



Il . del Direttore

Al momento di andare in stampa la centralità delle notizie, che vengono giornalmente trasmesse dai Mass-Media, è attribuita alle proteste degli abitanti della Val di Susa.

Ormai da qualche giorno tutto il mondo sta conoscendo un piccolo territorio, la Valle di Susa, per le questioni relative all'Alta Velocità, ma anche per le violente manifestazioni che in qualche occasione si verificano. Il fatto che varie regioni abbiano inviato dei pezzi sull'Alta Velocità è indicativo della centralità della discussione. Dai più, e noi fra questi, l'Alta Velocità è vista, quale positivo evento di modernizzazione, di sviluppo, di occupazione e di crescita; anche per questo fino al 2001 veniva percepita come una catastrofe nazionale, l'ipotesi che il Corridoio 5, passasse a Nord delle Alpi. Ora che è certo il passaggio, ma lo era già allora, quando i Bersani e il governo Dini firmarono gli accordi per l'A.V., ed è certo il finanziamento, insorgono gli abitanti. Spintaneamente? È certo che molto spesso, giornali e televisione non fanno buona informazione e mestano nel torbido, dichiarandosi di parte, naturalmente avversa!

"...Valle di Susa... territorio di confine tra il Piemonte e la Valle d'Aosta"

La Valle di Susa è un territorio di confine tra il Piemonte e la Savoia Francese. Non ha particolari richiami turistici, ha però, un grande merito: è centrale rispetto ad una innovazione infrastrutturale di rilievo europeo: il corridoio 5, la linea ferroviaria che dovrà riunire Lisbona a Kiev, attraversando trasversalmente il continente Europeo.

Nel momento in cui davamo il via alla composizione del giornale non avremmo certo pensato di dare ampio spazio, come invece accade, ai fatti dell'alta velocità.

Ciò anche perché gli argomenti che ci impegnano sul fronte del trasporto ferroviario e su quello sindacale sono decisamente tanti. Per cui l'avvio di una discussione sull'alta velocità, che ha chiaramente un risvolto più politico che sindacale, pensavamo di poterlo tralasciare.

E' accaduto però che, dalle regioni e dai responsabili territoriali, sono pervenuti molti contributi scritti, che hanno costretto la redazione a dare un contenuto quasi monotematico, a questo numero del giornale. È accaduto che gli abitanti della Valle sono improvvisamente insorti avverso le attività di scavo, carotaggio, installazione dei cantieri dell'alta velocità.

Segue a pagina 8



IN QUESTO NUMERO



- pag. 2: Dgol: la logistica del cambiamento perpetuo;
"di Navajos"
- pag. 3: 2007: anno europeo delle pari opportunità per tutti;
"di Anna Morabito"
- pag. 4: Perché non vogliamo l'alta velocità;
"di Giovanni Vighetti" - Movimento NO TAV
- pag. 5: Corridoio 5: una opportunità di crescita;
"di OrSA Veneto"
- pag. 6: Sale Eurostar, scarsa strategia aziendale;
"di Segr. Saps - Lombardia"
- pag. 7: Organizzazione del lavoro, qualità, professionalità;
"di Roberto Fregara"
- pag. 8: Relazioni sindacali, considerazioni e prospettive;
"di Domenico Battaglia"

PUBBLICITÀ PROGRESSO, E LE FERROVIE?

Nuove fantasie pubblicitarie, le solite cimici e la solita improvvisazione

di Giuseppe Maltese

In questo periodo vediamo, nelle tv nazionali, frequenti (one-rose?) pubblicità della nostra azienda, in cui si dice che la nuova dirigenza sta lavorando per i prossimi 100 anni.

Noi siamo contenti e desidereremmo che sicuramente lavorassero per i prossimi 100 anni. Rafforziamo con convinzione questo augurio ma, nel frattempo, ci accontenteremmo che iniziassero a lavorare per i prossimi giorni.

Ciò in quanto sappiamo che le problematiche che si sono concentrate in FS non possono essere risolte con spot pubblicitari viste le condizioni disastrose dell'azienda.

Il 23 giugno scorso si era raggiunto un buon accordo contrattuale, per la parte economica, ma non si era potuto concludere in maniera completa per le molte questioni aperte che restavano sul tavolo. Proprio queste ultime erano determinanti per costruire una efficienza che non si è potuta conseguire.

Per questo sono esplosi i conflitti, con miriadi di scioperi regionali, locali e di RSU. A peggiorare le condizioni già difficili, si è inserita la manovra finanziaria che, per il 2006, dà un colpo durissimo alle ferrovie; pregiudica severamente lo sviluppo ed il riequilibrio del sistema dei trasporti.

Dalla stampa specialistica quotidiana apprendiamo che l'A.D. e Presidente di FS, ing. Catania, non si spaventa; conferma infatti tutti gli investimenti in corso, garantendo la continuità del piano di sviluppo.

Noi non siamo però sicuri che le (s)vendite del patrimonio possano essere la sorgente sostitutiva del finanziamento allo sviluppo delle ferrovie, allo spostamento del trasporto dalla gomma alla rotaia. Anche perché, come ebbe a dire nel numero scorso il Direttore del nostro organo d'informazione, i nomi altisonanti ed esterofili che avrebbero dovuto garantire efficacia ed efficienza al trasporto hanno conquistato un secco: **meno 14% nel trasporto internazionale**. E non ci si venga a dire che ha influito il potenziamento dei concorrenti: hanno influito le scarse, se non nulle, conoscenze dell'attività ferroviaria di chi, immesso nelle nostre attività, come in DGOL è digiuno di ferrovie ma presuntuoso, superbo, sfrontato e dotato di sola sicumera, vedi Assistenza Clienti di Direzione Vendite e Logistica, che pretenderebbe di fare e far fare! Così come quei dirigenti di secondo piano, ma con nomi altisonanti, ora inviati ad altra attività ma con i medesimi risultati ottenuti sull'internazionale; ma vedi anche quelle branche di produzione, quale la Centrale Operativa che, nonostante il parziale cambiamento del vertice, continuano, dato il mantenimento dello scheletro organizzativo precedente, a dirigersi verso una indipendenza che non può avere dalla gestione commerciale. I risultati sono - 14% nell'internazionale e 58 milioni di Km treno, uno dei più bassi in assoluto, ottenuti nel nazionale.

A questo aggiungiamo per il solo nostro settore ferroviario i tagli relativi agli investimenti, previsti in finanziaria, che ammonterebbero a circa 11 miliardi di Euro, con la conseguente indisponibilità di strutture più moderne che si volessero programmare.

Non basta la sberla finanziaria del governo, si devono aggiungere le produzioni 'acefale' conseguenti alle decisioni aziendali che alimentano la gravissima crisi in corso. Una situazione che va a degradarsi di giorno in giorno, mancanza di progetti industriali che portano a tagli di servizi e soppressioni di treni, con il taglio all'offerta, la carenza del personale che rende le condizioni di lavoro sempre più difficili, le continue violazioni contrattuali, la compressione insostenibile dei servizi, gli effetti conseguenti sulla regolarità, puntualità e qualità del servizio.

Le difficoltà che si riscontrano nei territori, non sono superabili con straordinari, lavoro precario o con esternalizzazio-

ni di attività in contrasto con gli accordi sindacali.

La preoccupazione di questa dirigenza è di presentarsi alla stampa con promesse su ipotetici piani di sviluppo e di evindenziare nuovi prodotti che servono esclusivamente a pubblicizzare se stessi, a discapito del buon funzionamento dell'azienda, inconsapevoli che il viaggiatore, il cliente, si scaglia e si incavola - eufemismo - non con loro ma con chi lavora in prima linea.

Nelle biglietterie si creano nuovi look alle strutture, eliminando le superfici vetrate, che separavano il lavoratore dal cliente, che davano sicurezza al lavoratore e salvaguardia degli introiti.

Avendo tolto le protezioni fisiche ai lavoratori con il nuovo look si aggiungono ora i costi dei vigilanti, la nuova economia di scala.

Chi paga questi costi, in quale bilancio andranno? Forse nel bilancio delle biglietterie?

Le biglietterie soffrono di carenze di personale e l'azienda introduce vigilanti nei costi di gestione.

Infatti, specie nei grandi centri, all'Assistenza alla clientela, alle biglietterie, per le gravi carenze di personale sono sempre più frequenti lunghe file di clienti, e questa è una pubblicità che fa pensare ai cento anni... di solitudine!

Il caso delle cimici sui treni: a proposito di pubblicità e derisione anche a "striscia la notizia", è risolto dalla nostra azienda ritirando 500 vetture per revamping a ridosso del ponte del primo di novembre, sostituendo le vetture con auto corse automobilistiche dal Nord al Sud, con grande lamentela dei viaggiatori che arrivati in stazione non trovano il treno prenotato. Secondo il nostro modesto parere di ferrovieri, che lavoravano ed assistono la clientela, poteva essere risolto ritirando dalla circolazione un numero limitato di vetture per volta, accelerando le attività di ammodernamento secondo il potenziale di lavoro. I treni non sarebbero stati soppressi in maniera massiccia, sarebbe mancata qualche vettura nella composizione ma non il treno completo, si sarebbe viaggiato meno comodi ma ormai è la norma.

Questa dirigenza sino ad oggi si è distinta per le violazioni contrattuali, i comportamenti anti sindacali, le palesi violazioni alle relazioni industriali liberamente sottoscritte, concretizzatesi, a solo titolo di esempio, con modifiche unilaterali ai turni di lavoro, senza alcuna preventiva informativa, per altro dovuta, alle OO.SS. e alle RSU, oltre ad una totale assenza di informativa agli stessi lavoratori interessati.

Si è aperta così una nuova vertenza mirata alla soluzione delle problematiche, aspettiamo azioni concrete con progetti industriali veri, ma che intanto ci porterà allo sciopero nazionale di 8 ore per il prosimo 12 dicembre.

Vorremmo che immediatamente venissero ripristinati i treni che sono stati soppressi utilizzando strumentalmente il problema delle pulizie.

Vorremmo l'apertura di un confronto teso a risolvere i problemi dell'occupazione, le professionalità dei ferrovieri, e ciò in alternativa ai piani di risanamento produttivo e di esternalizzazione che interessano ormai tutti i settori, e che sono ormai insostenibili nelle manovre e nelle attività di vendita e di assistenza alla clientela. Vorremmo inoltre il blocco del lavoro precario. Il rispetto delle relazioni industriali previsto dal contratto.

Un serio confronto con RFI per la riorganizzazione delle attività movimentistiche. Il cambiamento radicale dell'assetto organizzativo di trenitalia, specie per le relazioni industriali, considerato che l'attuale management ha strumentalmente cancellato le sedi di interlocuzione previste, con l'obiettivo di dare via libera alle azioni unilaterali nel territorio, con il conseguente risultato di una diffusa recrudescenza delle situazioni di conflittualità.

Non crediamo, in conclusione, che tutto questo possa essere risolto con gli spot pubblicitari, anche se fantasiosi, ma che sanano solo le speranze dell'immaginario.

"...chi, digiuno di ferrovie... presuntuoso, superbo, dotato di sola sicumera... vedi Assistenza Clienti di Direzione Vendite e Logistica."

"...violazioni contrattuali, la compressione insostenibile dei servizi, gli effetti conseguenti sulla regolarità, puntualità e qualità del servizio."

“DGOL: LOGISTICA DEL CAMBIAMENTO PERPETUO”

di Navajos

In DGOL sembrerebbero maturare cambiamenti ad ogni piè sospinto.

Già nello scorso numero avemmo modo di indicare che i cambiamenti possono essere necessari, in una società che pone il mercato al centro di ogni sistema, ma dicevamo anche che i cambiamenti medesimi avrebbero comunque la necessità di essere condivisi e capiti, per far sì che possano trovare collaborazione e riscontro produttivo.

Convenivamo anche che possono essere necessari pur se non completamente condivisi; ora, però, sembra si stia esagerando, se è vero che a distanza di poche settimane dall'ultimo cambiamento (OdSO n° 474/AD del 11.7.05, OdSO n° 509/DGOL del 14.11.05) se ne starebbe preparando un altro. Certo i mercati corrono ma i ritmi del cambiamento in DGOL, debbono anche avere un assestamento per verificarne la bontà; più ancora per chi propugna il cambiamento avere il modo di testarlo rispetto alla pianificazione attuata!

“...i ritmi del cambiamento in DGOL, debbono anche avere un assestamento per verificarne la bontà strategica”

Non attendere i risultati del cambiamento, rimescolare immediatamente l'organizzazione appena attuata, può essere indicativo di improvvisazione, di mancanza di costruito, di carenza conoscitiva dell'ambito in cui si opera.

Salvo ammettere di non aver capito un cazzo ed allora sono giustificati anche i cambiamenti dei cambiamenti; quando quelli prece-

deni non hanno neppure avuto la possibilità di radicarsi e di essere capiti. A meno che... ci siano delle diatribe; delle rivalità, delle vendette da consumare, delle concorrenze fra strutture, delle ambizioni fini a se stesse! Ma allora per le troppe concorrenze ed ambizioni saremmo alla fine della strada dello sviluppo del trasporto delle merci in ferrovia. Altro che “LOGISTICA”, faremmo la logistica della distruzione del trasporto delle merci.

