

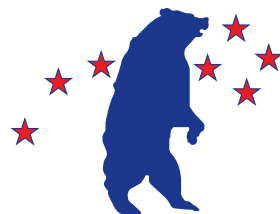


**Or.S.A.
VENETO
NEWS**

Periodico

di informazione

sindacale a cura dell'Or.S.A. Ferrovie di Venezia



Giugno 2010

**A rischio la
sopravvivenza
dello scalo di
Treviso.
L'Or.S.A.
non ci stà !**



**Darliamo
con il
Segretario Nazionale
del
Personale Viaggiante
Or.S.A.**



**Riconosciuto
il diritto al
pasto se si
lavora nelle
fasce orarie
12 - 14 e 19 - 21**



S.P.D. 

Servizi Prevenzione Dentale

**Finalmente la soluzione vantaggiosa
per la tua salute dentale**

Ambulatorio Odontoiatrico (6° piano dell'edificio):
Via della Montagnola, 33 - 30170 Mestre (VE) Tel. 041 5442957

Giugno 2010

In questo numero:

Diritto al pasto:

Stiamo vincendo..... **pag. 3**

Vendita Regionale:

Differito al 23 luglio lo sciopero delle biglietterie del Veneto **pag. 4**

Cargo:

L'OrSA dice NO ai turni di Treviso Scalo **pag. 6**
Economie estive **pag. 7**

Darliamo con...:

Angelo Multari Segretario Nazionale S.P.V. - OrSA **pag. 8**

OrSA Trasporti:

Rinnovato il Contratto Aziendale dei Pilotini **pag. 11**

Viaggiante Regionale:

Che fine hanno fatto i Moduli Sanzionatori? **pag. 12**

Traghettoni:

Tavola rotonda Nazionale Indetta dal S.A.P.S. - OrSA **pag. 14**

Tecnologie:

La termografia nei Trasporti **pag. 15**

La Redazione di Or.S.A. News:

Direttore Responsabile

Alessandro **TREVISAN**

Comitato di Redazione:

Carlo **GALLOCCCHIO**

Giovanni **CIRIGLIANO**

Flavio **ZAMPIERI**

Alfonso **ALTEZZA**

Michele **MASSALIN**

Fabio **MASETTO**

Valter **CIMAROSTO**

Alessandro **GIRARDI**

Edoardo **CLEMENTI**

Aspetto grafico e struttura:

Luigino **BOTTARO**

Silvano **STROILI**

Hanno Collaborato

Ezio **ORDIGONI** *Trasporti*

Emanuele **DONÀ**

CATTO servizi

Per informazioni, suggerimenti, messaggi potete contattare la Redazione in :

Via Ariosto, 5 – 30171 Mestre (VE).

☎ 041/78 4432

✉ sr.venezia.orsaferrovie@sindacatoorsa.it





Stiamo vincendo una battaglia durata anni.....

FINALMENTE!

Finalmente si mangia!" direbbe qualcuno. Finalmente un po' di buon senso diciamo noi. Noi che da anni, e cioè da quando il 20.04.2006 la Società dispose (con una interpretazione unilaterale e per noi sbagliata) che il pasto non competeva nelle prestazioni lavorative che occupavano interamente le fasce orarie 12.00-14.00 e 19.00-21.00, abbiamo fortemente contestato questa posizione chiedendo, invece, il pieno e completo rispetto dell'art.19 del Contratto Aziendale. Quell'articolo che, anzi, afferma il diritto – più che in altre situazioni – proprio "...quando inizia o termina il turno in orari che, tenendo conto dei tempi di percorrenza, non gli consentono di consumare il pasto nella propria abitazione (dimora) nelle fasce orarie concordate 12.00-14.00 e 19.00-21.00".

Ed in questi anni non l'abbiamo ripetuto solo noi, lo hanno confermato sentenze di Tribunale e persino di Cassazione. Oggi anche l'Impresa – pur ribadendo le sue posizioni – inizia la ritirata con una, quanto mai benvenuta, nota del Direttore Centrale Risorse Umane di Gruppo il quale afferma che sono state impartite disposizioni alle Società del Gruppo FS per riconoscere la fruizione del pasto, a decorrere dal 16.06.'10, al personale che svolge prestazioni di lavoro che ricomprendono interamente le su citate fasce orarie.

E' un primo passo. Il secondo dovrà essere scritto nel nuovo Contratto e dovrà prevedere il diritto al pasto per ogni singola prestazione lavorativa. Porremo così fine a interpretazioni "fantasiose", a fasce orarie e distanze chilometriche, a diritti negati e poi concessi, a lavoratori che mangiano ed altri "a dieta" per disposto Contrattuale..... ■



Direzione Centrale Risorse Umane e Organizzazione
il Direttore

Segreterie Nazionali

FIT/CISL
FILT/CGIL
UILTRASPORTI
UGL Trasporti
FAST Ferrovie
ORSA Ferrovie

LORO SEDI

Oggetto: Pasti aziendali connessi a turni.

Com'è noto l'art. 19 punto 1.1.B) del Contratto Aziendale di Gruppo FS non prevede la fruizione del pasto aziendale qualora la prestazione lavorativa comprende interamente le fasce orarie 12.00-14.00 o 19.00-21.00.

Poiché negli ultimi mesi le Aziende stanno proponendo al Sindacato accordi per la modifica degli orari di lavoro che consentano di migliorare i livelli di produttività, in alcuni casi già raggiunti, è opportuno riconsiderare la norma sulla fruizione del pasto sopra richiamata.

Pertanto, in attesa di formalizzare con il sindacato la modifica contrattuale, si dispone che, a decorrere dalla data della presente, al personale di cui al punto 19 punto 1.1.B) dell'art. 19 del Contratto Aziendale di Gruppo FS che svolge prestazioni di lavoro che ricomprendano interamente le fasce orarie 12.00-14.00 e 19.00-21.00 sia riconosciuto la fruizione del pasto aziendale.

Distinti saluti.

