circolare dell'INPS, metterebbe in crisi la sopravvivenza del Fondo Pensioni dei Ferrovieri per evidente carenza di contribuenti.
- Conferma dell'assetto societario del Gruppo FS che deve mantenere la sua unitarietà, esclu-

dendo inoltre qualunque ipotesi di societizzazione delle Divisioni di Trenitalia su cui deve invece essere avviata una riflessione tesa al recupero delle economie di scala che possono agevolare la competitività dell'impresa senza gravare sulle condizioni di lavoro. Nell'ambito dell'applicazione del D.M. 188/03 va definita una volta per tutte la problematica del passaggio di alcune attività da Trenitalia a RFI (es. Manovra).

- Avvio del confronto sul nuovo Piano d'Impresa, che non può essere presentato alle organizzazioni sindacali solo dopo la sua definizione con l'azionista e le istituzioni.
- Rinnovata attenzione, regolamentare e comportamentale nei confronti della sicurezza del lavoro, del trasporto ferroviario e della sua socialità. La sicurezza e la socialità del trasporto ferroviario non debbono cedere il passo alla logica meramente imprenditoriale, se non a discapito della incolumità dei viaggiatori e del diritto alla mobilità. In tale ottica le prospettive del trasporto ferroviario debbono partire da questi prerequisiti, indispensabili e prioritari.
- E' necessario avviare un nuovo confronto che, superando meccanismi obsoleti e negativi per la sicurezza stessa, come il VACMA, conduca ad individuare veri strumenti tecnologici non invasivi e soluzioni condivise.
- Regolarizzazione e pagamento delle pendenze arretrate (premio di risultato conto anno 2003, festività non recuperate nei tempi contrattualmente previsti).

Sono questi i temi su cui vogliamo continuare ad impegnare la nostra azione sindacale, attraverso il confronto, la necessaria mobilitazione dei ferrovieri e l'impegno, avviato con la sottoscrizione del CCNL, nella ricerca di un fronte sindacale il più ampio possibile a fronte di problemi la cui gravità non lascia più alibi a nessuno.

FIRMA DEL CONTRATTO DELL'ORSA

Prospettive politico organizzative del dopo firma.

Domenico Battaglia

Nel luglio scorso l'ORSA ha siglato il Contratto delle Ferrovie. Dopo un anno e mezzo di esclusione forzata ritorna di diritto protagonista nella scena sindacale ferroviaria.

Termina così un lungo periodo di sofferenza politica: altri a fare ciò per cui esiste da sempre il Sindacato, trattare su regole concordate; il Sindacato Autonomo al palo a riflettere su di sé.

Al Centro è stata la stagione dei dubbi, del duro confronto interno ed esterno. Del ragionamento e dell'assunzione di rischio; del lacerante isolamento politico, ma anche di un rinnovato prestigio morale; della ricerca di nuove alleanze.

Alla Periferia l'incessante e ideale ricerca del "perché". Le intense riunioni fra attivisti per la riscoperta dei valori di appartenenza e di solidarietà; l'interesse per un nuovo modello di partecipazione cui ispirarsi nell'estrema difesa di un consenso minacciato dall'improvvisa auto-esclusione dal dibattito generale.

Ognuno nel comune obiettivo d'infrangere da par suo quel surreale monolite ideologico scaturito dalla stravagante commistione di fini fra le Ferrovie e le organizzazioni sindacali firmatarie.

il senso di clandestinità intellettuale in cui era caduta la coscienza autonoma

Oggi, a contratto siglato, questa fase di "neo-normalità" sembra quasi dire che non è successo niente, o, forse, che è successo troppo, rispetto all'effetto finale. Si riparla con la Società, si riparla con le altre Organizzazioni, alla luce del sole. Il senso di clandestinità intellettuale in cui era caduta improvvisamente la

coscienza autonoma sembra soltanto un brutto sogno. Ma è stato realmente solo un incubo?

Da un punto di vista pratico sembrerebbe di sì, visto che la Controparte nella fase di assenza dai tavoli non ha fatto comunque mancare all'ORSA le strutture e le agibilità per la quotidiana attività sindacale; ha mantenuto relazioni informali con le Segreterie regionali e da parte sua, la Federazione, anche se con fatica ha potuto esercitare l'impegno di sempre. Per contro, la firma è giunta sullo stesso elaborato normativo già respinto; le garanzie sociali chieste all'Azienda ci sarebbero, ma è necessario ancora un ulteriore impegno delle parti; le Segreterie sono presenti ai tavoli nel modo consueto, ovvero separate fra loro.

Da quello etico pure, dato che l'ORSA ha sempre potuto esprimere, in fondo, il proprio pensiero, mobilitarsi, scioperare. Se questa è la nostra storia recente, quella del "dissenso", per capirci, è la vita di sempre.

Eppure, avvertiamo che qualcosa è cambiato. Che il "dopo-ORSA" ha lasciato qualcosa di diverso e di originale nello stato d'animo dei protagonisti dell'arena sindacale ferroviaria. Qualcosa che ha sorpreso un po' tutti: dalla Segreteria Generale agli attivisti; dalla Dirigenza aziendale alle Parti sociali. Su cui vale la pena riflettere insieme.

L'ORSA abbandonando il tavolo generale nell'imminenza dell'atto finale ha infranto i canoni classici della trattativa contrattuale generando un vero e proprio "shock culturale" nei processi organizzativi della comunicazione.

La mancata adesione al Contratto esprime "drammaticamente" il dissenso verso il Potere aziendale, e le differenze di metodo con le altre strutture di rappresentanza, creando un "gap di sistema" nel campo delle relazioni industriali. Nel contesto, lo stop delle attività di routine conseguente all'improvvisa cessazione delle trattative determina un inevitabile calo di attenzione delle componenti di base verso la politica del Vertice compensato dal tentativo di ricerca di questi ultimi di una contro deduzione di principio atta al mantenimento di un consenso "inerziale".

La "firma" pertanto se da un lato mette fine a questo processo di sfida globale al sistema da parte ORSA, rassicurando i vertici societari e le parti sociali di un ritrovato equilibrio politico, dall'altra gela le aspettative di principio delle proprie componenti interne scaturite nel frattempo dal processo riflessivo in corso ed evidenzia elementi di contraddizione politica nel quadro dell'operazione-dissenso.