Quando nel numero datato settembre/2004, dalla consultazione del Devoto-Oli davamo i significati di Smeriglio, ci chiedevamo se serviva, per il prosieguo di Cargo: lo “smeriglio, minerale di corindone, nero che ridotto in polvere è un abrasivo; lo “smeriglio” uccello dei falconidi; lo “smeriglio” bocca da fuoco, spingarda; lo “smeriglio” squalo degli Isuridi, verdesca; oggi vediamo che per la poca trasparenza dell'organizzazione e per le troppe domande che ci poniamo la scelta è stata quella di rendere DGOL traslucida: ovvero è stato praticato lo “smeriglio”, particolare grado di “trasparenza” che permette di percepire un oggetto senza peraltro distinguerne nettamente i contorni.

E' esattamente quello che percepiamo: delle ombre. Noi vorremmo la trasparenza non il traslucido, anche perché il “trans” è sempre un po' equivoco.

Come appare equivoca la ricerca, che si percepisce, di chi si vuole potenziare; il commerciale? i furbi che perdono potere? come Assistenza alla clientela con l'OdSO 509/05.

A proposito di Assistenza alla clientela di DGOL, non è forse giun-

“...la logistica della distruzione del trasporto delle merci”

to il momento che venga ribaltata la situazione per cui, il responsabile che costringeva ad uscire dalla struttura i suoi dirigenti, (prima un anziano, poi - perché donna? come diceva la nostra attenta lettrice Ester - altro dirigente, poi ancora usciva, con l'OdSO 509 citato, l'unico dirigente rimastogli con l'attività telesales) se ne esca lui? e venga restituito all'attività di provenienza? E' mai possibile che le miriadi di dirigenti assunti dall'esterno, nonostante i fallimenti di cui sono spesso responsabili, permangano e imperversino nei ruoli-onerosi-di FS?

Noi per la verità siamo già molto soddisfatti; abbiamo infatti la convinzione che le indicazioni che già a Luglio 2005 avevamo dato, sia per parte commerciale che per produzione, abbiano trovato riscontro negli OdSO di DGOL, viste le modifiche organizzative attuate, rafforzate poi dall'OdSO 509 citato, nonché dall'ipotesi di modificare la Centrale Operativa, con l'istituzione di “direttrici” con il compito di rilevare e risolvere le anomalie di circolazione.

Anche in quest'ultimo caso il cambiamento dovrebbe essere radicale, ad evitare conservatorismi professionali e di nicchia: cambia il vertice cambia l'ossatura; come giustamente in prima pagina osserva il Segretario Nazionale Saps.

I cambiamenti di cui sopra ci fanno pensare che le analisi che presentammo e suggerimmo nei nostri articoli dei giornali di Luglio e Settembre fossero centrate e giuste, discendendo, per altro, dalla lunga esperienza professionale e ferroviaria, visto che hanno avuto totale riscontro.

“...dirigenti assunti dall'esterno, nonostante i fallimenti... permangano e imperversino nei ruoli - onerosi - di FS!”

AZIENDA FS, UN CONTINUO CAOS ORGANIZZATIVO

“l'adeguamento al mercato diventa uno sport: attacco alla qualità della vita dei ferrovieri.”

di Pietro Balzano (RSU 77)

Il recupero di efficienza e competitività si propone in un ottica di modello produttivo alternativo, un modello che coniughi l'efficienza e la giustizia sociale con il profitto d'impresa; in altri termini un modo con cui l'esercizio dell'attività economica si svolga nell'interesse dell'utenza, dei dipendenti e delle imprese in armonia con l'ambiente.

In questo contesto il trasporto ferroviario vive la sua **trasformazione epocale** candidandosi ad essere protagonista dei cambiamenti nel terzo millennio.

La corretta gestione imprenditoriale deve, però, coinvolgere tutti, nei vari livelli di responsabilità, anche attraverso la valorizzazione di chi è impegnato nell'impresa.

La nuova concezione dei “valori” di riferimento del Gruppo FS., ma penso a tutte le imprese di pubblica utilità, e la pace sociale devono basarsi sui seguenti principi:

- **sicurezza e riconoscimento dei cicli virtuosi fondati sulla innovazione e sullo sviluppo,**
- **flessibilità numerica ovvero adattamento continuo all'andamento della produzione senza penalizzare qualità e generare forme di precarietà,**
- **retribuzione equa e tutela del lavoratore,**
- **potenziamento della formazione,**
- **trasparenza per il pieno recupero delle relazioni sociali e industriali.**

Attraverso partecipazione e efficienza si può garantire la competitività produttiva in un'ottica di strategie imprenditoriali dettate da piani d'impresa; in altri termini la stabilità imprenditoriale si può tradurre in motivazione e coinvolgimento anche dei lavoratori.

“Chi vive la trasformazione del sistema ferroviario spesso fa fatica a ritrovarsi... ad ogni cambio di stagione si cambiano sigle, impostazioni e dirigenti.”

Nel nostro lavoro ma penso anche in generale; la certezza del lavoro è un elemento fondamentale per le politiche di sviluppo e per gli interessi dei soggetti in campo - **lavoratori, azienda, sindacato** -. Le superate gestioni burocratizzate con i vecchi privilegi sono destinati a sparire perché generano solo discriminazioni; e se sono capaci di autoperpetuarsi sono altresì incapaci di rinnovare metodi e contenuti.

In una moderna azienda l'obiettivo è di puntare costantemente ad una piena occupabilità eliminando situazione parassitarie e di comodo, puntando su alti impegni produttivi di qualità e intervenendo attraverso costanti monitoraggi nei settori critici.

Chi vive la **trasformazione** del sistema ferroviario spesso fa fatica a ritrovarsi; negli ultimi anni a ritmi sempre più incalzanti ad ogni cambio di stagione si cambiano: sigle, impostazioni e dirigenti. Questi ultimi non fanno in tempo a pubblicare quaderni di

intendimenti perché si avvicendano e, qualcuno, lautamente cambia pure società magari in concorrenza con quella lasciata.

La stessa divisionalizzazione ha partorito strutture parallele con gli stessi compiti i quali il più delle volte sono più in contrasto che in sintonia tra di loro; i doppi organigrammi con logiche stataliste si sono sostituiti ai vecchi, col risultato di ingolfare una macchina il cui coordinamento rimane inesistente. Ma, ahimè, ci si accorge che probabilmente sono così tanti gli interessi che si sono concentrati sulle FS., tali da scatenare un attacco alla stabilità e alla qualità della vita dei propri dipendenti, quasi come se questi ultimi fossero un impedimento allo sviluppo; atto questo che sicuramente mette in serio pericolo il suo futuro aziendale. Non si è in grado di stabilire o comunque rimane taciuto dove con enormi sacrifici i lavoratori mettendo in campo il massimo di professionalità e disponibilità e rinunciando molto spesso ai propri diritti hanno aumentato economie di scala. I sacrifici di chi ha raddoppiato e a volte triplicato la produttività sono puniti con il mancato riconoscimento contrattuale, con la riduzione delle competenze che, insieme alla stessa riduzione del potere di acquisto dello stipendio, sta impoverendo la categoria. Nel mentre si assiste ad una sistematica erosione dei diritti, che vengono snaturati nei loro contenuti; ci si rende conto del declino in cui la categoria precipita.

Le conquiste vengono messe in seria discussione attraverso ingiustificate considerazioni sulla ricerca di economie e tali fenomeni, che quasi sempre passano attraverso tagli dovuti a nuove riorganizzazioni, si segnalano ancor di più dove l'azienda registra considerevoli risultati.

Forse questo è il frutto di un federalismo, o divisione che dir si voglia?

O è il sistematico attacco alle aree in attivo per penalizzarle? Ma no, forse è semplicemente la miopia gestionale, che oltre a far emergere l'eccessiva burocratizzazione e le difficoltà di coordinamento tra le diverse unità produttive mette in serio pericolo il futuro aziendale e quello dei propri dipendenti. Le stesse

“...sistematica erosione dei diritti... snaturati nei loro contenuti... è semplicemente miopia aziendale...”

aree del paese, che nei prossimi anni vedranno in costante crescita la domanda di mobilità sostenibile di uomini e merci, rischiano di trovarsi impreparate agli appuntamenti.

Per questo rifiutiamo tale inconcepibile logica e come categoria auspichiamo una maggiore attenzione da parte della classe politica al fine del rilancio del trasporto su ferro.

La tanto auspicata competitività non potrà mai essere raggiunta se il sistema paese, oggi, nel nuovo millennio, non si dota di una efficiente rete ferroviaria e tutto questo non può che passare attraverso il rilancio industriale del Gruppo FS.

“Per questo abbiamo l'obbligo etico di rifiutarci a forme di coercizione che snaturano e mettono in serio pericolo il servizio; il dovere morale di non ostacolare processi di cambiamento che siano diretta conseguenza dei principi basati sulla legalità e lo sviluppo.”

L'unità sindacale e l'autocritica sugli errori del passato devono consapevolmente giungere alla conclusione che in gioco non c'è solo l'unicità dell'impresa o la clausola sociale ma bensì le regole e i diritti acquisiti.

La stabilità e il progresso civile, la sicurezza e la pace sociale, sono due facce della stessa medaglia.

I ferrovieri, da sempre distinti per il senso di appartenenza, sono geneticamente pronti a riappropriarsi del ruolo di protagonisti nel trasporto su rotaia in Italia: aspettano solo segnali di sicurezza e fiducia.

Tutto questo deve passare attraverso la ricerca di relazioni, tra l'Azienda e le O.S., basate su principi di reciprocità, di trasparenza e di cooperazione nel rispetto dei distinti ruoli.

L'OrSA lavora, fuori dagli schemi e senza preclusioni, per gli interessi dei ferrovieri e ora, più di prima, raccoglie l'ambiziosa sfida di proporsi per riacquistare la fiducia di quei colleghi che non si identificano e non si sentono più rappresentati; con la convinzione che ogni lavoratore deve essere iscritto ad una organizzazione sindacale per essere più sicuro e difeso all'interno della propria realtà lavorativa.

“I ferrovieri... sono pronti a riappropriarsi del ruolo di protagonisti nel trasporto su rotaia...”

VARATO IL DECRETO PER IL TFR

Dopo tanta attesa il decreto legislativo per lo sviluppo delle forme di pensioni complementari è stato approvato dal Governo.

Diciamo subito, prima di valutare nel merito il decreto, che la data a partire dalla quale il lavoratore avrà sei mesi di tempo per esplicitare la sua scelta in tema di destinazione del proprio TFR è stata fissata per il 1° gennaio 2008 e non più il 1° gennaio 2006 come lo stesso Governo aveva in precedenza previsto.

Slitta, dunque, al 1° gennaio 2008, la data dalla quale si calcoleranno i sei mesi per il silenzio assenso dei lavoratori. Il provvedimento è stato approvato nell'originario testo “Maroni”, ma con la sostanziale modifica che rinvia l'avvio della riforma di due anni.

Rimane la preferenza per i fondi chiusi negoziali (es. Eurofer) rispetto ai fondi aperti (assicurazioni private).

Infatti il contributo previsto dal datore di lavoro scatta solo per il lavoratore che aderisce al fondo chiuso negoziale.

2007: ANNO EUROPEO PARI OPPORTUNITÀ PER TUTTI



Le rappresentanti Pari opportunità (nella foto) dell'OrSA nazionale valutano felicemente l'individuazione da parte della Commissione Europea dei temi dell'anno europeo: diritti, rappresentanza, riconoscimento, rispetto e tolleranza.

di Anna Morabito

Il 2007 sarà un anno di fondamentale importanza per le pari opportunità: la Commissione Europea lo ha designato "Anno europeo delle pari opportunità per tutti".

I quattro temi chiave proposti dalla Commissione per l'anno delle pari opportunità per tutti sono:

Diritti: aumentare la consapevolezza del diritto di uguaglianza e non discriminazione;
Rappresentanza: stimolare un dibattito sui modi per aumentare la partecipazione dei gruppi sottorappresentati nella società;

Riconoscimento: celebrare e accettare la diversità;

Rispetto e tolleranza: promuovere una società più coesa.

Fin dalla sua istituzione, nel 1957, la Comunità Economica Europea ha dato vita a varie iniziative che in qualche modo hanno inciso sui diritti delle donne, attraverso disposizioni che avevano il fine di eliminare, nel mercato comune, la discriminazione a danno delle donne, e di attenuare le conseguenze della crisi del mercato del lavoro. Da allora i campi di attività nei quali la donna ha trovato modo di inserirsi sono molto cambiati, anche se, ancora oggi, le scelte riguardanti la vita professionale di ognuna di noi sono condizionate e determinate dalla necessità di conciliare gli aspetti della vita familiare con quella lavorativa.

"...varie iniziative... eliminare, nel mercato comune, la discriminazione a danno delle donne..."

Il problema della situazione femminile in Europa fu, nel 1984, determinante nella costituzione di una «commissione per i diritti della donna», anche se si ha l'impressione che, fino ad oggi, le misure adottate dall'Unione europea nel campo della politica femminile abbiano avuto scarsa incidenza sullo sviluppo della situazione occupazionale e delle prospettive di lavoro delle donne.

