



OR.S.A. Ferrovie

Organizzazione Sindacati Autonomi e di Base

SEGRETERIA REGIONALE LOMBARDIA Int. Stazione F.S. Milano C.le Piazza Duca D'Aosta 20125 Milano

Tel. 0266988627 – 0263712675 – 0263712959 Fax. 0263712229-

Tel. F.S. 2959 - 2543 - 2020 – 2675 Fax F.S. 2229

Sito Internet: www.sindacatoorsa.it

E-Mail: sr.milano.orsaferrrovie@sindacatoorsa.it

TRENORD: AD UN CONTRATTO CONTRO I LAVORATORI SI AGGIUNGE UNA GESTIONE NEL CAOS

Che il Contratto di Trenord fosse pessimo l'Or.S.A. ne era convinta già dal 22 giugno quando ha scelto di non sottoscrivere i testi. Oggi con i nuovi turni (peraltro gli accordi prevedono un avvio morbido) sono chiare a tutti lavoratori quali sono le nuove condizioni normative e le loro ricadute sulla vita di ognuno. Con buona pace di chi assicurava che non sarebbe cambiato nulla o di chi sostiene che il contratto di Trenord è uguale a quello di Trenitalia; per questi ultimi è sufficiente vedere l'equipaggio, le prestazioni, le pause, (10 ore di prestazione, si pranza prima di partire alle 11.00 e si cena alle 22.00 dopo la prestazione) la riduzione del monte ore annuo dei riposi settimanali e i riposi giornalieri.

Con le retribuzioni di gennaio saranno altrettanto chiare anche le ricadute economiche, ma già tutti volendo oggi possono fare una proiezione rispetto alle attuali competenze variabili. Proiezioni che, invece, non potranno fare i colleghi provenienti da LeNord in quanto, nonostante il nuovo Contratto Aziendale sia in vigore da dieci giorni, non ci risulta sia stata definita la loro confluenza ai nuovi minimi tabellari!!!

Come sarà retribuita per questi colleghi la tredicesima mensilità e come saranno definite le modalità di confluenza alla nuova scala classificatoria? Nessuno lo sa ma il Contratto doveva partire, in ogni caso!!!!.

Il Contratto di Trenord, il primo dei trasporti ove alla maggior produttività di almeno il 25 % non è corrisposto un incremento economico, ha battuto un altro primato cioè quello che molti lavoratori ancora non conoscono come sarà salvaguardata la loro retribuzione.

La nervosa impazienza, che ha indotto qualcuno a sottoscrivere il Contratto Aziendale di Trenord dieci giorni prima di quello nazionale, e poi di imporre ai lavoratori di fare una scelta affrettata sul welfare, continua e gli errori anziché essere riconosciuti si moltiplicano.

E' giunto il momento che qualcuno paghi queste incapacità e per questo l'O.R.S.A. Lombardia invierà un formale denuncia alla Regione Lombardia sui problemi che stanno caratterizzando in questi giorni il servizio di Trenord, ultimo dei quali, ma non in ordine di tempo, la sospensione del servizio e la mancanza di sistemi di sicurezza sulla Saronno – Seregno appena inaugurata.

Quanto sta accadendo è anche responsabilità diretta di coloro che hanno permesso a Trenord di far partire il nuovo contratto contemporaneamente con il cambio di sistema di gestione del personale e con il cambio dell'orario commerciale, solo questi "apprendisti stregoni" potevano pensare che la somma di queste tre criticità non si risolvesse nel "CASINO" che è sotto gli occhi di tutti.

Anche questa mattina le cose non sono cambiate. Infatti le migliaia di pendolari lombardi hanno raggiunto i loro posti di lavoro solo grazie allo impegno delle strutture tecniche di produzione che, se pur con molte difficoltà, hanno sopperito a condizioni imposte da chi, di ferrovia, ne capisce proprio poco.

A PAGARE QUESTE INCAPACITA' NON POSSONO E NON DEVONO ESSERE I LAVORATORI

A tutto questo, per imporre il referendum e per cambiare un brutto contratto, c'è solo una risposta:

SCIOPERO TUTTI I DIPENDENTI TRENORD

DALLE 3.01 DI DOMENICA 16

ALLE 2.00 DI LUNEDI' 17 DICEMBRE

Binario 5 La rabbia e il caos



In banchina La protesta dei lavoratori Trenord Ieri a Saronno; al centro, l'ad Giuseppe Biesuz (Foto Newpress)



Lunedì nero L'inaugurazione (movimentata) della nuova tratta lombarda

Seregno-Saronno senza pace Protestano anche i capitreno

L'Orsa: «Contratto iniquo, è a rischio la sicurezza»

SARONNO (Varese) — Resistono al freddo già irriducibili della locomotiva. Perché dentro sono surriscaldati dalla rabbia. Sono pronti a dar battaglia appena il viaggio inaugurale (con 100 bambini delle elementari e medie di Monza) arriverà a destinazione a Saronno. Sanno già i macchinisti e capitreno che è un lunedì nero per i pendolari. A metà mattina infatti un caos di ritardi e soppressioni si sta moltiplicando sulle linee, a causa del blackout del «cervellone» che regola i turni di lavoro Trenord. Ma loro, un centinaio, tutti schierati sotto la bandiera dell'Orsa, il sindacato autonomo, vogliono sommare un'altra protesta alla collera di migliaia di passeggeri.

