

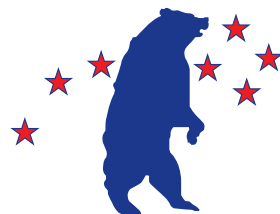


**Or.S.A.
VENETO
NEWS**

Periodico

di informazione

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



Aprile 2010

**L'OrSA ai Congressi
FILT e USB del Veneto**

a pagina 6

**Intervista a Sergio Di Nardo
Segretario Nazionale Uffici**

a pagina 9



a pagina 4

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

Aprile 2010

In questo numero:

Elezioni RSU:

L'OrSA sollecita le altre OOSS **pag. 3**

Cargo:

Tra dimissioni ed assunzioni **pag. 4**
Chi assume **pag. 5**

Congressi:

FILT Veneto **pag. 6**
Il nuovo sindacato USB **pag. 7**

L'Europa sui binari:

Francia e Gran Bretagna **pag. 8**

Uffici:

Parliamo con... **pag. 9**

Dasseggeri:

Traghettoni in cerca di identità **pag. 12**
L'assemblea di Venezia **pag. 13**

Turismo sui binari:

*Le Ferrovie scomparse
nel Veneto* **pag. 14**

Servizi:

Il CAF OrSA **pag. 15**
OrSA News a casa tua **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**

Per informazioni, suggerimenti, messaggi potete contattare la Redazione in :
Via Ariosto, 5 – 30171 Mestre (VE).

☎ 041/78 4432

✉ sr.venezia.orsaferrovie@sindacatoorsa.it





**L'ORSA SOLLECITA LE ALTRE OO.SS. AL RINNOVO
DELLE RAPPRESENTANZE DEI LAVORATORI**



Or.S.A.

Organizzazione Sindacati Autonomi e di base

SETTORE FERROVIE

SEGRETERIA GENERALE 00185 Roma, Via Magenta n.13 Tel.06/4456789 Fax 06/44104333
Sito internet: www.sindacatoorsa.it e-mail: sg.orsafferrovie@sindacatoorsa.it

Roma, 9 aprile 2010
Prot. n° 061/S.G./Or.S.A.

Alle Segreterie Nazionali FILT-FIT-UILT-UGL-FAST

Roma

Oggetto: Rinnovo RSU/RLS:

Come è noto, in base al punto 17 dell'accordo 29/7/7004, le RSU/RLS sono decadute già dal 2007, poiché le elezioni si sono svolte oltre 5 anni fa.

L'arco temporale intercorso ha innescato una molteplicità di problemi, già emersi nei vari territori al momento della sostituzione dei componenti decaduti a vario titolo.

A tal proposito, va osservato che il problema si pone su due fronti. Da un lato, si registra una successione di decadenze dei componenti in carica e, dall'altro, l'impossibilità di sostituzione a causa dell'esaurimento degli elenchi dei non eletti; meccanismi determinati dai pensionamenti, dalla mobilità professionale o territoriale o, più semplicemente, da un disimpegno dall'attività sindacale.

A ciò si aggiunge il fatto che gli ultimi dei non eletti – talvolta con pochissimi voti di preferenza – non possono essere ritenuti la piena espressione della volontà della base e la loro nomina non agevola il rapporto fiduciario e di rappresentanza dei lavoratori dell'unità produttiva.

Infine, si pone un problema di democrazia, di rispetto delle regole, di esigenza di un fisiologico rinnovamento a cui si accompagna – di solito – una positiva spinta per l'attività sindacale nel suo complesso.

Per tutte queste ragioni riteniamo sia giunto il momento di procedere alle elezioni per il rinnovo delle RSU/RLS e vi proponiamo, pertanto, la comunicazione di tale volontà al Gruppo FS per l'attivazione delle necessarie procedure.

Il Segretario Generale
(Armando Romeo)

Elezioni
RSU

■ PER VOTARE. PER CONTARE
■ SCEGLI LE PERSONE. IL SINDACATO SARA' LE PERSONE CHE SCEGLI
■ LA NOSTRA IDEA DI SOCIETA'. PIU' QUALITA'. PIU' DIRITTI



Cargo: contraddizioni del mercato o concessioni al mercato?

TRA DISMISSIONI ED ASSUNZIONI

“Oligopolio”, ci dice il grande dizionario Garzanti, è “una situazione di mercato in cui una merce od un servizio sono offerti da un ristretto numero di operatori economici, che sono pertanto in grado di influenzare il mercato stesso”. Teniamo a mente questo sostantivo, quando trarremo le conclusioni.

Assofer, l'Associazione Operatori Ferroviari e Intermodali, lancia l'allarme: *“il Governo è subalterno ai piani industriali di FS, unicamente votati all'Alta Velocità passeggeri che ha progressivamente distrutto il sistema ferroviario merci italiano, sia esso convenzionale che intermodale”. Non basta: “Trenitalia ormai ritiene il servizio merci non interessante e remunerativo, RFI – per parte sua – non investe più a sufficienza sulle rete tradizionale per adeguarla alle necessità delle merci”.*

Fraresi forti, accuse precise alla vigilia della riorganizzazione (meglio chiamarlo abbandono) del “traffico diffuso” con il divieto di trasportare merci pericolose a carro singolo invece che a treno completo. Dovessimo, dall'interno, commentare questa levata di scudi sul trasporto merci via ferro non potremmo certo dimenticare come da anni il Sindacato, e spesso solo il Sindacato, lanci l'allarme su una montante ipocrisia della classe politica in tema di riequilibrio modale, ricca di affermazioni di principio sul favorire il treno a scapito della gomma per poi, nei fatti, dimostrare il contrario con le facilitazioni all'autotrasporto e la negazione di veri sgravi fiscali e seri incentivi a favore del trasporto merci via treno.

Detto questo, però, l'analisi del mercato e delle sue potenzialità ci dice altre cose su come si stanno spostando le pedine industriali in questo settore e su quali sembrano essere le reali intenzioni di FS in tema di trasporto merci e di presenza sul mercato interno ed internazionale.