Inoltre all'interno dell'Europa, non tutti gli stati membri favoriscono l'accesso delle donne, in modo equivalente agli uomini, in tutti i luoghi di potere, di influenza o di decisione. È pur vero la commissione si è prodigata affinché nei vari Paesi si prendesse atto dell'esistenza della disparità della rappresentanza femminile rispetto a quella maschile, e venissero adottate misure legislative che potessero promuovere una partecipazione equilibrata di uomini e donne. È di questi giorni la presentazione alla stampa, da parte della ministra Prestigiacomo, del decreto legislativo sulle "quote rosa".

Ma, viene da chiedersi se sia, ancora oggi, necessario dover stabilire con norme, regolamenti, la presenza delle donne nella vita politica. Questa legge (se il ddl verrà approvato), dovrà necessariamente essere una norma transitoria, cioè dobbiamo lavorare in funzione di una presa di coscienza che la scarsa partecipazione alla vita pubblica delle donne non deriva da retaggi culturali ormai vetusti, che connotano la donna come soggetto debole, incapace di "essere" se non tutelato dalla figura maschile, ma piuttosto, dal fatto che la donna sopporta molteplici ruoli contemporaneamente.

Le donne del nord Europa non sono più brave di noi perché più presenti nella vita politica e lavorativa, hanno semplicemente uomini collaborativi al loro fianco, sono sostenute da politiche che valorizzano le differenze di genere, risolvono i loro problemi di conciliazione di donna lavoratrice e madre.

Il 2007 sarà un'occasione da non perdere per tutte coloro che credono e lavorano per la realizzazione delle pari opportunità fra uomini e donne. Contando sui finanziamenti stanziati dal Fondo Sociale Europeo, sarà possibile suggerire Azioni Positive da intraprendere per far fronte alle discriminazioni e per la protezione dei nostri diritti.

"Le donne del nord Europa non sono più brave di noi perché più presenti nella vita politica e lavorativa, hanno semplicemente uomini collaborativi al loro fianco..."

ANNI 70 IL PROBLEMA IN FS ERA L'ASSISTENTE DI STAZIONE

di Roberto Miglioranza

"2005, una amara riflessione: per l'assistente di stazione chiamiamo il wwf? Per il 1° tecnico di stazione, l'agente formatore treno, speriamo che qualcuno li veda!" È con amarezza che scrivo queste righe, vogliono essere solo una constatazione di quello che è accaduto e ancora oggi sta accadendo. Non me ne vogliono le altre qualifiche di ferrovieri, non ce l'ho con loro, ma se ogni tanto le nomino è soltanto per avere un parametro di confronto.

Tutto inizia intorno al 1991, per mia fortuna o sfortuna nel novembre di quell'anno, la mia qualifica passa da "assistente di stazione" a quella di "primo tecnico di stazione". La soddisfazione era tanta, sembrava una qualifica "trampolino" per la futura carriera ferroviaria, sembrava che l'assistente di stazione fosse ormai una qualifica a vicolo chiuso.

Nel 1992 le cose in ferrovia prendono una piega diversa e nasce l'ASA LOGISTICA INTEGRATA ora "DIREZIONE GENERALE OPERATIVA LOGISTICA", si crea la prima divisione all'interno della ferrovia, tanto è vero che per la gestione degli scali la Logistica integrata vuole gli assistenti di stazione, i primi tecnici resteranno all'ASA RETE. Al tempo chiesi di passare alla Logistica, mi risposero che i primi tecnici costavano troppo e non se ne fece nulla.

Diciamo che tutto questo mi lasciò perplesso, ma lo stupore aumentò nell'apprendere che dopo qualche anno, questi assistenti di stazione passati alla Logistica integrata erano diventati capo gestione: - Mi hanno scavalcato !!!!

Pensai, ma dopo tutto, le nostre carriere si erano divise. Nessuno avrebbe pensato che dopo qualche anno, tutti ci saremmo amorevolmente riuniti di nuovo sotto la Divisione Cargo e che questi diventassero i miei superiori. Nessun sindacato compreso il mio ha battuto ciglio, nessuno ci ha difeso, "ARRANGIATEVI".

Nel 2001 la Disposizione 5 stravolge il sistema ferroviario, nasce la nuova figura professionale "Agente formatore Treno", i vecchi primi tecnici di stazione che ora sono AFT devono dare le prescrizioni tecniche ai treni, non fino alla stazione capo tronco come faceva il C.S., ma fino a destino, ogni Agente formatore Treno ha un proprio timbro che sull'M40 tecnico è simbolo di certificazione della sicurezza. Nonostante l'aumento di responsabilità aggiunta a questa figura professionale, "Tutto come sopra", nessuno si interessa, nessuno ne riconosce la professionalità, solo parole, tanto è vero che se si va sul contratto alla voce stipendio professionale, si osserva che il manovratore "per non parlare del carrellista" percepiscono un indennizzo superiore.

Non ci sono ai fini pensionistici per questa qualifica l'anno ogni 10 di abbuono, non ci sono nemmeno differenze, per come è avvenuto nell'ultimo pagamento del premio di produttività, dove i macchinisti vantando una diversa professionalità si distinguevano dai loro pari area. Nessuno mette sul piatto della bilancia le statistiche varie "M42, Controllo Traffico, Ore delle macchine di manovra" e quant'altro che tutti i formatori devono fare e a nessuno è riconosciuto "mica è nel loro mansionario"?????

L'ultima ciliegina sulla torta è stato l'ultimo aumento contrattuale che come parametro medio ha tenuto conto della categoria D quarta area, non della E terza area come per tutti i contratti precedenti. Non cambia molto ai fini dell'aumento di stipendio, la sensazione di essere caduti ancora più in basso come figura professionale e di essere presi sempre meno in considerazione è un dubbio che ci assale.

Non vorrei che questa venisse presa come uno sfogo personale, tutto quello che ho scritto vale per tutti i miei colleghi AFT, tutti si trovano nella stessa condizione, ripeto tutti, nessuno escluso, stanno svolgendo mansioni di alta responsabilità personale e professionalità che nessuno al momento riconosce.

"...Assistenti di Stazione passati alla Logistica integrata erano diventati Capo Gestione."

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

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

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

Direttore:
 Giuseppe Maltese

Direttore Responsabile:
 Gianfranco Antoniali

Comitato di Redazione:
 Antonio Boncardo, Roberto Cesario, Sandro Zaccaria

Collaborano:
 Pietro Balzano, Domenico Battaglia, Pasquale Felice, Roberto Fregara, Roberto Miglioranza, Anna Morabito, Michele Nangano.

PERCHÈ NON VOGLIAMO L'ALTA VELOCITÀ

di **Giovanni Vighetti** *

Il Movimento NO TAV è un movimento trasversale che vede al suo interno una componente Istituzionale (tutti i Sindaci e gli Amministratori della Valle di Susa, le due Comunità Montane, alcuni Comuni della zona Ovest di Torino), una componente costituita da numerosi Comitati, alcuni Centri sociali ma, soprattutto, una massiccia componente popolare (praticamente la stragrande maggioranza degli abitanti Val.susini), e dopo lo sciopero del 16 novembre può contare sulla solidarietà di molte realtà italiane che si oppongono alle "grandi opere" quando queste non rispettano sia le comunità locali sia i reali interessi del Paese ma solo gli "utili" delle lobby economiche che le vogliono costruire.

RAGIONI AMBIENTALI

Nelle valli alpine gli equilibri ambientali sono estremamente delicati, le montagne devono essere rispettate e non trasformate in "gruviera" per un susseguirsi di tunnel ed infrastrutture che mettano a rischio le falde idriche e rassetto idrogeologico.

La Valle di Susa, fortemente urbanizzata, è già penalizzata da una serie di infrastrutture: due statali, una linea ferroviaria, un'autostrada, senza poi citare i vari bacini idroelettrici: la costruzione di una linea ad alta velocità, per le cui caratteristiche tecniche l'impatto sarebbe devastante, finirebbe per trasformare definitivamente la Valle in un corridoio di servizio, danneggiando la qualità della vita dei suoi abitanti ed impedendo di fatto qualsiasi progetto di sviluppo.

LA QUESTIONE DELLA SALUTE

Il documento dei nostri medici di base è inequivocabile: la presenza di amianto nelle montagne della bassa Val di Susa espone gli abitanti valsusini, della cintura metropolitana e gli stessi abitanti di Torino, a causa del vento che trasporterebbe le particelle d'amianto ovunque, a rischi gravissimi per la propria salute.

L'amianto è causa di mesotelioma tumore maligno della pleura e non esiste una soglia di esposizione al di sotto della quale l'amianto sia innocuo. Nel massiccio dell'Ambin sono presenti giacimenti di uranio come documentato dal CNR fin dal 1965 ed è estremamente elevato il pericolo della contaminazione delle falde acquifere quindi dei corsi d'acqua e di conseguenza del territorio.

IL MODELLO DI SVILUPPO

La nostra Valle non può essere ridotta ad un corridoio di servizio per

infrastrutture che pregiudichino, ancora di più ed in maniera irreversibile la vivibilità dei suoi abitanti. Ogni Comunità ha il diritto di aver garantito sul proprio territorio una buona qualità di vita, un buon sviluppo urbanistico ed un modello di sviluppo che possa offrire opportunità di lavoro nel rispetto dell'ambiente. Una nuova linea ferroviaria ad Alta Velocità, per la mancanza di spazio, (la Val di Susa non è una immensa prateria ma una vallata alpina), venti anni di cantieri per i tunnel (la tratta Venaus-SJean de Maurienne è lunga 53 Km !!), per tutte le infrastrutture collegate alla rete ferroviaria impedirebbe per sempre qualunque sviluppo ed innescherebbe pesanti meccanismi di recessione, lira cui la svalutazione del valore immobiliare dell'attuale patrimonio abitativo: e chi mai sceglierebbe di venire a vivere in una Valle violentata da venti anni di cantieri? Quale azienda investirebbe su un territorio privato delle aree necessarie e trasformato in una grande arteria per il trasporto di merci prodotte altrove per andare altrove?

DICONO DI NOI

Che siamo egoisti non pensiamo all'interesse generale....

Innanzitutto chi decide qual'è l'interesse generale? Le grandi lobby, economiche? Non siamo egoisti anzi alla collettività Nazionale diamo già molto, troppo: la nostra Valle supporta il transito del 70% dei TIR che attraversano le Alpi Occidentali contro il 28% della Valle d'Aosta, e complessivamente il 30% del transito merci nel nostro Paese. Il nostro "dovere" lo facciamo già, e non è giusto chiederci alcunché in più.

LE LORO BUGIE

Parlavano dell'urgente necessità, di una linea ferroviaria ad alta velocità Torino - Lyon per il trasporto passeggeri ... dal dicembre 2003 sono stati soppressi, per mancanza di utenti, i

TGV che sull'attuale linea già collegavano le due città.

Sono rimasti esclusivamente i TGV che collegano Torino con Parigi!!

Parlano di trasferire il trasporto merci dalla "gomma" alla ferrovia ma nessuno, NESSUNO, ha mai messo in piedi uno straccio di pianificazione al punto che i treni già adattati per il trasporto dei TIR sull'attuale linea viaggiano praticamente vuoti.

LA NOSTRA. PROPOSTA

'E' semplice e non richiede investimenti colossali, forse proprio per queste ragioni non viene accettata: riorganizzazione e potenziamen-

to dell'attuale linea ferroviaria che già oggi non è utilizzata nel pieno della sua potenzialità e che, con adeguati investimenti tecnologici, potrebbe contribuire egregiamente, in tempi brevi e non in vent'anni, ad una significativa riduzione del trasporto merci su gomma a favore di quello su ferrovia. Convocazione degli Stati Generali dei Valichi perché il trasporto internazionale delle merci, il cui sviluppo deve essere ricalcolato seriamente anche alla luce dell'attuale recessione internazionale e delle errate previsioni di crescita del PIL, deve essere equamente distribuito tra i vari valichi e non concentrati solo sul territorio della Valle di Susa. Per questi motivi riteniamo che le nostre ragioni, il nostro legame con questo territorio, il fatto che già da ora contribuiamo tantissimo all'interesse nazionale, (70% dei Tir che attraversano le Alpi Occidentali transitano sul nostro territorio) siano motivi più che validi per opporsi a questa grande opera che non risponde affatto agli interessi del Piemonte e della Nazione ma solo agli interessi delle lobby economiche che vedono nell'opera l'affare del secolo. Se la politica deve recuperare il proprio ruolo, e ne siamo convinti, noi affermiamo che questo momento molto difficile, per l'economia del Paese non ha più alcun senso investire risorse infinite (si parla di circa 50.000 miliardi di vecchie lire pari a due manovre, finanziarie del Governo, una cifra talmente enorme che viene difficile tradurla in euro!!) nel cemento armato nel fondino e nel movimento terra,....e dopo? quali prospettive di sviluppo? quella di essere trasformati in un corridoio di infrastrutture dove passeranno merci prodotte altrove per andare altrove da quei Paesi che invece avranno investito nei settori innovativi? Oggi investimenti sono profondamente necessari per investimenti nei settori innovativi, nella ricerca, gli unici che possono garantire prospettive di sviluppo economico ed occupazionale, e nel finanziamento di quei settori industriali, dal tessile al metalmeccanico, che oggi, per la concorrenza internazionale, si trovano in grosse difficoltà, ma anche e soprattutto per il necessario ammodernamento di una rete ferroviaria le cui linee non sono ancora elettrificate per circa 7.000 km e per circa 10.000 km ancora a binario unico, con tutte le conseguenti ricadute negative in termini di sicurezza, efficienza e tempi di trasporto.

