



Il . del Direttore

Siamo ormai in tempi di bilancio, l'anno 2005 sta per finire ed occorre proiettare le attività della nostra azienda ai riflessi con gli anni precedenti. Per la verità non rappiamo se negli anni precedenti i conteggi e le statistiche venivano fatti con gli stessi strumenti e parametri attuali, così come non rappiamo se le attività presentate avessero ricadimento sulla realtà.

Però oggi abbiamo dei sistemi di remunerazione dei funzionari in maniera quasi identica alla realtà aziendale, sicuramente più riserchi.

Tutto per cominciare la carta dei servizi 2005: di utilità dell'impiego che l'alta dirigenza pone per perseguitare risultati e valutazioni che debbono essere dati al misurato della clientela.

Poi viene anche da valutare il fatto che per il perseguimento degli obiettivi di sottoporre alla valutazione del cliente si è dovuto procedere all'ennesima riorganizzazione del modello aziendale.

I ferroviari dipendenti, che di massima ogni anno vivono sulla pelle le riorganizzazioni aziendali fanno fatica a vivere queste come l'ultima efficacia aziendale.

Ma noi diciamo che nella logica di mercato i cambiamenti sono l'ultima efficacia del mercato medesimo, occorre però una partecipazione ai "noi" di coinvolgimento anche nelle scelte e motivazioni, non solo nel subire le riorganizzazioni.

Così anche perché l'alta dirigenza pensa, (anche se è caro prezzo come nel caso dell'uscita dell'ing. Gmoli che, se solo nelle cifre riportate dalla stampa specialistica, non lasciano certo invariata l'attuale grave situazione economica della FS) mentre i ferroviari devono rimanere e all'orgoglio dell'appartenenza non hanno mai rinunciato, così come non hanno mai

segue a pagina 8

LE STAZIONI: IL FUTURO NELLE FUNZIONI DI RFI E DGOL

DGOLogistico elabora piani inconsistenti e penalizzanti per trasporto e ferrovieri

di Giuseppe Maltoni

L'impiego prioritario del Gruppo FS è quello di mantenere elevata produttività ed una capacità imprenditoriale che appaia affidabile e funzione strategica dell'azienda.

Le lavorazioni e i servizi ad alto contenuto professionale, ma non solo, anche le attività riconducibili alla specificità del lavoro ferroviario, devono diventare il punto di partenza per lo sviluppo ed il successo dell'Azienda.

La volontà dell'azienda nell'investire nella risorse e nella professionalità esterne è ribadita nell'accordo del 23 giugno di quest'anno.

La politica economica e di sviluppo è stata a tutti i settori dal trasporto passeggeri a quello maro, Holding compresa.

Per quest'ultima il nostro sindacato ha portato avanti da oltre iniziative a sua difesa affinché il gruppo FS non venisse riorganizzato relegandoli.

Per quanto riguarda le stazioni il personale che è presente è articolato e presenta una complessità dovuta innanzitutto alle missioni o funzioni in parole semplici, della Società RFI e DGOLogistica.

La poca chiarezza di ruoli, mai definiti, di queste due realtà, porta a creare confusione quando si tratta di effettuare dei lavori specifici di Trenitalia presentando in contestazione il servizio di competenza, oppure un impiego. RFI si sente incolpato dall'obbligo di concedere tempi quando vengono richiesti da Trenitalia e nello stesso tempo rivendica il ruolo autonomo di "chiudere" a difesa del conto economico. Queste competenze mai chiarite, a questo punto si ripeta volte, è ripercuotito sui lavoratori.

Così per esigenze di servizio, con la crisi dei periodi ferivi in cui le richieste degli operatori sono in diminuzione, oppure con il preavviso che DGOLogistica garantisce tempi in tempi che non giustificano, se non in parte, un tempo in terzi gli orari di lavoro subiscono modifiche rilevanti e purtroppo spesso unilaterali che il sindacato denuncia immediatamente. A farne le spese di questa continua politica di finta lotta o competizione tra le Società sono i lavoratori Capistazione, manovratori, deviatori, aggettazione ecc.

I molti cambiamenti di turnazione hanno creato problemi addirittura per quanto riguarda l'irruzione dei buoni punto regolamentato di legge e del CNCL in vigore. Per non parlare degli orari di servizio, sempre più articolati, che vengono pianificati in base a quell'unico strumento chiamato Piano (Piano Informativo Rate) dove RFI ha imparato a manovrare la formula in cui fa presente alle organizzazioni sindacali che in base alle esigenze del servizio piano i turni di lavoro subiscono modifiche.

E quindi si sommano il confronto-controllo con le parti sociali. Per risolvere la questione si sono proposte di più versioni tarali congiunti ma le Società interessate si sono sempre rifiutate attribuendoci responsabilità a vicenda.

Grave, se non perenne è la situazione di DGOLogistica ricevuta in grave deficit che dovrebbe ottimizzare il trasporto merci e rilanciare il settore con una strategia di sviluppo mirata e volta a raggiungere quanto prima un pareggio di bilancio. In luglio si sono avuti incontri ripetuti con DGOLogistica che ha presentato alle parti un progetto, denominato "Scenario Esterno e Piano Impresa".

Questo documento espone la situazione generale del trasporto merci su ferrovia del nostro paese e dell'Europa. Evidenzia analiticamente l'organizzazione del lavoro postando la professionalità delle mansioni riguardanti il personale coinvolto nella formazione del prodotto treno.

Nella parte centrale del documento si sono delineate le azioni del piano per ottenere il risultato positivo, come l'EI Dorado pare leggendo mai trovato.

Il tutto contestato da clienti aziendali, di quelli alla moda, titolari programmazione mirata, adagium etia, offerta, nuovi progetti, clienti, mercato.

Una vera Babele di promesse e progetti che, a seguito della flessibilità richiesta al personale con grande sacrificio, sarebbero bastate, a detta dell'Azienda, a vedere il futuro.

Uditi i sospiri Zanarothra (così parlò Zanarothra opera di Nietzsche).

Logistica sembrava un dio e persona invece la situazione che si registra dappertutto è il deserto, la confusione e la privazione.

Gli strumenti proposti quali la professionalità e la flessibilità richiesti ai ferroviari all'Azienda non basta.

Ovunque si respira l'aria di sperimentalismo e peggio ancora di dumping perché la ditta privata, certamente devono acquisire quote di mercato per poter sopravvivere e restare specialista in quelle operazioni dove la Logistica ferroviaria non potrebbe essere competitiva ma non si deve accontentare ad azioni di sostanzialità.

Il mercato libero deve avere regole affinché non prevalga la concorrenza sleale. Una ditta o Società privata dovrebbe integrare la Logistica in genere in una politica di omogeneizzazione e di armonizzazione tra gli strumenti operativi di utilità.

Non solo il documento presentato alle OISS è generico ed elementare, ma non è neppure un serio piano d'impresa e di programmazione poiché non entra nel merito proprio delle azioni volte ad internalizzare

e a valorizzare le risorse già disponibili nel tessuto per la dirigenza non esiste la parola lavoro.

Così si addirittra proposte di venire e proprie rendite di servizi.

DGOL propone sfacciatamente il recupero del costo del lavoro con altro lavoro meno pagato. È il caro del lavoro della manovra.

Non è possibile accettare rendite se prima non si è deciso su un piano industriale serio e completo.

La direzione imposta nel mese di luglio 1991 è andata e quindi in mancanza di un quadro generale, l'ORS-A, rivendicò il ruolo del Confedato serio e costruttivo.

Oltre le regole della Relazione Industriale prevista dal contratto della Azienda Ferroviaria e di Confessione tenuta in vigore e degli accordi raggiunti, non ci sono criteri o via di ragione.

La regola viene ripetuta ed i lavoratori non devono subire le conseguenze in tema di carichi e ritmi di lavoro a causa di una ristrutturazione ventennale che non trova alcuna soluzione ma scarico al presente una dirigenza propositiva. Le iniziative locali di affidamento indennizzato di settori produttivi al privato non sono meno conosciute ad una società moderna ed affidata specialmente re la realtà produttiva riguarda un intero paese e la collettività.

È poco serio e soprattutto non professionale portare avanti iniziative politiche miranti quando invece è una visione d'insieme che può portare una ristrutturazione ed il necessario rilancio economico.

Per il giorno 18 ottobre l'ORS-A ha organizzato un convegno a Roma "Per un giusto equilibrio tra interessi del paese con quelli del lavoro, un comune impegno per lo sviluppo dei trasporti e della logistica".

Sarebbe un'occasione per far sentire la voce dei lavoratori, denunciarne il dilettantismo e l'improvvisazione manageriale. Solo con la capacità e la serietà professionalità, con la prevenzione costruttiva e anche di controllo duro se occorre, ai termini di trattamento di un sindacato libero e propositivo come l'ORS-A, il mondo del lavoro avrebbe un suo ruolo di equilibrio, senza effetti traumatizzanti per i diritti dei lavoratori e difesa del posto di lavoro.

... punto delega di DGOLogistica a pregare la Relazione con la Clientela

Logistica: DGOL propone sfacciatamente il recupero del costo del lavoro con altro lavoro meno pagato

IN QUESTO NUMERO

- pag. 2 Confindustria, giornali, partiti politici e bancare #Balla
"di M. Navazio"
- pag. 3 Manifesto delle cribrati
"di R. Fallica"
- pag. 4 S: Quali futuro per la manovra
"di M. Marzotto"
- pag. 5 Tecnologia oblietto riduzione costo del lavoro
"di R. Caserio"
- pag. 6 Amritenza clienti ora una legge quadro
"di B. Battaglia"
- pag. 7 Personale delle biglietterie
"di R. Fragnola"
- pag. 8 In che corso con FO-ISA
"di S. Frasson"

CONFINDUSTRIA, GIORNALI, PARTITI POLITICI E BANCA D'ITALIA

di Nevojs

C'avevo sempre più alla mente di quando ho cominciato come sindacato per scelta ponderata e per distinguere dal sindacalismo partitico confederale o chiamando ed operando ancora oggi in autonomia, dalla politica dei partiti.

In allora l'autonomia è un valore aggiunto in quanto i partiti si distinguono tra di loro per la filosofia e l'ideologia che perseguono, anch'esse valori, e che essi da tutti facilmente intuibile oltre che visibile.

Con la caduta del muro di Berlino l'avvento della globalizzazione ed il trionfo delle logiche di mercato anche le forze politiche si sono adagate e ricomposto di fatto le differenziazioni tra i partiti, (anche perché compaiono molti partiti per merito di una magistratura militare) non più filosofie ed ideologie ma raggruppamenti per idee e finalità che accomunano.

