

Alessandro Trevisan è il nuovo Segretario Generale dell'Or.S.A Ferrovie



Al termine del III Congresso Nazionale dell'Or.S.A. Ferrovie tenutosi a Fiuggi dall'11 al 13 ottobre 2011 è stato eletto Segretario Generale dell'Or.S.A. Ferrovie Alessandro Trevisan che succede nel prestigioso incarico ad Armando Romeo.

54 anni, veneto è stato eletto al termine di un Congresso che ha segnato un profondo cambiamento interno che confermerà i capisaldi dell'azione politico-sindacale dell'Organizzazione.

Completamente rinnovato l'Esecutivo Nazionale (al fianco di Trevisan il Segretario Aggiunto Adriano Coscia ed i membri di Segreteria Luigi Pacella, Domenico Di Mario e Carlo Cacciaglia), il Congresso ha ribadito la necessità di una forte mobilitazione dei ferrovieri e degli autotrotoferrotranvieri contro i tagli della Finanziaria e la politica recessiva del Governo in tema di trasporto pubblico e servizi.

Ridurre del 70% i finanziamenti per il TPL a partire dal 1° gennaio 2012, oltre a causare una grave crisi occupazionale nel settore e nell'indotto (gli appalti ferroviari già oggi sono oggetto di una preoccupante emorragia di posti di lavoro), significherà sopprimere 2 treni e 2 autobus su 3 treni per pendolari e studenti sino ad azzerare il servizio pubblico nelle cosiddette fasce di morbida.

Un salasso inaccettabile, come confermano anche Sindacati e Governatori Regionali, e che dovrà vedere il Sindacato pronto a riprendere la lotta dopo il grande sciopero generale del 6 settembre.

Sul rinnovo contrattuale della Categoria l'Or.S.A. ribadisce il primato della Contrattazione Nazionale Collettiva sugli accordi aziendali: "Per noi è un caposaldo inviolabile - dice il neo Segretario - e soprattutto insistiamo sulla necessità che il CCNL della Mobilità sia un contratto forte, strutturato, soprattutto chiaro sui temi oggetto di confronto tra le parti ed esigibile ai tavoli di trattativa con le Aziende".

Sullo stato di conflittualità che vive il trasporto ferroviario Trevisan è chiaro: "Il Contratto di riferimento segna il passo, nelle Aziende si punta ad una deregulation su turni ed orari che noi riteniamo inaccettabile sia per i carichi di lavoro che per gli aspetti legati alla sicurezza. In FS vi sono accordi sottoscritti da altre Organizzazioni che i lavoratori hanno respinto con massicce partecipazioni alle nostre iniziative di lotta. Bisogna rimettervi mano affermando che turni ed orari di lavoro devono essere collettivamente definiti e rimanere oggetto di trattativa con il Sindacato. Diversamente il livello di conflittualità non si abbasserà".

Le ambizioni del SAPS

L'Esecutivo del SAPS, eletto nel XV Congresso tenutosi a Verona dal 7 al 9 giugno 2011 ha avuto la missione di affrontare problematiche di notevole spessore. In un momento che vuole misurarsi innanzitutto con la gravità e la profondità della crisi del mondo intero ed in particolare dell'Italia, si avverte la necessità di definire una proposta e un progetto per il suo rilancio, per la sua rinascita civile e morale, partendo dalla centralità del valore del lavoro.

Certamente l'impegno che sarà profuso, grazie al continuo appoggio dei nostri iscritti e all'apporto dei nostri Responsabili, sarà molto grande e ci vedrà attori che proporranno al neo eletto Esecutivo dell'Or.S.A., al quale vanno i nostri più fervidi auguri di buon lavoro, gli spunti che serviranno a portare con incisività, le richieste dei lavoratori (in particolare quelli delle Stazioni) per il nuovo CCNL che riconosca le giuste rivendicazioni pur consci del momento di crisi.

Di seguito vengono inseriti i punti più significativi che fanno parte della Mozione Finale del Congresso SAPS - OrSA che caratterizzeranno l'impegno dell'Esecutivo. Questo non vuol essere "il contratto con i lavoratori" (visto che chi ha sottoscritto il "contratto con gli italiani" ha profondamente deluso anche chi sperava nell'attuazione di tale patto) ma sarà il faro che ci spingerà nella conduzione del nostro Sindacato.

Contratto di lavoro: maggiore garanzia e tutela dei neo-assunti senza creare all'interno delle stesse aziende conflitti generazionali. Occorre rivedere l'adeguamento salariale e le varie indennità (notturne, festive, maneggio denaro ecc.) al costo della vita oltre all'adeguamento del minimo contrattuale.

