



GRAVE E DRAMMATICA SITUAZIONE FS

Il degrado organizzativo e produttivo sta collassando il sistema Ferroviario Italiano

Il . del Direttore

Possiamo sostenere che il 2006, con il cambio della guida al Governo, ancorché di vittoria dubbia per alcuni, oltre che risicata, sia comunque l'anno del cambiamento e delle verifiche delle prospettive di sviluppo del sistema Italia ed in particolare del mondo dei trasporti. Abbiamo sempre creduto, e ci crediamo tutt'ora, che lo sviluppo di una nazione non possa prescindere dalla crescita, dalla celerità delle vie di comunicazione e dalla velocità degli scambi commerciali.

Il Governo Berlusconi si è sicuramente distinto per aver proposto, attivato ed attuato, un sistema innovativo per la crescita dell'infrastruttura. E' incontestabile che un forte impulso alla crescita delle vie di comunicazione è stato dato con l'attuazione dell'alta velocità. Se a questo fosse seguita una altrettanto chiara politica dei trasporti probabilmente la situazione FS sarebbe oggi diversa.

E' altrettanto certo che le aspettative create dall'arrivo di un manager come Catania erano molte. L'arrivo di Testore a Trenitalia, invece, non dette la stessa attesa positiva di Catania. Infatti in molti, e noi tra questi, leggevano il suo arrivo come soluzione all'incompatibilità creatasi in Finmeccanica, non come soluzione attuata e pensata per FS.

Anche i precedenti in Fiat di Testore venivano legati più alla creazione del modello "duna" che a scatti di creatività industriale utilizzabili in FS. Come sempre accade, l'abbiamo visto in precedenza quando era di moda la provenienza dalla chimica, insieme a Testore molti uomini Fiat giunsero in FS nei ruoli disponibili e ben remunerati. Quando a fronte dell'ennesimo scatenamento dei mass-media di fronte alle pulci ed all'invasione di sporcizia dei treni l'ing. Testore ritirò di botto circa 500 carrozze della flotta FS per bonificarle, come se fossero delle auto a cui era stato riscontrato un difetto di costruzione, mise a nudo la capacità trasportistica delle ferrovie e tutti i ferrovieri capirono di essere in mani fallaci.

I bilanci delle FS che in questi giorni appaiono sulla stampa, che già si paventavano in precedenza, fanno capire che la situazione è ancor più grave di quanto non ci si aspettasse, rendendo urgente la decisione anche del nuovo Governo su che cosa e come debbono operare le ferrovie. A questo marasma industriale ben si abbina la percezione di disagio e di rabbia degli utenti/clienti che hanno costretto le autorità regionali ad intervenire sulle FS.

Aggravando di fatto il già debole bilancio viste le sanzioni a cui il trasporto regionale è sottoposto.

Retromarcia repentina dell'Amministratore Delegato/Presidente di FS, Catania, che ha posto di fatto Testore in una sorta di commissariamento, ripescando dei "ferrovieri" per la correzione del caso, in particolare per il trasporto regionale, e principalmente per riconquistare la fiducia dei clienti e delle autorità regionali.

Non siamo convinti, come recitano alcuni, della necessità dell'azzeramento in toto del vertice aziendale. Siamo invece convinti della necessità e della individuazione di una politica dei trasporti che abbia un piano industriale di prospettiva certo. Occorrerà sicuramente rivedere l'organizzazione, così come servirà individuare professionalità che noi riteniamo debbano essere interne; come ha dimostrato in via d'urgenza il provvedimento di ripescare l'ing. Laguzzi a correggere le assurdità di un orario e di una esecuzione di trasporto in chiaro contrasto con le aspettative e le necessità della clientela. Aspettiamo alla prova il nuovo Governo. Abbiamo fiducia nella fantasia anche se il ministero delle infrastrutture assegnato all'ex magistrato reso famoso dalla frase pronunciata nella fase calda di tangentopoli: "a quello lo spezzo!" non ci fa ben sperare. E...comunque, vediamo se per agosto...è ancora in piedi.

Berlusconi si è distinto per aver attivato un sistema innovativo per la crescita dell'infrastruttura

VACMA giudicato nocivo e dannoso alla salute del macchinista e alla sicurezza dell'esercizio

Testore ritirò 500 carrozze... Mise a nudo la capacità trasportistica delle ferrovie

di Giuseppe Maltese

Resta grave e drammatica la situazione in FS.

Lo scorso anno dicevamo che al primo posto, in ordine d'importanza, quale vera e propria "priorità tra le priorità", andava posta la sicurezza, come giustamente si era detto nell'assemblea del 27 gennaio 2005. Anche da parte FS, è stata messa al primo posto la sicurezza licenziando il nostro collega Dante De Angelis per aver svolto con convinzione e determinazione il proprio ruolo di RLS.

E' un atto particolarmente grave poiché colpisce un nostro RLS impegnato con passione a contrastare il pedale - VACMA, giudicato nocivo e dannoso alla salute del macchinista e alla sicurezza dell'esercizio da tutte le ASL intervenute sul tema.

La nostra organizzazione ha sostenuto con vigore di fronte alla Società Trenitalia la necessità di rimediare, mediante il ripristino del rapporto di lavoro, all'ingiustizia posta in essere non soltanto nei confronti del nostro collega, ma dell'intera categoria dei ferrovieri, e resta ferma sulla posizione, vigile sugli sviluppi della vicenda.

Malgrado le ricorrenti e pressanti sollecitazioni rivolte in tal senso, nella duplice accezione che attiene al lavoro ed all'esercizio, non ci sembra di poter cogliere elementi sostanziali ed evidenti di miglioramento, che anzi il personale viene sempre più a supplire alle carenze ed inefficienze aziendali con la propria professionalità e spesso a proprio rischio e pericolo.

Ma ancor più drammatica la situazione "sicurezza" si pone nel complessivo sistema del trasporto ferroviario nel panorama italiano ed europeo.

Non appare migliorato il già denunciato degrado organizzativo e produttivo che, in modo inarrestabile, sta continuando a condurre il sistema ferroviario italiano verso il collasso.

Ad oggi, purtroppo non siamo in grado di conoscere i progetti industriali che si intende adottare per arrestare il degrado in atto, e per mettere in moto un processo positivo di recupero e di sviluppo.

I vertici di FS continuano a diffondere messaggi rassicuranti mentre la crescente paralisi produttiva sta portando l'intero sistema fuori controllo. Purtroppo la realtà delle cose sta travolgendo la credibilità del gruppo dirigente aziendale, le ferrovie sembrano senza guida.

Lo ribadiamo mancano ancora i progetti industriali in grado di intervenire sulle cause del degrado produttivo.

A ridosso del ponte del 1° novembre è iniziato un calvario con il ritiro di 500 vetture dalla circolazione per revamping con l'automatizzata soppressione di treni, e sostituzioni degli stessi con auto corse dal Nord al Sud, con grandi lamentele dei viaggiatori che arrivati in stazione non trovavano il treno prenotato.

Va poi evidenziata la disastrosa situazione dei treni regionali, con le conseguenti sanzioni da parte delle regioni. I disservizi hanno evidenziato un dato di fatto incontrovertibile: la situazione è sfuggita di mano a chi doveva governare i processi.

Il cambio orario è stato un disastro, peraltro ampiamente prevedibile date le caratteristiche dei cambiamenti, e i trasferimenti di materiale rotabile da una regione all'altra hanno messo in crisi l'intero sistema.

A tutto questo si aggiungono le fallimentari iniziative di marketing degli ultimi mesi, a oggi non esiste alcun progetto per rilanciare la rete di vendita diretta e per organizzare un servizio efficiente di assistenza alla clientela.

La società non è in grado di dare risposte sul tema della carenza di personale necessario a garantire il mantenimento di un livello sufficiente di attività e di qualità della vendita e dell'assistenza, ma aggiunge costi alla gestione introducendo vigilanti. Le difficoltà che si riscontrano nei territori non possono essere superabili con gli straordinari, e col lavoro precario. Oppure, in contrasto con gli accordi sindacali, si prevede di esternalizzare le attività. Inoltre dobbiamo segnalare le sanzioni subite dalle regioni a causa

dell'inefficienza organizzativa di Trenitalia, le cui ricadute è facile intuire ricadranno sui lavoratori, lasciando impunita la responsabile e colpevole dirigenza, inadatta ed incapace di gestire un servizio di trasporto connotato dalle caratteristiche della pubblica utilità, ma troppo rivolta e preoccupata a "tagliare" personale e servizi.

Una società, Trenitalia, la cui inefficienza organizzativa e gestionale ha finito per determinare un buco nel bilancio pari ad una perdita che supera il miliardo di Euro.

La D.G.O.L., in questo contesto, rimane la principale causa del disastro dei conti di Trenitalia, si assiste ad una sostanziale dichiarazione di resa attraverso le previsioni di cessione di interi settori di attività che ridurrebbero la struttura ad un mero fornitore di soli servizi di trazione.

La situazione in atto rischia di mettere in discussione i piani di installazione dei nuovi sistemi di sicurezza sulle linee e sui mezzi di trazione, già pesantemente pregiudicati dai tagli decisi dalla legge finanziaria, che ammontano a circa 11 miliardi di Euro.

La necessità di accelerare sul piano di investimento è stato drammaticamente confermato dall'incidente ferroviario del 20 dicembre scorso di Roccasecca.

Dobbiamo far cambiare opinione a chi continua a non sentire e a non fare quanto necessario: ai vertici FS prima di tutto e poi al Governo, alle Regioni e al Ministro dei Trasporti, che di ferrovie si dovrebbero occupare non solo per tagliare qualche nastro per inaugurare opere non ancora compiute, ma per assicurare al Paese un trasporto ferroviario efficiente e sicuro, degno di una nazione civile.

L'accordo sottoscritto il 25 gennaio, dopo una lunghissima trattativa, pur registrando importanti punti di avanzamento, ha lasciato ancora aperte alcune fondamentali questioni che sono alla base della vertenza, che rimangono a tutt'oggi irrisolte e dunque ancora aperte le problematiche relative alla Logistica (DGOL), Passeggeri, Trasporto Regionale.

Gli atteggiamenti di diniego delle più elementari Relazioni Sindacali da parte della Dirigenza del Gruppo FS, a tutti i livelli, l'incremento degli atti unilaterali e le continue violazioni contrattuali, sono l'indice evidente dell'indolenza della classe dirigente verso i problemi del lavoro, del rispetto della dignità del lavoratore, persino della sicurezza.

È necessario un intervento del sindacato, nella sua unità e collegialità, che ponga un freno alla situazione di arbitrio, arroganza, irresponsabilità di cui gode un'incapace dirigenza, soprattutto a livello locale, nel commettere abusi, inadempienze, tali da cagionare pesanti inefficienze con ripercussioni nei confronti dell'utenza del servizio ferroviario.

Soltanto una decisa presa di posizione della organizzazioni sindacali, potrà, nell'interesse dell'impresa ferroviaria più importante in Italia, dei lavoratori, della collettività che utilizza il trasporto ferroviario, determinare una pressione sulla politica e sulle istituzioni, tale da indurre ad individuare i reali responsabili delle inefficienze del servizio. In tale quadro vanno altresì stigmatizzati in termini negativi gli atteggiamenti di persistente inadempienza da parte aziendale o peggio di illegittimi, artificiosi dinieghi e lesioni di diritti storicamente riconosciuti ai ferrovieri (quali il riconoscimento di causa di servizio ed il conseguente diritto all'equo indennizzo, che a nostro avviso va correlato al regime pubblicistico che regola il sistema previdenziale dei ferrovieri).

Incidente ferroviario del 20 dicembre 2006 a Roccasecca.

IN QUESTO NUMERO

- pag. 3: Capo dello Stato, Presidenza del Consiglio, bilancio FS 2006; "di Navajos"
- pag. 4: Pronunciamento sulla manovra "di Regione Toscana"
- pag. 5: CD: tutte le regole del lavoro "di Segreteria ORSA Bari"
- pag. 6: I biglietti esternalizzati! "di Giancarlo Fabbrucci"
- pag. 7: Addirittura una legge quadro... "di Anna Brucale"
- Pag. 8: Commissione garanzia, no grazie! "di Sandro Zaccaria"



Udine: al corso regionale per le RLS e RSU della Regione Friuli Venezia Giulia è stata inaugurata una sala dedicata al collega Antonio Barria. All'inaugurazione hanno partecipato tra gli altri il Segr. Naz.le SAPS Giuseppe Maltese, il Segr. Prov.le SAPS Paolo Calabrese, il Segr. Reg.le SAPS Gerardo Mastrangelo.

COMMISSIONE TECNICA - RFI-

Sono state determinate e perimetrare le priorità.

FORMAZIONE PROFESSIONALE

La Società deve garantire ai lavoratori un'adeguata Formazione ed aggiornamento professionale, in particolar modo al personale addetto al controllo della circolazione e alla sicurezza dell'esercizio, con corsi mirati ad interventi in caso di guasti agli apparati di sicurezza (in specie ai nuovi) e simulazioni di inconvenienti di esercizio.

NUOVE TECNOLOGIE: SCC

Vanno stabiliti i limiti ed i parametri oggettivi che consentano di determinare il numero massimo di Km/impianto che possono essere gestiti da un singolo operatore (sia che si tratti di nodo che di linea). Particolare attenzione deve essere prestata ai piani organizzativi preventivi in riferimento alla ricollocazione del personale eventualmente perdente posto, senza esclusione di passaggi interdivisionali o intersocietari.

REPARTO GESTIONE CIRCOLAZIONE

Devono essere strutturati in maniera omogenea su tutto il territorio nazionale, articolati secondo le nuove tecnologie, con differenziati parametri economici e con indennità legate alla particolare complessità del lavoro svolto. In tale logica occorre una sostanziale rivisitazione delle I.U.P.

Anche la gestione dei turni e delle attività amministrative va resa omogenea nelle strutture di un RTM.