Ciò che sin qui è l'audace mossa politico-strategica tendente a disarticolare il sistema delle relazioni industriali e riportare l'attenzione sugli aspetti sociali del contendere, generando uno spontaneo e rivitalizzante dibattito interno sui valori del sindacalismo autonomo, presenta oggi i limiti oscuri di una chiusura inattesa e imbarazzante, su cui intervenire, affinché la drasticità dell'atto finale non causi irreparabili lacerazioni nell'ambito dei rapporti fra componenti interne.

Le differenze culturali dei gruppi aderenti alla Federazione è infatti l'aspetto di maggiore fragilità dell'intero fabbricato organizzativo ORSA il cui rispetto vale come principio di sussistenza del Sindacato stesso. In questo momento le divergenze dei punti di vista dietro l'iniziativa della firma mettono fortemente in discussione la stabilità dell'intero edificio.

La "clausola sociale" è la formula politica che rappresenta la sintesi per un'equa distribuzione dei pesi economici e normativi del nuovo contratto fra le diverse realtà aziendali e sindacali, quelle stesse decisive sia per l'esistenza dell'Organizzazione che del migliore sindacalismo autonomo.

L'ORSA la persegue soprattutto in virtù di un nuovo testo che voglia dare garanzia di esistenza per sé e sviluppo dei valori di autonomia sindacale. L'obiettivo prioritario è e rimane il Contratto dei ferrovieri; la Ferrovia come azienda di "progresso sociale".

Tuttavia, l'accordo del luglio 2004, che avrebbe dovuto chiudere con successo questo "iter virtuoso", di fatto si pone come apertura di una nuova e delicata stagione di dibattito interno. Sì, perché il Contratto firmato innanzitutto ha un contenuto meramente finanziario e non è diverso da quello respinto in prima battuta: subordina infatti il "lavoratore - ferroviere" al "lavoratore - fatto-re produttivo". Traduce a livello di conto economico la maggior parte dei momenti di relazione escludendo gli aspetti causali riferiti alla persona in luogo di astratte ragioni contabili. Sicché un lavoratore e la sua opera non sono più riconducibili ad una componente umana individuale, ma giudicati per il loro inserimento in un "centro di costo" piuttosto che in un altro.

Inoltre introduce restrizioni sui diritti della persona nei vari campi del rapporto di lavoro: nella gestione dell'assenza per malattia; nel trattamento in caso d'inedoneità al lavoro, o, in caso di errore del lavoratore, o, di dissenso espresso sulla gestione del lavoro; nella gestione economica delle prestazioni straordinarie, e così via. Pur senza entrare nel merito, esprime in pieno uno dei capisaldi della nuova Leadership imprenditoriale italiana: "la responsabilità del deficit non è mai imputabile al progettista, ma all'esecutore". Preventivata la spesa, la quantificazione dei costi riferita all'esercizio dell'azione di lavoro diventa lo strumento per misurare il grado di fedeltà di un buon lavoratore rispetto a quello di uno di cui si può fare volentieri a meno. Tanto i costi di gestione sono alti e inattesi, tanto maggiori responsabilità ha quel lavoratore verso il deficit di bilancio. Per ritrovare il pareggio non si rivedono le stime, ma... si rimuove la causa dei costi.

Per creare le condizioni della firma l'ORSA ha inoltre sperimentato la tecnica dell'alleanza politica "ad hoc", necessaria in questi casi, per superare temporanei ostacoli di ordine pregiudiziale.

Orbene, quest'ultimi aspetti esprimono nel complesso dell'Azione le vere contraddizioni di principio emerse nell'operazione. Da una parte si sperimentano spunti d'innovazione ispirando nei partecipanti la riscoperta dei valori della critica e della solidarietà. Dall'altra si firma un testo finanziario, anziché professionale, che impoverisce il ruolo del "lavoratore -

ferroviere" e prefigura una traslazione dei "valori di partecipazione" a mera dimensione mitica; simbolo esclusivo di un gruppo, senza più rilevanza oggettiva nel contesto del dibattito ferroviario generale. Rendendosi oltremodo subalterni ai meccanismi dell'attuale mercato politico ed economico, dovendo opportunamente ricercare nuove strategie di pressione.

La scelta del metodo finale mette praticamente in discussione in un sol colpo alcuni dei valori cardine del Sindacato Autonomo in Ferrovia.

la responsabilità del deficit non è mai imputabile al progettista, ma all'esecutore"

Le immediate responsabilità dell'ORSA sono quindi quelle di dover procedere ad un'analisi approfondita di ciò che di fatto si è perso in cambio del risultato pratico ottenuto.

Ciò che la base oggi percepisce non esserci più. E naturalmente rispondere alle domande: ne valeva la pena di fare tanto "Aventino"? Convincere gli aderenti che stare ai tavoli non è indispensabile? C'è un futuro dell'autonomia sindacale? Esiste davvero una soluzione sociale alternativa?

Se non si è scherzato, si deve anche dire perché oggi sembra non esserci più spazio per un'assoluta indipendenza del sindacato mentre s'inaugura la stagione del sindacalismo "schierato per tematiche". Si denunci inoltre apertamente il motivo della perdita di peso del contratto e del ruolo del Ferroviere e si prefigurano rapidamente l'iter di un nuovo accordo a tutela sociale di tutti i gruppi dipendenti. "La Ferrovia nel mercato che cambia": una Ferrovia non più a sé, ma segmento economico del trasporto globale. Studio di una nuova Confederazione dei trasporti. La coerenza dice questo.

Sicuramente in questa fase si è creata attenzione su alcuni gravi elementi di conflittualità, si è fatto senza dubbio riflettere in termini di valori fuori e dentro l'Organizzazione, si è messa in imbarazzo l'Azienda e i suoi Referenti economico finanziari, si sono ottenute garanzie sociali, ma il costo finale è insostenibile.

La traslazione mitica dei principi storici di partecipazione, la fine probabilmente di un'epoca ferroviaria in cui orgoglio e stabilità distinguevano uno dei ruoli essenziali nel panorama lavorativo del nostro paese: il Ferroviere. Ma soprattutto quel senso di resa definitiva al cambiamento secondo i precetti della libera economia di mercato.

L'ORSA deve interrogarsi scegliendo al più presto una strada da percorrere con coerenza e coraggio, assumendo senza riserve la difesa di tutte le componenti deboli di questo mercato in evoluzione; forse c'è ancora tempo e modo.