Vediamo così gli ex democristiani che vanno con gli ex comunisti, ex socialisti che vanno con le nuove forze politiche create dalla fantasia degli uomini e tutti alla ricerca di una nuova voglia di energie e partiti in una logica di mercato anziché in una scelta ideologica e filosofica.

Per la verità alla ricomparsa dei partiti politici si segue anche una trasformazione sindacale per qualcuno più evidente che per altri, almeno in quanto fa il partito, l'organizzazione sindacale si è trasformata di fatto nel partito politico, se poi se poi, se di, che le si va ad addossare le responsabilità. Alle spigolazioni dei partiti stessi, come diremmo, quale orientamento

ideologico e filosofico si segue anche una modifica sostanziale: secondo la stampa quotidiana, la confindustria è la banca d'Italia.

La stampa a cominciare dai nomi alternativi de "Il sole 24 ore", a "Il corriere della sera", "Il corriere della sera" hanno cambiato abito.

Non sono più titolari di imparzialità, tanto meno di fronte ai loro editori, ma colgono per 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 parlando a zero su di una cura di avere voce in capitolo attraverso l'acquisizione delle azioni, in non gradito come per il marito di Anna Faldù, Riucio.

"Il sole 24 ore" è diventato di fatto il rappresentante della falce e alamo con "Il corriere" nelle rotte dei saloni e delle campagne, con buona pace del Senatore "lucetta", difensore tirato del quotidiano Governatore Fazio, che nel l'ultima campagna elettorale predica che si è fatto di essere da considerare finta, chea.

E ora quando la confindustria era fatta di industriali, così rino alla presidenza Damato, si poteva tranquillamente cogliere il "sole 24 ore" quale espressione del giornale degli industriali, oggi invece è diventato il giornale dei relazioni da Montemontali, per cui abbiamo dei danarosi buoni (i suoi) e

dei danarosi non buoni (stessa sorte con il "corriere della sera") ogni tempo più allineati a concorre con lo scudetto "repubblica" e quindi sempre "bacio-ro" all'occeco.

Da quando il "corriere della sera" è diventato il notificatore degli avvisi di garanzia anziché notizie imparziali corre con "repubblica" per ignorare i suoi.

Con la vicenda della banca d'Italia si è addirittura raggiunto l'apice del presentimento dell'avvenimento di garanzia. Fazio sarà indagato... è prossimo ad essere "svincolato" dalla procura di Roma...

E' evidente che c'è una gara di poteri, di poteri forti. Alcuni dei detentori di poteri non allineati con confindustria, il sole 24 ore, la repubblica, da non essere solati.

One it comincia a capire perché era così lunga l'odissea che portò alla defenestrazione di Ciriòli dalle F5, era evidentemente protetto dagli stessi poteri che loro fanno capo all'Alfa "Tazita", l'Alfa resistente, che i ruoli vorremmo pubblicare.

Questa è la dimostrazione che la politica ha perno molto della sua rappresentanza e che, per ripristinare questo immane valore democratico, dovrà essere fatto molto, probabilmente si dovrà arrivare a quel bipolarismo, oggi abbozzato, che solo può riordinare i piccoli governatori che sono piccoli anche di rappresentanza e portatori di ruoli già non fossero.

— detentori di potere non allineati con Confindustria, il corriere, la repubblica, devono essere scelti

LE BANDIERINE

ESPOSTE SUL PETTO DEI FERROVIERI COME CAMPAGNE DI GUERRA

Amarcord... di bambini ci piaceva giocare con le bandierine, riconoscevo a quale parte appartenevano.

È un'abilità di evitare in caso di competizioni sportive (tempere e giochi in tv), magari unite al suono dell'inno nazionale compente.

Così scoprii con stupore che bianco, rosso e verde non voleva dire sempre e soltanto l'Italia Tricolore, ma, che, variandone la disposizione o il senso, variava anche il paese e che a volte le bandiere cambiano o magari spariscono.

Qualche tempo fa, le bandierine sono tornate di nuovo nella nostra vita, nella nostra routine di lavoro di specialisti tecnici commerciali, protrondendo di nuovo in situazioni e reazioni... infantili.

Ci è stato chiesto di autocertificare la nostra conoscenza delle lingue straniere, da una a quattro, "basate e sufficenti alla svolgimento dell'attività di biglietteria in fede".

Qualcuno ha subito protestato, riproposto. Altri hanno opposto un po' di resistenza.

A questi ultimi è stata rinnovata frequentemente la richiesta, finché, cambiando il tempo dell'autocertificazione nel senso che bastava conoscere poche parole per poter svolgere attività di biglietteria.

Ora la maggior parte di noi ha le sue belle bandierine sul petto, stampate sul cartellino.

Ovviamente il cliente straniero che ci vede dall'altra parte dello sportello pensa, grazie alle bandierine che noi siamo in grado di parlare in toto, e credo che più di uno resti deluso dalle nostre poche parole.

Qualcuno sarà anche ricominciato quando scopre che il cartellino che ha sul petto è un cartellino con brillante bandierina pari, solo italiano e il suo dialetto.

È lì, per chi gli colleghi si è spaventato quando ha letto che doveva possedere conoscenze di lingua straniera necessaria e sufficiente allo svolgimento dell'attività di biglietteria, ed ha pensato che la frase poteva nascondere oscure minacce, non sul dubbio ha esagerato e già che c'era ha messo la crocetta su tutte le bandierine del modello.

Ho diritto di accedere alla qualità come può l'azienda, di farsi rappresentare di fronte ai clienti di uno e che è stato indotto a rinfacciare capacità che non possiede e che non è in grado di risolvere il problema laddove sussiste non è dell'azienda, ma del singolo mendace: se la vendi

poi lui con i clienti e se questi fanno (il solito minaccioso) rapporto, allora saranno avvisi suoi!

Conoscendo il cliente a far rapporto quando i colleghi dell'ufficio assistenza/clienti non hanno bandierine e non parlano salvo qualche raro volontario, le lingue straniere?

E comunque, non sarebbe più logico approntare mini corsi di lingue straniere, rapporti cartacei o informati ad personsim possibilmente con le frasi più frequenti prima di appurare bandierine?

Queste cose esistono, non sono costosissime e i colleghi con cui ho parlato si dichiarano disponibili a frequentare corsi.

Incomra, l'azienda potrebbe farsi un pochino carico di implementare la professionalità dei suoi già specialisti dipendenti, accreditandoli e quindi riconoscendoli, secondo indice di questo comportamento ambiguo ma nei confronti dei lavoratori che dei clienti.

Tra l'altro le risorse possono essere tranquillamente reperite sul... campo. Conosco una collega laureata in lingue che prima di entrare in ferrovia ha insegnato lingue in scuole private, che esula da due belle bandierine, quella inglese e quella francese, ma l'ho sentita già farlo speditamente anche il tedesco.

Sperso lavoro accanto a chi ha quattro bandierine, ma non parla lingue straniere. Una fortuna ricicata per i clienti, per il collega, e per l'azienda!

P.S. - Anzi fa, dopo che la cooperativa portabagagli aveva fatto un corso d'inglese ai propri dipendenti, perché, insomma, lavoriamo in una stazione frequentata da molti turisti, turisti pieni di bagagli, i colleghi dell'arrivano treno chiedono anche loro di poter annunciare in quella lingua, soprattutto le variazioni di orario, i ritardi, e in poche parole le anomalie.

Fu loro negata e anzi a una signora che parla correntemente l'inglese e a cui ricorrevano in emergenza lingua, assistenza e biglietteria, fu chiesto di limitarsi a farlo quando le veniva richiesta per rispetto dei colleghi che non potevano fare altrettanto.

La loro richiesta, è stata rinnovata dopo l'avvento delle IAF. Invece, ora arriveranno gli annunci automatici anche in inglese.

G.M., FSU vassallo

CERVIGNANO: ESPERIMENTO CRUCIALE

di G. Maltese

Cervignano: svincolato, vittoria, degradata dall'incapacità della dirigenza di rilanciare l'attività ferroviaria. Accade così quando un datore di lavoro non sa che per chi pigliare ed allora perde il filo logico della ragione.

Con l'accordo del 23 giugno s.u. c'era l'ingresso della Global Logistic di fianco alla produzione e la professionalità manomessa: infatti tutte le attività consegnando gli uffici alla polifunzionalità. Tale operazione avrebbe consentito di risparmiare sul numero dei dipendenti. Lo sforzo di parte del sindacato era stato compiuto. Un accorpamento di almeno due mansioni tra i formatori, verifica e manovra, significava sfidare l'attività.

La fermettà della Società è promulgata in quanto l'azienda al giudizio non ha mai fatto le precedenti azioni di lotta unitarie: aveva lo scopo, non solo di conservare e fermare una liberalizzazione senza regole, ma di offesire il porto di lavoro. Negli uomini a livello nazionale sono le OOSI, successi all'acordo sottoscritto, vi era l'impiego di l'attività di prendere un piano industriale di largo respiro, che aveva lo scopo di fissare delle linee di sviluppo e di incremento del traffico. Soprattutto sono le azioni proprie della polifunzionalità che avrebbero consentito a Global Logistic di alleggerire il disavanzo del bilancio.

Tutti i discorsi rimasti in sospeso, infatti le trattative a livello nazionale sono giunte ad alcuna condizione ed i lavori si trattati di confronto dopo la pasta etica, non sono stati ancora avuti.

Eppure in mezzo a tutti i cambi mentali, che debbono essere diretti attentamente con le parti sociali, l'azienda, risolvendo, tenta a livello locale di far passare provvedimenti che sono oggetto di discussione e di analisi in sede centrale.

Ed ecco che compaiono all'orizzonte presenze di attività perché considerate arbitrarie dalla Società poco remunerative. È il caso del Friuli Venezia Giulia dove, a più riprese, prima proponendo l'affidamento del servizio di manovra di Trieste Campo Marzio, dello scalo di Cervignano in parte, dimostrano la volontà di perseguire una politica di sviluppo. La mancanza del personale di manovra invece potrebbe essere ripagata con aumenti di manna attendendo ai contratti di lavoro normati dalla legge Biagi. Operazione che l'azienda non ha saputo però in considerazione.

Inoltre la contraddizione di fondo sta nell'investimento di tenerezza del trasportato nel Friuli Venezia Giulia che presenta un trend positivo: il colmo di colmi rappresentato da una porta inquisitrice e senza futuro. Il bisogno, delle domande di manna dispendio ai contratti di petto e rilanciare una società indebitata come Global Logistic? Qual è il futuro dei lavoratori se c'è solo la volontà di vendere, di non investire per costruire il futuro?