Ed è su queste ragioni che il Movimento NO.TAV ha costruito la sua forza.

* Movimento NO TAV

I Valsusini si mobilitano contro la Tav, ma i sostenitori TAV affermano, non ci fermeremo

NO T.A.V. - SI T.A.V.

L'Alta Velocità farà crescere l'economia, è una priorità assoluta Europea, ma la montagna, cела nelle sue viscere uranio ed amianto in quantità elevata, forte rischio per le falde acquifere ed infine, costi certi a fronte di ricavi incerti.

di **Sandro Zaccaria**

Il fatto mediatico - politico che ha accentratо la polarità della stampa e delle televisioni, in queste fredde giornate d'autunno, è la querelle esplosa in Val di Susa, tra i fautori ed oppositori dell'Alta Velocità, per la tratta Lione - Torino, (Ltf). I primi, costituiti da vertici Aziendali, dal Ministero delle Infrastrutture, da politici sia Regionali che Governativi, tanto di Maggioranza che di Opposizione, dalle lobby dei trasporti, da Confindustria ed altri, tutti, interessati alla sua realizzazione, affermando, che il nostro Paese, non può rimanere ai margini per quanto riguarda le grandi infrastrutture Ferroviarie. I secondi, in contrapposizione, gli abitanti della Valle, residenti nelle località, interessate direttamente o limitrofe, al passaggio dell'Alta Velocità, sostenuti nella impari lotta, dai loro Municipali, dalle Comunità Montane, dai Verdi e da Legambiente, da alcune forze politiche d'Opposizione, e dai Sindacati di Base che minimizzano, deprezzandone l'importanza, contrari alla sua costruzione, paventandone gravi conseguenze territoriali ed ambientali, per il futuro della Valle e dei Valligiani medesimi, rammentando altresì ai primi, l'inutilità del tunnel, confrontabile per spreco di denaro pubblico, venti miliardi di Euro, al fallimentare tunnel costruito sotto la Manica.

La diatriba, sostenuta da varie manifestazioni e fiaccolate decisamente svolte inizialmente in clima civili e prettamente democratici, effettuate dai valligiani ha assunto ultimamente dei toni forti ed aspri, a seguito di mirate provocazioni, degenerando al fine, in denunce e contro denunce, con gente comune, Sindaci e Politici anti-TAV indagati dalla Magistratura, conseguentemente alla manifestazione tenutasi il 31 Ottobre scorso, sfociata in gravi tafferugli, tra manifestanti e forze dell'Ordine.

La manifestazione del 31 Ottobre, tenutasi, contro l'apertura del cantiere di Mompantero, degenerata in disordini, dove per una intera giornata, si sono affrontati, tutori dell'Ordine e Valligiani, al fine d'impedire l'inizio dei carotaggi del suolo, vede denunciati, per blocchi stradali e resistenza alle Forze dell'Ordine, oltre un centinaio di manifestanti. Ma denunce anche per la Ltf. la Società che gestisce la linea Lione - Torino - Ferroviaria, poiché al termine della manifestazione, i tutori dell'Ordine, in ore notturne, hanno permesso, complice il buio e l'allontanamento dei manifestanti, l'accesso ai tecnici nei siti contestati, per il carotaggio.

Ma nei giorni a seguire, tra le pacifica gente della valle, inaspettatamente (?) si è infiltrato il seme della violenza, con il ritrovamento di un delirante volantino, siglato Val Susa Rossa, inneggiante alla lotta armata con precisi e durissimi moniti, ad indicazione della strisciante volontà di pochi a strumentalizzare la Tav.

Ma ciò, che più che ha monopolizzato l'attenzione Nazionale, è il ritro-

vamento, sabato 5 Novembre, sulla Statale 25, in prossimità del cippo Km 56, in località Giaglione, a seguito di una telefonata anonima, un pacco bomba, costituito da una video cassetta, utilizzata quale contenitore per un candelotto di esplosivo, molto comune nella zona, poiché utilizzato nelle locali cave di pietre, privo d'innescio, ed allo stesso allegato un foglio con gravi minacce a Carabinieri e Polizia, soltanto un gesto sconsiderato? Oppure qualcosa di più?

Quindi, ancora, tre proiettili calibro 38, rinvenuti, giovedì 10, nella cassetta della posta, della Presidente della Regione Piemonte, un legame tra i proiettili e la contestuale scritta apparsa sui muri che magnificavano le Brigate Rosse? La querelle no TAV - si TAV, trae origine, agli albori dei primissimi studi, compiuti sulla alta velocità, per la tratta Lione - Torino.

Da subito contestata, dai Valligiani, poiché il massiccio dell'Ambin, è costituito da rocce uranifere, da vene d'amianto ed altri minerali nocivi, che una volta scavate, potrebbero essere disperse ovunque, ribadendo che quel materiale dovrà essere messo in sicurezza, ma in che termini? Sottolineando anche il costo complessivo dell'opera valutato in circa 20 Miliardi di Euro, denaro pubblico, denaro dei contribuenti, affidato ai privati, un investimento non compensato da alcuni benefici, costi certi a fronte di incerti ricavi, una devastazione imposta dal vantaggio speculativo, ben 15 anni previsti per la sua realizzazione, 15 anni d'inferno per i valsusini.

Nella metà degli anni novanta, la Val di Susa, fu segnata da numerosi piccoli attentati, che furono collegati ai movimenti spontanei di opposizione alla linea ferroviaria ad Alta Velocità, Lione - Torino, cessati nel corso degli anni a seguire, in quel contesto i Valligiani, lottarono oltremodo, al fine, anche di evitare lo smantellamento del polo ferroviario di Bussoleno, una risorsa per la Valle, poiché cancellava un migliaio di posti di lavoro, ed incrinava il futuro delle ferrovie della Val di Susa, richiedendo ad alta voce, il potenziamento dell'attuale linea Lione - Torino. I Valsusini, da sempre, hanno difeso il trasporto ferroviario. La linea Lione - Torino, è parte integrante del corridoio cinque, che collegherà Lisbona in Portogallo a Kiev in Ucraina, via Madrid, Barcellona, Torino, Milano, Venezia, Zagabria, Budapest, riconosciuta dalla Unione Europea, un'opera strategica, tra le priorità assolute nel realizzo delle infrastrutture ferroviarie.

La linea ad alta velocità, avrà la prerogativa di spostare il traffico pesante dalla gomma sul ferro, mutando le percentuali che vedono attualmente lo scambio di merci tra i due paesi (Francia ed Italia) al 70% viaggiante su strada ed unicamente al 16% su rotaia.

L'attuale squilibrio, vede circolare mediamente circa 6/7000 camion al

giorno, procurando elevati indici d'inquinamento tanto atmosferici che acustici, oltre ad intasarne, rendendone difficile la viabilità, sulle strade Nazionali, che attraverso la Val di Susa, raggiungono Torino.

Per la maggiore, la linea ferroviaria, avrà il tracciato in un lungo tunnel, di circa cinquantadue Km, tra Chambéry (Francia) e Venaus (Italia), sotto il Moncenisio, che al suo compimento risulterà, il più lungo d'Europa, dove il treno, lo attraverserà a velocità sostenute, movimentando milioni di tonnellate di merci e trasportando milioni di viaggiatori attraverso il vecchio Continente.

Nella realizzazione del grande tunnel, saranno applicate delle tecnologie più evolute, con oculati sistemi di sicurezza, prevedendone tutte le casualità in essere, con una particolareggiata attenzione all'impatto ambientale.

I dirigenti Ltf, sostengono senza alcuna remora, i lavori avranno seguito, i tempi di costruzione saranno rispettati, il tunnel sarà realizzato. L'ultimo atto, lo sciopero generale dei Comitati anti - TAV, avvenuto il 16 Novembre scorso, che ha fermato completamente tutte le attività Valligiane, con un corteo lungo ben otto km, con circa 70.000 partecipanti, una lunga scia umana, da Bussoleno a Susa con l'adesione di tutti i Sindaci al gran completo con le fasce Tricolori, a seguire gli studenti di tutte le scuole della Valle con un mega striscione NO TAV OGGI PER VIVERE DOMANI, quindi i Sindacati, tra i quali l'ORSA Ferrovie Piemonte, a seguire Rifondazione, Comunisti Italiani, Verdi, Associazioni Ambientaliste, Centri Sociali, Parlamentari e Segretari di Partiti, uno sciopero generale al quale hanno aderito tutti, dai negozi, trasporti, scuole, industrie, ecc. Come si risolverà la querelle, TAV si o TAV no, le forze Politiche di Governo, dovranno soppesare, mediare e decidere, la voce di una intera Comunità, deve essere ascoltata, poiché fondamento di vera democrazia, non si può essere indifferenti, si rischierebbe una preoccupante frattura tra pubbliche Istituzioni, i Valligiani, vogliono continuare a vivere in un clima terso, la loro deliziosa valle, preservandone tradizioni e culture, non vogliono lo scempio del territorio, non vogliono essere invasi dal cemento, bensì, chiedono un altro tipo di sviluppo economico della Valle, ed il potenziamento delle attuali strutture ferroviarie.

Quel tunnel forse non è il progresso, forse non è il futuro, forse non è una priorità, forse soltanto dello spreco di denaro, ma certamente la sua realizzazione sarà un grave insulto, per tutta la gente della Val Susa. Il proseguo della diatriba, avrà una stasi, le Olimpiadi invernali, bussano alla porta, le splendide piste da sci della Valle, ospiteranno numerose gare, la Val Susa sarà sotto osservazione mondiale, i bravi Valligiani, dimostreranno il loro alto spirito e senso di ospitalità nello svolgimento dei giochi, continuando a sostenere tenacemente il loro NO TAV.

"la linea Lione-Torino, è parte integrante, del Corridoio 5"

ALTA VELOCITÀ: DIALOGO E RAGIONE PER LO SVILUPPO

In questo periodo è tornato prepotentemente alla ribalta l'argomento alta velocità. I motivi sono legati alle ultime manifestazioni dei cittadini della Valle Susa, poiché il loro territorio è interamente interessato al tracciato dell'alta velocità che dovrà unire la linea ferroviaria (denominata corridoio 5) da Lisbona a Kiev attraversando tutti i paesi dell'Est. L'opera è imperiosa poiché interesserà l'attraversamento (nel tratto italiano) del versante alpino e riguarderà la penetrazione di circa 70 km di montagna.

Da tempo l'Italia si sta battendo perché una delle grandi linee ad alta velocità che dovrà collegare l'occidente Europeo con i paesi dell'Est, aprendo sbocchi importanti all'attività imprenditoriale ed ai traffici commerciali, sia un'opera da poter realizzare.

Certo la sensibilità ambientalista in questi casi è messa in forte risalto e lo dimostra la popolazione della valle Susa dove il più incallito palazzinaro non può non essere partecipe alle reazioni di massa provocate da un progetto di così grande portata, che stando alle valutazioni di esperti ecologisti rovinerebbe la qualità della vita dei locali cittadini per almeno quindici anni, con lavori in corso, frastuoni, inquinamenti e avvelenamenti vari.

"La nuova infrastruttura è un progetto da costruire con il consenso"

Una cosa deve comunque essere certa, la nuova infrastruttura è un progetto da costruire con il consenso valutando con molta serietà se lo sviluppo inseguito dissennatamente possa provocare ricadute cieche e autolesioniste.

Fermarsi però alle sole ragioni di insostenibilità si limitano indiscutibilmente le potenzialità di un progetto che correrebbe il rischio di frenare lo sviluppo; pertanto le posizioni assunte, ognuna per la propria parte, devono essere necessariamente approfondite attraverso il dialogo.

Dialogo che si presenta difficile quando da una parte si vogliono affermare solo illusorie aspettative e dall'altra le ragioni di chi rivendica le possibilità che si può ancora aspettare per un maggior approfondimento. Se il mito dell'alta velocità si risolve in pratica nel suo contrario, se ignora la ragione e segue solo gli interessi di chi ci guadagna sopra, allora diventa obbligatorio da parte di tutti trattare il problema con maggiore sensibilità, senza spingersi a frettolose considerazioni (vedi ministro Lunardi). Come tutti i problemi complessi, quindi, anche quello della gestione dell'alta velocità va affrontato pensando a soluzioni articolate, ma tenendo in memoria se ne valga veramente la pena. In considerazione del fatto però che gli investimenti nel progetto riguardano opere già in itinere, ebbene ricordare che l'alta velocità ha già in alcune tratte portato a termine le sue finalità. Infatti con il nuovo orario, che partirà dal 12 Dicembre prossimo, le tratte Roma/Napoli e Novara/Torino saranno inaugurate. Questo, per quanto possa sembrare ancora limitato rispetto all'intero progetto, è considerato il punto di partenza di una rivoluzione a lungo annunciata, in quanto riguarderà linee dedicate, vantando di essere la prima linea Europea realizzata interamente secondo gli standard tecnologici dell'alta velocità. Gli appetiti si scateneranno, poiché l'onda di liberalizzazione per la quale è teso il progetto, sarà l'occasione per le sfide di tutte le imprese di trasporto ferroviario che attendono con impazienza di acquisirne le tracce. Misurarsi in questo contesto sarà la scommessa di Trentitalia, e nel contempo sarà anche una occasione importante offerta alle Organizzazioni Sindacali per saggiare la loro sapienza nel saper gestire le ricadute, che non saranno (nel bene e nel male) da trascurare.