Polifunzionalità: garantire il giusto riconoscimento salariale e l'adeguato inquadramento professionale per le mansioni e le lavorazioni assimilate nella nuova figura professionale, riconoscendo adeguati standard di sicurezza nel rispetto delle norme contrattuali vigenti. Vanno altresì riconosciute: residenza amministrativa, turni di lavoro e logistica.

Traghettonari: sempre nella stessa logica si richiede un congruo inquadramento professionale.

Front line: i lavoratori del settore devono essere tutelati negli ambienti di lavoro, in special modo in materia di sicurezza e salute e su tematiche come l'uso di videotermini. Questo attraverso l'azione della Segreteria verso gli organi preposti al controllo e all'applicazione delle normative vigenti.

Cargo: rilanciare il trasporto di merci su ferro attraverso le nuove opportunità che il mercato offre opponendosi alle logiche di dismissione e favorendo tutte le iniziative di crescita del settore.

Logistica: a seguito di una continua riorganizzazione aziendale nasce l'esigenza di ricollocare le risorse sul territorio garantendo adeguate strutture di accoglienza negli intervalli lavorativi.

Settore manovra: proseguire nel confronto salvaguardando i diritti in essere egovernando la ricollocazione in ambito aziendale.

Autoferro: contrastare l'eventualità che in sede di contrattazione nazionale vengano introdotte norme che concedano alle aziende un monte ore di straordinario esigibile dai lavoratori.

Provvedimenti disciplinari: a seguito dell'indiscriminata crescita delle azioni disciplinari che creano sentimenti di scoramento, disaffezioni, malcontento, si auspica una maggiore e più chiara tutela del lavoratore attraverso più incisive azioni di contrasto.

Formazione sindacale: istituire degli appositi corsi al fine di preparare nuovi soggetti che siano in grado di interpretare, garantire e tutelare le esigenze che arrivano dal mondo dei trasporti e dare risposta ai lavoratori per quelli che sono i propri diritti e doveri avvicinandoli sempre più al mondo sindacale.

Maggiore visibilità sul territorio: praticare una capillare attività sindacale negli impianti di produzione per conoscere costantemente le problematiche dei lavoratori.

Organo di stampa: si ribadisce l'importanza de "La Nostra Stazione" come importante strumento di informazione che, con l'intento di contenere i costi, andrà diffuso principalmente per via digitale. Si suggerisce altresì l'uso dei social network come mezzi tempestivi, efficaci ed economici di divulgazione e di contatti in rete.

Da gennaio non siamo più soli

Il giorno 3 novembre è stato presentato dall'amministratore delegato di NTV Giuseppe Sciarone, il quaderno dell'ufficio studi sui pedaggi delle reti ferroviarie. Si è lamentato sul costo delle tracce dell'infrastruttura AV in quanto, a suo dire, è tra i più elevati d'Europa e ha confermato che il treno "Italo" raggiungerà la piena operatività tra gennaio e febbraio.



italo

I primi treni correranno sulla linea Napoli-Roma-Milano e nella capitale sosterranno alla stazione Tiburtina. Da fine marzo, quando sarà

completato l'hub di Ostiense, si aggiungeranno anche le corse con origine Roma per Milano, dove le fermate saranno due, Rogoredo e Porta Garibaldi, e Venezia.

Ha inoltre annunciato che NTV è decisa a partecipare anche ad eventuali gare interessanti il trasporto ferroviario regionale o per le tratte sussidiate dallo Stato.

«Lo diciamo da sempre, ha continuato l'A.D. Sciarone, anche se ci rinfacciano che vogliamo fare servizio solo sulle tratte migliori, ma invece siamo pronti a partecipare nei limiti delle nostre forze e possibilità, se solo le gare ci fossero. Speriamo che il maxiemendamento apra le porte alle gare nel trasporto ferroviario regionale».

L'amministratore delegato della società di cui sono azionisti anche Diego Della Valle e Luca Cordero di Montezemolo non nasconde la propria soddisfazione:

«Siamo vicini al traguardo», dice sorridendo. Il riferimento è al fatto che al momento non sembrano esserci ritardi per la partenza dei nuovi treni. Il servizio sarà effettivo da gennaio, dopo le vacanze natalizie.

Il 13 dicembre sarà presentato ufficialmente il treno "Italo" occasione nella quale sarà possibile vedere le sue caratteristiche tecniche e gli ambienti interni e diventerà operativo anche il sito www.italotreno.it dove i viaggiatori, a partire da gennaio, potranno acquistare i biglietti e visionare orari e prezzi dell'offerta.

La concorrenza si è di fatto aperta anche se questa viene avvertita con distacco dagli oltre 3 milioni di pendolari che da gennaio avranno un ulteriore aggravamento dei prezzi dei biglietti a seguito dei tagli del governo al trasporto pubblico.