MANOVRA:

La composizione della squadra di manovra non può prescindere dalla situazione fisica dello scalo, e deve tener nella debita considerazione le reali specificità concernenti ad esempio pendenza, visibilità, struttura dello scalo, carichi di lavoro, ecc..

Negli scali dove si eseguono prevalentemente operazioni di composizione e scomposizione treno, la squadra di manovra, non può essere composta da meno di tre persone a terra, considerando il rischio che comporta l'attività stessa e la sicurezza dell'operatore stesso (D.d.L. 626 e s.m.).

Quanto sopra tenendo in conto le implicazioni evidenziate nel "Documento Valutazione Rischi" elaborato dalla DGOL per l'attività di manovra che evidenzia il rapporto fra il numero di operazioni medie (colpi di manovra e azionamento del macaco per gli istradamenti) ed il rischio specifico.

Negli altri casi, la squadra di manovra non dovrà scendere al di sotto di due unità a terra.

Vanno respinti i tentativi di esternalizzazione della manovra, per sostituire le carenze di personale nella DGOL, con lavoratori di altre Società, men che mai se non hanno aderito al Contratto delle Attività Ferroviarie.

FORMAZIONE TRENO:

Per le intrinseche peculiarità dell'attività di Formazione Treno, che ha

TVM

Potenziamento dell'attuale struttura organizzativa, attualmente quasi ovunque sottodimensionata rispetto alle iniziali stime aziendali. Presenziamento degli impianti disabilitati per garantire una concreta tutela del patrimonio aziendale (facendo eventualmente ricorso a personale inidoneo o non altrimenti utilizzabile nell'ambito dell'esercizio), o, in alternativa cessione delle predette strutture in comodato gratuito a enti locali /pubbliche istituzioni.

R.T.M.

Riconsiderare nuovi parametri sia relativamente all'estensione, sia per quanto concerne il numero di impianti di giurisdizione. Incrementare il personale delle Segreterie tecniche ai fini della gestione del SIGS, prevedere il presenziamento degli impianti disabilitati in caso di guasti ed eventuali turni di reperibilità/disponibilità.

POLI AMMINISTRATIVI

In caso di attuazione di unico Polo, con sede coincidente con la DCM, prevedere uno sportello per ogni attuale sede di RTM con un minimo di due agenti (con compito di addetti ai turni, gestione vestiario e diritto al pasto).

AVANZAMENTI

Al fine di non inciuffare il bagaglio di esperienza professionale e funzionalità del servizio occorre introdurre trasparenza sui criteri oggettivi (rendendo note le relative graduatorie), prevedendo manifestazione di interesse in tutti i casi di posto vacante, senza far ricorso a conferimenti "di

COMMISSIONE TECNICA - DGOL-

diretta connessione con la sicurezza di esercizio, si ritiene necessario tenere separate le mansioni di F.T. da quelle di coordinamento della manovra (Capo Nucleo), specialmente nei grandi scali, dove il carico di lavoro e la contemporanea presenza di varie macchine di manovra possono indurre necessaria la conferma e/o la conservazione del Capo Nucleo.

CUSTOMER SERVICE:

A garanzia di una razionalizzazione per lo sviluppo della funzione vendita, in un'ottica di tutela dei posti di lavoro, si ritiene fondamentale una nuova strutturazione delle attività di commercializzazione del Trasporto merci, NON esternalizzando la vendita, ma implementando le funzioni con l'ottica di un possibile sviluppo del mercato e del prodotto venduto. A nostro avviso il Customer Service deve essere organizzato adeguatamente calibrando il presenziamento degli uffici per aderire alle esigenze della clientela e rispondere attivamente al mercato.

POLIFUNZIONALITÀ:

Relativamente alle utilizzazioni di personale a terra con il criterio della polifunzionalità, si ritiene necessario che sia preventivamente concordata al tavolo di trattativa sindacale, verificandone le condizioni minime, considerando che il personale interessato deve essere in possesso delle competenze sanitarie (visite), competenze professionali (abilitazioni e

comodo" di mansioni superiori.

Utilizzare poi le dette graduatorie per il conferimento a mansioni in posto scoperto.

Per i provvedimenti di avanzamento, le conciliazioni non possono comportare rinunce a contenziosi di indole diversa da quella concernente le mansioni superiori svolte ai fini del definitivo inquadramento nel profilo.

REPERIBILITÀ E DISPONIBILITÀ

Essendo materia già contrattualmente prevista, si potrebbero ipotizzare turni di reperibilità inserendo negli stessi il personale che lo richiedesse.

PASTI AZIENDALI

Unificare la normativa, interpretando in maniera inequivocabile l'attribuzione del diritto al pasto alla luce delle sentenze di cassazione, legandone la fruizione all'effettiva presenza in servizio.

MANOVRA RFI

Essendo l'attività limitata a pochi impianti in campo nazionale ed in considerazione della specificità di tale attività, urgono interventi mirati alle infrastrutture e mezzi di manovra, la cui inadeguatezza è tale da determinare disservizi, aumentando il malcontento dell'utenza e alimentando tensioni con il personale.

Ripristino della composizione delle squadre di manovra nel rispetto delle normative vigenti; puntualità nella fornitura degli indumenti di protezione individuali come da D.Lgs. 626; adeguata professionalizzazione in riferimento alle particolari condizioni logistiche.

patenti) e che sia previsto un adeguato compenso economico.

FORMAZIONE PROFESSIONALE:

Si ritiene necessario evidenziare che le previste cinque giornate annue di formazione professionale, siano effettivamente fruite in particolar modo per coloro che svolgono attività connesse alla sicurezza di esercizio.

PERSONALE DI ESERCIZIO UTILIZZATO PRESSO GLI UFFICI:

Adeguata tutela si deve prevedere per il personale di esercizio che sia utilizzato, per qualsiasi motivo, presso gli Uffici e che non deve essere penalizzato economicamente per la nuova situazione lavorativa. Altrettanto deve avvenire (nel caso contrario) per il personale che cambia posto di lavoro e che non trova adeguato riconoscimento professionale nel salario integrativo rispetto ad altro personale che effettua il medesimo lavoro nello stesso posto.

Infine giova rammentare che fra le necessarie richieste ai tavoli nazionali sono da annoverare:

- Adeguamento delle consistenze di personale, con riferimento alle attività di esercizio svolte;
- rivisitazione delle indennità previste per quadri, uffici e turni, per adeguarli alle attività effettivamente svolte.

COMMISSIONE TECNICA - AREA COMMERCIALE - VENDITA DIRETTA ED INDIRECTA

La situazione del settore è, nel suo complesso, caratterizzata da una totale assenza di scelte commerciali e di strategie di mercato, il tutto aggravato da uno stato di abbandono estremamente preoccupante.

Infatti, da quasi un anno (aprile 2005) la Società Trenitalia si sottrae dal confronto - scientemente - e ciò sta causando nei territori un peggioramento dell'offerta alla clientela, la chiusura ripetuta di sportelli o, addirittura, di intere biglietterie. L'immagine che Trenitalia dà di questo settore, fondamentale nel rapporto diretto con la clientela, è ormai gravemente compromessa, con ripercussioni inaccettabili, quali le ripetute aggressioni di colleghi della vendita e dell'assistenza da parte di viaggiatori esasperati dai ritardi e dai disservizi di questi ultimi mesi.

Su questo aspetto il Sindacato pretende da Trenitalia urgenti iniziative industriali e strategiche per il settore, atte altresì a tutelare i livelli occupazionali, la sicurezza e l'incolumità dei lavoratori.

Piano industriale :

L'assenza di un piano industriale e l'attivazione di estemporanee e scoordinate iniziative di marketing stanno a significare, per il Sindacato, un progressivo abbandono del settore da parte della Società, che si accompagna ad una altrettanto progressiva erosione del mercato da parte di società concorrenti e/o canali informatici (agenzie viaggi, Società Passaggi, call center in outsourcing, emittitrici automatiche, internet, ecc.).

Questa impostazione è fermamente respinta dal Saps-OrSA, che preannuncia una forte opposizione a qualsiasi ipotesi di esternalizzazione della vendita e dell'assistenza, che, anzi, devono essere rilanciate all'interno da un progetto di sviluppo, da un piano industriale che evidenzi la centralità di queste attività per la Società Trenitalia e riaffermi l'unitarietà del settore commerciale ed in particolare della vendita diretta, sia dell'ex Divisione Passeggeri che dell'ex Trasporto Regionale.

Si ribadisce la contrarietà ad ulteriori frazionamenti della Vendita e si sollecita, per il settore dell'Assistenza-Accoglienza a terra, un rilancio dell'attività con compiti di informazione e supporto alla clientela anche per i treni del trasporto regionale.

Assistenza

Vanno individuati, con priorità, i compiti, le mansioni e le declaratorie per gli addetti di questo settore.

Debbono essere garantiti i presupposti per giungere, a breve, all'unificazione - anche strutturale - delle attività di supporto ai disabili, di assistenza/accoglienza e di ufficio informazioni.

Con l'intento di potenziare e sviluppare l'assistenza alla clientela il pronto intervento, in caso di disservizio, deve essere garantito in un ambito geografico definito che interessi gli Impianti grandi e le stazioni satelliti a vocazione regionale.

L'Assistenza va strutturata con Presidi territoriali e con addetti qualitativamente formati (vedi Floor Manager) e quantitativamente idonei alla produzione degli Impianti dipendenti.

Va definito un Piano della Formazione, che sia effettivamente indirizzato al miglioramento della professionalità degli addetti e dell'aggiornamento sistematico rispetto alle iniziative di marketing e commerciali messe in campo dalla Società.

Nello specifico si impone la conoscenza delle lingue straniere come bagaglio professionale obbligatorio, con formazione specifica a cura della Società e successivo riconoscimento normativo ed economico.

I turni debbono essere strettamente legati alla produzione, non escludendo presenziamenti nell'arco delle 24 ore o interventi in disponibilità e/o reperibilità che vanno contrattualmente previsti anche per gli addetti di questo settore (non solo quadri).

VENDITA DIRETTA

Le biglietterie debbono rappresentare una risorsa per la Società e da tale presupposto si deve partire per uno sviluppo del settore, la fine della subalternità rispetto alle agenzie di viaggio (si pensi solo a tutte le attività di rimborso/modifica dei tagliandi di viaggio emessi da strutture diverse dalla biglietteria) e per un recupero di produzione.

In questa ottica va ripreso e preteso un impegno da parte della Società per il blocco della proliferazione di attività concorrenti all'interno degli impianti ferroviari.

È inaccettabile che, negli atri delle stazioni, agenzie di viaggio o società a partecipazione FS, vendano i prodotti ferroviari e che sia la biglietteria a provvedere agli eventuali rimborsi od alle modifiche di itinerario. Il mantenimento di questo stato di palese e scorretta concorrenza interna è tra le cause del declino degli introiti ed è strumentale ad una possibile, futura esternalizzazione di questa attività.

Altro elemento di criticità è dettato dalla sbagliata e controproducente politica tariffaria messa in atto dalla Società: non è, infatti, concepibile attivare offerte e riduzioni nei periodi di maggior traffico, che - di fatto - non aumentano i clienti, ma consentono ai viaggiatori "abituali" di usufruire di sconti e gratuità. È, viceversa, necessario che la politica tariffaria intercetti la clientela nei periodi "di morta", dia al personale di front-line tutte le informazioni e gli strumenti necessari a supportare tali campagne pubblicitarie e non come accade oggi che, spesso, gli addetti allo sportello vengono dalla Società lasciati all'oscuro dei prodotti che Trenitalia offre!

Il sindacato, ottenute le garanzie di sviluppo e mantenimento del servizio di vendita diretta all'interno della Società FS di trasporto, è disponibile ad un confronto a tutto campo con Trenitalia che miri ad aumentare gli introiti attraverso un potenziamento ed una diversificazione dell'offerta, la polifunzionalità degli addetti e la previsione di adeguate e contrattate flessibilità legate alle specificità di ciascun bacino/impianto.

In particolare, per potenziamento dell'offerta, soprattutto nelle biglietterie dell'ex Trasporto Regionale, si indicano alcuni dei prodotti che, con il reticolo offerto da Trenitalia, possono determinare una crescita significativa degli introiti: pagamento utenze, ricariche telefoniche, biglietti di trasporto aereo ed autotrasporto, bolli e tasse regionali/comunali, schedine

e lotto, informazioni turistiche e vendita biglietti di musei ed attività culturali dell'area geografica di riferimento, vendita di tutti i prodotti FS oggi dedicati alle sole agenzie, a Internet o ai centri commerciali.

Per questo e per un complessivo miglioramento della professionalità degli addetti è necessario pretendere un Piano Nazionale della Formazione che, tra l'altro, sviluppi il bagaglio professionale dei Specialisti Tecnici Commerciali comprendendo la conoscenza delle lingue straniere come abilitazione obbligatoria a cura della Società, con il relativo riconoscimento normativo ed economico.

Dal punto di vista organizzativo, ribadendo la necessità di una gestione unitaria delle biglietterie, si ipotizza l'istituzione di "Bacini di vendita" che garantiscano l'apertura degli sportelli in tutti gli Impianti di giurisdizione, il coordinamento tra le biglietterie "madre" e "satelliti" (attraverso Coordinatori alla Vendita) ed adeguati assetti qualitativi e quantitativi.

In questa ottica va verificata la possibilità che, dato l'ambito territoriale sul quale operano gli addetti, sia ampliata al settore la previsione contrattuale legata alla disponibilità / reperibilità.

Sugli aspetti normativi ed economici vanno affrontate e risolte le problematiche legate ai "Videoterminali", al diritto al pasto, alle ferie collettive e alla garanzia del loro godimento su richiesta del lavoratore.

