



L'editoriale
di Alessandro Trevisan

Pandemia e Lavoro

"Anno Horribilis"

Correva l'anno 1992 ed in un discorso tenuto per il quarantesimo anniversario della sua ascesa al trono la Regina d'Inghilterra, Elisabetta II, non poté esimersi dal definire "orribile" l'annata peggiore nella storia della sua monarchia. La Guerra del Golfo, le crisi matrimoniali dei Windsor, le uova che l'accosero a Dresda durante una visita di stato in Germania ed infine il devastante incendio all'interno del Castello di Windsor non potevano essere aggettivati diversamente.

Che direbbe oggi Sua Maestà - la stessa, ancora fermamente insediata a Buckingham Palace - di questo tragico 2020 che ogni giorno nel mondo aggiorna i contagi (oltre 56 milioni) ed i morti per Coronavirus (toccata la soglia di un milione e mezzo di vittime)? Probabilmente, e certamente con maggior forza, replicherebbe quella frase oramai passata alla storia relegando decisamente il '92 al secondo posto.



Riattraversando la Manica e superando il Monte Bianco dal versante francese lo scenario che ci appare in Italia non è poi molto diverso da quello d'oltrefrontiera e avvicinando ancor più la lente d'ingrandimento ci accorgiamo di come la pandemia stia mutando il nostro modo di vivere, di socializzare e - parlando di trasporti - di muoverci.

I rischi non sono quelli dello stop temporaneo, del lockdown quale barriera da riporre non appena il picco passerà (un po' come fanno gli americani sbarrando gli infissi delle loro abitazioni all'arrivo del tornado), i rischi sono di un radicale ripensamento del modo di lavorare e di produrre e dunque anche del concetto stesso di mobilità.

Non vi tedierò oltre con le mie personali ragioni d'opposizione allo smart-working generalizzato, ma è certo che ridurre gli spostamenti per lavoro, relegare nell'ufficio di casa le nostre attività produttive non solo minimizza le occasioni di socialità e di confronto, ma comprime significativamente l'offerta di trasporto pubblico locale e non solo: pensiamo a quanti d'ora in avanti utilizzeranno skype o teams per le riunioni aziendali diminuendo drasticamente le ragioni di spostamento e dunque anche l'utilizzo dei treni, in particolare quelli dell'Alta Velocità.

Il turismo di prossimità, poi, potrebbe assestare un forte colpo agli spostamenti veloci, un diminuito potere d'acquisto delle famiglie, stremate dal virus, sferebbe il definitivo uppercut almeno

continua a pag. 2



Indiscreto - le spine del Polo Mercitalia

Mancate sinergie, rinnovi contrattuali al palo, concorrenza interna. Un Polo nato male e cresciuto peggio...

pag. 4

La pagina delle Regioni

Dal rilancio dello Scalo di Marcanise al ritorno sotto l'ala pubblica del servizio sullo Stretto di Messina sino alla soppressione degli Intercity in Liguria. L'OR.S.A. in prima linea nelle Regioni.

pagg. 4 e 5

Covid-19 - il dibattito sui Comitati

Nazionale o territoriale? Con la seconda ondata torna di attualità l'ambito del Comitato Aziendale.

pag. 5

Confederazione - incontro con il Ministro del Lavoro

L'impegno del Sindacato per il settore Commerciale. A settembre uno specifico incontro nazionale.

pag. 7

continua da pag. 1

alle ipotesi di potenziamento dei treni veloci. Insomma, la green economy rischia non di spostare traffici dalla gomma alla rotaia, dal privato al pubblico, ma di farli sparire!

Considerazioni apocalittiche? Forse, ma lo sforzo di questo Paese per uscire dalla peggiore crisi sanitario-economica del millennio sta nella capacità di rimettere in movimento le persone, di ridare slancio al turismo, di costruire reti non solo digitali. L'Italia è la patria dell'accoglienza, del buon mangiare, delle belle arti che nessuno potrà mai apprezzare se non si incentiverà la voglia di tornare a muoversi.

Questi gli auspici che però oggi si scontrano, per esempio, con la crescente volontà delle grandi aziende di cogliere l'opportunità del Covid per ridisegnare la vita lavorativa dei propri incentivando fortemente il lavoro agile. Quali le ricadute sulla mobilità per affari? E' probabile una significativa contrazione dei viaggi in treno sulla "T" ferroviaria del Paese e di conseguenza una minore necessità di treni AV sulla Milano-Roma ogni mezz'ora o sulla Venezia-Milano-Torino ogni ora.

A questo scenario secondo noi occorre contrapporre una duplice iniziativa: la prima incrementando l'offerta sulle "coste del Paese", la seconda rivalutando quella che potremmo definire la "middle class" ferroviaria.

Potenziare le linee ferroviarie adriatica e tirrenica integrandole con maggiore sistematicità ai collegamenti nord-sud e est-ovest significherebbe intercettare una fetta importante di clientela che si muove verso le metropoli spesso con mezzi privati proprio per la scarsa offerta di mobilità collettiva e soprattutto di treni veloci.

Da quando la politica delle Freccie ha di fatto soppiantato il servizio Intercity,

ormai relegato a mero aiuto di Stato, molte famiglie per muoversi usano la macchina. Una scelta impietosamente dettata dai costi alla quale si piegano anche i più convinti sostenitori dell'ambiente e della mobilità sostenibile. Basta farsi i conti in tasca: una famiglia composta da 4 persone (3 adulti e 1 ragazzo) che voglia visitare Venezia partendo da Torino se sceglie il Treno Alta Velocità spende oltre 400 € tra andata e ritorno (offerte comprese!), se prende almeno 3 Regionali ci mette una vita, se va in macchina se la cava con meno di 160 €.

E che dire della domanda di viaggi a lunga gittata da nord a sud che i pochi IC di oggi non garantiscono più? Oppure della rinuncia di Trenitalia ai treni per Austria e Germania (a suo tempo dichiarati servizi in perdita) che oggi circolano con un'alta occupazione di posti con gli Eurocity OBB?

Dunque meno AV sulla trasversale e sulla dorsale per i viaggi d'affari e più offerta di treni veloci ma meno costosi sulla fascia costiera del Paese, prima, ed anche sulle trasversali del centro e del sud Italia sulle quali, a nostro parere, andrebbero concentrate buona parte delle risorse europee per la green-economy del prossimo decennio.

Puntare alla riscoperta di quelli che una volta erano gli Espressi, poi gli Intercity e oggi le ormai rare Freccie Bianche, coniugare velocizzazione della rete e riduzione dei prezzi, sfruttare il Recovery



Fund o il MES per il potenziamento infrastrutturale delle linee ferroviarie interne e la valorizzazione delle aree meno conosciute, ma depositarie di tanta storia e cultura del nostro Paese.

Sono scelte certamente politiche e solo dopo aziendali, ma siamo fermamente convinti che la più grande azienda di trasporto del Paese abbia il dovere di sostenere il Piano Economico del Governo con proposte che mirino a rafforzare la scelta ambientale, ecologista e sociale sulla quale l'Europa misurerà la bontà dei progetti e le reali volontà di cambiamento dell'Italia. La sfida sarà sfruttare la crisi pandemica come occasione di rilancio, i fondi europei come carburante per ripartire e la scelta green come impegno verso le nuove generazioni.