Domenico Braccialarghe





70 giorni di inutili trattative

LUGLIO CON SCIOPERO PER LE BIGLIETTERIE DEL REGIONALE

Proclamare uno stato di agitazione il 18 marzo e concludere il confronto con una rottura il 27 maggio è francamente un record, ma dimostra come il Sindacato ce l'abbia messa tutta per trovare una soluzione alle gravi carenze delle biglietterie del trasporto regionale veneto.

Abbiamo provato a comprendere le oggettive difficoltà della Direzione Regionale, alle prese con un complicato rinnovo del Contratto di Servizio che non dà – ancor oggi – certezze sul quantum economico che la Regione è in grado di sborsare per garantire il servizio ferroviario nel Veneto (ancor meno oggi che Tremonti ha tagliato i finanziamenti al territorio).

Abbiamo lasciato tempo a Trenitalia per sondare le disponibilità alla mobilità, interdivisionale Cargo – DTR ed a quella interna alla stessa Direzione Regionale.

Abbiamo proposto iniziative tampone quali la ricerca di trasferisti, i contratti a tempo determinato per il periodo estivo e la flessibilità. Siamo arrivati al punto da sollecitare la Direzione ad un serio confronto con la Regione per ridurre l'apertura delle biglietterie (soprattutto a turno unico) in modo da garantire il rispetto delle 7 ore e 12' di lavoro sia per l'attività di vendita che per quella di retro sportello evitando, così, la necessità di ulteriori risorse di scorta.

Insomma abbiamo speso tutte le nostre energie propositive per concretizzare quello che sembrava un segnale importante: la messa a budget di ulteriori 10 apporti alle biglietterie del Veneto che Trenitalia ha previsto (ancora a febbraio) per il 2010, stante gli accordi in itinere con la Regione e la firma del protocollo d'intenti sul rinnovo del

Contratto di Servizio (6 anni più l'opzione per altri 6) per il trasporto regionale su ferro.

Niente da fare. Quattro, cinque, sei trattative dove la Società non ha fatto passi avanti se non una illustrazione a fine maggio delle risorse interne recuperate per la vendita (6 secondo DTR, noi ne abbiamo contate, nell'incontro finale del 27 maggio, non più di 3 certe. Le altre dovevano ancora andare a visita oppure non erano ancora state ufficialmente interpellate etc.). Comunque, il fatidico numero dieci era ancora lontanissimo, l'estate si avvicinava, di trasferisti nemmeno l'ombra, i contratti a tempo indeterminato non si sapeva ancora chi li avrebbe dovuti

gestire (il centro, il Direttore, il Responsabile Risorse Umane, boh?), sulla flessibilità la risposta aziendale è stata: "... forse solo per le biglietterie in difficoltà...", cioè tutte abbiamo risposto noi. "No costa troppo" ha chiosato l'Impresa!

A questo punto crediamo che anche il sindacalista più ben disposto avrebbe

perso la pazienza con questa Società sostanzialmente incapace di gestire anche i soldi che gli vengono dal centro per il personale. Che poi la colpa sia della burocrazia del centro o dei tentennamenti della periferia ai lavoratori delle biglietterie poco importa. Ancor meno sapere che i soldi per nuovi apporti ci sono, ma i lavoratori NO! Non ci è rimasto che fare l'unica cosa sensata: proclamare, unitariamente, sciopero alla prima data utile, invitando nel contempo il personale ad astenersi da qualsiasi prestazione straordinaria, azzerando la disponibilità sin qui dimostrata saltando riposi e ferie, fluttuando da un Impianto





all'altro ed in molti casi rispondendo presente anche a telefonate che chiedevano un turno di servizio da lì a poche ore.

Restiamo convinti che le biglietterie del regionale non siano un costo, ma una risorsa e sappiamo che la stessa Regione Veneto chiede che gli attuali punti vendita restino aperti e garantiscano il servizio, ben sapendo che sul territorio sono la pressoché unica fonte di informazione alla clientela e di supporto quando le emettitrici automatiche non funzionano, gli schermi dei treni in arrivo e partenza sono spenti, le obliteratrici sono fuori servizio.

A qualche nostro pendolare sembrerà strano, ma noi il 16 luglio scioperiamo perché abbiamo a cuore – più dell'Impresa – il futuro del trasporto ferroviario in Veneto e perché vogliamo garantire un servizio che aumenti l'affluenza dei viaggiatori e migliori la qualità del loro viaggio in treno.

Siamo certi che ci comprenderanno e ci sosterranno, soprattutto sapendo che non vogliamo più soldi o più uomini, ma solo le risorse che la stessa Trenitalia ha previsto per le biglietterie del Veneto.

Peccato che Trenitalia stessa non sappia (o finga di non sapere) come reperirle..... ■

Ultim'ora

La Commissione di Garanzia impone lo spostamento dell'azione di protesta delle biglietterie del 16 luglio a causa dello sciopero nazionale della Mobilità del 8-9-luglio. Le OO.SS. riproclamano lo sciopero per il 23 luglio 2010 con le stesse modalità.

**Stralcio della Delibera
della Commissione di Gar.
n. 1320/RU Pos. 38086**

.....rilevato che risulta precedentemente proclamata....dalle Segreterie Nazionali delle OO.SS.... un'azione di sciopero nazionale di 24 ore per il trasporto pubblico locale....indica Mancato rispetto della regola della rarefazione oggettiva..rispetto allo sciopero ...è necessario rispettare un intervallo minimo oggettivo di 10 giorni.....

...Si invitano le OO.SS. proclamanti a riformulare la proclamazione di sciopero in conformità alla Legge differendo lo stesso ad altra data....

IL PRESIDENTE
Giovanni Pitruzzella

**Le OO.SS.del Veneto
Spostano lo sciopero
Al 23 luglio**

Le scriventi OO.SS.....

si attengono

all'invito della citata Commissione e differiscono l'azione di sciopero.....del Personale del settore Vendita dipendente dalla Direzione Regionale Veneto

dalle ore 09.01 alle ore 17.00 del 23 luglio 2010

FILT FIT UILT OrSA FAST UGL



PERCHE' AI TURNI DI TREVISO S.M. ABBIAMO DETTO NO!