REGGIO CALABRIA E VILLA S. GIOVANNI SCIOPERANO

A FIRMA DELLE ORGANIZZAZIONI SINDACALI DEI FERROVIARI:
 FILT/CGIL LAURA NERI - FIt/CISL ANNIBALE FIORENZA
 UILT/UIL GIOVANNI ITRI - ORSA FRANCESCO PIAZZA
 FAST/CONFSA ERMINIO LONGO - UGLFERROVIE ANGELO CHIRICO

In considerazione del mancato accordo sulla complessità delle problematiche oggetto dell'apertura delle procedure di raffreddamento fatta con nota del 21/4/2006, considerato altresì il permanere delle carenze di personale creatasi e che ne determina condizioni di non rispetto degli accordi precedentemente sottoscritti in materia di organizzazione e turni di lavoro

PROCLAMANO

UNA PRIMA AZIONE DI SCIOPERO DI OTTO ORE
 PER IL GIORNO 9 GIUGNO 2006 CON INIZIO ALLE ORE
 9,01 E TERMINE ALLE ORE 16,59 DI TUTTO IL PERSONALE DEGLI RTM DI VILLA S. GIOVANNI E REGGIO CALABRIA C.LE E DCO TUTTI.

PER CELEBRARE LA FESTA DELLA DONNA, BISOGNA COMPORTARSI COME GLI UOMINI?

Ogni anno la ricorrenza della festa della donna diventa l'occasione per fare bilanci. In piena epoca di post-femminismo e di diffusa emancipazione femminile, ogni volta che si riaffermano i diritti delle donne, si rischia di ripetere cose già dette.

Cosa significa oggi, nel terzo millennio, essere donna? E cosa vuol dire essere donna che lavora? Domande banali, forse. Eppure è sempre difficile dare una risposta univoca, senza generare discussioni lunghe e controverse.

In una vecchia canzone di lotta del secolo scorso il ritornello ripeteva "Sebben che siamo donne paura non abbiamo, abbiam delle belle e buone lingue, abbiam delle belle e buone lingue"; era un invito deciso, diretto a far uso della potenza della parola capace di render forte il sesso debole!

Sembra assurdo oggi mettere al primo posto il diritto alla parola, ma, se ancora nascere femmina, in moltissimi Stati, è considerata una disgrazia, ecco che le nostre parole servono per denunciare e possono aiutarci in quel percorso che deve portare al pieno riconoscimento della parità di diritti e all'uguaglianza sostanziale tra donne e uomini.

I dati statistici che confermano (specialmente in Italia) la predominanza maschile ai vertici delle istituzioni politiche e delle imprese economiche, smentiscono l'ipotesi che un cambiamento ci sia stato o che sia in corso. A maggior ragione questi dati sono facilmente leggibili in Fs, Azienda nata con una connotazione marcatamente maschile; eppure la donna è una risorsa fondamentale per uno sviluppo sostenibile e solidale della società.

Inoltre dai dati resi noti da EUROSTAT, il 20% delle donne lascia il lavoro dopo aver avuto un bambino. E il 54,5% delle intervistate considera i figli il maggior ostacolo allo sviluppo della carriera. Il messaggio è "non sei abbastanza come mamma, non sei abbastanza come donna che lavora". Tenere insieme lavoro e famiglia è molto faticoso. Il doppio lavoro delle donne è non solo faticoso, ma anche affettivo. Sempre in bilico e doppiamente impegnate per farsi apprezzare e accettare, sempre pronte al sacrificio.

La giornata dell'8 marzo, dedicata alla celebrazione delle conquiste sociali, politiche ed economiche delle donne, nel corso degli anni ha assunto connotati di carattere commerciale, e lo sanno bene i ristoratori e i fiorai. La grande maggioranza delle donne approfitta di questa giornata per uscire con le amiche, con le quali condividere anche la "trasgressione", magari assistendo ad uno spettacolo di spogliarello maschile, e riproponendo così per una volta i ruoli invertiti.

E almeno fossimo sul set del film Full Monty, a riflettere sugli effetti sociali della disoccupazione!

Cambiano i tempi, ma è necessario mantenere vivo il collegamento fra ciò che ha motivato i nostri sogni, dato forza alle nostre speranze e con lo sguardo al passato riprendere il laborioso cammino verso il futuro con l'obiettivo di creare modelli che valorizzino il mondo femminile, permettendo alle donne di svolgere in modo efficace l'attività lavorativa e la gestione quotidiana delle incombenze familiari.

LA FESTA DELLA MAMMA CHE LAVORA

Stanche della grande fonte di business che ormai è la Festa della mamma, ma non certo in polemica con essa, mutuando il movimento americano delle "working mother", in Italia, da circa 10 anni viene promossa la "Festa della mamma che lavora".

È l'occasione proposta alle aziende, in collaborazione con il Ministero delle Pari Opportunità, di aprire, per un giorno, le porte ai figli dei dipendenti, in modo che questi possano "vedere" cosa fanno mamma (e papà) quando sono al lavoro.

È l'occasione per fermarsi a riflettere sul significato fondante del lavoro, sulle difficoltà del lavoro femminile, sulla necessità di creare reti e servizi al fine di ottenere una reale conciliabilità dei tempi professionali e familiari.

Ogni anno aderiscono fabbriche, imprese, aziende, ma non la nostra...

Eppure questa è l'occasione per parlare di famiglia e lavoro. Di come queste due realtà si possano incontrare per migliorare la qualità della vita di tutti. Durante questa giornata i bambini possono vedere dove la mamma si reca tutti i giorni quando esce di casa; le donne ribadiscono così la loro doppia presenza di madri e lavoratrici, sottolineando ai propri datori di lavoro questa doppia figura che ogni giorno ricoprono.

Sappiamo bene come il tasso di occupazione femminile in Italia sia bassissimo rispetto alla media europea, e come lo sviluppo di un paese passi invece, anche, attraverso la partecipazione delle donne.

Se pensiamo che un numero consistente di donne si dimette dal proprio posto di lavoro dopo la nascita di un figlio, a causa della scarsità di servizi pubblici e privati che possano sostenere la conciliazione fra lavoro e maternità, ecco che questa festa può davvero offrire una lettura significativa, e non semplicemente simbolica, delle difficoltà che le donne incontrano ogni giorno impegnandosi nel difficile ruolo della conciliazione.

Riflettere su tutta una serie di tematiche, che poi non sono solamente "femminili", poiché investono il buon andamento della famiglia nel suo complesso, è un'occasione persa per la nostra azienda, dove la percentuale di donne che lavora è bassissima (8% rispetto alla popolazione maschile), senza contare che le donne che ricoprono ruoli apicali sono solo il 2% dell'intera popolazione ferroviaria.

Nonostante questo doppio ruolo a volte ci si sente come dimezzate.

CAPO DELLO STATO PRESIDENZA DEL CONSIGLIO BILANCIO FS 2006 ACCOMUNATI DAL COLORE:

IL ROSSO

Di Navajos

Rosso, è il colore per eccellenza. È il colore dei colori. Tutto si smorza quando appare il rosso. Abbiamo una nuova Italia, i vignettisti la colorano di rosso! Speriamo bene. A proposito di rosso, come dice il direttore sul suo punto di spalla alla prima pagina, il bilancio di FS è al disastro, appunto al "rosso profondo". Vogliamo dare un contributo di analisi su correttivi e correzioni che potrebbero rettificare ma che rimangono proposte. Non sappiamo quanto sia grande, del milione e mezzo circa di Euro di "rosso", del bilancio di previsione 2006 delle Fs, che si legge sui giornali specializzati, la fetta di competenza della direzione Cargo. Sappiamo però alcune cose: molti treni merci non vengono fatti. Le richieste dei clienti vengono mortificate sull'altare del vorrei ma non posso! Noi siamo soliti fare degli esempi. Facciamo lo stesso che facemmo quando s'insediò Smeriglio alla Cargo. Concludemmo dicendo che non vorremmo intendere "smeriglio" quale superficie translucida. Proprio quella che appare dalla lettura della situazione di cargo.

Accade infatti, da un piccolo e semplice calcolo, che lo stesso bilancio di Fs potrebbe avere dei positivi correttivi se si facesse... invece...

Almeno 50 treni a settimana, mediamente, non vengono fatti circolare, nonostante le richieste, prevalentemente per mancanza di personale di condotta. Se calcoliamo che un treno darebbe circa 4.000 euro di ricavo, ne deriva che ogni settimana la Cargo perde circa 200.000 euro. Questi dati, per il 2006, determinano quindi una perdita secca annua di ricavo di oltre 10 milioni di euro!!!

20 miliardi delle vecchie lire, una bella mezza finanziaria.

Sono sicuramente un bruscolino, nel mare rosso del bilancio 2006, ma già indicativi di una situazione che sta peggiorando e che giustifica i bilanci di Fs.

Se a questo aggiungiamo che nel mese di luglio di norma si concentrano le migliori performance della direzione Cargo e che proprio per quel periodo è prevista una ulteriore contrazione di personale, disposta dalla pianificazione aziendale, a favore della direzione passeggeri e trasporto Regionale si può tranquillamente prevedere un ulteriore allineamento al colore del governo per Cargo. Questi sono fatti! Non sono discorsi.

Sappiamo, ma ne abbiamo conferma dalla lettura del CorriereEconomia, che in FS si riduce tutto tranne i manager! La moda di quest'ultimo periodo per Fs è l'essere diventata lo sfogo, la destinazione privilegiata della mobilità dalla Fiat, da Torino. Ed in Cargo ne vediamo delle belle.

Accade così che manca il personale di macchina, di manovra, di verifica, però sono in continuo aumento i dirigenti! Non sappiamo giudicare le capacità e le professionalità che esprimono ma numericamente sono tanti. Alcuni sono sicuramente "nòb-buoni". Ci troviamo così con una riduzione del traffico merci complessivo, con particolare riguardo per quello internazionale. I signori dirigenti responsabili di queste performance però continuano ad imperversare. Vediamo ancora perché. Ci è sempre stato insegnato che la carta di presentazione delle ferrovie erano le informazioni ed il contatto con la clientela.

Ebbene una struttura che doveva avere nella clientela il suo punto di forza in Cargo è ormai ridotta al mero inserimento di dati.

Parliamo dell'assistenza alla clientela. Ormai ogni Business Unit tratta direttamente la sua clientela avendo previsto al suo interno del personale a ciò dedicato.

Non solo, quando nacque l'ex crm includeva personale di ampia e provata esperienza. L'insipienza e l'arroganza della conduzione fecero sì che ben due dirigenti ed un quadro apicale decidessero di uscire dalla struttura medesima e, solo nei giorni scorsi, è approdato alla Business Siderurgia l'ultimo quadro di esperienza su cui l'assistenza poteva contare.

Non è questo un fallimento dell'assistenza? Non è questo il fatto che avrebbe dovuto determinare nel Direttore di Cargo una decisione circa la permanenza del responsabile di una struttura che non serve, se si vuole rendere la cargo trasparente e non translucida?

C'è da dire che qualche nostro suggerimento è stato messo a frutto se è vero come è vero, che le "direzioni", attivate dalla sala operativa, le avevamo già richieste e pubblicate nel numero di luglio 2005; attendiamo riscontro anche sulle tematiche esposte in questo numero che, sempre l'anno scorso, avevamo già previsto: il pessimo andamento del traffico internazionale, congiuntamente alla segnalazione sulla nostra stampa delle peggiori performance del servizio di assistenza e post-vendita.

CONSIGLIO NAZIONALE SAPS

Rimini 4/5/6 aprile 2006

Il consiglio nazionale saps-orsa, riunitosi a Rimini nei giorni 4, 5, 6 aprile 2006, esprime:

Massima solidarietà nei confronti del collega dante de angelis, ingiustamente licenziato a causa del suo impegno nello svolgimento dell'attività sindacale.

Invita:

La segreteria nazionale saps a concordare con la segreteria generale orsa interventi decisi e diretti ad impedire il ripetersi di atti di arroganza da parte aziendale.

Condivide ed approva:

La relazione del segretario nazionale saps, arricchita dalle indicazioni pervenute dalle commissioni tecniche (che pubblichiamo qui accanto alla pagina 2), che hanno recepito e sviluppato le problematiche sollevate dalla base dei lavoratori.

Nel corso del consiglio nazionale sono emerse le seguenti ulteriori proposte da avanzare in chiave rivendicativa:

- necessità di evidenziare, anche in considerazione dell'inalzamento dell'età pensionistica, lo svolgimento da parte del capo stazione-dirigente movimento di attività sempre più impegnative per l'introduzione di nuove tecnologie e stressanti per l'aumento del traffico e i turni di lavoro sempre gravosi.

- denunciare e porre rimedio alle carenze di manutenzione ai mezzi di trazione causa di notevoli difficoltà nel piazzamento treni.

- sollecitare un intervento affinché tutto il personale del gruppo fs sia regolarmente avviato ai corsi di aggiornamento come previsto dalla normativa vigente.

- fornire il personale di idoneo vestiario per le mansioni da svolgere.

- affermare la necessità di far applicare gli accordi inerenti ai congedi ed a.g. in modo uniforme nel territorio nazionale, in stretta osservanza del dettato contrattuale collettivo.

- rilanciare il ruolo di centralità e competenza delle biglietterie di trenitalia nella gestione del rapporto commerciale con la clientela.

- tutelare gli agenti addetti alla vendita e all'assistenza trenitalia dalle indiscriminate esternalizzazioni praticate. Non rientranti nel contratto delle attività ferroviarie.

- si dà mandato alla segreteria nazionale di individuare, nei prossimi assetti contrattuali, le nuove figure professionali, con relative competenze accessorie, in cui far rientrare tutte le attività svolte nella formazione treno: traghettatore patentato "c", coordinatore partenza treno. Emerge inoltre la necessità di rivedere le competenze economiche del formatore treno per le nuove mansioni attribuite.

- prevedere, nel prossimo contratto, il giorno di pasqua festivo come le altre festività.