Per vincerla occorrerà ripensare la ferrovia dei primi anni 2000 per passare dalla metropolitana d'Italia, come giustamente la chiamava Mauro Moretti, al treno a misura d'uomo e di luogo.

Un rinascimento della mobilità ancora una volta trainata dalle ruote ferrate? Perché no....

Un saluto a 2 grandi attivisti S.A.P.S.

La felice quiescenza di Giovanni e Igor

Basta guardarli in foto per capire quanto se la godono.... e quanto a noi dispiaccia doverli cedere al Sindacato dei Pensionati!

Giovanni Cirigliano e Igor Gubitta sono stati due colonne portanti del Sindacato Autonomo del Personale di Stazione nel Veneto ed il loro contributo alla crescita dell'OR.S.A. Ferrovie nel rodigino e nel portogruarese lo si vede - prima ancora che dalle tante adesioni al Sindacato - dalla stima e dall'affetto dei tanti ferrovieri che hanno avuto il piacere di lavorare con loro.

Giovanni è stato Segretario Compartimentale SAPS, componente di Esecutivo ORSA Ferrovie di Venezia e tanto per non farsi mancare nulla persino Presidente del Dopo-lavoro Ferroviario di Rovigo, carica che ancora ricopre.

Igor, un sindacalista militante con momenti di importante coinvolgimento politico e sociale nella sua San Stino di Livenza, ha ricoperto ruoli importanti nella Segreteria Compartimentale SAPS e nel Consiglio Nazionale, nell'Esecutivo OR.S.A. di Venezia e nel Consiglio Generale di OR.S.A. Ferrovie.

La franchezza del confronto con i lavoratori ed anche dentro l'Organizzazione, l'impegno per la Commerciale di Trenitalia (Giovanni) e per la Circolazione in RFI (Igor) li hanno entrambi portati ad essere sempre in prima linea nelle riunioni con la Società e nelle assemblee con i colleghi. Sempre con il senso della rappresentanza, ma anche con la professionalità e la conoscenza del proprio lavoro. Due veri "ossi duri" per la controparte e due affidabilissimi rappresentanti sindacali per i lavoratori che li avevano delegati.

Nel mio personale abbraccio a questi due colleghi diventati amici c'è tutto il ringraziamento per l'opera svolta e l'affetto di tutto il S.A.P.S. per ciò che hanno dato e per quello che abbiamo ricevuto.

Detto questo ricordate: in sede abbiamo sempre bisogno di Voi!

Alessandro



www.inat.it

Miglioriamo da 65 anni
per proteggere te
e la tua famiglia

LA NOSTRA MISSIONE SEI TU

PER MAGGIORI INFORMAZIONI
CONTATTACI AL NUMERO
06515741 selezione 1
o mandaci una mail a info@inat.it

Seguici anche sui social

INAT - Istituto Nazionale Assistenza Trasporti

inat_ist.naz.ass.trasporti



Anche in questo momento
così difficile per il nostro Paese
L'INAT
HA VOLUTO STARTI VICINO
prevedendo
SENZA AUMENTO DI PREMIO
la garanzia della
QUARANTENA A CASA
a seguito di infezione da COVID-19
nella Copertura **RICOVERI DIPENDENTE**

I nostri uffici, nel rispetto delle restrizioni previste dal Governo, **rimarranno aperti** per darti tutte le informazioni e il supporto necessario.



Indiscreto

Torniamo a parlare di Merce: le spine del Polo



3V

Mentre andiamo in stampa la vertenza sul Polo Mercitalia è tutt'altro che conclusa e probabilmente non avrà una soluzione positiva entro questo disgraziato 2020. Le ragioni sono note e principalmente legate alla necessità di:

- superare la formale (non sostanziale) aggregazione di Società apparse tutt'altro che sinergiche e per lo più dedite all'obiettivo singolo e non collettivo;
- porre fine alla doppia Società di Trazione MIR-TX ed alla concorrenza sleale interna a favore di quest'ultima Società che può sfruttare

l'attuale dumping contrattuale con MIR aggirando la contrattazione collettiva ed assumendo con Contratti Individuali meno onerosi e tutelanti;

- creare le condizioni per raggiungere la piena equiparazione di tutti i ferrovieri del Gruppo sotto un unico Contratto di Lavoro.

Dell'insostenibilità di avere 7 Società con 7 Amministratori Delegati e 7 Consigli di Amministrazione abbiamo ampiamente parlato (vedi l'editoriale n.3/2020). Della concorrenza sleale tra Società non ancora, perché è di queste ultime settimane l'acquisizione da parte di TX Logi-

stik di traffico merci interno che va oltre il perimetro nel quale dovrebbe operare questa Società e cioè nell'area dei valichi di frontiera per servizi da e per l'estero.

Un ulteriore segnale di disfacimento delle logiche con le quali è sorto il Polo e di fallimento degli obiettivi che si era posto, che il Covid-19 ha solamente offuscato.

Per non parlare poi delle difficoltà che il Sindacato tutto incontra nel percorso di confluenza al Contratto Aziendale FSI come testimoniano le inconcludenti riunioni con Mercitalia Shunting & Terminal, le tattiche ricattatorie di TX nel vincolare il rico-

noscimento contrattuale all'ottenimento – senza trattativa – delle deroghe a turni ed equipaggi, il tentativo di dividere i lavoratori del Polo riconoscendo ad alcuni il C.A. di Gruppo FSI e ad altri contratti diversi e meno tutelanti.

Lo hanno capito i lavoratori di MIST che nell'incontro nazionale del 30 novembre (vedi informativa a latere di questo "Indiscreto") si sono chiaramente espressi: o si va verso il riconoscimento delle professionalità così come previsto dal Contratto della Mobilità, si garantisce un eguale welfare a tutti i ferrovieri del Gruppo, si definiscono regole tra-

sparenti ed esigibili nel rapporto di lavoro oppure la vertenza non potrà che sfociare in uno sciopero nazionale e nell'inasprimento della conflittualità a livello nazionale e territoriale. Un mandato chiaro che l'OR.S.A. – da 2 anni impegnata instancabilmente per il rinnovo di un Contratto scaduto da 12 anni – intende raccogliere e fare proprio. Forse quando lo leggerete questo "Indiscreto" vi apparirà superato dagli eventi (il 16 dicembre è previsto un incontro decisivo per le sorti del Contratto di MIST), ma abbiamo voluto egualmente ribadire le nostre posizioni e le nostre convinzioni. ■



S.A.P.S. - OR.S.A. Ferrovie

Organizzazione Sindacati Autonomi e di base

SEGRETERIA NAZIONALE DEL PERSONALE DI STAZIONE

Via Magenta, 13 00185 ROMA

FS 970 66894 - Fax FS 970 24333 Urbano 064456789 - Fax Urbano Fax 06 4452937

E-mail: saps.orsafferrovie@sindacatoorsa.it

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



OR.S.A. FERROVIE

ORGANIZZAZIONE SINDACATI AUTONOMI E DI BASE

SEGRETERIA GENERALE

Via Magenta, 13 00185 Roma
Tel. 06.44.567.89 Fax 06.44.529.37

www.orsafferrovie.it
sg.orsafferrovie@sindacatoorsa.it

le spine del Polo I Lavoratori di Mercitalia Shunting & Terminal in coro: VOGLIAMO IL CONTRATTO!