COME COMBATTERE IL MOBBING

• L'ORSA ISTITUISCE L'OSSERVATORIO NAZIONALE

L'Osservatorio Nazionale OrSA sul Mobbing nasce dall'esigenza di creare una struttura organica capace di contrastare l'ormai imperversante fenomeno denominato Mobbing. Il ruolo marginale del sindacato trovatosi finora impreparato di fronte a questa nuova forma di aggressione, non ha che avvantaggiato le strategie di quelle aziende che utilizzano il mobbing come modalità di repressione ed estromissione (dimissioni) di personale "scomodo o indesiderabile", dove queste caratteristiche risultano essere spesso attribuite a persone che non accettano di essere sottoposte a sfruttamento o rifiutano rapporti poco limpidi col proprio datore di lavoro anche in relazione a collaborazioni illecite e comunque non negoziabili nelle sedi opportune.

All'utilizzo di questo strumento si giunge con sempre maggiore frequenza nelle aziende in fase di ristrutturazione e riorganizzazione o quando, ad esempio, è necessario estromettere dal circuito lavorativo, quel personale che si "ostina" a pretendere l'applicazione di CCNL o leggi quali la 626 a tutela della salute.

Non raramente il mobbizzato è un attivista sindacale ma più spesso è semplicemente una persona che chiede il rispetto delle regole. Proprio alla luce di quanto sopra è necessario trovare ed utilizzare gli strumenti di contrasto ad un fenomeno che, se non arginato, potrebbe portare in breve tempo all'inutilità di qualunque accordo fra sindacato e aziende, in quanto lo stato di sudditanza psicologica nella quale il mobbizzato si viene a trovare, impedisce, spesso, non solo il rispetto degli accordi ma anche la richiesta di tutela da parte di magistratura e sindacato.

Non raramente il mobbizzato è un attivista sindacale....

Finalità dell'Osservatorio:

1) Informare e formare gli attivisti RSU, RLS, CPO ecc. sul fenomeno Mobbing fornendo gli strumenti legali e tecnici per prevenire, combattere ed arginare il fenomeno

2) Superare il pregiudizio e incentivare il sostegno e la solidarietà per tutti i lavoratori mobbizzati;

3) Sensibilizzare i lavoratori rispetto al disinteresse talvolta colpevole con cui assistono all'atteggiamento mobbizzante nei confronti di un collega;

4) Creare centri d'ascolto con l'obiettivo di offrire gli strumenti per far fronte alle problematiche del caso;

5) Offrire tutela legale;

6) Sostenere l'attuazione del progetto di Legge 221 (Prevenzione e tutela delle lavoratrici e dei lavoratori da molestie morali e psicologiche nei luoghi di lavoro)

L'Osservatorio OrSA sul Mobbing intende organizzare a breve un seminario a cui inviterà relatori, professionisti dell'argomento

Paola Melis

ESPERTO DI MARKETING... CERCASI!!!

di Giancarlo Fabrucci

Grandi strategie di vendita la nostra azienda non le ha mai avute, ma fino ad ora la struttura era collaudata: c'era il treno del "movimento" e quelli del "commerciale" vendevano (con sottomissione) i relativi biglietti.

E di tipologie di biglietti ne avevano tante, per tutte le possibilità di viaggio. Di titoli di viaggio ce ne erano circa una sessantina e gli sportellisti studiavano sei mesi per imparare tutte le tariffe e le modalità.

Poi nel 1995 la separazione del "commerciale" dal "movimento" ed allora si ebbero le prime difficoltà.

I Servizi di stazione, struttura preposta a guidare il settore, ci dimostrarono di non saper reggere l'autonomia. I limitati poteri e le difficoltà di budget condizionarono la sopravvivenza e dopo solo 4 anni, ancora una suddivisione: passeggeri e trasporto regionale.

Per i lettori più attenti, della triste storia delle merci ne parleremo in altra parte.

Per i settori viaggiatori la necessità di vendere ha portato ai tentativi più disparati. Nelle gestioni ormai si trova di tutto: schede telefoniche, ricariche, ingressi a manifestazioni concerti e sagre, biglietti delle autolinee e recentemente siamo arrivati anche alle offerte promozionali (tipo due al prezzo di uno), ma forse la scarsa informazione e le abitudini dei clienti hanno trasformato queste iniziative in flop



che non reintegrano neppure le spese di amministrazione dei prodotti stessi.

Nonostante negli organigrammi di Divisione sia presente un Responsabile di vendita, la solerte dirigenza ha trovato subito il rimedio ai fallimenti: abbattere i costi riducendo il personale.

Quale soluzione migliore che chiudere le biglietterie ed installare i soprannominati "capogestione di ferro", ovvero le emettitrici?

Questo è infatti ciò che prevede il Progetto vendita 2004/05 consegnato dal Trasporto regionale nel quale testualmente leggiamo:

OBIETTIVI

- Aumentare gli incassi della vendita anno su anno come dal trend assestato 2000-2003;
- Ottimizzare il rapporto incassi/costi della vendita;
- Rispettare gli orari d'apertura al pubblico delle biglietterie dichiarati in Carta dei Servizi;
- Minimizzare i reclami della clientela sul processo vendita;
- Razionalizzazione delle biglietterie;

L'attenzione è concentrata tutta sulla vendita indiretta ovvero i tabaccai.

Questo a nostro avviso è sufficientemente eloquente.

Le biglietterie che incassano al di sotto del costo dell'agente in servizio, alla prima occasione vengono chiuse. Al suo posto viene installata una bella ETF 500 che ha i pregi di costare 6000 euro, non si ammala, non va in ferie e non

rompe le palle con storie sindacali. Però ha costi di installazione, di manutenzione spesso si guasta si inceppa il rotolo dei biglietti, ha bisogno di essere vuotata o da un capo gestione o da un apposito incaricato. Ma più che altro viene vandalizzata e ne viene rubato l'incasso!

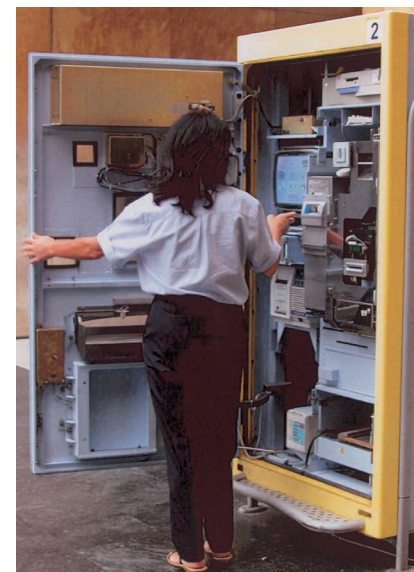
Un altro problema è "l'ubicazione" che è soggetta alle esigenze di RFI e dei Comuni che sono diventati gestori delle sale d'aspetto, per cui le macchine spesso sono all'esterno dei fabbricati viaggiatori, alla mercé di chicchessia.