Infine si evidenzia una preoccupante perdita di traffico nel corso del 2005 e primi mesi del 2006, dovuta alla defezione di clienti che hanno scelto vettori alternativi (gomma in particolare), in quanto i servizi offerti, soprattutto negli ultimi sei mesi, non sono più affidabili e all'altezza

della concorrenza. Ciò evidenzia un'errata politica gestionale dell'azienda, che, anziché adattarsi all'evoluzione del settore trasporto, attuando opportune strategie, persiste nella attuazione di piani d'impresa non adeguati.

Oltre agli aspetti ben evidenziati nella relazione del segretario nazionale, inerenti alla manovra della dgol, il consiglio nazionale evidenzia la necessità di particolare attenzione e nei confronti delle azioni adottate, per mere ragioni bilancistiche ma senza alcuna accortezza in termini industriali, dall'azienda fs, che, sempre più spesso, ed in varie realtà, comportano la soppressione di lavorazioni e di posti di lavoro (soppressione squadre di manovra o dequalificazione dei d.m.).

- il consiglio ribadisce alla segreteria nazionale la necessità di attivarsi nei confronti dell'azienda predisporre nuove strategie efficienti per il recupero del traffico.

- Evinca inoltre la necessità, visto che la società lo impone, di promuovere uno studio appropriato mirato al recepimento di un futuro contratto comune europeo.

La commissione mozione finale è composta da pasquale ricci, gennaio piantadosi, cosimo salis, giuseppe pinto, diego destro, gerardo mastrangelo.

Rimini li, 6 aprile 2006



Alcune fasi di lavoro del Consiglio Naz.le SAPS.

Sotto: Il tavolo di presidenza, da sinistra, il segretario SAPS Maltese, il Presidente Rossellini, il Verbalizzante Zaccaria.



QUANDO L'INDENNITÀ NON QUADRA...

Questo contributo vuol segnalare l'ingiustizia generata a danno dei lavoratori dall'interpretazione aziendale del meccanismo di determinazione dell'Indennità di Utilizzazione Professionale (IUP) dell'Area quadri disciplinata dall'articolo 34 del Contratto Aziendale del Gruppo FS.

Ricordiamo che la ratio della norma in questione soddisfa - o almeno dovrebbe soddisfare stando alla sua lettura - l'obiettivo di stabilire una correlazione tra l'importo della IUP e la complessità delle attività espletate dal lavoratore. Ovvero la complessità dell'attività svolta dal lavoratore viene riconosciuta attraverso un corrispettivo economico. Questo è ciò che dovrebbe accadere ma non sempre nella vita tutta va come dovrebbe: il condizionale è sempre in agguato!

Infatti, nell'ambito della DCM di Roma, registriamo una situazione nella quale i dipendenti che hanno modificato definitivamente la loro funzione, per esempio, da Dirigente Movimento Interno a Dirigente Movimento Operatore dopo l'entrata in vigore del vigente CCNL, continuano a percepire l'indennità di utilizzazione professionale della mansione precedentemente espletata (DM Interno), che risulta inferiore di un terzo rispetto a quella percepita dal DM Operatore.

Tale incongruenza deriva dall'errata applicazione meccanicistica e non sistematica del calcolo previsto al punto 2.4 dell'articolo 34 che, 'fotografando' la situazione del lavoratore all'1 settembre 2003, distoglie dalla ratio evidenziata nel comma 1 del medesimo articolo, che come detto invece fa esplicito riferimento alla correlazione dell'indennità in questione con la complessità dell'attività espletata e dunque con la nuova situazione lavorativa.

Quindi così facendo viene meno il riconoscimento della complessità della nuova attività e si determina una discriminazione tra lavoratori che svolgono la medesima funzione lavorativa, imperniata sulla mera decorrenza temporale e non sull'effettività delle attività svolte.

Anzi, talvolta, al danno segue la beffa: il lavoratore non solo come abbiamo dimostrato viene "danneggiato", ogni mese, con una minore indennità di utilizzazione professionale rispetto al collega che svolge normalmente la funzione di DM Operatore, ma persino rispetto al collega che dovesse per le più svariate ragioni, essere impiegato permanentemente in mansioni di minor onerosità (per esempio da DM Operatore diventa definitivamente DM Interno), sotto il profilo considerato, mantenendo la precedente misura d'indennità.

Ogni iniziativa che abbiamo adottato per la soluzione di questa chiara disparità di natura retributiva a danno dei lavoratori non ha trovato da parte dell'azienda nessuna volontà concreta risolutiva. Confidiamo nei tavoli nazionali di trattativa quale luogo idoneo per ripristinare la giusta finalità contrattuale della IUP.

Daniele Sebastiani - Roma

VERTENZA INDENNITÀ UTILIZZAZIONE LOCOMOTIVE MANOVRA SUPERIORI A 450 CV FATTO!

di Roberto Curcelli

Importante successo dei lavoratori in un'annosa controversia giudiziaria condotta dal SAPS Orsa Bologna nei confronti di Trenitalia. Per molti anni, il nostro sindacato si è fermamente battuto per ottenere il riconoscimento della maggiorazione di un terzo dell'indennità di utilizzazione in favore di tutti i manovratori impiegati alla guida di locomotori con potenza superiore ai 450 CV. La vertenza è stata ora definita dal Tribunale del Lavoro di Bologna che, con la recente sentenza del 31 marzo, ha dichiarato il sacrosanto diritto dei dipendenti di vedersi riconosciuta e versata la maggiorazione richiesta con decorrenza dal 1998. Ma ricostruiamo, brevemente, questa lunga e complessa vicenda giudiziaria.

Nel 1994 è stato siglato tra FS e alcune Organizzazioni sindacali un importante accordo in cui si stabiliva che, con decorrenza dal 1° luglio 1994, a tutto il personale utilizzato alla guida di mezzi con potenza superiore a 450 CV sarebbe stata corrisposta l'indennità di utilizzazione maggiorata di un terzo per le giornate di effettiva utilizzazione. Tuttavia, nonostante questi precisi impegni contrattualmente assunti, TRENITALIA negava il diritto alla maggiorazione in favore dei dipendenti utilizzati alla guida del locomotore D 255, seppure dette macchine risultassero avere una potenza superiore ai 450 CV. Si veniva così a determinare, secondo la valutazione del sindacato, una illogica quanto illegittima disparità di trattamento dei lavoratori in palese violazione agli accordi siglati.

La situazione di aperta e ingiustificata sperequazione si rendeva, peraltro, ancora più evidente dal diverso trattamento economico applicato da Trenitalia ai suoi dipendenti che utilizzavano la stessa macchina D 255 in divisioni diverse (in particolare veniva riconosciuta la maggiorazione dell'indennità solo ai lavoratori della Divisione Cargo).

La battaglia del SAPS Orsa, dunque, proseguiva nelle aule del Tribunale di Bologna dove alcuni iscritti, rappresentati dal legale del Sindacato, Avv. Giorgio Castellacci, iniziavano una lunga causa iniziata nel 2002 e terminata con la sentenza del 31 marzo di cui si diceva. Il Giudice del lavoro, recependo interamente le richieste del legale dell'Orsa, ha accolto le domande dei ricorrenti riconoscendo il loro diritto a percepire la maggiorazione di un terzo sull'indennità di manovra, con decorrenza dal 1998 (data di modifica della tabella 45 P.G.O.S.) sino al 31.08.2003 (data di introduzione del nuovo contratto collettivo di categoria), oltre ad interessi e rivalutazione monetaria, con condanna di Trenitalia al pagamento delle spese di giudizio.

La sentenza del Tribunale è stata già notificata a TRENITALIA che avrà tempo sino alla prima settimana di maggio per proporre un eventuale appello. Chi fosse interessato a maggiori informazioni può contattare direttamente la sede Orsa di Bologna.

Come avevamo preannunciato nel numero scorso, pubblichiamo il documento della Regione Toscana, Direzione Generale del diritto alla salute e delle politiche di solidarietà, Settore Prevenzione e Sicurezza. Il documento riveste un'importanza fondamentale per tutte le RSU e RLS in quanto analizza, nel dettaglio, le situazioni di lavoro della Manovra e ne sottolinea le anomalie che debbono sicuramente essere usate nelle varie fasi di contrattazione.



In riferimento alla Vo. nota per oggetto, che si allega in copia, la competente struttura regionale ha ravvisato l'opportunità di sottoporre il quesito pervenuto all'attenzione del Comitato regionale ex art. 67 L.R. 40/2005 articolazione "Prevenzione, Igiene e Sicurezza Luoghi di Lavoro" che, esaminata la problematica rinvogliando si è espresso come di seguito riportato:

La valutazione della particolare operazione cui sono dedicati gli addetti al settore di manovra di Trenitalia Spa in merito al quesito posto, effettuata sia attraverso l'analisi del materiale cartaceo, sia attraverso un confronto con le parti interessate e grazie a sopralluoghi sul campo, permette le seguenti considerazioni preliminari. Spesso all'indirizzo alla condotta della macchina di manovra non è dato di vedere l'operatore addetto all'aggiungimento della vettura e tra loro non è neanche possibile una comunicazione verbale, vuoi per il rumore prodotto dalla motrice, vuoi per la distanza tra i due che viene a seconda delle vetture da aggiungere. Infatti quando la manovra concerne una sola vettura, a seconda che questa avvenga in spinta o in trazione ed in base al posizionamento della postazione al pilotaggio della motrice, il manovratore del mezzo di

manovra può essere in grado di vedere l'operatore addetto all'aggiungimento della vettura, ma questo avviene raramente. Frequentemente invece non c'è visuale tra i due e spesso sono separati da più vetture. Quindi, affinché la manovra possa essere effettuata in due soltanto e senza l'aiuto di un terzo operatore, avente funzione di coordinamento tra i due precedenti, Trenitalia Spa ha messo a disposizione dei Centri di manovra del radiotelefono come misura preventiva atta all'eliminazione dei rischi cui può trovarsi soggetto l'aggiungitore che si introduce tra i respingenti. Infatti la precedente procedura organizzativa e le normative del "Testo Istruzione Personale Condotta Locomotive" prevedevano che un terzo operatore (normalmente il Responsabile di Zona del Nucleo Formazione Treni) coordinasse la manovra rimanendo sempre a vista sia dell'operatore tra i respingenti che del conduttore del mezzo di manovra, in modo da rivedere situazioni di emergenza.

La mansione specifica dell'aggiungitore consiste nell'introdursi tra i respingenti della vettura ed il mezzo di manovra (motrice) per l'esecuzione di operazioni che comportano l'utilizzo contemporaneo di entrambi gli assi superiori. La qual cosa non permette all'operatore stesso di poter utilizzare agevolmente il radiotelefono (supporto tecnologico

che secondo quanto concordato a suo tempo tra la COSS e l'Ente FS Spa nel 1995 rientrava tra le nuove tecnologie che permettono una riorganizzazione del lavoro), il quale viene di norma custodito nelle tasche, in quanto se fosse tenuto appeso al collo sottoporrebbe l'operatore stesso al rischio di impigliamento negli organi della vettura o della motrice. Questo esposto fa sì che il radiotelefono non permetta l'immediatezza della comunicazione in caso di pericolo, in quanto l'operatore deve prenderlo, premere l'apposito pulsante e comunicare, operazioni semplici e rapide in un normale contesto, ma non altrettanto in un contesto d'emergenza e nella fatispecie quando si hanno entrambe le mani impegnate.

Altro punto non trascurabile è quello relativo all'ergonomia ed ai carichi di lavoro che, se in precedenza si distribuiva su tre operatori, dei quali almeno due potevano di norma alternarsi nelle varie mansioni, adesso negli impianti che hanno attivato la nuova organizzazione del lavoro, grava esclusivamente su due operatori per turno. Questi a volte si trovano a dover effettuare, nei turni in cui si presentano emergenze e manovre non programmate, anche fino a 35 manovre circa (per un impianto come quello di Chiari), che sono stimabili come 17,5 veicoli-compiuto, all'incirca il doppio del rapporto tra addetti di settore e veicoli manovrati previsto a pag. 12 dell'accordo tra la COSS e l'Ente FS Spa del 1995.

Alla luce di quanto premesso, si ritiene che la nuova organizzazione del personale addetto ai Centri di Manovra, già attivata da Trenitalia Spa in alcuni impianti, non possa non riguardare la sicurezza e la prevenzione antilavoristica dei lavoratori in quanto è nella filosofia stessa del Digs 626/04 (di seguito denominato Digs) che la programmazione e l'organizzazione del lavoro avvenga mirando all'integrazione della prevenzione nei processi produttivi ed organizzativi stessi. L'art. 3 comma 1 lettera d) del Digs esplicita chiaramente questo concetto e ne detta che è compito del datore di lavoro valutare questi aspetti ed adottare le misure necessarie per metterli in atto, come ribadito all'art. 4 comma 5 lettera b) del Digs che afferma: "Il datore di lavoro deve aggiornare le misure di prevenzione in relazione ai mutamenti organizzativi e produttivi...".

Inoltre l'art. 35 comma 2 del Digs afferma che "Il datore di lavoro attua le misure tecniche ed organizzative adeguate per ridurre al minimo i rischi connessi all'uso delle attrezzature di lavoro da parte dei lavoratori..." ed essendo i mezzi di manovra attrezzature di lavoro a tutti gli effetti, si assai dall'art. 34 comma 1 lettera a) del Digs, non

si vede come Trenitalia Spa possa esimersi dall'effettuazione della valutazione dei rischi connessi ad una nuova organizzazione del lavoro inerente l'uso dei mezzi di manovra. Ad ulteriore suffragio di quanto scritto si riporta anche, sempre dall'art. 35 del Digs, il comma 4bis lettera b) che recita: "Il datore di lavoro provvede affinché...vengano adottate misure organizzative atte ad evitare che...nella zona di attività di attrezzature di lavoro sennovanti...qualora la presenza di lavoratori a piedi sia necessaria per la buona esecuzione dei lavori, essi subiscano danno da tali attrezzature".