Pronti allo sciopero nazionale

Una partecipazione massiccia : oltre 100 sono state le richieste di collegamento alla video-conferenza con la quale l'OR.S.A. ha voluto incontrare i lavoratori di Mercitalia Shunting & Terminal per fare il punto sulla vertenza legata al rinnovo del Contratto Aziendale. Decine gli interventi ed i messaggi che hanno dimostrato grande voglia di parlare delle problematiche in Azienda e di vedersi finalmente riconosciute la professionalità e l'atipicità del loro lavoro a dimostrazione del buon diritto ad essere considerati ferrovieri a pieno titolo, anche per Contratto!

La delegazione trattante OR.S.A. al tavolo di MIST ha relazionato su come si è arrivati ad oggi e sullo stallo attuale del negoziato, uno stop che preoccupa perché rischia di rinviare ulteriormente la definizione di un Contratto fermo da più di un decennio.

Sulle proposte sin qui presentate dall'Azienda i lavoratori si sono espressi in maniera totalmente negativa, ritenendole addirittura provocatorie se rapportate alla volontà unanimemente condivisa di arrivare alla confluenza nel Contratto Aziendale degli altri Ferrovieri del Gruppo. E non sono mancate nemmeno le critiche all'atteggiamento sinora remissivo del Sindacato al quale i lavoratori hanno chiesto un cambio di marcia. Come OR.S.A. abbiamo ribadito le nostre priorità:

- ▶ arrivare al Contratto di Lavoro di Gruppo FSI innanzitutto agendo sulla scala classificatoria (dai Capi Cantiere ai Capi turno, dai Traghettoni alle attività di apparato e guida mezzi complessi), sul welfare (CLC) e sul salario accessorio;
- ▶ definire le regole sulle assunzioni, i trasferimenti, la mobilità intra-Gruppo e la possibilità di partecipazione alle ricerche da mercato esterno oggi inspiegabilmente negata;
- ▶ elezioni RSU e diritti sindacali, oltre ad un diverso modo di gestire le relazioni industriali in Azienda.

Un percorso pienamente condiviso dagli intervenuti che hanno chiesto al Sindacato uno scatto di reni, possibilmente in maniera unitaria, per giungere quanto prima ad una azione di sciopero nazionale.

Come OR.S.A. abbiamo ribadito la volontà di ricercare la condivisione del fronte sindacale, prima sui contenuti e poi sulle azioni. Di certo, però, il tempo stringe e se non cambiano le posizioni della Società si dovrà dar corso al mandato ricevuto dai lavoratori.

Roma, 01.12.2020

la Segreteria Nazionale S.A.P.S. – OR.S.A. Ferrovie

Verso una semplificazione all'interno del Polo Mercitalia

La Società TX Logistik divenuta a marzo del 2011 al 100% di proprietà di Trenitalia, che ne ha acquisito l'intero capitale dalla tedesca TX Logistik, nello stesso anno ha avviato con un iniziale supporto dei mezzi dell'allora Trenitalia Divisone Cargo la sua operatività in Italia anche a seguito del rilascio del certificato di sicurezza nel maggio del 2010 ai fini dell'accesso all'infrastruttura ferroviaria valido per la linea Brennero – Verona Q.E.

Nell'ambito del percorso relazionale intrapreso a seguito dell'attivazione delle procedure di raffreddamento con il Polo Mercitalia, si inserisce il controverso confronto con la Società TX Logistik e la sua Sede Italiana, avviato dal giugno del 2017 tra innumerevoli difficoltà. Percorso relazionale che ha subito numerosi stop per via delle resistenze aziendali a rinunciare ad un modello organizzativo fortemente competitivo in termini concorrenziali sia nei confronti dei vettori privati ma anche rispetto alla consorella Mercitalia Rail.

Dopo oramai quasi 10 anni di improduttivo confronto, considerato il percorso in atto con il Polo Mercitalia relativamente alle sovrapposizioni di attività lavorative tra le diverse Società del Polo MIL, è venuto il momento di ricondurre alle origini il ruolo di questa Società. Essa deve operare esclusivamente in Europa sull'asse Nord/Sud per competere sul mercato europeo, avviando un serio percorso che ne riveda l'operatività in Italia poiché palesemente ridondante sul versante nazionale dove già opera Mercitalia Rail così da porre fine al doppio regime contrattuale e salariale in atto all'interno del Polo Mercitalia sulle medesime tratte e tipologie di traffico facendo transitare, se necessario, il personale di TX Logistik in Mercitalia Rail.

Questa è la nostra posizione in merito alla vertenza in atto con il Polo Mercitalia: un'unica normativa contrattuale all'interno del Polo Mercitalia per quanto riguarda il trasporto di merci sull'infrastruttura nazionale e passaggio di tutto il personale TX Italia in Mercitalia Rail con conseguente applicazione per tutti del CCNL MAF e del Contratto Aziendale FSI.

In questo senso respingiamo i mezzucci e gli accordicchi capestro di scambio della normativa contrattuale unica con la concessione tout court delle flessibilità contrattuali che, paradossalmente, allontanano ancora di più dall'obiettivo dell'unica normativa di lavoro all'interno del Polo e stimolerebbero, a quel punto legittimamente, Mercitalia Rail nell'adozione di nuovi modelli organizzativi competitivi con TX Italia con richiesta delle stesse deroghe nell'utilizzazione del personale.

Interessante sottolineare anche il nuovo modello di relazioni sindacali inaugurato dall'Ing. Gotelli proprio nel momento in cui molte società del Gruppo Fsi hanno cambiato o stanno cambiando i capi del personale, Polo Mercitalia compreso, che fa comprendere ancora di più come nel Polo Mercitalia vi siano troppi "galli" a cantare con tante e troppe società e, parafrasando un vecchio detto popolare, quando vi sono troppi galli a cantare non si vede mai l'alba.

Roma, 14/11/2020



la Nostra Stazione

Direzione Redazione Amministrazione
Via Magenta, 13 – 00185 Roma
Tel. 064456789 – fax 064452937

Autorizzazione:
Trib. Civile di Roma N. 1/2017 del 12/1/2017

E-mail: lanostrastazione@sindacatoorsa.it
Sito Internet: <http://www.sapsorsa.it/>

Chiuso il 10 dicembre 2020

Direttore: Alessandro Trevisan
hanno collaborato: R. Spadino, M. Massaro, le Segreterie Regionali S.A.P.S. di Campania, Liguria, Sicilia e Veneto, E. Ordigoni - OR.S.A. Veneto.





Campania

Campania – il futuro dello scalo merci

Maddaloni-Marcianise: scongiurare il declino

Nel 2023 compirà 30 anni e li dimostra tutti e non nel senso comune di essere nel fior fiore dell'età come si conviene a noi umani. Lo scalo di Maddaloni-Marcianise, costruito nei primi anni '90 in un'area che comprende i centri dell'area casertana a ridosso del grande comparto commerciale e industriale che a inizio anni 2000 poteva contare oltre 300 industrie, oggi sconta tutti i mancati investimenti infrastrutturali che dovevano aprire le porte del sud al trasporto merci su ferro. Ha seguito il declino industriale dell'area che ha visto dimezzarsi in meno di 20 anni i siti produttivi, senza peraltro riuscire svolgere quella funzione di volano del trasporto ferroviario nel meridione e fungere da polo di attrazione delle merci provenienti dal mediterraneo.