Certo, sappiamo dell'impegno del nostro Amministratore Delegato per presentarsi al meglio (!) alla sfida sul trasporto viaggiatori a lunga percorrenza lanciata dal duo Montezemolo-Della



Valle con la società NTV (Nuovo Trasporto Viaggiatori), ma che dire delle strategie di Trenitalia nel settore delle merci? Partiamo da una oggettiva considerazione: nell'ultimo anno abbiamo assistito ad un progressivo svuotamento di Cargo in tutti i profili di esercizio.

Per la sola Regione Veneto (già interessata, tra le prime, all'esternalizzazione delle attività di manovra a Padova Interporto, Rovigo e Portogruaro) nell'ultimo anno le Manifestazioni di interesse per il passaggio di personale Cargo verso le altre Divisioni di Trenitalia hanno interessato oltre 90 posizioni di cui 69 per il solo Personale di Condotta (verso Regionale e Pax, come Macchinista o come Capo Treno).

La Manovra nel Porto di Venezia non è più appannaggio di Cargo, ma l'attività è oggi svolta da ERF (Esercizi Raccordi Ferroviari); lo stesso dicasi per S.Stino di Livenza dove lavorano quasi unicamente gli austriaci di Linea ed i friulani di InRail.

È di questi ultimi giorni l'emanazione di ulteriori manifestazioni di interesse per gestioni e formatori con destinazione Biglietterie del Regionale. Se poi andiamo a vedere i tagli per

altri costi, dal 1° aprile spariscono le corsette per il Personale di Mestre, Padova e Verona.

Insomma, dimissioni, tagli e riduzioni del servizio, mentre il deficit della Divisione Cargo sale al punto da risultare nel 2009 di oltre 300 milioni di Euro rispetto all'anno precedente.

Risultato: rivoluzione organizzativa, efficientamento e 1700 unità in meno, almeno questi sono gli sconcertanti dati emersi nell'ultima riunione nazionale. Letta così sembrerebbe la lunga mano della crisi economica e del flop dei mercati azionari, ma se poi ti guardi attorno, se coniughi le notizie di stampa con i siti internet ti accorgi che sul merci ferroviario girano opportunità ed interessi, magari portati avanti da pochi, che sembrano l'esatto contrario di quello che dicano accada per il traffico merci di Trenitalia.



Prendiamo SBB Cargo: l'impresa svizzera, in una congiuntura come quella raccontata da Trenitalia, guarda caso assume nel nostro Paese e per il nostro mercato Verificatori, Formatori e Macchinisti.

Se poi scendiamo verso sud troviamo un imprenditore, Presidente del Cis-Interporto di Nola, che lancia il suo treno privato per trasportare merci provenienti dall'Asia (soprattutto cinesi ed indiane) fino a Milano, container da far arrivare al nord in circa 15 ore. Poi, con le sinergie di Rail Traction Company, superare il Brennero sino a Monaco di Baviera e con Kombiverkehr - leader europeo nel trasporto combinato - completare il corridoio 1, Palermo / Berlino, garantendosi l'accesso al porto di Amburgo.

Ed allora questa congiuntura dove sta? Non è forse che - dietro l'alibi della crisi economica - la Divisione Cargo di Trenitalia ha deciso di abbandonare il mercato per lasciarlo ai privati? Ma poi a chi?

Proviamo a dare un nome e cognome alle Società e forse capiremo: il citato Presidente dell'Interporto di Nola altri non è che Gianni Punzo, socio di Montezemolo e Della Valle in NTV che sfiderà nell'alta velocità proprio le FS. Punzo sta talmente dentro questo progetto da pensare di chiamare il treno merci che partirà da Nola N.T.M. - Nuovo Trasporto Merci!

Con chi intende lavorare il buon Punzo per creare una Cargo alternativa all'Azienda FS? Ma è ovvio: con Giuseppe Sciarrone, già Amministratore Delegato di RTC ed oggi di NTV. A questo punto il cerchio sembra chiudersi:

- se già al nord RTC vanta più del 30% del traffico merci sul Brennero,
- se Trenitalia sta spostando il personale per svuotare Cargo, impedendole così di cogliere la ripresa quando arriverà per mancanza di mezzi e di personale,
- se il traffico diffuso a carro singolo (guarda caso uno dei modi di trasporto più appetiti dalle piccole e medie imprese che non possono permettersi treni completi) viene di fatto "rottamato" riversando sulla gomma - soprattutto nel triveneto - ulteriori quote di mercato,
- se NTV potrà diventare anche NTM

ecco che forse abbiamo capito chi farà trasporto merci in ferrovia nei prossimi decenni e non ci sembra proprio che si darà così vita ad un libero mercato.

Come in tante altre vicende legate all'economia - spesso più nostrana che globale - il passaggio dal monopolio statale al mercato delle opportunità, delle basse tariffe e della vera concorrenza finisce "non si sa come" nelle grinfie dell'oligopolio che - come ci dice Garzanti - è quel mercato... ■

Chi assume

 **SBB CFF FFS Cargo**

SBB Cargo Italia ricerca **Verificatori Formatori Macchinisti** da inserire nel Settore Produzione nell'anno 2010. Se sei interessato, compila il format del Curriculum Vitae e rispondi ad alcune domande cliccando il link <https://www.surveymonkey.com/s/SelezioneSBBCargoItalia>

il tuo treno

Lavorare in NTV - Posizioni aperte

Selezione Allievi Macchinisti NTV

Addetto alle Vendite

Responsabile informazioni al pubblico e customer operation

Addetto norme e procedure operative servizi di bordo

Addetto norme e procedure operative servizi di Terminal

Addetto norme di trasporto e procedure secondi contatti

Addetto programmazione e servizi di terminal

Addetto Pianificazione e logistica equipaggi

Addetto Norme e procedure operative equipaggi

Responsabile Equipaggi

Per informazioni visita il sito NTV WWW.ntvspa.it





A MESTRE TAPPA IMPORTANTE NELLA FASE CONGRESSUALE DELLA CGIL TRASPORTI

L'OrSA al CONGRESSO FILT del Veneto

Il 15 e 16 marzo scorsi a Mestre, presso la sede regionale dell'Organizzazione Sindacale, si è tenuto il 9° Congresso Regionale Filt-Veneto al quale è stata invitata l'OrSA Trasporti, presenti il Segretario Regionale Ezio Ordigoni ed il Responsabile del Settore Ferrovie Alessandro Trevisan.

