

la
N



stra



tazione

IL GIORNALE DEL PERSONALE DI STAZIONE

Anno 24/2 - n. 5 / 2018

S.A.P.S - O.R.S.A. Ferrovie
Sindacato Autonomo Personale di Stazione

L'informazione continua sul nostro sito

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

scrivete a

lanostrastazione@sindacatoorsa.it



**SPECIALE
CONGRESSI**



Congressi e Contratti
La sindrome delle 2 "C"

Speciale Congressi
il commento

di Alessandro Trevisan



I momenti di fibrillazione per un partito sono racchiusi nella campagna elettorale e nell'esito delle elezioni politiche, perché danno il reale peso della rappresentatività ed il consenso che questo gode nel Paese, per un Sindacato le sfide decisive che ne possono segnare il futuro sono sostanzialmente due: il rinnovo dei Contratti di lavoro e gli esiti congressuali. Si potrebbe definirla "la sindrome delle due C", perché mai come in queste due occasioni il Sindacato è messo alla prova: nei Contratti per dimostrare la sua reale capacità negoziale, nella scadenza congressuale per quanto sia in grado di darsi una leadership credibile, capace di indirizzare le scelte future dell'Organizzazione. Il Congresso è anche il momento, per un Sindacato Autonomo e di base come il nostro, di mettere a confronto diverse

visioni del modo di rappresentare e di caratterizzarsi tra i lavoratori, di portare a sintesi le rivendicazioni trasformandole in risultati condivisi e realmente esigibili nei confronti delle Aziende. Tutto questo non è certo mancato in OR.S.A. Ferrovie nello scorrere di questo 2018. Il rinnovo delle Segreterie territoriali e Nazionali dei settori e la successiva fase congressuale della Federazione sono stati momenti di grande dibattito interno, un confronto che ha trovato la sua, non facile, sintesi nel Congresso Generale OR.S.A. Ferrovie di Salerno del 23-24 e 25 ottobre scorsi. Ma facciamo un passo indietro, cioè alla tarda primavera - inizio estate quando, dalla Lombardia alla Campania, dalla Liguria alla Sicilia, dal Lazio al Piemonte le strutture territoriali del nostro Sindacato hanno tenuto le assisi congressuali contribuendo alla costruzione delle tematiche sindacali che hanno riempito di contenuti i 3 giorni di Congresso Nazionale S.A.P.S. svoltosi a Rimini ai primi di ottobre. In questo numero troverete, oltre al documento finale, "gli highlights" delle tante cose evidenziate dagli oltre 20 interventi che hanno caratterizzato il Congresso, aperto dai saluti della Federazione - presenti il Segretario Aggiunto Michele Formisano ed il componente Giuseppe Maltese - del Direttore di Eurofer Di Santo e del Presidente della Cesare Pozzo Messineo (che ringraziamo anche per i loro articoli che pubblichiamo in questo numero de "La Nostra Stazione"). Al termine, l'elezione plebiscitaria di una Segreteria Nazionale S.A.P.S. rinnovata per i 2/3 con l'ingresso di Franco Giorgianni e Sara Morchio al posto degli uscenti Giuseppe Maltese e

Ferdinando Battaglia. A loro va il mio personale ringraziamento per l'opera meritoria svolta sui tavoli di trattativa e nelle attività di Segreteria Nazionale. In particolare mi piace ricordare il lavoro, la disponibilità ed anche il sacrificio di Ferdinando che in questi 4 anni è riuscito a conciliare i turni da Capo Stazione a Villa Litterno con la presenza ai tavoli nazionali, sempre portando in dote un bagaglio di competenza e professionalità. Ora guardiamo avanti ed assieme a Franco e Sara cercheremo di trovarci pronti agli appuntamenti che attendono il S.A.P.S., alle difficili trattative che ci aspettano sui tavoli di Rfi-Trenitalia-Mercitalia e delle Imprese Private, senza dimenticare l'imminenza del rinnovo contrattuale nel Gruppo FSI e la necessità - impellente - di portare a casa le cose scritte sul Contratto scaduto e non ancora concretizzate, a partire dalla logistica e dall'utilizzo dei treni AV per servizio. Siamo, poi, arrivati alla fine ottobre con il Congresso di OR.S.A. Ferrovie e la conferma - meno scontata del previsto - dell'Esecutivo uscente. Andrea Pelle, Michele Formisano, Adriano Coscia, Giuseppe Maltese e Domenico Pinto restano alla guida della Federazione per il prossimo quadriennio con l'impegno di sviluppare la presenza del Sindacato Autonomo e di base non solo nel Gruppo FSI (dove già la rappresentanza di OR.S.A. è più che significativa), ma nelle altre Imprese ferroviarie del Paese con l'obiettivo - assieme a Autoferrotranvieri, Marittimi e colleghi della Viabilità - di potenziare e rilanciare il Comparto dei Trasporti. Un'opera che se portata a compimento

rafforzerà la presenza OR.S.A. in un settore lavorativo che più di ogni altro è soggetto, in questi anni, a grandi mutamenti industriali frutto - anche - delle scelte politiche ed imprenditoriali di questo Paese. Ed a proposito delle scelte politiche, sono emersi dal dibattito forti dubbi sulla sostenibilità economica ed industriale di un'entrata di Alitalia nel Gruppo FSI, non solo per ragioni di bilancio, ma per i rischi che si nascondono dietro una acquisizione basata su una strategia industriale incerta e con ogni probabilità destinata a creare problemi di bilancio a FSI piuttosto che aiutare il risanamento della nostra compagnia di bandiera. Le disastrose scelte di puntare sulle rotte aree di media distanza, soprattutto europee, che sono appannaggio delle compagnie low-cost e la difficoltà di ricollocarsi nel mercato delle tratte di lungo raggio (i voli Roma-Nairobi sono stati prima schedulati e poi, nel giro di 2 mesi, cancellati per la scarsissima occupazione dei posti) sono fardelli che il management di FSI eredita da Alitalia assieme agli attuali 4000 lavoratori in Cassa Integrazione. Questi i fatti, mentre le rosee prospettive dispensate dal Governo su un "duopolio che farà muovere il turismo in Italia", basato soprattutto sui turisti extra-europei (con una Alitalia votata ai voli intercontinentali da trasbordare in treno per le mete turistiche del Bel Paese) sono smentite dai dati Istat sui flussi degli stranieri in Italia. Presi per aree continentali di provenienza, certificano come i turisti che visitano l'Italia provengano in larga parte dalla vecchia Europa. Il rischio alla fine è che il gioco, non