Di sviluppo sostenibile, di progetti da mettere in cantiere parla la lettera che l'On. Antonio Del Monaco ha indirizzato al Ministro dello Sviluppo Economico ed ai vertici del Gruppo FSI, con un accorato appello a fermare il declino di questo importantissimo scalo.

Una iniziativa importante e che trova il pieno appoggio anche del Sindacato Autonomo dei Ferrovieri. Peccato che a distanza di 6 mesi ancora manchino risposte ed impegni....

La Redazione



Al Ministro dello Sviluppo Economico

On. Stefano Patuanelli
segreteria.ministro@mise.gov.it

All'Amministratore Delegato e
Direttore Generale FSI S.p.A.
Ing. Gianfranco Battisti
g.battisti@fsitaliane.it

All'Amministratore Delegato e
Direttore Generale RFI S.p.A.
Ing. Maurizio Gentile
m.gentile@rfi.it

e altri indirizzi

Oggetto: richiesta tavolo discussione sullo Scalo Merci Ferroviario di Maddaloni-Marcianise e sul futuro previsto dal polo Mercitalia

Illustri Signori,

vorrei portare nuovamente alla Vostra attenzione una questione oramai diventata un vero e proprio dilemma. Come parlamentare del territorio e cittadino maddalonese non posso non avere a cuore il destino di un'area molto importante che rischia di cadere nell'abbandono e nell'oblio.

Lo Scalo Merci Ferroviario di smistamento di Maddaloni/Marcianise, costruito su un'area di terreno agricolo e fertile di oltre 1,5 milioni di mq, ha iniziato le attività il 6 aprile 1993 in una zona contigua alla localizzazione dell'Interporto di Maddaloni e Marcianise, unica piattaforma intermodale di primo livello dell'Italia Meridionale.

Nato come una stazione di smistamento carri, lo Scalo Merci Ferroviario è un impianto altamente specializzato in grado di seguire la movimentazione dei materiali per treni merci, con grande rapidità, con elevata affidabilità e a costi molto ridotti. Unico scalo di questo livello nel sud e uno dei primi in Europa per potenzialità e tecnologia per l'attività di smistamento può contare su un celere sistema di collegamento con le principali direttrici ferroviarie Nord-Sud, evitando così le già intasate stazioni di Napoli e Caserta.

Lo Scalo Merci Ferroviario ha attualmente collegamenti con tutte le direttrici ferroviarie, sia delle Linee Storiche che quella dell'AV/AC Napoli-Roma ecc., collegamenti con il Porto di Napoli e di Salerno e, non meno importante, sarà interessato anche alla futura Alta Capacità/Alta Velocità della Napoli/Bari, per cui sono previsti investimenti per il transito di treni merci pesanti.

Volano di crescita e di sviluppo all'interno dell'area interportuale di Maddaloni/Marcianise, questo scalo, con il passare degli anni, ha avuto sempre più un inesorabile declino. Attualmente in questo gigante di infrastruttura ferroviaria operano tre Società del Polo di Mercitalia: inaugurato il primo e unico treno di AV/AC per Amazon, il famigerato Mercitalia Fast con Mercitalia Logistics, per il resto presenta attività scarse sia di Container, che residua attività di manutenzione carri, soprattutto a seguito della dislocazione in Veneto della residuale delle Locomotive di Mercitalia Rail, con i licenziamenti degli 8 lavoratori che svolgevano e hanno svolto questa attività fino al 31 gennaio. Nonostante le potenzialità e tutti i numeri a disposizione, oramai sono pochi i treni merci che hanno origine da tale scalo.

Diventa chiara la priorità di un piano di azione complesso e sinergico che dia nuovo slancio e centralità allo scalo merci di Maddaloni-Marcianise, così che possa finalmente assumere e mantenere in futuro il ruolo centrale per cui è stato creato.

È innanzitutto prioritario conoscere quali sono, e se ci sono, i progetti che il Gruppo Ferrovie dello Stato e le società del polo Mercitalia intendono mettere in campo per il sito: in questo contesto, Governo nazionale e Regione Campania devono fare la loro parte, intervenendo con proprie proposte e guidando il processo di sviluppo dello scalo.

Solo in questo modo, istituzioni e politica potranno rimettere al centro la questione dello sviluppo economico, sociale e occupazionale di Terra di Lavoro ridando slancio all'intera area.

La mia vuole essere un'ulteriore sollecitazione a tutti i soggetti interessati per mettere in campo ogni iniziativa utile affinché si crei sviluppo e soprattutto occupazione, in un territorio della Regione Campania che presenta alte potenzialità ma scarsa attenzione.

Ritengo sia indispensabile formare quanto prima un tavolo di discussione per un accordo di programma che dia reali aspettative ad un'area interportuale e industriale creata, con l'annesso scalo merci ferroviario, per dare un eccellente esempio di trasporto intermodale e competitivo, con importanti risvolti economici e occupazionali.

Nell'attesa di un riscontro positivo da parte di tutti gli interessati, e ringraziando per l'attenzione e la disponibilità, porgo distinti saluti.

Roma, 3 giugno 2020

On. Antonio del Monaco



Sicilia

I collegamenti ferroviari nello Stretto

La vittoria dell'OR.S.A.

Oggi, finalmente, la continuità territoriale nello Stretto è consegnata alla gestione di RFI e quindi sotto controllo di un'impresa pubblica. Un risultato importante da anni auspicato dall'OR.S.A. che pone fine, per i servizi dedicati ai pendolari ed al traghettamento dei treni da e per la Sicilia, alle esasperate logiche di mercato e di profitto privato che hanno sinora governato in una sorta di monopolio privato il traghettamento dei mezzi gommati nello Stretto di Messina.

La Redazione



E' passata tanta acqua sotto i ponti dallo storico corteo del 14 febbraio 2015 denominato "IL FERRIBOTTE NON SI TOCCA". In quella fase la mobilitazione dell'OR.S.A. riuscì a coinvolgere una massiccia rappresentanza istituzionale della Sicilia e della Calabria che, insieme con la popolazione, scese in piazza a difesa della continuità territoriale nello Stretto di Messina. La memorabile manifestazione, guidata dall'OR.S.A., unitamente a un movimento popolare spontaneo, riuscì a fermare il progetto di isolamento dei siciliani che, secondo i governi nazionale e regionale di quel tempo, avrebbero dovuto rinunciare al traghettamento dei treni a lunga percorrenza per ottenere in cambio un servizio di traghettamento veloce dedicato ai pendolari dell'area integrata dello Stretto. Lo slogan di quella lotta popolare era chiaro, diretto, senza mezzi termini:

"NOI VOGLIAMO TUTTO!!!", navi veloci per i pendolari e navi a quattro binari per la continuità territoriale ferroviaria. La piazza organizzata vinse il confronto, i tagli programmati furono archiviati e oggi si vedono primi i risultati concreti. L'emendamento al decreto di agosto approvato al Senato, stabilisce che il collegamento veloce tra le città di Messina e Reggio Calabria d'ora in avanti dovrà essere garantito da RFI, al pari del traghettamento dei treni e del collegamento veloce espletato sulla tratta Messina - Villa S. Giovanni.