Il rischio è quello di depotenziare lo Scalo ed allontanare la clientela

Dal 14 giugno 2010 l'impianto Cargo di Treviso SM è presenziato con un turno giornaliero (07.00 – 16.00) anziché con gli attuali 2 turni mattina / pomeriggio.

Questo nonostante il formale dissenso dell'OrSA, unico Sindacato a non aver sottoscritto il verbale della riunione tenutasi a Mestre, nel quale il provvedimento si dice essere "temporaneo, da verificare ad ottobre alla luce dello sviluppo del traffico, etc. etc.". Noi i turni, in linea con quanto verificato direttamente allo scalo, non li abbiamo firmati per queste ragioni:

- a) il servizio va fatto tenendo conto delle esigenze dei nostri clienti e con l'intento di efficientare e migliorare la produttività. I primi, da subito, hanno manifestato forti perplessità sul turno a giornata, esprimendo la convinzione che ciò produrrà ripercussioni negative sui tempi di resa e riconsegna dei vuoti;
- b) l'obiettivo di ridurre i costi (sempre quelli da lavoro ovviamente...), soprattutto nel periodo di ferie estive, si può raggiungere anche con economie mirate a qualche profilo e per un periodo di tempo ben definito: per esempio il CNFT o utilizzando gli abilitati nelle funzioni di Verificatore/Formatore come già avviene in altri impianti per esigenze contingenti. Il tutto garantendo il ritorno ai turni originari alla fine della turnificazione – ferie. Altro che verifica ad ottobre....;
- c) gli orari dei treni, per altro ancora in bozza, dicono che alle 15.25 non c'è più lavoro, ma al solito si fa finta di non sapere che vi sono straordinari, ritardi, necessità di urgente piazzamento del materiale e tante altre realtà che sembrano essere solo a conoscenza dei lavoratori.

Insomma, pur di far passare il principio del

taglio ai turni non si sono volute ascoltare altre proposte che pure l'OrSA ha messo sul tavolo e che avrebbero raggiunto lo stesso obiettivo di efficientamento mantenendo, però, lo scalo attivo ed al riparo da ritardi e disfunzioni che potrebbero – a breve – farci perdere altre quote di traffico, ponendo le basi per il definitivo ridimensionamento di Treviso.

Abbiamo con forza ventilato questo rischio, ma la Società lo ha escluso parlando addirittura di possibili (ma non concreti) incrementi nel n° di treni in arrivo/partenza e del ritorno del traffico diffuso a Treviso. Come ben si vede solo vaghe assicurazioni, mentre la sforbiciata ai turni serve, a nostro modo di vedere, a preordinare esuberanti di personale buoni per il "fondo". Poi anche se il traffico lo faranno i nostri concorrenti che ci frega!

L'OrSA non vuole, in alcun modo, essere corresponsabile di queste scelte sbagliate che non risaneranno Cargo, ma la affosseranno definitivamente! ■



INCONTRO CARGO VENETO

Su richiesta delle OO.SS. si è tenuto un incontro ristretto con il Responsabile Risorse Umane Nord/Est e Adriatica – Dr. Colella – per comprendere quali e quante siano le iniziative di carattere gestionale che Cargo ha intenzione di attivare per il periodo estivo.

Come OrSA, premesso e riconfermato il dissenso sui turni di Treviso SM che mettono a repentaglio la sopravvivenza stessa dell’impianto, abbiamo evidenziato il totale rifiuto di economie a pioggia o di provvedimenti che pretestuosamente anticipino trattative già in essere a livello nazionale, a partire dalla mappa degli Impianti.

L’Impresa ha ribadito che tutte le iniziative del periodo estivo saranno oggetto di verifica anche in funzione di cosa verrà concordato a Roma.

Dall’analisi del traffico, supportata da apposite slide, si evince come il traffico sia fortemente calato tra il 2008 ed il 2009, mentre per l’anno in corso siamo in presenza di un recupero nella parte occidentale del Veneto, mentre la parte orientale continua nella sua discesa per n° di treni e per tonnellate trasportate.

Sul fronte occupazionale, comunque, le iniziative messe in cantiere in questa area non fanno intravedere ulteriori diminuzioni della capacità produttiva, anzi si attendono riprese sensibili del traffico post periodo estivo. Comunque, l’obiettivo resta il contenimento dei costi e per questo si sta lavorando, tra le altre, alla riduzione a zero delle ferie arretrate entro il mese di dicembre 2010.

Sulla chiusura degli Impianti nel mese di agosto è stato consegnato un prospetto di massima che verrà ufficializzato ai primi di luglio, compatibilmente con le esigenze della clientela. A livello di bozza la maggior parte degli scali sarà impresenziata nella terza settimana di agosto con le eccezioni di Verona QE, Vicenza Mantova Fr., Cittadella, Treviso SM, Venezia Mar. e Portogruaro. Per quest’ultimi le chiusure saranno limitate ai giorni intorno a ferragosto.

Ecco nel dettaglio quali provvedimenti l’Impresa attuerà a partire dal corrente mese di giugno:

TRAGHETTATORI VERONA SC. PIAZZALISTI QUADRANTE

dal 21 giugno spostati a Quadrante Europa con turni invariati dal 15/06 al 15/09 soppressione turno in 3^a e attivazione seguenti turni

* 07.45 /11.42 – 12.42/ 15.57 *15.33-19.15/20.15-23.45
il turno “lungo” del pomeriggio transita al Terminal

dal 15 giugno soppressione turno notturno e attivazione seguenti turni

*05.00/13.00 *13.00/21.00 *sabato 05.00/13.00

dal 15/06 al 15/09 turno in seconda dal lunedì al venerdì prova freno di tipo “C” a Brennero e Bolzano

VERIFICA QUADRANTE MANTOVA

303 MESTRE PDM

Tali iniziative saranno celermente formalizzate dalla Società alle OO.SS. ed alla locale RSU. Come Sindacato abbiamo precisato che i provvedimenti preannunciati sono considerate iniziative unilaterali della Società sulle quali ci riserveremo di verificare le ricadute sulla produzione e sui lavoratori. ■





PARLIAMO CON.... Angelo MULTARI *Segretario Nazionale del Personale Viaggiante*

Aopo Andrea Pelle (Manutenzione Infratrustture) e Sergio Di Nardo (Uffici) scambiamo quattro opinioni con Angelo Multari, dal 2006 Segretario Nazionale del Personale di Bordo dell'OrSA.