solo non valga la candela, ma che la candela bruci una montagna di soldi che usciranno dalle casse di un'Azienda (il Gruppo FSI) che in questi ultimi 20 anni è riuscita a passare da carrozzone di Stato ad Impresa capace di produrre valore e profitto, con il contributo determinante delle proprie maestranze. Un rischio dunque che, a detta dell'OR.S.A., il Paese non può e non deve correre. ■

Leggi e divulga
la Nostra Stazione



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 23 novembre 2018
Direttore: Alessandro Trevisan
hanno collaborato: R. Spadino e F. Giorgianni

La Nostra Storia
Siamo Sempre Voi



**ASSISTENZA SANITARIA PER I FERROVIERI
E LE LORO FAMIGLIE**



**INFO SU QUESTI ED ALTRI PIANI SANITARI
NELLE SEDI REGIONALI.**

**Esperienza,
mutualismo e
solidarietà a
disposizione delle
nuove generazioni
dei Ferrovieri.**

Messaggio con finalità divulgative.
Prima della sottoscrizione leggere attentamente
i Regolamenti delle forme di assistenza ed i relativi allegati.

SEDE NAZIONALE: Via San Gregorio, 48 - 20124 Milano
C.F. 80074030158 - Tel. 02.66726.1 - Fax 02.66726313
Albo società cooperative sez. società di mutuo soccorso n° C100040
infocenter@mutuacesarepozzo.it



SOCIETÀ DI MUTUO SOCCORSO
CESAREPOZZO
servizi d'integrazione sanitaria

Speciale

XVII Congresso Nazionale S.A.P.S. - O.R.S.A.



Il dibattito congressuale - gli "highlights" La voce dei territori

Liguria – Roberto Cesario

In primis il ricordo, condiviso con tutto il Congresso, della tragedia che ha colpito Genova e l'abnegazione dei ferrovieri genovesi che in tempi record hanno riattivato la circolazione ferroviaria gravemente danneggiata dalla caduta del ponte Morandi. Sulle vertenze sindacali molto c'è ancora da fare per i TPT della Cargo ancor oggi senza chiarezza su turni, orari e carichi di lavoro. Il S.A.P.S. deve ergersi a loro paladino. Sulla Commerciale in Liguria si lavora alla difesa delle biglietterie, mentre in RFI dobbiamo dare gambe all'accordo nazionale sulla Circolazione. Sui trasporti dobbiamo affermare il primato della professionalità sulla tipologia di contratto applicato.

Lombardia – Rocco Vece

C'è un basso tasso di sindacalizzazione nelle nuove imprese e non riusciamo ad intercettare come vorremmo i nuovi assunti. Sale circolazione e app stanno soppiantando il lavoro nelle Stazioni e nelle Biglietterie. Dobbiamo darci una strategia e tenere il punto sulla professionalità e sull'atipicità del nostro lavoro. Si sente bisogno di rinnovamento, di nuovi attivisti da coinvolgere e formare all'ombra dei sindacalisti più esperti.

Campania – Vincenzo Cardone

Porre attenzione alle nuove strutture aziendali come la Protezione Aziendale e l'Antievasione dove il management non vede certo di buon occhio "le interferenze" del Sindacato. Il problema dei somministrati e della precarizzazione del lavoro. Un esempio illuminante sono i call center che ti rispondono dall'estero. Come mai è più conveniente far fare una telefonata internazionale? Questo è un pericolo, se cominciamo a essere elastici con le altre aziende, il mercato potrebbe diventare ancora più pericoloso.

Sicilia – Giuseppe De Filippi

Dobbiamo intercettare i nuovi ferrovieri che arrivano dalle assunzioni che non si facevano da vent'anni. Sono ragazzi molto preparati, ma allo stesso tempo ingenui e soggetti a pressioni anche di parte sindacale. Diciamocelo: non dobbiamo solo fronteggiare l'Azienda, ma gli stessi Sindacati Unitari. Sulla Circolazione è inutile polemizzare su un accordo che ha trovato consensi e del quale i lavoratori ci ringraziano. È stato il frutto di un lavoro di squadra. Sui Trasporti siamo tutti d'accordo, ma non si capisce perché bisogna fare il passo più lungo della gamba. SOR e SOP vanno regolamentate come abbiamo fatto con le sale CCC di RFI e questo dev'essere un impegno del S.A.P.S. e dell'OR.S.A..

Calabria – Paolo Occhiuto

È stato fatto un buon lavoro con l'accordo sulla circolazione, ma l'utilizzo dei treni AV per servizio è ancora sulla carta, mentre in Calabria molti lavoratori devono partire il giorno prima per andare a lavorare. I corsi RSU e RLS devono essere replicati perché l'informazione è fondamentale per fare attività sindacale, soprattutto in una fase dove i tavoli separati sono la regola e dove le OO.SS. Confederali pretendono



di dettare gli accordi. Sollevo la questione della manovra sullo Stretto e più in generale la continuità territoriale tra continente e Sicilia. Siamo in carenza di personale e le assunzioni devono farle non prometterle!