Alla luce di quanto dettato dal legislatore negli articoli succitati del Digs, una nuova organizzazione del lavoro del personale del settore di manovra di Trenitalia Spa dovrà essere oggetto di valutazione dei rischi da parte dell'Ente stesso, onde stabilire se sia effettivamente possibile una riduzione del personale da tre a due operatori, garantendo equivalenti livelli di sicurezza per i lavoratori stessi, sia da un punto di vista antilavoristico che ergonomico. Si puntualizza inoltre che le precauzioni a tutt'oggi messe in atto (uso del radiotelefono) e seguito dell'eliminazione del terzo operatore atto al coordinamento a vista delle manovre, non sono e non possono essere considerate misure preventive atte ad evitare l'accadimento di infortuni all'addetto che opera tra i respingenti, né adeguata misura cautelativa in caso di pronta richiesta d'intervento di soccorso ai verificarsi di infortunio o situazione d'emergenza".

A disposizione per ulteriori chiarimenti si porgono distinti saluti.

Il Dirigente Responsabile
(Ing. Massimo)

IL GOVERNO È NATO, NON CI SONO PIÙ SCUSE

Dal rinnovo dell'ultimo contratto, di tempo ne è passato ma la situazione nelle stazioni è in pieno stallo vuoi per il continuo susseguirsi e avvicinarsi della dirigenza, vuoi per la situazione politico-sindacale. Finalmente abbiamo superato il periodo delle votazioni ed ora penso che non ci siano più scuse per portare avanti, tralasciare o minimizzare tutte le problematiche che hanno portato, a mio parere, il sistema ferroviario verso un abbandono non strutturale, (vedi i lavori che si stanno facendo nelle stazioni) ma quello che riguarda il trasporto sotto l'aspetto della sicurezza e del servizio. Da addetto alla vendita e da attivista sindacale ho una panoramica privilegiata che consente una trattazione puntuale, che consente anche dei confronti nelle varie realtà territoriali. Occupandomi a livello nazionale mi accorgo che le situazioni non cambiano. Dalla Sicilia alla Val D'Aosta, e se può essere una magra consolazione; mal comune mezzo gaudio. Per cui parlando ora della vendita ci ritroviamo in un caos non indifferente, in quanto il continuo esperimento della vendita on-line, biglietterie a personale ridotto, e agenzie con provvigioni ridotte ad un tozzo di pane, il risultato qual'è stato? La grande idea di svendere i treni. Per non parlare del trasporto regionale. Vengo e mi spiego, biglietti on-line, un grande business che qualcuno spiega con le tavole numeriche in grande crescita, fantastico!!! Però forse qualcuno non sa che, se oggi vendevo un biglietto ed il prossimo mese ne vendo due, ho aumentato la vendita del 100% in un solo mese. Qualcuno scopri l'acqua calda!!! Quindi il grande risultato della vendita telematica e la riduzione della vendita allo sportello, è presto spiegata, cioè facendo una mera riflessione non è dovuta all'innovazione tecnologica, ma solo al fatto che la gente seduta a casa propria o nel suo ufficio impiega ore per l'acquisto di un biglietto poi puntualmente si reca in stazione ad ingolfare le biglietterie sia per il ritiro del titolo, sia per il cambio o perché a dir poco il 60% si rende conto che ha sbagliato; risultato ovvio ed univoco bisogna sistemare gli errori occupando agenti e sportelli, rendendoli in quel momento improduttivi, per cui a fine giornata il totale dell'operazione è stato: che mi trovo un biglietto comunque venduto on-line ma uno sportello improduttivo per circa un quarto d'ora (se va bene) per ascoltare il cliente dell'errore commesso o la ricerca a volte invana di un posto su un treno che risulta pieno, costo del cliente zero, costo trenitalia, tanto per le ragioni su elencate. Questo secondo me il primo punto dove comincia l'oscuramento. Abbiamo ridotto sul territorio le biglietterie! Bene, ora cominciamo, dove c'è una buona presenza sindacale a ridurre solo gli sportelli, banalizzando perfino alcune attività di importanza strategica e funzionale come gli addetti al retro-sportello, e spesso ci ritroviamo dove ci sono tre o quattro quadri per

impianto e dove invece queste funzioni vengono svolte da agenti che mai potranno superare le novanta giornate consecutive altrimenti il giochetto all'azienda non riuscirebbe, per cui è da anni e non mesi che si va avanti in questo sistema non certo gratificante per chi ci mette il proprio impegno e la propria serietà e professionalità nel settore. Le biglietterie del trasporto regionale collocate in un altro settore dove per qualità non sono da meno di quelle passeggeri ma tutto diventa aleatorio quando si cominciano a vendere anche le caramelle (per così dire). Le colpe per un calo delle vendite sono e possono essere attribuite a molti fattori come la concorrenza dei vari vettori che oggi diventano meno costosi e più veloci del treno, ad esempio i voli low-cost che vogliono aggredire il mercato del trasporto su rotaia. Però noi rispetto a tale vettore dobbiamo ringraziare, che le nostre stazioni sono immerse nel centro delle città, per cui molto più agevoli degli aeroporti che si trovano fuori. A tal proposito, si ritiene sia stato un errore chiudere quella rete capillare di biglietterie costituite dalle piccole stazioni; sicuro punto di riferimento della gente sia per le informazioni necessarie per l'acquisto del biglietto, sia per i viaggi lunghi e medi. Senza intento di allungare il brodo non si può non parlare delle biglietterie self-service, un vero e proprio macello, in quanto puntualmente guaste e bisognose di assistenza. Cioè carico-scarico, biglietti non stampati, resti non corrisposti, moneta che si inceppa, tastiere bancomat che non funzionano e quant'altro. Ed allora cosa faccio? metto un agente a risolvere tutti questi problemi, ma questa persona da dove la recupero? Ovviamente dallo sportello. Ora finalmente qualcuno, secondo voci di corridoio o radio scarpa vociferava che la gestione di tali macchine verrà affidata a ditte esterne le quali dovrebbero occuparsi di tutto e per tutto. Ma la mia domanda è: << se la gestione sarà esterna, e visto che le biglietterie self-service si trovano vicino alle biglietterie, quando ci sarà un problema i clienti a chi si rivolgeranno? E' ovvio; al primo operatore dello sportello più vicino alla macchina e non alla ditte che gestisce queste macchine. E se l'operatore viene impegnato per dare o solo dire che di ciò noi trenitalia non ce ne occupiamo. Questo tempo perso chi lo paga?>>. Ennesimo esperimento volto a creare ancora più file, ed ancora più inasprimento dei sindacati contro l'azienda. Concludendo, anche se ce ne sarebbe di carne al fuoco, come le condizioni ambientali nelle biglietterie, dove si continua a respirare polvere continuamente messa in circolazione dalle ventole delle macchine; in quanto le pulizie vengono fatte durante l'orario di lavoro e male, ancora, scambiatori d'aria ormai giunti a dir poco al quarantesimo anno di età, e altro ancora.

Roberto Marino Segr. Comp.le Verona

CD: "TUTTE LE REGOLE DEL LAVORO" VERSIONE 2006

di Roberto Spadino

La Segreteria Nazionale SAPS mi ha dato l'incarico di rinnovare il CD "Regole del Lavoro" realizzato lo scorso anno. Tale supporto informatico era stato realizzato in occasione del corso di professionalizzazione tenutosi a Bari rivolto alle RSU del settore Stazioni elette all'interno dell'OrSA.

Come è noto a coloro che sono in possesso di tale versione, la realizzazione di tale supporto informatico è stata concepita quale strumento di lavoro per gli operatori sindacali FS e anche per coloro che necessitano di notizie riguardanti le principali norme applicabili in ambito FS (ed in molti casi anche al di fuori di esso).

Le principali novità della versione 2006 di "Regole del Lavoro", oltre all'inserimento di alcune vecchie norme non presenti nella versione 2005 ma tuttora vigenti che non vado a riportare, consistono nei principali aggiornamenti riguardanti normative emanate dopo l'edizione del CD del 2005:

CARTELLA CIRCOLARI E ACCORDI

- accordo del 23 giugno 2005;
- testo di alcune nuove circolari.

CARTELLA COMPETENZE

- nuova versione del programma per il calcolo dello stipendio;
- nuova versione del programma per il calcolo della pensione (al termine dell'articolo sono riportate alcune spiegazioni riguardanti le novità inserite);
- nuovo elenco delle competenze FS;
- importi per assegno nucleo familiare validi fino al 30 giugno 2006.

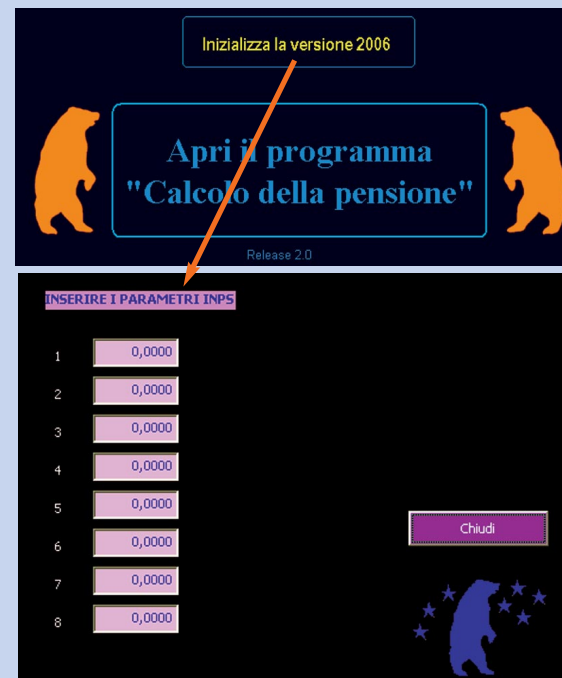
CARTELLA LEGGI E NORME

- Testo del Decreto Legislativo n. 252 del 5 dicembre 2005 (al momento della realizzazione della prima release del CD non era stato inserito nella Gazzetta Ufficiale e quindi è riportato senza intestazione);
- Messaggi INPS riguardanti il Bonus ed altre norme legate alla pensione.



NOVITÀ PROGRAMMA PENSIONE

Il programma, rispetto alla versione precedente, contiene nella prima schermata un comando chiamato "INIZIALIZZAZIONE" che richiama una successiva schermata



all'interno della quale devono essere inseriti gli indici di rivalutazione resi noti all'inizio di ciascun anno (per il calcolo della quota B). Per consentire l'impiego del programma, in attesa che tali indici siano comunicati, vengono utilizzati quelli validi nell'anno 2005. Non appena saranno ufficializzati, provvederemo

a comunicare, attraverso i nostri siti, i nuovi indici che dovranno essere inseriti nella maschera sopra evidenziata per ottenere il calcolo in maniera precisa.

All'interno dell'applicazione, sono stati inseriti alcuni utili aiuti (Help) che danno, anche a coloro che conoscono scarsamente la materia pensionistica, la possibilità di utilizzare il programma.

Il programma, a differenza di quello presente nella versione 2005, in mancanza dei requisiti, stabilisce, grosso modo, il momento della maturazione degli stessi:

- se si maturano nell'anno 2006 cambiando la data dell'esodo è possibile elaborare i calcoli;
- se si maturano nell'anno 2007 indica la predetta data senza che sia possibile effettuare i calcoli (il programma è utilizzabile fino al 31 dicembre 2006 e con il solo sistema retributivo)
- se si maturano dopo il 31/12/2007 avvisa che dal 1 gennaio 2008 cambieranno i criteri per la maturazione del diritto alla pensione e ovviamente si dovrà rivedere la struttura del programma stesso.

Per utilizzare i programmi relativi al calcolo dello Stipendio e della Pensione è necessario salvare le applicazioni su disco fisso (le variazioni non possono, evidentemente, essere scritte sul CD Rom).

Le novità introdotte rispetto alla precedente versione sono invece le seguenti:

- **Contratto FS 1996 - 1999;**
- **Contratto APPALTI FS;**
- **Contratto SOGESER.**

Aggiunta all'interno della CARTELLA SITI - E_MAIL:

- **link ai collegamenti ipertestuali dei principali organi di informazione;**
- **link ai collegamenti ipertestuali di Regioni e Comuni capoluoghi di Provincia;**
- **indirizzi e numeri telefonici delle Sedi OrSA.**

Trattandosi di un insieme di informazioni che vengono aggiornate ed inserite dal sottoscritto, è evidente che possono essere aggiunte nuove idee o link a siti ritenuti di utile consultazione ed è per questo che invito i colleghi a voler segnalare notizie, normative, leggi, siti o altro che possano arricchire la prossima versione. Si prega voler inviare i testi in formato Word o Html al seguente indirizzo e-mail: sr.bari.orsafferrovie@sindacatoorsa.it

Segreteria OrSA - BARI



I BIGLIETTI "ESTERNALIZZATI"!

di Giancarlo Fabbrucci

Si chiama full service la geniale idea di Trenitalia per demolire un altro baluardo delle vecchie ferrovie. È uscito infatti un bando per l'appalto nazionale dei servizi legati ai biglietti ed agli incassi a firma dottor DE CHIARA, che riportiamo in parte qui di seguito.

1.1.1.6) DESCRIZIONE / OGGETTO DELL'APPALTO

Fornitura e gestione dei sistemi Hardware di vendita / informazione (identificati in postazioni di biglietteria e di agenzia di viaggio, macchine emittitrici automatiche di biglietti, terminali informativi), fornitura e gestione delle apparecchiature POS, erogazione dei servizi collegati alla vendita (quali la logistica dei titoli di viaggio, la gestione degli incassi fino al versamento su conto titolare di Trenitalia, le transazioni relative ai pagamenti con carte di debito e credito generate sui diversi canali) e l'allargamento a nuovi canali di vendita, compresa l'emissione di una carta di trasporto con funzionalità di carta di debito prepagata.