Angelo, ferroviariamente nato e cresciuto in Lombardia, vanta quasi 30 anni di esperienza nel Viaggiante e sotto la sua guida il SPV-OrSA è cresciuto in consensi ed adesioni soprattutto tra i giovani e le donne, una quota – questa – particolarmente significativa tra i lavoratori di questo settore. Proprio per questo, tra le tante iniziative di settore, molto apprezzato è il coordinamento OrSA del Personale di Bordo femminile, nato dal convegno donne SPV svoltosi a Rimini lo scorso mese di marzo. Questo organismo ha il compito di segnalare e suggerire al Sindacato le problematiche del mondo femminile proponendo soluzioni ed adeguamenti normativi specifici.



D. Angelo, partiamo subito da un argomento “tosto”: si dice, a torto, che l'OrSA l'accordo del 15 maggio 2009 non l'ha sottoscritto quasi unicamente perché si introduceva l'Agente Solo nel Personale di Condotta. Poi l'esperienza di questi mesi ha dimostrato – proprio tra il Viaggiante – che i problemi non stavano unicamente lì. Vista dal Personale di Bordo perché quell'intesa non era accettabile?

R. *Ti rispondo con estrema chiarezza affinché tutti colleghi possano focalizzare chiaramente i punti critici dell'accordo del 15 maggio 2009, tralasciati dal punto di vista del personale di scorta. L'accordo parte da un presupposto per noi inaccettabile, ovvero che i recuperi produttivi sono un primo steep a cui seguirà, dopo una verifica delle condizioni operative delle aziende concorrenti, un ulteriore recupero normativo ed operativo. Per chi non l'avesse ancora compreso il gruppo FS affronta la concorrenza ricorrendo in maniera preponderante al recupero di competitività sul fattore lavoro. Inaccettabile. Altro elemento fondamentale è la sicurezza di chi opera sui treni, in quanto il nostro osservatorio ci segnala un aumento significativo di anomalie che riguardano in generale il materiale rotabile ed in particolare le porte. Tanto è vero che la problematica è particolarmente attenzionata dalla Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria. La sicurezza è la nostra sfida per il futuro e la tecnologia deve essere un valido supporto per consentire ai lavoratori del personale di bordo di operare in condizioni ottimali. Qualcuno mi deve spiegare quale sicurezza si riesce a garantire, su un treno di otto vetture, in alcune località dove è difficoltoso operare anche quando ci si trova in condizioni ambientali ottimali. Altri sono i nostri problemi, ma per economia di spazio mi fermo qui.*

D. Dai colleghi – soprattutto della Passeggeri N/I – ci viene spesso posta questa domanda: “Ma che ci stanno a fare i Rappresentanti dei Lavoratori nel Bordo se poi da anni non si fanno più trattative sui turni e l'Azienda applica i suoi unilateralmente?”. Beh, come provocazione non è male.....

R. *Bella domanda, anche alla luce dell'ultima trattativa del 10 giugno 2010, in cui l'Impresa ha convocato il nostro Sindacato su tavoli separati (in altre circostanze i tavoli sono unitari!!!) per presentarci un progetto di turni che non avevamo avuto modo di verificare, in quanto consegnato solo due giorni prima. Una farsa!! Tanto è vero che al secondo giorno di una sceneggiata davvero imbarazzante, con dati su organici ed allacciamenti cambiati tre volte nell'arco di un ora, ci siamo alzati ed abbiamo abbandonato il tavolo del confronto. Ho la sensazione, per non dire certezza, che l'impresa non abbia la volontà di permettere a tutti i Rappresentanti dei Lavoratori (nazionali, regionali e d'impianto) di svolgere un controllo importante sui nastri lavorativi. In questo modo si delegittima il ruolo del Sindacato e si concretizza il progetto aziendale di premiare i più disponibili e collaborativi (come realtà collettive o soggettive). Su questo la cosiddetta Circolare 26 ne è l'esempio esemplificativo. Un'ultima annotazione riguarda il sistema di gestione del personale, in corso di adozione,*





denominato IVU. Dietro questo acronimo vi è un sistema che introdurrà la precarietà del turno di lavoro ed esproprierà il Sindacato da qualsiasi tipo di interlocuzione istituzionale. Per non parlare del “massacro” di risorse in particolare fra i quadri gestionali.

D. Non solo come Segretario Nazionale, ma come lavoratore lombardo la vicenda di TLN (la Società di Trasporto ferroviario, nata dalla fusione di Ferrovie Nord e Trenitalia Direzione Regionale Lombardia) credo sia vissuta con partecipazione ed anche con una certa preoccupazione per il futuro, per il Contratto e per le ricadute occupazionali, visto che tra 4 mesi l'affitto di ramo d'Impresa diverrà definitivo. Che ci dici in proposito?