A tal proposito un banchetto di prova è la sperimentazione che riguarda la linea Novara/Torino e che avrà un collegamento con il tratto fino a Milano Malpensa. La novità però sta nel fatto che a svolgere la sperimentazione, (per otto giorni e in occasione delle olimpiadi invernali) sarà la Società Ferrovie Nord Milano e non il personale di Trentitalia, occasione per capire che la guerra è già cominciata anche per il segmento Passeggeri.

Segr. SAPS - Lombardia

CORRIDOIO 5: UNA OPPORTUNITÀ DI CRESCITA

Il Veneto, ma non solo, non vuole lasciarsi sfuggire l'occasione dello sviluppo

"Tutti vogliono il treno al posto delle auto, tutti vogliono spostare le merci su ferrovia per toglierle dalla strada... basta che i binari non passino sotto le loro finestre!" Un'affermazione forte, ma certamente azzeccata quella di un cittadino veneto alla notizia (era il 2004) dell'iniziativa di alcuni abitanti dei Comuni di Campolongo Maggiore e Camponogara in Provincia di Venezia contro il passaggio notturno di treni merci sulla Mestre - Adria; una iniziativa che si è concretizzata attraverso un esposto alla Magistratura per l'inquinamento acustico di un treno carico di barbabietole che, nottetempo, passava su una linea da sempre chiusa al traffico dopo le 23.00. Il risultato fu che il Giudice diede ragione agli abitanti e così il traffico che si era riusciti a togliere dalla tangenziale di Mestre tornò... in tangenziale attraverso le centinaia di TIR che ancor oggi transitano carichi di barbabietole su uno dei nodi autostradali più intasati d'Europa.

Ovviamente questa vicenda, assolutamente localistica, non può essere in alcun modo equiparata all'attuale polemica che investe la Torino - Lione: fossero 20 mila (come dice la questura) o 50 mila come affermano gli organizzatori, la manifestazione del 16 novembre dice che il malessere, le diffidenze e le opposizioni al passaggio in galleria del treno super veloce sono patrimonio di tanti, con i Sindaci della zona in primo piano.

Resta il fatto, come dice Monti, che senza infrastrutture il Paese non cresce e non attira investimenti, senza aggiungere che la sfida europea sui corridoi multimodali è lanciata ormai da anni: chi la perde resta indietro e se a restare indietro sarà l'Italia il danno sarà decuplicato da un arretratezza infrastrutturale che non potremo più recuperare.

Le ragioni dei valligiani si fondano sui rischi ambientali (soprattutto l'amianto che si dice presente nel sottosuolo) e certamente questo è un fatto che va attentamente approfondito e vagliato, perché la salute è un bene primario non barattabile, ma molte delle proposte cosiddette alternative - come il potenziamento della ferrovia su Ventimiglia - ci sembra abbiano una forte affinità con l'affermazione di quel cittadino veneto: i treni fateli passare da qualche altra parte. Ed allora val bene ricordare il significato di Corridoio multimodale: un connettore attraverso cui passa il trasporto delle merci e delle persone, ma anche l'energia ed i sistemi di telecomunicazione. Di fatto un gancio vitale da cui scaturisce lavoro, sviluppo e benessere.

In particolare il collegamento Lisbona - Kiev ha i suoi pilastri proprio nella pianura padana e sarà sicura fonte di potenziamento produttivo per i porti dell'alto adriatico, vere teste di ponte per i rapporti commerciali verso est.

Su queste considerazioni è sull'opportunità di sviluppare i traffici con i Paesi asiatici non vi sono opposizioni nemmeno da parte di chi oggi sostiene le ragioni della Val di Susa.

Per quanto riguarda il Veneto, il Sindacato tutto - OrSA in testa - è convinto della bontà del progetto e ne sostiene le finalità di sviluppo e di crescita, pur avendo - anche qui - un problema di galleria sulla Milano - Venezia, di potenziamento della linea alla quale Amministrazioni ed Associazioni di varia "etnia" politica e sociale continuano ad opporsi, spesso per le stesse ragioni localistiche della Mestre - Adria.

Per i ferrovieri, la realizzazione di opere infrastrutturali di rete significano "certezza di maggior produzione" e quindi di occupazione.

Nella nostra Regione sono molteplici gli interventi proposti per una migliore viabilità ferroviaria, ma se il Nord Est è il cuore della viabilità il nodo ferroviario di Mestre risulta essenziale.

Fino ad ora siamo a zero finanziamenti.

Tra i tanti indispensabili progetti avanzati, il CIPE (Comitato Interministeriale di Programmazione Economica) ha approvato - solo "tecnicamente", cioè senza finanziarlo - il collegamento dall'attuale linea Venezia - Trieste all'Aeroporto di Tesserà.

La bretella si integra nell'ambito del S.F.M.R. (Sistema Ferroviario Metropolitan Regionale), per consentire l'accesso al principale scalo aereo del Veneto, attraverso la modalità ferroviaria, da tutti i bacini di traffico dell'area.

Nel merito, crediamo ci debba essere il più ampio impegno delle forze sociali per l'ottenimento del finanziamento della bretella e per l'attuazione del progetto d'inserimento nel Nodo di Venezia / Mestre della linea AV/AC Mestre - Trieste, per la prosecuzione verso Est del "Corridoio V".

Tornando ai Corridoi plurimodali che attraverseranno il Nord-Est, la Commissione Europea relativamente alla realizzazione della rete di trasporto Ten-T. - costituita da trenta progetti - ha stabilito sei priorità, delle quali ben due riguardano il territorio italiano:

- il corridoio I (affidato al Coordinatore Europeo Karel van Miert), definito anche "Progetto prioritario I" Berlino -Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo;
- il corridoio 5 (di cui si occuperà il Coordinatore Loyola de Placio), oggi "progetto prioritario 6", Lione-Trieste-Divaca / Koper-Divaca-Lubiana-Budapest-confine Ucraino.

I due corridoi/progetti prioritari si incrociano a Verona, valorizzando ulteriormente la centralità logistica e mettendo "in rete" gli interporti da Padova, Verona e Bologna

Il primo progetto prevede la costruzione del nuovo tunnel ferroviario del Brennero.

"Il Sindacato tutto - OrSA in testa - è convinta delle parità del progetto e ne sostiene le finalità di sviluppo e di crescita"

Il corridoio 5 toccherà il mare a Venezia e a Trieste, risolvendo per entrambi i porti adriatici i problemi di accessibilità ai loro interland naturali. I due assi valorizzano dal punto di vista logistico-infrastrutturale molte realtà come la ferrovia della Valsugana, o le nuove opportunità per il Bellunese che può pensare ad aumentare la sua accessibilità ai mercati Europei anche guardando a Nord attraverso la Belluno-Calalzo-Dobbiaco-Fortezza.

Il fatto, ancora, che l'alta capacità tra Venezia e Trieste consenta di integrare funzionalmente gli aeroporti di Venezia e Trieste, consentirà a questi di rafforzarsi, confermandosi terzo polo aeroportuale Italiano.

A mettere a rischio la completa realizzazione di questo scenario infrastrutturale è la discesa in campo del progetto prioritario 17 "Parigi-Strasburgo-Stoccarda-Vienna-Bratislava", anch'esso stato affidato ad un Coordinatore Europeo (l'ex commissario Peter Balzus), che - come noto - prevede il collegamento europeo Est-Ovest a nord delle Alpi, cioè un concorrente reale del corridoio 5 che collega l'Est e l'Ovest a sud dell'arco alpino.

Ecco la sfida su chi riuscirà ad attrarre finanziamenti ed a rispettare i tempi di realizzazione.

Speriamo che a decidere non siano quelli che il treno lo vogliono... veder passare sotto casa altrui.

OrSA - Trasporti Veneto

SERVE LA CRESCITA DELL'INFRASTRUTTURA

L'alta voracità, è la prerogativa di chi vuole fermare lo sviluppo della rete

di Michele Nangano

Gli episodi di protesta che in questi ultimi tempi stanno vedendo protagonisti gli abitanti della Val di Susa in Piemonte contro la TAV, il Treno ad Alta Voracità come ironicamente è stato ribattezzato il progetto, aprono in Italia un dibattito serio e ci obbligano e ci impongono riflessioni approfondite, non condizionate o inquinate da aspetti meramente emozionali.

"...tutti invocano ad alta voce nuove strade, ospedali, ferrovie veloci, purché lontani dalle loro case... assurdi veti... corporativismi trasversali..."

In un paese come il nostro dove tutti invocano ad alta voce nuove strade, ospedali, ferrovie veloci ed aeroporti, purché lontani dalle loro case, in un paese come il nostro, che vive e si nutre di assurdi veti incrociati e di corporativismi trasversali, realizzare nuove opere pubbliche, grandi o piccole che esse siano, è diventato quasi impossibile. Pensiamo ad esempio al comparto

dell'energia; pensiamo ad esempio alle tante opportunità che il nostro paese in questo ultimo trentennio ha sprecato in tema energetico.

Per anni, nel dubbio se percorrere la strada del nucleare, poi sbarrata da un referendum più emotivo che razionale, o se praticare la via del potenziamento delle centrali termo-elettriche,

in maniera salomonica in questo paese si è deciso di non fare nulla o meglio di dipendere sempre più dai combustibili fossili col risultato che abbiamo un sistema che è alimentato completamente dal petrolio e con la conseguenza che dobbiamo acquistare energia da altri paesi (rancia e Svizzera) che invece traggono la loro energia dalle centrali nucleari che hanno costruito, ironia della sorte, proprio dietro casa nostra.

E colpevolmente in questi anni nulla si è fatto in materia di fonti energetiche alternative eoliche o foto-voltaiche esse siano.

La stessa identica situazione si sta materializzando anche in tema di trasporti e si rischia di fare lo stesso grave errore.

Non c'è dubbio che i simpatici abitanti della Val di Susa rischiano di vedere modificato il loro habitat naturale dall'impatto del progetto Tav, ma nello stesso tempo è indubbio che l'Italia se vuole veramente cambiare marcia e sfruttare tutte le opportunità per rilanciare il ruolo del trasporto ferroviario, passeggeri e intermodale, non può rinunciare a progetti come quello del traforo tra Francia e Italia.

Del resto dando un'occhiata alla carta geografica si capisce bene quanto l'asse italo-francese sia decisivo per l'affermazione di tutto l'asse Est - Ovest, quello per intenderci che collegherà Lisbona con Kiev.

Decisivo anche per l'operabilità dell'altro asse Nord Sud che collegherà Berlino, Amburgo,

Colonia, Monaco con Verona e il resto d'Italia fino a Palermo. Restarne fuori sarebbe delittuoso.

È vero che il tracciato di 72 chilometri, quasi completamente in galleria, ha un costo elevato (circa 6,6 miliardi di euro di cui il 63 % a carico dell'Italia e il 37 % a carico della Francia), ma è anche vero che oltre a turbare i sogni dei Valsusini creerà qualche migliaio di posti di lavoro e darà una chiara accelerazione ai traffici ferroviari soprattutto sul versante delle merci.

Ed allora per un paese come il nostro che con la Napoli - Portici del 1839 detiene il record della linea ferroviaria più antica del mondo ma che nel contempo detiene anche il triste primato di avere la rete ferroviaria più antiquata in tema di sicurezza e modernità rispetto a Francia e Germania e che gode del triste primato di avere la più alta densità di camion per chilometro (14 camion contro i 6 di Francia e Germania e i 10 dell'Inghilterra) queste grandi opere oborto collo sono necessarie. Come urgente e necessario è il quadruplicamento delle

principali arterie ferroviarie italiane per dare sviluppo a tutto il gruppo FS e per garantire collegamenti veloci e sicuri a beni e persone. La competitività di un paese passa anche attraverso la capacità di dotarsi di sistemi infrastrutturali capillari ed efficaci. Tutto ciò affinché il nostro non si trasformi da paese dei balocchi nel paese dei ritardi.

"...simpatici abitanti della Val di Suso... l'Italia... non può rinunciare a progetti come quello del traforo tra Francia e Italia... sarebbe delittuoso"

MA È NECESSARIA L'ALTA VELOCITÀ

FS riduce i treni e mette i pullman-braccio di ferro per la piena proprietà Sita

di Pasquale Felice

I giornali e le TV, tutti i media in questi giorni non fanno altro che parlare delle ferrovie.

In realtà ne parlano periodicamente, ogni volta vi si affacciano problemi, a volte drammatici, ma comunque problemi importanti in quanto le ferrovie assumono un ruolo fondamentale nello sviluppo di un territorio, del paese, ma anche dell'Europa; inoltre i vari problemi, spesso, si intersecano e si influenzano a vicenda, per cui un problema su un territorio può rivestire carattere anche nazionale e viceversa.

Ad esempio ciò è avvenuto in occasione di disastri ferroviari: l'ultimo risale al 7 gennaio u.s. alla Bolognina di Crevalcore, che ha tragicamente riaperto il dibattito sulla sicurezza e sul futuro del trasporto ferroviario, in bilico tra chi lo vorrebbe sicuro, pubblico e sociale e chi ne vorrebbe fare un esclusivo terreno di profitto. Oggi invece l'argomento è l'alta velocità ferroviaria.