Il saluto dell'OrSA

Nell'intervento di saluto l'OrSA ha posto l'accento sulla necessità che il Sindacato metta al centro della sua azione l'occupazione, la salvaguardia del salario e dei livelli di sicurezza. Su occupazione e salario Ezio Ordigoni si è soffermato sull'assenza di Clausole Sociali che rendano impositivi i Contratti di Lavoro e sull'inaccettabile lunghezza nella definizione del Contratto Collettivo Nazionale della Mobilità.

Nel settore ferroviario il mercato avanza senza regole, con lavoratori sottopagati ed iper utilizzati, mentre l'ostruzionismo di ASSTRA ed ANAV costringe il Sindacato a ripetute iniziative di sciopero.

Ma le responsabilità – secondo l'OrSA – non finiscono certo qui: l'immobilismo del Governo e l'assenza di una legislazione di sostegno al trasporto ferroviario completano l'opera di coloro che a parole esprimono grande sostegno alla politica di riequilibrio modale e dall'altro perpetuano colossali vantaggi a favore della gomma e del trasporto merci via TIR, ad iniziare dalle facilitazioni fiscali ed alle accise sui carburanti.

Nel Veneto le sfide sul Servizio Ferroviario Metropolitano, sullo sviluppo del Porto di Venezia e, più in generale, sugli investimenti per il potenziamento infrastrutturale sono ancora aperte e si rende necessario che il Sindacato tutto incalzi Regione e FS perché si passi celermente alla seconda fase del SFMR e si mettano in cantiere il raddoppio della Mestre-Castelfranco, il quadruplicamento delle linee verso Udine (almeno sino a Treviso) e verso Trieste sino alla stazione di Portogruaro.

Sulla bretella ferroviaria per l'Aeroporto di Tessera e sullo sganciamento dello scalo di Venezia-Marghera dall'imbuto della Stazione di Mestre già sono stati interessati i gruppi politici in Regione e a valle delle elezioni si dovrà ancora affrontare l'argomento con i nuovi amministratori.



Ezio Ordigoni porta il saluto dell'OrSA

Ordigoni ha poi messo l'accento sul grande tema dei diritti dei lavoratori, a partire dal diritto di sciopero e dalle iniziative, che non ha esitato a definire liberticide, che mirano a comprimere ancor più lo spazio di lotta e di iniziativa del Sindacato, soprattutto nei trasporti.

Di questo un Sindacato maturo come la CGIL di certo discuterà e crediamo che – a breve – dovrà anche assumere posizioni forti a tutela della pluralità e della democrazia. Infatti non v'è dubbio la sua messa a repentaglio, non solo dai citati provvedimenti che comprimono un diritto costituzionale, ma anche dalle iniziative legislative in tema di rappresentanza. Nell'augurare i più proficui lavori al Vostro Congresso l'OrSA del Veneto si augura possano proseguire le sinergie e le iniziative unitarie che hanno sino ad ora caratterizzato i rapporti intersindacali a dimostrazione di come il Sindacato, se coeso ed unito, possa incidere sulle scelte politiche ed industriali del Paese. ■





PRENDE VITA UN NUOVO ED INTERESSANTE SOGGETTO SINDACALE

L'OrSA al CONGRESSO USB

Si è tenuto a Padova il 1° Congresso Regionale dell'Unione Sindacale di Base, la Confederazione nata dalla fusione di RdB – SdL e parti importanti dei CUB che concluderà il processo di unificazione con il Congresso Nazionale di Roma (21-23 maggio 2010).

Uguaglianza, solidarietà, risposte ai bisogni dei lavoratori sono gli obiettivi di questa nuova Confederazione Sindacale che mira, come ha affermato nella sua relazione Pierpaolo LONARDI – Coordinatore Nazionale RdB – a costruire una vera

alternativa, concreta, radicata e di massa al sindacato storico unicamente votato alla concertazione ed incapace di rispondere agli attacchi del padronato nei confronti della classe lavoratrice. Lonardi ha ribadito la necessità di ampia autonomia dai partiti e di ritenere questa una fase da “cantiere aperto” nella quale far confluire parti importanti del Sindacalismo Autonomo per rendere coesa e forte una nuova Organizzazione capace di respingere i tentativi di indebolire il Sindacato alternativo (vedi disegni di legge sulla rappresentatività) e di sterilizzare la capacità di lotta con una sempre più forte compressione del diritto di sciopero. L'OrSA, il più forte Sindacato Autonomo dei Trasporti (e non solo), è stata invitata a questo importante momento congressuale per portare il suo contributo di idee e di esperienze.

Ecco in sintesi l'intervento del Segretario OrSA – Ferrovie, Alessandro Trevisan:

Il saluto dell'OrSA

Innanzitutto un doveroso ringraziamento per l'invito ed un saluto a nome dell'OrSA Trasporti del Veneto e dell'OrSA Ferrovie.

Nutriamo grande interesse per il percorso congressuale da Voi intrapreso che coglie una voglia di fare Sindacato in modo diverso mettendo al centro dell'azione il lavoro ed i lavoratori, la tutela di diritti sempre più compressi con il condiviso obiettivo di rivitalizzare un'azione sindacale troppo penalizzata da Leggi liberticide (vedi il diritto di sciopero) o da provvedimenti che minano alle fondamenta le

conquiste dei lavoratori a partire dal progressivo smantellamento della Legge 300. In questo panorama si inseriscono, poi, ipotesi legislative sulla rappresentanza sindacale che impongono a tutto il sindacalismo autonomo e di base di serrare le fila per sconfiggere i tanti avversari (politici e sindacali) che vedono nel Sindacato alternativo un avversario da demolire.

L'OrSA lo ha forse capito per prima aggregando – ancora 10 anni fa – i 2 più importanti Sindacati del Settore Ferrovie. Oggi l'OrSA è sempre più presente nei trasporti e non solo (pensiamo agli Appalti di Pulizia, alla Sanità, alla Scuola / Università, ai pensionati) al punto da porsi anch'essa in un'ottica Confederale che crei una Rappresentanza dei lavoratori che sappia essere un vero contrappeso sociale, un baluardo a difesa di interessi che partono dal diritto al lavoro ed alla retribuzione sino a raggiungere un'idea complessiva di socialità e di rapporto tra istituzioni, politica ed economia.