MANIFESTO DELLE CRITICITÀ

Percorso per riconquistare la contrattazione

di Pasquale Falco*

Ovviamente, come tutti i ferrovieri, anche i lavoratori del settore tecnico-amministrativo vivono le problematiche generali che interessano tutta la categoria e che possono così diventare, riassumendo:

- il sistema dei trasporti in Italia, vive una situazione preoccupante
- il trasporto ferroviario in FS sta subendo un lento ridimensionamento a favore di altre aziende
- la liberalizzazione è avvenuta e sta continuando senza regole, anche nelle gare del servizio nel trasporto regionale, e soprattutto senza un CCNL di settore realmente unico
- l'Unitarietà del Gruppo FS viene messa in pericolo
- Le società del gruppo, con i loro nascosti parchi industriali, continuano ad aggirare il perimetro del lavoro

In particolare nei settori tecnico-amministrativi la situazione è più o meno la seguente:

- sono in corso le esternalizzazioni, in ogni settore del Gruppo; per esempio a Trentalita, in seguito ai recenti QdS, ciò che di fatto hanno soppresso l'ex UTRM, pare che molte strutture abbiano perso o perduto importanti lavori strategici (soprattutto per la manutenzione corrente e ordinaria), con soppressioni ed spostamenti di attività, con penosità ricadute sul personale. Infatti la mancanza delle infrastrutture non ha ancora definito la suddivisione del personale, in Ferrovie, anche che alcune Agenzie Immobiliari siano state inactivate, su tutto il territorio nazionale, per la vendita del patrimonio immobiliare FS, a scapito degli enti FS Metropolitan, con gravi pericoli occupazionali;

- l'organizzazione del lavoro era, da CCNL, materia di contrattazione, oggi in realtà, non solo non è contrattata, ma per questi giovani lavoratori si sta per ridiscutere sul lavoro;

- in tutti gli uffici dilagano forme di contratti atipici, con le conseguenze che da tutti conosciamo, ma per questi giovani lavoratori si sta per ridiscutere sul lavoro; preziosi verso il personale, "mobbing", attraverso una triste situazione "volontà morale", si stanno manifestando nei modi più disparati;

- il personale che ha raggiunto l'età e gli anni per la pensione viene innanzi ed incentivato ad andarsene, senza prevedere situazioni;

- il riconoscimento delle professionalità interne alla FS non esiste; la valorizzazione del personale è inesistente e le mansioni superiori non sono più riconosciute, ovvero non vi è

alcuna trasparenza o regole chiare, certe ed oggettive negli avanzamenti, tutto è nelle mani della discrezionalità aziendale; premi, assegni ad personam assegnati in maniera discrezionale; è stata attuata la riduzione delle ferie e contemporaneamente, da parte dell'entità IS in caso di scioperi e di assenza non retribuita;

- la normativa relativa alla gestione delle ferie è contrastante con il CCNL e non allineata col nuovo DLGS;

- gli uffici sempre più spesso vengono chiusi per ferie collettive, mentre le aziende cercano di operare sull'argomento lo stesso CCNL, rifiutano altresì la trattativa al fine di consentire una migliore programmazione e gestione delle ferie;

- vengono emanate circolari utili solo a limitare la normativa sulla trasferta e sui ticket restaurant. Gli stessi ticket restaurant, giornaliere di indennità anni sono fermi al valore di € 4,20, per niente adeguati al costo di un normale pasto; il TLG non viene corrisposto, nei casi di lavoro pomeridiano delle giornate corte ed in alcuni casi viene ristretta la consegna;

- il diritto al patto, le ferie e i servizi sostitutivi di mensa, di fatto in alcune situazioni sono gravemente compromessi; l'onore di lavoro è diversificato fra quadri e non, vi è infatti l'impossibilità, per i non quadri, di recuperare ore con compensare eventuali minori prestazioni nella fascia rigida dell'orario;

- molti settori e profili degli uffici, negli ultimi contratti, hanno fruito unicamente degli aumenti tabellari, che non sono stati sufficienti a compensare la perdita del potere di acquisto; l'acqua, competenza in vigore è la cosiddetta indennità delle "30 mila lire", ma è ferma a quando è stata istituita, a oltre 10 anni fa, al momento del cambio orario negli uffici, con impegno su cinque giornate. Al contrario l'area quadri ha avuto la rivalutazione dell'indennità quadri, un forfait mensile di straordinaria pagato; inoltre sono stati corrisposti, sempre però non per tutti, "premi di obiettivo" anche molto pesanti, si dice dai mille ai cinquemila euro.

- negli uffici, il Rappresentante per la Sicurezza, con le responsabilità, contenute, è limitato nella tutela dei lavoratori; in quanto, ancor più con i recenti ordini di servizio, l'organizzazione aziendale di Trentalita è stata profondamente ridisegnata. L'ambito territoriale, oggetto della rappresentanza, è notevolmente mutato, così come sono variati i fabbisogni organizzativi delle strutture interessate, tanto che i dati di lavoro di interseccazione, per la S24, sono molteplici.

La situazione, naturalmente, è esposta parzialmente ed andrebbe integrata con altre attività, più o meno importanti, che caratterizzano il personale, su tutto il territorio nazionale, nei vari livelli delle aziende del Gruppo FS.

Per gli uffici, ma anche per tutti gli altri settori, è necessario caratterizzare, distinguere, rifiutare le lotte difensive, occorre aprire una vertenza reale con l'Azienda, i delegati sono obbligati a dare delle risposte ai lavoratori; occorre recuperare i diritti che sono stati tolti a tutti i lavoratori.

Le lettere di licenziamento all'Azienda non sono più sufficienti, occorre imporre la trattativa, per raggiungere gli obiettivi, riprendere il diritto alla contrattazione (delle RSU).

Non possono continuare a prendere in giro i lavoratori e le RSU e le segretarie sindacali devono muoversi. Dobbiamo però il problema di quali forme di conflitto si intende utilizzare, non siamo il personale di macchina, non abbiamo il loro potere contrattuale, ma insieme possiamo fare molto.

Bisogna però considerare i profili e i settori che sono rimasti indietro, in particolare sul piano della retribuzione e del salario, ci dobbiamo rendere conto che ci sono molti lavoratori negli uffici i cui salari sono rimasti fermi da ormai un decennio.

Le aziende non rispettano più i lavoratori, li usano e gettano in canaglia dei propri bisogni in particolare i lavoratori di una città si vengono allontanati ed esclusi e solo in alcuni casi sostituiti da personale con contratti atipici, gli impiegati e il tecnico privato sono costretti a prendere tempo in riunioni o corsi inutili, nei quali vengono utilizzati slogan così parole che non hanno alcun significato, parole abbreviate, troncate o fatte di rima, che vorrebbero spiegare le varie ricostituzioni, le dislocazioni, le riorganizzazioni, magari anche con termini in lingua inglese, ripetute da continuo impugniato di comunicazioni del nuovo consiglio di amministrazione, che non hanno mai avuto, e se sono fortunati in casi nuovi uffici andiamo.

Interi settori sono in mano a consulenti o esperti, le professionalità sono spartite, molti quadri non sanno neppure per che cosa sono pagati e di fatto offrono all'azienda solo il proprio tempo, stanno in ufficio oltre l'orario di lavoro solo per dire prove di attaccamento all'azienda.

In conclusione, risulta quindi necessario progredire ed allargare la vertenza uffici, non risulta con l'accordo del 23 giugno, e visti i problemi continui occorre allargarla non solo agli uffici di Trentalita, ma anche al settore tecnico-amministrativo di tutte le Società del Gruppo FS, attraverso la costituzione di una piattaforma condivisa, che ponga le questioni della riappropriazione dei diritti che ci sono stati tolti (ferie, orario, patto aziendale, titoli di viaggio compreso quelli sul deposito bagagli, ecc...) e del reddito da lavoro, ponendo seriamente la questione salariale.

* RSU 106 - FIRENZE

l'organizzazione del lavoro era materia di contrattazione

L'Azienda non rispetta più i lavoratori, li usa e gettano in canaglia dei propri bisogni

VITA NEGLI UFFICI, DAL DPINTO "L'ORIGINE DELLA VITA"

di Sara Marchio

La realtà è come sorpresa, da un'altra parte, come un mondo col tu dietro e pareti interne. Ma, si sente fuori. Gli uffici. Avete presente un crinale molto lungo, con tante porte che si affacciano su di esso? A vederli, gli uffici, sono così. Ai lavoratori, l'atmosfera è del tutto particolare. Forse è così per me, che prima di approdare ho lavorato in una biglietteria decentrata, con poche persone. Lì si aveva l'impressione di essere stati dimenticati, tranne le occasioni in cui l'Azienda ci aveva spedito per qualche ora a fare guardiano o personale in forza. Nessuno ti chiedeva un'opinione su come migliorare il servizio, rendendo così la vita più felice (cosa dicibile) a viaggiatori e dipendenti. Le disposizioni provenivano dal cielo all'improvviso. Stop. Esegui. Poi, c'era il contatto con il pubblico.

Quello non si fa mai perdere di vista la realtà, potete stare certi. L'atmosfera di fondo è questa, qui c'è lo sportello, la trincea, e la fuori sono tutti nemici (epico). Negli uffici le cose sono un po' diverse. Se migliori o peggiori, dipende dai guai. C'è questo corridoio e ci sono aperte le porte, nelle quali lavorano dipendenti e dirigenti. Fianco a fianco, porta a porta. Qui non c'è lo sportello, il lavoro è meno stressante. Certo, dipende anche di punto di incontro che si affacciano in qualche modo sui rapporti con l'esterno (viaggiatori e punti vendita) e dillette stare tranquilli. Ma la differenza rispetto al "front-line" si sente. L'atmosfera che si respira, è qui, appunto, di una certa sospensione della realtà, i guai si susseguono sempre uguali.

A preparare la monotonia sono le "voci di corridoio", che possono riguardare la vita privata dei colleghi, evoluzioni organizzative, cambiamenti di mansioni o dirigenti. La vita privata dei colleghi è molto interessante. Non bisogna mancare una puntata, altrimenti si perde il filo. In massima parte si tratta di pettegolezzi fantasiosi su presunte relazioni extra-coniugali, che nascono dall'abitudine di uccelli e donne di prendere il caffè insieme, pranzare insieme, di chiacchiere amichevoli.

Quando non si tratta di questo, purtroppo gli argomenti sono più tristi e vanno a toccare le malattie...

Le evoluzioni organizzative, specie quelle ad alto livello, ricolmano un po' le disposizioni operative che in biglietteria si scagliano su di te come grandinate. Ti prendono a impatto, ti spediscono in spedizione. Ti ricevono. E tu non ne accorgi. La realtà colta dalla finestra e ti cambia la vita senza dirti il tempo di prendere.