Liguria – Roberto Fregara

Il sindacato, soprattutto in questa fase storica, ha un compito di difesa dei lavoratori, ma anche un ruolo sociale di diffusione della cultura. Va sconfitto l'individualismo esasperato, che si esprime ad esempio con negoziazioni personalizzate che è anche uno degli strumenti usati dalle altre OO.SS. per fare proseliti. Noi, invece, dobbiamo lavorare per l'allargamento della partecipazione, basandoci sul concetto di solidarietà che è, e resta, un bene comune. Anche nel posto di lavoro vanno applicati questi principi.

L'intervento di Amando Messineo – Presidente Mutua Cesare Pozzo

Cari amici, prima di fare il mio intervento al Vostro congresso, sento il dovere di ricordare brevemente, il Vostro grande segretario e mio fraterno amico, Angelo Multari. Uomo di grande capacità professionale, profondo conoscitore del comparto ferroviario, di grande carica umana, i nostri incontri erano sempre improntati alla risoluzione delle problematiche che i ferrovieri affrontano quotidianamente in un settore dove i cambiamenti avvengono in fretta. Venendo anch'io dal settore ferroviario, ho apprezzato la relazione del segretario Trevisan e non faccio un saluto di rito; il mondo dei trasporti e quello ferroviario è in perenne ristrutturazione, occorre andare oltre, l'interconnessione delle reti e l'intermodalità sono il futuro. Il trasporto delle merci va rilanciato, non possiamo permetterci un aumento esponenziale della gomma, bisogna intervenire sulle infrastrutture, autoporti, interporti, sono elementi cardine per il rilancio del trasporto, la sinergia tra i diversi vettori, è fondamentale, di grande rilevanza è anche il trasporto locale. Trevisan ha posto con grande determinazione, la vera problematica insita in questi progetti, cioè la confederalità. I lavoratori che lavorano a nostro fianco quotidianamente, pur lavorando nel settore dei trasporti, hanno contratti di lavoro, diversi. Il CCNL del trasporto merci, i ferrovieri, gli autoferrotranvieri ed infine l'anello debole della filiera, le cooperative. Il compito del sindacato, è di rappresentare tutti al meglio, serve un nuovo approccio confederale, prima per migliorare le condizioni di lavoro, ed in sicurezza, la 626, va applicata nella sua interezza, e successivamente lavorare affinché vi sia in un prossimo futuro, un contratto di comparto che tenga tutti insieme, pur rispettando le proprie specificità, percorso non facile per cui serve un vero approccio confederale. Auguro a Voi tutti un ottimo lavoro, serve la condivisione, un buon rappresentante sindacale non è quello che fa più tessere, ma quello che è credibile in mezzo ai lavoratori, se si è credibili le adesioni arriveranno ugualmente. Buon lavoro.



dice MIST e noi dobbiamo essere più presenti in quell'azienda.

Lombardia – Clemente Bellantone

Abbiamo il dovere di contribuire al futuro dell'Organizzazione con proposte e spunti di dibattito. Innanzitutto deve cambiare il nostro approccio sindacale: attorno a noi ci sono nuove aziende e bisogna aprirsi e comprendere la situazione delle altre Imprese Ferroviarie, gestire contratti ormai scaduti (vedi l'ex SERFER) o i tavoli separati come in FSI e TRENORD. Abbiamo grandi problemi davanti a noi partendo dal futuro della Vendita e della Manovra e la Federazione deve attenzionarli ed affrontarli assieme al settore. I rinnovi contrattuali dei prossimi 4 anni saranno un banco di prova importante della nostra capacità di proposta e di vera tutela del Personale di Stazione. Dentro O.R.S.A. Ferrovie molte cose vanno cambiate e noi dobbiamo quantomeno provarci.

Liguria – Antonio Vivaldi

Il miglioramento nella qualità e nella puntualità del servizio ferroviario non è percepito dai nostri pendolari. Guasti all'infrastruttura, ai locomotori, all'aria condizionata dei treni creano malumore e rabbia che si somma ai ritardi e crea una sorta di circolo vizioso nel quale cadiamo noi personale delle Ferrovie dello Stato che siamo il front-line del disagio e, qualche volta, la valvola di sfogo del cliente. Il ruolo del Sindacato non è solo quello di tutelare, bisogna aprirsi al dibattito con le Istituzioni locali, le associazioni dei pendolari, i cittadini per far comprendere il ruolo e le difficoltà anche di noi ferrovieri.

continua a pagina 4

L'intervento del Dr. Santo di SANTO - Direttore Fondo Pensione Eurofer

Ringrazio Alessandro Trevisan e tutti Voi per il cortese e gradito invito. Come Eurofer lo abbiamo accolto con grande favore in quanto condividiamo appieno il pensiero in esso contenuto:

"in questa fase economica del Paese e di fronte alle scelte politiche sulla materia delle pensioni è necessario che i lavoratori abbiano corrette informazioni sulla loro pensione previdenziale. Gli eventi congressuali si prestano ottimamente a un momento di incontro con i fondi pensione di previdenza complementare".

Cercherò pertanto di dare in sintesi alcune pillole di informazione su Eurofer. Obiettivo di Eurofer è consentire a tutti i lavoratori delle Attività Ferroviarie e dell'ANAS di costruirsi, qualora lo vogliano, una rendita previdenziale integrativa della pensione pubblica che riceveranno al momento della cessazione del rapporto di lavoro.

Per fare ciò raccogliamo i contributi che ci provengono dall'azienda e dai lavoratori (TFR – contributo aziendale e contributo del lavoratore) e li affidiamo a gestori finanziari altamente professionali affinché li investano in un'ottica di prudenza e lungo periodo.

La gestione amministrativa e il costo della gestione finanziaria sono estremamente contenuti, nettamente più bassi sia in riferimento agli altri Fondi negoziali che, soprattutto, rispetto ai Fondi aperti e alle Assicurazioni.