Sul vostro motto “*Creiamo un Sindacato indipendente e conflittuale*” noi, che di lotte e di battaglie per il diritto, la salute e la sicurezza dei lavoratori dei trasporti ne abbiamo condotte e ne stiamo conducendo anche ora, riteniamo che l'indipendenza e l'autonomia siano i valori sui quali puntare. Per quanto riguarda il conflitto e lo scontro questo – a nostro parere – deve sempre rappresentare l'estrema ratio di una trattativa che va comunque ricercata. Si sappia che i Lavoratori lottano sì per grandi ideali, ma vivono nella quotidianità e chiedono risposte ai loro problemi di tutti i giorni: dall'orario ai turni, allo sviluppo professionale. Un Sindacato ha il dovere di rispondere anche a queste istanze, ciò non significa rinunciare alla lotta o firmare accordi per così dire minimalisti. Significa stare al tavolo con la consapevolezza di NON essere un Sindacato colluso o generalista. Proprio per questo la FISAFS ed il COMU prima e l'OrSA oggi, hanno avuto ed ha nella professionalità, nelle specificità di mestiere il suo DNA. Noi non andiamo al tavolo per dire NO precostituiti, noi andiamo a trattare da un punto di forza: quella della coscienza del nostro lavoro. ▶





► Di certo non facciamo sconti ai manager che ristrutturano per chiudere. In ferrovia sulle vicende della divisionalizzazione, dello smembramento di Cargo e della politica industriale del Gruppo la posizione dell'OrSA è estremamente chiara e dura: basti leggere cosa abbiamo scritto all'Amministratore Delegato in proposito.

La stessa idea di contrappeso noi l'abbiamo nei confronti della politica: a noi non piacciono per nulla gli ammiccamenti di CISL e UIL a questa compagine governativa, ma nemmeno ci sono piaciute le ritirate della CGIL davanti ai Governi amici. Non siamo per un Sindacato concertativo, ma nemmeno per il braccio armato

di questo o quel partito politico. Noi abbiamo parlato e parliamo con tutti, dai Movimenti ai partiti, ma senza alcun disagio, anzi, abbiamo scioperato con D'Alema e con Prodi come con Berlusconi Presidente del Consiglio. Allo stesso modo abbiamo criticato Bersani e Matteoli, accomunati dalla stessa

carica ministeriale e dalle stesse promesse mancate, quelle sulle Clausole Sociali e sull'obbligatorietà di dare applicazione ai Contratti Collettivi. Non ci sono mai piaciuti gli scioperi politici e non li abbiamo mai fatti. Noi scioperiamo per un Contratto equo, per il

diritto costituzionale a scioperare come a lavorare. Così l'OrSA fa sindacato e così intende tutelare il lavoro ed i lavoratori. Abbiamo letto con attenzione i Vs. documenti congressuali e crediamo che su molti punti si possa aprire un sereno dibattito tra noi come su altri crediamo siano necessarie sottolineature più marcate dando valore aggiunto alla storia ed alle esperienze del Sindacalismo autonomo in tutte le sue



componenti,

Con questo spirito l'OrSA Vi augura che il percorso giunga positivamente al termine e crei le condizioni per un Sindacato che apra nuovi scenari di rappresentanza nel nostro Paese.

Buon lavoro

■



L'Europa sui binari

Francia – 22 mila in 7 anni, 3700 nel solo 2009 ed altri 8 mila entro il 2012: questi i posti di lavoro persi nelle ferrovie francesi. Contro questo “dissanguamento” stanno scioperando i ferrovieri francesi, a tempo indeterminato mentre i timidi tentativi di dialogo tra Snfc ed i Sindacato Cgt e SudRail sono naufragati prima ancora di iniziare. La proposta dell'Azienda di una tavola rotonda su occupazione, professionalità e concorrenza per il prossimo 21 aprile - a patto che lo sciopero rientri - è stata respinta al mittente: *“Vogliamo trattare da subito come si fa quando vi è un conflitto sociale in atto”* dicono in coro i Sindacati. ■

Gran Bretagna – Anche qui tagli e occupazione in pericolo. Sono 1.500 i posti di lavoro che Network Rail, il gestore delle reti britanniche, intende sopprimere aumentando nel contempo i turni di manutenzione di sera e nei weekend. Contro questa decisione ha proclamato sciopero il Sindacato Rtm, ma ci ha pensato l'Alta Corte di Londra - su richiesta della stessa Network Rail - ad emanare un'ingiunzione che ha bloccato le 4 giornate di protesta dei ferrovieri inglesi. *“è un attacco all'intero Sindacato - ha detto Bob Crow Responsabile Rtm - noi lottiamo per ferrovie più sicure e veniamo schiacciati da una legge iniqua”*. ■

Francia – Sembra proprio che Berlusconi sia riuscito a scalfire il muro francese eretto contro la concorrenza ferroviaria (quella in casa loro, perché Snfc all'estero spopola).

Nel vertice italo-francese si è parlato anche di pax ferroviaria con l'avvio di una intensa collaborazione, come dicono i media d'oltralpe.

Si dovrebbe partire con i Frecciarossa di Trenitalia sulle tratte Roma-Milano-Parigi e Genova-Nizza-Parigi dopo l'ok del gestore delle infrastrutture ferroviarie francesi a far circolare treni italiani sul proprio territorio.

Da noi “gli altri” circolano beatamente da anni.