Lavorare in un luogo meno decentrato non vuol dire essere più informati. A volte, però, capita di cogliere un "si dice", di solito un nome associato a un ruolo, preceduto o seguito da un forte. Queste sono voci predittive attendibili, si avverano sempre. Ma la certezza c'è solo quando vedi circolare il nuovo organigramma, testatamente dopo la data della sua entrata in vigore. E le conseguenze non puoi mai immaginarle, solo sperimentarle. Per non parlare delle notizie riguardanti l'Azienda pubblicate su giornali. Lo ricordo ancora, ad esempio, il giornale ha appena riportato una notizia recente su cui Trentalita sarebbe stata esclusa dalle gare per il contratto di servizio, per quanto attiene il trasporto regionale. Forse qualcuno ha detto qualcosa? Più dritti che si sa, rievocato un sopracciglio non di più.

Gli appuntamenti interni, per riguardando persone di cui si tutto quanto a vita privata, sono in realtà una sottosezione di evoluzioni organizzative.

Conosci qualcuno che conosce qualcuno che si sta stanno per spostare? Bis, o tre, di una stanza all'altra, o un giorno assiti con sorpresa a magnifici di corvane e oggetti vari di un ufficio all'altro. Se sei informato ti stupisci mentalmente per te potrebbe essere un giorno memorabile.

Questo anche per dire che, sebbene il lavoro sia meno stressante rispetto all'azienda, l'utilizzazione del personale non è oggetto di negoziazione come altre attività.

...le voci di corridoio, relazioni extra-coniugali, pettegolezzi Trentalita di gara

Con l'articolo da segue, di Mani da Marco, conduciamo la pubblicazione degli atti del convegno, voluto dalla Segreteria Nazionale Sops, sulla manovra in FS tenutosi il 12 Luglio scorso a Roma.

QUALE FUTURO PER LA MANOVRA?

di Marco Mani

Nell'ipotesi i lavori di questo seminario sulla "manovra", rivolgo il mio saluto a tutti i presenti sperando di apportare nuovi elementi di conoscenza in ognuno e ragionando in pertinenza con coloro che, molto più avanti nel bagaglio concettivo sugli aspetti affrontati, avranno la pazienza di ascoltarmi. Ringrazio il Segretario nazionale del SAPS-Or.S.A. per questa iniziativa che finalmente pone al centro dell'attenzione il tema del lavoro nella manovra.

Le leggi e le logiche che regolano e chiariscono gli andamenti dell'economia, in un'ottica che, oggi più che mai, non può essere statica, bensì dinamica ci inducono a considerazioni su un lato di breve, dall'altro di medio periodo.

Tale prospettiva applicata al nostro caso concreto, della manovra, e prima ancora ai temi del lavoro che riguardano tale attività, è condotta a considerare utile, addirittura indispensabile, nel breve periodo, la confluenza nel CCNL delle

Attività ferroviarie dei lavoratori che operano nella società. Saper Ma, sempre nella medesima ottica, non può sfuggire come, sempre nel medio periodo, occorrono regole che strutturano l'applicazione del CCNL, per quanto ci occupa, alle società del settore

trasportistico ferroviario, per evitare quel dumping sociale, che consiste nella concessione al ribasso delle condizioni di lavoro e delle retribuzioni, tanto più grave ed motivatamente problematica, in un'attività così esposta sotto il profilo della sicurezza, non soltanto del lavoro ma in genere anche sulla circolazione ferroviaria, come la manovra.

Sotto altro profilo, sempre in un'ottica economica, ma sotto il versante dell'economicità, vogliamo ricordare che fin dal 1999 criticammo, in tutte le sedi istituzionali compresa quella Ministeriale, la scelta, allora intrapresa dalla Società FS (riformata e ripinta nel contempo dal Governo pro tempore), della strada della divisionalizzazione, addossando a motazione della nostra avversione, il venir meno delle c.d. economie di scala, che l'unione in un'unica entità organizzativa delle risorse avrebbe potuto consentire, con l'aggiunta di un ulteriore appesantimento di costi in termini di duplicazione di funzioni e posizioni ad alto costo individuale.

In quella stessa occasione intrinsecamente come Organizzazione preverte il tavolo tripartito (tra presente il Governo per il tramite del Ministero dei trasporti pro Temp) per l'allocazione della Manovra nell'allora Divisione Infrastruttura.

Sottolineammo le contraddizioni insite nella collocazione del personale di manovra nelle c.d. divisioni commerciali in quanto non ragionevolmente funzionali: anche in una logica di liberalizzazione del trasporto ferroviario.

Evidenziammo la posizione di evidente vantaggio concorrenziale rispetto ai potenziali concorrenti che un'impresa di trasporto ferroviario con il proprio servizio di manovra a disposizione in loco, avrebbe goduto rispetto a quella, resta tale possibilità.

Per quanto attiene al processo di divisionalizzazione, oggi, come ormai tutti sappiamo si inverte, si pure parzialmente, la rotta e si addizionale, questa volta da parte aziendale, a motazione del movimento, le finalità, ora intrinsecamente economiche, di così.

Tra i molti, infelicitosi, disastri e antieconomici, con spermi di rischio, che nessun imprenditore, che avesse rischio di profitto, avrebbe mai dilapidato ora gli errori e le conseguenti responsabilità di coloro che hanno operato a danno della collettività nascono sui lavoratori.

Anche sui servizi, in particolare su quello di manovra, ancora nulla di chiaro ed inequivoco appare all'orizzonte profittabile, cioè l'organizzazione.

Per lo meno nel terzo da noi all'epoca perorato ed auspicato. Idee poche, tanta confusione da parte di chi, o dovrebbe fare, la politica del trasporto nel nostro Paese.

Soprattutto tante, troppe ma ad attingere appena, come al solito, nell'acqua della collettività.

Azi in lottica e con balli del libero mercato si prospetta un vero e proprio atteggiamento pletorico da parte della compagine governativa.

Atteggiamento che per molti versi, come vedremo può apparire ancora più marcato in ambito europeo.

Infatti gli organi della Unione Europea appaiono sconcertati muovono in un quadro di confusione e soprattutto di manifesta maldeologia.

La netta disapprovazione palese in Francia ed Olanda nei confronti della C.d. Costituzione Europea vi detta in questa chi-

Il timore dei lavoratori per la irregolare miscele del mercato di cui l'Unione non solo sembra non curarsi, ma insiste, per il tramite degli organi più rappresentativi, nella spinta mortificante del valore e nella propensione

alla insensibilità verso i temi del lavoro.

Una cortizzazione adoperata fortemente rilanciata sul versante dei "profitti", senza una "parola" sui diritti dei lavoratori, sulle tutele, sulla loro salute, sicurezza, dignità.

La direttiva comunitaria 2001/14/CE infatti per quanto attiene alla manovra, appare addirittura, come si dirà, più "piena" rispetto al decreto legislativo di recepimento adottato dal governo italiano.

In particolare la direttiva, n. 14, dettata ad indirizzare gli stati membri in ordine alla speditività della capacità dell'infrastruttura ferroviaria, alla imposizione dei diritti per l'utilizzo della medesima ed alla certificazione di sicurezza,

disciplinava, all'art. 5, l' "entry", individuando sostanzialmente quattro tipologie.

1) il c.d. pacchetto minimo di accesso (allegato II, punto 1), comprendente il trattamento delle richieste di tracce, il corrispondente diritto all'utilizzo della capacità, l'uso di rami e raccordi, il controllo e regolazione della circolazione dei treni (incluso del regolamento, sistemazione, informazione sulla circolazione);

2) i servizi c.d. obbligatori (allegato II, punto 2), che le imprese ferroviarie hanno diritto di ricevere - la norma comunitaria pone tali servizi sullo stesso piano, sotto il profilo del diritto, rispetto al pacchetto d'accesso - che tuttavia possono essere rifiutati dal gestore dell'infrastruttura se esistono alternative "valde" alle condizioni di mercato e possono essere forniti, per espressa previsione dell'art. 5, di soggetti terzi. I principali prelievi dalla direttiva sono l'uso delle stazioni e degli spazi e terminali merci, degli impianti di approvvigionamento di combustibile, delle aree di smistamento e composizione treni e di quelle di deposito di materiale rotabile, dei centri di manutenzione ed altre infrastrutture tecniche.

3) i servizi c.d. complementari (allegato II, punto 3), a richiesta dell'impresa ferroviaria, se forniti dal gestore dell'infrastruttura (Da osservare che l'art. 5 non chiarisce se la direttiva intendesse escludere, non prevedendolo come invece avviene per i servizi obbligatori, la possibilità che tale tipo di servizio venisse offerto da soggetti diversi dal Gestore dell'infrastruttura se così fosse, a mo' evasivo, si potrebbero gestire sulla rispondenza del decreto in esame ai contenuti della legge delega n. 39 del 1° marzo 2001, e dunque dubbi di legittimità) è in questa tipologia che la direttiva fa rientrare il servizio di manovra, insieme al preaccidentamento dei treni, passaggio e alla fornitura di combustibile.

4) i servizi c.d. ausiliari che pur richiesti dall'impresa ferroviaria (allegato II, punto 4) il gestore dell'infrastruttura non è obbligato a fornire. Tra questi l'accesso alla rete di telecomunicazioni, la fornitura d'informazioni complementari, la verifica tecnica sul materiale rotabile.

In attuazione della predetta direttiva, dopo le messe in mora da parte della Commissione europea nei confronti dell'Italia per il mancato recepimento, che avrebbe dovuto essere attuato entro il 15 marzo, venne emanata, l'8 luglio 2003, il Decreto Legislativo n. 188.

Il provvedimento di recepimento, mantenendo inalterata la ripartizione dei servizi in quattro tipologie, all'art. 20, precisa che, per quanto concerne l'utilizzo della capacità dell'infrastruttura, i servizi correlati (il c.d. pacchetto minimo) siano dovuti senza la composizione di oneri aggiuntivi rispetto al canone d'accesso; mentre relativamente all'erogazione dei servizi c.d. obbligatori, dei servizi complementari e, a maggior ragione, di quelli ausiliari, le Imprese ferroviarie debbono pagare apposti corrispettivi.

La caratterizzazione dei servizi decisa dalla direttiva rende, pressoché inalterata nell'atto di recepimento, salva la precisazione - peraltro coerente con la direttiva - per cui il gestore dell'infrastruttura fornisce il servizio c.d. complementari, dietro richiesta dell'impresa ferroviaria, solo ove disponibile.

Quello che invece cambia, sostanzialmente nel decreto di recepimento, e rileva in questa sede, è la collocazione del servizio di manovra tra i servizi c.d. obbligatori: si quali cioè le Imprese ferroviarie abbiano diritto all'accesso diretto al servizio di manovra e corrispettivi, servizio che la direttiva colloca tra i servizi complementari.