Attualmente Eurofer ha un patrimonio di circa 1 miliardo e 100 milioni di euro, per oltre 73 mila iscritti, e offre ai lavoratori 3 possibili comparti di investimento: dal "garantito", il meno rischioso, al "bilanciato", per finire al "dinamico" che risulta essere quello più aggressivo e con la maggior percentuale di azioni rispetto alle obbligazioni.

La storia dei fondi chiusi di categoria e, di Eurofer in particolare, è una storia di successo e i rendimenti ottenuti sono stati a dir poco lusinghieri.

È importante che i lavoratori sappiano che il risparmio previdenziale attraverso Eurofer, costituisce il miglior strumento oggi possibile per una salvaguardia del loro futuro.

I versamenti a carico del lavoratore, in particolare se iniziano in giovane età, rappresentano un sacrificio sostenibile e sono integrati dalle quote contrattualmente previste a carico del datore di lavoro. Il risparmio previdenziale inoltre, gode di un trattamento fiscale agevolato che lo colloca tra i migliori investimenti finanziari oggi disponibili, in particolare se raffrontati nel rapporto rischio/rendimento.

È giusto sottolineare che il capitale accumulato individualmente in Eurofer è intangibile e non può essere quindi, attaccato da eventuali creditori.

Al raggiungimento dell'età pensionabile il lavoratore può scegliere se avere la pensione in capitale o se optare per una delle numerose tipologie di rendita previste.

Durante il periodo di accumulo l'iscritto ha, inoltre, la possibilità di ritirare una parte del capitale per esigenze di spese sanitarie, acquisto e ristrutturazione della prima casa o anche spese diverse (quest'ultimo caso però solo nel limite massimo del 30%).

Il Fondo Eurofer è stato premiato da una giuria di esperti nel 2016 quale miglior Fondo Negoziabile dell'anno e nel 2017 quale Fondo Negoziabile più innovativo nella comunicazione.

Voglio infine, segnalare che Eurofer è stato il primo Fondo Negoziabile a investire in strumenti finanziari complessi, quali i "co-siddetti" alternativi, sottoscrivendo nel 2012 un fondo di investimento immobiliare e nel 2016 un fondo di investimento infrastrutturale.

Queste sono solo alcune delle cose da sapere su Eurofer, per chi volesse tutte le informazioni dettagliate sono riportate sul sito del Fondo: www.fondoeurofer.it, sito che è stato profondamente innovato e che oggi permette agli iscritti di interagire con il Fondo accedendo alla propria area riservata, dalla quale si possono inserire direttamente dati e domande.

Grazie e auguri di buon Congresso.



continua da pagina 3

Piemonte – Antonio Ruscillo

Il futuro del nostro Sindacato parte dai giovani e noi in Piemonte stiamo cercando di creare un gruppo di nuove leve del Sindacato, anche perché a breve il turn-over dei nostri attivisti e dei quadri sindacali sarà significativo. Condivido le preoccupazioni sul settore della Commerciale e la necessità di prendere in mano la questione delle sale operative di Trenitalia. Ritiene che in Federazione il S.A.P.S. dovrebbe contare di più. Dobbiamo continuare a batterci per le condizioni di lavoro, a denunciare gli abusi, a lottare contro la paura (dell’Azienda e delle altre OO.SS.) che spesso è la prima causa delle mancate risposte dei lavoratori alle iniziative sindacali che mettiamo in piedi.

Sicilia – Gaetano Barbaro

Certamente abbiamo bisogno di un ricambio generazionale anche nel Sindacato, ma alla gioventù si deve accompagnare la conoscenza ed il merito. Quindi formazione, formazione, formazione. Difficile competere nelle merci dove i privati impazzano e le regole mancano ed altrettanto difficile sarà la battaglia per la tutela ed il mantenimento delle biglietterie mentre i canali di vendita si moltiplicano.

Lombardia – Mario Barbato

Sono solidale con chi ha sollevato il tema delle sale CCC perché le questioni visive, ambientali, il riconoscimento dell’attività ai videoterminali e le pause sono questioni non ancora risolte, nonostante l’accordo nazionale. Noi restiamo, comunque, un Sindacato diverso dagli altri e più vicino ai ferrovieri, ve lo dice uno che ha militato in altra sigla sindacale. Certo che c’è bisogno di unità, di rispetto di tutte le problematiche e di credere in ciò che facciamo. Evidenziamo la questione dello stress correlato che è una malattia che non si vede e non si sente, ma logora. Puntiamo sulla formazione che è elemento imprescindibile di crescita sindacale.

Friuli VG – Sergio Paoletti

Evidenzia come il lavoro dello sportellista di biglietteria, oltre allo stress ed ai ritmi di lavoro in un rapporto non sempre facile con la clientela, possa essere equiparato a quello del videoterminalista e crede vi siano gli estremi per una vertenza legale. Importante il coordinamento interregionale nelle azioni di sciopero. Scelte criticabili del Gruppo FSI nelle acquisizioni estere come quelle della gestione delle tratte ferroviarie in Grecia e l’impellente necessità di sostenere un piano di mobilità sostenibile in Sicilia.