R. Per quanto riguarda questo aspetto specifico non posso che ribadire quanto sostenuto nell'articolo scritto su “La Nostra Stazione”: secondo il mio parere l'accordo con TLN è il massimo che si sia potuto ottenere in una situazione davvero difficile per i lavoratori. Diciamo, per sintetizzare, che per i prossimi anni abbiamo dato un po' di tranquillità ai lavoratori ed abbiamo introdotto alcune condizioni di garanzia che sono state prese a riferimento da altre Regioni in cui è stato affrontato o si apprestano ad affrontare i cosiddetti contratti di servizio e relativi affidamenti. D'altronde, in un quadro di estrema instabilità (dal 1999 ad oggi vi sono diversi riferimenti normativi) ed in una situazione economica davvero preoccupante, non potevamo sperare di preservare lo status quo ne tantomeno prevedere una liberalizzazione priva di ricadute sui lavoratori. L'operato della Segreteria Regionale Lombardia è stato encomiabile ed ha dato i suoi frutti. Un'ultima annotazione è riferita ai mal di pancia che riguardano l'applicazione del contratto di riferimento nella Newco; in quanto qualcuno vuole fare il furbo ipotizzando scenari irrealizzabili. Ma come si suole dire “Carta canta....”. Anche perché non tenendo fede agli accordi sottoscritti in Lombardia, dove siamo i maggiormente rappresentativi, si andrebbe incontro ad una conflittualità insostenibile.

D. Insomma tra TLN, NTV, RTC, Arena e chi più ne ha più ne metta, le Imprese Ferroviarie in Italia crescono come funghi. Non cresce, anzi nemmeno sembra prendere luce, il CCNL della Mobilità. Noi dalle pagine di questo giornale abbiamo ricordato come per l'OrSA doveva – in origine – essere il Contratto delle Attività Ferroviarie il CCNL di riferimento per i lavoratori impegnati, in via esclusiva, sul trasporto ferroviario. Poi le scelte di tutto il fronte sindacale furono diverse. Dovessero, però, permanere le manfrine ed i veti della parti datoriali non credi che i ritardi oggi accumulati rischiano di divenire un ostacolo insormontabile per la definizione delle Clause Sociali che tutti dicono (a parole...) di volere?

R. La risposta è nella tua domanda. In questo momento non si riesce ad ottenere quanto prospettato nella assemblea nazionale dei quadri sindacali di Roma. Ma è evidente che dobbiamo dare un segnale forte al mondo del lavoro “portando a casa il massimo possibile”. Ti faccio rilevare che alcune delle Aziende da te menzionate, ed altre che sono operative, applicavano le più svariate tipologie di contratti. Oggi il trend è quello che le maggiori Aziende di trasporto su ferro hanno preso a riferimento il Contratto delle Attività Ferroviarie; in altre ci stiamo muovendo per applicarlo. Chi, come NTV ha un riferimento esplicito al Contratto della Mobilità, dovrà muoversi avendo come riferimento parametri normativi ed economici ben delineati. Certo, in un quadro di liberalizzazione così complesso ed articolato, scontiamo l'assenza della politica che “qualche” impegno se lo era assunto. Comunque sono convinto che la nostra O.S. svolgerà con molta determinazione un ruolo di controllo e tutela dei lavoratori.

D. Secondo te, Angelo, in questo mercato ferroviario che si apre senza regole e quasi con schizofrenia, come vedi il futuro del Personale di Bordo e quali specificità del suo bagaglio professionale devono essere valorizzate e difese?

R. Ti rispondo prendendo a riferimento la prima Impresa che sarà impegnata nel trasporto passeggeri A.V. Abbiamo notizie che in NTV l'equipaggio sarà composto da un Macchinista, un Manager Train (Capo Treno), un Train Special (specialista di bordo) e tre Steward/Hostess, tutti appartenenti all'Impresa Ferroviaria. Questo per dirti che chi affronta il mercato ha presente il ruolo strategico del personale di bordo ed è pronto ad investire tutto il patrimonio aziendale per garantirsi un rapporto privilegiato con la clientela. Così come è innegabile il ruolo ►





► *del personale viaggiante (mi piace di più) all'interno del processo di garanzia della sicurezza dell'esercizio ferroviario. Piuttosto mi preoccupano i carichi di lavoro, sempre più gravosi, che vengono assegnati al Capotreno e che non trovano un adeguato riscontro nella politica gestionale di Trenitalia. Per fare un esempio, delle volte verificiamo delle schizofrenie gestionali che sono davvero allarmanti; ovvero, per quanto riguarda il posto del Capotreno, l'Impresa ha prodotto una disposizione che da l'impressione di poca conoscenza delle attività svolte e delle stesse procedure operative. Così come non vengono riconosciuti al Capotreno i tempi accessori per svolgere le nuove attività assegnate dall'Impresa. Come si può vedere, sia sotto l'aspetto commerciale che di sicurezza, al Capotreno viene riconosciuto un ruolo strategico dalle Imprese ferroviarie e, soprattutto, dall'ANSF. Sta a noi essere pronti a rispondere ai cambiamenti facendoci trovare, professionalmente, pronti.*

Concludo ringraziando il Direttore di OVNews per l'opportunità, segnalando ai colleghi alcuni canali che utilizziamo per tenere informato il personale viaggiante. Il primo è il sito www.personaleviaggianteorsa che ha ottenuto un inaspettato successo triplicando in un anno i contatti. L'altro canale è un gruppo su facebook che ha avuto un enorme successo ed opera grazie all'apporto di giovani Capitreno, alcuni lavorano nella vostra Regione. Un saluto a tutti i colleghi. ■

Grazie Angelo



Un momento del riuscito Seminario donne Personale Viaggiante Or.S.A. svoltosi a Rimini l'8 ed il 9 marzo scorsi





Ancora l'OrSA Trasporti del Veneto protagonista

RINNOVATO IL CONTRATTO AZIENDALE DEL PERSONALE MARITTIMO DELLA CORPORAZIONE PILOTI DEL VENETO

Questa volta abbiamo fatto prima del solito. Sono bastati infatti meno di 6 mesi dalla scadenza del vecchio Accordo ed ecco sottoscritto il rinnovo – per il biennio 2010/2011 – del Contratto Collettivo Aziendale dei “pilotini”, i marittimi imbarcati sui mezzi nautici della Corporazione Piloti Estuario Veneto.