Tale scelta - rafforzata dalla formale prescrizione normativa che, pure, in modo ancor più evidente, il diritto ai servizi c.d. obbligatori alla stessa stregua del pacchetto d'accesso l'art. 20,

dumping sociale, incentivato al ribasso delle condizioni di lavoro e delle retribuzioni

collocammo, fin dal 1999, la coltiva di FS, autista a guida del Governo e alibi di allora di DiAlamo, della divisionalizzazione



Segreterie Nazionali

Roma, 28/09/02

Dr. Giuseppe De Paoli
Rapp. ai Relazioni Industriali FS

Dr. Luciano Carbone
Divisione R.U. e Organizzazione Trenitalia S.p.A.

Dr. Michele Bruno
Rapp. ai R.F. e R.

Loro Sedi

Oggetto: Titoli di viaggio art. 23 C.A. Gruppo FS 16.04.2003

Abbiamo appreso dal sito di Trenitalia sulla pagina http://www.trenitalia.it/it/notizie/notizie_servizi/news/CLC_plus_reg.htm che dal 12 Ottobre 2005 i possessori di CLC, e quindi i dipendenti del Gruppo FS, per accedere ai treni IC Plus dovranno prenotare obbligatoriamente il posto pagando una tassa di 1,00 € o di 2,00 € secondo la distanza chilometrica da percorrere.

Foiché tale trattamento non è previsto dall'istituto contrattuale in oggetto chiediamo la revoca del provvedimento in parola.

Ricordiamo inoltre che il cambiamento della "livrea" di un materiale rotabile o del nome di un treno non sono sufficienti a modificare la categoria di un treno che, nel caso di specie, rimane IC.

Chiediamo inoltre di ripristinare il diritto per i ferroviari di depositare i bagagli presso i depositi situati nelle stazioni, così come previsto dalla normativa in vigore.

Distinti saluti.

tanta confusione da parte di chi dovrebbe fare la politica dei trasporti in Italia

collocazione servizio di manovra tra i servizi obbligatori...

al somma, il sì espone con i pericoli. Le Imprese ferroviarie hanno allora il diritto all'accesso ad all'ufficio... " - e sembrerebbe rispondere e contemporaneamente sottolineare quell'esigenza di garantire equità e parità contrattuale agli operatori del trasporto ferroviario nell'utilizzo di servizi essenziali allo svolgimento del trasporto, tra i quali il legislatore italiano (in questo caso delegato) colloca la manovra.

Ma la previsione normativa viene fatta a tempo, e non rinviata, dalla previsione di "legittimo rifiuto" del servizio di parte del gestore dell'infrastruttura - peraltro già contenuto nell'art. 5 della direttiva comunitaria n. 14 - in cui "l'istruzione valida alternative a condizioni di mercato". Il diritto delle Imprese ferroviarie appare poi ancora più avallato ove si consideri che la "valutazione in ordine alla "validità" delle condizioni alternative si rinviava al giudizio del gestore dell'infrastruttura stesso.

Inoltre, il successivo comma 4 dell'art. 20 prevede che il gestore dell'infrastruttura se non in condizione di fornire il servizio di manovra, provveda entro un anno ad affidare la gestione a soggetti indipendenti dalle imprese ferroviarie a mezzo di procedure e contratti ad evidenza pubblica. Fermo restando, però, l'obbligo in capo al gestore dell'infrastruttura, di garantire una gestione efficiente e non discriminatoria di questo servizio nelle ore dell'affollamento a terzi.

RFI
appare insostituibile
a ripartire la manovra
servizi obbligatori.

"Inevitabile" è la nuova riorganizzazione del servizio di manovra tra i servizi obbligatori, operata dal legislatore italiano e fornita dalle previsioni di deroghe rimesse alla valutazione del gestore dell'infrastruttura, appare invece il Progetto Informativo della Rete 2004-2006, elaborato ai sensi dell'art. 13 del Decreto in esame, dal medesimo gestore dell'infrastruttura, RFI, che sembra invece spingersi in altra direzione o quantomeno ripetere i contenuti della direttiva comunitaria.

Per lo meno nella sostanza. Nel Progetto Informativo della Rete traparce infatti in tutta evidenza la concezione che RFI, che ha avuto modo di riorientare recentemente lo stesso Amministratore Delegato, ha della manovra, intesa unicamente nel senso di "predisponezione ed autorizzazione dell'ordinamento" (ovra nel senso delineato dal Regolamento Circolazione Treni all'art. 7, in particolare punto 1 bis, che definisce l'itinerario come "il percorso di movimento di manovra delimitato da segnali fissi di manovra o da punti predefiniti").

Così in tale ottica, esplicitamente il Progetto Informativo della Rete, dopo aver individuato il servizio di manovra tra quelli c/d obbligatori, nella descrizione dei relativi servizi, subordina l'erogazione di quelli obbligatori alla "richiesta delle Imprese ferroviarie, di avanzarsi, di norma, all'atto della presentazione della richiesta di traccia", e, specificamente alla manovra, nell'area delle linee guida generali di regolazione di stabili con il decreto ministeriale di cui all'art. 17, comma 1, del decreto legislativo che occupa rinvia all'applicazione della normativa contenuta nell'"appendice II" al capitolo 5", relativa alla "procedura organizzativa per l'effettuazione delle operazioni di manovra in autoproduzione in impianti gestiti dal gestore dell'infrastruttura ed utilizzati da Imprese ferroviarie".

Da notare come il Progetto Informativo della Rete si limiti ad esaminare le procedure relative all'effettuazione della manovra in autoproduzione di parte delle Imprese ferroviarie.

Il proposito il Progetto Informativo della Rete prevede che il gestore dell'infrastruttura sia tenuto esclusivamente alla predisposizione ed autorizzazione dell'itinerario affidando alle Imprese ferroviarie, la attività di manovra, tra cui negli appuntamenti di binari di circolazione, che nei trasferimenti ai binari di composizione e composizione dallo sgancio della locomotiva dal treno ai movimenti di manovra (inclusivi dell'esecuzione materiale, della sorveglianza, della direzione, del pilotaggio), all'arrivo, agendo e movimento delle macchine di manovra.

La mancata previsione della normale gestione diretta nel Progetto Informativo della Rete o sembra quantomeno elusiva, se non in contraddizione con la previsione dell'art. 20, dove è previsto che sia sempre il gestore dell'infrastruttura a garantire i servizi obbligatori, ancorché nelle forme della emanazione del citato decreto ministeriale.

Su questo il Progetto Informativo della Rete appare letterale.

Tale è il quadro normativo dal quale dobbiamo partire per tentare di profilare un futuro plausibile e realistico dell'attività di manovra.

A nostro avviso la visione formalistica e non funzionale di RFI, ci sembra una non "missione" del lavoro in un'entità, come la manovra, centrale per garantire la parità contrattuale di accesso e di mercato, e dunque rappresenta una, superficiale liquidazione della complessità dei meccanismi rotati al trasporto ferroviario inteso come servizio al Paese, all'Europa,

all'economia.

Probabilmente è una prospettiva, utile per realizzare un pareggio di bilancio nel breve periodo, ma certo di corto respiro. Non crediamo che tale visione possa portare lontano se non, ancora una volta a riflettere, a posteriori, sulle eventuali responsabilità e non poter far altro che "lasciarci le ferite". Occorre, anzitutto, rivedere i meccanismi economici, nei meccanismi ideologici, ma in meccanismi fondamentali che regolano il lavoro.

Inoltre, se si aspira ad un sistema di trasporto ferroviario economicamente plausibile ed efficiente, le Imprese Ferroviarie non possono dover sostenere strutturalmente le spese di alcuni servizi se non a parità di determinate ricompense e parità sotto il profilo concorrenziale. Il disastroso esempio delle ferrovie inglesi è stato, tra tutte le infelicitate altre cose, evitato perché il costo elevato dell'infrastruttura e del suo mantenimento (per la verità, a giudicare dalle vicende che ne hanno ridimensionato il sistema, si direbbe che le risorse non furono ben spese) comportò, pedaggi troppo alti per le Imprese Ferroviarie.

In Italia (o in alcuni paesi dell'Europa) cercando di scaricare la maggior parte dei costi dei servizi - anche di quelli c/d obbligatori - a carico del gestore dell'infrastruttura - sulle Imprese Ferroviarie si tenta di parare quella eventualità, si è evidentemente sulla strada, a mio avviso, sbagliata. La realtà italiana appare infatti contraddire persino nel dettaglio da un lato la sostanziale l'incremento del F. 750, dei costi delle tracce dal gennaio ad oggi (e ancora, è computato l'abbandonamento del coefficiente K2 sui pedaggi), dall'altro lato evidenzia l'impossibilità di azioni libere sui prezzi del trasporto imposta dal governo, per le implicate ragioni di socialità del servizio. Restando della, comunque, a suo tempo sostenuta, il servizio di Manovra deve essere, per quanto detto e ripetuto, accessibile in eguale misura, in concreto a

tute e le Imprese Ferroviarie, in ogni sito della Rete, quanto può essere garantito dal gestore dell'infrastruttura, tanto più, come soggetto titolare alla verifica della professionalità e formazione del personale e come soggetto terzo, unico redattore, controllore, super partes del Programma di Manovra, documento che il Progetto Informativo della Rete regolamenta - che predispone, in stretta di accordo tra le imprese ferroviarie.

In caso contrario le regole di base per una concorrenza reale ed economica del servizio appaiono nettamente minate di un lato la penalizzazione per la grande impresa, che deve mantenere una struttura su tutto o gran parte del territorio nazionale, con una conseguente spesa alla frammentazione e con ulteriori perdite in termini di economia di scala - proprio come nel caso delle Disinvestimenti, dall'altro, in alternativa, l'incentivo ad externalizzare l'attività a società di manovra, della cui utilità, sotto il profilo economico e funzionale - nel quale, va certo compreso il complesso, delicato, ma sempre prioritario tema della sicurezza - appare più che lecito dubitare.

Sopra tutto poi si consideri la possibilità di penalizzazioni, dunque, connotazioni per una distorta situazione delle regole concorrenti o imposte da gestore dell'infrastruttura, con il citato Programma di manovra, che potrebbe costituire un'ulteriore fonte di disparità.

Il quadro resta dunque incerto e complesso, per alcuni versi confuso o precario, anche se l'attuazione della normativa, da parte del Gestore dell'infrastruttura appare significativamente orientata.

Tutto questo impone al mondo del lavoro e al c/u la rappresentanza una vigile marcia a vista. Se non può essere proficuo guardare con reticenza o nostalgia al passato, neanche si può consentire che il futuro della c/d "modernizzazione" passi attraverso l'impoverimento e l'imbambardamento delle condizioni di lavoratori.