Alla faccia della par-condicio! ■





PARLIAMO CON.... Sergio DI NARDO **Segretario Nazionale Settore Uffici dell'OrSA**

Parlare dell'area Tecnico-Amministrativa del Gruppo FS vuol dire – oggi – addentrarci in un mondo estremamente diverso da quello degli "Uffici", così come intesi ai tempi della vecchia Azienda Ferroviaria.. Le motivazioni sono molte: dalla diversità di compiti, mansioni, attività e responsabilità che oggi fanno capo a queste strutture sino ad arrivare ad una doverosa riflessione sulla sempre più ridotta capacità di aggregazione e di penetrazione del Sindacato in queste strutture e nel rapporto con questi colleghi. Non crediamo di scoprire l'acqua calda se affermiamo che proprio dagli

Uffici è partito "l'assalto alla diligenza sindacale" da parte del management. Cioè la Dirigenza, con la sua indisponibilità a trattare ed affrontare con il Sindacato i problemi (tanti) che affliggono il settore, già alla fine degli anni '90 ha iniziato quel percorso di normalizzazione delle Attività Tecnico-Amministrative nell'alveo della piena e totale discrezionalità dell'Azienda, una discrezionalità non solo sull'organizzazione del lavoro, ma sui trasferimenti, le valorizzazioni, le gratifiche e, persino, le competenze. La divisionalizzazione, in questo senso, ha segnato una sorta di spartiacque che ha progressivamente impedito al Sindacato una seria e governata politica del settore, mentre le riorganizzazioni (ed i relativi posti...) apparivano e scomparivano man mano che la struttura di FS mutava. Il tutto, poi, condito da una sempre maggiore discrezionalità del Dirigente che, al fine, ha convinto tanti lavoratori del settore ad abbandonare il Sindacato per "abbandonarsi" nel grembo della Dirigenza. Oggi il tentativo è quello di riprendere un ragionamento su queste attività e forse la riorganizzazione di RFI giunge a puntino per rimettere sul tavolo i problemi e per proporre le soluzioni. Ne parliamo con Sergio Di Nardo, Segretario Nazionale del Sinfat – Or.S.A., lo storico Sindacato Autonomo degli Uffici, fondatore assieme al Macchina ed alle Stazioni della gloriosa FISAFS agli inizi degli anni '70.

D. Sergio, come si fa a ridare fiducia e motivazioni ai lavoratori del settore Tecnico-Amministrativo dopo tutte queste riorganizzazioni subite senza che si sentisse la voce del Sindacato?

R. Inanzitutto ringrazio OVnews per l'occasione che mi offre di rivolgermi ai tanti colleghi con questa intervista, ma questa è certamente "la domanda da un milione di dollari". Conoscere la risposta sarebbe già come aver risolto il problema per metà. L'argomento è molto difficile e bisognerebbe riservargli un'intera pubblicazione, ma cercherò lo stesso di rispondere anche se in modo quanto più semplice mi sia possibile. Si può partire da due "fronti" uno interno al sindacato ed uno esterno ad esso. Mi spiego: il primo riguarda la capacità di migliorare la comunicazione all'interno della categoria dei ferrovieri e cioè portare all'attenzione di tutti il malessere di una categoria, come bene dici tu, da anni dimenticata forse anche per propri errori e per una debolezza intrinseca dovuta, tra l'altro, al fatto di essere più in contatto con la dirigenza che con altri lavoratori. Quindi, carente è lo scambio d'idee e la coscienza di gruppo. Se ci fosse più comunicazione e scambio d'idee si uscirebbe da questo relativo isolamento e si svilupperebbe una maggiore sinergia tra loro e gli altri lavoratori. È proprio vero che siamo in presenza di un "assalto alla diligenza sindacale" da parte del management, un attacco partito proprio dal nostro settore ed è stata. un'azione forte e spesso devastante, che sta ora culminando nell'ultimo (solo in ordine di tempo) schiaffo, il progetto executive. Se continua così corriamo il rischio che una gran parte di lavoratori degli uffici s'identificherà più con le problematiche del vertice che con quelle della base, quasi vivesse una sindrome di Stoccolma: Tutto ciò evidentemente comporta una maggiore difficoltà d'aggregazione e quindi una minore capacità d'incidere in modo concreto sui processi lavorativi e sulle sue dinamiche da parte di tutti noi. Purtroppo se perdiamo la battaglia degli uffici sarà, per lor signori più facile l'attacco a tutti gli altri settori. Un altro aspetto importantissimo, ma fuorviante, è l'immagine di un personale d'ufficio assimilato alla dirigenza e quindi favorito da una vita lavorativa facile, comoda, cosa che non risponde assolutamente a verità. Lo sanno bene i tanti ferrovieri inidonei all'esercizio e utilizzati nel nostro settore che si scontrano con una vita spesso stressante, per non dire alienante in spazi angusti (altro che open space) e regolati dall'uso di badge che ne scandiscono i ritmi di lavoro, mentre sempre più aggressiva è la presenza del management o di un piccolo o grande capo che spesso fa venire un vero e proprio desiderio di fuga. ►





► Potrei continuare ancora per molto su tali problematiche o elencarei casi di mobbing denunciati da tanti colleghi e non sto esagerando.

Anzi questa è un'occasione quanto mai propizia per annunciare che a Maggio il Sinfat-OrSA organizzerà a Roma un convegno sui temi del disagio lavorativo delle donne e degli uomini degli uffici, al quale parteciperanno politici, rappresentanti sindacali e studiosi. Inoltre, già stiamo partecipando ad una trasmissione televisiva specializzata in tali problematiche, ma purtroppo su di un canale laziale e quindi diffuso solo in questo territorio.



Contiamo però di mettere sul sito i nastri di tali trasmissioni appena possibile. Per quanto riguarda il secondo aspetto, quello esterno al mondo sindacale, non possiamo non soffermarci sulla spregiudicatezza con la quale il management, in genere, considera gli impiegati dei lavoratori non produttivi e fuori dalle priorità aziendali. Il prodotto lavorativo degli impiegati non si può misurare in numero di pezzi, o in quantità oggettivamente misurabili. Il lavoro di concetto sfugge ad ogni logica di standardizzazione, può essere eseguito in modo diverso per impegno temporale e portare a risultati qualitativi non omogenei. Questa difficile valutazione della produttività spesso causa una "diminutio" dell'importanza del nostro lavoro, soggetto perciò all'unilaterale interpretazione del management. Tutto ciò rende oggettivamente sempre più debole tale settore specialmente se il Sindacato (come succede oggi) non ne percepisce appieno l'aspetto strategico, che pur esiste, e quindi ne sottostima i problemi. Certo il personale degli uffici è sempre più ridotto, ma questo non vuol dire che non debba essere pienamente difeso e tutelato e che non si debba trovare il modo di sconfiggere il refrain di tante trattative dove ogni volta che si cerca d'iniziare un discorso serio col management aziendale esso sfugge, ben sapendo

che tali lavoratori non possono fermare la cosiddetta "catena di montaggio" e quindi non fanno paura. Il nostro compito, come Sindacato, è quello di attenzionare sempre più le problematiche del settore ridando compattezza ad un personale che forse ha poca possibilità d'incidere muscolarmente su chi dirige le nostre società, ma di certo una sua levata di scudi non sarebbe poi così indolore come tanti Dirigenti vogliono far credere. I treni si possono fermare anche se le carte non girano...