L'OrSA, rappresentata dal Segretario Regionale Ezio Ordigoni e dal Componente di Segreteria Alessandro Trevisan, coadiuvata dai Rappresentanti Sindacali Aziendali Simone

Macchion e Scarpa Mario, dopo un serrato e franco confronto con la parte datoriale, guidata dal Capo Pilota, Com. Ciro Romano, e dai Piloti Coadiutori Marco Rigo e Enrico Banchi ha sottoscritto il verbale di accordo che prevede un aumento pro-capite di 70 Euro e l'inserimento in 13^a e 14^a mensilità del Premio di Operosità, attualmente pari a €. 287. Per gli aspetti legati alla normativa è stato definito

un ampliamento del periodo di trasporto piloti sulla tratta Venezia Marittima – Lido e le parti si sono date reciproco atto della necessità di omogeneizzare ed adeguare la struttura contrattuale alle disposizioni di Legge con particolare riferimento alle “Disposizioni per il sostegno della Maternità e della Paternità” cui alla Legge 53/00 ed alla legge 104/92 su “l'assistenza, l'integrazione sociale ed i diritti delle persone handicappate”. Si è pertanto concordato l'avvio di una specifica fase di confronto su queste materie con l'intento di arrivare ad un aggiornamento della struttura contrattuale entro il prossimo mese di

gennaio.

I contenuti contrattuali sono stati infine sottoposti alla firma di tutti i lavoratori che hanno all'unanimità sottoscritto l'accordo.

Come OrSA non possiamo che esprimere soddisfazione per il lavoro svolto che vede confermata la valenza biennale del C.C.A., un aumento economico significativo legato ad un complessivo miglioramento della produttività pro-capite e un impegno ad aggiornare il Contratto con il

fine di affermare e definire l'applicazione delle disposizioni di Legge sui diritti individuali.

L'OrSA sta progressivamente assumendo un ruolo importante nel panorama dei trasporti e lo confermano gli ultimi accordi sottoscritti a Sistemi Territoriali ed il confronto in atto con l'Autorità Portuale per lo sviluppo dei traffici intermodali nell'area veneta. Sulle infrastrutture l'OrSA Trasporti sostiene

con forza l'alta velocità nel Veneto, lo spostamento dell'area merci da Marghera con il fine di decongestionare il nodo di Mestre ed intercettare meglio i traffici marittimi, la bretella ferroviaria sino all'aeroporto di Tessera, i potenziamenti dell'infrastruttura ferroviaria per il servizio metropolitano.

Su questi temi l'impegno dell'OrSA è costante come dimostrano gli incontri ed i contatti in essere con le Istituzioni, a partire dalla Regione e con tutte le forze politiche venete. ■



Da sin. A. Trevisan ed il Capo Pilota, Com. Ciro Romano alla firma del Contratto Aziendale.





Che fine hanno fatto i Mo.Sa.?

Da che mondo è mondo e da che lavoro è lavoro, quando si parla di soldi tutti “rizzano” le antenne.

Ancor più attenzione si presta in un periodo di crisi, di blocco degli stipendi e di mancata corresponsione di premi produzione qual è quello che stanno vivendo oggi i ferrovieri.

E di denaro parliamo in questo articolo, denaro che il Personale di Bordo dovrebbe percepire (il condizionale sta diventando d’obbligo) per una specifica attività: quella di emettere i Mo.Sa. (Moduli Sanzionatori) per regolarizzare i viaggiatori che, trovandosi con titolo di viaggio irregolare, non hanno con se 50€ in contanti (o 8€, nel caso di cambio di classe) e sono tuttavia in possesso di un documento che possa permettere loro di pagare in modalità differita, con una sanzione maggiorata.

Sono cifre (purtroppo per il viaggiatore) di una certa consistenza: 100€ di soprattassa se si paga entro 15 giorni e 200€ se si estingue il debito tra il 16° ed il 60° giorno. Oltre tale data Ferservizi (la società del Gruppo FS che si occupa della gestione delle entrate versate spontaneamente) girerà la pratica ad Equitalia, la Società pubblica (51% Agenzia delle Entrate e 49% Inps) incaricata della riscossione nazionale dei tributi. Da medie calcolate in altre Regioni entro i primi 15 giorni il 35-40% dei viaggiatori paga il dovuto, un ulteriore 5-10% entro il 60° giorno.

Parliamo ora del premio di riscossione che ogni agente incaricato di controlleria percepisce per l’emissione dei citati Mo.Sa.: se un viaggiatore sale in una località dove non è possibile acquistare o convalidare un biglietto può, previo solerte avviso al Capotreno, acquistare o convalidare il biglietto a bordo senza penalità. Nel caso si emetta un biglietto a queste condizioni l’agente percepirà il 10% della somma incassata a titolo di tassa, il resto andrà all’Azienda. Nel caso in cui il Capotreno elevi una

soprattassa (mancato avviso o convalida, viaggiatore sprovvisto di biglietto etc.) il premio per il CT è oggi pari al 35% della soprattassa. Premesso che questa corresponsione economica altro non è che un “incentivo” al PdB perché scopra e sanzioni le infrazioni a bordo treno il fatto è che il personale, fatti salvi i premi sulle somme corrisposte con immediatezza dai viaggiatori, da oltre 3 anni non si vede riconosciuta alcuna percentuale per i Mo.Sa. emessi. Al massimo, ma i casi sono sporadici, si

arriva in busta paga al 10% di quanto spettante. Tanto per citare alcuni numeri, abbiamo preso 3 agenti-tipo che nel 2009 hanno emesso rispettivamente 984, 160 e 44 moduli sanzionatori. Gli ultimi due hanno percepito rispettivamente (a parte il premio di notifica di 0,77€, peraltro corrisposto solo su parte di essi) 4 e 1 premio, il più “ligio” ha percepito poco più di



130 premi sui 984 spettanti.