Si levano uno, due, tre cori da stadio («Dieci ore non vogliamo lavorare») in rappresentanza dei mille colleghi

iscritti alla stessa sigla, quando dal convoglio, che tiene a battesimo la nuova tratta Seregno-Saronno, scende l'ad di Trenord, Giuseppe Biesuz. Sul binario 5 un muraglione di lavoratori subito accerchia il manager. Volano urla e in-

sulti. Ma Biesuz, a sorpresa, non tira dritto, non si sottrae al faccia a faccia, preferisce affrontarli. Ne scaturisce un confronto duro che si trascina per un'ora. «Un referendum sul nuovo contratto di lavoro, una busta paga più

Braccio di ferro

Biesuz: «Più soldi se si produce di più». Ma il sindacato proclama lo sciopero per domenica

equa, turni di otto ore anziché dieci in nome della sicurezza nostra e dei viaggiatori», scandisce il plotone di macchinisti e capitreno dell'unico sindacato a non aver firmato l'accordo del 1° dicembre, che invece è stato sot-

toscritto da tutte le altre sigle. «Per indire una consultazione sul sì o no al nuovo contratto servirebbero le firme del 30% dei dipendenti. E sapete quante ne abbiamo raccolte? Ben 1.800. Cioè siamo andati oltre quella soglia. Eppure non ce lo fanno fare, perché in Trenord non c'è democrazia», tuona Adriano Coscia, segretario regionale dell'Orsa.

Lui e suoi colleghi provano a strappare a Biesuz qualche concessione e promessa. Ma l'amministratore delegato non retrocede di un millimetro. Il nuovo contratto, ripete, «assicura un aumento salariale solo in cambio di un aumento della produttività del 20%». E, se questo piccolo esempio fosse riproposto anche in altre aziende d'Italia, il Paese otterrebbe risultati straordinari. È un'altra puntata del braccio di ferro andato in

scena in questo lunedì di bufera per i pendolari e di taglio del nastro per la Seregno-Saronno, la «pedemontana ferroviaria» lunga 15 km e costata 75 milioni di euro, ma che ha già inciampato in un guasto ai cavi elettrici che domenica ha paralizzato i treni per 6 ore. Un blackout come quello registrato ancora una volta nella trattativa fra Orsa e Trenord. «Nessuna indennità notturna, stipendio più magro di 300 euro al mese rispetto ai colleghi di Trenitalia, un mancato guadagno colmato soltanto con più ore di lavoro straordinario», incalza Coscia. «Una soluzione? Non c'è. C'è solo lo sciopero. Come faremo domenica prossima per 24 ore. Incrociare le braccia è l'unico modo per far sentire la nostra voce».

Kaio Marelli

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Sulle Nord

Nuovo software in tilt: ritardi, guasti e treni soppressi

MILANO — Soppressi. Oppure treni in ritardo da 30 minuti a punte massime di un'ora e mezza. Un lunedì da dimenticare per i 700 mila pendolari lombardi. Non ci poteva essere debutto peggiore per il nuovo orario invernale. Sulle linee ferroviarie infatti è stata un'odissea di disagi e disservizi. Con una sola speranza: che oggi non si ripeta più il caos di ieri. Che il «cervellone», che regola i turni di

lavoro di macchinisti e capitreno, che 36 ore fa è andato in tilt, torni a funzionare correttamente. Con i treni senza personale, i guai sono scattati puntuali ieri mattina sulla Varese-Milano, sulla Como-Milano, sulla Lecco-Milano, sulla Mantova-Cremona-Lodi-Milano, sulla Saronno-Lodi, sulla Bergamo-Milano. E sono andati avanti fino a sera. Un calvario. Trenord si scusa con i passeggeri, dà la

colpa «al malfunzionamento del nuovo sistema informatizzato di programmazione e gestione dei turni del personale». L'ad Giuseppe Biesuz ha convocato per oggi un vertice con tutte le rappresentanze sindacali «per l'analisi della situazione e per l'adozione degli opportuni provvedimenti».

P. Mar.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



OR.S.A. - Ferrovie

Organizzazione Sindacati Autonomi e di Base

SEGRETERIA REGIONALE LOMBARDIA Int. Stazione F.S. Milano C.le Piazza Duca D'Aosta 20125 Milano

Tel. 0266988627 – 0263712675 – 0263712959 Fax. 0263712229-

Sito Internet: www.sindacatoorsa.it

Tel. F.S. 2959 - 2543 - 2020 – 2675 Fax F.S. 2229

E-Mail: sr.milano.orsaferrovie@sindacatoorsa.it

Milano, 10 dicembre 2012

*c.a. Dott. Andrea Gilardoni
Assessore Infrastrutture e Mobilità
Regione Lombardia*

*c.a. Ing. Roberto Laffi
Dirigente Unità Organizzativa Servizi per la Mobilità
Regione Lombardia*

e, p.c.