HDI ASSICURAZIONI

Al tuo fianco, ogni giorno.

Scegli HDI, con il nostro "attestato dedicato" il tuo risparmio è immediato e continuato.

Per i Dipendenti e Pensionati delle Ferrovie

La Tua polizza auto scegli da Ferroviere

Per scegliere la Tua polizza auto, HDI ti ricorda tre nuove buone ragioni. Garantirti un risparmio immediato e continuato. Goderti una comoda forma di pagamento mensile. Riservare in omaggio la nuova "FidelityCard InLinea". La card esclusiva per partecipare a tante premianti occasioni.

HDI ASSICURAZIONI

Per saperne di più visita il sito www.inlinea-hdi.it oppure telefona al Numero Verde 800.082.082

Al tuo fianco, ogni giorno.

TECNOLOGIA: OBIETTIVO RIDUZIONE COSTO DEL LAVORO

di Roberto Caserio

L'introduzione della tecnologia a miglioramento della sicurezza della rete ferroviaria, è tema assolutamente attuale, alla luce soprattutto dell'ultimo gravissimo incidente di Crevolero.

Se si aggiunge che la tecnologia può incrementare la qualità del trasporto, rendendo le linee maggiormente accessibili e la circolazione più fluida, non possiamo che farne, come rappresentazioni del lavoro, una delle nostre battaglie primarie.

Il punto è però che non sempre le scelte aziendali risultano in linea con tali obiettivi, soprattutto la tecnologia è utilizzata nel nostro caso per abbattere il costo del lavoro, come persegue l'obiettivo della drastica riduzione degli organici.

Infine (sistema assolutamente obsoleto, che non genera maggior ricchezza e che causa ripercussioni negative sullo stato di salute del personale di macchina) ne rappresenta l'esempio lampante.

Ma anche lo stesso SCC (Sistema di comando e controllo) che regola la circolazione a distanza dei treni, non rappresenta di ulteriori tecnologie quali il SINT, risulta essere una tecnologia che ha il primario obiettivo di eliminare drasticamente il prelievamento di treni piccoli e medi impianti, creando esuberanti i dirigenti movimento e portando conseguentemente ad una quasi completa deserta delle nostre linee ferroviarie.

Questo è quanto sta succedendo anche nella nostra regione, in particolare nel Levante ligure, la tratta di Sestri Levante a La Spezia è già sotto regime di SCC (circolazione gestita dal centro centrale di Pisa) e l'unico impianto rimasto abilitato (nel piano originale non era previsto neanche quello) è Levante.

Stessa sorte entro fine anno si prevede per la tratta di Sestri Levante a Genova Brignole, ove la circolazione sarà telecomandata dal porto centrale di Genova Togli.

L'unico impianto che rimarrà abilitato sarà Genova Nervi. In direzione anche l'organico della stazione di Sestri Levante, dove nel tempo spariranno molto probabilmente le figure di Professional (ex CS Sostituenti) per lasciare il posto ai CS personale D.

In pratica si sta generando un esubero di personale con qualità di Capo Stazione che si attesta attorno alle 40 unità, senza contare anche un cospicuo numero di ausiliari o operatori della circolazione. Personale oltremodatamente ridotta e se non a decine o addirittura centinaia di chilometri di distanza dalla loro residenza, con tutte le inimmaginabili ricadute negative sulle condizioni di vita di tali lavoratori.

Nel frattempo non ci sono apprezzabili miglioramenti nella gestione della circolazione. I treni, anzi gli spazi manutentivi si sono drasticamente ridotti e le informazioni al pubblico, quelle automatizzate, hanno portato ad un peggioramento di tale servizio, inoltre è più difficoltosa la gestione delle emergenze in caso di anomalie vita l'assistenza di operatori in loco.

In altri termini, è urgente rivedere gli obiettivi che si vogliono perseguire con l'introduzione di tecnologia, specie se mistica, con un sindacato progressista.

Non può essere più assunto come assioma errato il concetto che l'introduzione di tecnologia in quanto tale non può essere controproducente.

Per lo meno fino a quando la rete verrà utilizzata esclusivamente per generare profitti o migliorare costi economici.

La sfida sindacale è pertanto nella ricerca di una sintesi soddisfacente tra la dimensione del progresso scientifico e la tutela dei diritti del lavoro.

Non è più possibile sludere a più per gli aspetti del processo di ammodernamento in atto, ma occorre farlo nella piena salvaguardia della componente umana.

Il lavoro non è l'offerta di un beneficiario esterno tra il frutto esclusivo dell'attività dell'uomo e il progresso e la realizzazione delle sue opere. Pertanto la Società non dovrà più trattare i lavoratori come semplici ingranaggi di un sistema produttivo e, se vorrà prodursi, sarà solo attraverso il pieno coinvolgimento dell'intera componente umana, condividendo con essa anche le positive dello sviluppo tecnologico.

ASSISTENZA CLIENTI: Ora una legge quadro

di Domenico Battaglia

La Cura del Cliente è una delle dropine più importanti e complesse tra le attività strategiche di un'azienda di servizi.

Un impegno che riproduce tutto il grado di affidabilità e funzionalità dell'impresa. Un'attività capace di dare valore aggiunto al prodotto finito. Si tratta di un settore di lavoro di grande valenza economica nella quale l'interessato le libere aspettative valoriali dei fruitori con quelle vincolanti del mercato in questo quadro negoziale di fatto di maggior rilievo è il confronto fra elementi attenti e fissa fra cultura popolare e profitto.

La Scocchia egali-olificata è qui riprodotta in tutta la sua portata. L'assistenza dei clienti invece solo come scelta di equità, riportando l'asse del negoziato verso le sponde della spesa, rappresenta un costo. Se invece è riferita ad un ritorno di valore, attraverso il rispetto del tono di efficienza, diventa prezioso investimento. Allora, che fare? Quale dimensione privilegiare?

L'Assistenza Clienti nasce storicamente in Ferruvia nel quadro di adozione delle politiche di soddisfazione dei clienti affermate nell'ultimo decennio sulla scena imprenditoriale mondiale. Egli non è un semplice viaggiatore, ma colui che fruendo del servizio ne riformula le modalità e scelte gestionali.

A tutte queste domande nel tempo sono state date risposte compatte. L'Assistenza Clienti al principio aveva rappresentato la fase del viaggio e del viaggiatore in difficoltà. L'intervento era occasionale e particolarmente mirato. L'azienda ferroviaria attivava i profili di sempre il Capo Stazione, o il Capo Gestione, o il Porto Bagli, o il portabagli e così via. Possedendo molte opzioni d'intervento. Poi, dietro ai cambiamenti globali del mercato, alla riduzione dei costi, alla nuova domanda di servizi, all'innalzamento dei livelli di qualità, presso l'impresa si è trovata con un impegno sempre in crescendo e con sempre meno capacità di risorse, responsabile di un pesante gap d'offerta. Alla fine, non potendo più controllare il mercato di riferimento come in passato, anziché intensificare l'adozione di nuove formule di comunicazione e promozione servizi a misura d'uomo, decide che è meglio interrompere il legame d'intenti con i consumatori, reimpartendo una propria cultura d'impresa svincolata dai fatti del cliente e orientata verso i obiettivi di bilancio.

Oggi pertanto l'Assistenza Clienti è ben lontana dal soddisfare il suo pubblico. Possiede una serie di competenze riferibili ad una struttura di accoglienza, ma con gli "scoroti" che chiedono altro. L'attuale domanda è ispirata soprattutto alle sfere dei valori individuali e di sicurezza caratteristici dell'ordine quadro sociale, lo stesso cui fanno parte le ferrovie italiane. Il fatto dunque dell'Assistenza di costruirsi una propria arena culturale, lontana dal luogo del comune confronto fra domanda e offerta, oltre ad evidenziare un'inadeguatezza di fondo al dibattito sulla scelta delle principali stanze collettive, distendendo alle reali necessità della clientela, manifesta soprattutto la volontà di sottrarsi al giudizio del mercato in posizione di costante deficit di prodotti.

Un conto è misurarsi in campo unico, un conto invece è poter affermare che esistono più ambiti e che quello della cultura popolare può non essere quello quadro insomma. Trentalà manifesta una vera e propria riserva ideologica sulle basi del sistema negoziale, attraverso il quale l'attore principale siclude di poter ottenere come massimo obiettivo della propria attività quello del migliore risultato ai più bassi costi.

Ecco quindi che l'attuale struttura di Assistenza Clienti nei suoi manuali codifica oggi solo pochi assi concettuali riferibili alla reale domanda di assistenza; annoverando invece, alla maniera di competenza, una riserva ideologica di cui ricorrere, che può essere fonte di regolarità, tu cui creare modelli d'intervento sono situazioni occasionali alle volte imprevedibili. Ciò avviene innanzi in maniera formale con circolari e disposizioni interne atte ad imporre tempi e modalità in situazioni non limitabili a priori, nel quale il fattore umano e professionale è l'attacco elemento determinante per la buona riuscita del lavoro.

La cura del cliente è qui esercitata soltanto per ragioni di fidelizzazione dei flussi finanziari legati alla domanda, annoverando anzi e protopositi senza individuare dinamiche e tendenze qualitative, ma soltanto per controllare la fidelità all'acquisto del prodotto. Il risultato di questa operazione è comunque percepito da maggiori operatori come manifestazione sfittica d'interesse dell'impresa verso chi viaggia in treno e in alcuni casi l'effetto finale anziché essere di valore aggiunto determina indifferenza e frustrazione fra tutti i soggetti coinvolti nel merito.

Non bisogna infatti dimenticare che gli operatori del settore sono clienti del sistema meno in piedi dall'azienda. Ciò significa che anch'essi subiscono questa scelta imprenditoriale al pari del cliente tradizionale. Innanzitutto perché il rapporto col pubblico è sempre e comunque fra persone, riconducibile, anche se la professionalità messa in campo allo scopo non è in alcun modo valorizzata dal datore di lavoro. Il contributo linguistico dell'agente, ad esempio non è previsto e contrattato, come le mansioni di filtro nei casi di emergenza, e così via. Tutto è messo sulle spalle del personale e il confronto con i viaggiatori alla buona volontà dei ritardi regolari. La Direzione da parte sua non predispone iniziative d'incorporazione del personale incaricato e non rivolge con la dovuta frequenza corsi di perfezionamento, basandosi esclusivamente sul grado di educazione e cultura dei singoli operatori. Fatti per questo, acquisiti con sprechi e sacrifici propri, che allo stato attuale costituiscono fattore strategico per questa dropina d'impresa, ma che di queste non vengono riconosciuti come codici formativi diversamente e quindi andati a stelo gravato.