Oggi, finalmente, la continuità territoriale nello Stretto è consegnata alla gestione della S.p.a. di Stato, significa che i preziosi servizi essenziali dedicati ai pendolari e al traghettamento dei treni da e per la Sicilia, sono fuori dalle esasperate logiche di mercato e di profitto privato che nello Stretto di Messina governano il monopolio del traghettamento dei mezzi gommati.

Nessun taglio a un servizio per ottenerne un altro, lo slogan "NOI VOGLIAMO TUTTO" comincia a prendere forma. Un doveroso plauso va alla politica che ci ha creduto ed ha fornito gli strumenti legislativi alle rivendicazioni provenienti dal territorio, ma anche al management ed ai lavoratori di Blu Jet, per aver gestito al meglio l'affidamento temporaneo che oggi diventa definitivo.

Attraverso il "FERRIBOTTE NON SI TOCCA" in meno di sei anni si è passati dall'ombra dei tagli all'affidamento di nuovi servizi per i pendolari garantiti con sovvenzioni statali; dal nefasto progetto di "spezzare il carico" per eliminare il traghettamento dei treni, alla costruzione della nuova nave Iginia a quattro binari che presto presterà servizio fra Messina e Villa San Giovanni.

E' un grande passo avanti ma è solo il primo passo, nell'attesa di un ponte che, fra discorde, pareri contrapposti e promesse elettorali resterà ancorato nelle ipotesi per i prossimi 50 anni, non vi è alternativa al massiccio potenziamento del traghettamento ferroviario e dei mezzi veloci.

Ottenuto l'affidamento della tratta Messina- Reggio Calabria, Blu Jet deve dotarsi di una flotta di proprietà, il noleggio delle navi veloci poteva avere un senso solo durante la gestione provvisoria. La continuità ferroviaria a lunga percorrenza da e per la Sicilia va potenziata e modernizzata, bisogna ripristinare le tratte ferroviarie sopresse nel tempo per i tagli imposti dai governi che si sono succeduti.

Una concreta "cura del ferro" non può prescindere dall'incremento del trasporto su rotaia di passeggeri e merci. Servono più treni e nuovi treni, i vecchi intercity riservati ai siciliani sono ridotti a carri bestiame, i tempi di traghettamento non migliorano da 30 anni, bisogna dimezzarli attraverso l'innesto di nuova tecnologia. Il previsto incremento di produzione produrrà nuova esigenza di personale nell'area dello Stretto, è l'occasione imperdibile per dare risposte ai precari storici che, da oltre vent'anni, attendono di essere stabilizzati! Argomenti questi che l'OR.S.A. chiederà di affrontare nei prossimi incontri con la Dirigenza di RFI.

Mariano MASSARO
Segretario Confederale OR.S.A.

dalle Regioni

I paradossi di una Regione di confine

Sopprimere i P.L. non gli Intercity...



Spett. RFI Liguria
 Spett. ANSF Roma
 Ill.mo Prefetto di Genova
 Ill.mo Prefetto di Savona
 p.c. Segreterie Nazionali OO.SS. tutte Roma

Presidente Regione Liguria On. Toti
 Trenitalia AD Ing. Iacono
 p.c. Segreterie Nazionali OO.SS. tutte Roma

Oggetto: problematiche passaggi a livello

Oggetto: richiesta intervento su servizi IC nel territorio Ligure.

Le scriventi OO.SS. per l'ennesima volta segnalano la pericolosità dei passaggi a livello interessanti in particolare la linea ferroviaria del Ponente Ligure, che non sono ancora attualmente dotati di sistemi tecnologici atti a garantire un livello di sicurezza adeguato. Solamente nell'ultimo periodo si sono riscontrate diverse anomalie e solo per le capacità degli operatori in linea e per un pizzico di buona sorte tali anomalie non si sono trasformate in vere e proprie tragedie. Nello specifico, tra il mese di giugno e di agosto c.a. si sono verificati sul ponente almeno 4 casi di autovetture intrappolate tra le sbarre dei PL e alcuni casi di malfunzionamento degli stessi. In attesa di un'auspicata soppressione dei Passaggi a Livello che - ricordiamo - sono la causa principale degli incidenti ferroviari, si chiede che gli stessi vengano implementati della necessaria tecnologia (PAI-PL, Telecamere, ecc.) per supportare l'operato del personale di RFI addetto alla circolazione treni e alla manutenzione delle linee ferroviarie.

Abbiamo appreso che dal 1 Ottobre le coppie di treni IC Milano Ventimiglia e Torino Ventimiglia non ci saranno più. Con la soppressione dei treni su menzionati si viene a creare un buco di servizio tra Milano e Genova e Genova e Ventimiglia in orari di punta. Si esprime fortissima preoccupazione per la tenuta occupazionale dell'impianto di Genova Principe, in quanto la riduzione del servizio si tramuta inevitabilmente nella perdita di posti di lavoro. Pertanto con la presente siamo a chiedere un intervento deciso da parte delle istituzioni sia Regionali che Nazionali, anche nell'ottica di evitare che la Liguria ritorni nell'isolamento, chiedendo la reintroduzione dei treni IC su menzionati Milano-Ventimiglia e Torino-Ventimiglia e ampliando il network di treni IC con altre zone geografiche del paese da cui la Liguria è isolata, come l'Emilia Romagna, con l'istituzione di 2 coppie di treni IC Genova-Bologna e che detti treni vengano inseriti nel contratto di servizio con il MIT. Inoltre si chiede l'allungamento del percorso del treno IC 522 Napoli-Sestri Levante in modo tale che termini la corsa a Genova Brignole. Siamo convinti che lo sviluppo economico della Liguria non possa prescindere dallo sviluppo di servizi che consentano comunicazioni veloci con il resto del Paese.

In attesa di urgente riscontro si inviano distinti saluti

Distinti saluti.

Genova, 31.08.2020

Genova, 1 ottobre 2020

Filt Cgil L. Miraglia
 Fit Cisl S. Piana
 Uiltrasporti C. Sedda
 Ugl Ferrovieri F. Zolezzi
 Fast Mobilità M. Pino
 OR.S.A Ferrovie R. Cesario

Filt Cgil L. Miraglia
 Fit Cisl S. Piana
 Uiltrasporti C. Sedda
 Ugl Ferrovieri F. Zolezzi
 Fast Mobilità M. Pino
 OR.S.A Ferrovie R. Cesario



Emergenza Covid

La seconda ondata e le scelte sugli ambiti dei Comitati Covid-19

Sicurezza e salute passano dai territori?

Molti ci chiedono ragione del perché nel Gruppo FSI si siano istituiti Comitati Aziendali Covid - 19 di livello nazionale e non territoriale. Domanda legittima soprattutto se viene posta dagli RLS e dalle Rappresentanze Sindacali Unitarie che vivono giornalmente il dramma del coronavirus sui luoghi di lavoro.