La civile protesta dei Valsusini, che si oppongono alla costruzione del mega tunnel per l'alta velocità ferroviaria, è stata infilata nelle aule del tribunale, non si è voluto cioè ascoltare le ragioni degli abitanti della Valle di Susa. Da oltre un decennio la popolazione che vive nelle varie Regioni italiane interessate dai cantieri TAV, pone particolare attenzione ai danni economici ed ambientali della cantierizzazione, alle condizioni di residenzialità e di lavoro,

ai diritti sindacali e rischio salute degli addetti; ricordiamo tra queste l'Associazione di volontariato IDRA, parte civile nel processo penale in corso presso il Tribunale di Firenze per danni ambientali derivati dalla cantierizzazione TAV fra Bologna e Firenze. Uno dei simboli della lotta dei Comitati in Val di Susa è una vecchia miniera di uranio abbandonata sopra Vanas, dove sono rimasti un paio di cunicoli non più di 100 metri; i Comitati aiutati da esperti, tra cui il medico nucleare e radiologo V. Giuliano, hanno mostrato la presenza di radioattività e che un eventuale perforazione della montagna potrebbe creare una catastrofe ecologica. Uranio e amianto sono due elementi che rovinerebbero senz'altro la vita degli abitanti della Valle di Susa: ma anche dei ferrovieri che vi lavoreranno, come pure dei viaggiatori??? Nel caso specifico la Comunità della Val Susa per giustificare la sua opposizione alla TAV si è sempre basata su valutazioni di studiosi ed esperti, quali C. Cancelli (docente al Politecnico di Torino) che nel libro "Alta Velocità. Valutazione economica, tecnologica e ambientale del progetto" (Ed. CUEN) ebbe a scrivere: "L'alta velocità ferroviaria è nata a metà degli anni '80 in sede politica. Gli ingegneri dell'Ansaldo, a cui un paio di anni prima era stato affidato il compito di progettare, per quanto riguardava il settore ferroviario, il Piano Generale dei Trasporti, non l'avevano prevista. In questa anomalia si trova il segno dell'intera vicenda... In questo Paese mancano tutte le condizioni favorevoli e si accumulano tutte quelle negative, per le caratteristiche orografiche,

la distribuzione e la densità degli abitanti, l'urbanizzazione diffusa..."

Oppure, A. Debernardi (Soc. di Ingegneria dei Trasporti Polinomia) che nel corso del convegno "La cura del ferro e l'arco alpino" (Milano, 21/5/04) ebbe a presentare un documento che dimostrava che non è certo il tasso attuale di utilizzo dei valichi ferroviari già esistenti e quindi una loro saturazione a spingere i flussi merci su strade e autostrade; al contrario i nuovi trafori non sono quindi affatto risolutivi per la competitività del ferro contro la gomma, di conseguenza una nuova linea ad alta capacità non è necessaria; chi la propone lo fa dunque con altri scopi, per altri interessi. Gli stessi francesi, ovvero l'Associazione FRAPNA (Fédération Rhône-Alpes de Protection de la Nature), nei loro documenti valutano che il TAV/TAC sarebbe inutile se si facesse funzionare la linea storica ammodernata secondo le sue reali potenzialità. Cosa che sostiene anche un'ipotesi di progetto alternativo piemontese di G. Manfredi e S. Nicola, attraverso uno sviluppo della rete ferroviaria piemontese in un'ottica di trasporto merci e passeggeri integrato con le direttrici europee nord-sud ed est-ovest; che propone, sia di potenziare le tratte esistenti sia di realizzare segmenti nuovi per completare due linee base: la Torino-Cuneo-Nizza (Italia/Francia) e la Torino-Ivrea-Aosta-Martigny (Italia/Svizzera).

Mentre trionfa il concetto che è accettabile qualunque disastro economico purché le perdite siano addossate all'intera comunità e i guadagni rimangano nelle mani di chi gestisce l'operazione, la politica si allontana ogni giorno di più dai cittadini; al contrario, l'accentramento decisionale in poche mani è sempre più spesso la regola, ed è sempre più difficile accedere a strumenti capaci di dare voce alle ragioni delle comunità locali. Nel contempo ci tocca sentire il Ministro P. Lunardi, che commenta: "Non ci impressionano le facciate di gente che non sa come passare il tempo e che forse potrebbe investirlo in modo migliore" (La Nazione, 8/11/05); oppure il Presidente di Confindustria L. Montezemolo, il quale dichiara, nell'incontro Eurail Speed a Milano, che l'alta velocità "va assolutamente fatta, perché ha tutte le garanzie necessarie ed è fondamentale per il nostro Paese oltre che per l'Europa." Ecco, si attaccano sempre strumentalmente all'Europa: la realtà è che non vi è nessuna ragione europea.

Infatti, la presentazione sullo stato di avanzamento del progetto alla Commissione è un obbligo annuale che non serve assolutamente a decidere se la Torino-Lione resterà o meno nell'elenco delle opere prioritaria delle reti transeuropee di trasporto (TEN-T Trans European Network-Transport); l'accelerazione è venuta solo dal Governo italiano, infatti, sul versante francese nulla è partito se non un

riaggiustamento della linea attuale tra Dijon e Modane; al contrario, in Italia,

"Trenitalia... prevede la chiusura di ben 47 linee ferroviarie minori... per complessivi 5.100 chilometri di rotaie..."

ignorando i criteri comunitari, si sponsorizzano solo le infrastrutture ambite dai grandi imprenditori (vedi anche la cosiddetta Legge Obiettivo).

Ma le FS non si fermano qua! Approfittando dei tagli contenuti nella finanziaria, Trenitalia decide di rispolverare un vecchio piano che prevede la chiusura di ben 47 linee ferroviarie minori sparse in tutte le Regioni italiane,

per complessivi 5.100 chilometri di rotaie, un terzo dell'intera rete ferroviaria italiana.

L'idea è quella di sostituire alcuni dei mille treni al giorno che verrebbero soppressi con degli autobus; così come è successo con la soppressione di una serie di treni che con la scusa di problemi di pulizia, sono stati sostituiti da bus della società SITA.

A proposito della SITA, come noto la società è comproprietà tra le FS (55%) e la famiglia Vinella (45%); da notizie riportate su "il Sole 24 Ore Trasporti" del 12 settembre 2005, Elio Catania valuta Sita "un asset irrinunciabile per Trenitalia" e per questo è in corso una trattativa per estromettere Vinella con una cifra pari a 80 milioni di euro, ma Vinella dichiara che è "pronto a rilevare il 55% oggi nelle mani di Catania, per una cifra di 100 milioni di euro".

Sita potrebbe diventare o tutta delle FS o tutta di Vinella. Sempre il Sole 24 Ore, "da quando, nel marzo dello scorso anno, allora amministratore delegato con pieni poteri, Luciano Vinella, venne sfiduciato da FS ed estromesso dal consiglio di amministrazione e al suo posto venne nominata Daniela Scurti (da Cimoli), tra i due soci è iniziata la battaglia legale". Il successivo allontanamento della Scurti, ad opera del nuovo Presidente/A.D., di FS, ing. Catania, è costato caro alla Sita, sembra con un esborso milionario che i lavoratori forse non sapranno mai, fatto sta che "da quando sono le FS a condurre le danze - accusa ancora Luciano Vinella - i conti, e soprattutto i profitti, non tornano più. Così non si poteva continuare. Siamo passati dai 5 milioni di utile del 2003 a poco più di centomila euro nel 2004".

I grandi manager di FS/Trenitalia, risponderanno mai di queste perdite, a queste accuse di Vinella, in prima persona? Ma il gioco è ormai scoperto, i cittadini italiani, i lavoratori, possono solo metterci letteralmente una "croce" sopra. La "croce ferroviaria" corre lungo l'asse Milano-Bologna-Roma-Napoli e l'asse Torino-Venezia: e il resto sarà chiuso? O sarà ceduto ad altre società nelle prossime gare del trasporto pubblico locale? "Su questa balzana idea le Ferrovie dello Stato sembrano aver modellato negli anni la loro politica" (La Nazione 30/10/2005), sta a noi lavoratori, cittadini invertire tale politica per un rilancio complessivo delle ferrovie italiane, per trasporti pubblici, sicuri, economici e rispettosi dell'ambiente e della qualità della vita.

"...una nuova linea ad alta capacità non è necessaria; chi la propone lo fa dunque con altri scopi..."

"...trasporto ferroviario, in bilico tra chi lo vorrebbe sicuro, pubblico e sociale e chi ne vorrebbe fare un esclusivo terreno di profitto..."

"...alla Sita... Luciano Vinella, venne sfiduciato da FS, Cimoli, al suo posto venne nominata Daniela Scurti..."

"L. Montezemolo... l'alta velocità "va assolutamente fatta, perché ha tutte le garanzie necessarie ed è fondamentale per il nostro Paese oltre che per l'Europa."

QUANTO È BELLA LA BIGLIETTERIA DI ROMA TERMINI

E' stata ultimata da pochi giorni la ristrutturazione della biglietteria di Roma Termini, che bella!!!!

Dovendo prendere il treno mi sono recato in biglietteria per effettuare la prenotazione del posto su un treno, sono entrato dopo 20 minuti di fila nell'ambiente dov'è effettuata la vendita, noto tutti gli impiegati con il cappotto indosso, guardo meglio e il vetro che divideva i viaggiatori dal personale della biglietteria non c'è più. Gli impiegati sono costretti a coprirsi a causa d'avaria dell'impianto di riscaldamento, quindi, cappotto e guanti.

Più in là due guardie giurate, vigilano sulla sicurezza del personale e dei viaggiatori, scoraggiando eventuali rapine, d'aspetto sembrano Stanlio ed Olio. Questa mattina sono ripassato ed ho notato non due ma tre guardie. Quanto ci costano?

E' presto fatto, tre guardie per due turni (almeno), sono sei persone, più le scorte per ferie e malattie, sono almeno otto persone, ipotizzando che, lo stipendio medio è di almeno € 1.200,00 arrivano ad una spesa mensile di +/- € 9.600,00 che moltiplicati per quattordici che sono le mensilità percepite da ogni lavoratore sono la modesta cifra € 134.400,00, ovviamente vanno aggiunti i contributi, che variano secondo il contratto di lavoro applicato alla categoria, che in ogni caso quasi raddoppiano la cifra, arrivando così ad oltre 250.000,00 euro, bell'economia che si è attuata, non era meglio aprire due sportelli in più, magari riuscendo a diminuire sensibilmente i tempi di attesa allo sportello?

Torniamo al vetro, qualche tempo fa, un capo turno aveva avuto un diverbio con un cliente, arrivando alle mani, c'erano ancora i vetri, figurarsi quello che succederà adesso senza alcuna protezione. Il vetro garantisce l'integrità fisica degli operatori e permetteva anche una difesa dai tantissimi germi, che in tempi come questi, e visto il virus dell'Aviaria in arrivo, sarebbe stato bene rafforzare. Come? Eliminando gli obli e facendo funzionare i microfoni, cautelando così i dipendenti dal contagio, non sono dall'aviaria ma anche dalle tantissime malattie che si diffondono con i batteri per via aerea e per via salivare (succede a tutti, parlando, che uno schizzo di saliva finisca in faccia all'interlocutore).

Ma la nostra dirigenza che fa?



Lettere di richiamo ai dipendenti che si ribellano, loro chiedendo condizioni di lavoro migliori i capi li multano e li sospendono. Il clima instaurato fra i dipendenti a causa di questa dirigenza non permette un sereno rapporto fra lavoro e lavoratori, ormai stressati e costretti a difendersi anche con il contributo di costosi avvocati.

Le OOSS hanno chiesto una visita ispettiva da parte della Direzione Provinciale del Lavoro di Roma per verificare l'idoneità degli ambienti di lavoro.

A parer nostro, infatti, gli ambienti destinati allo svolgimento delle attività di vendita, peraltro sottoposti a modifiche strutturali ancora in atto, nonché i locali utilizzati come magazzini, non rispecchiano gli standard di sicurezza e d'igiene.

Vorrei capire se dietro questo modo di fare così scontroso e spigoloso si nasconde la dismissione di questa lavorazione o... Certo la denuncia è forte, ma è proprio adesso che il sindacato è vicino ai lavoratori e lotta con loro per il riconoscimento di un diritto e per la giusta causa.

Segreteria SAPS - Lazio

SALE EUROSTAR: SCARSA STRATEGIA AZIENDALE

"Non si lanciano prodotti commerciali e si lasciano decadere gli ambienti, fallire iniziative d'immagine e di efficienza."

Il Club Eurostar di Milano C.le, come tutti i Club Eurostar delle principali stazioni italiane, è nato nel 1990 in occasione dei mondiali di calcio in Italia (allora si chiamava Disco Verde), e fin dall'inizio ha svolto molteplici compiti con ruolo di alto profilo d'eccellenza: biglietteria nella sua accezione più estesa, informazione, assistenza ai clienti oltre a gestire la locazione delle sale del Club per chi facesse richiesta.