La cura del cliente, settore di punta delle grandi aziende che cercano, è nel nostro caso assolutamente rivolto.

Contraddittorio, lontano dalle reali pubbliche necessità, reso impalpabile dall'assenza di una profonda azione normativa. C'è grande bisogno di efficienza e organizzazione. Il settore è strategico per operatori capaci, le finalità positive. Occorre però definire una volta per tutte la materia. Aggiornarla e tecniche di valore, ritrovare la giusta posizione nel luogo del negoziato; assumere l'impegno di realizzare una struttura capace di ricambiare i rapporti ideologici di forza fra impresa e società per un'Azienda moderna e al passo coi tempi. Nell'interesse di tutti è giunta l'ora di una legge quadro sull'Assistenza Clienti nelle Ferrovie dello Stato.

tecnologia usata per abbattere il costo del lavoro

zione più fluida, non possiamo che farne, come rappresentazioni del lavoro, una delle nostre battaglie primarie.

Il punto è però che non sempre le scelte aziendali risultano in linea con tali obiettivi, soprattutto la tecnologia è utilizzata nel nostro caso per abbattere il costo del lavoro, come persegue l'obiettivo della drastica riduzione degli organici.

Infine (sistema assolutamente obsoleto, che non genera maggior ricchezza e che causa ripercussioni negative sullo stato di salute del personale di macchina) ne rappresenta l'esempio lampante.

Ma anche lo stesso SCC (Sistema di comando e controllo) che regola la circolazione a distanza dei treni, non rappresenta di ulteriori tecnologie quali il SINT, risulta essere una tecnologia che ha il primario obiettivo di eliminare drasticamente il prelievamento di treni piccoli e medi impianti, creando esuberanti tra i dirigenti movimento e portando conseguentemente ad una quasi completa deserta delle nostre linee ferroviarie.

Questo è quanto sta succedendo anche nella nostra regione, in particolare nel Levante ligure, la tratta di Sestri Levante a La Spezia è già sotto regime di SCC (circolazione gestita dal centro centrale di Pisa) e l'unico impianto rimasto abilitato (nel piano originale non era previsto neanche quello) è Levante.

Stessa sorte entro fine anno si prevede per la tratta di Sestri Levante a Genova Brignole, ove la circolazione sarà telecomandata dal porto centrale di Genova Togli.

L'unico impianto che rimarrà abilitato sarà Genova Nervi. In direzione anche l'organico della stazione di Sestri Levante, dove nel tempo spariranno molto probabilmente le figure di Professional (ex CS Sostituenti) per lasciare il posto ai CS personale D.

In pratica si sta generando un esubero di personale con qualità di Capo Stazione che si attesta attorno alle 40 unità, senza contare anche un cospicuo numero di ausiliari o operatori della circolazione. Personale oltremodatamente ridotto e se non a decine o addirittura centinaia di chilometri di distanza dalla loro residenza, con tutte le inimmaginabili ricadute negative sulle condizioni di vita di tali lavoratori.

Nel frattempo non ci sono apprezzabili miglioramenti nella gestione della circolazione. I treni, anzi gli spazi manutentivi si sono drasticamente ridotti e le informazioni al pubblico, quelle automatizzate, hanno portato ad un peggioramento di tale servizio, inoltre è più difficoltosa la gestione delle emergenze in caso di anomalie vita l'assistenza di operatori in loco.

In altri termini, è urgente rivedere gli obiettivi che si vogliono perseguire con l'introduzione di tecnologia, specie se mistica, con un sindacato progressista.

gli spazi manutentivi si sono drasticamente ridotti e le informazioni al pubblico sono pesime

clienti, colui che fruendo del servizio ne riformula le modalità e scelte gestionali

È una misura sulla quale del personale e il confronto con il viaggiatore alla buona volontà del singolo

CULTURA D'IMPRESA

PERSONALE DELLE BIGLIETTERIE: CARRIERA AI GIOVANI, FATICA AGLI ANZIANI

L'anzianità penalizza sino allo stop per i nuovi incarichi

di Roberto Fregoso*

Il tempo che passa porta inevitabilmente con sé i mutamenti in tutto ciò che riguarda la vita sociale, i rapporti tra le persone, con corsi e ricorsi influenzati da mode, modi d'essere ed adattamenti alla realtà sociale nella quale si è rimersi.

Con un pizzico d'ironia, ma anche con molta preoccupazione, c'è da dire che l'Azienda FS, in alcuni casi, è in troppo pronta a tali cambiamenti, rapidi e sostanziali, che producono conseguenze spesso nefaste per i lavoratori.

Il tema che affronto in questo spazio riguarda alcuni aspetti della gestione del personale adotta alle biglietterie. I punti di maggior rilievo sono i seguenti: la "spartizione" di giovani neo-assunti dagli sportelli delle biglietterie, l'instabilità delle scelte delle persone coinvolte, la conseguente sensazione di "costituzionalità" del nuovo giorno a perpetuare la loro carriera ferroviaria, in confronto, l'effettiva discriminazione tra lavoratori: lo svilimento professionale degli "anziani" (quarantenni) che si sentono di appartenersi ad un'area di "vuoti a perdere", con la sola aspettativa della pensione.

Ma cerchiamo di mettere un po' d'ordine, premettendo che l'obiettivo ideale è quello di creare una ditta di maggiore solidarietà tra lavoratori dello stesso settore, nella condivisione di regole certe ed eguali per tutti.

Per prima cosa intendo per "giovani" gli ultimi entranti, con contratti di formazione-lavoro e che prestano la loro attività in FS, da pochi anni, e per "anziani" tutti gli altri che, tra l'altro, proprio vecchi non sono, essendo quei quarantenni con 10/15 anni di servizio.

La politica aziendale di questi ultimi tempi è caratterizzata da una marcata tendenza ad agire in maniera unilaterale, spesso spazialista, anche per questioni dove la partecipazione delle Organizzazioni sindacali sarebbe, se non dovuta, almeno apprezzabile.

In particolare la "spartizione" di alcune giovani risorse professionali con spostamenti improvvisi ad altri incarichi, spesso è avvenuta alla totale insaputa dei relativi colleghi, per mezzo di una "nomination" basata su "interiori" valutazioni da parte dei titolari delle biglietterie.

Sorge spontanea una prima domanda: ma chi e perché ha deciso che tutti gli altri lavoratori di quella biglietteria sarebbero stati inadatti a ricoprire quel ruolo nuovo nella diversa attività? E poi perché non proporre a tutti, con chiarezza e trasparenza, la possibilità di un'utilizzo diverso?

Con quale diritto si preclude ad un lavoratore la libera facoltà di scelta per un diverso utilizzo che può determinare una svolta nella sua vita professionale? E' così inordinatamente difficile partecipare a tutti i lavoratori di uno stesso ambiente le opportunità aziendali che si presentano e non avere l'arroganza invece di decidere a priori per tutti!

Se un tempo in FS regnava ferrea ed inviolabile la legge dell'anzianità, quale titolo ad una sorta di prelazione per l'accesso a determinati ruoli, turni, missioni, e via dicendo, regala parlarlo non sono, né del tutto condivisibile per certi ruoli eccetti applicati. Oggi a una totale demeritizzazione, nel senso di un assoluto abbandono di modalità condurre e trasparenti, che si sostanziano nell'assenza di regole certe per tutti e non discriminazioni.

Questa situazione genera inoltre un ulteriore effetto negativo, cioè la sensazione di inutilità e di superfluo che provano tutti quei lavoratori del fronte-lavoro che, pur credendo nell'importanza del proprio lavoro e pur tenendo al rispetto ed al mantenimento della propria professionalità maturata in anni di servizio, di fatto e paradossalmente si trovano sempre in "codici", prima perché troppo "giovani" ed ora perché troppo "anziani".

E' la generazione del lavoro tra i 40 e i 50 anni di età, che si trova in una situazione di piena efficienza professionale, personale ancora motivato e capace di proficua, che vanta legittime aspettative e che lavora in azienda da almeno 15, 20 anni!

E' davvero colpevole demeritare questi lavoratori, ricchi di così forte potenzialità professionali da parte di un'Azienda che vanta programmi di crescita e di sviluppo come quelli associati da FS, e sentirsi dire che questo è progresso.

Il sindacato dei ferroviari ha il dovere di agire contro l'instabilità sul mercato interno delle risorse umane interrompendo il circolo vizioso insediato dalla nuova leadership d'impresa.

Occorre abbandonare il senso di vanità che talvolta ci assale nel momento in cui la direzione pone in essere scelte talvolta a noi favorevoli e provare a comprendere sempre il problema nella sua globalità, nell'interesse permanente di ogni lavoratore.

* Segretario SAIS - Liguria

ATARASSIA: DA EPICURO, APATIA GENERALE, INDOLENZA

Le FS scoprono la filosofia e ne adottano le conoscenze negative

di S.F.

Le prime domande a rivolgersi a Trenitalia DOP Passeggeri e ai prodotti di vendita sono piazzati sul mercato con l'appoggio di conoscenze esterne e specializzate in tali ricerche, e quali siano i risultati ed i conseguenti risvolti, ottenuti con l'immissione di nuove offerte.

I dati che vengono forniti riguardano gli inasiti, l'eventuale aumento di biglietti acquistati. Non si informa da parte della Società se, a fronte di un incremento di vendite dei titoli, si sia conseguito un beneficio reale per le casse, oppure si siano verificati al contrario dei mancati guadagni proprio a causa di tali iniziative.

La recente iniziativa di DOP Passeggeri "Viaggia quanto vuoi" trova vuol scettiche e contenute secondo il quotidiano La Repubblica del 29 settembre u.a. addirittura l'insoddisfazione considera un bluff la ruotata trovata commerciale.

E' un segnale esterno che non va sottovalutato.

La questione riguarda il ruolo dei punti vendita delle stazioni ferroviarie, le biglietterie. Con la nuova struttura organizzativa di Trenitalia in cui è previsto il riaccorpamento delle biglietterie c'è da chiedersi quale sia il loro futuro.

L'offerta promozionale "Viaggia quanto vuoi" non è vendibile presso le strutture DOP Passeggeri e questa limitazione depauperi il lavoro ferroviario di vendita.

Se l'iniziativa verrà estesa a tutti i settori commerciali della grande e piccola distribuzione, allora i griffoni che Trenitalia vuol tagliare porti di lavoro.

L'azienda non ha generato alcun piano di sviluppo dei punti vendita né di alcun progetto che riorganizzi il settore già frammentato dalla spazialista divisione tra trasporto passeggeri e trasporto regionale.

L'importanza che potrebbero rivestire le realtà di vendita, distribuite capillarmente sul territorio, sono alla portata di tutti.