Per motivare la scelta, soprattutto nella prima ondata, dobbiamo risalire al "Protocollo condiviso di regolamentazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus Covid-19 negli ambienti di lavoro" sottoscritto il 14.03.2020 tra Governo e Parti Sociali. Il documento tutt'ora prevede la costituzione in ogni Azienda di "... un Comitato per l'applicazione e la verifica delle regole del protocollo" con particolare riferimento alle misure volte all'utilizzo massivo dello smart-working nelle attività tecnico-amministrative, la sospensione delle attività non indispensabili, la garanzia della fornitura di idonei strumenti di protezione individuale e di sanificazione dei luoghi di lavoro.

Nella prima fase della pandemia e di lockdown generalizzato tutti avevano ben presente la necessità di scelte univoche su tutto il territorio, considerato come una unica zona rossa nazionale. Per questo, il successivo 19 marzo Gruppo FSI e le OO.SS. decisero "...in coerenza con le Linee guida di cui al Protocollo sottoscritto in data 14 marzo ..." l'istituzione a livello di singola Società del Comitato Aziendale Covid-19 composto pariteticamente da rappresentanti aziendali e sindacali delle "...OO.SS. nazionali stipulanti il presente accordo ...". L'intento era quello di garantire omogeneità nei provvedimenti da mettere in campo a tutela della salute dei lavoratori e per la sicurezza nei luoghi di lavoro, cosa che solo un indirizzo nazionale poteva dare ad un Gruppo di Aziende delle dimensioni di FSI.

Ora la fallace pausa estiva ha fatto ripiombare il Paese nell'emergenza stavolta non in maniera omogenea tra le Regioni, ma con limitazioni diverse in base al diffondersi del contagio. Ecco, quindi, tornare in primo piano il tema dell'ambito operativo dei Comitati: regge il livello decisionale al centro o occorre plasmare tutele e iniziative in funzione dei diversi livelli di allarme sui territori?

Un dibattito sul quale i diversi schieramenti hanno entrambi ragione: i sostenitori del "federalismo emergenziale" ritengono necessario un maggiore coinvolgimento di RSU e RLS e delle rappresentanze sindacali regionali più vicine ai luoghi di lavoro e più capaci di intercettare le esigenze e di denunciare le carenze. Chi difende il "centralismo" ha buon gioco nell'evidenziare che Aziende del calibro di Trenitalia, RFI, Mercitalia hanno interconnessioni sovra regionali nella stessa costituzione delle RSU e degli RLS e che non sarebbero governabili Comitati Aziendali composti da 20-30 soggetti in rappresentanza del Personale Viaggiante come della Commerciale, della Circolazione come della Manutenzione e degli Uffici. Insomma, anche in Azienda si replicano gli scontri tra Governo e Regioni sul decentramento, con buona pace delle ragioni e dei torti reciproci.

L'OR.S.A. la scelta l'ha fatta, nella prima fase contribuendo ai lavori dei Comitati nazionali, ora chiedendo che il tema dei Comitati territoriali sia oggetto di approfondimento, anche perché temiamo - sperando vivamente di sbagliare - che lo stato emergenziale non finirà con le feste natalizie ed il vaccino per tutti non arriverà nei tempi che noi auspichiamo.

Mascherine, guanti e sanificazioni rimarranno indesiderati compagni della nostra vita quotidiana e lavorativa ancora per molti mesi... ■



Roma, 21 ottobre 2020
 Prot. 144/SG/OR.S.A. Ferrovie

a tutte le Società del Gruppo FSI

OGGETTO: Comitati aziendali Covid-19

L'aumento dei contagi ed il conseguente riacutizzarsi dell'emergenza CoViD-19 ci impone di rimettere in atto tutte le azioni volte alla massima protezione dei lavoratori.

A differenza della prima ondata, nella quale si è provveduto a mettere frettolosamente in campo le diverse precauzioni disposte dai provvedimenti legislativi urgenti, questa seconda ondata consente di agire in maniera capillare considerando anche che i nuovi provvedimenti danno ampio margine di azione alle Regioni che agiscono in maniera funzionale alle necessità del proprio territorio.

Per quanto sopra considerato, con la presente si chiede l'attivazione urgente di tavoli territoriali dedicati al monitoraggio e alla gestione dell'emergenza Covid-19.

In attesa di urgente riscontro si porgono distinti saluti.

Il Segretario Generale
 Andrea





OR.S.A. FERROVIE
ORGANIZZAZIONE SINDACATI AUTONOMI E DI BASE
SEGRETERIA GENERALE
Via Magenta, 13 00185 Roma
Tel. 06.44.567.89 Fax 06.44.529.37
www.orsafferrovie.it
sg.orsafferrovie@sindacatoorsa.it

Roma, 16 Novembre 2020
Prot.157/SG/OR.S.A. Ferrovie

FS Italiane S.p.A.
Direttore Centrale Risorse Umane e Organizzazione
Dott. A. Sferrazza
Resp.le Relazioni industriali Gruppo FS
Dott. M. Loffredi

Oggetto: rifinanziamento Fondo di Sostegno al reddito e all'occupazione

Con Decreto Interministeriale del Ministro del Lavoro e delle Politiche Sociali di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze 18 maggio 2017, n. 99296 è stato disciplinato il "Fondo per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione per il personale delle Società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

L'art. 5 del suddetto DI n. 99296/2017 prevede alla lettera b) che il Fondo provvede "in via ordinaria, all'erogazione di prestazioni a favore dei lavoratori interessati da riduzione o sospensione dell'attività lavorativa per le cause previste dalla normativa in materia di integrazione salariale ordinaria o straordinaria di cui al decreto legislativo n. 148 del 2015";

A Marzo 2020, attraverso le procedure previste per l'attivazione del fondo in oggetto nelle specifiche società del Gruppo FS, è stato possibile attuare, seppure parzialmente, le gravi conseguenze economiche derivanti dal drastico calo del traffico ferroviario che, in particolare in Trenitalia, ha prodotto una notevole riduzione dei ricavi.

Oggi, a seguito degli ultimi provvedimenti restrittivi emanati dal Governo, si registra una considerevole diminuzione dell'attività lavorativa, tuttavia, il Gruppo FS e in particolare Trenitalia, non hanno la possibilità di attingere nuovamente ad alcun tipo di ammortizzatore sociale in quanto il Fondo è ormai sgombrato delle risorse necessarie.

Per tali ragioni, Vi chiediamo nuovamente di mettere in campo tutte le azioni necessarie a consentire il rifinanziamento del Fondo di sostegno al reddito, sollecitando in merito sia il Ministero del Lavoro che l'Inps in considerazione di quanto definito per i fondi bilaterali con il Decreto Rilancio.

In attesa di un cortese riscontro, inviamo distinti saluti.

Il Segretario Generale
Andrea Pelle



OR.S.A. FERROVIE
ORGANIZZAZIONE SINDACATI AUTONOMI E DI BASE
SEGRETERIA GENERALE
Via Magenta, 13 00185 Roma
Tel. 06.44.567.89 Fax 06.44.529.37
www.orsafferrovie.it
sg.orsafferrovie@sindacatoorsa.it

Roma, 19 Novembre 2020
Prot.159/SG/OR.S.A. Ferrovie

Trenitalia
Direzione risorse umane e organizzazione
Dr. Stefano Conti
RFI
Direzione risorse umane e organizzazione
Dr. Claudio Terzi

Oggetto: azzeramento ferie residue anno corrente

Continuano a pervenire a questa Segreteria segnalazioni di forti pressioni dai territori, circa il completo azzeramento delle ferie residue maturate nel corrente anno, accompagnate dall'avvertimento che, in caso di mancata ottemperanza, non verrà autorizzato lo smart working ai lavoratori inadempienti.