Liguria – Alessandro Panizza

I temi potrebbero essere molti, soprattutto quello legato alla visibilità come Sindacato ed alla capacità di interloquire con Istituzioni e politica. Poi vi è il tema della vita dei lavoratori, di come conciliare i tempi casa-lavoro, come dare servizi veramente fruibili (il ticket per esempio che va bene solo se sono vicino a casa). Gli ambienti di lavoro, a partire dalle sale CCC dove la logistica è ancora carente, il microclima è un problema e i monitor tutti uguali incidono sul campo visivo degli operatori

Toscana – Roberto Valentini

Il tema della sottoscrizione dei Contratti è sempre molto controverso, però per migliorare le condizioni di lavoro dei ferrovieri dobbiamo pur partire da un punto e, come insegna Dinazzano Po, entrare nelle dinamiche negoziali può anche passare dalla firma di accordi non condivisi. Oggi vi è un asservimento del lavoratore nei confronti del datore di lavoro, dovuto a motivazioni diverse, ed il nostro ruolo spesso è quello di combattere prima con le altre OO.SS. e poi con l’Azienda. Ai lavoratori bisogna far capire chi siamo e cosa facciamo: è il primo passo per averli al fianco. Ha ragione chi dice che in Federazione il S.A.P.S. deve contare di più, in primis per provare a snellire la nostra Organizzazione guardando di più al territorio.

Lazio – Fabrizio Evangelisti

Questo è un Congresso importante per il futuro dell’Organizzazione che ha bisogno soprattutto di tornare a contare nei tavoli che decidono, a partire da quello sul rinnovo contrattuale, e l’attuale separazione non è certo un buon viatico. C’è bisogno di un rinnovamento nel S.A.P.S. e di un cambiamento in Federazione dove il Personale di Stazione deve contare di più ed essere rappresentato meglio. Non ci nascondiamo: l’accordo sulla Circolazione ha lasciato degli strascichi, per esempio noi nel Lazio abbiamo perso dei sussidi, ed in generale le pause (per videoterminali o contrattuali che siano) non sono riconosciute in tutte le Regioni. Restano poi irrisolti i temi dell’utilizzo treni AV per servizio e gli ambienti di lavoro. Abbiamo bisogno di tornare a motivare i nostri attivisti, a stimolarne l’orgoglio di rappresentare il nostro Sindacato.

Liguria – Sara Morchio

La situazione dei TPT di MIR e delle biglietterie della Liguria, il debordare dei servizi di assistenza agli uffici e la sala operativa regionale sono questioni che stiamo affrontando, ma che vanno ricondotte al centro per definire organizzazioni omogenee. Riflettiamo sulla difesa delle biglietterie, mentre i canali di vendita sono cambiati. Concentriamoci di più sugli ambienti di lavoro e sullo stress da lavoro correlato. Per i quadri sindacali del futuro serve formazione perché, a volte, conoscere e chiedere il rispetto delle regole può essere più utile di un’azione di sciopero. Dobbiamo presentarci come stakeholder, portatori di interessi comuni, anche per contrastare l’isolamento ai tavoli.

Fare rete tra di noi.



Mozione finale



Rimini, 3 ottobre 2018

Il XVII Congresso S.A.P.S. – OR.S.A. Ferrovie, svoltosi nei giorni 1-2-3 ottobre 2018 presso la sala congressi “Sporting” di Rimini, ascoltata la relazione della Segreteria Nazionale uscente ne condivide i contenuti e l’analisi sulle prospettive del Sindacato, sia per gli aspetti di natura negoziale che per quelli interni all’Organizzazione. Il dibattito, al quale hanno partecipato oltre 80 delegati in rappresentanza delle molte Imprese Ferroviarie che operano nel Paese, ha messo l’accento sulla necessità di dare regole al lavoro in un mercato, quello del trasporto ferroviario, sempre più aperto e concorrenziale. Il S.A.P.S. ribadisce, con forza, la necessità di Clausole Sociali e Contrattuali esigibili e tutelanti per il salario e l’occupazione, contrastando ogni forma di dumping e l’esperazione della produttività pro-capite che mette a rischio la sicurezza sul lavoro e determina uno scadimento della qualità del servizio offerto. In tal senso l’esperienza della Clausola di Salvaguardia in Emilia Romagna per la gara del Trasporto Regionale su ferro e l’iniziativa per identiche garanzie occupazionali e salariali nelle prossime gare sul servizio di manovra negli scali e interporti sono esempi da seguire e da estendere in ogni caso analogo.

Entrando nel merito dei confronti con le Società, molti interventi hanno segnalato la necessità di dare realmente gambe all’accordo sul settore Circolazione di RFI.

Pernangono disaccordi sui territori che vanno sanati nel pieno rispetto dell’intesa nazionale, dai carichi di lavoro al riconoscimento dell’attività ai videoterminali che, in alcune Sale CCC, la Società tende a disconoscere. Restano ancora inattuati alcuni aspetti legati alla logistica, alla ergonomia delle postazioni ed al microclima degli ambienti di lavoro. Soprattutto ad oggi è ancora negato ai lavoratori il diritto all’utilizzo dei treni AV per servizio. Un tema, questo, particolarmente sentito perché strettamente connesso ai processi tecnologici in atto ed alla desertificazione degli Impianti di linea. È una “coda” del Contratto già scaduto che OR.S.A. Ferrovie ha il dovere di rivendicare ed il Gruppo FSI di onorare. Sul fronte delle risorse le assunzioni sin qui attuate non coprono le reali esigenze del servizio ed è necessario ricorrere ad ulteriori innesti, vista anche l’età media in Categoria. Per questo è urgente dar corso al ricambio generazionale attraverso gli strumenti del fondo di sostegno.

In una situazione simile vivono anche i colleghi delle Sale SOR e SOP ed il Congresso ha dato mandato al S.A.P.S. di mettere in campo tutte le più opportune iniziative di tutela, a partire dal sollecito della richiesta di incontro già inviata a Trenitalia. Dall’assise è, inoltre, venuta una forte denuncia dello stato di degrado, sia infrastrutturale che tecnologico, della rete lombarda ed il sostegno per il prossimo rinnovo contrattuale in Trenord che dovrà veder riconosciute le richieste avanzate dal settore stazioni in tema di salario e sviluppo professionale.