Ora la domanda che ci facciamo è questa:

se le biglietterie chiudono, se le emettitrici vengono scassinata, se non viene fatta più controlleria a bordo, se sopravviviamo alle gare di appalto, il settore "commerciale" su quali entrate può fare affidamento?

E dei Dirigenti che erano incaricati di trovare nuove forme di entrate che ne facciamo?

A questo punto o i lavoratori fanno gli scongiuri o Trenitalia assume specialisti di marketing e vendita!



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.orsferrovie@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, Ferdinando Battaglia, Giancarlo Fabrucci, Francesco Rossellini

LE FS ABBANDONANO LA SICILIA

Trasporti insufficiente, servizi assenti, tecnologie da medioevo la realtà siciliana nei Trasporti ferroviari. Messina - Un' Italia a due velocità, dove ci sarà chi si sposterà in carrozze confortevoli tra collegamenti più veloci che accorceranno ancora di più le distanze e chi, invece, sarà costretto a viaggiare senza aria condizionata in vagoni quasi "d'antiquariato". Queste potrebbero essere le conseguenze dell'applicazione delle "fantasiose" scelte della direzione di Trenitalia che ha deciso di incrementare le linee veloci al nord e destinare al sud, in particolare alla Sicilia, le carrozze e i locomotori dei treni vetusti.

Un'eventualità quest'ultima che non dovrebbe lasciare inermi gli utenti siciliani che si potrebbero rivolgere alle associazioni dei consumatori e chiedere spiegazioni per capire per quale assurdo motivo dovrebbero pagare lo stesso biglietto dei cittadini del settentrione, usufruendo però di servizi peggiori.

Questa decisione attuata dalle Ferrovie, prevederebbe addirittura la sostituzione anche dei pochi treni in buone condizioni, con altri più vecchi, trasferendo quelli più nuovi al nord dove si produce un volume maggiore di circolazione su rotaia cosa dirà la Regione Siciliana tal proposito, è in sintonia con FS? Potrebbe sembrare un singolo provvedimento sbagliato, ma appare invece, una ulteriore mossa ormai neanche più tanto nascosta, verso il completo smantellamento delle linee in Sicilia. Questa decisione come già avvenuto in passato produrrà ancora tagli di personale, eliminazioni di stazioni e una ulteriore riduzione del già scarso traffico merci e passeggeri. La società Trenitalia per perseguire l'obiettivo di risanamento del bilancio continua ad adottare provvedimenti drastici e di riduzione dell'offerta. Non pensa la valorizzazione

delle risorse esistenti o ad adottare un progressivo ampliamento delle linee con una diversificazione dei servizi, che potrebbe portare dei benefici. Adotta invece, una strategia economica restrittiva pensando solo all'eliminazione di quei servizi che, ad una prima analisi, potrebbero sembrare improduttivi. Ma se si ragiona sul lungo periodo, si intravede l'inefficacia di questa teoria. Trenitalia non pensa infatti, al ritorno d'immagine negativo che un progetto di questo tipo potrebbe causare.

Gli utenti siciliani già arrabbiati e stanchi di doversi spostare in treni vecchi, sporchi e su una linea poco sicura per gran parte ancora e binario unico sono sempre più ridotti a servizi del trasporto su gomma.

Questa ritirata potrebbe rivelarsi molto deleteria per le Ferrovie a livello nazionale.

Da queste decisioni emergerebbe l'immagine di un'azienda poco efficace, poco decisa e che davanti ai problemi non riesce ad adottare modelli di sviluppo che possano trasformarsi in energie positive.

Sarà difficile inoltre, spiegare agli utenti come far coesistere la realizzazione del ponte sullo stretto che dovrebbe rappresentare una riduzione dei tempi di percorrenza, con l'utilizzo di treni vecchi e lenti che circolano su binari ancora più vetusti. Chissà quale potrebbe essere la reazione dei passeggeri che, dopo essersi spostati su treni super-veloci fino a Villa San Giovanni, arrivati a Messina sarebbero invitati a salire sui "trenini siciliani".

In quel caso non servirebbe a rasserenare gli animi la gentilezza del personale o il bel panorama dell'isola, in treni da museo, gli utenti si sentirebbero da serie B nulla e nessuno potrà far cambiare loro idea.

Gli utenti siciliani...
... sono sempre più
ridotti a servirsi
del trasporto su gomma.

Francesco Rossellini

UNA STORIA INFINITA...

Dobbiamo fare un salto indietro nel tempo di circa dieci anni, all'orquando mentre da una parte si mandavano a casa migliaia di ferrovieri con i famosi prepensionamenti, dall'altra per garantire il servizio venivano fatti degli accordi territoriali tra quella che all'epoca si chiamava ASA RETE, oggi RFI, e i sindacati regionali con la nostra vecchia FISAFS allora al tavolo di trattativa, per delle assunzioni a tempo determinato.

Tramite ditte appaltatrici orbitanti nelle ferrovie e adibite alla pulizia vennero assunti circa 100 addetti al presenziamento dei P.L., allora numerosi e non ancora distrutti dai C.T.C.

L'attività doveva essere di breve durata, ma le continue vicissitudini Societarie, e lo sfacelo organizzativo della Dirigenza, allora già esistente, fecero sì che l'attività si prolungasse per diversi anni, portando molti di questi lavoratori ad intentare contro le F.S. una vertenza legale imperniata sulla interposizione di mano d'opera, accolta da molti giudici con sentenze favorevoli, intimando l'assunzione definitiva alle ferrovie di detti agenti.

La cosa prese corpo tra questi lavoratori, che nel frattempo erano diventati circa 150, e un primo gruppo di essi fu assunto (circa 60 che lavorano a tutt'oggi), facendo scattare da parte delle F.S. una serie di azioni di contrasto verso questi lavoratori che furono assegnati ad uso esclusivo di guardianaggio dei P.L., e tutte le sentenze furono appellate.