A titolo esemplificativo si riporta il testo della mail inviata da un responsabile di struttura che così si rivolge ai lavoratori:

con la presente si rileva che alla data odierna la vostra programmazione ferie per l'anno 2020 non è stata ancora caricata a sistema. Si comunica, pertanto, che non saranno più accettate dai CR e dal sottoscritto richieste di giustificativi Smart Working. Continua, le assenze saranno sanate con giustificativo di congedo fino ad esaurimento delle stesse.

E' evidente che ci troviamo di fronte ad una situazione ricattatoria assurda, che mai avremmo voluto leggere o sentire, perché siamo convinti che i lavoratori non meritino tale trattamento.

Va ricordato che, durante la "fase 1" della pandemia, tutti i lavoratori hanno fruito delle proprie "ferie rosse" e che, con grande senso di responsabilità, in moltissimi casi, hanno svolto anche durante tale periodo la consueta attività lavorativa. E' utile comunque ricordare che in data 16 giugno 2020 il Responsabile della Direzione Risorse Umane Organizzazione del Gruppo FSI emanava una direttiva con la quale veniva "richiesto ai Responsabili delle Società del Gruppo di attivare una pianificazione idonea ad assicurare, ove possibile, in ragione delle esigenze tecnico organizzative e produttive, l'azzeramento delle ferie riferite all'anno 2020, in linea con quanto previsto nel citato CCNL, e comunque il raggiungimento dell'obiettivo di 5 giornate medie pro-capite residue al 31 dicembre 2020."

L'art. 30 del CCNL stabilisce che la fruizione del periodo continuativo di ferie è stabilito dall'azienda di norma dal 15 giugno al 15 settembre, garantendo la rotazione dei lavoratori nei periodi di fruizione compatibilmente con le esigenze di servizio e tenuto conto, ove possibile, delle domande dei lavoratori. A dette ferie si aggiungono le sei giornate di chiusura delle Società del Gruppo.

Pertanto, restano nelle disponibilità dei dipendenti un numero di giornate esigue da godere, in base alle proprie necessità, in linea con il dettato contrattuale e le norme generali che disciplinano la materia.

Alla luce di quanto sopra esposto, si diffida la Società dal porre in essere azioni intimidatorie e/o comportamenti in contrasto con le disposizioni vigenti.

Il Segretario Generale
Andrea Pelle



Con i ferrovieri
dal 1877

Prossima fermata: **SALUTE**

Le nostre proposte completano e integrano il tuo piano sanitario aziendale:

PER TE
più tutele

PER LA TUA
FAMIGLIA
protezione senza
costi aggiuntivi

**VISITE, ESAMI, RICOVERI,
MALATTIE E INFORTUNI, RIDUZIONE DI
STIPENDIO, MATERNITÀ, TUTELA
LEGALE E... TANTO ALTRO!**

Contattaci per
ulteriori informazioni!

SOCIETÀ DI MUTUO SOCCORSO
CESAREPOZZO
servizi d'integrazione sanitaria
dal 1877



MUTUACESAREPOZZO.ORG
INFOCENTER@MUTUACESAREPOZZO.IT



OR.S.A.

ORGANIZZAZIONE SINDACATI AUTONOMI E DI BASE

SEGRETERIA GENERALE

Via Magenta, 13 00185 Roma
Tel. 06.44.567.89 Fax 06.44.529.37

sg.orsa@pec.sindacatoorsa.it
sg.orsa@sindacatoorsa.it

Riduzione dell'orario di lavoro a parità di salario. L'OR.S.A. incontra la Ministra del Lavoro Nunzia Catalfo

Il documento che la Segreteria Generale dell'OR.S.A. ha inviato al Governo durante il lockdown di marzo/aprile, "Covid-19 fase 2, riduzione dell'orario di lavoro a parità di salario", ha prodotto uno scambio di opinioni con alcuni parlamentari, culminato con l'incontro odierno in teleconferenza fra i rappresentanti dell'OR.S.A. e la Ministra del Lavoro Nunzia Catalfo.



Al dibattito con il Governo rappresentato dalla Ministra e dal Deputato Francesco D'uva, l'OR.S.A. ha presenziato con il Segretario Generale Mariano Massaro, il Segretario Aggiunto Antonio Corbo e il Componente di Segreteria Antonio Cambria.

Dopo l'introduzione del Deputato D'Uva che si è impegnato direttamente per concretizzare l'incontro, Massaro ha esposto nei dettagli la proposta dell'OR.S.A. che coincide con le posizioni recentemente dichiarate dal Presidente dell'INPS Pasquale Tridico:

"Siamo fermi in Italia all'ultima riduzione dell'orario di lavoro del 1969, la riduzione dell'orario di lavoro a parità di salario sembra un vecchio slogan ma torna attuale nella fase in cui bisogna pensare al rilancio dell'economia all'indomani della pandemia che, purtroppo, ancora oggi limita fortemente le attività produttive. E' fuor di dubbio - continua Massaro - che l'effetto negativo del COVID-19 non si esaurirà con il calo della curva dei contagi, l'inevitabile isolamento della popolazione e il blocco in larga scala della produzione, innescheranno inediti effetti collaterali sull'economia mondiale. Il Governo ha previsto investimenti per 400 miliardi di euro in 5 anni, di cui 250 in infrastrutture materiali e immateriali e 150 miliardi di investimenti nel sistema industriale. Tale operazione, senza precedenti, deve puntare a traguardi ambiziosi, non può limitarsi a ripristinare lo status quo ante, soprattutto in tema di occupazione che già in epoca pre-covid vedeva l'Italia al penultimo posto in Europa, solo la Grecia ha fatto peggio. Paradossalmente il post-Covid può essere un'opportunità, nella fase in cui tutto il mondo dovrà cimentarsi con la ripartenza dell'economia, il Governo italiano deve approfittarne per imprimere un reale cambio di passo al paese che può ambire ad allinearsi agli standard Europei. Creare nuova occupazione è l'unico deterrente contro la grave crisi in atto che all'indomani della pandemia può solo peggiorare, è necessario un forte impegno politico e culturale volto a disegnare un altro modello di società più equa e con lungimiranza disinnescare il pericolo di fisiologiche ribellioni sociali. L'ipotesi "lavorare meno lavorare tutti, a parità di salario", recentemente rivisitata dal neo presidente dell'INPS, Pasquale Tridico, è da prendere in seria considerazione. L'idea non è nuova, nel 1997 trovò applicazione in Francia con l'introduzione delle 35 ore di lavoro a settimana, a parità di salario. L'intento del governo francese fu di incentivare la creazione di nuovi posti di lavoro, da allora risultano esservi 4 milioni di occupati in più, 5 milioni di dipendenti pubblici, 2 milioni in più che in Italia. Sostanzialmente - conclude Massaro - laddove si lavora meno, si osserva una maggiore partecipazione al mercato del lavoro e non vi è dubbio che in tema di produzione e stabilità economica Germania e Francia sono decisamente avanti rispetto a Italia e Grecia che adottano un orario di lavoro fissato a vecchi standard".