Su Mercitalia Rail la situazione rimane critica, sia sul fronte industriale che su quello dell’utilizzazione del personale. Ai paventati sforzi aziendali fa da contraltare una grave mancanza di coordinamento ed un accentramento territoriale che sta nuocendo all’organizzazione del lavoro e lascia il ferroviere in balia delle decisioni aziendali, con sempre meno tutele e diritti. È ora che il Sindacato incalzi l’Azienda sul rispetto delle regole contrattuali e delle relazioni industriali, chiedendo chiarezza per il futuro. Sull’ipotesi, avanzata proprio da OR.S.A. Ferrovie, di un equipaggio treno composto da 2 Macchinisti Polifunzionali, il S.A.P.S. conferma che tale obiettivo può essere raggiunto solo se, contestualmente, ai Tecnici Polifunzionali Treno sarà garantita la graduale professionalizzazione a Macchinista, per altro in analogia con quanto già avviene nelle altre Imprese Merci.

Sul settore Manovra, preso atto che l’attività sta progressivamente passando a Mercitalia Shunting & Terminal (ex Serfer), il S.A.P.S. deve insistere – per quest’ultima Società – affinché si arrivi urgentemente al rinnovo contrattuale aziendale scaduto nel lontano 2009. Anche su altri aspetti bisognerà giungere ad accordi specifici, in particolare sulle regole nei trasferimenti

e sul riconoscimento dell’assistenza sanitaria, così come avviene per tutti gli altri dipendenti del Gruppo FSI. Sempre in tema di Manovra, il Congresso ha riaffermato l’assoluta contrarietà a qualsiasi iniziativa che metta in discussione la continuità territoriale nello Stretto di Messina, denunciando striscianti tentativi di esternalizzazione che – come sempre – partono dalla mancata copertura delle carenze di organico. Anche sull’asserita autoproduzione del servizio di Manovra negli Impianti di confine (ad esempio Villa Opicina) il S.A.P.S. ha espresso tutte le sue perplessità chiedendo, anche in questo caso, a RFI la copertura delle gravi mancanze di personale.

Sul settore Vendita e Assistenza il Congresso ha ribadito la necessità di una iniziativa sindacale forte perché quanto sta avvenendo non è ulteriormente tollerabile: promotore a cottimo, personale in somministrazione su posti di organico, sportelli e persino intere biglietterie chiuse, riduzione del servizio o nuove utilizzazioni senza alcun confronto con il Sindacato, utilizzo indiscriminato della disponibilità/reperibilità. Sono atti gravi che i lavoratori non intendono continuare a subire. O parte un confronto serio e a tutto campo con Trenitalia oppure è ora che OR.S.A. Ferrovie, a livello territoriale e nazionale, rilanci la lotta in Categoria. Questo è il forte mandato che il Congresso dà alla nuova Segreteria Nazionale.

Nel futuro Contratto va sanata l’anomalia che prevede, nella declaratoria professionale dello Specialista Tecnico Commerciale, le attività di controllo e sorveglianza oggi deputate ad altri profili.

Sull’Antievasione e su Protezione Aziendale serve innanzitutto riportare queste strutture nell’alveo di corrette relazioni sindacali, a partire da un serio confronto sui proclami aziendali che sbandierano una conversione della mansione verso l’assistenza a bordo treno, modificando di non poco la “mission” sin qui seguita. Dover apprendere da “rumors” aziendali di assunzioni e di compiti in stile Italo (steward e hostess) rafforzano la necessità di chiedere ed ottenere il negoziato.

Nei confronti con le Imprese Private il Congresso, nell’esprimere apprezzamento per i risultati ottenuti con il rinnovo del Contratto Aziendale di Rail Cargo Carrier, sollecita il Sindacato ad un particolare impegno sul contratto di Dinazzano Po e su Rail Traction Company dove i lavoratori chiedono – a buona ragione – di veder risolte le tante problematiche normative e salariali figlie di accordi di produttività che il S.A.P.S. e l’OR.S.A. hanno sempre contestato e combattuto.

Sugli obiettivi del prossimo quadriennio il S.A.P.S. dovrà rendere sistemico il processo formativo dei propri quadri sindacali, valorizzare i canali informativi e divulgativi come il periodico “La Nostra Stazione”, attivare i territori per iniziative mirate di coinvolgimento dei ferrovieri delle Stazioni.

Preoccupazione è stata espressa per il permanere dei tavoli separati nelle Aziende, anche nella prospettiva dell’imminente rinnovo contrattuale. È stata ribadita la grande differenza tra un’OR.S.A. a tavolo unificato, dove la sua capacità propositiva si esprime al meglio, e lo stato attuale che penalizza il Sindacato e favorisce l’Azienda che gioca al rimpallo tra un tavolo e l’altro.

Sulla riorganizzazione interna a OR.S.A. Ferrovie il Congresso sostiene in maniera convinta le posizioni sin qui assunte dal S.A.P.S. in tema di riduzione dei costi di struttura, di superamento delle logiche settoriali e di frammentazione della rappresentanza che potevano avere senso quando era grande il livello occupazionale dell’Azienda FS, ma che mal si conciliano con la necessità odierna di liberare risorse sul territorio, accorpate professionalità simili, guardare all’atipicità lavorativa non più come rappresentanza del singolo profilo. In tal senso il S.A.P.S. ha da tempo superato questa logica.

Su OR.S.A. Trasporti vanno ribaditi i principi cardine dello Statuto di Comparto e di Confederazione, vanno rispettate le diversità contrattuali e le autonomie organizzative dei Sindacati in una logica di inclusione e non di annessione. Il tentativo di un copia – incolla della struttura di OR.S.A. Ferrovie in ambito Trasporti significherebbe inglobare nei settori lavoratori diversi per Contratto, per storia sindacale e per cultura, trasformando il Sindacato in una sorta di babele rappresentativa in contrasto anche con il Testo Unico sulla Rappresentanza al quale OR.S.A. Ferrovie, OR.S.A. Autoferro e OR.S.A. Marittimi hanno a suo tempo aderito.