D. Nelle declaratorie dei profili, il livello "C" avrebbe dovuto essere solo la porta d'accesso per le assunzioni dei Laureati. Oggi questo livello, senza alcuna trattativa sindacale, viene utilizzato per quelle che noi definiamo "le mezze promozioni" e che, altro non sono se non un declassamento di molti posti di Quadro. Cosa dice il Sinfat in proposito?

R. Il nostro impegno è rivolto ad un contratto che preveda anche per il personale degli uffici un percorso di carriera condiviso come per tutti i lavoratori. Non si può assolutamente accettare la scelta, del tutto arbitraria e surrettizia, di usare il cosiddetto livello "C" come passaggio dal livello D1 al B, cosa che per altro non succede per altri lavoratori. Sì, sono mezze promozioni ed è proprio per questo che il Sinfat chiede che l'uso del livello "C" sia riportato immediatamente alla sua originaria funzione e cioè quello di livello d'assunzione di lavoratori forniti di laurea, oppure si studi un meccanismo di passaggio in automatismo da D1 a C dopo un numero minimo di anni per tutti e successivamente a B per promozione susseguente ad assessment.

D. Cosa ci dici della trattativa, vista dal fronte Uffici, che ha portato alla riorganizzazione di RFI?

R. La cosiddetta riorganizzazione di RFI ha seguito un percorso lungo, farraginoso e spesso sconcertante. Per due anni la società ci ha fornito un'innumerabile quantità di versioni di ristrutturazione denominate inizialmente Operation, in molti casi contrastanti le una dalle altre. Infine si è giunti all'ultima stesura che, in soldoni, ci ha visti consenzienti, ma non entusiasti perché è sempre valido quell'assunto che per i lavoratori è meglio un cattivo accordo che un non accordo. La nostra organizzazione ha presidiato tale processo e s'è opposta in modo forte a tante ipotesi tese chiaramente a semplificare troppo il quadro organizzativo della società concentrando in poche mani grandi responsabilità non adeguatamente presidiate. Ma tutti noi sappiamo che purtroppo non è compito delle OO.SS. trattare su tali processi e sulla logica che guida le scelte aziendali, se non per le ricadute che questi processi possono indurre sui lavoratori. La cosa più rilevante che siamo riusciti ad ottenere, oltre alla internalizzazione di alcune lavorazioni, è la sostanziale conservazione dell'attuale assetto organizzativo dal





quale non discenderà, in modo diretto, un ridimensionamento della forza lavoro, anche se vi saranno riallocazioni di personale, ovviamente da sottoporre a trattativa con le OOSS e le RSU di giurisdizione. Non voglio però nascondere la mia convinzione che dietro a queste riorganizzazioni siano in agguato altri esuberi, nonostante le ripetute smentite del management ferroviario. È stata, comunque, una trattativa difficile, su tavoli separati (per volontà di FS) e che noi abbiamo infine sottoscritto per la primaria considerazione che la firma renderà possibile il presidio di tali dinamiche da parte delle strutture sindacali regionali e delle RSU.

D. Parlati un po' di questi "Super-Quadri" e della loro genesi.

R. Come ben sai i cosiddetti "Super-Quadri" per l'ORSA e per il vigente CCNL non esistono e vi è stata una forte presa di posizione avversa a tale operazione. Come tutti possono capire la nostra Organizzazione ha stigmatizzato non solo il modo con il quale la Società avrebbe eseguito i presunti assessment, ma anche le scelte stesse dei quadri (e non) inviati a tali accertamenti. Non sappiamo il motivo reale di tale operazione perché la Società non ha risposto alle nostre domande che sono tante, ma è certo che circa 14000 lavoratori di livello A e B non possono essere mortificati da un atteggiamento che definire provocatorio è poco. Noi le nostre idee su cosa tenti di fare FS, con tali operazioni, l'abbiamo e ne abbiamo già parlato in altra parte di questa intervista, ma fino a quando non avremo riscontri ufficiali non ci possiamo esprimere in modo più articolato se non per dichiarare la nostra indisponibilità a tali operazioni unilaterali ed apertamente ingiustificate. È impensabile che con soli 405 teste d'uovo super pagate, si possa realizzare alcunché di serio nell'organizzazione del lavoro di un'intera azienda. A noi sembra la solita operazione a favore dei furbetti del quartierino amici dei soliti amici e l'ennesimo tentativo egemonico di una conduzione aziendale muscolare che tende esclusivamente a minare le relazioni industriali per fare ciò che vogliono. I nostri rapporti, specialmente con la holding, stanno diventando una continua sfida, un continuo braccio di ferro. Noi, con enorme sacrificio, stiamo tentando di tenere su un minimo di rapporto corretto e costruttivo anche se diventa sempre più dura.

D. Il Sindacato ha già contestato l'iniziativa. Si fermerà al dissenso formale o metterà in cantiere altre iniziative?

R. Certamente se l'Azienda non dovesse risponderci metteremo in atto iniziative forti.

D. Nella nuova Ferrovia, fatta di "Freccie" e Trasporto Locale sempre più appannaggio delle Regioni (con le Società Miste o con i lotti) quali futuro vedi per i lavoratori degli Uffici?