LE FORNITURE ED I SERVIZI OGGETTO DEL PRESENTE BANDO SONO:

a) messa a disposizione dei beni relativi all'attuale parco Hardware di vendita / informazione nell'attuale titolarità di Trenitalia - da acquistare da Trenitalia stessa precedentemente all'inizio della prestazione ("buy-back") - e, in esito al periodo transitorio (vedi oltre, sub VIA), di nuovi beni Hardware e limitate specifiche componenti Software, oggetto di nuova fornitura a cura dell'aggiudicatario, che rimarranno di proprietà del fornitore. Dovrà essere assicurato il mantenimento in efficienza dei suddetti beni ai fini dell'espletamento del servizio.

b) logistica e distribuzione dei titoli di viaggio e/o dei supporti/matrici dei titoli stessi e di altri materiali cartacei e tipolitografici (magazzino, trasporto da magazzino stampatore ai diversi canali di vendita, carico e scarico macchine emittitrici automatiche);

c) organizzazione, coordinamento, e gestione del servizio di raccolta degli incassi presso gli impianti operativi di Trenitalia e dalle macchine emittitrici automatiche, comprese la verifica e la contazione degli stessi ed il successivo versamento sui conti correnti intestati alla Trenitalia medesima, nonché organizzazione, coordinamento e gestione della fornitura, trasporto e contazione di banconote e moneta metallica costituenti i cosiddetti "kit rendi resto" per le macchine emittitrici automatiche;

d) gestione del servizio di pagamento elettronico delle carte di credito / debito emesse da qualsiasi Istituto di Credito e presentate dalla clientela Trenitalia per l'acquisto dei servizi offerti da Trenitalia stessa;

e) erogazione di tutte le prestazioni necessarie all'ammissione all'acquisto dei servizi offerti da Trenitalia da parte dei possessori delle carte di credito almeno dei marchi VISA, VISA ELECTRON, MASTERCARD, MAESTRO (servizio di "Acquiring");

f) erogazione di tutte le prestazioni necessarie all'ammissione all'acquisto dei servizi offerti da Trenitalia da parte dei possessori delle carte di debito del marchio Pagobancomat (servizio di "Acquiring");

g) fornitura, installazione e mantenimento in efficienza delle apparecchiature POS, che rimarranno di proprietà del fornitore;

h) garanzia del servizio di vendita on line tramite disponibilità di un POS virtuale;

i) progettazione e conseguente attuazione di soluzioni innovative per la vendita dei servizi offerti da Trenitalia (sviluppo nuovi canali fisici e/o virtuali);

j) emissione di una carta di trasporto dotata di microprocessore (smart card), con funzionalità di carta di debito, prepagata, co-branded Trenitalia,

su circuito non privativo ("Trenitalia Card");

I dettagli su forniture e relative specifiche tecniche e funzionali, nonché sui servizi oggetto del presente bando di gara verranno forniti in sede di invito a presentare offerta.

Si precisa che non rientrano nell'oggetto dell'appalto la fornitura e la stampa dei titoli di viaggio c/o dei relativi supporti / matrici, la fornitura del sistema software di vendita e relativi aggiornamenti.

I vecchi ci insegnavano il giorno dell'assunzione: non deviare un treno e non sbagliare con i soldi. Facevamo sei mesi di corso per imparare le tipologie dei biglietti e la loro tassazione.

Dopo anni di velate minacce per il futuro della categoria e i variegati progetti per rendere più agile la vendita, finalmente i nostri dirigenti stanno per ammazzare anche questo settore.

Affidare la custodia e la consegna ad una ditta x, della quale ovviamente nutriamo la più completa fiducia, ma che sicuramente non tratterà i titoli di viaggio come avevano insegnato a noi, avrà un costo deficitario rispetto all'attuale del personale interessato.

I primi danni li avevamo già notati con le forniture dirette dalle tipografie. Quanti errori abbiamo rimediato!

È ovvio, per la tipografia quella è solo carta da riprodurre. Se una scatola contiene numerazioni diverse va bene uguale, sempre ventimila cartellini colorati sono.

Quanti pacchi sono finiti al nord anziché al sud!

Siamo poi sicuri che la ditta x sarà capace di gestire gli incassi delle emittitrici e "udite udite" i relativi versamenti sul conto di Trenitalia.

Se full service fa parte del progetto di vendita che doveva essere presentato alle Segreterie nazionali, progetto che sicuramente privilegerà la vendita on line, quella attraverso i punti vendita a terra e le emittitrici, subiremo ancora una dequalificazione e perderemo sicuramente ulteriori posti di lavoro.

Pertanto inviterei la Segreteria Generale a chiedere chiarimenti su questo bando ed a contrastare un processo di impoverimento del settore commerciale.

FILT- CGIL FIT-CISL UILT OR.S.A. UGL FAST

SEGRETERIE REGIONALI DEL FRIULI-VENEZIA-GIULIA

Regione Autonoma Friuli-Venezia-Giulia
Consiglio Regionale - P.zza Oberdan, 6 - 34133 TRIESTE

**Alla cortese attenzione
del Presidente della IV Commissione permanente
Sig. Uberto Fortuna Drossi**

Oggetto: Audizione riguardante la situazione del trasporto ferroviario nel Friuli-Venezia-Giulia.

Le scriventi Segreterie Regionali, rappresentanti il settore-trasporti del Friuli-Venezia-Giulia, desiderano ringraziare il sig. Presidente della IV Commissione permanente per l'invito ricevuto e, al fine di apportare un utile contributo per l'audizione di quest'oggi, 26 gennaio c.a., che riguarda le problematiche del sistema ferroviario, presentano una memoria scritta in cui viene esposto il pensiero unitario del movimento sindacale della nostra regione per quanto riguarda il settore ferroviario. Tale posizione, critica per certi versi, non vuole sostituirsi con i ruoli delle parti presenti.

Il confine tra l'opinione e la proposta non deve essere confuso ma rimane tracciato, se il documento viene inteso nella sua reale portata e nell'onestà d'intenti, perché si vuole evidenziare il ruolo del sindacato nella difesa dei diritti del lavoro, ma anche nel favorire il confronto, assieme ai rappresentanti delle Associazioni dei Consumatori, ai Comitati e/o coordinamenti dei Pendolari con la Società Trenitalia Spa e la Regione Friuli-Venezia-Giulia. L'argomento è circoscritto al trasporto ferroviario regionale che interessa i pendolari ed i viaggiatori, i quali devono raggiungere il posto di lavoro, la scuola l'università, l'ospedale ecc. giornalmente e/o occasionalmente. Riguarda quindi il percorso, il viaggio breve (nella regione o in quella limitrofa) ma anche quello a lunga percorrenza (in caso di coincidenze). Viene affrontato il diritto alla mobilità dei cittadini che usano il treno, i quali alla luce degli avvenimenti recenti, è prevaricato e non preso in considerazione con il rispetto dovuto da parte della Società Trenitalia anche se molte responsabilità vanno addebitate ad istituzioni centrali e all'holding Fs. Si tratta di un malessere generale, originato da una politica nazionale, per quanto riguarda il trasporto su rotaia, in cui è assente un piano industriale serio ed affidabile di rilancio. In questa sede è fin troppo scontato evidenziare l'errore della Finanziaria 2006 che non ha previsto risorse per le ferrovie. Certamente vi sono altre cause che concorrono al degrado e al decadimento del sistema. Alla situazione di deficit strutturale, si aggiungono problemi di gestione. Sono criticità al presente non facilmente risolvibili poiché per molti anni la politica non ha mai inteso impegnarsi nello sviluppo del settore. I dati del 2005 sono drammatici: 57 incidenti ferroviari con morti e feriti, un bollettino di guerra che fa rabbrivire; inoltre ritardi a non finire con medie fuori orario superiori all'anno precedente (il 2004), per non parlare delle vetture infestate da insetti (zecche) con il conseguente ritiro di centinaia di vetture creando disagi alla collettività specialmente nel periodo delle festività. Si sono verificati dei drammi umani che hanno coinvolto intere famiglie. Che dire della sporcizia che regna all'interno delle vetture. Si rimane senza parole nel vedere ambienti veramente inagibili in cui le persone sono costrette a rimanervi non avendo alternative. Un siffatto sistema non garantisce ai cittadini un servizio ferroviario corrispondente alle necessità e alle aspettative del paese. Il pendolare nel 2005 ha sopportato le situazioni più incredibili e drammatiche degne di un paese con inflazione a due cifre. Il sindacato, negli scioperi proclamati, ha richiamato continuamente l'Azienda a rispettare gli impegni, primo fra tutti la sicurezza del trasporto ferroviario e denunciato il disastro produttivo e orga-

nizzativo della Società.

L'azione di lotta di 24 ore che sarebbe dovuta iniziare oggi 26 gennaio, è differita al giorno 3-4 marzo, apre uno spiraglio alle attese dei lavoratori e cittadini. L'auspicio è che la ferrovia mantenga quanto sottoscritto: potenziamento della sicurezza, qualità ed assunzioni. In questi giorni il ministro Lunardi ha firmato un decreto in cui trasferisce delle competenze da RFI a holding Fs aumentando il potere di vigilanza. Rimane il fatto che l'Antitrust impone delle regole sulla concorrenza ed esclude che l'holding possa svolgere il compito in tale ambito. Ancora non sono chiari totalmente i ruoli definiti dal decreto firmato il 19 gennaio u.s. dal Ministro. Quello che si auspica è che ci sia un'inversione di tendenza.

Le scelte centrali ricadono sulle periferie. E il quadro non cambia. I pendolari del Friuli-Venezia-Giulia hanno sopportato innumerevoli disagi e protestato, e giustamente con forza, denunciando le mancanze e le gravi irregolarità e tutti i disservizi occorsi durante le giornate in cui hanno usato il treno: la soppressione delle corse, i guasti dei treni in linea, prima della partenza, i ritardi cronici, la sporcizia delle vetture, le porte fuori servizio e l'elenco potrebbe continuare. Questa situazione intollerabile deve avere una soluzione: Trenitalia Spa deve rispondere dell'operato e le istituzioni devono svolgere il proprio compito. Anche se è bene ricordare che la regione Friuli-Venezia-Giulia ha stanziato un contributo di 15 milioni di Euro per l'acquisto di nuovi materiali.

L'importante è che non si risolva il tutto nel cercare solamente un responsabile pur di mantenere lo status quo. Non è neppure un metodo puntare solamente alle penalità nei confronti della Società che gestisce un servizio collettivo. Potrebbe essere uno strumento transitorio. È necessario invece creare i presupposti affinché si ristabilisca la centralità del trasporto ferroviario. È ascoltino i pendolari, i viaggiatori, le Associazioni dei consumatori, dei Coordinamenti, le parti sociali, le comunità, per costruire un sereno e costruttivo dialogo con Trenitalia Spa, Rete Ferroviaria Italiana Spa, (la quale quest'ultima non è esente dalla discussione, né può defilarsi), con la Regione F.V.G. e le Istituzioni (Provincia, Comune). È importante proporre quelle iniziative di confronto, ognuno mantenendo i propri ruoli distinti, ed avviare inoltre una fase informativa con tavoli tecnici permanenti in cui si analizzino le cause dei disagi del servizio rivolto ai pendolari, perché solo un'azienda con progetti di rilancio e con una seria gestione può servire alle necessità di una collettività e al mantenimento dei posti di lavoro.

Con questa breve sintesi pensiamo di aver gettato almeno le prime basi per una futura discussione propositiva intesa a favorire l'informazione e di aver apportato un contributo serio ed utile in quest'assise.

Trieste, 26 gennaio 2006
**Le Segreterie Regionali FVG
Filt-Cgil Fit-Cisl Uilt Or.S.A. Ugl Fast**

La nostra tradizione, il tuo futuro

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



Treno Eurostar ETR 500 decorato da HDI Assicurazioni

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

HDI

ASSICURAZIONI

www.hdia.it

Al tuo fianco, ogni giorno

LA "MIA" SUL LICENZIAMENTO DI DANTE

di **Giancarlo Fabbrucci**

Non credo neppure di conoscerlo, ma appena ho saputo di quanto era accaduto ho manifestato tutta la mia solidarietà e mi sono reso disponibile per le iniziative del caso, senza neppure sapere come erano andate le cose. Ha fatto bene la Segreteria Generale ad interrompere le labili relazioni industriali (qualcuno a Firenze ha scritto che non capisce le motivazioni di tali azioni) lo invece ho aderito subito allo sciopero del 5 e sono pronto per altre forme di lotta per un collega che ha avuto la forza di alzare la testa ma soprattutto perché è un nostro attivista sindacale.

Dante mi perdonerà, ma mi tornano in mente altri ferrovieri che hanno subito il suo provvedimento credendo di essere nel giusto, dei quali però nessuno ne ha mai parlato, nessuno ha mai mosso un dito.

Mi tornano in mente in particolar modo due capi gestione licenziati i quali hanno avuto la bontà di rivolgersi a me per consigli.

Uno licenziato perché, pur non essendo certi sulla responsabilità del fatto, doveva servire per dare l'esempio a tutti.

L'altra licenziata per "negligenza", abbandonata da tutti, ignorandone il caso e, al più, parlandone semmai a bassa voce come fosse un argomento pericoloso.

In pochi le siamo stati vicini confortandola moralmente.

Ma nonostante le strade intraprese e' ancora disoccupata

La vedo ancora piangente dire che e' stata abbandonata da tutti i colleghi e quelle che riteneva amiche.

Si sa, quando un capo gestione si distrae e' un "ladro" e si ritrova da solo con il marchio.

Credo che Dante sia fortunato ad avere la solidarietà di tutti noi ed in particolare di una categoria che per questo tema ha da insegnare alle altre.

Questa azienda che impone i comportamenti ai lavoratori secondo le sue logiche e le sue distorsioni delle regole sicuramente andrà avanti per questa strada della "rieducazione dei cattivi" e, siccome io un po' cattivo lo sono, se dovesse capitare la disavventura accaduta a Dante l'augurio è quello di avere la sua fortuna: trovare l'aiuto di tutti.