L’Azienda, fino a qualche anno fa, rilasciava una distinta al PdB del ricevuto pagamento da parte del viaggiatore con gli estremi del verbale ed il premio spettante. Da circa 2 anni invece, dopo la consegna in impianto non si sa più nulla, salvo ricevere un rendiconto di consegna dei Mo.Sa..

Da voci aziendali sembra che l’impiegato dedito a questa attività sia andato in pensione senza essere rimpiazzato, ma allora dobbiamo rassegnarci a pensare che tutto il lavoro svolto da anni a questa parte sia stato solo per dimostrare a noi stessi che esistiamo?

Vogliamo pensare che non sia così e mentre l’OrSA ha già preso formale posizione sul caso, (vedi nota a margine) invitiamo tutti i colleghi a controllare sui ruoli paga tempi e modi di liquidazione del dovuto (voce “premio scoperta irregolarità/abusi”, Euro 0,77 e multipli per i verbali notificati) segnalandoci i pagamenti inferiori al 50% dei verbali consegnati.

Vogliamo chiudere questo articolo evidenziando come emettere un verbale, in certe situazioni, sia





estremamente difficile: immaginate di avere in mano, mentre siete in piedi tra i viaggiatori, una penna, un blocchetto di biglietti, un verbale, una carta d'identità (del viaggiatore che magari polemizza mentre tu scrivi) e nel frattempo sai che devi dare la partenza al treno. Crediamo che, in questi casi, per l'Impresa il dono dell'ubiquità sia tra gli obblighi previsti dal

mansionario per il Capo Treno! Il tutto mentre fare la sicurezza nella controlloria è un optional.

Questo solo per affermare che riconoscere quanto dovuto al PdB è il minimo che possiamo chiedere e che comunque mai risarcirà insulti, spinte, offese, furti e minacce che sono episodi troppo spesso ripetitivi sui nostri treni. ■



Tel. 041937336 Tel.F.S. 4432 Fax Telecom. 041937336 Fax F.S. 4594 E-mail: sr.venezia.orsafferrovie@sindacatoorsa.it

Prot. 28/P.DTR(MoSa_PdB)/10/ta

Mestre, 14.06.2010

Ai Responsabili della Soc. Trenitalia SpA:

- ▶ **Direttore Regionale Veneto**
- ▶ **Produzione Regionale Veneto**
- ▶ **R. U. Passeggeri Regionale Veneto/Trentino/Friuli**

Mestre

e, p.c.

Alla
Segreteria Nazionale S.P.V. - OrSA

Roma

Oggetto: Moduli Sanzionatori.

Riceviamo segnalazioni dal Personale di Bordo secondo il quale, ormai da anni, non si provvede a liquidare allo stesso le competenze previste per l'emissione dei moduli in oggetto. Inoltre, non viene più rilasciata distinta del ricevuto pagamento da parte del viaggiatore inadempiente con relativi estremi del verbale e del premio spettante.

Con la presente siamo a chiedere di conoscere le ragioni dei ritardati pagamenti e le procedure messe in atto dalle SS.LL. per provvedere ad una celere regolarizzazione del dovuto.

Diversamente e preso atto che il problema interessa soprattutto questa regione (dato che da nostre informazioni ritardi così cospicui non coinvolgono altre realtà) ci vedremo costretti a tutelare il personale nelle sedi opportune.

Distinti saluti.-

Or.S.A. - VENEZIA

il Segretario

Alessandro Trevisan



Chiesta a gran voce dai lavoratori una

VERTENZA NAZIONALE SUI TRAGHETTATORI

Peccato mancassero (per una improvvisa riunione con i vertici di FS) le Segreterie Nazionali di FILT-FIT-UILT e UGL. C'erano il FAST Nazionale e Regionale Lombardia, la UILT del Lazio, la FIT-Cisl di Lazio e Lombardia e c'era tutta la Segreteria Nazionale del SAPS, i Segretari del Settore Uffici e del Personale Viaggiante dell'OrSA.

Ma soprattutto, alla tavola rotonda promossa dal Settore Stazioni e tenutasi a Roma il 23 giugno, c'erano oltre 40 colleghi in rappresentanza dei Traghettatori di tutta Italia che, a gran voce, hanno rivendicato il riconoscimento del loro profilo, delle loro mansioni e – soprattutto – della loro professionalità. Una pressante richiesta al Sindacato: *“Aprite la vertenza Traghettatori e fate emergere – economicamente e normativamente – quello che svolgiamo da quasi un decennio, senza che nessuno – Sindacati ed Impresa – abbiano mai sentito il bisogno di farci uscire dall'anonimato contrattuale nel quale viviamo”*.

È stato questo, in sintesi, il senso degli interventi dei colleghi di Venezia, Torino, Roma, Reggio Calabria, Roma, Milano (solo per citare i più appassionati) sul quale i vertici nazionali dei Sindacati presenti non hanno potuto far altro che convenire.

Ma come portare avanti il confronto con Trenitalia e quali prospettive contrattuali potrebbe avere un profilo che, in molti, hanno previsto in continua crescita numerica, una crescita direttamente proporzionale alla riduzione delle attività di manovra? Il dibattito ha evidenziato la necessità di

arrivare – a breve – ad un accordo che riconosca gli elementi fondamentali del lavoro di traghettatore e le competenze spettanti, a partire dal salario professionale sino ad arrivare all'indennità di utilizzazione giornaliera spettante per le attività di traghettamento. E non si dica, come fa l'Impresa per evitare il confronto, che il Contratto non consente trattative su nuovi profili.

Tutt'altro! L'art.21, in proposito, è estremamente chiaro quando afferma l'impegno delle parti ad incontrarsi per concordare *“...gli opportuni adeguamenti alla disciplina contrattuale ove....le esigenze produttive.... evidenziassero la necessità di individuare nuove figure professionali”*.