Invece di rivendere lavoro, l'Azienda riguardo gli accordi rigati in cui si impegna a mantenere al proprio interno le lavorazioni pregiate ed alto contenuto professionale, si dimette ancora in contraddizione.

La vendita dei prodotti ferroviari dovrebbe essere prioritariamente di competenza del settore vendita, come verificatosi in altre società privatizzate si veda per esempio le Poste Italiane diventate addirittura concorrenti pericolose delle banche. Inoltre l'Azienda dovrebbe internalizzare prodotti diversificando l'offerta, come

qualche anno fa era stato proposto alle biglietterie del Trasporto Regionale.

La diversificazione della vendita non deve rimanere lettera morta ma diventare un caposaldo per ogni Società.

Bisogna rilanciare il lavoro sviluppando le domande attraverso le iniziative che rilanciano e non penalizzano il già brittato mondo delle ferrovie.

Se gli sportelli non potranno vendere titoli, vuol dire che la società ha creato le condizioni per tagliare porti di lavoro.

Svendere i servizi pare sia diventato la cattiva abitudine di Trenitalia non solo nel settore passeggeri ma anche in altri.

A questo punto si può concludere e dedurre che il gruppo Ferrovie Italiane Spa sia l'unica azienda produttiva nazionale ed europea, e che, a differenza di tutte le società private ed escluse che hanno difeso attivamente i ristrutturazioni produttive, la propria esistenza ed il rilancio, sia correlata di morire tranquillamente nell'apatia più generale.

Nostra Stazione
gruppo ferrovie

- Direzione Regionale Amministrativa
 Via Carlo Poerio 42/00 - 00100
 Roma - Tel. 06/478111 - Fax 06/478112
 E-mail: info@fs.it - Web: www.fs.it
- Direzione Regionale Operativa
 Via Carlo Poerio 42/00 - 00100
 Roma - Tel. 06/478111 - Fax 06/478112
 E-mail: info@fs.it - Web: www.fs.it
- Direzione Regionale Marketing
 Via Carlo Poerio 42/00 - 00100
 Roma - Tel. 06/478111 - Fax 06/478112
 E-mail: info@fs.it - Web: www.fs.it
- Direzione Regionale Vendite
 Via Carlo Poerio 42/00 - 00100
 Roma - Tel. 06/478111 - Fax 06/478112
 E-mail: info@fs.it - Web: www.fs.it
- Direzione Regionale Servizi Clienti
 Via Carlo Poerio 42/00 - 00100
 Roma - Tel. 06/478111 - Fax 06/478112
 E-mail: info@fs.it - Web: www.fs.it
- Direzione Regionale Infrastruttura
 Via Carlo Poerio 42/00 - 00100
 Roma - Tel. 06/478111 - Fax 06/478112
 E-mail: info@fs.it - Web: www.fs.it
- Direzione Regionale Sicurezza
 Via Carlo Poerio 42/00 - 00100
 Roma - Tel. 06/478111 - Fax 06/478112
 E-mail: info@fs.it - Web: www.fs.it
- Direzione Regionale Formazione
 Via Carlo Poerio 42/00 - 00100
 Roma - Tel. 06/478111 - Fax 06/478112
 E-mail: info@fs.it - Web: www.fs.it
- Direzione Regionale Amministrazione
 Via Carlo Poerio 42/00 - 00100
 Roma - Tel. 06/478111 - Fax 06/478112
 E-mail: info@fs.it - Web: www.fs.it

riuscito a dare tutto le anni, purtroppo pagando anche in qualche occasione con la vita.

Davvero della carta dei servizi 2005 stivarsi di miglioramento della qualità e loro invarianza.

Per fare questo è stata attuata una struttura che non abbiamo difficoltà a riconoscere più snella, con due divisioni operative e due tecnici.

Così come non abbiamo difficoltà a vedere che, comunque, delle 40 pagine della "carta" soltanto 10, toglietevi le comprese, non è dedicata alla Logistica.

E in questa ultima abbiamo qualcosa di dire, come l'abbiamo già detto nei numeri precedenti.

A nostro modesto parere il punto debole della direzione logistica è proprio la relazione con la clientela.

Vanno bene le questioni informatiche solo perché fatte e perché di altre strutture. Diremmo persino informatico, e per corrispondenza o in che non appoggiamo al modo dell'ex CRH di Cargo.

Non vanno altrettanto bene le attività relazioni con la clientela se è vero che le previsioni condotti che si fanno portavano ad un risultato di Logistica, a fine 2005, di trecento chilometri ben inferiori ai 60 milioni, contro il risultato del 2004 che superava i 42 milioni.

E questo lo imputiamo alle relazioni con la clientela in questo struttura deputata a correggere e migliorare, rimproverando le quote di turbolenza, le oscillazioni.

E ci chiediamo perché nell'opera di miglioramento le relazioni con la clientela non sono state ritenute nella struttura e ciò proposto di Trieste. Direzione marketing che sicuramente saprebbe meglio gestire il lavoro di relazione non solo con le sale operative di Logistica ma anche di NPI per quanto con esse la circolazione?

«L'obiettivo di 60 milioni a fine 2005 è più in basso che mai»

Non Vi dimenticate di visitare il nostro Sito
www.sapsorsa.it,
 dove trovi tutte le notizie aggiornate, in tempo reale

OR.S.A. CONVEGNO NAZIONALE

ORGANIZZAZIONE SINDACATI AUTONOMI E DI BASE

"Per un giusto equilibrio tra interessi del Paese con quelli del lavoro, un comune impegno per lo sviluppo dei Trasporti e della Logistica"

Interverranno:

<p>Per la Sanificazione</p> <p>On. Mario Bocchini (UDC) Ministro per le funzioni Pubbliche</p> <p>Dot. Paolo Uggè Sottosegretario di Stato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti</p> <p>On. Sen. Luigi Grillo Presidente VIII Commissione Parlamentare Tematica (segni pubblici, comunicazioni)</p>	<p>Per la Flotta Aerea</p> <p>On. Alfonso Pecorella Scianò Presidente federazione nazionale Visti</p> <p>On. Pierluigi Bersani Parlamentare del programma D.S.</p> <p>On. Ugo Boghetti Responsabile Ds Lavoro Partito Infrastrutture Comunità</p>	<p>Albanesi</p> <p>Don. Lorenzo Nenci Presidente onorario UICI</p> <p>Don. Giuseppe Smeriglio Direttore Democrazia Cristiana Operante Logistica Terminali</p> <p>Coordinati</p> <p>Giuseppe Pinna Coordinatore delegato Infrastrutture U.I.L. settore ed edilizia</p>
---	---	--

18 ottobre 2005
Roma - Centro Congressi Frentani - ore 10,00
 Via Frentani, 4 - Roma

IN CORSA CON L'OR.S.A.

I LAVORATORI DEGLI IMPIANTI DELLA SERFER DI TRIESTE HANNO SCELTO DI FARSI RAPPRESENTARE DAL NOSTRO SINDACATO

di Stefano Speranza

Da quando sono entrato in Serfer, devo dire che ho avuto subito una strana sensazione.

Mi sono trovato di fronte a una situazione inusuale, che mai nella mia lunga e intensa vita lavorativa ho trovata. In pratica, prima di approdare alla Serfer, io sono trovato a gestire situazioni dove i dipendenti venivano minacciati dai datori di lavoro nel caso questi desideravano di lavorare ad un sindacato rappresentativo (sindacati estenuati e messi in condizione di non poter esercitare il loro mandato). Insomma, il sindacato è visto come se facesse parte, viene considerato una minaccia per l'azienda.

Nella Serfer del Friuli Venezia Giulia tutto questo non succede, anzi tutti i dipendenti vanno iscritti al sindacato.

E quando dico tutti, intendo proprio tutti, senza eccezioni. Capo area, coordinatori di cantiere e dipendenti di tutto il Friuli Venezia Giulia, tutti in un unico sindacato.

E non basta.

La Serfer, più grande, è meta quasi di ho scoperto che un rappresentante sindacale era anche coordinatore di cantiere e lo è tuttora.

Però in questo periodo c'era qualcuno che non quadrava, tanto gli esperti della Serfer in ragione erano e sono ad

Cioppo San Giorgio di Niguarda e Trieste. Piuttosto la parte di lavoratori sindacati era a Udine. Qualunque problema veniva riconosciuto e portato alla luce del rappresentante sindacale di Trieste, veniva discusso per telefono e dopo una serie di telefonate si dissolveva nel nulla.

Desidero di lavoro straordinario programmato, di dipendenti che lavoravano senza autorizzazione, dell'orario del piano di ferie, di sdogani di opposizione su chi aderiva o no ad esso (proprio, di scegliere di essere genero perpetrate nei confronti del malpagato di turno dal appoggio di zona, tutte debbono essere stabilite).

Ma la cosa più grande, che non pensavo mai al sindacato che si rappresentava e di cui si fidavano, l'aver firmato un contratto di confidenzialità che lo ha disastrosamente, senza fare uno straccio di assemblea per informare di cosa stiamo cercando di fare.

Invece di rappresentarci hanno deciso per noi senza consultarci e ci sono i ritorni della zona alla mattina con mezzo fante, senza più ore di permesso retribuito (in un'azienda di 4000 dipendenti) con la percentuale di maggioranza degli straordinari ridotti in media, del 50% e tutto inquadrato nel livello G1 o G2, con tenendo conto che molti di noi vengono mandati a lavorare, verificare, e macchinista di linea

con patente E.

A questo punto, dopo un breve riunione con gli uomini più fidati, è stata inviata una lettera.

Tutto ciò che è parato, e se l'ufficio di pochi giorni tutto l'ufficio di Trieste ha dato il mandato al vecchio sindacato e siamo andati a bussare alla porta dell'OR.S.A. dove siamo stati accolti in maniera seria e professionale e dove ci è stata data un'indirizzo mail per scrivere una lettera. Da quando abbiamo scritto di scrivere insieme all'OR.S.A. o siamo stati calibrati nei mesi e i rapporti per tutti noi.

I rapporti con l'azienda sono migliorati.

Adesso c'è una comunicazione diretta con i vertici aziendali e quelli, dico, riconoscono, venuti a conoscenza della nostra problematica si sono pienamente impegnati a risolverla.

Forse non tutte le nostre aspettative saranno soddisfatte, come più volte ci ripete il nostro segretario regionale, e la strada, o presentarsi, cioè e ammettere, ma almeno adesso abbiamo la possibilità di partecipare alla ricerca di un futuro migliore.

Il desiderio comune è che i nostri risultati possano essere condivisi con tutti i colleghi degli altri cantieri, e qual è la nostra, di una nostra congiunta adesione all'OR.S.A., chiedendo informazioni per aderire all'organizzazione.