La cosa è rimasta in sordina negli ultimi tre anni, durante i quali le F.S. si è limitata a non eseguire le assunzioni con cavilli burocratici e legali, fino a quando circa sei mesi fa, come la logica delle cose vuole il Tribunale di Salerno, dopo otto anni e oltre 140 sentenze positive, ha sentenziato un appello favorevole alle ferrovie nei confronti di due lavoratori... APRITI CIELO!!!!!!!!!!!!

Licenziamento quasi immediato per i due malcapitati, blocco di quaranta assunzioni con visite mediche già fatte, e sguinzagliamento di tutti gli studi legali, ben remunerati,

... blocco di 40 assunzioni
... ricorsi di FS
contro i lavoratori

da parte delle ferrovie contro i restanti lavoratori. La cosa non poteva passare inosservata agli occhi della Segreteria Regionale OR.S.A., che in collaborazione fattiva con le altre OO.SS. Regionali hanno organizzato una serie di manifestazioni e di proteste, sfociando in un incontro con la Dirigenza di RFI a Caserta con l'Ing. Moretti, durante l'inaugurazione della tratta Metropolitana della cintura Casertana, strappando un impegno allo stesso volto alla risoluzione del problema.

Ma tra il dire e il fare c'è di mezzo il mare, e dopo alcuni incontri informali si è costruito un percorso che ha portato la nostra O.S. a un tavolo congiunto con le altre OO.SS. Regionali e la dirigenza romana di R.F.I. nel tentare un accordo.

Sono nate proposte (indecenti!!!) in termini economici o di assunzione per chiudere l'accordo, con offerte nel Nord Italia nei profili della manutenzione, e solo grazie alla nostra caparbia si è riusciti a trovare una intesa degna di tal nome, difatti un certo numero di questi lavoratori saranno assunti nei Compartimenti limitrofi a quello Campano con un equo indennizzo per gli anni di lavoro retroattivi. L'amara considerazione finale resta solo nel fatto che ancora una volta molti lavoratori saranno costretti ad emigrare, e chi di loro non troverà posti nei Compartimenti limitrofi dovrà accontentarsi di altre sedi, presumibilmente al Nord-Italia...

Che dire??? Storia finita???

Ad oggi ancora nessuno di questi lavoratori ha ricevuto ancora la famosa lettera di assunzione... aspettiamo pazienti!!!!!!!!!!!!

Sentiamo comunque di aver fatto il nostro compito di tutela dei lavoratori, forse si poteva fare di più??? Ai posteri l'ardua sentenza!!!!

Segr.Reg. SAPS/OR.S.A. - Napoli -
Ferdinando Battaglia

SICUREZZA: E' UN POSTULATO GLI INCIDENTI CONTINUANO, LA SICUREZZA SOTTO ACCUSA

Senza soluzione di continuità gli incidenti ferroviari; l'intera penisola è coinvolta da lontana Rometta Marea, in Sicilia, al Bivio Madonna dell'Olmo, sita all'estremo nord - ovest, all'ultimo episodio accaduto presso la Stazione di Lagopesole di Avigliano in Lucania, delle lunghe strisce di sangue accompagnano i binari delle Ferrovie Italiane.

Stragi spesso senza nomi, stragi senza responsabili certi, sotto accusa solo ed unicamente dei semplici lavoratori, rei d'essere in servizio quel giorno, quell'ora, in quel determinato posto, dove accidentalmente avvenivano gli incidenti, immancabile il freddo e duro responso, che va per la migliore errore umano.

Ma è così?

Sono gli interrogativi che si pongono, le rappresentanze dei lavoratori per la sicurezza, R.L.S., sono da apprezzare per la loro meticolosità e professionalità, e nonostante il loro apporto siamo lontani anni luce dall'affermare d'essere in presenza di una sicurezza totale nella circolazione ferroviaria.

Per quanto riguarda l'ultimo incidente, avvenuto al Bivio Madonna dell'Olmo, è emerso dalla lettura dei quotidiani (La Stampa del 14/09/04) che la Procura della Repubblica di Torino, abbia

in atto da mesi delle indagini sull'efficienza e sulla sicurezza della Rete Ferroviaria Piemontese; viene infatti riportato sul medesimo quotidiano che la Procura ha disposto una serie di controlli, a seguito dell'inconsueto ripetersi di deragliamenti sulle Ferrovie Piemontesi, che avrebbe portato alla luce anche alcune carenze.

Soffermandoci sugli incidenti accaduti negli ultimi due anni si può trovare un filo conduttore comune: Rometta Marea, 20 luglio 2002, deraglia un treno causando otto vittime, erano in atto alcuni lavori di manutenzione.

Col di Tenda, linea Ventimiglia - Cuneo, 20 marzo 2003 incidente tra due treni, due morti; un treno straordinario colpisce l'ultima carrozza di un altro treno in linea.

Stresa, (Verbania) 20 marzo 2004 incidente in galleria tra due treni, una vittima, una carrozza deraglia ed un altro treno la investe.

Indagini della procura della Repubblica di Torino... sulla efficienza di R.F.I. in Piemonte

Libarna, maggio 2004 deraglia un treno, una vittima; erano in corso dei lavori di manutenzione all'armamento, un treno deraglia ed un altro lo colpisce.

Madonna dell'Olmo, Cuneo 13 settembre 2004 un treno deraglia due vittime.

Da quanto sopra si può dedurre che in particolari condizioni le Ferrovie di fatto vanno incontro ad una riduzione della sicurezza specialmente quando è demandata quasi unicamente alla sola professionalità del Personale. La sicurezza che per il Gruppo F.S., viene indicata quale apostolato, cesserebbe di essere tale nelle occasioni citate ed in particolare sulle condizioni di lavoro di manutenzione.

Tutte le linee, dalle locali all'alta velocità, dovrebbero essere attrezzate tecnologicamente al fine di renderle sicure rispetto ad eventuali errori umani; è dall'episodio del Pendolino di Piacenza che si sa che si deve intervenire tecnologicamente al fine di tutelare la circolazione. Sistemi che intervengono automaticamente in assenza di particolari condizioni, omissioni da parte del personale. Ne è un esempio il sistema SCNT, che se fosse stato presente a Cuneo come a Piacenza, forse avrebbe evitato gli svii. Certo anche gli appalti

al ribasso hanno le loro responsabilità così come i collaudi dei lavori eseguiti che dovrebbero essere prerogativa unica da assegnare ai tecnici aziendali. Anche la politica della riduzione del personale non sempre adeguatamente bilanciata dalle innovazioni tecnologiche ha evidentemente il suo peso.