*Dott. Fabrizio Cecchetti
Presidente Consiglio Regionale
Regione Lombardia*

*Dott. Vincenzo Soprano
Amministratore Delegato
Trenitalia S.p.A.*

*Dott. Giuseppe Biesuz
Amministratore Delegato
Trenord S.r.L.*

La scrivente, intende partecipare le proprie considerazioni in merito alla caotica gestione della società Trenord che, in questi giorni, sta determinando, ritardi, soppressioni e conseguentemente gravi disagi alla clientela ferroviaria. Le motivazioni di questa situazione sono da ricondurre ad una serie di concause, in particolare è stato deciso di sommare alla concomitanza del cambio orario afferente la nuova offerta commerciale, l'applicazione del nuovo contratto di lavoro e l'introduzione del nuovo sistema di gestione del personale mobile.

In premessa è da evidenziare che il solo cambio dell'orario comporta, normalmente di per sé, una criticità in quanto richiede una variazione di tutto il ciclo di produzione del treno quindi dei turni del personale e del materiale rotabile. A questa situazione, che impone un attento monitoraggio, si è aggiunta l'infelice decisione di introdurre il nuovo contratto aziendale, che cambia in misura sostanziale l'orario di lavoro e le modalità di retribuzione fissa e variabile di tutto il personale. Su quest'ultimo aspetto occorre evidenziare che questa forzatura avviene nel mese di dicembre determinando anche nell'amministrazione e nella gestione del personale una situazione complessa. Oltretutto per circa duemila dipendenti non sono ancora state definite le modalità di confluenza alle nuove tabelle retributive. Una più ordinata e responsabile situazione imponeva per tutti gli istituti la decorrenza dal 1° di gennaio. Peraltro non comprendiamo come il gruppo Ferrovie dello Stato che ha sottoscritto il Contratto in data successiva a Trenord lo abbia applicato già dal 1° settembre.

Questa situazione critica è stata ulteriormente appesantita dall'applicazione del nuovo software di gestione dei turni del personale (Goalrail), che peraltro ci risulta sia costato svariate decine di milioni di

Euro. Anche in questo caso una scelta azzardata, o quantomeno non valutata attentamente, in quanto un software simile adottato da Trenitalia (IVU), ha determinato numerose soppressioni, disservizi, ed è motivo di un'ampia vertenza sindacale.

Per sopperire a tutto questo ci risulta che le strutture tecniche e gli operatori stiano intervenendo per evitare la completa paralisi del servizio di Trenord in quanto comandano telefonicamente, quindi singolarmente ai macchinisti e capi treno (circa duemila lavoratori) il servizio che in numerosi casi prevede un'estensione della prestazione contrattuale. Per la complessità della situazione riteniamo che la stessa non si possa risolvere in un breve periodo. Oltretutto non si può chiedere ai lavoratori ed ai gestori di continuare operare in condizioni di collaborazione precarie e straordinarie. Collaborazione che, peraltro, non viene riconosciuta da Trenord; infatti i comunicati e gli annunci che vengono diffusi nelle stazioni attribuiscono alla mancanza di macchinisti e capi Treni il motivo delle soppressioni, dei ritardi e in generale dei disservizi che si stanno determinando. Questo comportamento certamente non aiuta, anzi smorza e raffredda la collaborazione manifestata da numerosi lavoratori ed operatori, grazie alla quale i disservizi vengono attenuati.

Con l'occasione intendiamo parteciparle le nostre considerazioni ed, anche in questo caso preoccupazioni, in merito all'odierna inaugurazione del tratto di linea da Saranno a Seregno. Infatti a differenza della rete di RFI che prevede obbligatoriamente per le linee principali il sistema SCMT (Sistema Controllo Marcia Treni) per le linee secondarie il sistema SSC (Sistema Supporto Condotta) e per una parte della rete gestita da Ferrovie Nord il sistema RSMC (sistema di ripetizione segnali in macchina) la nuova tratta è sprovvista da qualsiasi sistema di sicurezza ovvero di controllo della condotta insieme ad altre tratte della rete gestita da Ferrovie Nord. Il nuovo contratto di lavoro non prevede eccezioni e quindi anche su tale tratta è previsto il macchinista solo con una prestazione lavorativa che può raggiungere le dieci ore. Oggi con il passante ferroviario milanese i treni di Trenord passano da un sistema all'altro generando ulteriore pericolo per l'approccio diversificato cui è sottoposto il personale di condotta nei diversi tratti di rete. Inoltre è assurdo avere tutti i convogli attrezzati con sistemi di sicurezza avanzati (SCMT) resi inutili per la mancanza dei sottosistemi di terra nelle linee del gestore di rete Ferrovie Nord.

Su tutti gli aspetti evidenziati comunichiamo la nostra disponibilità ad un eventuale incontro che affronti in modo più dettagliato le varie problematiche.

Cordiali saluti

p. La Segreteria Regionale Or.S.A. – Ferrovie

Il Segretario Regionale

Adriano Coscia