R. Una cosa è certa: il personale degli uffici seguirà la sorte di tutti i ferrovieri perché tale è, e quindi lotteremo insieme per difendere i posti di lavoro per noi e per le future generazioni, anche se non nascondo che il futuro non sarà facile, perché il vento sembra spirare contro il sindacato e contro i lavoratori. La tecnologia sembra esserci nemica e le difficoltà di comunicazione non ci aiutano, ma io so che tutti insieme le risolveremo. Le difficoltà non hanno mai spaventato i ferrovieri che nelle difficoltà si esaltano. Noi lavoriamo perché i problemi dei ferrovieri siano risolti e getteremo nella mischia tutte le nostre energie nella certezza che tutti insieme riusciremo a farcela. Grazie ancora a OVNews ed al suo Direttore.

Grazie a te Sergio





TRAGHETTATORI ALLA RICERCA DI UNA IDENTITÀ'

Da anni sosteniamo, come OrSA Venezia, la necessità che si dia una dignità al lavoro di tanti colleghi inquadrati in profili – per così dire – non meglio definiti. Parliamo degli Addetti partenza Treno (A.P.T.), degli Addetti Operazioni d’Impianto (A.O.I.) e dei Traghettatori.

Tutte attività in qualche modo di provenienza “Manovra”, vuoi per l’evoluzione dei Capi Nucleo Formazione Treni o per un ampliamento delle mansioni dei Primi Tecnici di Manovra e Condotta.

Sui Traghettatori, poi, il discorso investe pienamente il lavoro sino a ieri svolto dal Macchina e poi assegnato a questo “profilo” con l’intento di lasciare al PdM la pura condotta.

Il SAPS – OrSA, su questo tema, ha promosso un primo incontro di studio sulle problematiche dei

Traghettatori che si è tenuto a Roma il 26 novembre 2009 presso la sede dell’OrSA – Lazio.

L’incontro ha evidenziato la necessità di aprire una fase di dibattito interno tra i lavoratori e di successivo confronto con l’Azienda con il primario obiettivo di riconoscere ruolo, mansioni e responsabilità ad un profilo che, sin dalla nascita, non ha trovato collocazione all’interno della classificazione del personale FS.

Una situazione che il Sindacato ritiene non più sopportabile, come inaccettabili sono le differenti competenze economiche, normative, di turno e di orario di lavoro (34/36 ore settimanali) che oggi si riscontrano sul territorio nazionale negli Impianti dove il Traghettatore già opera.

Per il Sindacato è giunta l’ora di condurre a sintesi le problematiche, contrapponendo all’Impresa una proposta articolata che miri a collocare - in prospettiva - il Traghettatore all’interno della struttura contrattuale di FS senza rinunciare, da subito, ad una vertenza per un riconoscimento

retributivo e normativo.

Nella nostra realtà, che ricordiamo essere stata tra le prime ad istituire questa qualifica ancora nei primi anni 2000, la problematica dei Traghettatori è molto sentita e forse – negli anni passati – non è stata trattata con la dovuta trasparenza. Troppe, a nostro parere, le aspettative che qualche Sindacato ha fatto balenare ai Colleghi (senza per altro impegnarsi a livello nazionale per superare i vincoli contrattuali e normativi individuando il profilo già nelle

deklaratorie professionali del CCNL 2003), troppe le qualifiche interessate al percorso professionale (manovratori di stazione, di rimessa e manutentori) quando – invece – sarebbe stato più corretto individuare nei Primi Tecnici di Manovra e Condotta (di stazione come di rimessa) il personale già in possesso di requisiti

ed abilitazioni più consone al lavoro da svolgere.

Viceversa, un manutentore doveva e deve trovare all’interno della Manutenzione la sua giusta valorizzazione, per scolarità e capacità professionali. Questo lo abbiamo detto sin dal primo momento, anche a costo di apparire “impopolari”, ma chiarendo sempre che un percorso verso il Macchina non sarebbe mai arrivato per grazia ricevuta e soprattutto senza un confronto con l’Azienda già a livello nazionale.

Tutto questo non è ancora avvenuto e l’OrSA si fa carico di questo irrisolto problema partendo, innanzitutto, da una analisi di ciò che avviene sul territorio e di come portare a sintesi una vertenza difficile, ma improcrastinabile.

Su “La Nostra Stazione” di marzo è stato riportato integralmente il documento di avvio del dibattito in Categoria che si sta concretizzando con una serie di assemblee sul territorio.

Venezia ha contribuito con il suo...





...DOCUMENTO CONCLUSIVO DELL'ASSEMBLEA TRAGHETTATORI PASSEGGERI N/I DELL'EX COMPARTIMENTO DI VENEZIA

Si è svolta lo scorso 2 marzo presso l'aula professionale dell'IMC di Mestre l'assemblea dei Traghettoni della Divisione Passeggeri N/I di stanza a Mestre. Nel corso del dibattito i lavoratori hanno espresso **condivisione sul documento presentato dall'OrSA** e chiesto che si provveda ad accelerare il percorso vertenziale a partire dalla **definizione di una piattaforma nazionale** da proporre all'Azienda, senza attendere le lungaggini di un rinnovo contrattuale difficile e tortuoso qual è quello del CCNL della Mobilità.

Allo stato dell'arte, nel Veneto i Traghettoni lavorano sulle 34 ore settimanali, sono inquadrati nel profilo di 1° Tecnico Manovra e Condotta (liv. E) e come salario accessorio percepiscono quanto previsto all'art. 39.3 dell'Accordo di Confluenza. Dal punto di vista legale sono già in essere due contenziosi: il primo su iniziativa di alcuni colleghi che si sono rivolti al Giudice per il riconoscimento dell'Indennità di Utilizzazione Professionale del settore Macchina, il secondo "sponsorizzato" dalla FILT per il riconoscimento del profilo di Macchinista in funzione delle abilitazioni possedute e delle attività svolte.

Come OrSA abbiamo anticipato la volontà di dar vita ad un ricorso pilota legato - in primis - agli aspetti economici e che servirà da apripista per le iniziative sindacali finalizzate ad **un accordo nazionale sulla falsariga di quanto già avvenuto per altri profili / settori e che anticipi mansioni, responsabilità e competenze specifiche**. Il tutto in attesa del definitivo collocamento del profilo all'interno della nuova scala classificatoria del personale che dovrà uscire dal confronto sul Contratto.

Al momento, dunque, andrebbe privilegiato un percorso di definizione del ruolo all'interno dell'attuale livello E, con competenze ed indennità specifiche agendo sugli elementi già previsti dal documento OrSA (Salario, IUP etc.).