ADDIRITTURA UNA LEGGE QUADRO...

di **Anna Brucale**

Ho vissuto l'esperienza lavorativa della grande stazione del centro Italia e delle medie stazioni del sud Italia, sia nel settore di assistenza alla clientela che, come a tutt'oggi, front line della biglietteria. **PERTANTO MI RITENGO INDIGNATA NEL LEGGERE CON QUANTA DISCRIMINAZIONE SI PARLA DEL PERSONALE "comunque di front line" tenendo presente che, è giusto accogliere bene e fidelizzare il cliente, ma e' altrettanto vero, che lo stesso deve poter acquistare il biglietto, e da qui la valutazione delle varie realtà lavorative.**

Per tale motivo ritengo non corretto l'articolo del 4 ottobre di Nostra stazione che riguarda l'assistenza alla clientela. Pensare addirittura "ad una legge quadro" perché il personale, deve poter frequentare spesso dei corsi di aggiornamento, (corsi che tra l'altro fa, a differenza del personale della biglietteria che evidentemente ... **NON NE HA BISOGNO**), deve poter parlare almeno l'inglese, (il personale delle biglietterie non ne ha bisogno?). Non è forse lo stesso cliente che, dopo essere passato dall'assistenza, passa dalla biglietteria (o viceversa) e dove sicuramente grazie all'esperienza dell'operatore ed in relazione a quanto possiamo offrire è soddisfatto?

E non si parli di scarso personale. A differenza delle grandi stazioni, ove il personale potrebbe anche non essere sufficiente ma sicuramente è possibile chiudere un attimo lo sportello e suddividere la fila agli altri sportelli, nelle medie stazioni del sud ci si ritrova a volte, con un solo agente in biglietteria, e più agenti, con poco lavoro all'assistenza, dove fra l'altro ne è previsto uno (spesso li viene spostato temporaneamente o definitivamente inidoneo che sicuramente aiuta quel personale, a differenza di quanto accade in biglietteria).

La soddisfazione e la fidelizzazione del cliente, si ottiene soprattutto con un servizio qualitativo, di pulizia, puntualità e concorrenza e, per quanto riguarda il sud, un'offerta maggiore (anche se adesso queste lamentele stanno venendo anche da tutte le altre parti d'Italia).

I corsi di aggiornamento, ma quelli veri, favoriscono le capacità individuali, senza le quali però non si approda a nulla. Torniamo alla realtà e chiediamoci se l'Italia ferroviaria è divisa in due, e, qual è il vero scopo finale dell'azienda? Con queste certezze, potremo fare dei bei discorsi e comunque non abbiano a lamentarsi i colleghi dell'assistenza per i quali, in molte realtà si ritrovano, non si sa per quali meriti, a ex livello ottavo, mentre non si sa per quali demeriti per il personale delle biglietterie il massimo dell'aspirazione è l'ex settimo livello.

Questo mio sfogo non vuole essere del tipo Nord contro Sud o Vendita contro Assistenza ma mi sembra giusto che almeno sia dia l'esatta fotografia della situazione all'interno della quale il personale della Vendita deve avere una giusta collocazione oltre che il riconoscimento del proprio difficile operato.

LA NUOVA ITALIA

di **Nino Arrabbiato il Motykence**

È arrivata l'Italia del cambiamento, l'Italia del cancello tutto, del ricominciare da capo. Quasi il 50% del Popolo Sovrano l'ha voluta! Ora se la beccano tutti! Cominciamo a cancellare il Ponte di Messina, poi l'Alta Velocità, poi la legge Biagi, poi la riforma delle pensioni, poi la riforma della costituzione, poi aboliamo la parata del 2 giugno, e via dicendo.

Per fare questo gli "italiani" hanno piazzato con Prodi, mortadellone, ben 99 tra Ministri, Vice Ministri e Sottosegretari. Un record assoluto che neppure Andreotti riuscì ad imbastire, ma allora i viceministri non c'erano.

Intanto cominciamo subito con il restituire evidenza alla Fiat, cancellando quelle frequentazioni oscure di vetture straniere, Audi, Bmw, Mercedes che maldestramente frequentavano i palazzi istituzionali. Dopodiché omaggiamo l'aiuto politico datoci da sempre dalla Fiat confermando le laute ospitalità, sempre date a malincuore dal preceden-

te governo, a cominciare da quelle in ambito Fs. Poi restituiamo allegria agli amici "giottini" pubblicando vignette ricalcanti gli emblemi nazisti ma rivolte ad Israele che emargina e mette alla fame i palestinesi.

Inoltre, per avvicinarci maggiormente alla Francia, che è sempre stata il paese di riferimento per il rispetto delle libertà, e dell'ospitalità, un ulteriore omaggio.

Diamo riconoscimento all'amica Francia, che oltraggiava il precedente governo, rilasciando ad un giornale francese la prima intervista del neo presidente Napolitano ed ancora omaggiandola di un Presidente della Repubblica che ci apparenta con la grande industria protetta della Francia, portandoci in dote "Donna Clio".

Abbiamo tutto quello che ci serve per attendere l'estate. Buon lavoro colleghi, può darsi che le soluzioni alle FS siano più vicine di quanto si pensi: basta privatizzazioni, il controllo deve essere pubblico!



Or.S.A. Ferrovie

Organizzazione Sindacati Autonomi e di Base

Convegno su

Prospettive dei lavoratori dell'Assistenza e della Vendita nell'ambito delle attività ferroviarie



•Relazione del Segretario Nazionale SAPS Giuseppe MALTESE

IL PROSSIMO NUMERO DEL GIORNALE SARÀ DEDICATO AL CONVEGNO ILLUSTRATO NELLA LOCANDINA SOPRASTANTE

ASSISTENZA CLIENTI TRENITALIA

di **Domenico Battaglia**

Quando si scrive un articolo su un settore in particolare piuttosto che su di un altro non si esprime un pregiudizio sul tipo di personale che ne fa parte, né sulle sue aspettative di ruolo. E' la semplice constatazione di ciò che è quella struttura oggi nel quadro generale dei servizi e di ciò che dovrebbe essere secondo l'interesse dei lavoratori e delle persone che se ne servono. Ciò che si è detto nell'articolo citato dalla collega Anna è semplicemente l'analisi di ciò che manca e che servirebbe alla struttura Assistenza clienti di TRENITALIA per un maggior rispetto delle linee di garanzia contrattuale per chi vi lavora e per la clientela alla luce delle ripetute testimonianze acquisite da entrambe le parti.

Si ritiene, infatti, che tutti gli operatori di front-line stiano pagando un conto loro non spettante per i continui disservizi che l'organizzazione ferroviaria nazionale pone in essere quotidianamente: dell'Assistenza clienti, delle Biglietterie, del Viaggiante. Mentre le tensioni della gente e le aggressioni fisiche subite in ognuno di questi settori dedicati al contatto col pubblico, unite all'impotenza nel produrre un'efficace azione di rimedio e alla profonda confusione sui limiti di responsabilità da parte del soggetto aziendale, siano il frutto d'inaspettata esasperazione e causa di profondo disagio e disorientamento fra tutti i soggetti in campo. L'idea quindi che in contesto del genere si possa dividere il fronte, anche attraverso una pubblicistica selettiva, esercitando di fatto una sperequazione ideologica fra settori di lavoro diversi, ma comunemente legati da assai gravi disfunzioni, oltre ad essere totalmente infondata, sarebbe un alto tradimento della causa dei lavoratori e un esercizio di puro autolesionismo sindacale.

Pertanto, in relazione alle cose dette sull'articolo dell'Assistenza clienti del numero di ottobre 2005, si vuole in questa sede rassicurare la gentile lettrice sul fatto che sono soprattutto cenni di questioni reali, direttamente accertate; bisogni concreti che riguardano la maggior parte delle persone coinvolte nel rapporto pubblico. Sul fatto che parlando di un settore se ne trascurano altri è più che altro una conseguenza di natura formale che di sostanza. In verità il senso di deprivazione che tanti ferrovieri del front-line percepiscono, come già detto, scaturisce dalla complessità organizzativa e vale parimenti per tutti i settori di riferimento. Sotto questa ottica significa accettare che comunque parlando di Biglietteria, si parla anche di Assistenza; parlando di Viaggiante, si parla anche di Biglietteria, e via dicendo.

La vera speranza è che si affermi definitivamente questa prospettiva: trattare i problemi in maniera interdisciplinare e senza pregiudizi di etichetta. Comprendere che l'interesse dell'uno è anche quello dell'altro. Stabilire il campo dello scontro sindacale su fronti più ampi, ad alto grado di astrazione. Ciò può rappresentare la chiave di volta dei lavoratori per la riconquista delle posizioni di valore perdute e porre le basi per un rapporto di lavoro più equo e rispettoso.

Si da notizia ai lettori che in questi giorni in Liguria per iniziativa SAPS OrSA è stato dichiarato lo stato di agitazione di tutto il personale di front-line unito: Assistenza, Biglietteria e Viaggiante insieme, di tutte le sigle sindacali. E' la prima volta che accade; riteniamo oltremodo sia un passo importante e innovativo nella gestione della conflittualità d'impresa sui temi del rapporto col pubblico.

Grazie e distinti saluti.

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.orsafferrovie@sindacatoorsa.it - saps@saps.191.it

Internet: www.sapsorsa.it

Fotocomposizione e Stampa:

Tipolitografia ERREPI

Via Castellana, 50 - Riese Pio X (TV)

Tel. 0423 746276 - Fax 0423 746663 - E-mail: prber-

no@tin.it

Direttore:

Giuseppe Maltese

Direttore Responsabile:

Gianfranco Antonali

Comitato di Redazione:

Antonio Boncordo, Roberto Cesario, Sandra Zaccaria,

Giancarlo Fabbrucci

Collaborano:

Domenico Battaglia, Anna Brucale, Roberto Curcelli,

Roberto Marino, Daniele Sebastiani

COMMISSIONE DI GARANZIA, NO GRAZIE!

di Sandro Zaccaria

Perché non sopprimere la Commissione di Garanzia e la legge 146/90? La Commissione di Garanzia, nel corso degli anni, è divenuta una Commissione di ANTISCIOPERO, inflessibilmente ad ogni dichiarazione di agitazione Sindacale, arriva la Nota, da revocare o proclamare lo sciopero in nuova data, poiché, casualmente, coincidente con altra astensione indicata da altra Organizzazione, oppure formulata non in tempo utile, oppure in tempo di franchigia, oppure contestuale ad importanti eventi di ricorrenze nazionali, sportive, politiche ecc. talvolta, le motivazioni scendono nel banale o nel ridicolo più assurdo.

Tali revoche o rinvii a data da destinarsi, hanno un grave effetto psicologico sul lavoratore, in alcuni soggetti, sembrerà un paradosso, funge da vero terrorismo psicologico. Questi lavoratori che al prorompere della rivendicazione, erano fortemente convinti della conflittualità in atto, l'emanazione delle fatidiche note, immancabilmente colma di moniti, da parte della Commissione di Garanzia, dal sospendere l'agitazione per futuri motivazioni, esercita in essi un deterrente al non credere intensamente più alle cause della lotta medesima, oppure semplicemente impauriti (mobbing) per l'intervento della Commissione di Garanzia, inducendoli a non aderire alla manifestazione Sindacale stessa. Il lavoratore desidera e crede fermamente, nella immediatezza della lotta, non dopo delle lungaggini di rinvii ad altre date, e soprattutto, scioperare dopo un lungo periodo dall'avvenimento per il quale si è instaurata la dichiarazione di sciopero, poiché, il malumore iniziale dei lavoratori, per gli arbitrii subiti, lentamente, nel tempo sciamano nel dimenticatoio.

In alcuni specifici casi, la Commissione di Garanzia, denota implicitamente, leggendo attentamente tra le righe dell'ordinanza, la sua contrarietà politica a determinate Sigle Sindacali, per la maggiore delle O.S. Autonome, e con delle più improbabili scusanti, continuare a sospendere le agitazioni fissate, recando un grave disagio alla O.S. e privando i lavoratori di loro indeffeso diritto sancito dalla Costituzione.

La Commissione di Garanzia, dovrebbe essere un istituto indipendente apolitico, non al servizio del potere, del Governo o di chichchessia, sorta, conseguentemente alla famigerata legge 146, quale organo di vigilanza e controllo, composta da nove membri, nominati dal Capo dello Stato, su indicazione dei Presidenti di Camera e Senato, cerniti tra profondi conoscitori

del Diritto Costituzionale ed esperti in Relazioni Industriali.

Alla Commissione di Garanzia, la legge 146/90, attribuisce una importantissima missione, il vigilare sul comportamento delle controparti, ravvisare eventuali irregolarità nelle norme di proclamazione dello sciopero, vigilare sulle procedure di raffreddamento, verificare i rispetti delle franchigie, gli intervalli tra uno sciopero ed il successivo ecc.

La Commissione di Garanzia, nel suo istituto deve tutelare i cittadini, ma tutti siamo cittadini, il tutelare un cittadino, non vuol dire ledere diritti di altri cittadini, lo sciopero nella sua etimologia vuol dire lotta, la lotta comporta sacrifici, rinunce ecc. che dovranno essere equamente suddivisi fra i cittadini, al fine di non tramutarli in cittadini di serie A e cittadini di serie B. non devono sussistere le caste, fortemente volute dalle attuali forze politiche di potere, a cui l'istituto della Commissione di Garanzia, pare strettamente essere legata.

Propriamente la Commissione, con le sue note immancabili, classifica i cittadini in categorie, procurando tra i lavoratori un malcontento pauroso, sentendosi, ognuno emarginato ed umiliato nella propria dignità e nella propria libertà, poiché privato del proprio diritto alla lotta, malcontento che può tramutarsi o esplodere in qualcosa di peggiore.

La Commissione di Garanzia e la legge 146 e successive modifiche devono essere revocate, o rivisitate nelle sue completezze di articoli, restituendo a tutti i lavoratori la propria rispettabilità e soprattutto ripristinare il diritto di sciopero, politicamente lesa, così come previsto dallo Art. 40 della Costituzione Italiana, che recita: "il diritto allo sciopero si esercita nell'ambito delle Leggi che lo regolano".