Sin da allora i Club Eurostar hanno continuato a svolgere tutti questi compiti e negli anni a seguire si sono aggiunte sempre nuove attività senza mai chiarire quale fosse il ruolo che queste strutture dovevano assumere nelle strategie organizzative dell'azienda. Nel frattempo, oltre l'aumento e delle attività si è aggiunta la crescita numerica dei clienti associati (passati dai poco più di mille nel 1990 agli oltre 35.000 attuali). A fronte quindi della fisiologica crescita degli introiti e delle attività annesse, il personale utilizzato nel settore è sempre stato ridotto passando, solo a Milano, dai 14 agenti (più un responsabile) previsti nel 1990 agli attuali 9 responsabile compreso, che peraltro durante la sua assenza le funzioni vengono avocate dalla dirigenza, ma le operazioni a lui assegnate vengono svolte praticamente dagli addetti, senza nessun riconoscimento. Ad oggi quindi la situazione a Milano (ma la stessa cosa si potrebbe dire per gli altri "Club Eurostar" sparsi nelle principali città della rete nazionale) è divenuta insopportabile; spesso si formano lunghe code di clienti che si lamentano del peggioramento del servizio che risulterebbe considerato il "fiore all'occhiello" di Trenitalia. Sempre per carenza di personale l'operatore destinato al servizio telefonico con turno in seconda per l'intera settimana (dal Lunedì alla Domenica), è presente con un turno spezzato dal lunedì al venerdì, provocando non poche proteste da parte dei clienti che non riescono a mettersi in contatto con il Club per effettuare prenotazioni o chiedere informazioni.

Naturalmente tutto questo per gli addetti del Club, causa aggravati sui carichi di lavoro che tradotto in pratica impedisce di usufruire delle pause previste nell'arco del turno, oltre ad una continua richiesta da parte dell'azienda, di differimento dei riposi e di mancata soddisfazione nelle richieste dei congedi (alla chiusura dell'anno corrente ogni agente del Club Eurostar di Milano C.le avrà mediamente oltre 20 giorni di congedo non usufruiti). A questa situazione si deve aggiungere la poca attenzione dell'Azienda nei confronti del Club in ambito sicurezza sia per la piccola manutenzione (lampadine che non sono sostituite, poltroncine che dopo 15 anni versano in stato pietoso, strumenti informatici che gridano aiuto, ecc.) sia per quelle più grandi (parti d'intonaco che cadono, televisori per i clienti ormai inservibili, ecc.). La cosa è particolarmente sentita, dagli operatori del Club Eurostar di Milano e dalla clientela tutta, e nonostante le continue sollecitazioni l'Azienda continua a perseverare nella trascuratezza. Per come è strutturato il ClubEurostar di Milano non vi è alcuna reale possibilità di regolare l'afflusso della clientela (l'entrata e la sala si trovano su due piani diversi) per questo motivo all'interno del Club può entrare chiunque (basta aspettare che qualcuno esca o entrare insieme con qualcun altro) mettendo a serio rischio l'incolumità degli addetti. Nella sostanza i lavoratori del Club Eurostar chiedono di poter svolgere bene il loro lavoro adeguando il numero degli agenti per le lavorazioni affidate (per ultima l'accoglienza e assistenza ai clienti dei nuovi treni T Biz). Inoltre chiedono un maggior riconoscimento professionale per la loro preparazione sia per gli agenti operatori sia per il dirigente responsabile (Figura di Professional A) per la quale da tempo c'è una richiesta sui tavoli nazionali facendo finalmente chiarezza peraltro sulle strategie che Trenitalia vuole affidare ai ClubEurostar.

"Club Eurostar... dovrebbero essere il fiore all'occhiello di Trenitalia."

Segreteria SAPS - Lombardia

ORGANIZZAZIONE, LAVORO, QUALITÀ E PROFESSIONALITÀ

di Roberto Fregara

Le questioni da analizzare, inerenti il lavoro nelle biglietterie, non sono certamente poche e non possono essere affrontate tutte insieme, per ovvi motivi di spazio e di tempo.

La mia intenzione è quella di stimolare la sensibilità dei lettori ed avviare un dibattito volto ad instaurare un rapporto partecipativo e collaborativo, diverso da quello attuale, tra Azienda ed Organizzazioni Sindacali, nella gestione dell'organizzazione del lavoro. Tenterò, in questo spazio, di presentare una sintetica analisi della attuale situazione e di prospettare, soprattutto, quale può essere il futuro di una struttura che fino ad oggi ha avuto concretamente il contatto diretto con la clientela, unica vera rilevante fonte di entrata economica dell'Azienda FS.

È doveroso riconoscere che in questi ultimi anni l'Azienda FS. si è impegnata in un piano di miglioramento della qualità del servizio, a volte in modo solo formale, altre volte in modo sostanziale.

Infatti si sono registrati i restyling ad alcune biglietterie, il rinnovamento delle macchine per la gestione della bigliettazione e della contabilità e tutta una serie di ulteriori innovazioni che hanno facilitato il rapporto tra cliente ed operatore di sportello.

Parallelamente, però, si è anche assistito all'insorgenza di tutta una serie di problemi legati all'organizzazione del lavoro e al personale, di entità tale da vanificare o da fortemente compromettere il raggiungimento degli obiettivi di qualità individuati.

In particolare, la spasmodica corsa al contenimento dei costi ha comportato una serie di rilevanti conseguenze negative nei confronti del personale. Infatti, il primo effetto in questo senso, è stato il blocco delle assunzioni.

Il personale che, con esodi più o meno incentivati, si ritira, non viene sostituito e conseguentemente il numero dei sopravvissuti si riduce sempre più e li costringe a fare i conti con l'organizzazione dei turni che, in qualche modo, devono essere coperti.

Tale situazione è destinata a peggiorare nel tempo e, nonostante le continue pressioni delle organizzazioni sindacali, l'Azienda FS. non vuole affrontare seriamente la situazione ponendosi in una

condizione di colpevole latitanza.

Un altro problema, che produce notevoli disagi nella gestione del lavoro, che non si riduce più alla mera bigliettazione, è la mancanza di una riorganizzazione seria e condivisa del lavoro stesso, tenuto conto della gamma di servizi che possono essere offerti alla cliente-

la, spesso sprovveduta ed inconsapevole; servizi che si sostanziano in una pluralità di offerte costituenti per l'Azienda occasioni di allargamento del mercato e di acquisizione di clienti più affezionati ed interessati al servizio di trasporto FS.

Ma il raggiungimento di questa "alta qualità" richiede necessariamente un approccio diverso nell'organizzazione del lavoro, non superficiale e frettolosa, ma che veda gli operatori e le loro rappresentanze sindacali coinvolti direttamente nello studio dell'organizzazione stessa per la quale necessita una maggiore articolazione e meno improvvisazione.

In altre parole si continua a lavorare con metodologie superate ed inadeguate in relazione a nuovi prodotti che richiedono modalità e tempistiche diverse.

Altra questione, che influenza in modo sostanziale la gestione del lavoro nelle biglietterie, è l'attenzione spasmodica al solo introito del servizio di biglietteria, tralasciando che anche la quantità dei biglietti emessi ha forte incidenza sulla mole di lavoro degli operatori.

Appare evidente che, in questa situazione, il numero di biglietti emessi condiziona fortemente il rapporto con il cliente: in altri termini l'operatore di una biglietteria che ha una clientela più "regionale" e che richiede il biglietto di breve percorrenza e di rapida emissione, avrà problemi nettamente diversi rispetto a quello che lavora in una realtà dove, per collocazione o logistica o altre possibili motivazioni, si trova ad avere richieste di biglietteria internazionale, piuttosto che di prenotazioni a lunga percorrenza.

Tali situazioni vanno affrontate con criteri organizzativi differenti e funzionali rispetto alle diverse situazioni.

Non pretendo con queste poche righe di esaurire la complessità dei problemi che si stanno accumulando ed incancrendo nel tempo, ma ritengo di avere solo messo a fuoco alcuni punti chiave sui quali stimolare un dibattito e, di comune intesa, Azienda - Sindacati, poter cominciare seriamente a lavorare per razionalizzare e riorganizzare un settore di rilevante importanza commerciale.

Non nascondo, infatti, la preoccupazione che la vendita stia diventando sempre più l'anello debole di una catena produttiva della quale dovrebbe invece essere l'elemento portante.

A questo punto, mi sento di proporre alcuni possibili criteri che potrebbero contribuire almeno a migliorare questa situazione.

La priorità assoluta deve essere data al problema del personale: ci sono biglietterie dove la mancanza di operatori è divenuta tale da essere insostenibile e solo la disponibilità dei lavoratori, che si prestano a rinunciare ai riposi, consente di coprire turnificazioni che permettono l'apertura di alcuni sportelli.

La soluzione non può discostarsi dalla previsione di assunzioni di personale per le biglietterie, in funzione di una organizzazione del lavoro seria e, torno a dire, condivisa, funzionale alla situazione e alle offerte commerciali.

Relativamente, poi, all'organizzazione del lavoro, necessita un adeguamento organizzativo in funzione delle nuove e continue proposte commerciali.

Questo argomento andrebbe valutato per ogni specificità, in considerazione delle caratteristiche della biglietteria stessa, in funzione cioè della tipologia di vendita.

Nelle biglietterie di maggiori dimensioni si potrebbe optare per il cosiddetto "serpentone", già operativo in qualche realtà, con diverse tipologie di bigliettazione, ad esempio "veloce", quale il normale biglietto di viaggio, ed un'altra che richieda un tempo più lungo come le prenotazioni, la biglietteria internazionale e simili. A fronte delle problematiche sopra esposte ritengo, infine, che, con una vera e seria volontà di soluzione da parte dei soggetti coinvolti nelle relazioni industriali, si possano trovare condizioni accettabili e funzionali all'obiettivo della qualità e della economicità. Ma, oltre alla "volontà", la parola chiave rimane la partecipazione delle parti che, seppur portatori di opposti interessi, sono peraltro elementi insostituibili del rapporto di lavoro che è una tappa fondamentale del processo produttivo. Auspicio, allora, che si apra una nuova stagione, improntata a trattative nelle quali davvero si possa "trattare" e dove la partecipazione sia un elemento non di peso, ma di arricchimento nella ricerca di soluzioni soddisfacenti, sia sotto il profilo professionale per i lavoratori, sia sotto il profilo aziendale per potersi confrontare con gli altri operatori del trasporto in modo serio e competitivo.

"Nel prossimo numero daremo seguito al sottostante articolo con la pubblicazione della delibera adottata dalla Regione Toscana, Direzione Generale della Salute, Settore Prevenzione e Sicurezza, molto critica nei confronti di Trenitalia, sulla composizione delle squadre di manovra."

PRIMA VI HANNO ILLUSO, ORA VI "SPACCHETTANO"

Quando come OrSA ci battevamo perché:

- l'Impianto Formazione Treni non fosse un minestrone fatto di Manovra, Rimessa e Officina;
- si confermasse la separazione netta tra operazioni di manovra/traghetamento ed attività manutentive;
- si mantenesse un'adeguata struttura di manovra a Venezia SL e si lasciasse i manovratori a Mestre C.le.

Quando noi:

- denunciavamo l'Impresa per le mancate assunzioni;
- proclamavamo sciopero contro l'abuso dello straordinario, le economie selvagge e le soppressioni delle macchine di manovra.

Molti dell'Impresa e - purtroppo - anche di parte sindacale ritenevano che noi ci sbagliavamo, che volevamo mantenere lo status quo e che non vedevamo le opportunità, anche per i manovratori, di una struttura integrata.

Così hanno iniziato a fare di ogni erba un fascio, a ipotizzare le squadre polifunzionali, a mettere i Capi Nucleo contemporaneamente in garitta e sulle macchine di manovra, a fare squadre con un solo uomo a terra, a incentivare i pensionamenti senza nessuna sostituzione.

Nel frattempo si "abbindolava" il personale con le promozioni a Traghetatore (...dopo andrai a fare il macchinista), per i Capi Nucleo si ventilava il passaggio al livello D (intanto di toglieva il Piazzalista a Venezia) e per i manovratori c'erano le chiamate e lo stipendio fai da te, con lo straordinario diventato ormai ordinario.

Oggi, dopo tante disponibilità date e dopo aver "dimenticato" i Vostri diritti in tema di composizione delle squadre, di orario e turni di lavoro stanno per prepararVi il definitivo pacchetto-regalo.

Infatti, a breve la manovra dell'IFT sarà spezzata in 2: traghettatori e manovra di stazione a Venezia SL sotto la Produzione, il resto dentro l'Officina e sotto una diversa struttura.

Il tutto, con ogni probabilità, mettendo lavoratori, Sindacato e RSU di fronte al fatto compiuto. Cosa avverrà?

Per chi andrà in Produzione è ipotizzabile un periodo di attesa per vedere se, alla fine, vi sarà il passaggio definitivo a RFI e per gli altri un bell'inserimento nella Manutenzione ed un probabile futuro di Operatore in Officina. Ovviamente, vista la carenza di personale ed i prossimi pensionamenti (almeno 3-4 unità), si imposteranno turni a 7.12 o a 6.48 e non è detto che - in seconda fase - si tengano i Capi Nucleo, (forse) gli Addetti alla Condotta e si provveda ad esternalizzare il lavoro a terra.

MA CI VOGLIAMO DARE UNA BELLA SVEGLIATA? VOGLIAMO O NO REAGIRE A QUESTA VERA E PROPRIA SCOMPARSA DELLA MANOVRA A MESTRE (E PRESTO ANCHE A VENEZIA)?