Nei suoi interventi la Ministra Catalfo ha precisato che:

"Il Governo ha ben chiaro che una riduzione dell'orario di lavoro, se opportunamente programmata, può incrementare la produzione e portare benefici all'economia. Recenti interventi sono orientati in tal senso - afferma la Ministra - ad esempio il Fondo Nuove Competenze rimodula l'orario di lavoro e tende a diminuirlo. La finalità che si prefigge è quella di innalzare il livello del capitale umano nel mercato del lavoro, offrendo ai lavoratori l'opportunità di acquisire nuove o maggiori competenze e di dotarsi degli strumenti utili per adattarsi alle nuove condizioni del mercato del lavoro, sostenendo le imprese nel processo di adeguamento ai nuovi modelli organizzativi e produttivi determinati dall'emergenza epidemiologica da COVID-19. Le aziende e i datori di lavoro possono realizzare specifiche intese di rimodulazione dell'orario di lavoro per mutate esigenze organizzative e produttive dell'impresa ovvero per favorire percorsi di ricollocazione dei lavoratori, con le quali parte dell'orario di lavoro viene finalizzato alla realizzazione di appositi percorsi di sviluppo delle competenze del lavoratore. Un pacchetto di nuove misure è allo studio del ministero del Lavoro - Continua Catalfo - che punta anche a introdurre una staffetta generazionale con incentivi alle assunzioni di giovani e accompagnamento dei più anziani all'uscita. La riduzione dell'orario di lavoro a parità di salario comporta significativi investimenti da parte del governo, pertanto è meglio sperimentare l'esperienza in singoli settori del lavoro ed estenderla in modo generalizzato dopo i riscontri positivi. La proposta che avanza l'OR.S.A. coincide con gli interventi dei parlamentari Claudio Caminardi e Stefano Lepre - conclude la Ministra - a testimonianza che per il Governo la questione non è un tabù e con i tempi giusti sarà affrontata in Parlamento, sperando che la pandemia conceda una tregua".



Premio OR.S.A. Venezia 2020 Lavoro e civiltà, arte e cultura

L'OR.S.A. Confederale del Veneto in collaborazione col Centro Culturale SFET Venezia G. K. Koenig ha organizzato la 4^a edizione del Concorso nazionale Premio OR.S.A. Venezia 2020 - "Lavoro e civiltà, arte e cultura". La manifestazione si è dimostrata un notevole successo sia per adesione, da tutta Italia ci sono giunte più di 500 opere, che per qualità; ringraziamo per questo i numerosissimi partecipanti. Era stata inoltre organizzata una tavola rotonda sul tema del concorso purtroppo il DPCM del 3 novembre 2020, per contenere e gestire l'emergenza da COVID - 19, ne ha disposto la sospensione. Tavola rotonda che, visto anche il grande interesse riscontrato, l'Orsa Veneto intende riprogrammare appena sarà consentito; pensando soprattutto alle attività economiche e infrastrutturali da rilanciare e alle attività produttive a partire dalla concretizzazione della ZES/ZLS nel Veneto.

Ringraziamo per il lavoro svolto mettendo a disposizione il loro prezioso tempo privato: i giurati del Premio, Valerio BONATO, Massimo DONA, Sandro FRIZZIERO, Gianni LANZINGER, Giorgia POLLASTRI.

Ringraziamo inoltre lo Staff: Nicola DE BORTOLI, Nicola SPOLAOR.

Un ulteriore grazie va agli Enti che hanno concesso il Patrocinio e a quanti ci hanno inviato un saluto scritto: S.E. Mons. Francesco MORAGLIA Patriarca di Venezia, Luca ZAIA, Governatore del Veneto; Luigi BRUGNARO, Sindaco di Venezia; Pier Paolo BARETTA Sottosegretario di Stato; Vincenzo MARI-NESE, Confindustria Ve. Ro.; Giuseppe FEDALTO, Camera Commercio Ve. Ro.; Renato MASON, CGIA Mestre; Massimo BERNARDO, Presidente The Propeller International Club; Mariano MASSARO, Seg. Gen. Orsa Confederale; Andrea PELLE, Segr. Gen. Orsa Trasporti; Daniele GORFER, Segr. Gen. Orsa Sapens.

Per aver contribuito ad omaggiare i premiati: Pres. Domenico Caminiti, il Vetro dei DOGI; Pres. Martina Semenzato, Fornace Salviati; B. Star Gianfranco Bertoni; l'artista Vincenzo Eulisse.



LA GIURIA ha premiato PER LA POESIA:

- 1° Premio SILVIA FAVARETTO di VE - Titolo: **Intervista**
- 2° Premio GIOVANNI PULCI di CALTANISSETTA - Titolo: **In miniera**
- 3° Premio ORIELLA PIVATO - VE - Titolo: **Una nuova bandiera**

Segnalati: LILIANA CAPONE CHIETI; TIBERIO LA ROCCA ROMA; BARBARA TASCOE - MI; GIOVANNI PLUTINO GERMANO' REGGIO - CAL.; CRISTINA PAPPALARDO VE; STEFANO PATERA - PARIGI; AGNESE GIRLANDA - VI.

PER LA NARRATIVA:

- 1° Premio SIMONETTA GANCIAN - VE - Titolo: Raboso Piave
 - 2° Premio ALBERTO SARTONI - ROMA - Titolo: L'arte della memoria
 - 3° Premio SERGIO DOMENICHELLI - BO - Titolo: Storia di Mario
- Segnalati: ALBERTO ARECCHI - PAVIA; MAURIZIO BOSCHIERO - VI; PIER BRUNO COSSO - CA; GIOVANNI PULCI - CALTANISSETTA; ELIGIO SCATOLINI - ROMA; EMANUELA STIEVANO - VE; ERICA ZENNARO - VE.

PREMIO SPECIALE del Presidente:

alla Poesia di ELIGIO SCATOLINI - ROMA - Titolo: **La mia casa: il locomotore.**

Il corpus dei testi nel suo insieme offre uno spaccato assai interessante su che cosa oggi la gente chiede alla letteratura.

L'insieme dei testi costituisce un documento prezioso del nostro tempo, caratterizzato da diritti negati o violati, da abusi d'ogni sorta, dalla precarietà del lavoro e degli affetti.

Il Sindacato OR.S.A. protagonista nei processi di tutela e crescita dei lavoratori per il progresso della civiltà, crede che tra i compiti fondamentali del sindacato vi sia l'obbligo di favorire la crescita individuale anche per mezzo del lavoro, incrementando il tempo libero dei lavoratori per favorire relazioni, cultura e svago. Partire quindi dalla crescita individuale per far crescere l'intero sistema paese arricchendo il territorio anche attraverso arte, musica, poesia e letteratura.

"Lavoro e civiltà, arte e cultura" sono temi correlati ed il Premio OR.S.A. Venezia mira a riconciliare le esigenze materiali con la passione e la bellezza del dialogo interiore di ognuno.

E' disponibile il Link della brochure con i testi premiati, interventi istituzionali ed altro:
www.sindacatoorsa.it/premioveneziam2020.pdf



Buone Feste
dal
S.A.P.S.

Il Segretario Nazionale