Regolamentare uno sciopero non vuol dire proibire di scioperare, o limitarne l'ampiezza, e la durata, come appunto accade attualmente, con le norme in essere, chiaramente espresse dalle leggi 146/90 ed 83/2000, dove, tra gli altri si obbliga il lavoratore che aderisce alla protesta, al rispetto delle fasce orario antimeridiane e pomeridiane, il rispettare tali restrizioni, inducono molti lavoratori a non aderire alla lotta medesima, poiché non riscontrano in esso un arma fattiva o eclatante al fine della risoluzione delle vertenze in atto, giacché ben circoscritta e limitata.

Dalle suddette leggi, il significato medesimo dello sciopero viene a snaturarsi, il lavoratore, che ce ne dicano i sostenitori o fautori di tali normative, considera il tutto una privazione del suo sacrosanto diritto di esterna-

re, il proprio malcontento.

Analizziamo alcuni casi, un lavoratore comandato a svolgere in occasione di uno sciopero il turno mattutino, ovvero 06.00 - 13.00, deve garantire dalle citate leggi, la fascia protetta 06.00 - 09.00, alzarsi al solito orario, lavorare fino alle ore 09.00, se non oltre data l'ora di cuscinetto, stabilita dalle normative, precedentemente, comandato in servizio con modulo scritto da qualche diretto superiore, terrorismo psicologico, all'atto di abbandonare il lavoro, onde aderire all'agitazione è colto da numerosi dubbi, che risolve rimanendo regolarmente in servizio, ugualmente accade per lo svolgimento del turno pomeridiano 13.00 - 21.00, il lavoratore dovrà garantire la fascia protetta 18.00 - 21.00, medesimi dubbi, identico comportamento, risultato non aderisce alla protesta.

Rivisitare o sopprimere tali leggi, aprirebbero altre prospettive nella riorganizzazione del mondo del lavoro, con un notevole rilancio occupazionale, attualmente in piena crisi, dove il lavoratore è un figurante, semplicemente un mezzo, un prestatore d'opera, privo di qualsiasi condizione o tutela, sotto pagato, con orari inumani, flessibilizzato, privo di certezze, così come contemplato dalla Legge 30, il mondo del lavoro ha di fatto, cessato d'essere nelle sue fondamentali, un salto indietro di decenni, cancellando nel suo tracciato a ritroso, lunghi anni di fervide lotte sostenute dai lavoratori. Rivisitando o sopprimendo citate leggi, il mondo del lavoro ritornerebbe in possesso dei lavoratori, attori del lavoro, soggetti non oggetti, poiché la legge 30, detta Biagi, in automatismo verrebbe disattesa, ricostituendo nuovamente il mondo del lavoro giacché i Sindacati, riacquisterebbero il proprio potere, non politico o partitico, ma effettivamente di lotta, da anni ormai cessato, in nome di una fantomatica democrazia e pluralità di diritti della gente, si lotterebbe contro quelle periferie ingiustizie preventivate dalle normative. Partendo dalle soppressione o rivisitazione delle leggi ostative del diritto di sciopero, suggerendo, nell'eventualità di una riforma, d'inserire nella Commissione di Garanzia dei Rappresentanti delle Organizzazioni Sindacali, quali membri effettivi, garanti concreti dei lavoratori, slegando in tale modo la Commissione dall'influenza del potere politico od economico, commisurandola per l'attività cui è stata proposta, non degenerando, come attualmente accade, nello svolgere la propria missione istitutiva, conseguentemente, ridare al lavoratore la propria dignità e libertà d'essere, concretamente compromessa, negli ultimi anni.

FILT/CGIL FIT/CISL UILTRASPORTI FAST Ferrovie UGLA.F Orsa Ferrovie Segreterie Nazionali

ASSEMBLEA NAZIONALE RSU

(30 maggio 2006)

Ferrovie:

Il Paese e i lavoratori non devono pagare il conto del disastro al posto di chi lo ha prodotto

Dopo tanto silenzio da parte dei vertici aziendali finalmente la verità inizia a venir fuori.

La scadenza del bilancio impone di esporre i dati dei conti e questi confermano il disastro annunciato.

Per troppo tempo l'Amministratore Delegato del Gruppo ha nascosto la gravità della situazione, tentando di coprire con messaggi rassicuranti e ottimistici la realtà delle cose.

Le organizzazioni sindacali hanno chiesto, con iniziative unitarie che hanno visto la mobilitazione della categoria e iniziative di lotta, che FS rendesse note le azioni intese a correggere una situazione che si evidenziava sempre più preoccupante.

I piani di sviluppo, generici e mai supportati da credibili piani industriali, sono rimasti senza seguito e non c'è stata azione in grado di invertire le tendenze negative.

Il sindacato, con l'Assemblea nazionale delle RSU di Roma dell'inizio 2005 (Ambra Jovinelli) aveva denunciato il degrado e chiesto ai vertici del Gruppo risposte sui piani industriali e sulla sicurezza.

A distanza di più di un anno si è dovuto registrare un progressivo peggioramento, considerata l'inconsistenza delle azioni messe in atto da FS.

La crisi produttiva di Trenitalia è esplosa in tutta la sua drammaticità nei mesi scorsi, mettendo in evidenza l'incapacità di superare le gravi difficoltà con adeguati piani industriali in grado di dare una risposta alla clientela che chiede un servizio ferroviario capace di rispondere alle necessità e alle attese del Paese.

Quanto avvenuto nel Gruppo FS e nel trasporto ferroviario origina anche dall'assoluta mancanza di programmazione in materia di trasporti che ha caratterizzato il Governo del Paese negli anni scorsi. È mancata una politica dei trasporti in grado di sviluppare il ruolo del trasporto ferroviario come fattore di sviluppo e di riequilibrio modale. Le liberalizzazioni sono state accelerate in mancanza di un quadro normativo in grado di equilibrare i rapporti tra le aziende concorrenti all'impresa pubblica e non sono state messe in atto le regole per la tutela del lavoro (clausola sociale).

La situazione, già precaria, è stata molto aggravata dai tagli predisposti dall'ultima Legge Finanziaria che ha introdotto tagli pesantissimi alle risorse destinate agli investimenti (circa 10 mld di euro per il prossimo biennio) e ridotto i trasferimenti in conto esercizio di 580 mln di euro.

Quanto messo in atto con la legge finanziaria dal Governo e dal Parlamento negli ultimi mesi del 2005, è stato denunciato con forza dal sindacato di categoria e dalle organizzazioni confederali per i loro effetti devastanti sul futuro dell'azienda.

Le decisioni del Governo sulle Ferrovie sono state accolte dal silenzio dei vertici aziendali e da dichiarazioni di incredibile sostegno alle scelte che si andavano assumendo.

Abbiamo sentito dire dall'Amministratore Delegato che FS avrebbe fatto fronte con risorse proprie ai tagli predisposti dal Governo!

Oggi con i bilanci del Gruppo, che si annunciano in forte perdita, si dimostra la gravità di quei comportamenti: l'Azienda non è stata difesa quando si stavano compiendo scelte pesantissime per il futuro del Gruppo.

Per quanto FS ha anticipato ad alcuni organi di stampa, il CdA del 26 maggio dovrebbe registrare un bilancio consuntivo per il 2005 superiore a 600 mln di euro di deficit e un previsionale per il 2006 che non dovrebbe discostarsi molto dai 1500 mln di deficit.

Sono cifre che rappresentano il disastro nel quale il Gruppo è stato condotto negli ultimi anni.

Al gravissimo problema dei conti non fa certo elemento di compensazione la qualità del servizio offerto che continua ad essere insufficiente per puntualità e regolarità e con una offerta quantitativa molto carente.

Si fanno meno treni con qualità insufficiente.

Questo stato di cose deve cambiare, bisogna fermare il degrado ed evitare la crisi incontrollata dell'intero Gruppo.

Non vogliamo pagare il conto di una gestione fallimentare: non devono pagare i lavoratori e il Paese non può sopportare ulteriormente un trasporto ferroviario che non è in grado di assicurare efficienza e qualità del servizio.

I rischi per il futuro sono molto elevati e sono necessari interventi e correzioni che segnino una profonda discontinuità con l'attuale gestione.

Al Governo chiediamo che il trasporto ferroviario ritorni ad essere riconosciuto come elemento fondamentale per lo sviluppo e per il riequilibrio del sistema dei trasporti nel nostro Paese.

Per fare questo occorre che l'azienda FS sia messa in condizioni di svolgere il suo ruolo fondamentale in un sistema che non può fare a meno di una grande impresa pubblica nazionale.

I lavoratori del Gruppo FS hanno sostenuto, insieme alle loro organizzazioni sindacali, i grandi processi di riorganizzazione che hanno interessato il Gruppo con l'obiettivo condiviso di favorire i processi di risanamento e di sviluppo necessari per realizzare un sistema di trasporto ferroviario in grado di rispondere alle necessità del Paese e alle richieste dei cittadini.

Negli ultimi anni le azioni del Governo, congiunte ai gravissimi errori dei vertici aziendali, hanno agito in modo distruttivo portando l'azienda sull'orlo del fallimento, adesso, sotto l'incalzare della crisi nessuno pensi che esistano scorciatoie per risolvere il problema.

Il sindacato e i lavoratori respingeranno con forza qualsiasi ipotesi di uscita dalla crisi che prevedano la messa in discussione di parti fondamentali dell'azienda così come non accetteranno accelerazioni nelle liberalizzazioni che invece hanno bisogno di regole.

Per questa ragione non si può pensare di portare ancora una volta il conto ai lavoratori, che hanno fatto sempre la loro parte impegnandosi nel difendere il futuro dell'azienda.

E per le stesse ragioni al Gruppo FS deve essere garantita una prospettiva di sviluppo e di uscita dalla crisi.

In questo senso chiediamo l'impegno di tutti.

Al Governo:

- il ripristino dei piani di investimento sull'infrastruttura e sull'attrezzatura tecnologica di linee e mezzi di trazione;
- il sostegno al rientro del deficit attraverso il ripristino dei contratti di servizio tagliati dall'ultima legge finanziaria;
- il mantenimento dell'Azienda Integrata e dell'assetto unitario del Gruppo FS;
- regole per la liberalizzazione e clausole sociali (reciprocità e applicazione del contratto delle attività ferroviarie a tutte le imprese del settore);
- ricambio dei vertici che così ampia prova hanno dato delle loro inadeguatezze a gestire l'azienda;
- un piano straordinario per sostenere lo sforzo finanziario relativo all'acquisto del materiale rotabile per rispondere all'esigenza di ammodernamento e di incremento quantitativo per utilizzare la maggiore capacità di far circolare treni che si determinerà con il completamento delle opere sulle linee e sui nodi (anche con il coinvolgimento delle Regioni per quanto riguarda il trasporto locale);
- il riconoscimento del ruolo del trasporto ferroviario in alternativa alle altre modalità (per viaggiatori e merci) attraverso azioni di incentivi/disincentivi che rafforzino la modalità di trasporto su ferro come elemento centrale di un sistema di mobilità sostenibile;
- la promozione del trasporto merci su rotaia insieme ad un indispensabile sviluppo del sistema logistico;
- una politica tariffaria raccordata a miglioramenti qualitativi;
- una condizione di trattamento omogenea per quanto riguarda i trasferimenti al trasporto regionale tra gomma e ferro;
- la revisione delle condizioni di ripianamento per onere di servizio pubblico che tenga conto delle diverse condizioni nelle quali si svolge il tra-

sporto regionale per densità di popolazione, quantità di servizio sulle linee, ecc. (rapporto costi/ricavi);

Ai vertici aziendali:

- finalmente i piani di impresa in grado di affrontare i gravissimi problemi aperti;
- il riconoscimento del valore del lavoro in una grande azienda di servizi attraverso la qualificazione delle relazioni sindacali;
- un piano relativo al personale in grado di recuperare la dispersione di professionalità avvenuta con le uscite indiscriminate che hanno prodotto danni consistenti;
- la riorganizzazione delle società del Gruppo, partendo dagli accordi sottoscritti, rientro delle esternalizzazioni che hanno disperso professionalità aziendale senza realizzare miglioramenti nella qualità e regolarità del servizio e nei bilanci aziendali;
- conclusione della vertenza relativa alla sicurezza attraverso il rispetto degli impegni assunti, l'accelerazione dei processi concordati di attrezzatura tecnologica e il ritiro del licenziamento legato alla vertenza.

Il sistema ferroviario e l'azienda FS sono una risorsa per il Paese e una leva essenziale per lo sviluppo economico, per la tutela dell'ambiente e per un sistema dei trasporti più sicuro e meno oneroso per la collettività.

Occorre che Governo, Regioni, Enti locali riprendano il tema della programmazione in materia di trasporti e dentro questo riconoscano il ruolo fondamentale del trasporto ferroviario.

Perché si possa avviare un processo positivo occorre trovare una soluzione alla crisi aziendale, mettere in campo le azioni necessarie e non consentire agli interessi che si muovono intorno al trasporto ferroviario di approfittare delle difficoltà del Gruppo FS realizzando affari a danno del Paese.

Se tutti i soggetti interessati faranno la loro parte, il Sindacato e i lavoratori non si sottrarranno agli impegni derivanti dalla necessità di misurarsi con i problemi aperti, a condizione che le proposte e le richieste che avanziamo facciano parte della discussione che si deve aprire sul trasporto ferroviario e sulla crisi di FS.

In caso contrario le organizzazioni sindacali sono determinate a tutte le forme di mobilitazione e di lotta che si renderanno necessarie per difendere il lavoro e il futuro dell'azienda.

ASSEMBLEA NAZIONALE R.S.U.

• *Trasporto Ferroviario: evitare la catastrofe, ricostruire le condizioni di sviluppo*

Il Paese e i lavoratori non devono pagare il conto del disastro al posto di chi lo ha prodotto

30 Maggio 2006
Teatro Italia
Roma - Via Como