L'OrSA - dopo averVi per anni messo in guardia da questi possibili scenari - è pronta a sostenere una battaglia forte e determinata perché venga rispettato il lavoro dei Manovratori, vi siano criteri e regole per gli eventuali passaggi a Produzione, si confermi il profilo e l'orario del settore, si definiscano compiti, mansioni e si ribadisca la composizione minima a 2 uomini a terra della manovra, sia in Produzione che in IFT.

A Voi il compito di tornare al rispetto dei turni, a pretendere la corretta composizione delle squadre, a porre fine alle disponibilità ai rientri, insomma a smascherare l'Impresa sino ad oggi in grado di fare servizio solo per la Vostra disponibilità. E a proposito di "smascherare": provate anche a vedere chi veramente Vi vuole difendere e tutelare e chi invece pensa agli orticelli ed agli accordi informali con la Società.

È ORA DI DARE UN BEL SEGNALE ANCHE A QUESTI !!!

Manovratori dell'IFT di Mestre, a Voi la parola...

Or.S.A. - VENEZIA

"...blocco delle assunzioni... organizzazione dei turni... l'azienda FS si pone in una condizione di colpevole latitanza"

"...preoccupazione che la vendita stia diventando l'anello debole di una catena produttiva"

La nostra tradizione, il tuo futuro

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

Al tuo fianco, ogni giorno

Treno Eurostar ETR 500 decorato da HDI Assicurazioni

Dal 1881, quando eravamo ancora la Società di Mutuo Soccorso tra gli agenti delle strade ferrate italiane, e oggi, che facciamo parte del grande gruppo assicurativo internazionale HDI, è trascorso più di un secolo. Nel segno di una tradizione che permane, rinnoviamo ogni giorno il nostro cammino con il costante obiettivo di soddisfare le esigenze e le aspettative dei dipendenti e dei pensionati delle Ferrovie dello Stato, realizzando prodotti e servizi su misura ed esclusivi. Proprio perché con i ferrovieri abbiamo costruito la nostra storia, tutti i giorni lavoriamo per assisterli nel presente e per proteggere il loro futuro.

HDI ASSICURAZIONI

www.hdia.it Al tuo fianco, ogni giorno

Segue da pagina 1

Hanno avuto il 'merito' di saper coinvolgere il mondo intero dei media, tanto che non c'è un collegamento ed una trasmissione d'informazione, che non abbia la questione Valle di Susa tra gli argomenti da trattare. Naturalmente in queste occasioni c'è chi non perde l'occasione per fomentare; ne abbiamo piena coscienza ricordando i fatti del G8 di Genova, serviti addirittura a scopi politico-elettorali, che hanno portato personaggi discussi e discutibili, per i "meriti" acquisiti, all'elezione ad importanti scranni istituzionali a livello europeo.

"...il Presidente della Repubblica, Carlo Azeglio Ciampi,... contro l'isolamento e l'esclusione dalle grandi reti europee, per lo sviluppo e la crescita."

Ed ora gli stessi personaggi si ritrovano a dire no! Insieme alla pacifica gente di Val Susa che sicuramente ha altri traguardi ed obiettivi di salvaguardia della salute, che non le rivolte. Anche il Presidente della Repubblica, Carlo Azeglio Ciampi, ha dato il suo contributo schierandosi contro l'isolamento e l'esclusione dalle grandi reti europee, per lo sviluppo e la crescita. Quasi ad indicare che non ci si può opporre strumentalmente a qualsiasi situazione.

Occorre infatti riflettere su quanto sta accadendo nella nostra bella Italia: tutto il mondo ci riconosce e ci invidia la fantasia che caratterizza e distingue radicalmente gli italiani dalle altre popolazioni. Da un po' di tempo appare invece che la stessa fantasia sia improvvisamente scomparsa. Come i bambini piccoli, anche moltissimi italiani che paiono, ma fortunatamente non sono, la maggioranza, non sanno il perché, ma dicono solo NO!

Sono così frequenti, hanno così tanto spazio, che sembra abbiano presenza solo coloro che si oppongono.

La fantasia che ci faceva proporre, presentare, risolvere avrebbe lasciato il posto al popolo del no assoluto per tutto e per tutti; nessun va bene, nessuna condivisione, sempre e solo: non sono d'accordo, non voglio questo, non voglio quello.

"...La fantasia... avrebbe lasciato il posto al popolo del no assoluto per tutto..."

Senza proporre!

In conclusione vorremmo dire la nostra.

Anche sindacalmente, abbiamo fatto lotte, al limite della nostra capacità, per evitare che la forza politica di qualche stato, quale quello francese, ci escludesse dalle grandi vie di comunicazione.

Chi non ricorda la volontà di far passare l'ormai famoso corridoio 5 sopra le Alpi, escludendo artatamente e prepotentemente l'Italia dai grandi investimenti infrastrutturali, dalle grandi vie di comunicazione europee?

Dal 2001 in poi, è stato conquistato, grazie al ruolo assunto dall'Italia, il Corridoio 5 a sud delle Alpi.

Tutte le parti politiche, fino al 2001, volevano il Corridoio 5, qualcuno sperava fallisse per vedere un fallimento di Berlusconi, invece la sfida fu vittoriosa, dando sviluppo, centralità alla nostra splendida nazione.

Noi che accusavamo i governi di aver privilegiato il trasporto su gomma, tanto che le strade ed autostrade hanno raggiunto la saturazione costruttiva, e che lamentavamo la caduta, la riduzione dei Km dedicati alla ferrovia, passati dai 18.000 Km degli anni '60 agli attuali 12.000, siamo oggi contenti di uno sviluppo anche qualitativo, come quello dell'alta velocità.

Tanto che ci auguriamo che RFI, con la sua gravidanza politica, ed il suo A.D., non siano di ostacolo come qualche volta e più di qualche volta accade.

RIFORMA INTERNA RELAZIONI INDUSTRIALI CONSIDERAZIONI E PROSPETTIVE

di Domenico Battaglia

Quando andiamo a trattare con l'Azienda entriamo in un ring. Un'arena costruita per noi. Non c'è pubblico, né regole: si combatte e basta. L'obiettivo non è l'affermazione sull'avversario, ma la lotta in sé. Una volta conclusa la contesa formale si redige un verbale bello o brutto che sia. Non è stato risolto niente per i lavoratori, ma si è svolto il rito del reciproco riconoscimento vitale fra le parti. Quel ring, che la recente riorganizzazione ha riformato, è la ghettizzazione della dialettica sindacale nella pura dimensione ritualistica. I funzionari locali seguono i rumori di una Capitale distratta dalla corsa all'oro per imporre ritmi e contenuti alla nuova dialettica sindacale, certi che un po' meno di democrazia e libertà nel rapporto coi dipendenti non sia poi un sacrificio così pesante se compensato da buoni risultati contabili. La democrazia interna emarginata. Le relazioni sindacali ridotte a chincaglieria senza valore nella vetrina del rigattiere. E' solo questo il panorama odierno? Una sorta di museo a cielo aperto, di realtà congelata in cui i vari soggetti si muovono per inerzia, senza un pensiero autonomo? Il progetto di cambiamento delle ferrovie era nato per migliorare il servizio e nello stesso tempo i conti di un tragico bilancio. Oggi siamo di fronte a un'altra cosa. Al divoramento di un gigantesco animale ferito da parte di eserciti di formiche fameliche. Tutto questo riflette l'attuale panorama delle relazioni industriali in FS. Testimonianza di una ricercata "non comunicazione" fra decisori ed esecutori. Il campo asettico, slegato dal contesto operativo. Un laboratorio di rappresentazione di modelli comportamentali diversi tesi a riprodurre più o meno fedelmente la realtà nei rapporti di lavoro del settore. Simulazioni di fatto, a sé stanti, attraverso le quali si cerca di verificare le singole potenzialità fra le parti oltre le ragioni del contenzioso. L'esito è precostituito, in quanto teorico: l'esibizione culturale dei gruppi in causa; l'esperienza delle formalità connesse. Il confronto, relegato in un'arena chiusa, non è certo la ricerca della soluzione ai problemi, ma il puro espletamento delle procedure relative al suo dibattimento. L'affermazione degli elementi formali e procedurali imposta dall'Azienda attraverso le neo-coordinate del luogo del confronto si contrappone ai tipici connotati di sostanza del ragionamento sindacale e ha l'effetto di trasformare le istanze del personale in puri modelli teorici separandoli dal loro contesto. In questo modo il realismo classico dell'azione sindacale passa in secondo piano oscurato dalla visione formalistica imposta dall'impresa. La scelta aziendale di riservare un luogo preciso adibito al confronto, altamente regolato e specializzato nella gestione operativa di ogni vertenza, è pertanto il tentativo della Società di ammortizzare l'impatto della protesta attraverso il graduale depotenziamento dei processi motivazionali del personale legati alle difficoltà di libera espressione delle istanze di base. L'odierno scoramento dei lavoratori conseguente ai continui ostacoli contro l'azione sindacale testimonia infatti dell'efficacia del sistema relazionale creato dal datore di lavoro; un meccanismo volto ad alimentare i contatti informali col Dirigente responsabile a scapito di una trattativa pubblica e trasparente. Ciò rappresenta una doppia affermazione dell'Azienda: da una parte la limitazione dell'impatto sindacale sull'edificio organizzativo, dall'altra la creazione di un

"...relazioni industriali in FS... simulazioni di fatti... esibizione culturale dei gruppi in causa"

"...creazioni di un sistema... clandestino di relazioni industriali informale e clientelare..."

sistema parallelo e clandestino di relazioni industriali di tipo informale e clientelare. Siamo in un vicolo cieco nel quale le possibilità di movimento sono molto basse e la vanità di alcuni dirigenti e sindacalisti fa il resto. Un luogo di autentico degrado morale dove basta apparire per illudersi di aver compiuto l'impresa della vita. Molti di questi attori agiscono come solutori di enigmistica che colmano caselle con segni somiglianti a lettere. Non è importante scrivere parole di senso compiuto, l'importante è riempire gli spazi. La cosa più grave è data dalla mancanza di conoscenza delle tecniche di dialogo industriale da parte di molti dei protagonisti aziendali che permette all'azione di essere valutata comunque vada positiva e opportuna; anche se si affrontano procedure al posto del bisogno di risorse, rituali al posto della sicurezza sul lavoro, formalità al posto dei valori del personale. Tanto da far passare inosservata la contemporanea erosione delle dinamiche interne legate alla libera partecipazione della componente di base. C'è rinuncia al dialogo democratico, alla pubblica assunzione di responsabilità, alla volontà di una comune crescita culturale. L'impresa preferisce la corsa in solitudine, il calcolo individuale, la competizione interna deregolamentata. L'attuale sistema delle relazioni industriali alimenta le azioni unilaterali del più forte, le opinioni di parte, la mancanza dell'appropriato rispetto verso le norme contrattuali in materia. Per il sindacato è giunto il momento del coraggio. Occorre provare a correre ignorando la strada. Quando l'OrSa non era ai tavoli lo spirito vincente non è mancato; i lavoratori hanno continuato a comunicare fra loro, a cercare soluzioni, a denunciare violazioni alla legge del lavoro. Lo spirito sindacale non si è arreso perché è spirito di libertà. Così accadeva diciotto mesi or sono. Oggi abbiamo il contratto, ma manca la volontà dell'Impresa di rispettarlo. E' cambiato forse qualcosa rispetto al tempo in cui non eravamo ai tavoli? Forse che stare al tavolo di fronte ad una controparte disamorata delle regole contrattuali ritenute inutili laccioli è una posizione migliore? Bloccati prima, ma bloccati anche adesso che tutto è scritto e firmato? Perché accettare dunque? Di fatto è così: stiamo accettando la semplice formalità di percorso. La convinzione di non avere sufficienti margini di manovra. Il realismo critico sovrasta persino le migliori coscienze democratiche. Ma così non va! Nelle realtà di lavoro il peso della deregulation normativa è insostenibile. I lavoratori si sentono come su una barca che carica acqua; i dirigenti sindacali regionali come predicatori nel deserto. Nelle regioni è grave il disappunto dei lavoratori verso una situazione ai limiti del grottesco. Queste persone attendono risposte convincenti per riprendere il cammino più volte interrotto. Occorrono iniziative coraggiose tese al disconoscimento del luogo scelto dalla controparte per il confronto sindacale e l'individuazione di nuove aree alternative di negoziato, aperte anche a soggetti terzi direttamente coinvolti negli effetti delle scelte imprenditoriali di FS. La formulazione di una nuova forma di attivismo: la progettazione pubblica condivisa. Studiare insieme alle istituzioni locali e per la comunità di riferimento forme d'intervento sociale riferite al trasporto ferroviario, aperte ai consumatori, agli enti locali e alle scuole. Alzare il livello delle relazioni esterne con conferenze stampa a resa pubblica sulle iniziative a ricaduta comunitaria. Intessere sinergie con le rappresentanze sindacali dei trasporti urbani; allargare la lista delle aree d'incertezza occupandole attraverso l'evocazione dei valori classici della cultura sociale: la comunità e la pubblica responsabilità. Non più stalli quindi, non più inerzia, ma decisioni autonome nel diritto superiore al lavoro.

"Occorrono iniziative coraggiose... disconoscimento dell'uomo... aree alternative di negoziato... la progettazione pubblica condivisa"

*Vi Auguriamo di trascorrere
Buone Feste
e che il Nuovo Anno
sia fonte di prosperità e gioie*

La Segreteria Nazionale Saps Orsa