Sulla Confederazione, vanno rispettate le autonomie delle Categorie valorizzando le possibilità di crescita dell’Organizzazione in una ottica di rilancio dell’azione confederale a sostegno e supporto dell’attività dei Sindacati dei singoli Comparti.

Il Congresso nel salutare la nuova Segreteria Nazionale S.A.P.S. la invita a farsi portavoce delle volontà emerse, a lavorare per il cambiamento in Federazione ed a garantire attraverso una propria presenza il supporto all’Esecutivo OR.S.A. Ferrovie che uscirà dal Congresso Generale di fine mese.

Letto, sottoscritto ed approvato

La Commissione Mozione Finale S.A.P.S. – OR.S.A.

- | | |
|------------|------------|
| Maurizio | Coccia |
| Giuseppe | De Filippi |
| Alessandro | Di Carlo |
| Fabio | Masetto |
| Paolo | Occhiuto |
| Chiara | Terzini |

I COMPONENTI DELLA NUOVA SEGRETERIA NAZIONALE S.A.P.S. - OR.S.A. FERROVIE



GIORGIANNI FRANCO
SEGR. NAZIONALE AGGIUNTO



ALESSANDRO TREVISAN
SEGRETARIO NAZIONALE



MORCHIO SARA
VICE SEGRETARIO NAZIONALE

I RESPONSABILI REGIONALI / COMPARTIMENTALI S.A.P.S. - OR.S.A. FERROVIE





EPASA
Ente di Patronato



Il Patronato che fa...

PREVIDENZA
INFORTUNI
MALATTIE PROFESSIONALI
MIGRAZIONI
SERVIZI ai CITTADINI
... le cose come devono essere fatte!

INFORMAZIONI, SERVIZI, ASSISTENZA, TUTELA, CONSULENZA



730, Isee, Red, InvCiv, Imu, Tasi

**METTITI
COMODO...
SEI A CASA.**

Quando arriva il momento di compilare le tue pratiche fiscali, serve un amico fidato che ti consiglia per il meglio. È questo che trovi in CAF CNA: tutta l'accoglienza, la disponibilità e la competenza che ti fanno sentire a casa. Mettiti comodo e insieme risolveremo ogni tua esigenza nel modo più efficiente e corretto. Rilassati! Sei in CAF CNA!

Possedere la CNA Cittadini Card conviene sempre! Offre tanti sconti e vantaggi. Scoprili su www.cnacittadinicard.it



Centro
Assistenza
Fiscale

Per conoscere la sede più vicina
Numero Verde
800-008899

Nel tuo interesse. Sicuro

www.caf.cna.it

Speciale VI Congresso OR.S.A. Ferrovie

La 3 giorni a Salerno IL SINDACATO DEI FERROVIERI PER I FERROVIERI

Ottobre 2018 è stato il mese dell'OR.S.A. Prima il Congresso del settore Stazioni (di cui parliamo ampiamente in questo numero) ed infine il VI Congresso della Federazione a chiudere una stagione di dibattito interno veramente costruttivo e ricco di spunti.

L'esito ci ha detto che la squadra uscente – Pelle, Formisano, Coscia, Maltese e Pinto – è stata confermata anche per il futuro quadriennio, ma non è stata certo una passeggiata per i "neo-rieletti". Infatti, com'è giusto che sia in un Sindacato aperto e libero come il nostro, alle attestazioni di stima per il lavoro svolto si sono sommate anche perplessità e critiche che hanno sempre avuto, però, il tono del contributo costruttivo e mai della sterile polemica interna.

Questo valore aggiunto che ha caratterizzato il dibattito congressuale crediamo sarà utile ad affrontare, con un rinnovato impegno di squadra, le scadenze che attendono l'OR.S.A. Ferrovie nei prossimi mesi: dalla presentazione del piano industriale del nuovo A.D. del Gruppo FSI (con l'incognita Alitalia di cui parliamo in sede di commento) allo sperato avvio del rinnovo contrattuale delle Attività Ferroviarie e del Gruppo FSI. Dal Congresso della Confederazione alla definizione del percorso da seguire per arrivare ad un OR.S.A. Trasporti che possa rappresentare appieno tutto il Comparto.

Appuntamenti decisivi per il futuro dell'Organizzazione che il S.A.P.S., nell'intervento del suo Segretario Nazionale, ha voluto evidenziare per segnalare le opportunità, ma anche i rischi di farsi trovare impreparati o, peggio ancora, ancorati alle nostre convinzioni senza aprirsi alle diversità, alle peculiarità di ciascuna attività lavorativa del settore Trasporti.

Per il Personale di Stazione il tema della liberalizzazione del settore ferroviario ed il contrasto ad un mercato senza regole sul lavoro sono le battaglie "storiche" che hanno caratterizzato l'azione del nostro Sindacato in questi anni e che la Federazione deve continuare a sostenere, al pari di quelle legate alla salute ed alla sicurezza sui luoghi di lavoro. I rapporti con:

- ❖ la politica, sempre da interlocutori e mai da sodali;

- ❖ gli altri Sindacati, con i quali la disponibilità al dialogo sui temi fondanti dell'azione sindacale (Clausole Sociali, tutele occupazionali, esigibilità dei Contratti) non deve mai venir meno;

- ❖ le Istituzioni per il loro ruolo di indirizzo della mobilità nel Paese, sono elementi che dovranno caratterizzare l'azione di OR.S.A. Ferrovie nei prossimi mesi.

Proprio per questo bisognerà lavorare "pancia a terra" per l'affermazione del Contratto della Mobilità, rafforzando la contrattazione aziendale ed intensificando la presenza OR.S.A. in tutte le Imprese di trasporto con l'obiettivo di rilanciare l'azione sindacale in piena condivisione tra ferrovieri e autoferrottrantieri.