Dunque, bando ai tatticismi ed ai rinvii, soprattutto alla luce dei recenti accordi sugli Equipaggi o sulla Manutenzione Rotabili che hanno profondamente inciso sugli istituti contrattuali definiti nel 2003. L'interesse, poi, potrebbe addirittura essere bipartisan in quanto sul

territorio siamo in presenza di una vera e propria babele di orari, di turni, di competenze riconosciute al personale. Questo, inoltre, sta causando ricorsi giudiziari in serie per il riconoscimento, di volta in volta, del profilo di Macchinista o delle competenze accessorie del PdM. Su quest'ultimo aspetto molti hanno rivendicato il profilo di Tecnico di Macchina, previsto dal CCNL delle Attività Ferroviarie, ma non dall'Accordo di Gruppo, quale “grimaldello” per arrivare alle voci stipendiali del PdM, preparando la strada al passaggio a Macchinista.

Altro elemento di grande interesse è stato quello dello sviluppo di carriera del Traghettatore: se ▶



Le Delegazioni dei Sindacati Nazionali presenti alla tavola rotonda: da sin. Dalmazio, Maltese, Antoniali (Saps - OrSA), e Ramuglia (Fast)



RICERCA ED INNOVAZIONE VIAGGIANO NEI TRASPORTI

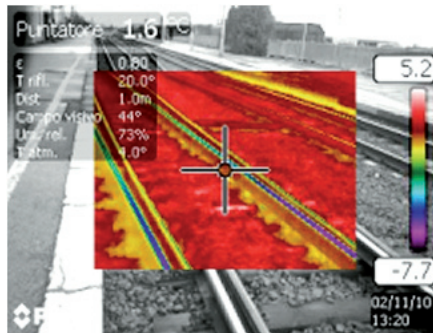
L'uso della termografia, oggi sempre più frequente, permette di scoprire in modo veloce il comportamento termico di parti meccaniche sottoposte a stress.

E' una tecnologia che deriva dalle applicazioni militari applicata poi dal campo industriale a quello di uso comune. Curioso è il fatto che nelle applicazioni ferroviarie sia stato utilizzato quasi casualmente nella verifica di alcuni pantografi di locomotori, scoprendo con questa applicazione le criticità di alcuni modelli di pantografo in commercio.

Nella fattispecie essendo uno strumento molto versatile ed efficace trova applicazione in campi talvolta sconosciuti quali ad esempio quello ambientale nella verifica predittiva su discariche abusive.

Le tecniche di analisi diagnostica sono comunque consolidate nel tempo e trovano applicazione in vari campi scientifici

"Ogni volta che utilizzo questo strumento aggiungo nuove applicazioni ai processi che ho già testato,



questo è uno stimolo allo studio di ogni singolo caso, ecco perché la banalità qui non esiste " (arch. Casagrande A.)

La Kifj è una recente realtà privata, nata dalla necessità di sviluppare ricerca ed innovazione in campi di applicazione diversificati, "trasportando" il know how di tecnici, ingegneri, architetti preparati e specializzati nel campo termografico in grado di trasferire l'esperienza già maturata nell'**'Impresa Edile Catto di Giampaolo e Omar'** innovando questo settore nelle indagini predittive; settore oggi più che mai esigente ed attento all'ambiente e al risparmio energetico.

Questo è stato il tema trattato tra l'altro nel mese di gennaio all'Auditorium di Belluno, nel quale gli stessi organizzatori hanno fatto intervenire tecnici della Kifj con un notevole approfondimento tecnologico e casi pratici. ■

www.cattoservizi.it

► veramente vogliamo competere sul mercato dobbiamo, da un lato riconoscere che al Personale di Condotta va deputata l'attività più pregiata, dall'altro valutare con attenzione che ne sarà del settore manovra nel suo complesso. Sembrano questioni disgiunte, ma se proviamo a fare sintesi con le esperienze maturate nei vari territori ecco che una proposta potrebbe essere quella di ipotizzare l'assunzione di un "Operatore di terra" – in possesso del diploma di scuola media superiore – che operi in prima fase nelle funzioni di manovratore, si abiliti alle patenti per la conduzione dei treni e divenga il serbatoio dal quale attingere il nuovo Personale di Macchina.

I vantaggi? Molteplici: dall'aver un ferroviere capace di sviluppare la sua carriera in profili fondamentali della catena produttiva del treno sino al miglior utilizzo di un neo-assunto che invece di fare

mesi e mesi di aula e due anni di abilitazioni può essere utilizzato, in breve tempo, alla produzione. In ultima, potremmo così tutelare il lavoro della Manovra che stiamo progressivamente perdendo a favore di imprese esterne perché "costiamo troppo e siamo poco flessibili" come affermano i vertici aziendali.

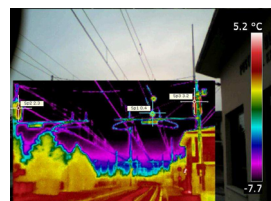
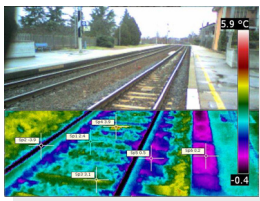
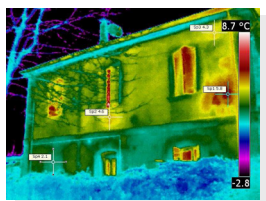
Insomma, di carne al fuoco questa tavola rotonda ne ha messa e l'impegno dei presenti è stato quello di definire un documento programmatico per arrivare, subito dopo l'estate, ad una condivisione di tutto il fronte sindacale sui tempi ed i modi di aprire un serrato confronto con FS su una tipologia di ferroviere che non può essere ulteriormente negata.

All'OrSA il merito di aver sollevato il problema e mobilitato lavoratori e Sindacato. ■





- ✓ Opere Edili e Tecnologiche
- ✓ Consulenza progettuale
- ✓ Termografia Applicata



via Dante Alighieri 35 - Santo Stino di Livenza - VE - Tel. 0421/80276

www.cattoservizi.it

info@cattoservizi.it



Canon



Office Tecno Service S.r.l.



**Via delle Industrie, 2/A
30020 Marcon VE**