I piani d'investimento ai fini della sicurezza vanno accelerati, e devono divenire priorità assoluta; dovranno altresì trovare il coinvolgimento diretto del personale e delle OO.SS di categoria, al fine di fare risaltare le eventuali criticità. Continuiamo a chiederci: come è possibile che RFI siano perpetuate le condizioni che vedono sempre gli stessi personaggi? Cambiano i governi cambiano i ministri, alcuni anche ritenuti menagramo però c'è una costante: la dirigenza RFI rimane sempre fortemente in sella.

Alessandro Zaccaria

LA COSCIENZA E LA CAPACITÀ DI CONCLUDERE

di Roberto Cesario

Ancora oggi i lavoratori delle ferrovie sono sotto attacco: il ripristino di relazioni industriali, la presenza ai tavoli della nostra sigla dopo la sottoscrizione del CCNL non devono rappresentare un traguardo.

Certamente i contenuti del protocollo del 14 luglio non sono assolutamente trascurabili nella loro portata e soprattutto per il loro intrinseco contenuto politico; ma ancora permane uno scenario, pressoché immutato, che ci investe in tutta la sua drammaticità. Basti ricordare le gare d'appalto per l'aggiudicazione del trasporto locale, la situazione quasi fallimentare della Divisione Cargo, la politica della dirigenza FS che al momento non ci fa minimamente intravedere possibilità di sviluppo per la nostra azienda. In un mercato liberalizzato nel quale FS gode ancora di una situazione di predominio, ci aspetteremmo un'azienda più decisa a difendere le proprie quote di traffico, pronta a respingere i tentativi di crescita e radicamento di società concorrenti.

Ci aspetteremmo addirittura (ma forse è chiedere troppo) una dirigenza aziendale pronta a dialogare con il sindacato per chiedere regole certe e comuni per l'intero comparto ferroviario. Quindi la sottoscrizione del CCNL non deve raffigurarsi come il raggiungimento di un traguardo, ma come un punto di partenza - preso atto del cambio di strategia della nostra O.S. -, che dia maggiore forza e vitalità alla nostra azione per centrare gli obiettivi di sempre: la spinosa quanto irrinunciabile vertenza per il raggiungimento della clausola sociale, la modifica di aspetti penalizzanti di questo ancora pessimo contratto, quali orario di lavoro del pdm e pdb, un ripristino di corrette relazioni indu-

striali che vedano il sindacato parte attiva nelle scelte societarie, la difesa di categorie di lavoratori ancora a rischio di esternalizzazione nonostante le assicurazioni appena ottenute, il conseguimento di recuperi economici dignitosi e necessari per la salvaguardia di salari sempre più erosi dalle dinamiche inflattive.

Nella nostra organizzazione è in corso un acceso dibattito sulla decisione presa di sottoscrivere il CCNL; dubbi e perplessità rimangono sul percorso che ha indotto la segreteria generale ad assumere tale decisione. Personalmente continuo a credere che tale CCNL raffiguri ancora un arretramento complessivo dei diritti dei lavoratori, ma sono anche convinto che un'organizzazione responsabile debba assumersi il fardello di decisioni, se tali risultano inevitabili, avendo chiare strategie, strumenti e metodi per proseguire nella vertenza e perseguire gli obiettivi da sempre preposti. Tale decisione può essere raffigurata quindi come la volontà di incassare i risultati, tanti o pochi che siano, che le nostre azioni con il consenso dei lavoratori hanno prodotto a partire dall'ormai lontano 1999 - e quindi non solo nell'ultimo anno di vigenza del nuovo CCNL - porre infine al riparo l'organizzazione dai continui attacchi incrociati che avrebbero potuto mettere, in forse la stessa esistenza della nostra O.S.

Il radicamento dell'OrSA tra i lavoratori è ormai un dato di fatto; solo con la compattezza di tutto il quadro sindacale potremo spiegare ai ferrovieri quanto è stato fatto e quanto di buono potremo realizzare nel prossimo futuro, spero con l'impegno di tutti e con la capacità di superare le normali divergenze che affiorano in un sindacato che fa della democrazia e della dialettica interna uno dei suoi più pregnanti punti di forza.

... irrinunciabile vertenza per il raggiungimento della clausola sociale

Segue dalla prima pagina

Ci aspettiamo che il futuro delle ferrovie sia oggetto di incontro e discussione con le Organizzazioni dei lavoratori e che non siano solo dei lanci giornalistici.

Attendiamo che la parola "logistica", lanciata da Catania, trovi rispondeva organizzativa nella Divisione Cargo di Trenitalia.

Il cambiamento appare radicale rispetto agli obiettivi che Cargo aveva in precedenza.

Così come è radicale il cambiamento di indirizzo politico del Ministero delle Infrastrutture che rilancia una politica logistica, mettendo a punto delle linee guida di un "Piano Logistico Nazionale" sotto l'egida dell'ing. Ercole Incalza, già a suo tempo autore dell'unico "Piano Nazionale dei Trasporti" che vide la luce negli anni '80.

Ma, più che altro, ci aspettiamo che il Piano d'impresa e il Management aziendale, nell'affrontare il problema sull'assetto societario del Gruppo FS, avvertano il bisogno dell'unitarietà del Gruppo stesso e da questo possa dipendere "l'orgoglio dell'appartenenza".

T.F.R. CHIARIMENTI

In attesa di poter leggere le disposizioni governative di attuazione sul Trattamento di Fine Rapporto (TFR) si comunica che si farà puntualmente seguito con avvisi e informazioni non appena emanate.

Le possibilità di destinazione rimangono comunque due:

- che il TFR rimanga invariato nella situazione attuale;
- che il TFR confluisca nel fondo integrativo Eurofer.

vo non può comunque essere adottato nei casi di inidoneità anche parziale alle proprie mansioni;

- B2 - la limitazione delle esternalizzazioni e mantenimento delle attività all'interno del gruppo in special modo quelle strategiche e/o di alto contenuto professionale (art. 11);

- B3 - i trasferimenti individuali (art. 40) non possono essere attivati in occasione di ristrutturazioni e riorganizzazioni per le quali si applicano le procedure previste all'art 12 del CCNL (contrattazione);

- B4 - l'inserimento delle leucemie nelle malattie gravi che danno diritto all'aumento del comparto a 30 mesi, con l'impegno esplicito delle FS ad un ulteriore allargamento del novero delle malattie gravi.