Riguardo la concorrenza, Mauro Moretti, l'A.D. di Ferrovie dello Stato Italiane, ha detto che: «Senza un accordo su un nuovo contratto di lavoro che ci consenta di competere sul mercato, saremo costretti a disdettare quello vigente». Ha aggiunto: non è possibile sostenere la concorrenza di imprese che applicano contratti con un costo inferiore fino al 50% rispetto a quelli vigenti nelle ferrovie. «Vogliamo competere e non fare la fine di Alitalia».

Il riferimento è legato alla firma del CCNL sottoscritto da tutte le OO.SS., tranne l'Or.S.A., e la "Nuovo Trasporto Viaggiatori" SpA lo scorso 25 luglio.

Tale accordo rivede alcuni articoli del CCNL delle Attività Ferroviarie, tuttora in vigore, e prevede importanti variazioni, rispetto a quello di Confluenza Fs, riguardanti le prestazioni di lavoro del personale.

La struttura del nuovo CCNL delle attività Ferroviarie

Documento del 11 ottobre 2011

STRUTTURA DEL NUOVO CCNL ATTIVITA' FERROVIARIE

ISTITUTI DISCIPLINATI DAL CCNL

- 1 - Campo di applicazione
- 2 - Decorrenza e durata
- 3 - Disciplina del sistema di relazioni industriali
- 4 - Costituzione del rapporto di lavoro
- 5 - Classificazione Professionale

6 - Orario di lavoro

Sezioni:

- Parte generale - Personale di terra;
- Parte speciale - Personale mobile:
 - AV
 - REG
 - MLP
 - MERCI
 - Accompagnamento Notte
 - Ristorazione
 - Pulizia
 - Traghettonamento ferroviario (Navigazione)

Istituti che regolano la durata del lavoro: il CCNL AF stabilisce i limiti, individuati per sezioni specifiche, con rinvio esplicito alla contrattazione aziendale per variazioni/estensioni/applicazioni, nel rispetto dello stesso CCNL.

- Distribuzione giornaliera dell'orario settimanale
- Multiperiodale
- Orario giornaliero (diurno/notturno)
- Orario spezzato (intervallo, nastro giornaliero)
- Lavoro/lavoratori/ Servizi notturni
- Limiti condotta
- Assenza dalla residenza
- Termine del servizio

FEDERTRASPORTO/AGENS 11.10.2011

RINVIO ALLA CONTRATTAZIONE AZIENDALE DAL CCNL O DALLA LEGGE IN APPLICAZIONE DELL'ACC. INT. 28.06.2011

rinvii espliciti del CCNL MOBILITA'

rinvio esplicito del CCNL AF per l'applicazione delle attività polifunzionali che saranno definite o per l'individuazione di nuove figure professionali in coerenza con le declaratorie contrattuali.

Orario settimanale

Tipologie articolazione turni
Definizione di "lavoro" per personale mobile

Riposi giornalieri
Riposi settimanali

Pause

Lavoro straordinario (normativa)

Riposo settimanale e giorni festivi

Ferie

7 - Svolgimento del rapporto di lavoro

8 - Retribuzione

Parte fissa e accessorie contrattuali (quali notturno, domenicale, festivo, straordinario, trasferta, trasferimento, reperibilità/disponibilità, maneggio denaro, turni, orario spezzato, condizioni disagiate, TFR).

Nessun rinvio esplicito. Il CCNL stabilisce i valori massimi e le definizioni.

Rinvio esplicito del CCNL per variazioni della durata (riposi giornalieri) e per le modalità di fruizione (riposi settimanali)

Rinvio esplicito del CCNL per le modalità di fruizione.

Nessun rinvio esplicito

Rinvio esplicito relativamente alla fruizione dei pasti aziendali (servizi sostitutivi della mensa), alla tutela legale, all'assicurazione per danni patrimoniali e alle modalità di adesione al Fondo di settore per la pensione complementare ove costituito.

Premio di risultato, salario variabile di produttività, indennità specifiche aziendali.

Roma 11.10.2011

SOTTOSCRITTO ALLA PRESENZA DEI RAPPRESENTANTI DEL MINISTERO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI E MINISTERO LAVORO POLITICHE SOCIALI, IL 17 OTTOBRE 2011.

FEDERTRASPORTO/AGENS
ANCP
NTV SPA

FILT CAIL
FIT CISC
VICI TRASPORTI
VLC TRASPORTI
FAST FOR
ORSA FOR

La fase della trattativa contrattuale (18 ottobre 2011)

Vi informiamo sulla situazione contrattuale per comprendere le difficoltà che si stanno vivendo per la stipula del nuovo CCNL.