Sul percorso professionale del Traghettoni l'assemblea ha ritenuto più formante **l'assunzione da Operatore ed il progressivo aumento del bagaglio abilitativo/formativo** per divenire, in tempi ragionevoli ed in funzione delle necessità di produzione e turn-over, il serbatoio del Macchina,

I vantaggi dello sviluppo di carriera per il lavoratore, uniti ad un interesse dell'Impresa alla formazione di un ferroviere completo, profondo conoscitore delle attività di terra e di treno, rappresentano - a detta dell'assemblea - una buona base di avvio dell'auspicata iniziativa sindacale sul tema.

Unico dubbio il progressivo smembramento del settore Manovra in ambito FS con la possibile sparizione dell'attività all'interno del Gruppo. Di questa preoccupazione si sono fatti carico gli RSU che hanno formalmente chiesto all'OrSA di promuovere una iniziativa forte, in ambito nazionale, per portare la questione **"Manovra di Trenitalia"** all'attenzione della Società, attivando un necessario ed urgente confronto sulle prospettive del settore.

In assenza di queste ultime, il percorso di assunzione dall'esterno diverrebbe l'estrema ratio per dare dignità e prospettive a questo "nuovo, ma già vecchio" profilo. ■



Le ferrovie scomparse nel Veneto

È la più alta d'Italia con i suoi 22 chilometri di binario, anche a cremagliera, ed è ancor oggi è la più rimpiantata. È la Piovene Rocchette-Asiago, una ferrovia che dalla pianura padana saliva e scendeva da e per i Sette Comuni dell'altipiano sin dal 1910. Poi nel '58 la fine prematura, prima e dopo che altri gioielli dell'industria ferroviaria italiana fossero definitivamente cancellati, ma non certo dimenticati.



La Calafzo – Cortina nel 1924.....

Sono infatti migliaia i chilometri di tracciato ferroviario abbandonati: dalla Calafzo-Cortina-Dobbiaco, 64 chilometri, progettati e realizzati nel 1924 dal genio militare, in gran parte ora sfruttati d'inverno come splendida pista da fondo e in estate come 'autostrada' per mountain bike, all'Adria-Ariano Polesine, dalla Affi-Garda alla Verona-Capripino.

E vanno ricordate pure la Ostiglia-Treviso che in oltre 110 chilometri attraversa cinque province e che oggi si chiede, da più parti, di recuperare completamente a percorso ciclo-pedonale, la Peschiera-Sant'Antonio Mantovano adagiata sulla riva sinistra del Mincio.

Ma è in Provincia di Vicenza che maggiori sono state le ferrovie locali costruite nel primo '900 e inopinatamente chiuse una cinquantina di anni dopo: la Vicenza-Noventa, la Vicenza-Valdagno, la Arzignano-Chiampo, la Vicenza-Bassano e la Vicenza-Montagnana: tutte linee in parte elettriche ed in parte a vapore, gestite nella loro quasi interezza dalle allora Ferrotramvie Vicentine.

Un tesoro non solo storico, ma anche una grande opportunità turistica. Lo hanno capito l'Assessore alle politiche della mobilità del Veneto Renato Chisso, i rappresentanti di Sistemi Territoriali e l'Associazione Società Veneta Ferrovie (Svf) che hanno sottoscritto un accordo che ha come obiettivo proprio la creazione di un Treno Storico a Vapore del Veneto e il ripristino funzionale della Rimessa Locomotive di Primolano (Vicenza), che diventerà sede operativa del treno stesso.

Carrozze d'epoca, trainate da una vaporiera del 1916 saranno tra qualche mese in giro per il Veneto ed il



.... e la Calafzo – Cortina d'oggi

merito sarà anche della Famiglia Marchiorello che ha donato alla Svf una locomotiva a vapore Breda 880.001 di quasi cent'anni di vita. La stessa Associazione ha poi acquisito due vetture storiche dal Museo Ferroviario Piemontese di Savigliano, uno dei musei ferroviari più prestigiosi in Italia e sta recuperando altre carrozze passeggeri tra cui una mitica 'centoporte'.

Insomma, il turismo all'insegna delle ferrovie, un modo per preservare storia e per creare valore aggiunto. ■



SERVIZI FISCALI Or.S.A.

Anche per quest'anno presso la Segreteria Compartimentale Or.S.A. Ferrovie di Venezia potrai:

- **Compilare o consegnare i modelli 730 e Unico**
- **Calcolare l'ICI** • **Farti rilasciare i modelli ISEE e RED**

All'Or.S.A.

Avrai la garanzia di assoluta riservatezza.

Potrai usufruire di servizi fiscali coperti da assicurazione contro eventuali errori.

Sarai seguito da personale qualificato.

DA META' MARZO, CONTATTA LA SEDE di MESTRE (Ve) - Via Ariosto, 5
al numero telefonico **041 937336**

o le sedi di **PADOVA** Tel. 049 8224181 e **TREVISO** Tel. 0422 655412 per

- **fissare un appuntamento**
- **conoscere i documenti che dovrai portare con te**

OR.S.A. NEWS A CASA TUA!

SCRIVI LA TUA E-MAIL ALL'INDIRIZZO DI POSTA ELETTRONICA

sr.venezia.orsafferrovie@sindacatoorsa.it

indicando nome e cognome,

impianto di appartenenza e profilo professionale.

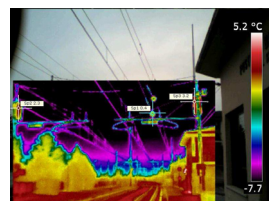
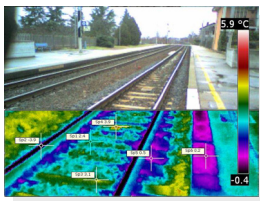
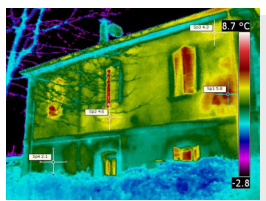


Riceverai sul tuo PC tutte le informazioni e le iniziative dal mondo ferroviario, i servizi e le attività dell'Or.S.A. Trasporti del Veneto.





- ✓ 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**