Il punto di equilibrio poteva essere, come spesso avviene, di livello superiore, ma le soluzioni prospettate e realizzate toccano problemi importanti e sono, dal 14 luglio, il punto di partenza per tutti: tutti, è bene evidenziarlo, dobbiamo partire dalla consapevolezza della sussistenza dei problemi implicati dallo scenario di liberalizzazione in atto e dall'esigenza di darvi la soluzione più proficua e utile ai lavoratori.

Il nostro impegno, di lavoratori delle stazioni dell'OrSA ferroviari le nostre rivendicazioni di tutela restano invariate!

Nel momento in cui si è delineata un'ipotesi di accordo che potesse aprire una prospettiva o uno spiraglio di modifica di quegli aspetti che ritenevamo più emblematici, ancorché non gli unici, da modificare per poter poi, nella gestione anche quotidiana, apportare le necessarie ulteriori correzioni, abbiamo ritenuto utile agli interessi dei lavoratori stessi assumere una difficile ma, obbligatoria decisione.

La situazione non consentiva alcun rinvio: troppe erano le spinte e gli auspici che avversavano l'ingresso di un'organizzazione di base e ramificata come l'Or.S.A. nella gestione delle ricadute e dell'applicazione del CCNL.

Un'occasione importante assolutamente ed improponibile da cogliere.

Riteniamo che quella sia stata la scelta più giusta per i ferrovieri, in questo momento ed in questo contesto: anche in questo caso, come per il passato, sarà il futuro a darci ragione, ne siamo certi.

... troppe erano le spinte che avversavano l'ingresso dell'Or.S.A. ...

Restano inalterate le rivendicazioni e le scelte che hanno sino ad oggi ispirato e guidato la nostra azione sindacale.

Il SAPS continua nella linea sindacale che ne ha caratterizzato l'azione, e ribadisce le preoccupazioni, le rivendicazioni, descritte, proferite e diffuse relativamente all'intera vicenda contrattuale. Ogni lavoratore sarà poi in grado di vagliare e valutare i comportamenti e le azioni di chi, fino al possibile, ha cercato di richiamare l'attenzione e le rivendicazioni su temi di importanza e portata fondamentali per il mondo del lavoro in ferrovia.

Certo la difficile scelta è stata il risultato e il frutto di un'attenta valutazione.

Siamo coscienti dei prossimi problemi, che saranno presenti sul tappeto dell'evoluzione del mondo ferroviario. In particolare ci riferiamo alle implicazioni concernenti la divisione Cargo e le gare di appalto nel trasporto regionale.

Trovare adeguate soluzioni in difesa del lavoro e dei lavoratori sarà uno dei compiti più difficili specie in un contesto privo di chiare norme regolatrici, ove spicca, evidentemente, la carenza di una clausola sociale idonea.

Proprio in questa direzione la scelta ha computato tra gli elementi a "favore", quello di rafforzare un fronte sindacale tra i lavoratori, per rendere più chiaro, perché univocamente rivendicato, l'obiettivo da raggiungere. Ancora una volta ribadiamo che l'esempio catastrofico del trasporto aereo, sprovvisto di clausole sociali, non può, né deve trovare spazio nelle ferrovie.

... l'unità dei lavoratori deve essere e sarà il nostro punto di forza

Nella stessa prospettiva di ricostruire un fronte di lavoratori il più unito possibile, il rinnovo del biennio economico rappresenta un importante appuntamento per restituire ai ferrovieri il dovuto riallineamento economico a fronte della consistente ed

evidente erosione inflattiva: è un appuntamento in cui la nostra azione deve incidere in maniera decisiva e pertanto deve vederci come attori protagonisti.

In questa difficile vicenda riteniamo fondamentale il coinvolgimento ed il sostegno dei ferrovieri che dovranno darci, così come hanno sempre fatto, la forza e gli stimoli per procedere insieme nell'azione sindacale, con la coerenza e la lealtà che ci hanno sempre contraddistinto.

Ribadiamo, oggi con maggiore determinazione e convinzione, l'impegno sui temi sindacali già posti a base delle nostre rivendicazioni: clausola sociale, unicità dell'Impresa FS, in particolare con riferimento alla paventata societizzazione della divisione Cargo, ancorché oggi forse abbandonata dal nuovo Presidente/A.D. Elio Catania che dovrà essere invece rilanciata anche attraverso una politica di incentivazione del trasporto su ferro.

Solo in questo modo sarà possibile affrontare con una prospettiva di certezza per il mondo del lavoro quelle che vengono enfatizzate con la locuzione "sfide della liberalizzazione" le cui ricadute vengono però di fatto ad incidere solo sui lavoratori.

Per questo con severità posso dire che l'unità dei lavoratori deve essere e sarà il nostro punto di forza.

Nostro compito è dunque quello di porre in essere tutti gli sforzi e le azioni sindacali, anche di lotta, necessarie per fare in modo che il processo di liberalizzazione del trasporto ferroviario non si risolva ai danni dei lavoratori, delle loro condizioni di lavoro, delle loro retribuzioni, della loro occupazione. Ci attende un impegno - soprattutto per i lavoratori della Cargo, manovratori in testa, già dai prossimi mesi, che non lascia spazio alle facili strumentalizzazioni più o meno di bottega e che deve mostrare un'unità d'intenti e di azione ancora più efficace, soprattutto nel personale delle stazioni, di quanto non sia stata finora.

Per questo con severità posso dire che l'unità dei lavoratori deve essere e sarà il nostro punto di forza.



**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**:

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

HDI
ASSICURAZIONI
Al tuo fianco, ogni giorno

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

Nei giorni 9-10-11-12 Novembre 2004 si voterà.

Un'elezione per ravvivare la forza del Sindacato contro gli "individualismi" d'apparato.

L'appuntamento elettorale per il rinnovo delle cariche di RSU e RLS, costituisce un momento d'importanza fondamentale per un'organizzazione sindacale. Tanto più lo è per un'organizzazione di base come l'Or.S.A-ferrovie, la cui prospettiva d'azione sindacale, per costituzione, è orientata a ravvivare la costante partecipazione dei lavoratori e dei loro rappresentanti alle scelte e decisioni di politica sindacale.