La stagione delle gare sul trasporto pubblico locale è ormai iniziata, la concentrazione delle Imprese di Trasporto – su ferro come su gomma – sarà un passaggio obbligato se si vuole fare "sistema", la logica dell'intermodalità treno-bus è oggi alla base di molte politiche regionali che puntano, giustamente, su un servizio integrato e veloce per ridurre l'impatto del trasporto privato in particolare nelle grandi aree urbane.

Uno scenario che impone al Sindacato dei ferrovieri e dei tranvieri una strategia comune sul fronte contrattuale ed occupazionale, capace di garantire lavoro e salario in un quadro di regole condivise ed esigibili, onde evitare ciò che sta già accadendo – per esempio – nel settore merci dove imperano contratti diversi ed una concorrenza basata unicamente sullo sfruttamento del fattore lavoro.

Ecco, quindi, che la Consulta dei Trasporti di OR.S.A. rappresenterà uno snodo cruciale per la politica futura del Sindacato e potrà essere anche il miglior viatico per la fase congressuale della Confederazione.

Alla fine della tre giorni possiamo dire di aver vissuto un Congresso vivo, molto dibattito e che ha saputo andare oltre la "diagnosi" dei problemi e delle criticità per indicare le possibili soluzioni. Un percorso per il nuovo quadriennio di OR.S.A. Ferrovie che l'Esecutivo dovrà trasformare in atti ed in iniziative che mettano al centro il lavoro, le professionalità, lo sviluppo ed il rinnovamento di un'Organizzazione che sappia guardare al futuro. ■



II DOCUMENTO FINALE Salerno, 25 ottobre 2018

Introduzione

Il Congresso, dopo la lettura della relazione iniziale ad opera dell'Esecutivo uscente apprezza la stessa, condividendone i contenuti ed il lavoro svolto in questi 4 anni di operato.

La politica sindacale della nostra Organizzazione Sindacale deve essere capace di avere un passo diverso da quello delle altre organizzazioni, saper essere un punto di riferimento per tutti i lavoratori del comparto ferroviario ed essere quel sindacato propositivo, non concertativo, e sempre al fianco del personale.

Rinnovi contrattuali

Il Congresso impegna il nuovo Esecutivo ad essere determinato e temerario nelle rivendicazioni per i propri associati, questo in tutte le realtà aziendali presenti sul territorio italiano. La nostra Organizzazione Sindacale dovrà essere in grado di muoversi nei vari contratti utilizzati dalle imprese ferroviarie cercando di raggiungere l'obiettivo che da anni ci siamo prefissati: il contratto unico per i ferrovieri ed il mondo degli appalti ad esso collegato.

Un contratto in grado di invertire le tendenze di peggioramento vissute in questi ultimi anni, una struttura normativa atta a tutelare la sicurezza e la salute dei lavoratori ed una struttura economica in grado di garantire una situazione quanto più serena per i dipendenti, fino a tragguardare una vera tutela per la inidoneità del personale. Una situazione, quest'ultima, sempre più frequente in quanto data dalla normativa di lavoro e dall'aumento dell'età pensionabile.

Un contratto frutto del confronto interno tra i settori che compongono OR.S.A. Ferrovie.

Diritto di sciopero

L'attuale situazione del diritto di sciopero, con i continui interventi della commissione di garanzia, è diventata quasi imbarazzante.

Le delibere e gli interventi sono sempre più indirizzati a delegittimare il diritto di sciopero ed a tutelare soprattutto le aziende.

Il Congresso impegna il nuovo esecutivo, con il sostegno di tutti i sindacati appartenenti ad OR.S.A., a rivendicare la modifica reale e vigorosa del diritto di sciopero; chiedendo e rivendicando la modifica della legge 146/90 e successive modifiche, nonché della delibera 219/15 della commissione nazionale di garanzia sullo sciopero. Tali modifiche devono restituire efficacia al diritto di sciopero. Tale rivendicazione dovrà proseguire da parte della Segreteria in qualsiasi sede, luogo e modo, al fine di dar luogo ad una reale e vigorosa tutela per il "lavoratore italiano" pari o superiore agli altri "lavoratori europei" del settore ferroviario.

Sindacato ed RSU/RLS

OR.S.A. da sempre valorizza il lavoro svolto dalle proprie RSU e dagli RLS associati, coinvolgendoli anche durante le necessarie rivendicazioni a favore dei lavoratori.

Il Congresso impegna il nuovo esecutivo a progettare e programmare momenti di formazione per i propri attivisti, le proprie RSU e gli RLS. Creare opportune occasioni al fine di formare la nuova classe dirigenziale del nostro sindacato e permettere una reale crescita.

Inoltre, continuare a lottare con ancora maggiore impegno per la salvaguardia e la tutela della salute e sicurezza di tutto il personale, al fine di giungere anche al riconoscimento per i ferrovieri ed i lavoratori degli appalti delle patologie professionali derivate dallo stress lavoro correlato. Rivendicazioni che da sempre rappresentano elementi distintivi della nostra organizzazione, vista dai lavoratori come punto di riferimento in merito a questi temi.

OR.S.A. Trasporti

In considerazione del lavoro svolto dalla vecchia segreteria e dalla discussione uscita dal confronto interno al Congresso, si individua nella costituzione di OR.S.A. Trasporti il percorso di evoluzione di OR.S.A. Ferrovie così da permettere a tutti i lavoratori interessati di associarsi al nostro grande sindacato.

Il Congresso impegna pertanto la nuova segreteria al raggiungimento dell'evoluzione di OR.S.A. Ferrovie in OR.S.A. Trasporti e, se non realizzabile come da intenti, alla creazione approvata di OR.S.A. Mobilità.

UNITI SI VINCE!





ORSASAPS



Buon Natale



Felice Anno



Nuovo