Il negoziato per la "gamba" ferroviaria del CCNL della Mobilità, dopo mesi di sostanziale stallo, ha subito un'improvvisa accelerazione frutto delle dichiarazioni dell'AD del Gruppo FS che ha affermato di ritenere non ulteriormente dilazionabile il confronto con il Sindacato.

Infatti, dopo la sigla dell'indice che elenca gli istituti disciplinati dal CCNL (documento ad inizio pagina), in apertura di riunione il Dr. Savino in rappresentanza di FS ed il Dr. Maggiò - Federtrasporto - hanno rappresentato la necessità di proseguire il confronto non - stop 24 ore su 24 e 7 giorni su 7 in modo da chiudere l'intesa entro il 31 ottobre, data che Savino ha definito invalicabile.

Come Or.S.A. abbiamo, invece, segnalato la necessità che si arrivi ad una calendarizzazione degli incontri senza ultimatum, dando il tempo al Sindacato di analizzare ed approfondire le ultime proposte consegnateci appena ieri 17 ottobre.

Altri interventi di parte sindacale hanno ribadito l'inaccettabilità dell'ultimatum datoriale e segnalato come, se il negoziato è fermo da anni, la responsabilità non può essere addossata al Sindacato ma di certo alle contraddizioni delle Imprese.

Si è poi passati ad una prima disamina dei documenti iniziando dall'art. 22 (orario di lavoro parte generale e personale mobile) e si sono evidenziate - da subito - criticità importanti su:

- la media di calcolo dell'orario di lavoro settimanale;
- l'OdL del settore appalti per il quale abbiamo chiesto una sezione specifica;
- l'orario spezzato per i turni in 2^a e la durata dell'intervallo;
- il lavoro notturno;
- la ripresa del servizio dopo il riposo settimanale; il riposo giornaliero;
- le ore annue di riposo settimanale;
- il concetto di base operativa

Come intuibile, allo stato la valutazione delle proposte aziendali è ampiamente negativa e già sulle questioni più sopra evidenziate necessitano importanti correttivi.



Preannunciati pesanti interventi su pensioni e liberalizzazioni

Ancora una volta il governo sferra un pesante attacco contro i pensionati, le donne e il lavoro.

Berlusconi con la sua lettera alla UE annuncia pesanti interventi su liberalizzazioni e privatizzazioni, sui contratti e sui salari, interviene sulle pensioni e in maniera pesantissima contro il pubblico impiego; non facendosi mancare l'ennesimo intervento finalizzato a precarizzare il lavoro, lasciando intravedere azioni possibili in materia di licenziamento.

Ancora una volta dimentica di intervenire sui patrimoni e ignora qualsiasi intervento volto ad incidere sui privilegi della cosiddetta casta.

La situazione è ormai insostenibile e si rende necessaria la mobilitazione del mondo del lavoro.

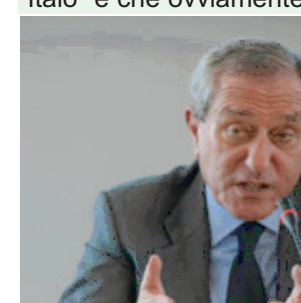
continua da pag.1

Sul tema ieri Sciarrone ha fatto un'apertura. Ntv è pronta a entrare anche nel trasporto ferroviario regionale.

«Nel maxi-emendamento si parla di liberalizzazioni e noi speriamo che ci sia anche quella del trasporto regionale su ferro». Se così fosse, «potete essere sicuri che parteciperemo a qualche gara, nei limiti delle nostre forze e disponibilità».

Parlare in questi termini è assolutamente irrealistico.

Poiché per avere del nuovo materiale, che non sia "Italo" e che ovviamente appare quanto meno "improbabile" che voglia utilizzare per il traffico pendolare, ci vogliono degli anni le sue sembrano parole dette solo per acquisire maggiori consensi da parte dei cittadini.



Inoltre, a quali gare sarebbe disposto a partecipare? A linee della rete meridionale o a quella interessante la linea di Cassino o ad altre tratte similari che oggi Trenitalia ha in esercizio (assolutamente non remunerative) "difficilmente parteciperà".

Le tracce dovrebbero essere assegnate in blocco: una remunerativa e altre tre a scarso traffico altrimenti possiamo dire a NTV "... ti piace vincere facile?..."

la Nostra Stazione

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

Direzione Redazione Amministrazione

Via Magenta, 13 - 00185 Roma
Tel. 064456789 - fax FS 970 24333
Autorizzazione Trib. Civile di Roma
N. 534/2002 del 18/9/2002

E-mail: saps.orsaferrrovie@sindactoorisa.it

Sito Internet: <http://www.sapsorsa.it/>

Fotocomposto e stampato in proprio
Chiuso il 10 novembre 2011

Direttore: Giuseppe MALTESE

Collaborano: Roberto Spadino, Antonio Boncordo, Franco Giorgianni