Le elezioni che si svolgeranno nel prossimo mese di novembre, nei giorni 9,10,11 e 12, richiederanno dunque un notevole, straordinario sforzo da concretizzare in interventi organizzativi ed in azioni sindacali di massime proporzioni. A partire dalla raccolta delle firme, il cui termine finale, coincidente con quello di presentazione delle Liste, è fissato dal Regolamento al 19 ottobre prossimo.

Certo sarebbe stato meglio che le elezioni delle RSU e delle RLS non venissero "mac-

chiate" da talune furbizie (da quattro soldi) poste in essere da alcuni apparati sindacali, che hanno conferito alla competizione elettorale sfumature e contorni non proprio "democratici".

Intendo riferirmi ad una prima "stortura", consistente nella disparità di trattamento che si è cercato di realizzare tra organizzazioni sindacali stipulanti e non, relativamente alla percentuale di forme da raccogliere per la presentazione delle liste RSU patrocinata al tavolo del negoziato - dallo SMA - forse sostenuto dalla preoccupazione di limitare i concorrenti con strumenti "preventivi" ma, in definitiva, di scarsa rilevanza pratica.

Dai risvolti invece ancor più incisivi sono le "barriere" poste nei confronti delle Organizzazioni sindacali non stipulanti l'accordo del 29/07/2004 - Accordo per il rinnovo delle Rappresentanze Sindacali Unitarie e per la elezione dei Rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza nelle Società FS, RFI, Trenitalia, Ferservizi, Italferr e Ferrovie Real Estate del Gruppo F.S. - per quel che concerne la presentazione delle liste per l'elezione

... saper interpretare il proprio ruolo nella massima autonomia

delle RLS. In questo caso la barriera è invalicabile per le organizzazioni sindacali che non hanno "stipulato" quell'accordo, per cui le stesse non possono presentare liste nella competizione elettorale per le RLS.

Una vera e propria "trappola" ai limiti della legittimità sotto il profilo giuridico, ma palesemente emblematica della scarsa propensione "politico-sindacale" di "apparati" più preoccupati di questioni di "bottega" che di rappresentare le istanze, le aspettative, gli interessi dei lavoratori.

Evidentemente non è la migliore tra le situazioni possibili per i lavoratori, ma questo è quello che abbiamo e... forse ci meritiamo..

Flavio Fiorini



UN'ELEZIONE PER RAVVIVARE LA FORZA DEL SINDACATO CONTRO GLI "INDIVIDUALISMI" D'APPARATO

Marco Mariani

L'appuntamento elettorale per il rinnovo delle cariche di RSU e RLS, costituisce un momento d'importanza fondamentale per un'organizzazione sindacale. Tanto più lo è per un'organizzazione di base come l'Or.S.A-ferrovie, la cui prospettiva d'azione sindacale, per costituzione, è orientata a ravvivare la costante partecipazione dei lavoratori e dei loro rappresentanti alle scelte e decisioni di politica sindacale.

Le elezioni che si svolgeranno nel prossimo mese di novembre, nei giorni 9,10,11 e 12, richiederanno dunque un notevole, straordinario sforzo da concretizzare in interventi organizzativi ed in azioni sindacali di massime proporzioni.

A partire dalla raccolta delle firme, il cui termine finale, coincidente con quello di presentazione delle Liste, è fissato dal Regolamento al 19 ottobre prossimo.

Certo sarebbe stato meglio che le elezioni delle RSU e delle RLS non venissero "macchiate" da talune furbizie (da quattro soldi) poste in essere da alcuni apparati sindacali, che hanno conferito alla competizione elettorale sfumature e contorni non proprio "democratici".

Intendo riferirmi ad una prima "stortura", consistente nella disparità di trattamento che si è cercato di realizzare tra organizzazioni sindacali stipulanti e non, relativamente alla percentuale di forme da raccogliere per la presentazione delle liste RSU patrocinata al tavolo del negoziato - dallo SMA - forse sostenuto dalla preoccupazione di limitare i concorrenti con strumenti "preventivi" ma, in definitiva, di scarsa rilevanza pratica.

Dai risvolti invece ancor più incisivi sono le "barriere" poste nei confronti delle Organizzazioni sindacali non stipulanti l'accordo del 29/07/2004 - Accordo per il rinnovo delle Rappresentanze Sindacali Unitarie e per la elezione dei Rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza nelle Società FS, RFI, Trenitalia, Ferservizi, Italferr e Ferrovie Real Estate del Gruppo F.S. - per quel che concerne la presentazione delle liste per l'elezione delle RLS. In questo caso la barriera è invalicabile per le organizzazioni sindacali che non hanno "stipulato" quell'accordo.

Una vera e propria "trappola" ai limiti della legittimità sotto il profilo giuridico, ma palesemente emblematica della scarsa propensione "politico-sindacale" di "apparati" più preoccupati di questioni di "bottega" che di rappresentare le istanze, le aspettative, gli interessi dei lavoratori.

Evidentemente non è la migliore tra le situazioni possibili per i lavoratori, ma questo è quello che abbiamo e.....forse ci meritiamo..

l'elezione delle RSU... macchiate da talune furbizie da 4 soldi - SMA

INFORMATIVA SUL PREMIO DI RISULTATO 2003

Pubblichiamo una delle più frequenti richieste, pervenute alla redazione, seguita dalla Nostra risposta.

"I colleghi ferroviari sono ancora in attesa del premio per risultato scaduto nel mese di Febbraio 2004. Si prega di precisare quando verrà pagato il premio in oggetto ed in quale misura."

Franco Rossellini

Le frequenti richieste sulla liquidazione del premio di risultato 2003 ci consentono la risposta che segue:

Si sono svolti un paio d'incontri tra OO.SS. e FS nello scorso mese di Luglio 2004, ed in entrambi i casi l'Azienda FS, pur riconoscendo il diritto dei ferroviari alla percezione del suddetto premio, ha tuttavia, a Nostro avviso indebitamente ed ingiustamente, subordinato l'erogazione di quanto dovuto alla stipula di un accordo sui criteri per la corresponsione futura dell'istituto previsto nel Contratto Aziendale Art. 33. Allo stato attuale, dunque, nonostante le pressanti richieste da parte Sindacale, l'Azienda FS rifugge persino dalla possibilità di fissare un'incontro sul tema "pagamento premio di risultato 2003".

Come Organizzazione stiamo, pertanto, valutando l'opportunità di aprire una vertenza legale sul premio per risultato, pur ritenendo tale scelta l'estrema ratio soprattutto in considerazione dei lunghi tempi che una controversia giudiziaria richiedono.

La Redazione